

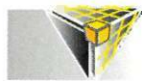
# *AYDOILLES*

## *Elaboration du Plan d'Accessibilité des Voiries et Espaces publics (PAVE)*

### *Rapport de synthèse*



**JUILLET 2021**



**IDP Consult**  
BET Infrastructures VRD

**Siège Social**  
6, Cours Léopold – BP60841  
54011 NANCY cedex  
Tel : 03-83-90-14-00  
Fax : 03-83-40-57-32  
Idp-consult@wanadoo.fr

## SOMMAIRE

1.	Objectifs.....	3
1.1.	Principales notions.....	3
2.	Schéma de déplacement et itinéraires prioritaires.....	5
2.1.	Analyse des modes de déplacement.....	5
2.2.	Hierarchisation des generateurs de déplacement.....	5
3.	Methodologie et constats .....	7
3.1.	Rappel de la methodologie.....	7
3.2.	Cheminement.....	7
3.3.	Mobilier .....	8
3.4.	Passage piéton .....	8
3.5.	Stationnement .....	8
3.6.	Escalier .....	8
4.	Plan d'actions .....	9
4.1.	Rappel.....	9
4.2.	Actions à entreprendre.....	9
4.3.	Actions de communication, sensibilisation .....	9
4.4.	Methodologie d'action .....	10
5.	Aspects financiers .....	11
5.1.	Repartition des coûts previsionnels.....	11
5.2.	Suivi et revision du PAVE.....	11
5.3.	Financement.....	12
5.4.	Derogations .....	12
6.	Conclusion .....	13

---

## 1. OBJECTIFS

---

### **Le PAVE répond à trois principaux objectifs :**

Il est en premier lieu un outil de sensibilisation et de pédagogie face aux problématiques de l'accessibilité et du handicap. Il doit par ce biais mobiliser tous les acteurs concernés par le handicap en tant que donneur d'ordre, en conception, en gestion ou bien en tant que bénéficiaires ou usagers des espaces publics et de la voirie afin d'aboutir à une prise en compte systématique dans toutes les actions liées à l'espace public (réalisation d'aménagements nouveaux, entretien, chantier, occupation de l'espace public...).

En second lieu, le PAVE est un outil d'aide à la décision à travers l'établissement et le partage du diagnostic auprès des différents acteurs avec l'identification et la hiérarchisation des actions d'amélioration à envisager.

Enfin, il répond à une obligation de résultats affichée dans la loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes.

### **Contexte réglementaire et enjeux de l'accessibilité**

La loi prévoit le principe d'accessibilité généralisée quelque soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap).

### **Prise en compte de la notion de chaîne de déplacement:**

La loi étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les ERP et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries et d'espaces publics, accès aux gares, transports en commun...).

## 1.1. PRINCIPALES NOTIONS

### **Les Personnes à Mobilité Réduite**

Ce sont « toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées, 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... »

### **La situation de handicap**

Le public, les usagers, les utilisateurs, les résidents, les occupants, les piétons... tous ces termes nous désignent comme destinataires premiers des réalisations urbaines et nous rappellent que la qualité de notre environnement, dans tous ces champs, passe par son adéquation avec nos besoins et nos aptitudes. Les bâtiments, les rues, les places, les trottoirs et tous les équipements qui composent la cité doivent être conçus, réalisés et maintenus pour s'adapter à ce que nous sommes et non l'inverse.

Une situation de handicap correspond à la réduction de la réalisation des habitudes de vie, résultant de l'interaction entre les facteurs personnels (les déficiences, les incapacités et les autres caractéristiques personnelles) et les facteurs environnementaux (les facilitateurs et les obstacles).

Ceci signifie concrètement qu'une personne ayant des déficiences et des incapacités vit ou non, selon les obstacles environnementaux auxquels elle est confrontée, des situations de handicap.

Plus globalement, nous pouvons tous, quel que soit notre âge, notre constitution ou notre état, être placés en situation de handicap dès lors qu'il y a inadéquation entre nos aptitudes et l'environnement où nous évoluons avec comme conséquences une pénibilité à réaliser l'action ou une impossibilité qui entraîne l'exclusion ou la dépendance.

### **Qu'est ce que l'accessibilité ?**

« l'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics et privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) » L'accessibilité a ainsi pour but de préserver l'autonomie pour permettre à tous d'accéder à la cité.

Elle est une des composantes de la qualité de notre environnement et pour cela la cité doit prendre en compte nos différences, nos spécificités et nous permettre, à tous, d'accéder aux mêmes lieux et aux mêmes services, avec la même qualité d'usage et sans discrimination.

### **La chaîne de déplacement**

Un cadre de vie accessible à tous est constitué par une chaîne de déplacement cohérente, sans obstacle, sans discontinuité et utilisable en toute sécurité. Elle comprend l'espace public, le cadre bâti et les transports, les systèmes d'information et de communication, ainsi que l'accueil. L'utilisateur doit être placé au centre de la démarche de conception et d'exploitation des espaces pour répondre à ses besoins de déplacement et d'usage.

### **Les enjeux de l'accessibilité**

#### *Ce que la société y gagne...*

- ✓ Participation des personnes handicapées à la vie et au développement économique de la société.
- ✓ Maintien à domicile d'un plus grand nombre de personnes.
- ✓ Anticiper le vieillissement de la population.
- ✓ Participer à l'égalité des citoyens.
- ✓ Concourir au confort pour tous, gage de qualité.
- ✓ Traiter simultanément et de manière cohérente la sécurité et l'accessibilité.

#### *Ce que la personne handicapée y gagne...*

- ✓ Rechercher l'autonomie pour les personnes à mobilité réduite.
- ✓ Faciliter l'intégration sociale et lutter contre l'exclusion : passer du statut de personne assistée à celui de personne active et indépendante, retrouver sa place dans la société avec la possibilité d'exercer pleinement sa citoyenneté.
- ✓ Maintenir les liens sociaux,

---

## 2. SCHEMA DE DEPLACEMENT ET ITINERAIRES PRIORITAIRES

---

### 2.1. ANALYSE DES MODES DE DEPLACEMENT

*Modalités de déplacement des P.M.R.*

Les types de déplacement intra-urbains sont de trois natures distinctes:

- Par ses propres moyens, sans véhicule,
- Avec son véhicule personnel, automobile ou deux roues,
- En transports en commun (Réseau de bus urbains).

Les Personnes à Mobilité Réduite utilisent ces trois modes, et peuvent avoir en outre recours aux transports spéciaux de type associatif ou médical. Les emplacements de stationnements réservés sur les parkings publics dispersés sur le territoire complètent les dispositifs de transports adaptés en offrant des places aux endroits stratégiques et générateurs de déplacements.

### 2.2. HIERARCHISATION DES GENERATEURS DE DEPLACEMENT

La totalité de la voirie de la commune d'Aydoilles ne pouvant être rendue accessible en une seule opération, il a été proposé, en accord avec les élus, qu'un ordre de mise en conformité de zones prioritaires devait être établi, via une programmation pluriannuelle des travaux de remise en conformité.

Une hiérarchisation des besoins a été définie afin de préciser les types de bâtiments à relier en premier lieu par des cheminements accessibles.

Ainsi, 3 niveaux de priorité ont été définis, et répartis comme tels :

**Priorité 1 :**



- ❖ Services administratifs : Mairie – Ecoles
- ❖ Services médicaux : Maison de retraite – Médecins – Infirmiers – Dentiste
- ❖ Commerces de proximité : Banques – Boucherie – Boulangeries – Tabac – Coiffeurs – Pharmacie
- ❖ Domiciles de personnes à mobilité réduite

**Priorité 2 :**



- ❖ Services administratifs : Espaces culturels et religieux
- ❖ Commerces de proximité : Restaurants

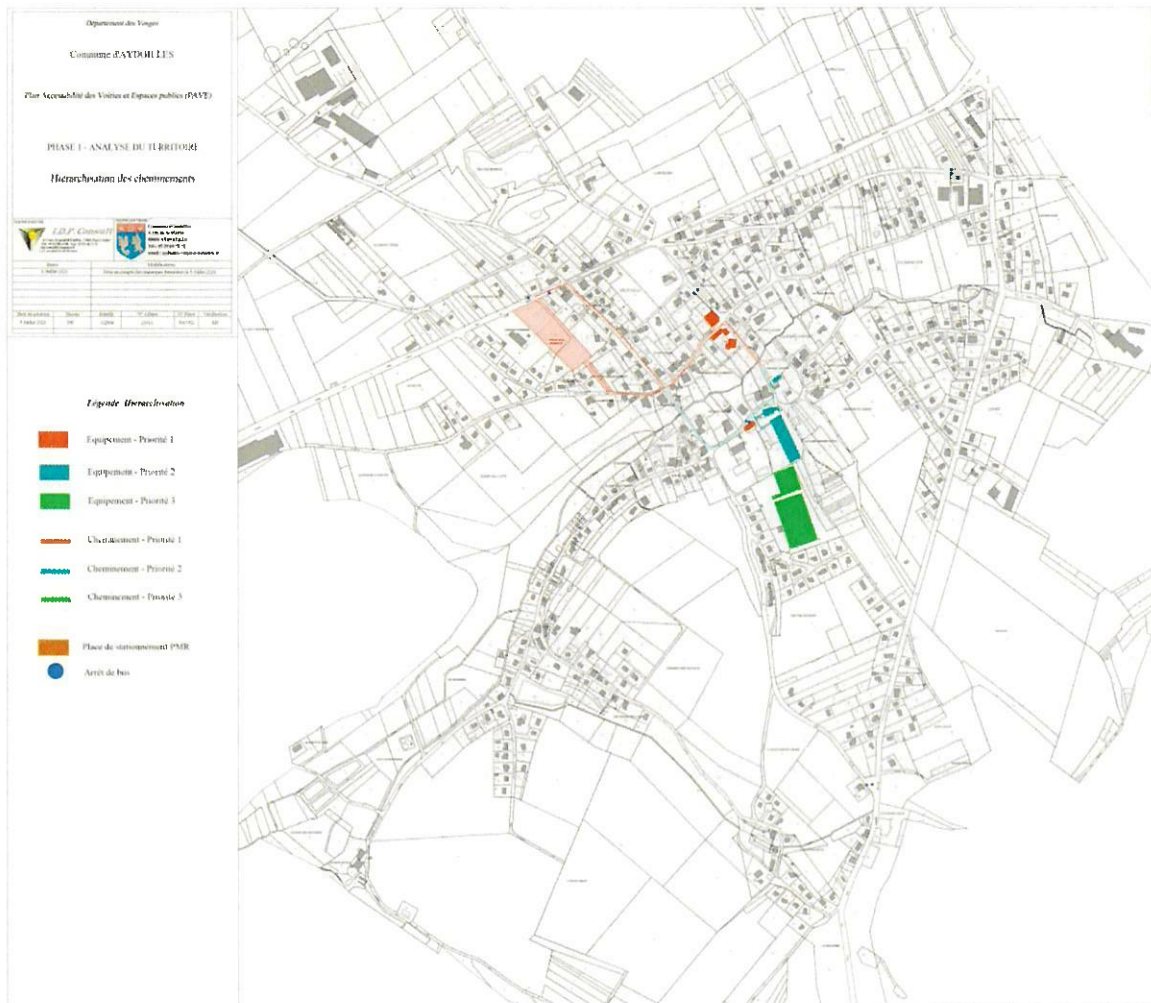
**Priorité 3 :**



- ❖ Services administratifs : Equipements sportifs
- ❖ Commerces : Zones commerciales

**COMMUNE D'AYDOILLES**  
**ELABORATION DU PLAN D'ACCESSIBILITE DES VOIRIES ET ESPACES PUBLICS (PAVE)**  
**RAPPORT DE SYNTHESE**

Le plan ci- dessous présente la répartition zones de priorités et des cheminements :



---

## 3. METHODOLOGIE ET CONSTATS

---

### 3.1. RAPPEL DE LA METHODOLOGIE

Le recueil des données de terrain a été accompli au printemps 2021 ; l'ensemble des voiries de la commune a été contrôlé.

Les largeurs de trottoirs ont été relevées, les revêtements de surface de ces trottoirs ont été inspectés et leurs pentes transversales comme longitudinales ont été vérifiées.

Les passages piétons ont été vérifiés : présence ou non d'abaissés de bordures ou de bandes d'éveil à la vigilance, bon fonctionnement de la signalisation sonore des franchissements qui en sont pourvus.

Les mobiliers urbains entravant la circulation des personnes à mobilité réduite ont été relevés et leur conformité avec les règles reprises dans l'abaque de détection d'obstacle a été vérifiée.

Les escaliers situés en domaine public ont de même fait l'objet de vérifications attentives : caractéristiques géométriques (largeurs minimales, hauteur des marches, etc..), présence et conformité de mains courantes.

Au final, les non-conformités ainsi recensées ont été localisées et intégrées dans une base de données unique de manière à pouvoir être aisément retrouvées. Chacune d'entre elle a fait l'objet de préconisations techniques de mise aux normes.

### 3.2. CHEMINEMENT

Une des caractéristiques de la morphologie urbaine d'Aydoilles est l'absence de trottoir dans les secteurs d'habitations ; ainsi sur les 26 voies diagnostiquées, **24 voies** sont totalement ou partiellement sans trottoir (soit 92% des voies).

Dans 15 voies à faible trafic, nous préconisons l'organisation, par l'installation d'une **signalétique adéquate**, de « zone de rencontre » à la vitesse limitée à 20 km/h.

Pour les voies à fort trafic (rue du Chaudfour, rue du Coteau, rue Dupuy, rue d'Epinal, rue du haut de Chatenay, rue du Haut de la Croix, rue de la mairie, rue de Memenil, et route de Remiremont) nous préconisons la **création de trottoir** sur un linéaire total de 4106 ml.

Les largeurs des trottoirs ont systématiquement été mesurées, et les secteurs présentant une largeur de passage **inférieure à 1,20m** ont été recensés (rue du Chaudfour et rampe d'accès à l'église) ; dans ces secteurs nous avons préconisé l'élargissement du trottoir dans la rue du Chaudfour (sur 46 ml), et la création d'une nouvelle rampe d'accès à l'église (sur 25 ml) permettant également de respecter une pente longitudinale inférieure à 5% .

Nous avons également constaté des secteurs (sur 302 ml) où le cheminement est difficile en raison d'un revêtement trop meuble ; nous préconisons la réfection du revêtement en enrobés dans ces secteurs.

### 3.3. MOBILIER

Au premier rang de ces non conformités, on note la présence de panneaux de circulation (6) qui ne sont pas posés à une hauteur supérieure à 2,20m et devront être relevés.

Le diagnostic a permis d'identifier plusieurs grilles d'avaloir (2) situées sur le cheminement rue du Chaudfour, et présentant des trous ou fentes supérieurs à 2 cm de large, qui devront être remplacées.

### 3.4. PASSAGE PIETON

Nous avons recensés 15 passages piétons dégradés ou manquant qui devront être créés ou faire l'objet de travaux de mise en conformité ; ces travaux de mise en conformité comprendront la pose de bande d'éveil, la création ou reprise des abaissés de bordures, et la reprise du marquage dégradé.

### 3.5. STATIONNEMENT

Nous avons recensés 5 places de stationnement PMR qui devront être créés ou faire l'objet de travaux de mise en conformité ; ces travaux de mise en conformité consistent à la mise en place d'une signalisation horizontale et verticale réglementaire, et, pour la place localisée sur le parking de la mairie, le reprofilage de l'ensemble du parking de manière à respecter une pente de 2% sur la place PMR.

### 3.6. ESCALIER

Au niveau de l'escalier d'accès à l'église, nous avons constaté l'absence de contraste en nez de marche, et l'absence de main-courante.



---

## 4. PLAN D'ACTIONS

---

### 4.1. RAPPEL

Tous les travaux de voirie «conventionnels», soit en dehors du programme spécifique d'accessibilité, doivent intégrer les normes en vigueur. L'attention particulière du Maître d'ouvrage est conseillée pour veiller à ce que ces projets soient établis en respectant ce principe lors de ses consultations. Il pourra pour ce faire joindre un exemplaire des textes réglementaires à appliquer.

Un autre réflexe à adopter afin de garantir que les futurs aménagements urbains soient construits dans les règles sera de prendre garde lors des commandes de mobiliers urbains, et lors de leur implantation, à ce que ceux-ci respectent les normes techniques liées à l'accessibilité.

### 4.2. ACTIONS A ENTREPRENDRE

La définition de zones prioritaires aidera les élus à mieux hiérarchiser leur programme pluriannuel de travaux de remise en conformité. Mais cette hiérarchisation reste à l'appréciation du Maître d'Ouvrage, qui devra mêler le programme d'accessibilité avec ses programmes de réaménagements conventionnels, les urgences, les autres programmes thématiques.

L'étendue du territoire de la ville entraînant des trajets piétons de longue durée implique l'étude du placement régulier de zones de repos régulièrement disposées, appuis ischiatiques (appuis de repos assis debout d'environ 0,70m de haut, qui peuvent judicieusement être permis par l'implantation de mobiliers urbains choisis, comme des bac à fleurs), ou bancs publics (en prévoyant un espace d'usage pour accueillir les fauteuils roulants d'au moins 0,80m de large sur le côté), tous les 300m au moins.

Enfin, certains programmes thématiques peuvent être engagés sur le long terme, en visant des aménagements spécifiques à l'échelle de la ville, la base de données construite suite à la phase de diagnostic permettant de sortir des listings par type d'intervention (Préconisation):

- Mise aux normes des passages piétons avec abaissements de trottoir, pose de bandes d'éveil et amélioration de leurs accès,
- Relèvement des panneaux situés sur les cheminements,

### 4.3. ACTIONS DE COMMUNICATION, SENSIBILISATION

La mise en place du PAVE doit être accompagnée d'opérations de sensibilisation et de communication afin de faire évoluer les pratiques tant des usagers que des intervenants sur le cadre de vie en matière d'accessibilité. Dans cette optique, plusieurs actions sont préconisées:

- **Une formation** des équipes techniques en charge des travaux de voirie par la diffusion des normes en vigueur dont le libellé synthétique peut être extrait du cahier technique que nous fournissons.
- **Une sensibilisation** des services de Police municipale sur le respect de la législation sur le stationnement, en particulier les stationnements dits «sauvages» sur les trottoirs, autant des voitures que des deux roues, qui entravent la circulation piétonne.
- **Une communication** adaptée via les publications municipales concernant les avancées dans ce domaine est recommandée.

- **Une création d'une charte des bonnes pratiques** avec les commerçants et les riverains : rangement des containers à ordures qui entravent parfois totalement le passage, non-obstruction des trottoirs par l'entrepôt d'objets encombrants, taillage régulier de la végétation qui empiète sur le cheminement, et déplacement des panonceaux publicitaires des commerçants aux abords de leur pas de porte de façon à laisser le passage minimum de 0,90m sur le trottoir, rehaussement ou remplacement de leurs stores, présentoirs, ou éclairages en porte-à faux, éviter de sortir leurs cartons d'emballages vides longtemps avant leur ramassage...  
Rappel aux établissements de boisson et restauration du respect de leur emplacement dédié aux terrasses, et de la largeur minimum de passage à respecter quand le cheminement piéton les traverse (0,90m ponctuellement, 1,20m minimum)

Diffusion et mise à jour d'une **carte des stationnements** réservés aux PMR (sous forme papier, et sur internet).

#### **4.4. METHODE D'ACTION**

Les outils mis à disposition des gestionnaires de voiries à la suite du diagnostic de terrain sont de plusieurs natures, et lui permettront d'organiser la suite de la programmation des travaux de mise aux normes :

- En faisant des recherches et tri par rue, par type d'intervention, ou selon tout autre critère dans le classeur de la liste générale des anomalies qui a été fourni.
- En se servant de la représentation graphique du diagnostic dans le livret de planches A3 afin de situer et discerner les interventions à réaliser, et croisant les informations avec le classeur et le rapport de synthèse.

---

## 5. ASPECTS FINANCIERS

---

### 5.1. REPARTITION DES COUTS PREVISIONNELS

L'enveloppe globale estimée de mise en conformité du territoire de la commune d'Aydoilles s'élève à **1.085.962 € H.T.**

Le Programme de Travaux est estimé selon les tarifs courants en vigueur, basé sur un *Bordereau de Prix Unitaires* reprenant les tarifs moyens appliqués à la date d'élaboration du PAVE. La décomposition par niveaux de priorité est la suivante:

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
51.170 € H.T.	51.886 € H.T.	3.376 € H.T.	979.530 € H.T.

La répartition financière par famille de non-conformités est la suivante :

Famille de non-conformités	Montant H.T.
Cheminement	1.027.426 €
Mobilier	1.900 €
Passage piéton	38.860 €
Escalier	1.400 €
Stationnement	16.376 €

### 5.2. SUIVI ET REVISION DU PAVE

Le PAVE étant programmé sur plusieurs années, il va de soi que son évolution demande à être suivie, et les documents mis à jour, en extrayant au fur et à mesure de la progression des travaux de mise en conformité les tronçons réalisés. Le classeur de la liste des anomalies pourra lui aussi être mis à jour.

Une coordination entre les différents acteurs qui interviennent sur le domaine de la voirie, des transports en commun et du cadre bâti, qu'ils soient techniciens ou élus, est à organiser afin de mettre en adéquation les différents documents que sont le PAVE, et le diagnostic des principaux ERP que la ville a réalisé en amont.

L'évolution du PLU (Plan Local d'Urbanisme) constitue l'opportunité pour prendre en compte les éléments liés à l'accessibilité. La révision régulière du PAVE afin de programmer la mise en accessibilité progressive et adaptée de tout le territoire s'impose, et sa fréquence de révision doit être établie et validée par la Commission Communale d'Accessibilité.

Il va de soi que selon les avancées des autres plans de mises aux normes, les secteurs prévus dans un certain niveau de priorité peuvent être révisés, et adaptés à la réalité des aménagements en cours ou prévus, étendus ou fusionnés avec un niveau différent.

L'interaction continue entre les différents plans programmés amènera les gestionnaires de voirie à faire des choix dans l'ordre des travaux qui ne pourront pas respecter en tous points la classification des priorités présentée dans le Schéma de Déplacements du PAVE.

Une concertation avec notre bureau d'études pourra être mise en place afin d'étudier la cohérence de projets complexes en matière d'accessibilité.

### 5.3. FINANCEMENT

Au vu de la somme totale estimée des coûts d'aménagement d'accessibilité, les gestionnaires concernés s'interrogent sur la possibilité de se faire aider financièrement. Il n'existe pas de subvention d'état spécifique pour ce programme, s'agissant d'une mesure à caractère général. Toutefois, les représentants de l'Assemblée Nationale s'en sont inquiétés, et la question des difficultés de nombreuses communes face à cette disposition a été posée.

En voici un extrait, et la réponse qui y a été faite, dans laquelle on peut trouver des informations sur les quelques solutions à envisager à cette fin:

*Question écrite n° 20103 de Mme Colette Giudicelli (Alpes-Maritimes - UMP) publiée dans le JO Sénat du 22/09/2011 - page 2418*

«Mme Colette Giudicelli attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sur les difficultés rencontrées par certaines communes aux moyens financiers limités, dans la conception et l'adaptation indispensable de leurs équipements publics à l'accueil des personnes à mobilité réduite (...)»

*Réponse du Ministère chargé des collectivités territoriales publiée dans le JO Sénat du 12/01/2012 - page 96*

«Les communes, comme l'ensemble des collectivités publiques (État, collectivités territoriales, établissements publics, etc.), sont concernées par l'obligation de rendre accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite les établissements recevant du public, les lieux de travail, neufs et existants et les réseaux de transports collectifs. S'agissant d'une mesure à caractère général, conformément aux principes qui régissent la décentralisation, rappelés notamment par le Conseil d'État dans son avis du 2 mai 1984, cette obligation n'ouvre pas droit à compensation pour les collectivités territoriales. Toutefois, la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), issue de la fusion de la dotation globale d'équipement (DGE) des communes et de la dotation de développement rural (DDR) depuis le 1er janvier 2011, peut être mobilisée pour subventionner les travaux d'accessibilité à condition toutefois que ces travaux aient été définis comme catégorie prioritaire par la commission départementale d'élus réunie par le préfet, la gestion de la DETR étant déconcentrée. En outre, le décret n° 2010-767 du 7 juillet 2010 relatif au concours particulier de la dotation générale de décentralisation relatif aux bibliothèques municipales et départementales de prêt permet dorénavant de subventionner les opérations d'investissement nécessaires à l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux bibliothèques municipales et départementales.»

### 5.4. DEROGATIONS

Au vu de la diversité du relief et du cadre bâti existant, du champ d'application relativement large de ce dispositif réglementaire, il ressort qu'il est parfois impossible de satisfaire aux nouvelles exigences réglementaires.

Le décret N° - du 21 décembre 2006 en son paragraphe de l'article 1 et de l'article 2 de l'arrêté du 15 janvier 2007 prévoit des possibilités de dérogation.

Une procédure administrative spécifique permet de solliciter une dérogation pour non-respect de certaines dispositions réglementaires.

L'autorité gestionnaire de la voirie ou de l'espace public transmet au préfet, en qualité de président de la commission consultative départementale de Sécurité et d'Accessibilité, un dossier établi en 3 exemplaires comprenant tous les plans et documents nécessaires permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la demande. Si cette demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des bâtiments de France est joint au dossier.

La commission dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception d'un dossier complet pour émettre un avis. Si le dossier est incomplet, la demande de pièces complémentaires intervient dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande.

En l'absence de réponse de la CCDSA dans les deux mois, la dérogation est réputée acceptée.

*Ces demandes de dérogations ne dédouanent pas de rendre la voirie et les espaces publics accessibles pour d'autres handicaps.*

---

## 6. CONCLUSION

---

La mise en place du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la commune d'Aydoilles se doit de faire un tout avec l'accessibilité du cadre bâti et des transports publics. Ces trois domaines étant imbriqués dans le tissu urbain, ils ne peuvent se concevoir séparément. Rien ne sert en effet de rendre un bâtiment public accessible si le trajet qui y mène ne permet pas de l'atteindre dans de bonnes conditions, ni sans dangerosité pour les piétons. De même un arrêt de transport en commun mis aux normes mais débouchant sur un cheminement présentant des obstacles sera aménagé sans efficacité effective sur la fluidité des déplacements piétons.

Les actions de sensibilisation des élus, des techniciens municipaux et des usagers sont de même fortement encouragées (voir le «Recueil des bonnes pratiques et des bons usages en matière d'accessibilité de la cité» sur le site du gouvernement indiqué plus bas). La création de la Commission Communale d'Accessibilité en fait partie. L'intention d'engager les aménagements urbains dans ce sens par les collectivités locales demande elle aussi à être affirmée, par des comtes-rendus d'évaluation des avancées en ce domaine fait annuellement en conseil municipal et auprès de la Commission Communale d'Accessibilité. Les diverses obligations sont mentionnées ci-après.

### Obligations des collectivités liées à la mise en place du PAVE

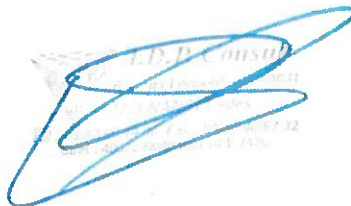
La loi du 11 février 2005 définit le rôle de la commune en matière d'accessibilité aux différents stades de la chaîne de déplacements ainsi que des dates butoirs de certains éléments de missions. Chaque commune doit ainsi :

- Etablir le diagnostic des Etablissements Recevant du Public existants dont elle a la charge (1er janvier 2011)
- Mettre en conformité les Etablissements Recevant du Public existants dont elle a la charge (1er janvier 2015)
- Etablir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics pour toutes les communes (délai de 3 ans à partir de la parution du décret du 22 décembre 2006)
- Créer une commission pour l'accessibilité des personnes handicapées pour les collectivités de 5 000 habitants et plus (niveau communal ou intercommunal)
- Elaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public quand elles sont compétentes en la matière.
- La commune doit également porter à la connaissance de la population sa décision d'élaborer un plan par affichage en mairie pendant 1 mois.
- Le plan doit être approuvé par délibération du conseil municipal.
- La loi prévoit l'évaluation de l'application du plan avec mention de la périodicité de cette évaluation lors de son élaboration. La périodicité et les modalités de sa révision doivent également être précisées dans le plan. Il est rappelé à la commune que des dérogations sont à demander à la préfecture à chaque fois que des travaux ne respectant le décret accessibilité sont engagés: réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements ou des espaces publics.

Adresse internet du site gouvernemental:  
[www.accessibilite.gouv.fr](http://www.accessibilite.gouv.fr)

Fait à Nancy, le 15 Juillet 2021

Eric DELMARRE



Signature of Eric Delmarre, Mayor of Aydoilles, in blue ink. The signature is written over a faint circular stamp that contains the text 'C.D.P. CONSULT' and some illegible numbers.