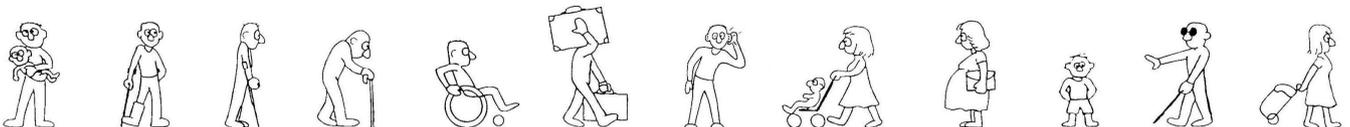




Commune d'**URSCHENHEIM**

Plan de **M**ise en **A**ccessibilité de la **V**oirie





SOMMAIRE

Introduction La notion d'accessibilité

État des lieux :

Contexte géographique et morphologie urbaine

Plan des rues et générateurs de déplacements

Modes de déplacement, trafics, vitesses, accidentologie

Diagnostic :

Hiérarchisation des cheminements

Diagnostic détaillé des cheminements

N° 1

N° 2

N° 3

Autres cheminements

Plan d'Action :

Analyse des principales non-conformités constatées et travaux

Phasage et estimation des coûts

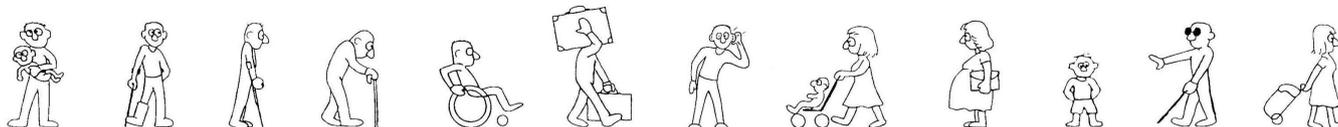
Annexes :

Document de référence : Une voirie accessible

Aménagement type des arrêts de transport collectif, aménagement des escaliers

Aménagement type des traversées de chaussées

Aménagement type des places de stationnement réservées





Introduction

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 exige l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie communale.

L'accessibilité affiche la notion d'égalité 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 doivent 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.

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.

Le PMAV a pour objectifs de déterminer les éléments de la voirie et des espaces publics susceptibles de constituer un obstacle, au sens large, pour les déplacements autonomes des personnes handicapées et plus généralement, de toutes les personnes à mobilité réduite (PMR) et de proposer les actions à entreprendre dans le but de rendre ces déplacements possibles, dans les meilleures conditions de facilité et de sécurité.

Les dispositions techniques sont conformes au décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité, qui définit les règles en termes d'aménagement de la voirie. Il décrit les principaux cheminements retenus pour les personnes à mobilité réduite.

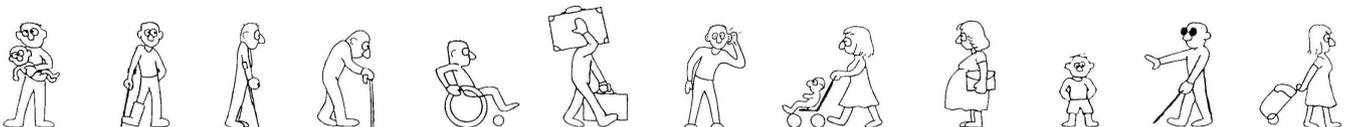
Ce plan précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus pour adapter les cheminements étudiés.

La réalisation du PMAV se décline en 3 phases

L'état des lieux

Le diagnostic

Le plan d'action





État des lieux

Contexte géographique et morphologie urbaine

Le village, situé dans la plaine d'Alsace, ne présente pas de relief, un à deux mètres entre le point le plus haut et le point le plus bas du territoire. La cité est organisée autour de deux grands axes représentés par deux départementales : la D9 dans le sens Nord-Sud et la D9 bis dans le sens Est-Ouest.

La voirie

La plupart des rues ont été aménagées. Il en reste quelques unes à équiper dans la partie Ouest. La largeur très variable des trottoirs dans la partie ancienne est héritée d'un cadastre ancien. Dans les parties plus récentes, la morphologie des rues issue du remembrement permet d'envisager des situations plus faciles à gérer bien que quelques points noirs subsistent et seront difficiles à résorber. Deux de ces rues sans trottoir sont classées en zones 30. La partie Est : rue des Champs, rue des Merles, rue des Fauvettes et rue des Mésanges, vient d'être classée également en zone 30.

Les deux axes étant le siège du trafic principal véhicules locaux et de transit, ils sont équipés aux droits des ERP de passages piétons. La voirie à proximité de l'école est équipée d'un plateau de ralentissement à 30km/h.

L'ensemble de la voirie, trottoirs et routes, est revêtu de béton bitumineux et dans un état de très bon à bon.

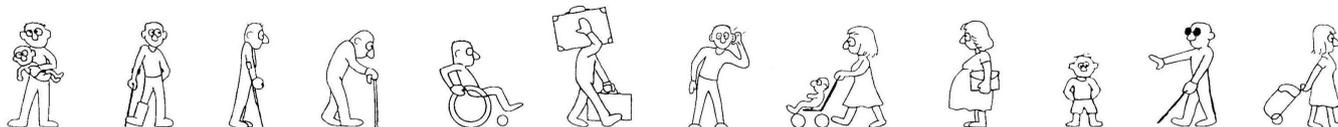
Des emplacements de stationnement PMR sont aménagés près de l'église et sur le parking de la salle polyvalente.

L'habitat

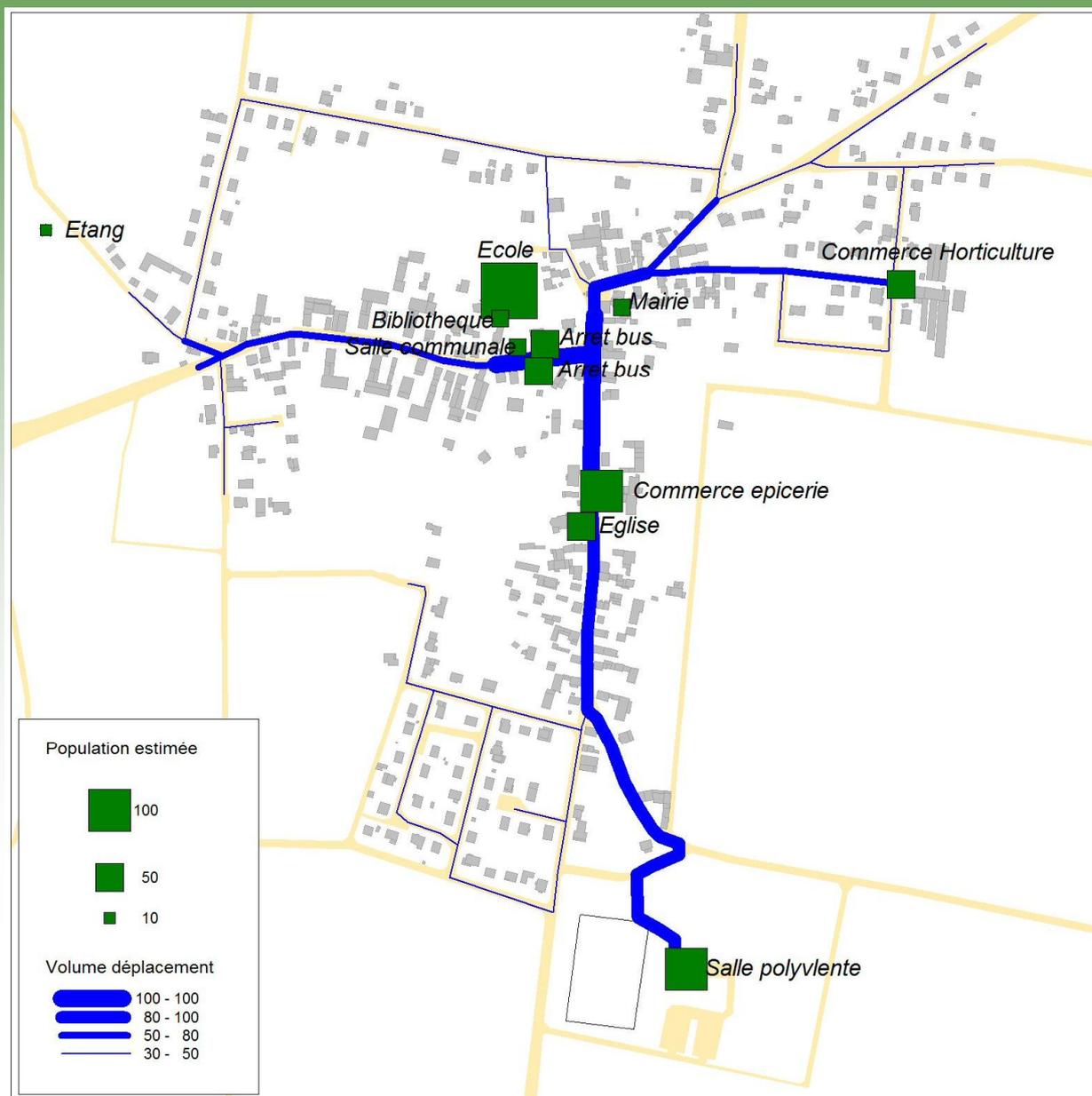
L'habitat est de type traditionnel dans le centre ancien du village avec quelques maisons typiquement alsaciennes et de type pavillonnaire dans la périphérie pour les parties les plus récentes. La plupart des constructions ont un ou deux étages.

Les ERP sont accessibles ou ont été rendus accessibles aux PMR (personnes à mobilité réduite) sauf la mairie qui fait l'objet d'un projet de reconstruction à moyen terme.

Les services publics et privés générateurs de déplacements sont principalement situés sur les deux axes principaux ou à proximité.

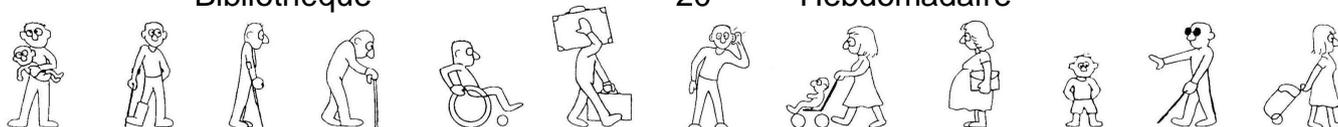


Plan des rues et générateurs de déplacements



Liste des bâtiments

Bâtiments	Volume	Périodicité
Mairie	20	Jour
Ecole	100	Jour
Salle communale	20	Hebdomadaire
Eglise	50	Hebdomadaire
Commerce épicerie	100	Jour
Salle polyvalente	50	Hebdomadaire
Commerce Horticulture	50	Jour
Etang	20	Hebdomadaire
Bibliothèque	20	Hebdomadaire



Modes de déplacement, trafics, vitesses, accidentologie

Déplacements véhicules à moteurs

Volume des trafics

Urschenheim n'est pas sur des axes importants d'où un trafic surtout local modéré



Accidentologie

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
2002	1	0	0	0	0	2	1
2006	1	1	1	1	0	0	2
Ensemble	2	1	1	1	0	2	3
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BNH	Total des indemnes

Vitesses

Tableau synthétique des vitesses V85 VL/PL confondus : V85 (km/h)

AXES	VITESSE
Grand' Rue sens Sud vers Nord	53
Grand' Rue sens Nord vers Sud	50
Rue du Nord sens Nord vers Sud	64
Rue du Nord sens Sud vers Nord	65

L'entrée Nord du village suscite encore des vitesses excessives. Elle n'a pas été équipée de ralentisseur. Cet aménagement est prévu suite à la récente étude de sécurité sur cet itinéraire.

Déplacements pédestres

Les déplacements pédestres journaliers engendrés par les différents ERP sont essentiellement les personnes se rendant dans le commerce multi service, à la sortie de l'école, à la mairie, aux arrêts de bus ou l'église/cimetière.

Les autres ERP salle polyvalente, commerce de fleurs, etc. engendrent surtout des déplacements en véhicules et à vélo pour une faible partie de la population, essentiellement des personnes âgées.



L'école engendre deux types de déplacements :

Des déplacements quotidiens à heures fixes de parents avec enfants pour les classes de primaire du village et pour les bus du RPI ainsi que les adolescents prenant les bus pour le collège, 4 fois par jour pour les primaires et deux fois pour le collège.

Les mères de familles sont, en partie, accompagnées de jeunes enfants en poussettes.

Le deuxième type de déplacement est le fait des classes entières accompagnées des professeurs de l'école se rendant au plateau sportif au Sud du village.

Le lieu de culte et le cimetière provoquent le déplacement d'une cinquantaine de personnes les jours de cérémonies religieuses. Mais une part importante vient en voiture ce qui occasionne une occupation anormale des trottoirs aux alentours de l'église et une gêne pour les piétons.

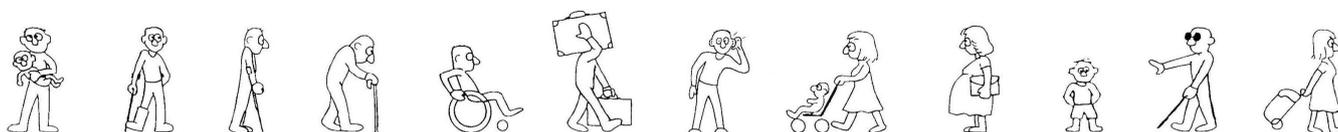
Le commerce multi service engendre des mouvements importants de véhicules et de piétons. Les gens du village se rendant à pied au commerce sont surtout des personnes d'un certain âge ne possédant pas de véhicule ou habitant à proximité et également des jeunes n'ayant pas de moyen de déplacement.

La salle communale près de l'école n'engendre que peu de déplacement, elle sert particulièrement aux réunions du club des anciens.

La position de la future mairie ne change pas les éléments de cette étude.

Dans tous ces déplacements pédestres, l'essentiel des personnes à mobilité réduite sont des personnes âgées, des enfants et de mères de familles.

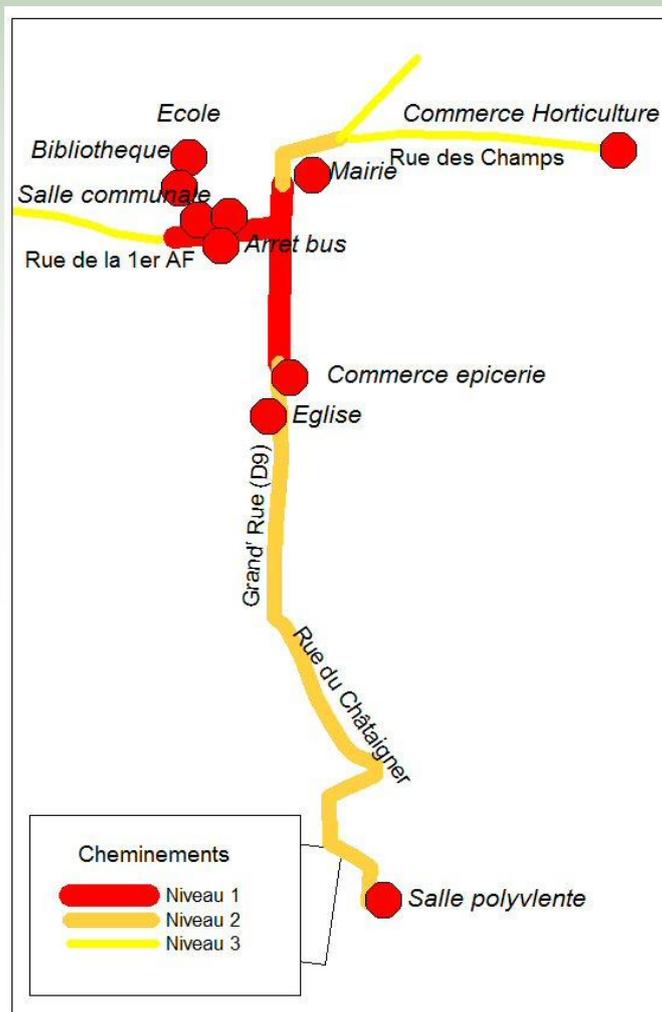
De l'étude de ces déplacements, les cheminements principaux retenus pour la mise en œuvre du plan sont le long de la RD9 et 9I.





Diagnostic

Hierarchisation des cheminements



Les cheminements sont classés selon le volume moyen des déplacements. Nous avons défini 3 niveaux : le niveau 1 au-delà de 100 déplacements journaliers, niveau 2 de 50 à 100 et niveau 3 à moins de 50 déplacements.

Le cheminement principal sur lequel les mouvements sont les plus nombreux va de l'école à l'église. Il est classé de niveau 1.

Le second cheminement étudié ira de l'église au terrain de sport en passant par la rue du Châtaigniers.

Le troisième cheminement va du croisement de la 1^{ère} Armée Française et de la Grand'Rue jusqu'au croisement Grand'Rue et rue des Champs.

Les autres cheminements pris en compte seront la continuité des précédents vers les quartiers Sud, Est, Nord et Ouest.





Diagnostic détaillé des cheminements

Cheminement N° 1 . ECOLE . EGLISE

Au départ de l'école, le cheminement traverse la voie pour rejoindre le côté pair de la rue. La vitesse est limitée à 30km/h dû à la présence d'un plateau.

Actuellement des passages piétons sont situés de chaque côté du plateau, dans la zone 30, mais la hauteur des bordures de trottoir est de 6 cm au droit de ces passages.



L'arrêt de bus côté impair se fait sur un espace aménagé hors chaussée avec un rétrécissement du trottoir. Côté pair il se fait sur la chaussée. Les hauteurs des trottoirs sont de 6cm.



Le cheminement continue sur le trottoir côté impair de la rue de la 1^{ère} Armée Française pour rejoindre la Grand'Rue.



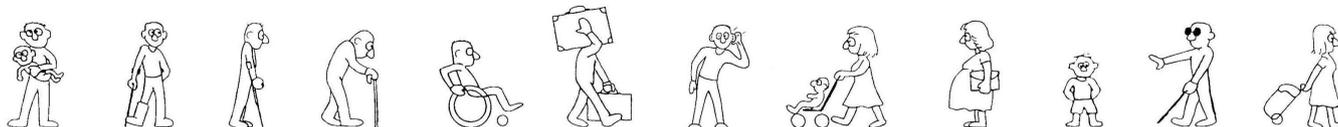
Dans la Grand'Rue, il n'y a pas d'obstacle jusqu'au passage piétons devant le magasin multi service.



A hauteur de la place de stationnement handicapé, le panneau de signalisation de stationnement ne permet pas le passage des piétons.



Après le stationnement et jusqu'au passage devant l'église le trottoir est très large plus de 2 m. Cependant les voitures se garent régulièrement sur celui-ci ne laissant que très peu d'espace aux piétons.



Cheminement N°2
EGLISE . PLATEAU
SPORTIF

A partir de l'église et jusqu'à la hauteur du n° 24 de la Grand'Rue ; le trottoir est supérieur à 1,40m.



Au sud de la Grand'Rue le trottoir devient très étroit et laisse peu d'espace jusqu'au carrefour de la rue des Cerisiers.



Le cheminement prévoit de franchir la Grand'Rue à hauteur du N° 29 par le passage piétons présent à cet endroit.



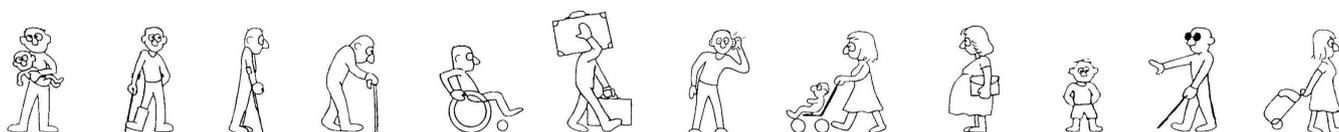
Le trottoir de chaque côté à une hauteur de 6 cm et une largeur inférieure à 1 m.





Le cheminement suit la rue du Châtaignier pour rejoindre le plateau sportif.

La rue du Châtaignier ne comporte aucun aménagement et ne possède pas de trottoir.



Cheminement N° 3 . ECOLE . RUE DES CHAMPS

Le cheminement suit le côté pair de la rue. Le trottoir de ce côté est suffisamment large au départ mais se rétrécit près de l'arrêt bus et devient insuffisant sur quelques mètres à l'abord de l'aire d'arrêt du bus.



Le cheminement traverse la Grand'Rue au droit du n° 5.

Les hauteurs des bordures sont de 6cm sur tout le parcours.
Le passage piétons donne dans un espace de stationnement réservé aux bus.



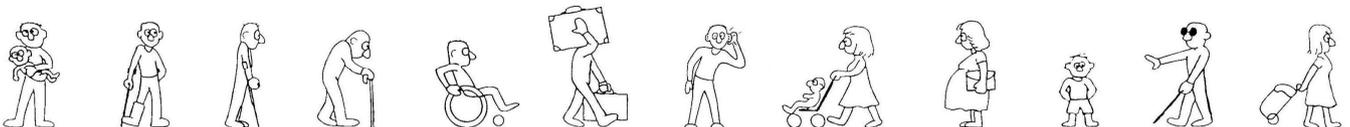
Le trottoir est inférieur à 1.40m à cet endroit.

La suite du cheminement est de largeur supérieur au minimum.



Il rejoint l'entrée de la rue des Champs qui vient d'être mise aux normes actuelles.

Le cheminement 3 rejoint le 1 au niveau du n° 11 de la Grand'Rue.



Les autres cheminements

Dans les différentes rues du village hors les cheminements précédents les situations sont très hétérogènes.

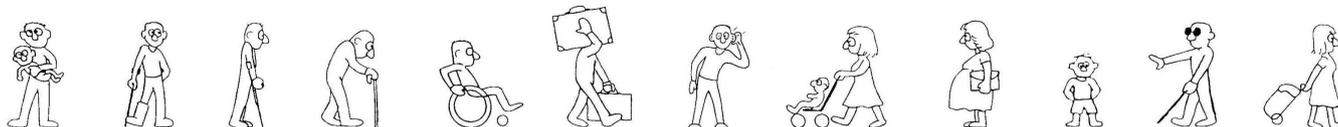
Le village possède des rues à larges trottoirs comme la rue de la 1^{ère} Armée Française ou sans trottoir comme les rues des Fleurs et des Lilas.



Rue de la 1^{ère} Armée Française



Rue des Fleurs





Plan d'action

Analyse des principales non-conformités constatées et travaux

Cheminement N°1

Analyse

Les trottoirs des passages piétons sont à 6 cm ; trop haut pour le passage d'un fauteuil et non balisés par des bandes d'éveil de vigilance.

Les arrêts bus se font dans des espaces réservés mais la hauteur de trottoir est insuffisante pour l'accès au bus.

Le panneau de stationnement handicapé près de l'église est une gêne pour le passage des piétons.

Les trottoirs au droit des passages piétons doivent être adaptés.

Travaux

Sur le plateau de l'école, placer un passage piétons suffisamment large et supprimer les deux passages de part et d'autre du plateau. La position du passage protégé sur le plateau en augmente la sécurité et permet la mise à niveau pour les fauteuils. Il faudra mettre en place des bandes d'éveil de vigilance.

Les arrêts de bus doivent être repris avec mise à niveau des trottoirs et suppression de l'espace réservé. L'arrêt des bus se fera sur la chaussée.

Pour tous les passages piétons de la Grand'Rue, depuis le carrefour central jusqu'à l'église, mettre en place des bordures basses (2cm maximum). Mettre en place des bandes d'éveil de vigilance.

A hauteur de l'église, déplacer le poteau de signalisation de l'espace de stationnement handicapé.



Cheminement N°2

Analyse

La largeur des trottoirs de la Grand'Rue est variable et nettement insuffisante au sud, en particulier aux abords du passage piétons devant le numéro 29.

La rue du Châtaignier n'est pas aménagée de trottoirs, elle est roulante, est fréquentée par les riverains et les agriculteurs pour rejoindre leurs champs. Elle peut, si elle devient une zone 30, rester dans l'état et répondre à un espace partagé à un moindre coût.

La bordure de trottoir au carrefour Gand'Rue et rue du Châtaignier est trop haute.

Travaux

A long terme, lors de la réfection de la chaussée de la Grand'Rue, il faudra élargir les trottoirs au sud, entre les numéros 22 et 30 côté pair.

Abaisser le trottoir au carrefour Grand'Rue et rue du Châtaignier, à l'entrée de la rue.

Pour tous les passages piétons de la Grand'Rue, depuis l'église jusqu'à la rue des Cerisiers, mettre en place des bordures basses (2cm maximum). Mettre en place des bandes d'éveil de vigilance.

Cheminement N°3

Analyse

La largeur du trottoir au droit de l'arrêt de bus est insuffisante.

La hauteur des trottoirs à hauteur du passage piétons est de 6cm.

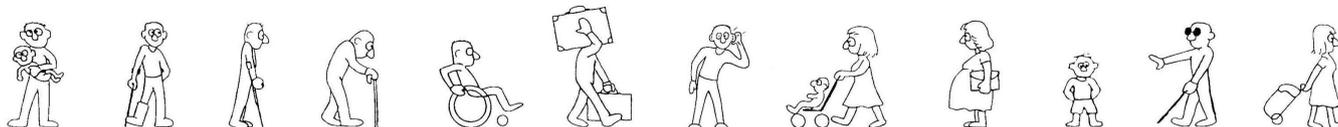
La largeur du trottoir pour rejoindre la rue des Champs est insuffisante.

Travaux

Le passage piétons dans la Grand'Rue, devant la mairie, mettre en place des bordures basses (2cm maximum). Mettre en place des bandes d'éveil de vigilance.

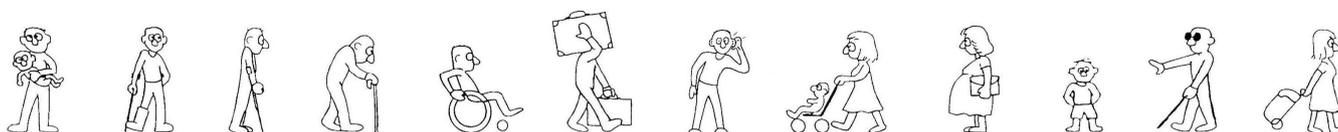
Un étude de sécurité prévoit l'élargissement des trottoirs dans cette partie de la Grand'Rue.

Aménager les arrêts des bus et supprimer les espaces réservés, les bus doivent s'arrêter sur la chaussée.



Phasage et coût

PHASE	TRAVAUX	CALENDRIER	COÛT
Phase 1	Aménager le plateau devant l'école. Déplacer les passages piétons	2 ans	2 000 "
	Abaisser les trottoirs au droit des passages piétons Mettre les bandes d'éveil de vigilance	3 ans à 5 ans	5 000 "
	Déplacer le panneau de stationnement emplacement handicapé	1 an	200 "
Phase 2	Aménager les arrêts de bus Reprise des largeurs de trottoirs au Sud de la Grand'Rue	Avec la réfection de la voirie de la rue de la 1 ^{ère} Armée Française. Avec la réfection de la voirie de la Grand'Rue	40 000 " 70 000 "
Phase 3	Aménagement de la voirie partie Nord de la Grand'Rue	Avec la programmation des travaux prévus à l'étude de sécurité	70 000 "





Annexes

Document de référence : extrait d'une voirie accessible Aménagements des cheminements

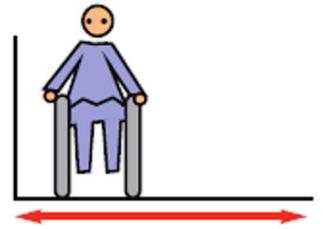
Largeur

Recommandée 1,80m

Sol non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied.

Cheminement usuel, cheminement le plus court, le plus direct.

◆ 1,40 m minimum
(1,20 m si aucun mur
des 2 côtés)



Profil en long et pente

◆ 5 % maximum
(tolérance maximale 12 %
si impossibilité due à la topo-
graphie et à la disposition
de constructions existantes)



- ◆ palier de repos :
 - 1,40 m de long minimum (hors obstacles)
 - horizontal
 - tous les 10 m au-delà de 4 %
 - en haut et en bas de toute pente
 - à chaque changement de direction



◆ garde corps préhensible si rupture de niveau > à 0,40 m

Pente la plus faible possible.

Main courante à 0,90 m et à mi hauteur si pente supérieure à 4%

Bordure chasse roue le long des ruptures de niveau

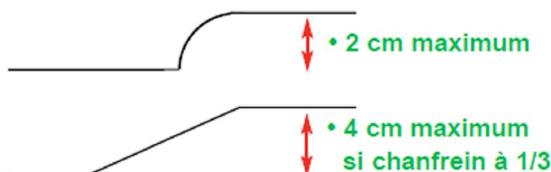
Devers

Conseillé 1%



◆ 2 % maxi
en cheminement courant

Ressauts

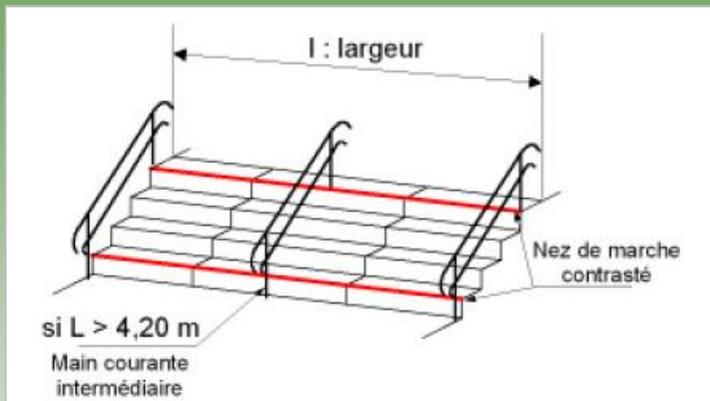


Minimum de ressauts

- ◆ 2,50 m minimum entre 2 ressauts
- ◆ "pas d'âne" interdits

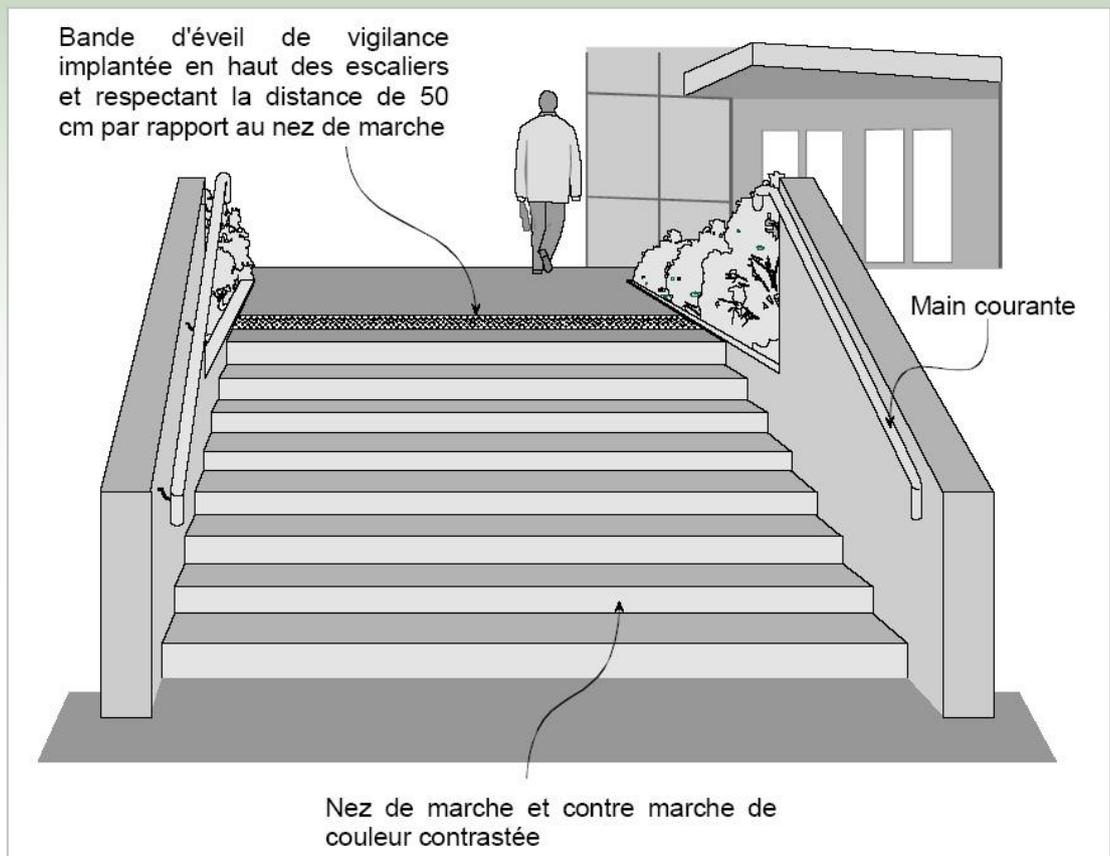


Aménagement type des arrêts de transport collectif, aménagement des escaliers

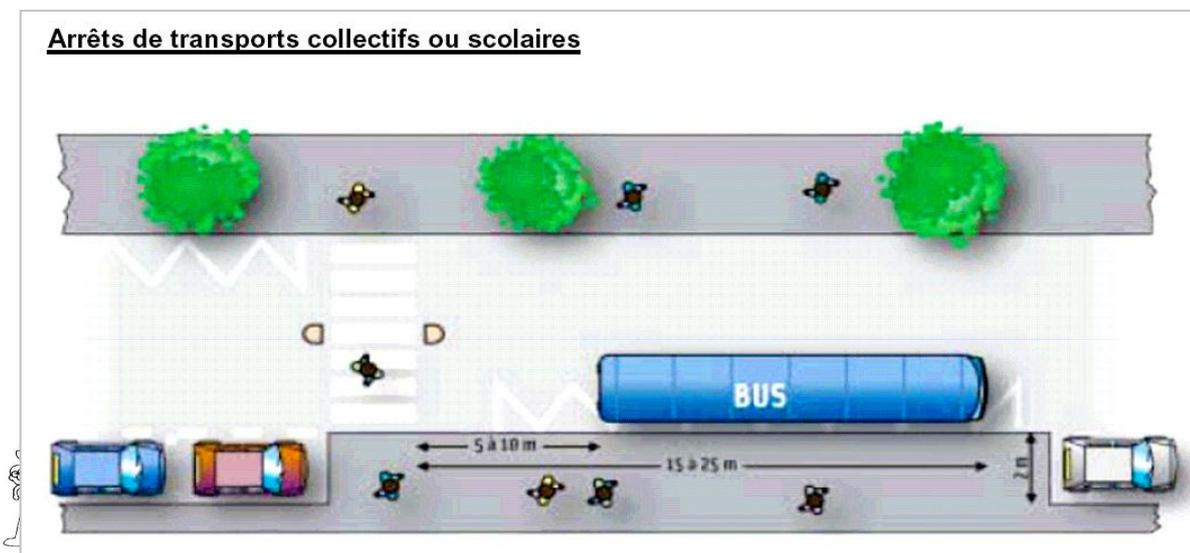


- Marquage sur la chaussée (15 m x 2,50m).

- Largeur suffisante ($>1,40$ m).
- Bordure surélevée (bordure de quai).
- Bande d'éveil de vigilance (BEV).
- Passage pour piétons avec abaissement de trottoir (accessibilité).
- Passage pour piétons positionné à l'arrière de l'arrêt (sécurité).
- Signalétique appropriée.



Arrêts de transports collectifs ou scolaires



Aménagement type des traversées de chaussées

Abaissement du trottoir à 2 cm maximum de hauteur vue et d'une longueur de 1,20 m minimum.

~ Son implantation doit permettre la continuité du cheminement piétonnier. Cela signifie qu'au droit des intersections, l'abaissement de trottoir et le passage pour piétons qui lui fait suite doivent se trouver, soit dans le prolongement des trottoirs pour les carrefours avec priorité à droite, soit entre 1,50 m à 2,00 m de la ligne « stop » ou « cédez-le-passage » dans les autres cas.

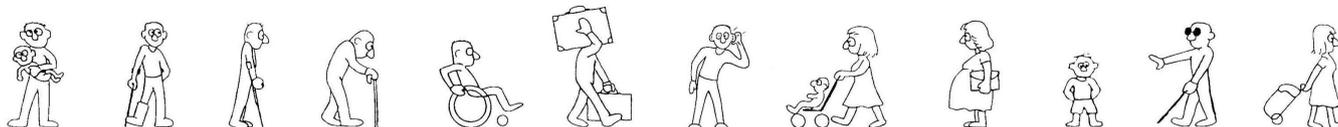
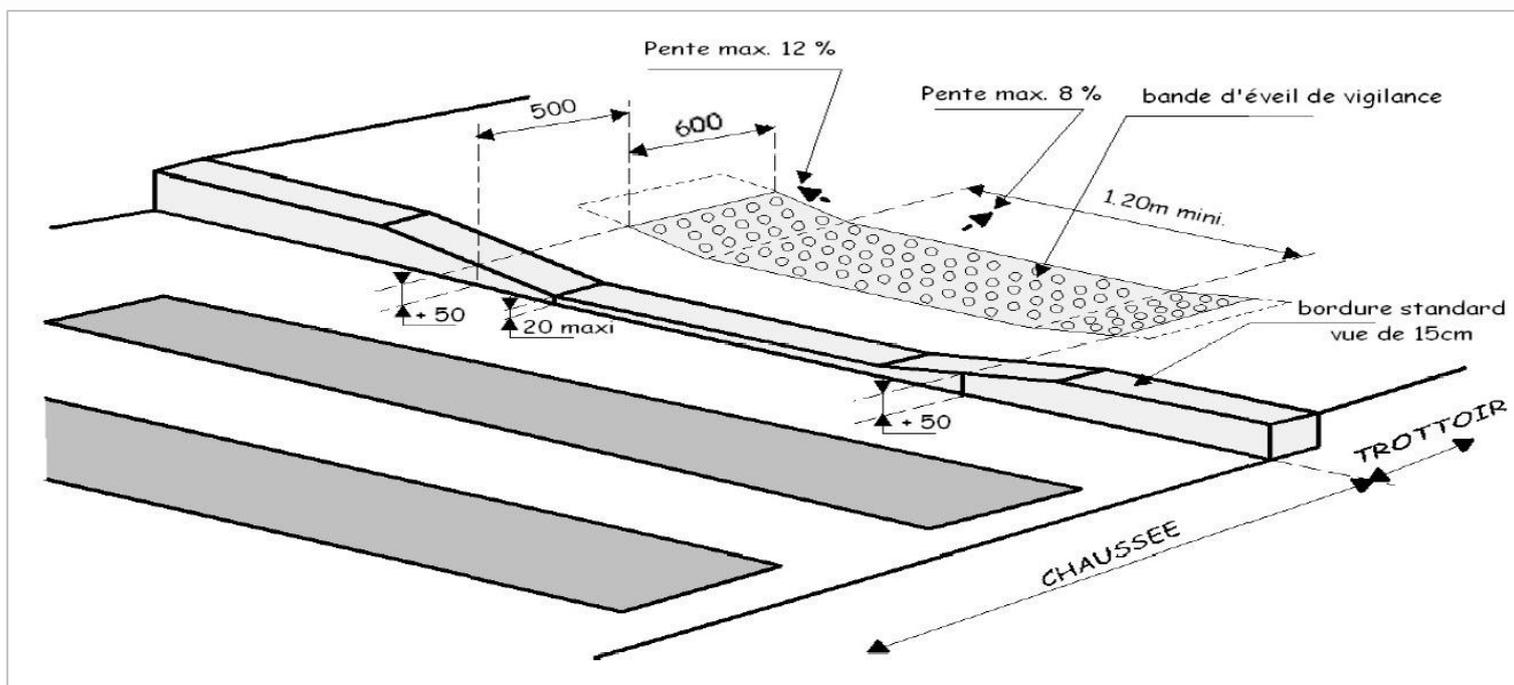
~ Bande d'éveil de vigilance de 60 cm de largeur, disposée à 50 cm depuis l'extérieur de la bordure côté chaussée et d'une longueur correspondant à l'abaissement de la bordure de trottoir, rampant compris, jusqu'à une hauteur vue de 5 cm minimum.

~ Pente longitudinale de 12% maximum et pente transversale de 8% maximum.

~ Sol non-meuble, non-glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied (ce qui n'est pas le cas des pavés naturels) ; ceci est d'ailleurs valable sur l'ensemble du cheminement piétonnier.

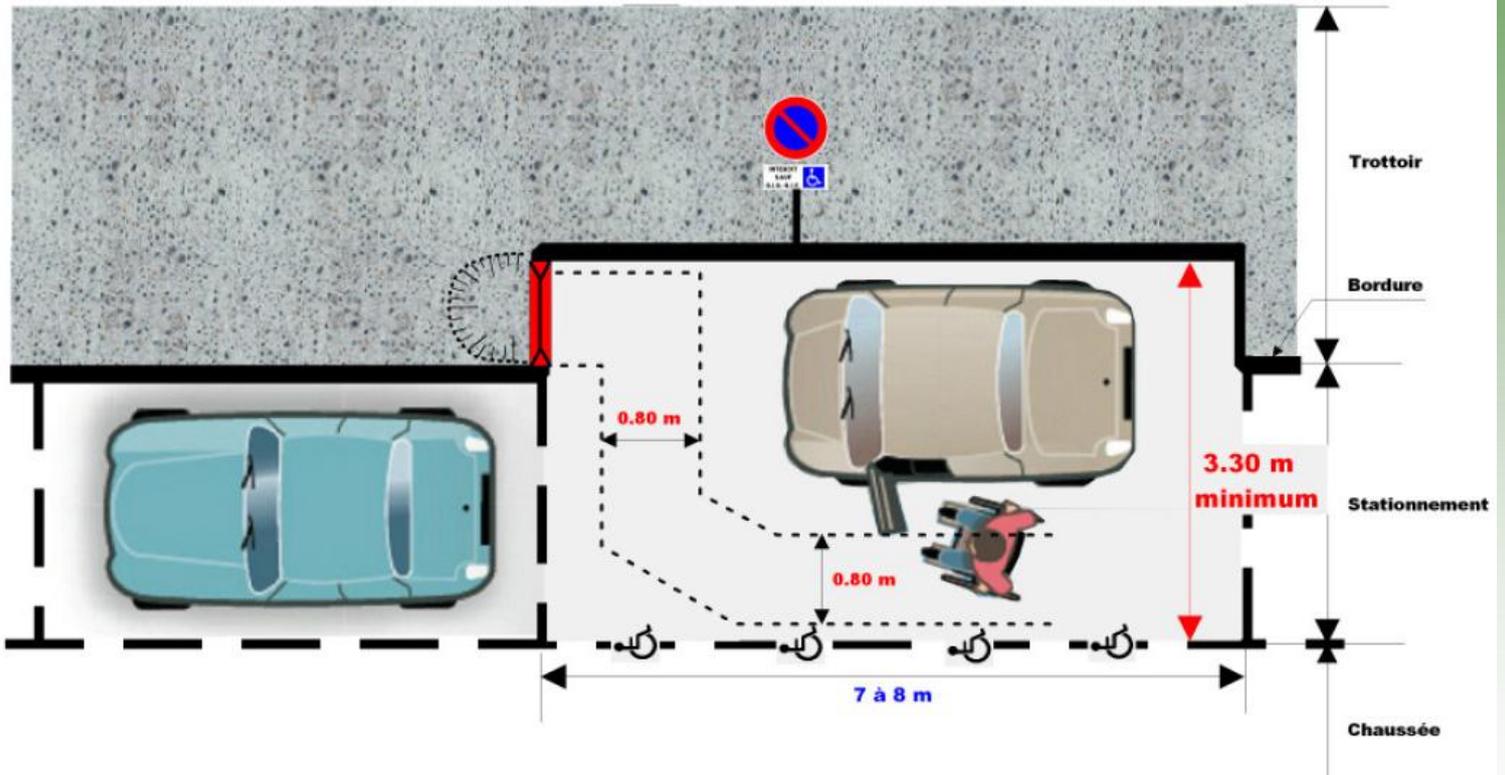
~ Marquage sur la chaussée constitué de bandes rectangulaires ou parallélépipédiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur de 2,50 m minimum en agglomération (4 à 6 m hors agglomération). La largeur de ces bandes est de 0,50 m et leur inter distance comprise entre 0,50 m et 0,80 m. Ce marquage doit offrir un contraste suffisant.

~ L'abaissement de trottoir est toujours nécessaire au droit des traversées de chaussées, aussi bien pour les bordures basses que pour les bordures hautes.



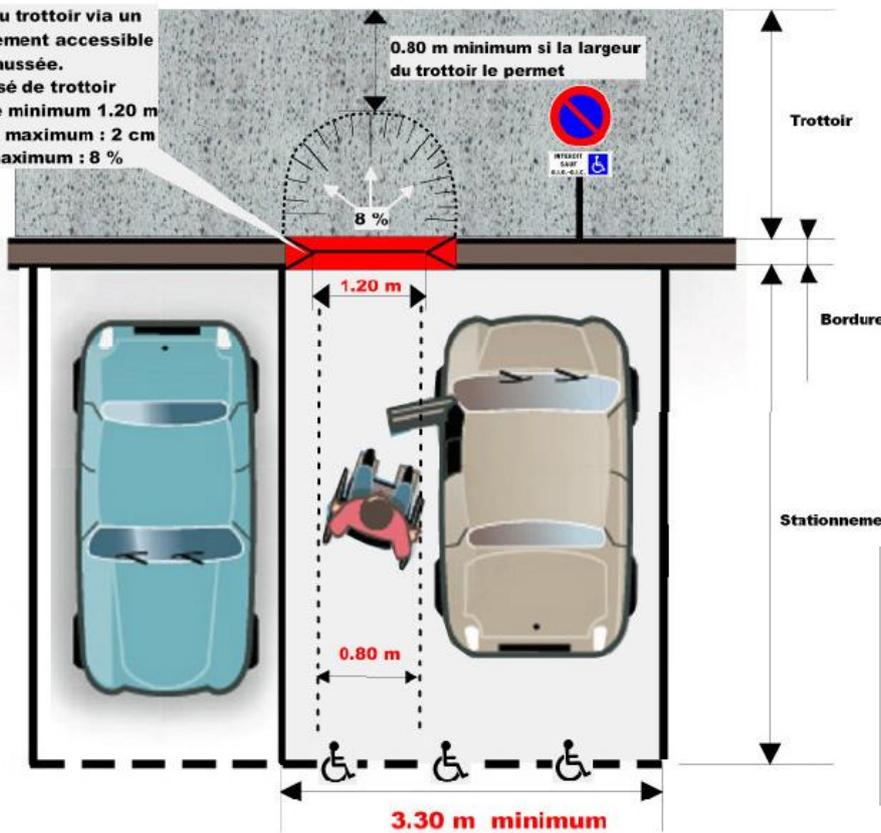
Aménagement type du stationnement pour personne handicapée et à mobilité réduite

Stationnement longitudinal à droite de la chaussée



configuration en épis ou perpendiculaire

Accès au trottoir via un cheminement accessible hors chaussée.
si abaissé de trottoir
Passage minimum 1.20 m
Ressaut maximum : 2 cm
Pente maximum : 8 %



Signalisation horizontale:

Marquage de couleur blanche
Ligne continue ou discontinue : largeur $2u = 6$ cm
Ligne discontinue T'2 : plein = 0.50 m, vide = 0.50 m
Pictogramme peint sur les limites
Dimensions: 0.50m x 0.60m ou 0.25m x 0.30m
Pictogramme facultatif placé au milieu de la place
Dimension: 1.0m x 1.20m

Signalisation verticale:

Panneau B6a 1

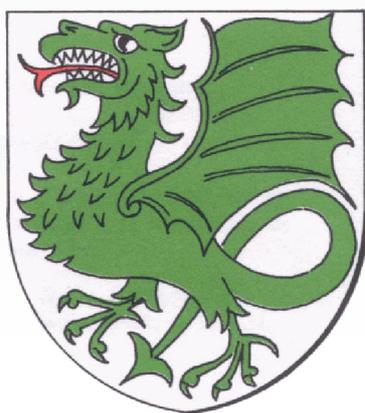


Panonceau M6h



- Positionnement
- Accessibilité
- Dimensions
- Signalisation





Commune d'URSCHENHEIM
3 Grand'Rue
68 320 URSCHENHEIM
Tel 03 89 47 40 85
Fax 03 89 49 10 56
Courriel : mairie@urschenheim.fr
Site web : www.urschenheim.fr

Copyright : Mairie d'URSCHENHEIM
Tout droit réservé

