



La Communauté
de Communes
de l'Est Lyonnais

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE
L'EST LYONNAIS**

Novembre 2010



**Plan de mise en Accessibilité de la
Voirie et des Espaces publics**

RAPPORT FINAL – Novembre 2010

SOMMAIRE

<p>I. CONTEXTE 5</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>I.1. La réglementation</i> 5</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>I.2. Le site</i> 7</p> <p>II. LA METHODOLOGIE 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.1. La carte d'identité</i> 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.2. L'Etat des lieux</i> 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.3. Les préconisations</i> 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.4. La concertation</i> 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.5. La programmation</i> 8</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>II.6. La restitution du P.A.V.E</i> 8</p> <p>III. PHASE 1 : LA CARTE D'IDENTITE DU TERRITOIRE 9</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>III.1. Recensement des pôles générateurs de déplacements</i> 9</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>III.2. Visite de terrain</i> 10</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>III.3. Enquête sociologique</i> 12</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>III.4. Remarques des communes</i> 13</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>III.5. Conclusion</i> 13</p> <p>IV. PHASE 2 : LE DIAGNOSTIC 21</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>IV.1. Le relevé terrain</i> 21</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>IV.2. La restitution</i> 22</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>IV.3. Les dysfonctionnements constatés</i> 22</p>	<p>V. PHASE 3 : LES PRECONISATIONS 23</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>V.1. Traitement des dysfonctionnements</i> 23</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>V.2. L'estimation des coûts</i> 23</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>V.3. La restitution</i> 23</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>V.4. Exemples de préconisations</i> 24</p> <p>VI. PHASE 4 : LA PROGRAMMATION DES TRAVAUX 25</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>VI.1. Principes de la programmation pluri-annuelle</i> 25</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>VI.2. Précisions sur la portée de cette programmation</i> 25</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>VI.3. programmation des travaux sur la CCEL</i> 26</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>VI.4. Coût des travaux programmés</i> 27</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>VI.5. Représentation cartographique</i> 27</p> <p>VII. CONCLUSION : MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU P.A.V.E. 35</p> <p>ANNEXES : DIAGNOSTIC ET PRECONISATIONS PAR COMMUNE 36</p>
---	--

Au fil des articles, la notion de personne à mobilité réduite (PMR) est utilisée pour compléter celle du handicap. Pour trouver sa définition, il convient de se référer à la directive 2001/85/CE du Conseil européen en novembre 2001.

« Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté ; telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette). »

C. NOTION DE CHAÎNE DE DEPLACEMENT

La Loi avance 9 thèmes principaux :

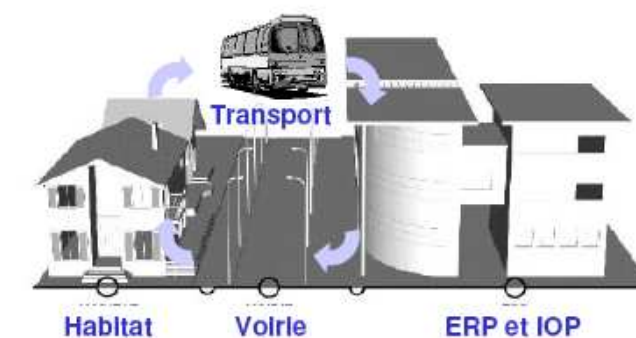
- 1 - Définition du handicap, représentation des personnes handicapées (art. 1 et 2),
- 2 - Droit à compensation (art. 11 à 15),
- 3 - Allocations, revenus des personnes handicapées (art. 16 à 18),
- 4 - Accueil, information, orientation, évaluation, gestion des prestations (art. 55 à 70),
- 5 - Insertion professionnelle, non discrimination, obligation d'emploi (art. 26 à 40),
- 6 - Scolarisation, enseignement (art. 19 à 22 et divers),
- 7 - Accessibilité du cadre bâti, transports, nouvelles technologies... (art. 41 à 54),
- 8 - Prévention, recherche, accès aux soins (art. 4 à 10),
- 9 - Citoyenneté, participation à la vie sociale... (art. 71 à 80 et divers).

A travers l'accessibilité, la Loi intègre la notion de **chaîne de déplacement** définie à l'article 45 :

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

L'ambition est de prendre en compte les besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans tous leurs lieux de vie, d'activité et de déplacement.

Des mesures importantes sont fixées. Elles concernent les bâtiments, les espaces publics et les transports publics. Non seulement les obligations techniques sont évoquées mais la loi précise également les moyens d'organisation et de concertation à mettre en œuvre pour les communes et les autorités organisatrices de transport.



I. CONTEXTE

I.1. LA REGLEMENTATION

A. PRINCIPE D'ACCESSIBILITE

Jusqu'à présent, les textes réglementaires prenaient en compte le handicap principalement dans sa dimension « handicap moteur ».

Depuis le 11 février 2005 et le vote de la **Loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, cette dimension s'est élargie pour prendre en compte toute diminution des capacités: handicaps moteurs, visuels, auditifs, cognitifs et mentaux, de même que les personnes vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. On note également la prise en compte de la dimension sociale : le handicap lié à des difficultés financières ou relationnelles, les étrangers ne parlant pas la langue et ayant du mal à comprendre les informations et la signalisation, les handicaps de situation (personne avec bagages encombrants, parents avec poussette...).

Désormais, l'accessibilité affiche la notion d'égalité d'accès citoyenne. Cette dimension amène à devoir concevoir une ville accessible à tous. Au-delà des personnes handicapées, c'est bien l'usager et l'ensemble de la population qui doit en bénéficier. Il s'agit de faciliter l'insertion dans la vie sociale et de permettre à chacun d'être un citoyen à part entière, de vivre pleinement la ville.

A partir de la réflexion sur le handicap et l'accessibilité, il est possible de développer une vision globale de la qualité de l'espace public de la ville. Cette vision élargie doit permettre des améliorations pour tous : qualité de vie urbaine, meilleure sécurité en ville...

L'accessibilité au cadre bâti, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur usage sans dépendance pour toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente, d'une difficulté temporaire ou bien encore de circonstances extérieures.

B. DEFINITION DU HANDICAP

Dès les toutes premières lignes, la Loi rappelle les droits fondamentaux des personnes handicapées et définit officiellement pour la première fois la notion de handicap.

Dans l'article 2 :

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Il s'agit donc d'étendre la réflexion à l'ensemble des handicaps : troubles ou absence de vue et d'audition, déficience intellectuelle, déficience motrice, etc.



D. DELAIS LEGAUX

Principal texte	Objet	Délais		Dérogations
		Etudes	Travaux	
Plan de mise en accessibilité Voirie et espaces publics				
n°2006-1657 et 2006-1658 du 21/12/2006	. En aggro : voirie, espaces publics, forêts ouvertes au public, plages), sentiers,... . hors aggro : stationnement et arrêts de car	23/12/2009	. Immédiat pour neuf et rénovation . Existant : pas de date butoir (mais le plan doit préciser les délais)	Impossibilités techniques
Diagnostic Etablissements recevant du public et bâtiments d'habitations				
n°2006-555 du 17/05/2006 et n°2007-1327 du 11/09/2007	. administrations . établissements de santé et cabinets médicaux . tribunaux . écoles et universités . commerces . lieux culturels . hébergement et restauration...) . logements collectifs et individuels destinés à la location ou la vente	. ERP de cat. 1 à 2 : 01/01/2010 . ERP de cat. 3 à 4 de l'Etat : 01/01/2010 . autres ERP de cat. 3 à 4 : 01/01/2011 . logements et ERP de cat.5 : pas d'obligation	<u>ERP</u> : . Immédiat pour neuf, changement de destination et extensions . Existant : 01/01/2015 (commerces : accessibilité partielle possible) . tous travaux à partir du 01/01/2015 . préfecture et université : 01/01/2011 <u>Log</u> : Immédiat pour neuf et certains travaux et maintien conditions accessibilité pour d'autres travaux	. conséquences excessives sur l'activité de l'ERP . monuments historiques et éléments du patrimoine . impossibilités techniques (caractéristiques du terrain notamment) . log. temporaires ou saisonniers
Schéma Directeur Transports publics				
n°2006-138 du 09/02/2006	. transports publics routiers, ferroviaires, maritimes et aériens ↳ mise en accessibilité ou transports de substitution	12/02/2008	12/02/2015 . neuf . rénovation . existant	. impossibilités techniques . haltes ferroviaires (PANG) . transports souterrains (mais moyen de substitution obligatoire dans un délai de 3 ans)

I.2. LE SITE

La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) est née le **29 décembre 1993**. Elle rassemble 6 communes qui, jusqu'en 1968, étaient communes de l'Isère : Colombier-Saugnieu, Genas, Jons, Pusignan, Saint Bonnet de Mure et Saint Laurent de Mure.

Ensemble, ces 6 municipalités représentent environ **30 000 habitants** et une surface totale de **10 700 hectares**.

	nb habitants
COLOMBIER SAUGNIEU	2250
JONS	1270
GENAS	11560
SAINT BONNET DE MURE	6090
SAINT LAURENT DE MURE	4860
PUSIGNAN	3440

Ces communes sont pour la plupart traversées par un axe routier supportant un trafic important :

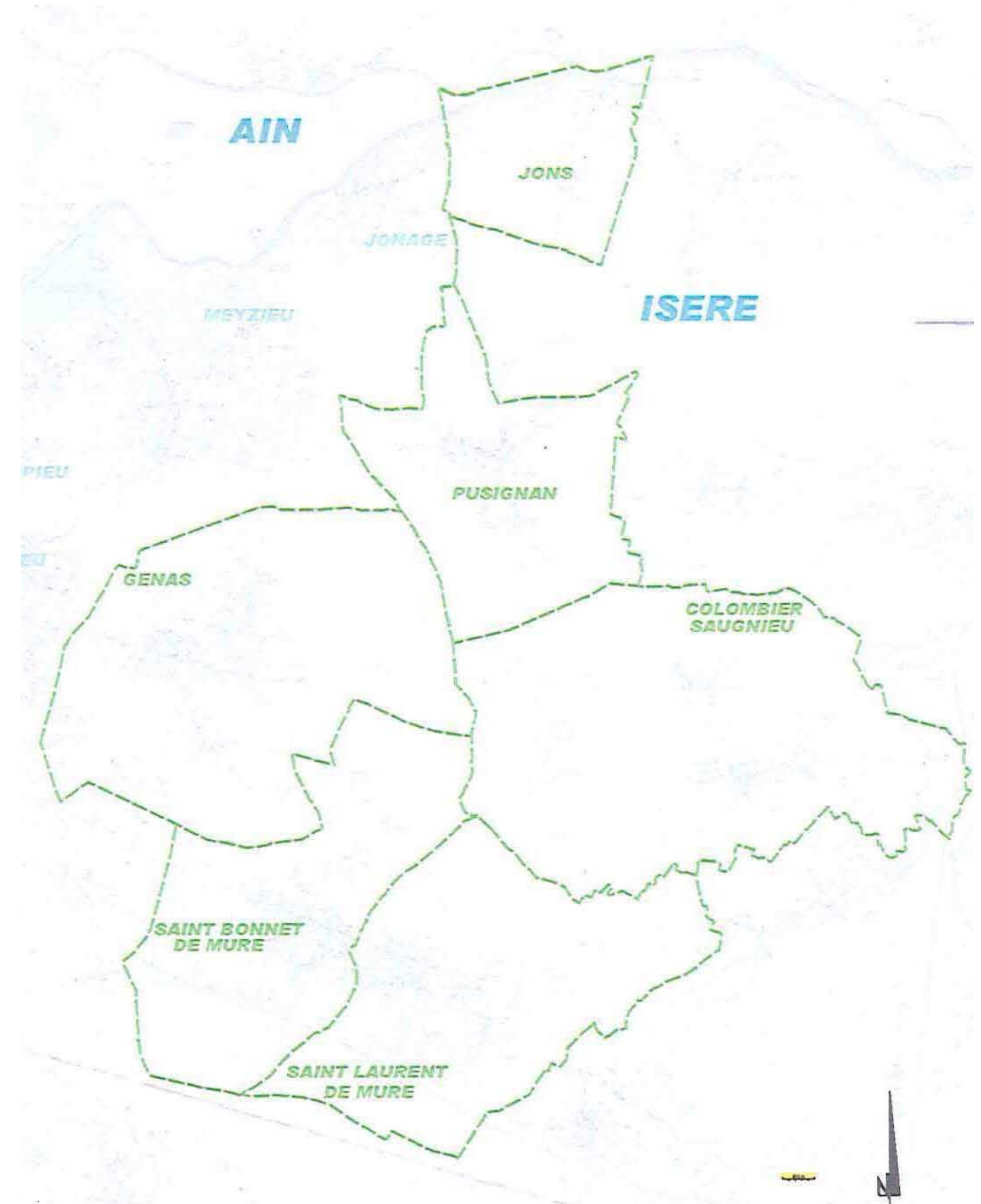
- Saint Bonnet et Saint Laurent avec la RD306 (ex RN6) ;
- Genas et Colombier Saugnieu avec la RD29 ;
- Pusignan avec la RD302.

Seule Genas est accessible par les transports en commun lyonnais (ligne 68 TCL). Les autres communes sont reliées par des transports départementaux.

Un relief vallonné marque plusieurs de ces communes : Genas, Saint Bonnet et Saint Laurent, Pusignan et Jons.

Ces communes disposent toutes d'un périmètre bâti assez dense, à différentes échelles. La combinaison de cette architecture resserrée, du relief parfois important et de ces axes de circulation très empruntés est une entrave à la circulation des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE), via l'analyse exhaustive des cheminements publics doit ainsi permettre de mettre en lumière ces obstacles et de proposer les solutions techniques les plus efficaces afin de rendre tout déplacement accessible à l'ensemble de la population.



II. LA METHODOLOGIE

II.1. LA CARTE D'IDENTITE

La méthodologie pour la réalisation de la carte d'identité de l'accessibilité du territoire a été exposée dans le premier rapport, remis en décembre 2009 : en se basant sur le repérage des pôles générateurs de déplacement, des itinéraires privilégiés (les plus empruntés par les piétons) ont été mis en avant.

Un état des lieux de ces itinéraires est réalisé par la suite.

II.2. L'ETAT DES LIEUX

Le relevé effectué au regard des règles mises en vigueur par la loi du 11 février 2005, a permis de repérer l'ensemble des dysfonctionnements perturbant les déplacements, notamment des personnes à mobilité réduite, et ainsi d'évaluer l'accessibilité des cheminements publics (liaisons piétonnes, trottoirs, mobiliers, ...) sur la CCEL.

Par ailleurs, nous avons également effectué une analyse réglementaire des places de stationnement réservé répertoriées sur le territoire.

II.3. LES PRECONISATIONS

Suite au diagnostic, les préconisations seront établies au regard des dysfonctionnements repérés. Pour chacun d'eux les solutions seront envisagées pour permettre la mise en accessibilité du cheminement.

Au-delà du regard strictement normatif que le diagnostic apporte, l'objectif des préconisations est de dégager des chaînes de déplacements accessibles.

La faisabilité des interventions préconisées est préalablement vérifiée afin de prendre en compte les spécificités de la commune et les contraintes dictées par le contexte local (circulation routière, étroitesse de l'espace public,...). Au-delà de l'identification de la solution technique la plus adaptée, il s'agit également d'engager la réflexion sur une nouvelle réglementation possible de la voirie susceptible d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des circulations piétonnes (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30).

Remarque : Les préconisations de travaux sont faites au regard des normes d'accessibilité, et ne peuvent tenir compte de l'ensemble des paramètres influençant les décisions d'aménagement de voirie (desserte en transports en commun, schéma de circulations, etc.)

Des travaux sont donc préconisés sans prendre en compte certaines priorités d'aménagement, et des études techniques devront être menées pour valider leur réalisation.

II.4. LA CONCERTATION

Une fois les préconisations réalisées, une version provisoire de l'étude est diffusée à la CCEL et aux différentes communes, afin que celles-ci :

- examinent nos propositions d'aménagement
- confrontent ces propositions à leurs propres projets

Les rapports sont ensuite mis à jour en fonction des remarques réalisées.

II.5. LA PROGRAMMATION

La priorisation des préconisations s'effectue ensuite à travers différents critères dont :

- le caractère stratégique du cheminement au regard de la desserte vers les principaux équipements générateurs de déplacements de la zone agglomérée,
- le niveau d'inaccessibilité relevé et l'urgence des travaux à entreprendre,
- les éléments du cheminement dont la mise en accessibilité peut se faire plus ou moins aisément et rapidement sur l'ensemble de la zone agglomérée (exemple : les passages piétons, le mobilier urbain non détectable, ...).

Enfin, la réflexion sur les priorisations de travaux doit également intégrer les « coups partis » et autres projets de création ou d'aménagement de voirie d'ores et déjà validés par la commune. Dans ce cas, il s'agira, lors des mises en travaux, de veiller au respect des règles d'accessibilité développées dans le cadre du présent PAVE.

Cette priorisation des préconisations permet de dégager une programmation pluriannuelle des travaux à entreprendre. La programmation, au regard des critères proposés, se veut avant tout efficace et réaliste.

II.6. LA RESTITUTION DU P.A.V.E

Le rendu final de cette étude contiendra l'ensemble des éléments produits au cours de cette étude. L'ensemble des documents produits pour le diagnostic et les préconisations étant important, ce document sera présenté comme suit :

- **Un rapport concernant le territoire de la CCEL** (le présent rapport), reprenant la méthodologie générale, et le travail commun pour les phases 1 et 4
- **Des annexes :** le diagnostic des non-conformités et les préconisations de travaux, distingués par commune

Il a été demandé aux communes de repérer les pôles générateurs de déplacements :

III. PHASE 1 : LA CARTE D'IDENTITE DU TERRITOIRE

Cette première phase a pour objectif de dresser une carte d'identité de l'accessibilité du territoire en identifiant les secteurs et itinéraires à forts enjeux.

Il est important de noter que le plan de mise en accessibilité ne peut concerner l'intégralité des voiries de la commune. En effet, les travaux à réaliser s'intègrent dans la programmation budgétaire évidemment limitée des communes, et doivent en être préconisés en conséquence, de façon pragmatique et cohérente. Le critère « gain apporté par rapport à l'investissement » doit guider la planification et le choix des travaux.

L'objet de cette phase est donc tout d'abord de déterminer les périmètres susceptibles d'accueillir les principales chaînes de déplacement des PMR ; périmètres concernés par la mission de diagnostic.

Cette phase permettra ensuite d'établir un état des lieux de l'existant : aspects positifs et négatifs de l'accessibilité sur chacune des communes. Les premières conclusions viseront à mettre en valeur les principaux points durs de l'accessibilité.

Pour cela, nous avons proposé 3 étapes, chacune décrites plus loin :

- Recensement des pôles générateurs de déplacements, via une sollicitation des communes ;
- Visites de terrain ;
- Enquête sociologique.

III.1. RECENSEMENT DES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

Le périmètre à définir doit tenir compte :

- du positionnement des pôles générateurs de déplacements, notamment ceux attirant les personnes âgées et celles en situation de handicap,
- de l'existence de lieux de vie accueillant des personnes à mobilité réduite (ex : foyer logement, maison de retraite, ADAPEI ...),

Un courrier type a été transmis aux Communes, accompagné d'un plan cadastral format A0 d'échelle proche du 1/5.000^{ème}. Ce courrier demandait aux communes de positionner les pôles générateurs de déplacements sur une carte de façon manuelle :

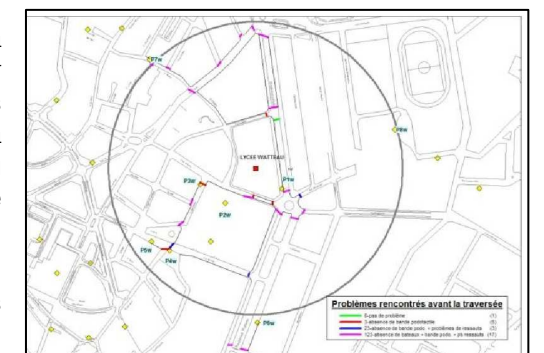
- Parkings, arrêts de bus ;
- Equipements spécifiques liés aux personnes handicapées et personnes en retraite ;
- Cabinets médicaux, paramédicaux, pharmacies et laboratoires d'analyse
- Lieux de culte
- Equipements administratifs
- Equipements socioculturels, de sport et de loisirs
- Equipements scolaires
- Parcs - squares – Cimetières ;
- Habitat collectif social et de permis de construire ultérieur au 01/01/2007

Les pôles générateurs influençant le plus les déplacements des personnes à mobilité réduite	
	<ul style="list-style-type: none"> • Equipements spécifiques liés aux personnes handicapées : CAT, ADAPEI, Sièges d'association de personnes handicapés ... • Equipements spécifiques liés aux personnes âgées : résidences personnes âgées (foyer logement, maison de retraite, MARPA ...) et locaux très fortement fréquentés par les personnes âgées (salles de réunion par exemple) • Cabinets médicaux, paramédicaux, pharmacies et laboratoires d'analyse • Eglises
Les autres pôles générateurs de déplacements	
	<ul style="list-style-type: none"> • Equipements administratifs • Equipements socioculturels, de sport et de loisirs • Equipements scolaires
	Parcs - squares - Cimetières
	Commerces de proximité et grandes surfaces
	Parkings publics (+ de 10 places)
	Arrêts de bus TCL et Arrêts de cars devant les écoles
Les principales zones d'activités et d'habitat	
	Habitat collectif – Logement social
	Distinguer : Logement permis de construire > 01/01/2007
	Principales zones d'activités

Ces pôles figurent sur les plans de repérage des périmètres à diagnostiquer, en conclusion. Cette première étape a permis d'établir une première ébauche des périmètres à diagnostiquer, que nous avons ensuite confrontés aux visites de terrain et aux enquêtes sociologiques.

A partir de ces cartes remplies par les Communes, la méthode du CETE (appliquée notamment sur la commune de Valenciennes) a été utilisée pour élaborer les itinéraires PMR. Autour des établissements publics, un rayon d'environ 300m a été considéré, englobant les points d'origine du déplacement à pied : généralement les places de stationnement, les arrêts de transport en commun, etc.

Des itinéraires ont ainsi été mis en valeur, reliant les différents pôles générateurs de déplacements.



III.2. VISITE DE TERRAIN

Après avoir déterminé les itinéraires piétons privilégiés sur les territoires de chaque commune à travers la méthodologie dite des 'chaînes de déplacement', il est intéressant de parcourir rapidement ces itinéraires. Cette démarche permet en effet de compléter l'analyse à l'aide d'une vision 'de terrain'.

Ainsi, une visite de l'ensemble des itinéraires, réalisée en voiture ou à pied, a permis de se rendre compte de certains éléments difficilement perceptibles sur des plans (qualité du revêtement, pentes, espaces inter-bâti, fréquentation de certains cheminements plutôt que d'autres, lisibilité des aménagements, etc.), et donc d'ajuster nos choix.

Elle permet également de prendre connaissance plus en détail des pôles générateurs de déplacement, pas forcément explicités par les communes, et d'estimer leur réel impact sur les déplacements. Enfin, on repérera d'éventuels cheminements complémentaires empruntés de manière évidente par des piétons.

Le tableau ci-dessous présente nos principales remarques issues des visites de terrain ; page suivante, un reportage photographique sommaire illustre les caractéristiques des communes diagnostiquées :

Synthèse :

Ces visites nous ont donné une vision générale des territoires étudiés, ainsi qu'une première impression sur les possibilités d'amélioration, importante pour la deuxième phase de l'étude. Globalement, il semble que :

- A Genas, Colombier Saugnieu et Jons, des aménagements récents sur plusieurs itinéraires privilégiés ont permis une mise en accessibilité de quelques cheminements. Attention toutefois à veiller que ces derniers soient conformes. Ces communes sont peu contraintes par le relief, et les zones d'habitat dense sont limitées.
- A Saint Laurent de Mure, peu d'aménagements ont été réalisés sur les itinéraires concernés. Le relief est parfois très contraignant, cumulé à une densité de bâti importante. De nombreuses rues sont déjà en sens unique, ce qui limite la marge de manœuvre.
- Saint Bonnet de Mure présente également ces contraintes, mais des aménagements récents limitent les non conformités. Le linéaire situé au nord de la ville est peu problématique.
- A Pusignan, la rue principale RD29 présente une largeur conséquente sur laquelle il faudra jouer. Des linéaires secondaires seront plus problématiques, en raison de la densité de l'habitat. Leur nombre sera néanmoins limité.

CCEL - Accessibilité - Compte Rendu Synthétique de la première visite de terrain			
Territoire concerné	Principales non-conformités mises en avant	Linéaires ajoutés / retirés	Autres remarques
COLOMBIER SAUGNIEU	Largeur insuffisante de trottoirs Certains revêtements en très mauvais état		Aménagements récents mais non conformes Problèmes de hauteur de bordures
GENAS	Largeur insuffisante des trottoirs en certains endroits Mobilier gênant		Commune déjà bien aménagée récemment
JONS	Absence de trottoir sur le chemin du Montalet		Beaucoup d'aménagements récents avec cheminements conformes
PUSIGNAN	Largeur insuffisante de trottoir	+ Cheminement piéton entre RD517 et le centre culturel : route de Jonage / rue du Bletton / impasse du Bletton	La quasi-totalité des trottoirs a une largeur insuffisante, même sur certains aménagements neufs
ST BONNET DE MURE	Largeur insuffisante ou absence de trottoirs Déclivités importantes	- Rue Jacques de Vaucanson (pas fréquentée) - Chemin des Pierres (topographie trop forte) – autre itinéraire privilégié mis en valeur → Chemin de Grange Haute - Chemin de la Planta (pas fréquenté)	Commune avec de l'espace inter-bâti rendant possible des aménagements complémentaires
ST LAURENT DE MURE	Largeur insuffisante ou absence de trottoirs Déclivités importantes	+ Rue Mollard et rue Marcel Baconnier (liaison St Laurent - St Bonnet) - Av. des Combattants d'Afrique (au nord de la RD6) – pas fréquenté	Proximité inter-bâti rendant difficile l'aménagement de certaines voies Sur RD6 : seuil du bâti en contre-bas de la voirie

Reportage photographique de l'état des cheminements piétons sur les différentes communes

Colombier Saugnleu



Genas



Jons



Pusignan



Saint Bonnet de Mure



Saint Laurent de Mure



III.3. ENQUETE SOCIOLOGIQUE

Après avoir déterminé les itinéraires piétons privilégiés sur les territoires de chaque commune, il est intéressant de soumettre notre travail à des personnes sensibilisées à l'accessibilité et connaissant ces territoires. Cette démarche permet en effet de compléter notre analyse à l'aide d'une vision 'd'usage'. Nous avons axé nos échanges principalement sur les thèmes suivants :

- Linéaires importants à intégrer au périmètre ;
- Principales non conformités de la commune ;
- Non conformités en lien immédiat avec le handicap de la personne.

Notre liste d'entretiens a été constituée de manière la plus exhaustive possible, de façon à varier la représentation :

- De la commune ;
- du handicap ;
- de la fonction de la personne interrogée : handicapée elle-même (expérience) ou représentant d'une association (recul sur différentes natures de handicap).

Synthèse :

Cette enquête nous aura enseigné des éléments de réponse en lien avec les problématiques suivantes :

- Un ajustement des itinéraires retenus et une validation de ces itinéraires par les principaux concernés
- Une analyse de l'accessibilité nuancée par des retours d'expérience divers et variés.

Le ressenti général des personnes interrogées au sujet de l'état actuel de l'accessibilité des voiries et espaces publics sur le territoire de la CCEL varie sensiblement :

- Sur Genas, Saint Bonnet de Mure et Jons, les usagers semblent satisfaits et visent des améliorations légères
- Sur Saint Laurent de Mure et Pusignan, les demandes semblent plus importantes

Globalement, la non-conformité récurrente est la largeur insuffisante des trottoirs. Des problèmes de mobilier urbain et de traversées dangereuses ont également été soulevés.

CCEL - Accessibilité - Compte Rendu Synthétique des entretiens pour l'enquête sociologique

Personnes rencontrées	Fonction ou Handicap	Territoire concerné	Principales non-conformités mises en avant	Linéaires ajoutés / retirés	Autres remarques
MME MISTRAL MME GUTIERREZ MME JUHEL	Assistants maternelles (poussettes)	ST LAURENT DE MURE ST LAURENT DE MURE ST BONNET DE MURE	Largeur insuffisante ou absence de trottoirs Problèmes de visibilité lors de traversées sur certains carrefours	St Laurent: + Rue de la Croix Blanche - Promenade de la Vanoise	* Phasage du feu RD6/rue du Puits : trop rapide pour les piétons * Pour les assistantes maternelles, la largeur de trottoir devrait être d'au moins 2m pour qu'il soit confortable * Problèmes de visibilité lors de traversées sur certains carrefours
M ET MME LANNUZEL	Mal voyants	GENAS	Insuffisance et mauvais usage des bandes podotactiles Manque de signaux sonores aux feux tricolores Contraste insuffisant des potelets		* Importance de prendre en compte tous types de handicaps, légers ou lourds * Privilégier des lieux de traversée dans les zones 30 - bandes podotactiles pour mal voyants * Dangerosité des potelets bas
MME DI MURO	Responsable Comité entraide personnes âgées	PUSIGNAN	Largeur insuffisante des trottoirs Problèmes de sécurité sur les traversées	+ Cheminement piéton entre RD517 et le centre culturel	* Projets de la mairie à prendre en compte
MME GONNOT	Présidente du club 'les Jons d'or' (3ème âge)	JONS	Manque de mobilier	+ Chemin de Montalet - Route du Pont	* Prévoir des haltes (bancs) sur les cheminements
M. BISOT	Représentant ADAPEI (handicapés mentaux)	GENAS	Manque de guidage		* Prendre en compte les déficiences mentales * Dans les espaces publics, flécher les ERP
M. AMPRIMO	Représentant APF (handicapés physiques)	ST BONNET	Manque de stationnement PMR		* Prendre en compte: sécurité, espace de giration pour chariots, revêtements, signalisation lumineuse, etc.

III.4. REMARQUES DES COMMUNES

La réunion de présentation de la première phase de l'étude (Commission d'Accessibilité du 11/12/09) a été l'occasion de confronter notre travail à l'avis des techniciens et/ou élus des communes.

Les communes ont été interrogées au sujet des itinéraires privilégiés retenus. Leurs commentaires ont été les suivants :

- Colombier-Saugnieu : ajout d'itinéraires sur la rue des Evessay, route de Planaise, rue des Pensées à Saugnieu et rue des Rivoisières, chemin du lac, rue des Verchères, rue de Brésin et fin de la RD29e à Montcul
- Genas : ajout de quelques pôles générateurs et arrêts de bus – pas de modification des itinéraires retenus.
- Jons : modification de la fin d'itinéraire menant à l'église
- Pusignan : ajout d'un itinéraire sur la rue de la Gare (accès à un commerce) et un parking à proximité
- St Bonnet de Mûre : modification de quelques pôles générateurs n'impactant pas sur les itinéraires retenus
- St Laurent de Mûre : validation des itinéraires présentés

L'ensemble de ces éléments ont été pris en compte et intégrés à cette version du rapport, à l'exception de certains itinéraires proposés sur la commune de Colombier-Saugnieu. Ceux-ci ne correspondaient pas à la logique d'itinéraires privilégiés reliant des pôles générateurs (ils ne desservaient que des zones pavillonnaires).

III.5. CONCLUSION

A. LES PRINCIPAUX ENJEUX

D'une manière générale, toutes les communes sont traversées par un axe routier important, exception faite de Jons. Une attention particulière sera donc à porter sur les traversées, notamment sur le phasage des feux.

Les communes de Saint Laurent de Mure et de Saint Bonnet de Mure sont à priori les points durs en matière d'accessibilité. La taille de ces communes, la présence de nombreuses activités, de secteurs de bâti dense, un relief accidenté sur la partie sud de la ville sont des contraintes à la mise en accessibilité. Saint Bonnet de Mure présente moins de points durs, de par la réalisation récente d'aménagements atténuant la non-conformité des aménagements, et la présence de pôles générateurs de déplacements au nord de la ville où les itinéraires sont moins problématiques.

Pusignan répond à ces mêmes caractéristiques –densité du bâti et relief- mais à une échelle inférieure.

Genas, la commune la plus importante, présente également quelques points durs dus à la densité du bâti, mais il est à noter que des aménagements récents ont permis d'aboutir à une meilleure accessibilité de plusieurs espaces.

Enfin, Jons et Colombier Saugnieu sont des communes plus rurales et moins denses, dont la mise en accessibilité sera moins contrainte.

L'étude doit être réalisée en étroite concertation avec la communauté de communes et les communes :

- **Intégration des projets** : par exemple, la déviation de Pusignan permettra une réduction conséquente du gabarit de la RD302, libérant de l'espace aux piétons. **Il sera donc primordial de pouvoir disposer de ces projets avant la réalisation de la phase de diagnostic.**
- **Fonction des cheminements piétons** : certains cheminements peuvent être volontairement conservés sous des caractéristiques minimales ; par exemple, un chemin piéton accueillant des coureurs. **Des choix et réflexions seront à opérer par la communauté de communes et les communes.**

B. PERIMETRES A DIAGNOSTIQUER

Sur les pages suivantes figurent les planches de repérage des périmètres à diagnostiquer, avec les pôles générateurs de déplacements.


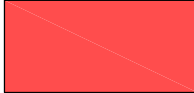
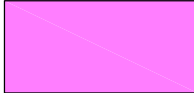
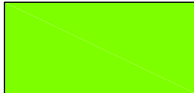

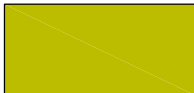

Les linéaires suivants sont estimés :

Accessibilité CCEL					
Linéaires d'itinéraires sur chaque commune					
Commune	Nb de voies concernées	Linéaire (m) de voirie	Parking		Linéaire total (km)
			Surface (m²)	Linéaire équivalent (m)	
COLOMBIER SAUGNIEU	18	4350	3000	200	4,6
GENAS	25	14500	57000	3800	18,3
JONS	8	2500	7200	480	3,0
PUSIGNAN	5	4850	6000	400	5,3
SAINT BONNET DE MURE	23	8100	11250	750	8,9
SAINT LAURENT DE MURE	15	6000	18000	1200	7,2
TOTAL	94	40300	102450	6830	47,1


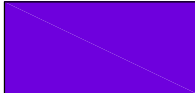
Remarque : les places publiques sont intégrées au linéaire de voirie.

LEGENDE

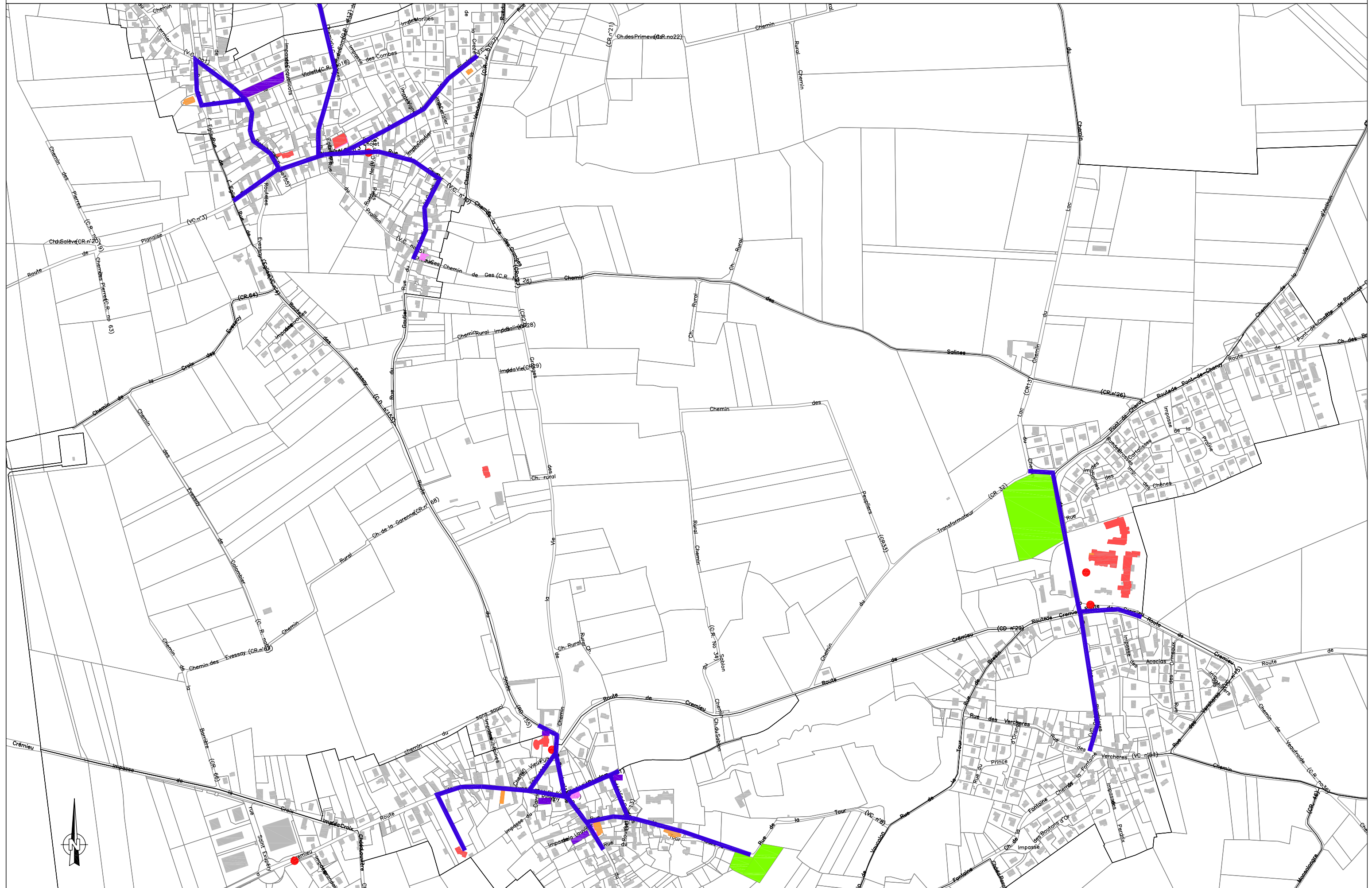
Pôles générateurs de déplacements:

-  Equipements liés aux PMR
-  Equipements publics
-  Commerces de proximité
-  Installations publiques (parcs, squares, cimetières)
-  Logements sociaux
-  Logements collectifs
-  Arrêts de bus et de cars scolaires

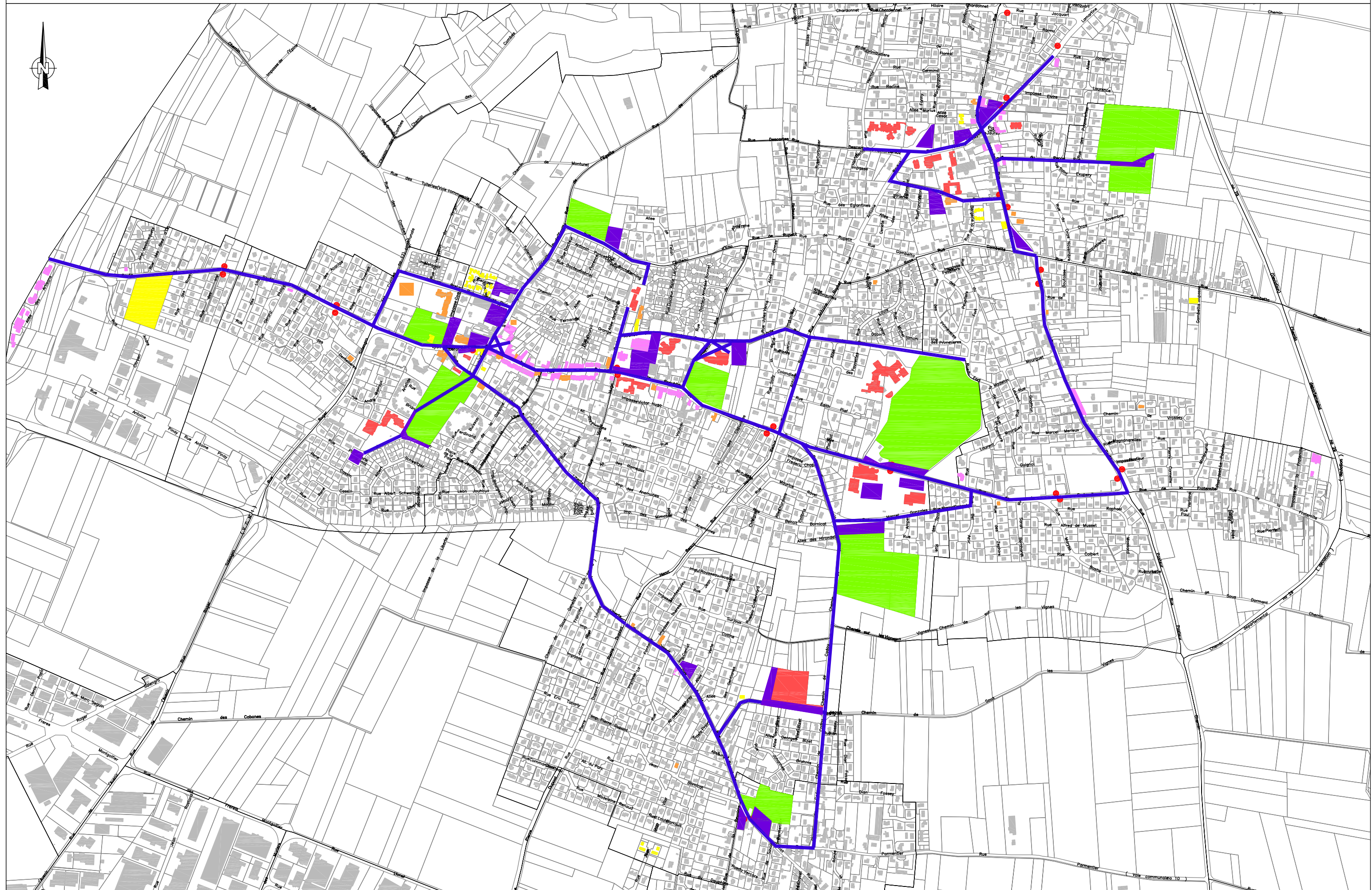
Périmètres à diagnostiquer:

-  Itinéraires piétons privilégiés
-  Parkings publics

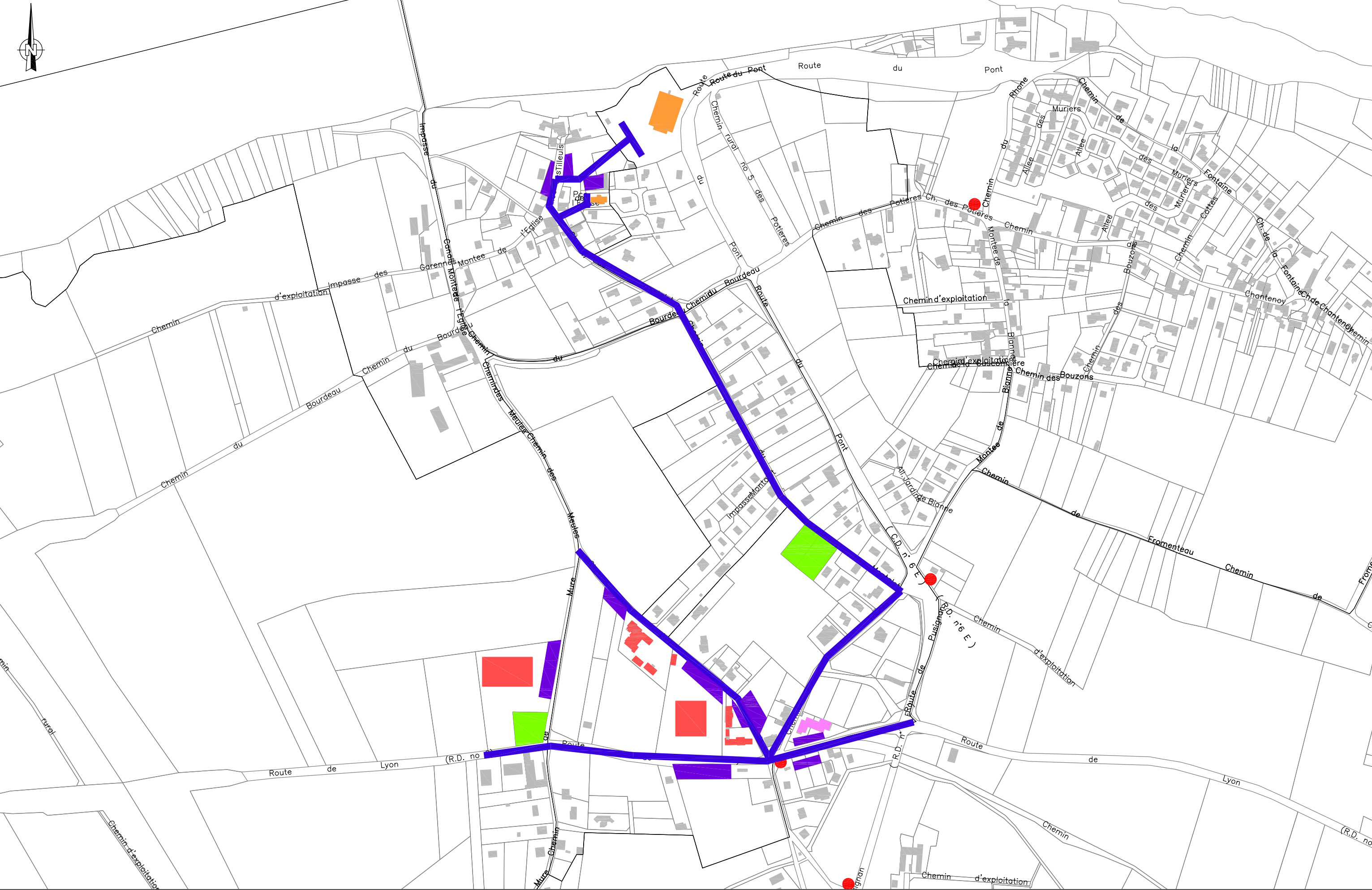
Commune de Colombier Saignieu - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/7500



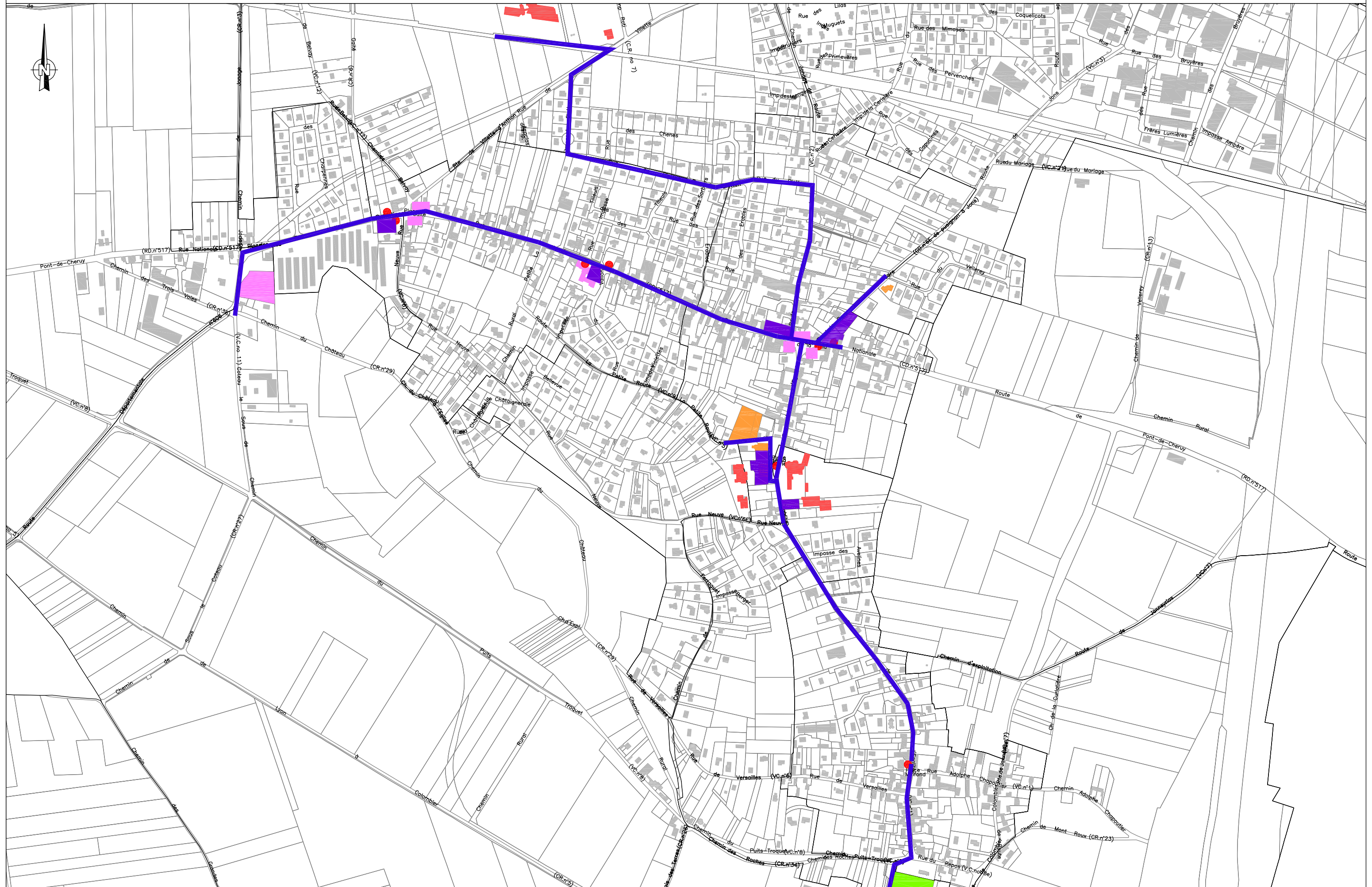
Commune de Genas - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/10000



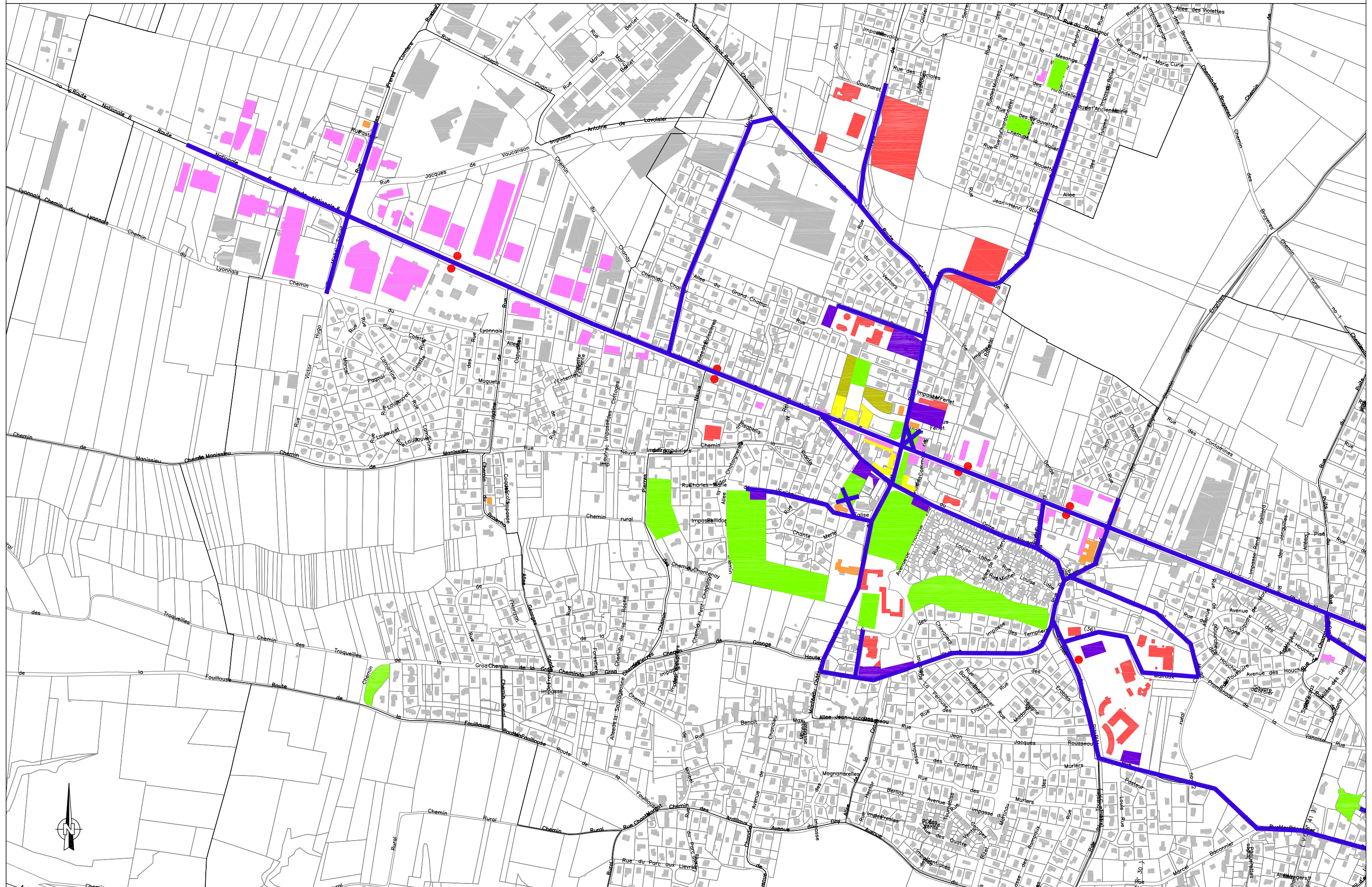
Commune de Jons - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/5000



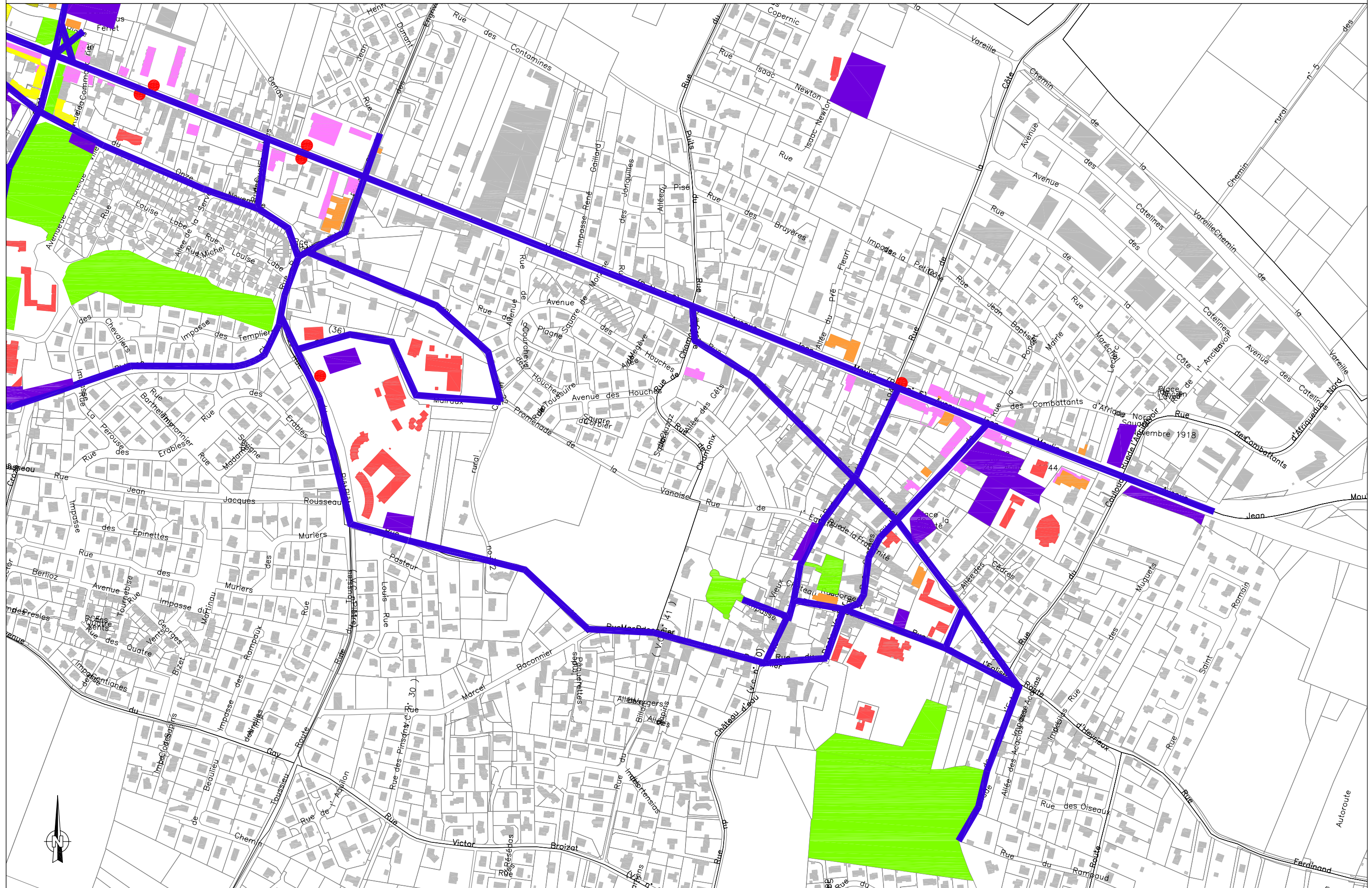
Commune de Pusignan - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/7500



Commune de Saint Bonnet de Mure - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/7500



Commune de Saint Laurent de Mure - Repérage des périmètres à diagnostiquer - Echelle : 1/5000



IV. PHASE 2 : LE DIAGNOSTIC

Il s'agit de réaliser un relevé exhaustif de toutes les non-conformités constatées sur le terrain :

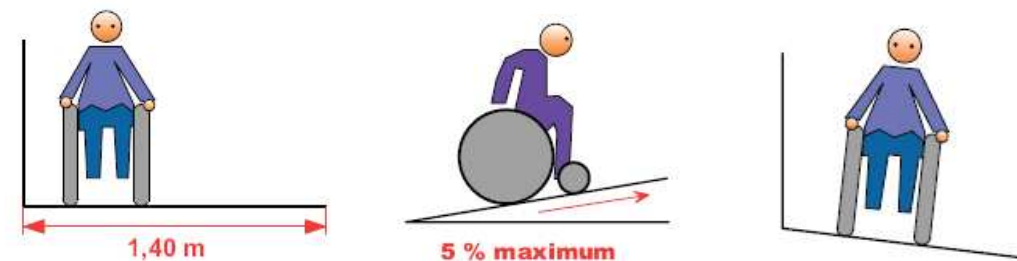
IV.1. LE RELEVÉ TERRAIN

Depuis la loi du 11 février 2005 sur le handicap, plusieurs textes relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont parus et fixent les modalités d'évaluation de l'accessibilité d'un site :

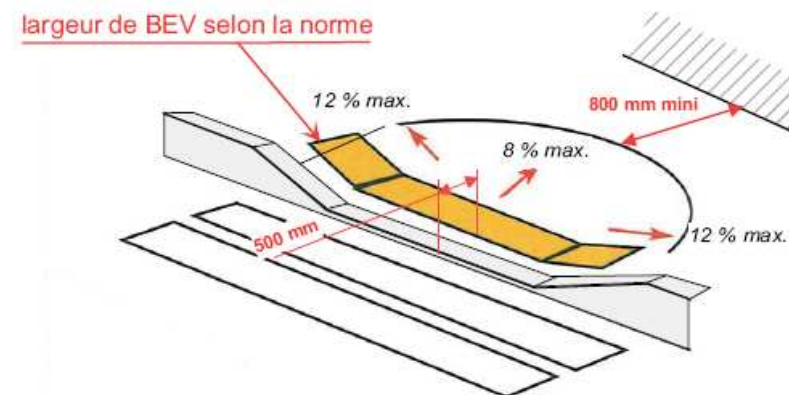
- décret n° 2006-1657 du 21/12/2006, relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- décret n°2006-1658 du 21/12/2006, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- arrêté du 15/01/2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21/12/2006.

Les textes d'applications ont ainsi fixé un certain nombre de normes à appliquer à l'espace public afin de permettre la circulation de l'ensemble de la population, notamment des personnes à mobilité réduite :

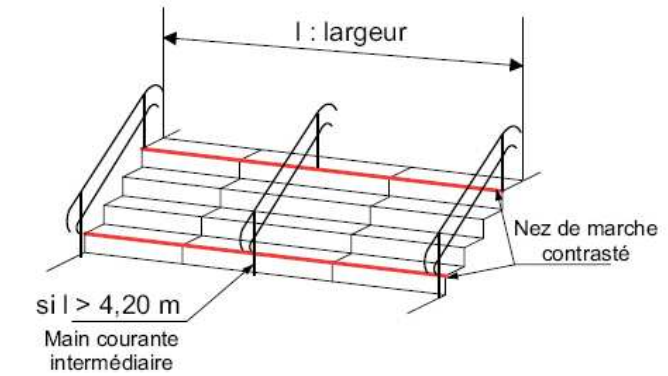
- Accessibilité des cheminements (trottoirs, venelles urbaines, places et jardins publics) grâce au respect d'une largeur minimum (140 cm), d'une pente (5%) et d'un dévers (2%) maximum.



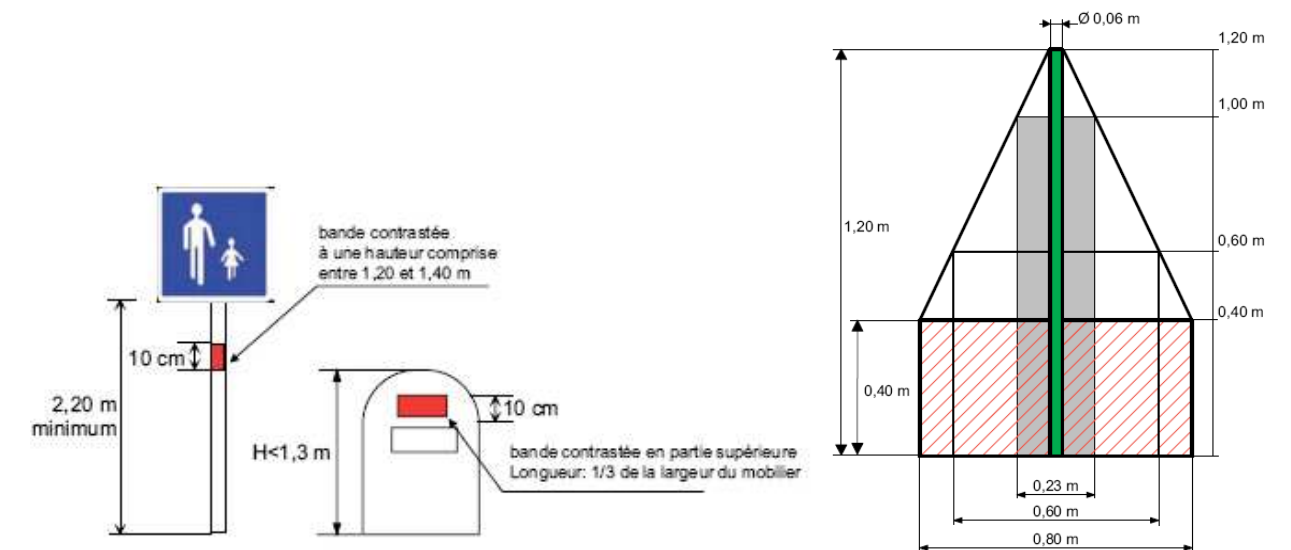
- Accessibilité des passages piétons : aménagement de dalles podotactiles, de bateaux, d'espace de retournement...



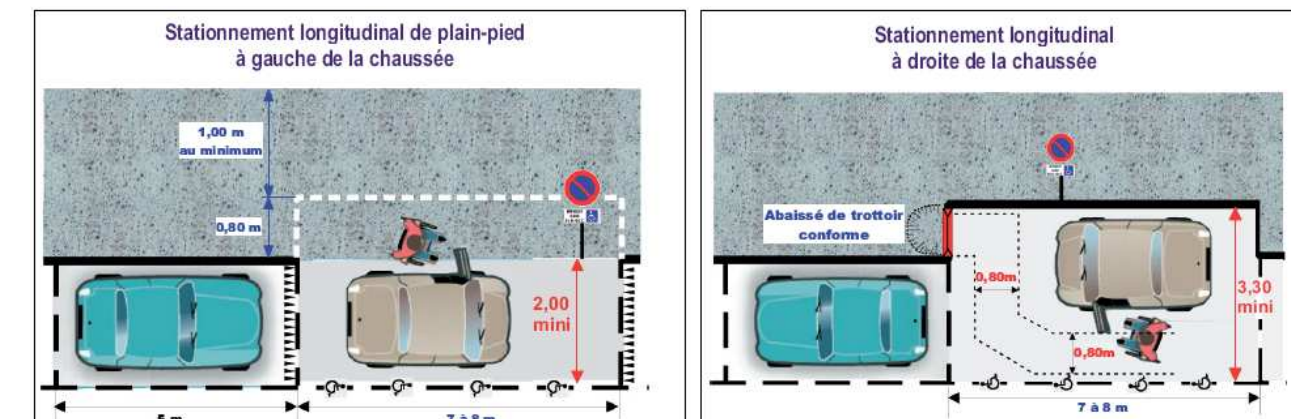
- Accessibilité des escaliers respectant les dimensions de marches (giron minimum 28 cm et hauteur maximum 16 cm) et intégrant un certain nombre d'aménagement (dispositif contrastant en nez de marches, mains courantes).



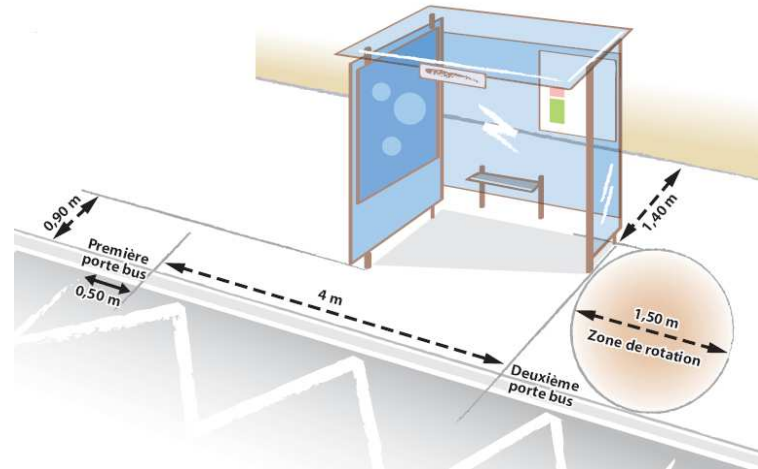
- Conformité et accessibilité du mobilier urbain qui doit respecter un dégagement minimum pour le passage d'un fauteuil roulant et être préhensible pour les personnes à mobilité réduite (respect de l'abaque de détection, dispositifs sonores et visuels aux feux tricolores)



- Accessibilité des places de stationnement réservé.



- Accessibilité des points d'arrêts de transport collectif du réseau TPV : (abris bus, éclairage, zone de rotation, accostage, hauteur de quai).



Le relevé exhaustif des dysfonctionnements s'est déroulé sur la période de novembre 2009 à Février 2010. Munis de boîtiers PDA (Personnal Digital Assistant), les techniciens ont repéré et localisé l'ensemble des dysfonctionnements interrompant la chaîne des déplacements sur les itinéraires identifiés par la commune. Autant que faire se peut, des photos de ces dysfonctionnements ont été prises.

IV.2. LA RESTITUTION

L'ensemble du diagnostic détaillé est présenté en annexe de ce document. La restitution est réalisée par commune.

Pour les communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Jons, Saint Bonnet de Mûre et Saint Laurent de Mûre, le diagnostic est présenté sous forme de 'fiches obstacle' (une fiche par obstacle, avec la photo, la norme concernée, la non-conformité, et la préconisation).

Pour la commune de Pusignan, le diagnostic est présenté sous forme d'atlas cartographique, l'ensemble des éléments constituant la chaîne de déplacement étant repéré, avec une couleur indiquant le degré d'accessibilité. Des fiches de synthèse, présentées par rue, reprennent l'ensemble des non-conformités relevées.

IV.3. LES DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES

Les quelques photographies ci-contre illustrent les dysfonctionnements les plus souvent constatés sur ce territoire :



Saint Bonnet de Mûre – RD 306 : Absence de trottoir



Pusignan – RD 302 : Trottoir trop étroit, et absence de bateau et de bande podotactile au niveau du passage piéton.



Genas – RD 29 : Mobilier mal positionné, et non détectable (ne respecte pas l'abaque, et ne possède pas de bande de détection)

V. PHASE 3 : LES PRECONISATIONS

V.1. TRAITEMENT DES DYSFONCTIONNEMENTS

Il s'agit, dans un premier temps, de réaliser une analyse exhaustive de tous les obstacles relevés sur le terrain, afin de chercher, dans chaque cas, la meilleure façon de résoudre cette non-conformité.

Remarque : Dans un premier temps, nous nous sommes attachés à proposer des solutions pour tous les obstacles rencontrés, sans distinction de la maîtrise d'ouvrage.

A. PRECONISATIONS TECHNIQUES

L'arrêté du 15/01/2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21/12/2006 fixe les normes à respecter sur l'espace public pour que celui soit accessible aux personnes à mobilité réduite.

Afin de rendre accessible l'ensemble des voies diagnostiquées, une liste de préconisations a été dressée permettant de répondre de manière systématique à chaque dysfonctionnement. L'intervention proposée permet de traiter l'élément linéaire (cheminement) ou ponctuel (passage protégé, escalier, rampe, mobilier urbain,...) non-conforme afin d'atteindre et respecter les normes prescrites par la réglementation.

Ces préconisations de traitement sont donc directement liées aux non-conformités relevées.

B. PRECONISATIONS REGLEMENTAIRES

Dans certains cas, la préconisation technique ne peut pas être appliquée (exemple : sur une rue avec une chaussée de 3 m de large, on ne peut pas élargir le trottoir d'un mètre, sans empêcher la circulation des voitures).

Aussi, la mise en accessibilité d'une rue peut relever d'un cas d'impossibilité technique avérée (étroitesse de la chaussée ou pente trop élevée), voire d'une inadéquation avec le contexte local (zone résidentielle avec une forte place du piéton par exemple).

Dans le cas d'un espace public particulièrement étroit ne pouvant accueillir des conditions sécurisantes de circulation pour les différents modes de déplacement (une chaussée suffisamment large, des trottoirs d'1,40 m minimum,...), une modification des règles de circulation peut permettre, avec ou sans la nécessité de déroger, d'améliorer sensiblement l'accessibilité et la sécurité des déplacements piétons. Nous avons donc essayé, tant que faire se peut, de préconiser des améliorations de la situation lorsqu'une mise aux normes totale paraissait difficile.

Depuis la révision du code de la rue de juillet 2008, les gestionnaires de voirie disposent de plusieurs types de zones de circulation particulières permettant d'appliquer une réglementation adaptée au contexte (limitation des vitesses de circulation, priorité piéton, vélo,...). Trois types de zones sont désormais applicables sur des secteurs de circulation apaisée :



Aire Piétonne



Zone de rencontre



Zone 30

L'Aire Piétonne : Il s'agit d'une réglementation interdisant la circulation automobile sur la voie concernée. Cette interdiction peut être en vigueur à temps plein, ou à temps partiel (jours de semaine, heures de marché, etc.)

Aucune aire piétonne n'a été préconisée sur la CCEL.

La Zone de Rencontre : Créée dans le cadre de la révision du code de la rue, la zone de rencontre induit une limitation de la vitesse des véhicules à 20 km/h laissant la priorité d'usage de l'espace public au piéton, qui peut donc circuler librement sur la chaussée.

L'entrée dans cette zone sera identifiée par des panneaux, parfois des aménagements permettant de « casser » efficacement les vitesses (changement de revêtement, caniveau central, coussin berlinois, chicane, etc.), et de mieux repérer les limites de la zone.

La Zone 30 : Il est aussi recommandé, lorsque la mise en accessibilité de certains trottoirs n'est pas possible techniquement, de mettre en place des zones 30, qui auront pour effet de ralentir les véhicules, et de faciliter les traversées piétonnes, même en dehors des passages piétons. Avec cette réglementation, il devient possible d'offrir **un seul cheminement accessible**, le long de la voirie : il n'est dès lors plus essentiel d'avoir 2 trottoirs accessibles.

Il est intéressant d'aménager un plateau en entrée et en sortie de la Zone 30, afin d'en marquer les limites, et d'obliger les conducteurs à ralentir aux abords de celle-ci.

Remarque : Lorsque nous préconisons une Zone de Rencontre ou une Zone 30, nous ne chiffrons que la pose du panneau de signalisation, qui est le seul élément obligatoire. Nous recommandons cependant de réaliser des aménagements qualitatifs sur ces zones, du moins à terme.

V.2. L'ESTIMATION DES COUTS

Les coûts des travaux préconisés sont estimés sur la base de ratios. Précisons que ces ratios sont majorés, et ce pour plusieurs raisons :

- Ils ont été déterminés en considérant que chaque intervention, pour mise aux normes, est réalisée indépendamment des autres (*1 obstacle => 1 intervention*)
- Afin de prendre en compte les aléas de chantier (exemple : un élargissement de trottoir peut nécessiter la reprise d'un réseau d'assainissement, si les grilles sont situées en bordure de trottoir)

Il est donc possible que les coûts réels des travaux soient inférieurs aux coûts estimés : des études techniques seront à réaliser avant la mise en œuvre des travaux préconisés, afin d'en valider la faisabilité technique, et de déterminer plus précisément les coûts associés.

V.3. LA RESTITUTION

Le travail de préconisation de travaux est très lié à celui du diagnostic : les traitements proposés sont déterminés sur le terrain, au moment du relevé des non-conformités.

Pour cette raison, les préconisations de travaux sont aussi présentées en annexe de ce document, avec une restitution réalisée par commune.

Pour les communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Jons, Saint Bonnet de Mûre et Saint Laurent de Mûre, les préconisations sont intégrées aux 'fiches obstacle'.

Pour la commune de Pusignan, elles sont présentées sous forme d'atlas cartographique, l'ensemble des travaux sur la chaîne de déplacement étant repéré, avec 2 cartes supplémentaires, représentant les coûts des travaux pour chaque rue (coût global, et coût au mètre linéaire). Des fiches de synthèse, présentées par rue, reprennent l'ensemble des travaux préconisés, avec le coût associé à chaque fois.

V.4. EXEMPLES DE PRECONISATIONS

Il n'est pas utile ici d'exposer des exemples de préconisations techniques de base (exemple : Trottoir pas assez large => élargissement du trottoir).

Nous souhaitons néanmoins donner quelques exemples de préconisation réglementaires, ou encore de cas d'impossibilité technique :



Pusignan – Rue de l'Égalité : Impossibilité technique d'élargir un trottoir sans remettre en cause le double-sens de circulation automobile.



Colombier-Saugnieu – Rue de l'Église : Impossibilité d'élargir un trottoir sans remettre en cause le double-sens de circulation automobile : création d'une Zone de Rencontre pour permettre la circulation piétonne sur la chaussée.



Genas – Rue de la Liberté : Impossibilité technique d'élargir les 2 trottoirs sans remettre en cause la circulation automobile/cycle : création d'une Zone 30 pour permettre de garder un seul trottoir accessible.



Genas – Rue de la Rivoire : Élargissement du trottoir, avec suppression du stationnement en accotement.

VI. PHASE 4 : LA PROGRAMMATION DES TRAVAUX

VI.1. PRINCIPES DE LA PROGRAMMATION PLURI-ANNUELLE

Cette dernière phase du PAVE concerne la priorisation des travaux de mise aux normes, préconisés au cours de la phase précédente. Il s'agit donc de déterminer, en concertation avec le Maître d'Ouvrage, les travaux les plus urgents à réaliser.

Cette programmation est réalisée afin d'optimiser les travaux : il s'agit d'obtenir le meilleur gain en accessibilité par rapport à l'investissement.

Dans le cas de cette étude, **la CCEL a choisi d'intégrer les travaux de mise aux normes d'accessibilité à sa programmation générale de travaux de voirie** : les interventions ne seront pas ponctuelles (seulement sur les obstacles) mais réalisées sur des linéaires de voirie plus importants (ce choix permet notamment de réduire les coûts de mise aux normes).

Afin de proposer une planification en cohérence avec ce choix, **le parti est pris de programmer les travaux par rue**. Ce type de programmation présente plusieurs avantages :

- Cohérence des traitements
- Continuité des cheminements mis aux normes
- Concentration des travaux sur une même voirie

Par ailleurs, **les travaux pour l'année 2010 sont en cours**, et certains d'entre eux concernent des rues diagnostiquées dans le cadre du PAVE.

De même, **les travaux de voirie de l'année 2011 ont déjà été programmés**.

Les années 2010 et 2011 seront donc exclues de la programmation du PAVE (ils seront néanmoins affichés, avec la part de budget servant à la mise en accessibilité).

Finalement, la CCEL affiche sa volonté de réaliser ces travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, en prenant le parti de programmer l'ensemble des travaux restant, et relevant de ses compétences, sur une période de 3 ans : de **2012 à 2014**.

La programmation sera donc réalisée en donnant la priorité aux voies desservant le maximum de Pôles Générateurs de Déplacements, en essayant de répartir les coûts des travaux incombant à la CCEL uniformément entre les 3 années définies.

Dans le cas de certaines voiries à forte circulation, les travaux seront programmés par tronçon, afin de permettre une meilleure gestion de la circulation en cours de travaux.

Finalement, la programmation fonctionne de la façon suivante :

- **Travaux programmés en 2012** : ce sont les travaux les plus urgents, qui concernent des itinéraires desservant de nombreux Pôles Générateurs de Déplacements, et qui permettront un gain important en accessibilité.
- **Travaux programmés en 2013** : ils concernent des voies desservant certains équipements très fréquentés, et permettront un gain en accessibilité intéressant.
- **Travaux programmés en 2014** : ils concernent aussi des itinéraires privilégiés, mais desservant des équipements moins nombreux et moins fréquentés, ou alors ils apporteront un gain en accessibilité moins important que les travaux des années précédentes.

VI.2. PRECISIONS SUR LA PORTEE DE CETTE PROGRAMMATION

Avant de présenter les résultats, il est important de préciser certains points :

- **La programmation par rue concerne uniquement les travaux qui seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage CCEL**. Certains travaux (mobilier, éclairage, feux tricolore, transports, etc.) devront être gérés par les communes, le département, ou encore des services de transport, etc.

Les travaux incombant à ces autres maîtrises d'ouvrage sont affichés dans la programmation CCEL, afin de faire prendre conscience aux différents maîtres d'ouvrage, des travaux qui relèvent de leur responsabilité. Mais **la validation du PAVE n'impose aucunement à ces différents maîtres d'ouvrage de réaliser les travaux selon la programmation de la CCEL**.

Dans ce cadre, les travaux concernant uniquement les autres maîtrises d'ouvrage, et n'étant pas liés aux travaux de la CCEL (travaux hors voirie - sur parking, par exemple), ne sont pas programmés.

- **La programmation de travaux présentée ici ne fige aucunement les travaux de voirie qui seront menés par la CCEL** sur les prochaines années : elle n'intègre que le paramètre de mise en accessibilité, et d'autres priorités peuvent influencer la programmation des travaux de voirie à venir

- **Les coûts de travaux affichés ne concernent que la mise en accessibilité** : ils n'englobent pas la réfection de cheminements accessibles, qui peuvent faire l'objet de travaux pour d'autres raisons.

- **Les coûts des travaux de mise en accessibilité affichés sont donnés à titre indicatif uniquement** : il s'agit de la mise aux normes complète des cheminements diagnostiqués, et une étude devra confirmer la faisabilité technique de chaque traitement d'obstacle. Certains travaux ne pourront pas être réalisés, parce que d'autres critères (desserte en Transports en Commun, passage de Poids-lourds sur certaines voies, etc.) seront prioritaires sur la mise en accessibilité.

VI.3. PROGRAMMATION DES TRAVAUX SUR LA CCEL

La programmation des travaux proposée est la suivante (voir cartes – pages suivantes) :

Programmation par rue Colombier-Saugnieu

Lieu	Priorité
Route de Pont de Cheruy	2011
Rue des Pensées	2011
Route de cremieu	2012
Route de Lyon	2012
Route du Stade	2012
Rue du Gautier / Route de Planaise	2012
Route du Dauphiné	2013
Rue de la République	2013
Rue de la Rivoire	2013
Rue de la Tour	2013
Place Favre	2013
Chemin du Lac	2014
Place Cholet	2014
Rue de la Rivoisiere	2014
Rue de la Violette	2014
Rue de l'Eglise	2014
Vie de dessous	2014

Programmation par rue Genas

Lieu	Priorité
Chemin de Cadou	2010
Rue Carnot	2010
Rue de Rupetit	2010
Rue du Repos	2010
Rue Jean Jaurès	2010
Rue Antoine Roybet	2011
Rue Frédéric Chopin	2011
Rue Lamartine	2011
Avenue Charles de Gaulle	2012
Rue de la Fraternité	2012
Rue de la République	2012
Rue de l'Egalité	2012
Rue du Château d'eau	2012
Rue Jacques Brel	2012
Route de Lyon	2013
Rue du Pensionnat	2013
Rue Gambetta	2013
Rue Louis Rey	2013
Rue Marcel Gonzales	2013
Parc 1	2014
Rue de la Liberté	2014
Rue Hector Berlioz	2014
Rue Jean Moulin	2014
Rue Parmentier	2014
Rue Pasteur	2014
Parkings	
Place de la République	
Place de Ronshausen	
Secteur 6	
Secteur 7	
Secteur 8	

Programmation par rue Jons

Lieu	Priorité
chemin de l'atelier	2011
Route de Lyon - Ouest	2012
Route de Lyon - Est	2013
chemin de montalet	2014
chemin des meules	2014

Programmation par rue Pusignan

Lieu	Priorité
Rue de l'Egalité - Sud	2010
la Petite Route	2011
Rue du Bletton	2011
Place de la Mairie	2012
Route de Jonage	2012
Rue de la Gare	2012
Rue de l'Egalité - Nord	2012
Rue Nationale - Est	2013
Place de la Valla	2013
Route de Genas	2014
Rue Nationale - Ouest	2014
Rue Nationale - Centre	2014

Programmation par rue Saint Bonnet de Mûre

Lieu	Priorité
Chemin de la Motte	2010
Rue du forgeron	2010
Montée du Château	2011
Route de Dormon	2011
Allée de l'Eglise	2012
Route d'Azieu	2012
RN6 - Est	2012
RN6 - Est - 2	2012
Rue des 4 Fontaines	2012
Rue du 11 Novembre 1918	2012
RN6 - Centre	2013
Rue Philippe Chat	2013
Rue Louis Pergaud	2014
Rue des Frères Lumière	2014
Rue Michel Sernet	2014
RN6 - Ouest	2014
Parkings	
Secteur 1	
Secteur 2	

Programmation par rue Saint Laurent de Mûre

Lieu	Priorité
proximité église	2010
Rue de l'Eglise	2010
Rue Georges Pilet	2010
Avenue de la Mairie	2012
Avenue Jean Moulin - Centre	2012
Rue André Malraux	2013
Rue de la Croix Blanche / Route d'Heyrieux	2013
Rue du 8 mai 1945	2013
Rue du Plâtre	2013
Chemin des Engrives	2014
Rue du Mollard	2014
Rue Marcel Baconnier	2014
Square Chambave	2014
Avenue Jean Moulin - Ouest	2014
Avenue Jean Moulin - Est	2014
accès salle	
cheminement piéton	
Parkings	
Secteur 5	

Remarque : les lignes non-colorées correspondent à des lieux sur lesquels il n'y a aucune intervention qui dépend de la CCEL ; elles ont donc été exclues de la programmation.

VI.4. COUT DES TRAVAUX PROGRAMMES

Les coûts correspondants, pour les différentes maîtrises d'ouvrage, sont les suivants :

Programmation - Coût des travaux Colombier-Saugnieu			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	0 €	0 €	0 €
Cout de travaux 2011	115 000 €	500 €	0 €
Cout de travaux 2012	165 000 €	6 000 €	400 €
Cout de travaux 2013	140 000 €	40 000 €	0 €
Cout de travaux 2014	105 000 €	6 000 €	400 €
Travaux restants	0 €	0 €	0 €
Coût TOTAL	525 000 €	52 500 €	800 €

Programmation - Coût des travaux Genas			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	365 000 €	70 000 €	0 €
Cout de travaux 2011	125 000 €	0 €	0 €
Cout de travaux 2012	400 000 €	130 000 €	1 000 €
Cout de travaux 2013	260 000 €	50 000 €	500 €
Cout de travaux 2014	370 000 €	20 000 €	500 €
Travaux restants	0 €	190 000 €	0 €
Coût TOTAL	1 520 000 €	460 000 €	2 000 €

Programmation - Coût des travaux Jons			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	0 €	0 €	0 €
Cout de travaux 2011	35 000 €	10 000 €	200 €
Cout de travaux 2012	115 000 €	3 000 €	0 €
Cout de travaux 2013	115 000 €	4 000 €	200 €
Cout de travaux 2014	150 000 €	8 000 €	0 €
Travaux restants	0 €	0 €	0 €
Coût TOTAL	415 000 €	25 000 €	400 €

Programmation - Coût des travaux Pusignan			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	10 000 €	0 €	0 €
Cout de travaux 2011	170 000 €	7 000 €	0 €
Cout de travaux 2012	90 000 €	22 000 €	0 €
Cout de travaux 2013	200 000 €	30 000 €	0 €
Cout de travaux 2014	320 000 €	42 000 €	0 €
Travaux restants	0 €	0 €	0 €
Coût TOTAL	790 000 €	101 000 €	0 €

Programmation - Coût des travaux Saint Bonnet de Mûre			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	125 000 €	2 000 €	0 €
Cout de travaux 2011	260 000 €	1 000 €	0 €
Cout de travaux 2012	440 000 €	22 000 €	400 €
Cout de travaux 2013	230 000 €	4 500 €	750 €
Cout de travaux 2014	210 000 €	0 €	500 €
Travaux restants	0 €	25 000 €	0 €
Coût TOTAL	1 265 000 €	54 500 €	1 650 €

Programmation - Coût des travaux Saint Laurent de Mûre			
	CCEL	Commune	Transports
Cout de travaux 2010	70 000 €	21 000 €	0 €
Cout de travaux 2011	0 €	0 €	0 €
Cout de travaux 2012	200 000 €	10 000 €	50 €
Cout de travaux 2013	290 000 €	6 500 €	0 €
Cout de travaux 2014	340 000 €	16 000 €	0 €
Travaux restants	0 €	32 000 €	0 €
Coût TOTAL	900 000 €	85 500 €	50 €

Finalement, les coûts de travaux de mise en accessibilité pour la CCEL sont les suivants :

Coût des travaux 2010 : 570 000 €
 Coût des travaux 2011 : 705 000 €
 Coût des travaux 2012 : 1415 000 €
 Coût des travaux 2013 : 1235 000 €
 Coût des travaux 2014 : 1495 000 €

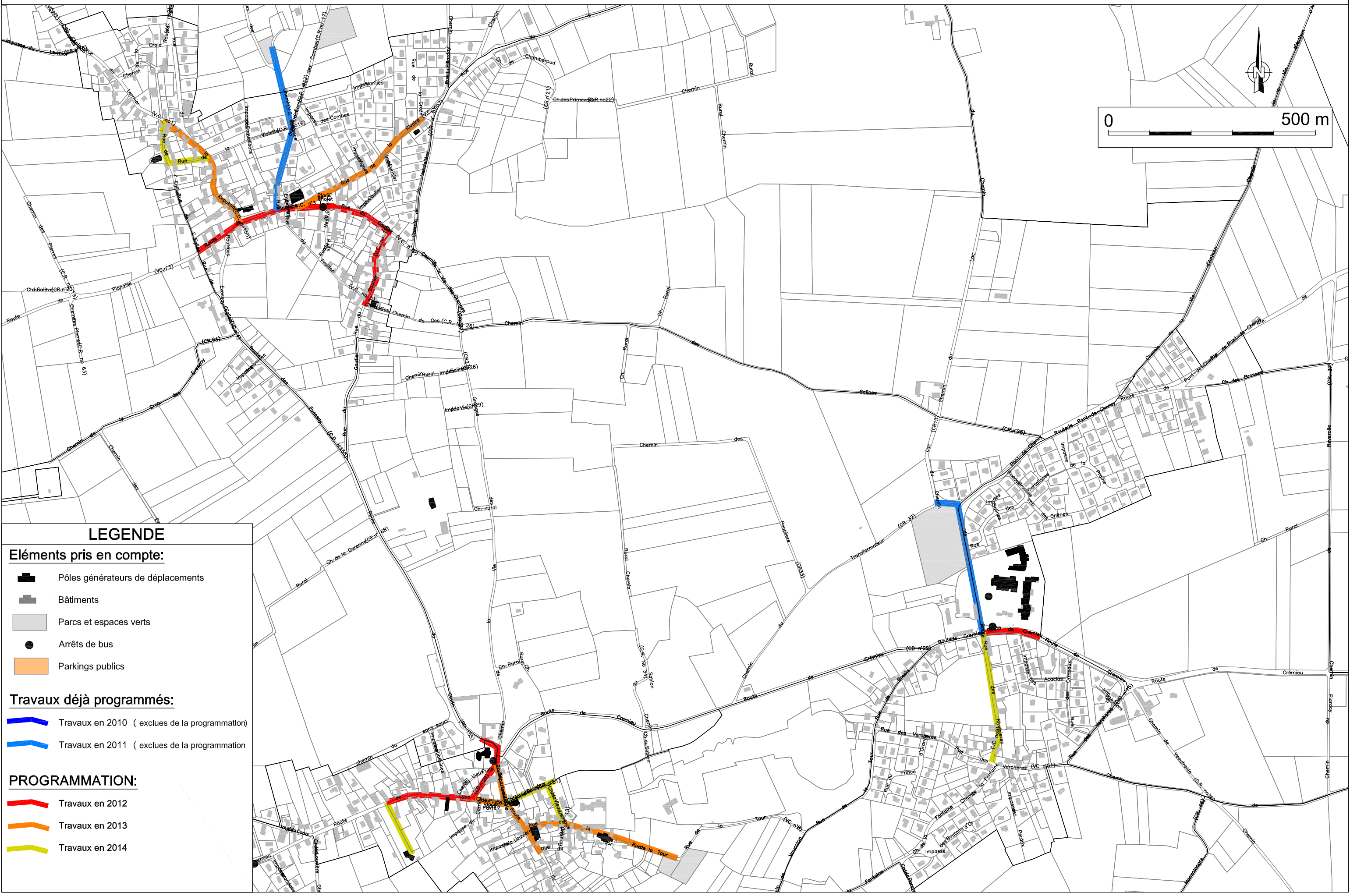
VI.5. REPRESENTATION CARTOGRAPHIQUE

Les cartes des pages suivantes représentent la programmation des travaux.

Rappel : Les coûts des travaux par année sont donnés à titre indicatif uniquement, et n'ont pas de valeur contractuelle.

Des études à réaliser avant les travaux permettront de valider leur faisabilité technique et d'affiner ces coûts.

Colombier Saignieu - Programmation des travaux de mise en accessibilité



LEGENDE

Éléments pris en compte:

- Pôles générateurs de déplacements
- Bâtiments
- Parcs et espaces verts
- Arrêts de bus
- Parkings publics

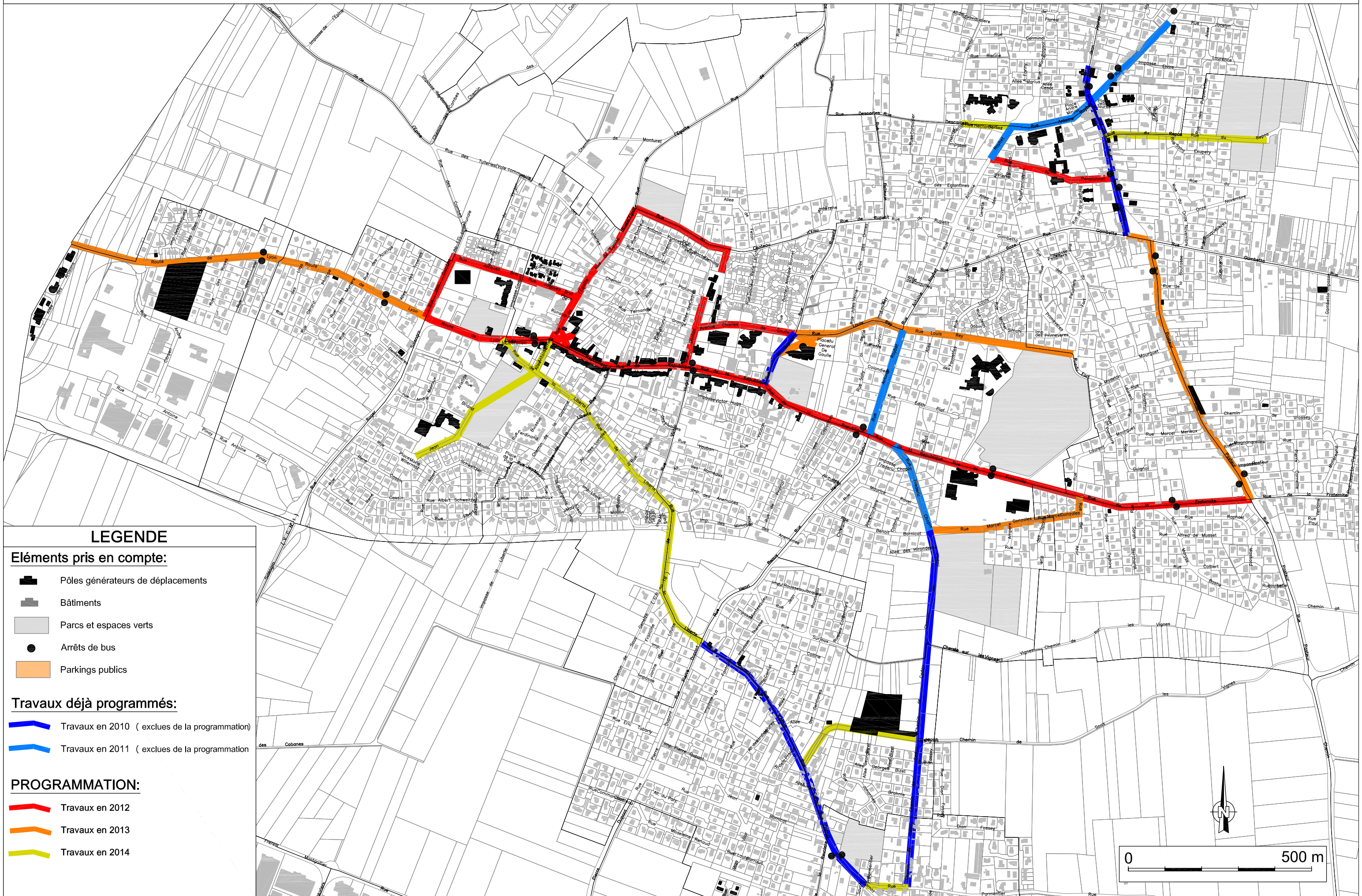
Travaux déjà programmés:

- Travaux en 2010 (exclus de la programmation)
- Travaux en 2011 (exclus de la programmation)

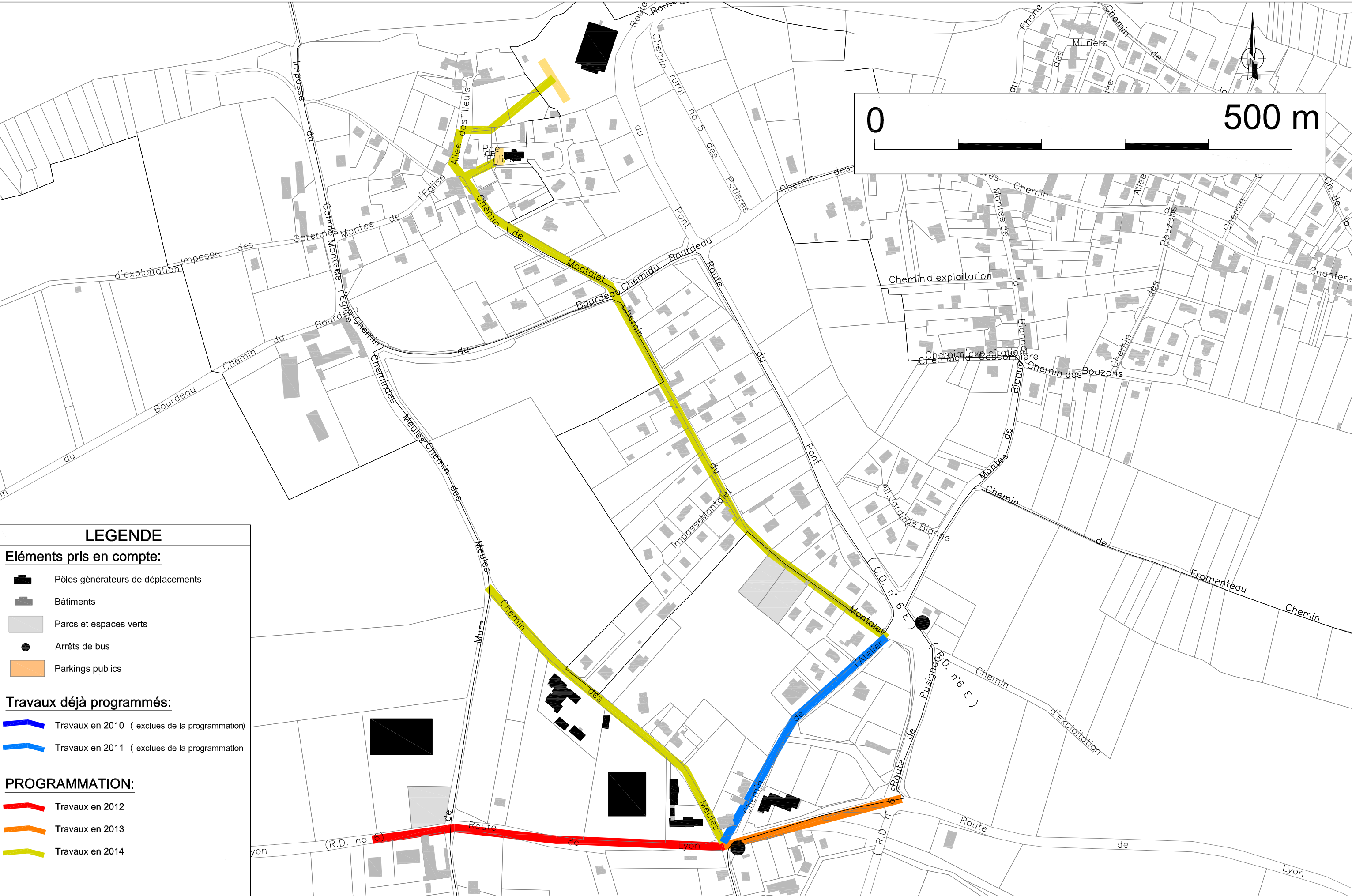
PROGRAMMATION:

- Travaux en 2012
- Travaux en 2013
- Travaux en 2014

Genas - Programmation des travaux de mise en accessibilité








Jons - Programmation des travaux de mise en accessibilité





LEGENDE


Éléments pris en compte:

-  Pôles générateurs de déplacements
-  Bâtiments
-  Parcs et espaces verts
-  Arrêts de bus
-  Parkings publics

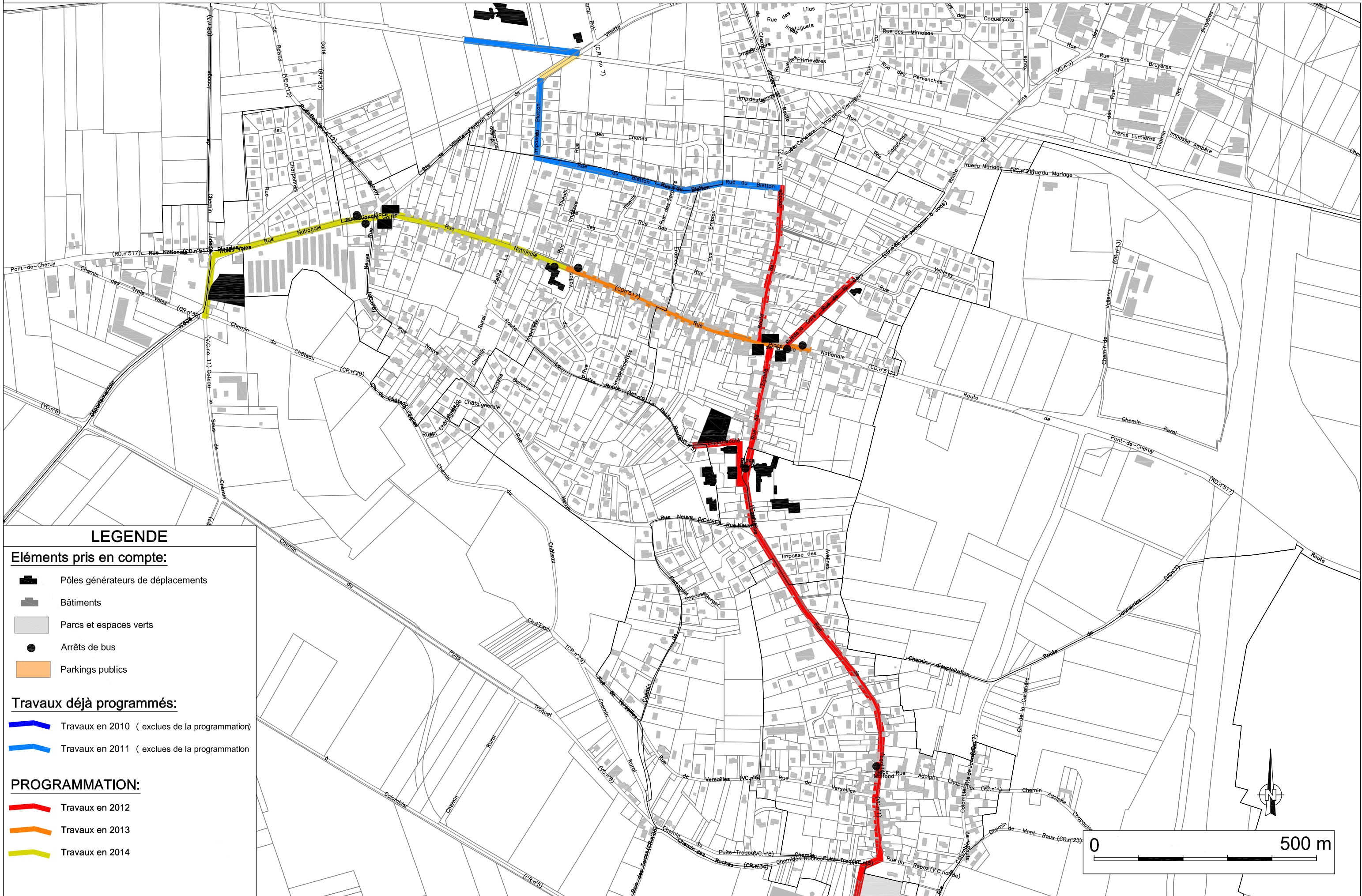
Travaux déjà programmés:

-  Travaux en 2010 (exclus de la programmation)
-  Travaux en 2011 (exclus de la programmation)

PROGRAMMATION:






-  Travaux en 2012
-  Travaux en 2013
-  Travaux en 2014

Pusignan - Programmation des travaux de mise en accessibilité





LEGENDE

Éléments pris en compte:

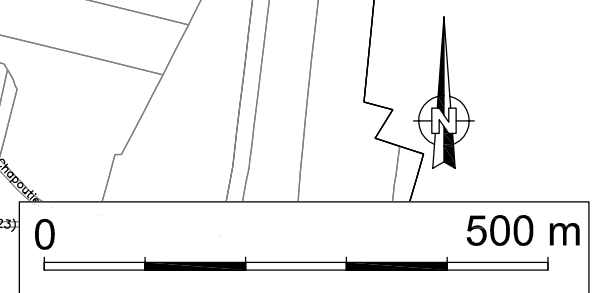
-  Pôles générateurs de déplacements
-  Bâtiments
-  Parcs et espaces verts
-  Arrêts de bus
-  Parkings publics

Travaux déjà programmés:

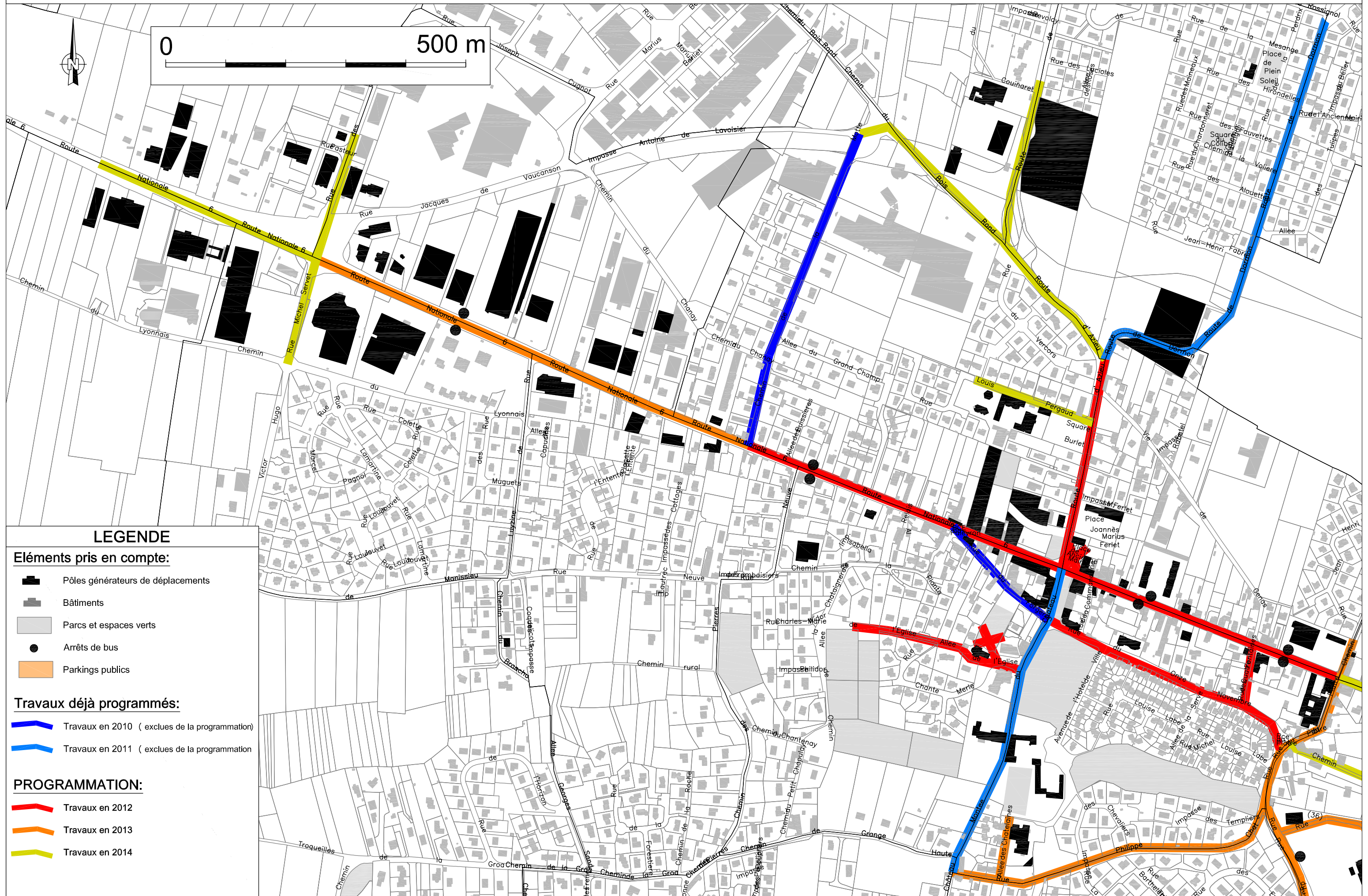
-  Travaux en 2010 (exclus de la programmation)
-  Travaux en 2011 (exclus de la programmation)

PROGRAMMATION:

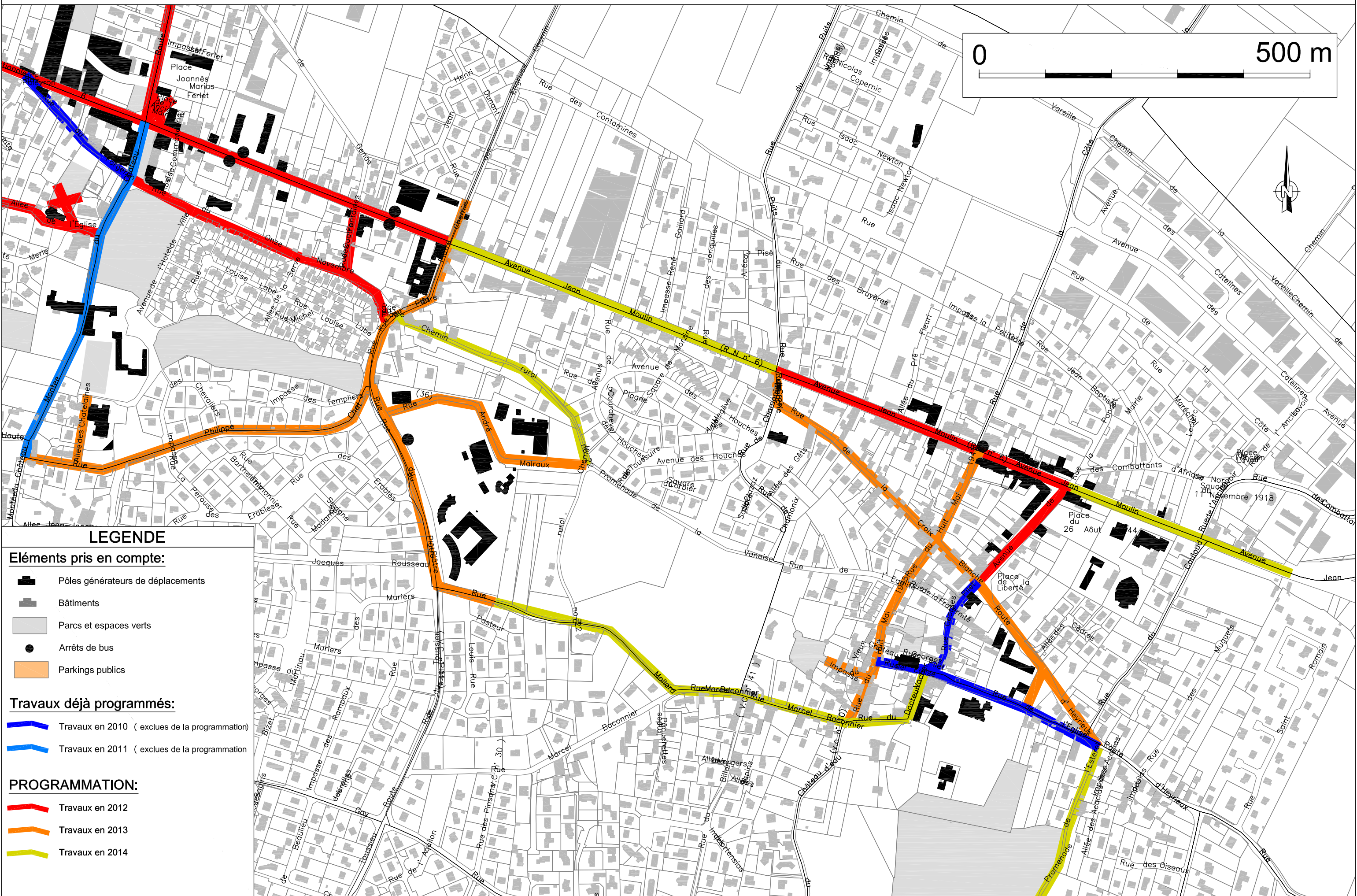
-  Travaux en 2012
-  Travaux en 2013
-  Travaux en 2014



Saint Bonnet de Mure - Programmation des travaux de mise en accessibilité



Saint Laurent de Mure - Programmation des travaux de mise en accessibilité



LEGENDE

Éléments pris en compte:

- Pôles générateurs de déplacements
- Bâtiments
- Parcs et espaces verts
- Arrêts de bus
- Parkings publics

Travaux déjà programmés:

- Travaux en 2010 (exclus de la programmation)
- Travaux en 2011 (exclus de la programmation)

PROGRAMMATION:

- Travaux en 2012
- Travaux en 2013
- Travaux en 2014

VII. CONCLUSION : MISE EN ŒUVRE ET SUM DU P.A.V.E.

Une fois ce document final remis, les actions suivantes sont à mener (selon la réglementation):

- Validation de la programmation établie par la commission intercommunale d'accessibilité
- Avis des gestionnaires (Communes, Transports, Département, etc.)
- Validation par la CCEL
- Courrier en Préfecture

Ensuite, il faudra, une fois par an, réaliser l'évaluation du déroulement des interventions. La commission intercommunale d'accessibilité se chargera de rédiger un rapport à transmettre en Préfecture.

ANNEXES : DIAGNOSTIC ET PRECONISATIONS PAR COMMUNE