



# SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE VOIRIE ET ESPACES PUBLICS DE NANTES METROPOLE

Document approuvé  
par le  
Conseil métropolitain  
26 Février 2016



2016



# Édito

**Penser une métropole accessible à tous, c'est élaborer une stratégie privilégiant les axes majeurs et s'efforcer d'être irréprochable sur les nouveaux projets urbains, sans oublier d'améliorer l'existant.** C'est aussi concevoir des espaces en considérant la conception universelle comme le fil conducteur de la politique publique. C'est savoir et faire savoir que les aménagements a priori conçus pour un public en situation de handicap renforcent le bien-être de tous (*personnes âgées, accidentés de la vie, enfants en bas âge, familles en poussettes, livreurs, touristes avec valises, étrangers...*). C'est rappeler que ce qui s'avère nécessaire pour 10% de la population est utile pour 40%, et confortable pour 100% des usagers. Parmi les défis à relever, celui de la prise en compte du vieillissement de la population notamment est incontestable.

**Le principe de continuité de l'accessibilité de la chaîne de déplacement édicté par la loi du 11 février 2005 dessine le périmètre d'action de la métropole.** Il s'agit de rendre accessible le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité aux personnes en situation de handicap. Aussi, la métropole veille à garantir la cohérence des pratiques sur l'ensemble du territoire afin de faciliter les déplacements, d'encourager l'autonomie des personnes en situation de handicap et de garantir leur inclusion dans la société.

Cela implique un travail transversal entre tous les acteurs de l'espace public, la sensibilisation et la formation au handicap des concepteurs et des aménageurs, la sollicitation d'associations représentant les personnes en situation de handicap, d'experts et le recours à l'expérimentation et une bonne connaissance du territoire métropolitain. A travers la délégation consacrée aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap, la métropole développe, depuis 2014, **cette approche en s'appuyant sur la notion d'accessibilité universelle et encourageant un engagement collectif et transversal** qui mobilise l'ensemble des Vice-présidents-es en charge des différentes politiques publiques (*ERP, Transports Collectifs, espace public...*). La collectivité a toujours développé cette approche interdisciplinaire du handicap et continuera à mener des actions concrètes pour que chacun ait accès à l'ensemble des activités sur le territoire. Une action constante et volontariste de Nantes Métropole qui a d'ailleurs été récompensée par plusieurs prix décernés à la Ville de Nantes et à la métropole (2<sup>ème</sup> ville d'Europe à l'« Access City Award » en 2013).

Pour mettre en œuvre sa stratégie, Nantes Métropole construit un cadre programmatique des enjeux d'accessibilité à court et moyen termes. Pour ce mandat, Nantes Métropole s'est en effet engagée à élaborer l'Agenda d'Accessibilité Programmée des Établissements Recevant du Public ainsi que des Installations Ouvertes au Public et d'ores et déjà établi son Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité Programmée des Transports Collectifs (*SDAP-TC*).

**Au-delà des obligations légales, Nantes Métropole a souhaité élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) avec l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) et des associations pour être au plus près des priorités des usagers.** En effet, une rue, un bâtiment public ou une ligne de transport peuvent être accessibles sans pour autant que l'ensemble du trajet le soit. Replacer les enjeux d'accessibilité à l'échelle de territoires pertinents est donc indispensable pour garantir la continuité de la chaîne des déplacements. Ce nouveau Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public est un outil stratégique en lien avec les enjeux de développement urbain : nouvel élément du futur PLU Métropolitain, il recense et classe sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires qui seront à traiter en priorité. Des cheminements issus de l'analyse d'experts du territoire et identifiés lors de concertations s'appuyant sur une méthodologie partagée avec la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle, les acteurs associatifs représentant les personnes en situation de handicap et les communes. Un SDA dont le niveau d'accessibilité sera restitué à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG) dès mi-2016. Les données seront donc géolocalisées et potentiellement consultables et utilisables à partir de différents supports.

Ainsi, nous souhaitons relever le défi de l'égalité, car la mise en accessibilité du territoire contribue au vivre ensemble : elle découle d'un devoir citoyen, d'une volonté de penser systématiquement à toutes et tous, de construire une société inclusive et plus juste.

**Pascal PRAS**

*Vice-président Urbanisme - Foncier - Habitat*



**Jacques GARREAU**

*Vice-président aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap*



# Délibération



CONSEIL METROPOLITAIN DU 26 FEVRIER 2016

Délibération n° 2016 - 08

08 – SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ - APPROBATION

Date de la convocation : le 19 février 2016

Nombre de Conseillers en exercice : 97

Présidente de séance : Madame Johanna ROLLAND – Présidente de Nantes Métropole

Secrétaire de séance : M. Pierre HAY

**Présents : 83**

M. AFFILE Bertrand, M. ALIX Jean-Guy, M. ALLARD Gérard, M. AMAILLAND Rodolphe, M. ANNEREAU Matthieu, M. BAINVEL Julien, Mme BASSAL Aïcha, M. BELHAMITI Mounir, Mme BENATRE Marie-Annick, Mme BESLIER Laure, Mme BIR Cécile, Mme BLIN Nathalie, M. BLINEAU Benoît, M. BOLO Pascal, M. BUQUEN Eric, M. BUREAU Jocelyn, M. CAILLAUD Michel, Mme CHEVALLEREAU Claudine, Mme CHIRON Pascale, Mme CHOQUET Catherine, Mme COPPEY Mahel, M. COUTURIER Christian, Mme DANIEL Karine, M. DANTEC Ronan, M. DAVID Serge, Mme DELBLOND Liliane, M. DENIS Marc, Mme DUBETTIER - GRENIER Véronique, M. DUCLOS Dominique, Mme DUPORT Sandrine, M. FEDINI François, M. GARREAU Jacques, M. GILLAIZEAU Jacques, M. GRELARD Hervé, Mme GRESSUS Michèle, M. GUERRIAU Joël, Mme HAKEM Abbassia, M. HAY Pierre, M. HIERNARD Hugues, M. HUARD Jean-Paul, M. HUCHET Erwan, Mme IMPERIALE Sandra, Mme KRYSMANN Blandine, Mme LAERNOES Julie, Mme LE BERRE Dominique, Mme LE STER Michèle, Mme LEFRANC Elisabeth, M. LEMASSON Jean-Claude, M. LUCAS Michel, Mme LUTUN Lydie, Mme MAISONNEUVE Monique, M. MARAIS Pierre-Emmanuel, M. MARTINEAU David, M. MAUDUIT Benjamin, Mme MEYER Christine, M. MOREAU Jean-Jacques, M. MORIVAL Benjamin, M. MOUNIER Serge, Mme NEDELEC Marie Hélène, M. NICOLAS Gilles, M. PARPAILLON Joseph, Mme PERNOT Mireille, Mme PIAU Catherine, M. PRAS Pascal, Mme PREVOT Charlotte, M. QUERAUD Didier, M. QUERO Thomas, M. RAMIN Louis - Charles, M. REBOUH Ali, M. RENEAUME Marc, M. RICHARD Guillaume, M. RIOUX Philippe, M. ROBERT Alain, Mme RODRIGUEZ Ghislaine, Mme ROLLAND Johanna, M. ROUSSEL Fabrice, M. SALECROIX Robin, M. SEASSAU Aymeric, M. SEILLIER Philippe, M. SOB CZAK André, Mme SOTTER Jeanne, M. VEY Alain, M. VOUZELLAUD François

**Absents et représentés : 13**

Mme BOCHER Rachel (pouvoir à M. CAILLAUD Michel), M. FOURNIER Xavier (pouvoir à M. BAINVEL Julien), Mme GARNIER Laurence (pouvoir à M. RENEAUME Marc), Mme GESSANT Marie-Cécile (pouvoir à M. VEY Alain), Mme GUERRA Anne-Sophie (pouvoir à M. GRELARD Hervé), Mme HAMEL Rozenn (pouvoir à M. FEDINI François), M. JUNIQUE Stéphane (pouvoir à M. MAUDUIT Benjamin), Mme LARGOUET Cathy (pouvoir à Mme PERNOT Mireille), M. LE BRUN Pierre-Yves (pouvoir à Mme BIR Cécile), Mme MERAND Isabelle (pouvoir à M. RIOUX Philippe), Mme NAEL Myriam (pouvoir à Mme DANIEL Karine), Mme PADOVANI Fabienne (pouvoir à M. BUREAU Jocelyn), M. TRICHET Frankie (pouvoir à M. QUERO Thomas)

**Absent : 1**

Mme HOUEL Stéphanie

**08 – SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ - APPROBATION**

**EXPOSE**

Nantes Métropole mène depuis de nombreuses années une politique ambitieuse en faveur de l'accessibilité et de l'inclusion des personnes en situation de handicap, en mobilisant l'ensemble de ses politiques publiques. Par ses actions, Nantes Métropole souhaite relever le défi de l'égalité en créant les conditions pour que ces personnes puissent vivre, tant que possible, une vie ordinaire et en faisant de l'accessibilité universelle, un levier d'amélioration de la qualité de vie de tous les citoyens.

Cet engagement a été réaffirmé en 2015 par l'élaboration d'un Agenda d'Accessibilité Programmée des Établissements Recevant du Public (ERP) et des Installations Ouvertes au Public et d'un Agenda d'Accessibilité Programmée des Transports Collectifs (délibérations du 19 octobre 2015), conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et à l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Malgré leur intérêt et leur nécessité, ces documents sont élaborés de manière distincte sans réflexion quant à leur interdépendance. Par conséquent une rue, un ERP ou une ligne de transport peut être aujourd'hui accessible sans pour autant que l'ensemble du trajet le soit. Replacer les enjeux d'accessibilité à l'échelle du territoire est donc indispensable pour garantir la chaîne du déplacement et l'intermodalité nécessaire aux usagers.

Nantes Métropole souhaite donc aller plus loin dans la construction d'un territoire accessible pour toutes et tous, en se dotant volontairement d'un Schéma Directeur d'Accessibilité, qui s'inscrit dans une approche plus intégrée de l'accessibilité universelle et une stratégie de long terme répondant à la continuité de la chaîne des déplacements.

Il s'agit d'un projet innovant et quasi unique puisque seules deux Métropoles en sont aujourd'hui dotées.

Initié en 2014 et réalisé avec le soutien de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise, le Schéma Directeur d'Accessibilité a nécessité plus d'une année de conception collective, qui a mobilisé les acteurs politiques, associatifs et techniques, sur près d'une quarantaine de temps de travail.

Par volonté de construire ensemble le territoire métropolitain, et plus particulièrement avec les usagers, ce projet a été réalisé en concertation très étroite avec les associations représentant les personnes en situation de handicap, membres de la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle. C'est sur la base de leur expertise que ces associations ont co-construit avec la collectivité la méthodologie visant à identifier les axes à rendre accessibles car desservant des arrêts de transports en commun, des ERP ou encore des places de stationnement identifiés comme prioritaires par leurs usagers.

L'Association des Paralysés de France, l'Association Française contre les Myopathies, l'Association pour Adultes et Jeunes Handicapés, la CLISSAA (Culture, Loisirs, Insertion Sociale, Sport pour aveugles et Amblyopes) et l'Institut La Persagotière (handicap auditif) ont tout particulièrement apporté leur expertise d'usage à ce projet.

Ce Schéma Directeur d'Accessibilité a également pris appui sur la connaissance des communes de leur territoire et a fait l'objet de plusieurs réunions, notamment avec le réseau des référents handicapés des 24 communes de la Métropole, mais aussi du réseau accessibilité des pôles de proximité. Il a également été présenté à plusieurs séances de la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle et du Groupe Accessibilité Universelle des 24 communes de l'agglomération.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité est un document cadre et de portée générale qui se déclinera en un atlas cartographique plus détaillé, précisant les cheminements prioritaires concertés avec les communes, et dont le contenu pourra être évolutif.

Ce schéma présente l'intérêt d'identifier 590 km d'itinéraires prioritaires qui devront, à terme, faire l'objet d'une attention particulière en matière d'accessibilité et de confort d'usage. Ces itinéraires intègrent notamment les cheminements sur voirie reliant les ERP aux stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite ou aux arrêts de transport en commun les plus proches, ainsi que l'intégralité des Plans d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public élaborés par les communes.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité représente la première étape d'une démarche plus opérationnelle qui vise d'une part, à améliorer la connaissance du niveau d'accessibilité des axes prioritaires par la réalisation dès 2016 d'un diagnostic, et d'autre part à faciliter la programmation des travaux à réaliser. Il sera naturellement déployé en étroite coordination avec les actions engagées par les communes. Enfin, le suivi de la mise en accessibilité du territoire et de son évolution est prévu dans le cadre du Système d'Information Géographique.

Il vous est proposé d'approuver le Schéma Directeur d'Accessibilité joint en annexe à la présente délibération.

**LE CONSEIL DÉLIBÈRE ET, A L'UNANIMITÉ**

- 1 – Approuve le Schéma Directeur d'Accessibilité, tel que joint en annexe,
- 2 – Autorise Madame la Présidente ou Monsieur le Vice-président délégué à prendre toutes dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Nantes, le 26 février 2016

La Présidente de Nantes Métropole,



Johanna ROLLAND

Affichée le 04 mars 2016

Transmise en préfecture le :

Accusé de réception en préfecture  
044-244400404-20160226-2016\_08DC-DE  
Date de télétransmission : 08/03/2016  
Date de réception en préfecture : 08/03/2016  
Nantes Métropole  
Conseil du 26 février 2016

# Sommaire

## 01

**ÉDITO** 3

**DÉLIBÉRATION** 4

**SOMMAIRE** 6

**HANDICAP : CHANGEMENT DE PARADIGME ET DE CONTEXTE LÉGISLATIF** 9

**I.1/ DU HANDICAP À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE** 10

**I.2/ OBLIGATIONS LÉGISLATIVES ET ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC** 11

**I.3/ LE RENOUVELLEMENT DES COMMISSIONS INTERCOMMUNALES D'ACCESSIBILITÉ : UNE CONCERTATION RENFORCÉE** 12

## 02

**SDA : OBJECTIFS ET MISE EN ŒUVRE D'UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ** 15

**II.1 / POURQUOI UN SDA : GENÈSE ET FINALITÉ** 16

**II.2 / LA CONCERTATION, UN OUTIL DU SDA** 16

**II.3 / DU PAVE AU SDA, DU SDA AU SIG** 17

**II.4 / MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITÉ ET ACTIONS COMPLÉMENTAIRES** 18

Mise en œuvre technique confortée .....18

Actions complémentaires en réflexion .....19

# 03

## **SDA : IDENTIFICATION, DES CHEMINEMENTS PRIORITAIRES DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ 21**

### **III.1 / COLLECTE DES DONNÉES RESSOURCES ET GÉOLOCALISATION 23**

Identification des ERP.....23

Le réseau de transports collectifs de l'Agglomération nantaise .. 25

Les parkings et les stationnements réservés PMR .....27

Territoires et identification des secteurs d'intensité .....29

### **III.2/ IDENTIFICATION DES CHEMINEMENTS 33**

### **III.3/ PRIORISATION DES CHEMINEMENTS À PARTIR DE CELLE DES ERP 35**

### **III.4/ PRODUCTION DES DONNÉES FINALES 37**

## **LISTE DES SIGLES 41**

# 04

## **S 43**





# HANDICAP : changement de paradigme et de contexte législatif

01

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité, un document stratégique qui n'est pas imposé par le législateur.
- Une prise en compte de l'ensemble des handicaps et des situations de mobilité réduite, dans une démarche d'accessibilité universelle permettant de répondre aux besoins de toute la population : ce qui s'avère nécessaire pour 10% de la population est utile pour 40% et confortable pour 100% des usagers.
- Un document ressource, guide pour les futurs travaux d'aménagement de la métropole.

# I.1/ DU HANDICAP À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Selon l'Art. L. 114, de la loi du 11 février 2005, « constitue un handicap, 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. »

De fait, il est difficile de connaître avec précision le nombre de personnes handicapées, le type de déficience dont elles souffrent et à quel degré. On estime que 13,4% de la population souffre de déficiences motrices, 11,4% de troubles sensoriels, 9,8% de troubles organiques (*cardio-vasculaires, respiratoires...*), 6,6% de déficiences intellectuelles ou mentales.

Cependant, toutes les personnes souffrant d'une gêne ou d'un handicap ne sont pas identifiées administrativement.

Le nombre de personnes en situation de handicap recouvre donc des réalités différentes et des problèmes de mobilité différents selon la définition retenue du handicap.

La notion de Personnes à Mobilité Réduite (PMR) inclut d'ailleurs l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen).

**Depuis plusieurs années, le terme « Personnes à Mobilité Réduite » a été adopté pour englober les personnes gênées dans leurs déplacements du fait de l'environnement.** Or, près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Situation qui varie selon les contextes. Les PMR regroupent donc toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant ou handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge...

Par ailleurs une partie de la population peut être considérée comme des « personnes vulnérables ». Les personnes âgées et les enfants ont en commun le besoin d'avoir des espaces publics simples, leur permettant de s'orienter facilement, de savoir quel comportement adopter, et de pouvoir se reposer.

Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

Nantes  
Métropole

## La notion d'accessibilité universelle : une invitation à innover pour la qualité d'usage

Les situations de handicap étant le résultat d'une interaction entre des déficiences d'un individu, et de son environnement physique, social et culturel ; il est fondamental de s'inspirer de la conception universelle pour que chaque réponse bénéficie au plus grand nombre.

**Il est donc nécessaire de dépasser les contraintes réglementaires, et de prendre conscience que les aménagements a priori conçus pour un public en situation de handicap renforcent le bien-être de tous,** handicapés ou non (*personnes âgées, accidentés de la vie, enfants en bas âge, familles en poussettes, livreurs, touristes avec valises, étrangers...*). Aussi, il faut élargir le sens accordé au terme de personne à mobilité réduite, trop souvent limité aux personnes en fauteuil roulant. Les personnes en situation de handicap partiel, temporaire, ou permanent représentent 40% de la population.

La notion de conception universelle, qui se développe de plus en plus, invite les professionnels à intégrer, dans leur projet d'aménagement, une vision sociétale et humaniste incluant systématiquement le plus grand nombre.

**L'accessibilité universelle est d'ailleurs un des principes de la charte d'aménagement et de gestion de l'espace public à Nantes Métropole.**

## I.2/ OBLIGATIONS LÉGISLATIVES ET ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

**La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté en matière de handicap a prévu la mise en accessibilité des transports, du bâti et des espaces publics de manière à rendre accessible l'ensemble d'un trajet pour tout individu et en tout point du territoire.** Cette approche globale de l'accessibilité suppose une cohérence d'ensemble et une démarche territorialisée des actions à l'échelle d'un quartier, d'une commune et de l'agglomération. Cette approche intégrée relève du domaine de la planification et de ses principaux outils dont le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm). Concernant l'espace public, les collectivités ont eu pour obligation d'élaborer des PAVE avant 2009 (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) afin d'encourager des actions sur la chaîne de déplacement.

Pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les transports, des délais de mise en accessibilité imposaient l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Cependant, face au retard accumulé et au constat partagé que cette échéance devenait un objectif difficile à atteindre pour de nombreux acteurs publics et privés, la loi du 10 juillet 2014 a habilité le gouvernement à recourir à une ordonnance pour redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi handicap du 11 février 2005.

### L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014

Cette ordonnance implique :

- Le maintien du droit commun (*échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2015 avec son dispositif de sanctions pénales*) et la mise en place d'Agendas d'Accessibilité Programmés (Ad'AP) qui engageront les acteurs sur un calendrier précis et resserré de travaux d'accessibilité pour l'ensemble de son patrimoine (ERP) et pour les transports, sur la base d'un document validé et suivi par le Préfet.
- La réalisation d'un programme de mise en accessibilité des transports collectifs : ce SDAP-TC, élaboré par l'AOT (*Autorité Organisatrice de Transport*), doit compléter et actualiser le SDA-TC précédent (2009-2015) en don-

nant la possibilité de disposer d'une période supplémentaire de trois ans pour atteindre ses objectifs.

- La création d'un outil pour poursuivre l'avancée des mises en accessibilité au regard de la programmation.
- L'évolution d'un certain nombre de normes relatives à l'accessibilité des ERP (*ajustement normatif*).
- La dispense de PAVE pour les petites collectivités (*moins de 1000 habitants*)
- L'élargissement des Commissions Communales pour l'Accessibilité et une concertation renforcée.

Nantes  
Métropole

### L'action de Nantes Métropole

Conformément à la loi de 2005 qui prévoit l'élaboration de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), Nantes Métropole a réalisé (*en 2007*) un premier diagnostic sur les centres bourgs. Sur la base de ce diagnostic, 21 communes ont adopté leur Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE).

Par ailleurs, Ad'AP ERP, SDAP-TC, PAVE sont parfois élaborés de manière distincte sans qu'une réflexion ne soit menée quant à leur interdépendance. Par conséquent aujourd'hui, une rue, un ERP, un IOP ou une ligne de transport peuvent être accessibles sans pour autant que l'ensemble du trajet le soit.

**Replacer les enjeux d'accessibilité à l'échelle du territoire est donc indispensable pour garantir la chaîne du déplacement et son intermodalité.**

Cette réflexion accompagne donc le PDU de Nantes Métropole, intégrant une perspective pour 2030, qui propose un plan d'actions à 5 ans tout en resituant celui-ci dans un projet de long terme. Ce document cadre traduit une volonté forte d'assurer une mobilité durable pour tous, grâce à une plus grande cohérence des politiques publiques : il vise le développement des déplacements de proximité grâce à des aménagements conçus à l'échelle de la rue, du quartier, de la commune.

**Cette « Mobilité pour tous » est un enjeu fort de la métropole qui développe « une offre de déplacements attractive et adaptée aux différents territoires et usagers : une offre accessible, diversifiée, coordonnée ».**

# I.3/ LE RENOUVELLEMENT DES COMMISSIONS INTERCOMMUNALES D'ACCESSIBILITÉ : UNE CONCERTATION RENFORCÉE

Les commissions d'accessibilité ont été instaurées par la loi du 11 février 2005 sur l'égalité, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

L'article 11 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 modifie la composition, le nom et les missions des commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH/CIAPH).

- Leur composition est élargie aux associations ou organismes représentant les personnes âgées ainsi qu'aux représentants des acteurs économiques.
- **Les commissions ne seront plus dénommées CCAPH ou CIAPH mais simplement CIA** commissions communales ou intercommunales d'accessibilité. Cette évolution, souhaitée par le groupe de concertation et inscrite dans la loi d'habilitation, rejoint les dispositions de l'article 17 du projet de loi relatif à l'adaptation de la société au vieillissement.

## Les commissions d'accessibilité ont pour mission :

- De dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- D'établir chaque année un rapport sur cette question qui est présenté à l'instance délibérante puis transmis au représentant de l'État dans le département, au Président du Conseil départemental, au Conseil départemental consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport ;
- D'organiser le recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- D'être destinataires des Agendas d'Accessibilité programmée (*Ad'Ap*), des documents de suivi de ceux-ci et des attestations d'achèvement des travaux lorsque

les Ad'Ap portent sur des Établissements recevant du public (ERP) situés sur le territoire intercommunal ;

- De tenir, par voie électronique, la liste des ERP situés sur le territoire communal qui ont établi un Ad'Ap et celle des établissements accessibles aux personnes handicapées ;
- De collecter les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA), les Ad'Ap et les bilans des travaux correspondants pour les services de transports ferroviaires lorsqu'ils concernent un ou plusieurs ERP situés sur le territoire communal.

Nantes  
Métropole

## La Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle (CMAU)

Nantes Métropole a souhaité faire évoluer la Commission Intercommunale d'accessibilité (CIA) vers une Commission Métropolitaine de l'accessibilité universelle (CMAU), composée de représentants de la collectivité, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées et les personnes âgées, répartis sur trois collèges. Ces collèges ont été élargis et renouvelés lors de la délibération du Conseil communautaire n°2014-10 du 16 avril 2014 (restructuration du collège des élus, des associations et des experts).

Un bilan des actions menées par la métropole sur l'ensemble de ses compétences est rédigé et présenté chaque année aux membres de la CMAU. Par ailleurs, des focus sur des thématiques spécifiques sont régulièrement abordés en plénière CMAU et font l'objet d'échanges. Le rapport annuel de cette instance et des actions métropolitaines, ainsi que le SDAP-TC seront disponibles et téléchargeables sur le site internet de Nantes Métropole :

✓ <http://www.nantesmetropole.fr/pratique/handicap/>

**Une Commission qui, au fil de plénières, de groupes de travail et d'ateliers thématiques, est actrice (expertise d'usage, avis, conseils...) sur les choix stratégiques ou techniques d'accessibilité de la métropole notamment dans le cadre du Schéma Directeur des Transports Collectifs et celui de la Voirie et de l'Espace Public.**





# SDA : Objectifs et mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité

02

- Un Schéma Directeur d'Accessibilité qui s'inscrit dans la continuité d'une politique métropolitaine volontariste en faveur de l'accessibilité.
- Un document indispensable pour mener une programmation cohérente et efficace en matière d'accessibilité.
- Un document stratégique issu de l'expertise urbaine et de la concertation des usagers qui s'appuie sur des référentiels métropolitains.

## II.1 / POURQUOI UN SDA : GENÈSE ET FINALITÉ

### **Un objectif et une stratégie opérationnelle : réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité, véritable plan guide pour demain**

Le SDA est un document de référence qui vient s'appuyer sur une analyse du territoire afin de déterminer les priorités de mise en accessibilité sur des secteurs à enjeux de développement urbain. Le SDA devra s'appuyer sur la réflexion de cadrage engagée dans le cadre du PLUm sur les enjeux du territoire, l'évolution des populations, les projets de développement en matière d'urbanisation et de transports (*en particulier le plan piéton*).

Il s'agit de croiser les enjeux de développement urbain avec ceux de l'accessibilité et d'avoir une approche plus stratégique de l'accessibilité dans une logique transversale et thématique.

Nantes Métropole mène des politiques publiques en matière d'espace public et de déplacement : elle développe les compétences en matière de voirie, d'aménagement de l'espace public mais aussi de déplacements (*transport collectif, vélo, continuité piétonne, stationnement*) et d'accessibilité. La métropole a donc décidé, pour garantir l'accessibilité de la chaîne des déplacements et pour définir un mailage pertinent, de se doter d'un Schéma Directeur de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (*SDA voirie, espaces publics*).

**Ce SDA constitue une base de travail essentielle pour les communes et les pôles de proximité de Nantes Métropole car il indique des itinéraires piétons prioritaires, jalonnés par des arrêts de transports collectifs, du stationnement adapté, des ERP emblématiques ou de proximité fléchés comme étant prioritaires par les usagers et les associations représentant les personnes handicapées.** Ces itinéraires prioritaires sont pour certains déjà accessibles et d'autres sont à aménager : ils représentent près de 600 km sur les 2 800 km de voiries du territoire métropolitain.

Ce document de référence global bien que non opposable, n'en demeure pas moins un outil stratégique et un support indispensable à la réalisation d'un diagnostic accessibilité puis d'un Système d'Information Géographique (*SIG*) sur cette thématique.

## II.2 / LA CONCERTATION, UN OUTIL DU SDA

L'objectif étant d'améliorer l'accès aux services à tous et particulièrement aux personnes en situation de handicap (*tous types de handicap*) dans leur vie quotidienne, la concertation a constitué un élément incontournable du projet SDA. L'objectif étant de recenser et de classer, sur l'ensemble du territoire, les lieux et itinéraires à traiter en priorité, Nantes Métropole a souhaité partager sa méthodologie d'identification des itinéraires avec les associations et les usagers via la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle (*CMAU*). Afin de définir les cheminements prioritaires, des ateliers thématiques ont donc été mis en place avec les usagers et les associations de la *CMAU*. Les thèmes des transports, de la continuité de la chaîne des déplacements, du logement, des commerces ou de l'emploi ont été retenus comme des enjeux incontournables à prendre en compte dans la réalisation du SDA.

**Ces associations et ces usagers ont aussi été sollicités pour participer à des ateliers concernant le renouvellement du Schéma Directeur d'Accessibilité programmée des Transports Collectifs (SDAp'TC) dès janvier 2015.**

La Mission Handicap / Accessibilité, avec l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (*missionnée dès septembre 2014 sur ce sujet*) et la Direction de l'Espace Public ont ainsi élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité (*SDA*) et défini, en accord avec les usagers, les enjeux et les axes à prioriser et sur lesquels un diagnostic évaluant le niveau d'accessibilité a été jugé indispensable.

**Un recensement et un projet de priorisation dépassant les périmètres PAVE concentrés sur les centralités de bourg, qui s'appuie sur :**

- Le réseau de transports collectifs (*TC*),
- Le stationnement réservé PMR,
- La hiérarchisation des destinations par thèmes,
- La prise en compte des lieux porteurs d'animation,
- Le lien avec les autres documents de planification et de programmation (*PAVE, PLUm, SDAp'TC, PCDD*).



## II.3 / DU PAVE AU SDA, DU SDA AU SIG

**Au-delà de toute obligation légale, le SDA de Nantes Métropole constitue un outil stratégique supplémentaire du futur PLU Métropolitain et de la mise en accessibilité du territoire.**

En 2007, un diagnostic d'accessibilité des cheminements prioritaires, dans les périmètres des 24 centres-bourgs, avait été réalisé par les pôles de proximité de Nantes Métropole et approuvé en Conseil Communautaire pour servir d'appui aux communes dans la réalisation de leur PAVE.

En 2009, une rencontre de l'ensemble des maires des 24 communes de l'agglomération nantaise dans le cadre des commissions de pôles de proximité s'est tenue pour présenter aux élus l'articulation entre les outils de programmation et de planification que constituent le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDA-TC) et les PAVE.

En décembre 2014, 21 Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) sont adoptés. Les PAVE constituent alors des documents de programmation pluriannuelle visant à améliorer progressivement le niveau d'accessibilité des voiries et espaces publics, en priorisant les principaux pôles générateurs de déplacements.

En 2016, le SDA voirie espace public se prolongera par un diagnostic renseignant le niveau d'accessibilité des cheminements prioritaires. Les résultats de ce diagnostic vont constituer la base de données du Système d'Information Géographique accessibilité : **un SIG dont la vocation est de restituer l'évolution du territoire en la matière et de faciliter la priorisation des aménagements.**

Parallèlement, entre 2014 et 2015, un groupe de travail et de suivi réunissant Direction de l'Espace Public, Pôles de Proximité, Mission Égalité/Mission Handicap/Accessibilité et Direction des Ressources Numériques a été constitué pour élaborer une grille d'évaluation du niveau d'accessibilité de la voirie et de l'espace public, et concevoir le prototypage du SIG. Cette phase de caractérisation des critères d'accessibilité a permis de lancer **un diagnostic pertinent qui se déroulera entre 2016 et 2017 et qui permettra une évaluation portant**

**sur l'accessibilité selon différents handicaps et plus particulièrement les populations à mobilité réduite (mal ou non marchants, mal et non voyants).**

Le projet de SIG accessibilité vient s'inscrire dans les enjeux de construction d'une « smart city » en prévoyant dès sa conception la possibilité d'utilisation de certaines données par les usagers afin de leur permettre de préparer leurs déplacements. L'accès aux fonctions urbaines, passe aussi par l'accès à l'information.

Ainsi, **le Système d'Information Géographique (SIG) va permettre aux communes et à la métropole de mieux connaître le niveau d'accessibilité des principaux axes piétons du SDA**, desservant les transports collectifs, les parkings, les établissements recevant du public, les commerces et services de santé ainsi que les établissements spécialisés.

**La représentation graphique permettra une lecture rapide et actualisée du niveau d'accessibilité qui sera régulièrement mise à jour** (condition sine qua non à la bonne réussite du projet et pour laquelle la métropole a engagé, en parallèle, une réflexion d'ordre organisationnel et technique).

**Cet outil précieux facilitera et objectivera, pour les années à venir, les prises de décisions établies chaque année entre les pôles de proximité et les communes, en matière de programmation de travaux relatifs aux continuités piétonnes et à leur mise en accessibilité.** Bien évidemment, il est impératif que la métropole et chaque commune veillent à l'adéquation entre le programme des Ad'AP ERP, celui des transports collectifs et la programmation des travaux sur les axes du SDA.

## II.4 / MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITÉ ET ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

### MISE EN ŒUVRE TECHNIQUE CONFORTÉE

#### Des référentiels métropolitains de mise en accessibilité

La concrétisation de l'accessibilité passe par la réalisation d'aménagements techniques répondant à la réglementation imposée par le législateur et aux confort d'usages demandés par les associations et les usagers en situation de handicap. Une mise en œuvre qui s'inscrit par ailleurs dans la **charte d'aménagement et de gestion de l'espace public de la métropole**.

Cette charte, adoptée en 2013, est un référentiel commun à tous les intervenants sur l'ensemble du territoire communautaire, construite pour répondre aux objectifs stratégiques de la politique de l'espace public. **Afin de rendre concrets les principes édictés dans la charte, cette dernière se décline en guides techniques parmi lesquels les aménagements cyclables, la qualité urbaine, l'aménagement par type de voies, les espaces verts...**

La charte comprend donc **un guide d'accessibilité piéton** conçu en 2015 par la Direction de l'Espace Public et la Mission Handicap/Accessibilité de Nantes Métropole. Ce document a entièrement été rédigé sous le prisme de l'accessibilité universelle, principe intégré à la charte d'aménagement et de gestion de l'espace public à Nantes Métropole.

**En s'appuyant sur le principe d'accessibilité universelle, les fiches techniques accessibilité-piéton invitent les professionnels à créer des projets intégrant le plus grand nombre :**

- En portant un regard plus large sur les usagers et la qualité d'usage,
- En trouvant le juste équilibre entre normes, usages, fonctionnalités, esthétique, et coûts,

- En proposant des solutions sécurisantes et praticables pour tous et pour l'ensemble des sujets (*passages piéton, trottoir, mobilier urbain, rupture de niveau...*).

**Des solutions techniques qui proposent de ne plus percevoir l'accessibilité comme une contrainte, mais comme un levier pour des réponses innovantes et la garantie d'un confort d'usage pour tous.** Une approche qui implique un travail transversal entre tous les acteurs de l'espace public, la sensibilisation et la formation au handicap des concepteurs et des aménageurs, la sollicitation d'experts et le recours à l'expérimentation.

D'autres documents techniques sont garants de l'accessibilité ; tel que le Guide Bus qui précise les principes d'aménagements et d'équipements sur le territoire de Nantes Métropole, les Cahiers d'implantation des mobiliers urbains sur les aires piétonnes et les trottoirs.

#### Le SDAP-TC, un corollaire indispensable

Parallèlement au SDA voirie espace public, Nantes Métropole a élaboré son nouveau SDAP-TC, qui tiendra compte également des orientations issues du SDA afin de garantir l'accessibilité de l'intégralité de la chaîne des déplacements vers les établissements. Ce rapport du SDAP-TC 2015-2018 rend compte de la politique de mise en accessibilité du réseau de transports collectifs, et de sa programmation, en s'appuyant sur 6 enjeux fondamentaux, déclinée au travers de 18 actions. Des actions qui permettent de couvrir l'ensemble des champs de l'accessibilité pour répondre aux besoins de tous les usagers : information voyageur, formation des personnels, programmation des travaux d'accessibilité...

#### Des formations relatives à l'accessibilité pour le personnel de Nantes Métropole

La Mission Handicap / Accessibilité organise chaque année des mo-

dules de sensibilisation, par le biais d'une mise en situation de handicap, auprès de différentes directions de Nantes Métropole (*déplacements, urbanisme, technique, bâti...*)

Ces modules de formation de prise en compte de l'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes handicapées dans les projets d'aménagements publics portent sur les représentations et les bonnes pratiques à appliquer sur l'espace public ou les ERP.

L'objectif est de créer une culture commune entre les agents dont les métiers sont en lien avec le développement urbain sur l'accessibilité et le confort d'usage, afin que ces dimensions soient intégrées dans tous les projets et actions menés par la collectivité.

Ces demi-journées seront reconduites ultérieurement pour élargir le public visé. En effet, forte de ses expériences, la Mission Égalité réalise, en 2016, un catalogue d'offre de services (*actions de sensibilisation, matériels pour mise en situation...*)

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES EN RÉFLEXION

Différentes démarches, projets en cours et à l'étude pourront, à terme, nourrir de façon efficace et cohérente la mise en accessibilité du territoire. Notamment :

- **Avoir une approche numérique globale avec l'ouverture des données dans le but d'améliorer le service rendu à l'utilisateur**, notamment l'accès à une information fiable sur les itinéraires accessibles multimodaux.
- **Améliorer la connaissance sur les déplacements des personnes à mobilité réduite** dans les futures enquêtes « mobilité »,
- **Développer des outils et des actions de sensibilisation auprès d'autres acteurs** concernés par la chaîne du déplacement (*équipements recevant du public, transporteurs, maître d'œuvre...*).

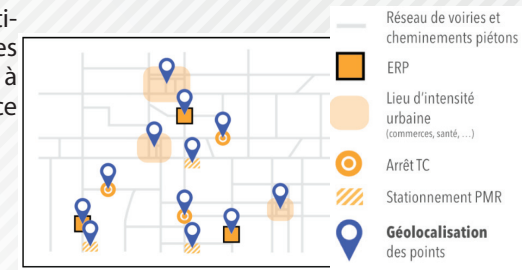


# UNE MÉTHODE CONCERTÉE PERMETTANT D'ANALYSER L'ENSEMBLE DES 24 COMMUNES DE LA MÉTROPOLE NANTAISE

## 1 - COLLECTE DES DONNÉES RESSOURCES ET GÉOLOCALISATION

- **Équipements / Établissements Recevant du Public** : 3 140 lieux
- **Arrêts de Transports collectifs TAN** : 2 400 arrêts
- **Stationnements réservés PMR** : 4 300 places
- **Secteurs d'intensité** : commerces ou santé

**La géolocalisation** : permet d'informatiser les données collectées et donc de les capitaliser dans le temps, de les mettre à jour facilement, d'avoir une connaissance fine des territoires.

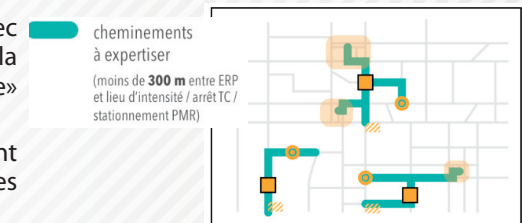


## 2 - IDENTIFICATION DES CHEMINEMENTS

- **Identification, à partir d'une modélisation sur le réseau de voiries de la Métropole, des cheminements de moins de 300 mètres entre un ERP et un arrêt TC ou un stationnement réservé PMR sur voirie ou en parking (en ouvrage, en enclos, P+R)**

**300 mètres** : c'est la distance validée avec les associations du groupe expert de la CMAU comme distance «raisonnable» d'usage.

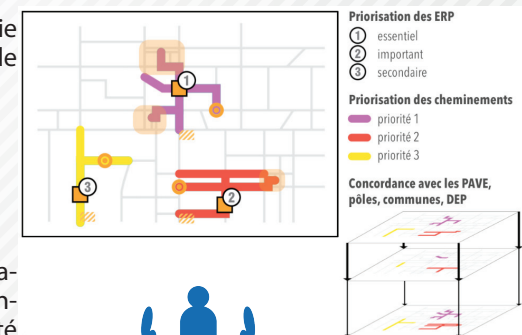
**La modélisation** : permet un traitement automatisé et similaire des 24 communes de l'agglomération



## 3 - PRIORISATION DES CHEMINEMENTS A PARTIR DE CELLE DES ERP

- **Classification et hiérarchisation des ERP et équipements**
- **Priorisation des cheminements identifiés à partir du type et du nombre d'établissements et équipements desservis**

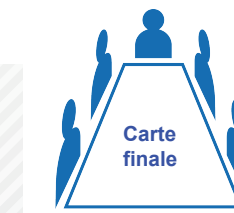
**La classification des ERP** : a été définie avec les associations du groupe expert de la CMAU



## 4 - PRODUCTION DES DONNÉES FINALES

- **Confrontation du travail avec associations, pôles et communes**
- **Vérification de la cohérence avec les PAVE des communes**
- **Vérification de la bonne prise en compte des secteurs d'intensité**
- **Ajout ou modification de tronçons de voirie**

**Le travail de vérification** : après intégration des remarques issues de la confrontation, un travail complémentaire a été mené conjointement avec la Mission Handicap/Accessibilité et la Direction de l'Espace Public afin de vérifier la cohérence des cheminements et procéder à quelques ajustements éventuels.



# SDA : Identification, des cheminements prioritaires du schéma directeur d'accessibilité

03

- Un travail qui s'appuie sur une analyse des différentes composantes du territoire (*ERP, transports collectifs, stationnements, usages, ...*).
- Un travail confrontant données et connaissances des usages propres à chaque commune.
- Chiffres clés :  
24 communes / 3 139 ERP recensés / 2 381 arrêts de transports collectifs / 4 283 stationnements réservés PMR / 588 km de cheminements identifiés comme prioritaires

## LE CLASSEMENT DES ERP

### ENSEIGNEMENT

- Adulte / divers
- Petite enfance
- Primaire
- Secondaire
- Supérieur

### MEDICO-SOCIAL

- CMS (*centre médico social*)
- EHPAD / Maisons retraite
- ESAT (*établissement et service d'aide par le travail*)
- Hébergement adultes handicapés
- Hébergement Handi
- Hébergement social adulte
- Hébergement social famille
- Hébergement social Jeunes
- Instituts pour Handicapés
- ITEP (*Institut thérapeutique éducatif et pédagogique - ex IRP*)
- MAS (*maison d'accueil spécialisée*)
- restauration personnes âgées / sociale
- SAMSAH (*Service d'accompagnement médico-social pour adulte handicapé*)
- SAVS (*Service d'Accompagnement à la Vie Sociale*)

### SANTE (\*)

- Centre d'Aide addictions
- Centre de postcure
- Centre Médico Psychologique
- Centre Médico Sportif
- Hopitaux - cliniques
- Instituts pour Handicapés
- USLD (*unité soin longue durée*)
- Divers

(\*) Hors médecins généralistes libéraux, infirmiers libéraux, kinésithérapeutes, dentistes, pharmacies et laboratoires de biologie pris en compte via l'intensité santé

### SERVICES PUBLICS

- Conseil Départemental / Conseil Régional
- Consulat / Ambassade
- CPAM / CAF
- Emploi
- ÉTAT Décentralisé - Administrations - Divers
- Finances
- Gendarmerie / commissariat
- Justice
- Mairie / Centre Communal d'Action Sociale (CCAS)
- Siège et Pôles Nantes Métropole
- Poste
- Siège université Nantes

### VIE SOCIALE

- Aires gens voyage
- Associations caritatives
- Bibliothèques / Médiathèques
- Cimetières
- Cinémas
- Lieux de culte
- Écoles de musique / Danse/ arts ...
- Grands Équipements
- Insertion professionnelle
- Jardins familiaux, jardins partagés
- Loisirs Jeunes
- Maisons quartiers, salles municipales et polyvalentes
- Marchés
- Monuments
- Musée / Expo ...
- Parcs / Jardins / squares
- Plaines de jeux / bases loisirs
- PRATIQUE SPORTIVE - autres stades et terrains
- PRATIQUE SPORTIVE - Grands Equipements
- PRATIQUE SPORTIVE - Gymnase / salle / Complexe
- PRATIQUE SPORTIVE - Piscine
- Relais Assistante Maternelle (RAM)
- Salles spectacles / théâtres

# III.1 / COLLECTE DES DONNÉES RESSOURCES ET GÉOLOCALISATION

## IDENTIFICATION DES ERP

3 139 équipements/établissements recevant du public ont été classés selon leur type (*santé, enseignement, loisirs...*) en 5 catégories principales et une soixantaine de sous catégories.

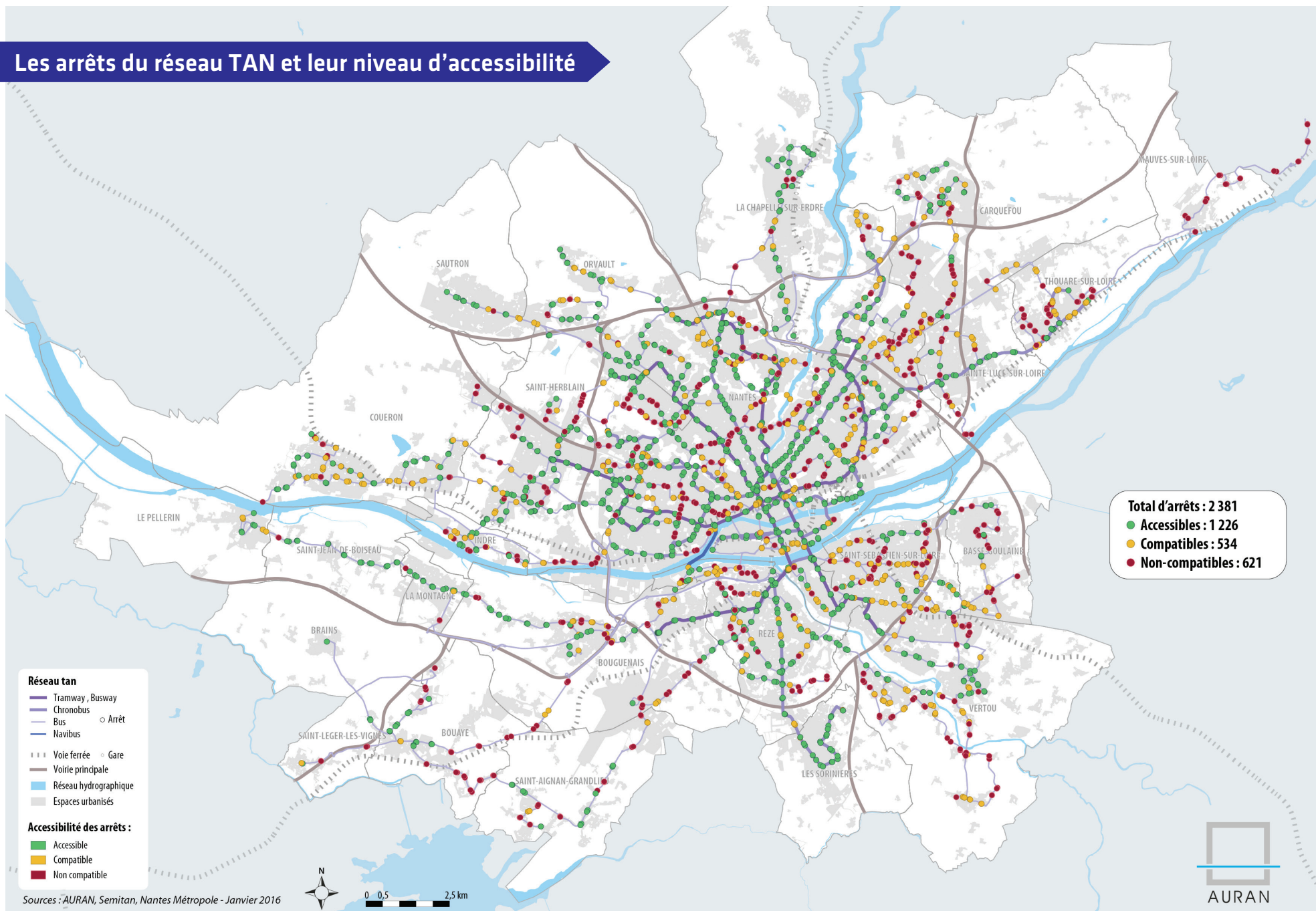
Les catégories principales retenues :

- **Santé** : Cette catégorie comprend notamment les structures hospitalières, les cliniques, les unités de soins longue durée, les centres de cures... mais elle n'inclut pas les lieux d'exercice des professions de santé telles que les médecins généralistes libéraux, les kinésithérapeutes, les infirmiers libéraux, les dentistes libéraux, les pharmacies et laboratoires de biologie qui sont traités à part (*voir chapitre cartographie «intensité santé»*). **62 équipements localisés auxquels s'ajoutent 895 lieux d'exercice.**
- **Médico-social** : Cette catégorie comprend notamment les établissements et services d'aide par le travail (*ESAT*) ainsi que les entreprises adaptées, les structures d'hébergement et d'accueil pour personnes âgées (*EHPAD, foyers logements, restaurants...*), les structures d'hébergement et d'accueil pour handicapés, les structures d'hébergement social, *MAS, CMS...* **396 équipements localisés.**
- **Enseignement / Petite enfance** : Cette catégorie comprend tous les établissements d'enseignement de la maternelle à l'enseignement supérieur, les établissements de formation pour adulte, les crèches et autres structures d'accueil pour la petite enfance ainsi que les structures d'accueil périscolaire. **753 équipements localisés.**
- **Services publics** : Cette thématique comprend les services décentralisés de l'État, les mairies et leur *CCAS*, les bureaux de poste, les gendarmeries et commissariats, les établissements de justice, les locaux d'accueil des différentes collectivités (*Nantes Métropole, Département, Région...*), les gares, ... **354 équipements localisés.**

- **Vie sociale** : Cette catégorie inclut les équipements de pratique sportive (*520 équipements recensés*), les parcs et jardins, les zones de loisirs, les jardins familiaux ou partagés, les lieux de culte, les cimetières, les salles de spectacles, les marchés... **1 574 équipements localisés** au total.



## Les arrêts du réseau TAN et leur niveau d'accessibilité





# LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

Les engagements pris par Nantes Métropole en matière d'accessibilité sont nombreux, et ont permis une réelle amélioration de la prise en compte des problématiques liées au handicap. Nantes Métropole est ainsi régulièrement saluée comme territoire exemplaire en matière d'accessibilité.

Néanmoins, l'étendue du réseau et son maillage important font que la mise aux normes de l'intégralité des points d'arrêts est encore en cours, bien que la mise en œuvre du SDA-TC, approuvé en 2009, ait permis de passer de 51 % à 72 % d'arrêts accessibles sur le réseau TAN entre 2008 et 2015.

Aujourd'hui, plus de 95 % des montées quotidiennes enregistrées sur le réseau TAN se font à partir d'arrêts accessibles contre 88,5 % en 2009.

Des améliorations des systèmes d'information visuels et sonores ont été réalisées entre 2009 et 2015, d'autres sont encore à mettre en place.

À l'automne 2015, 26 % des arrêts (621) ne permettent pas de garantir une accessibilité à tous les types de handicaps et en particulier

le handicap moteur. Ces arrêts considérés comme non accessibles représentent 4,4 % des voyages en 2013/2014.

1 226 arrêts (52 % des arrêts) possèdent un quai aménagé et offrent donc une accessibilité totale.

Pour 22 % des arrêts, l'agenouillement du matériel roulant permet de garantir l'accessibilité au véhicule.

**Rappel du SDA TC approuvé en 2009 et de ses objectifs**

4 domaines de priorités :

- Accessibilité des personnes ;
- Accessibilité du matériel roulant ;
- Accessibilité des points d'arrêts ;
- Accessibilité des lignes.

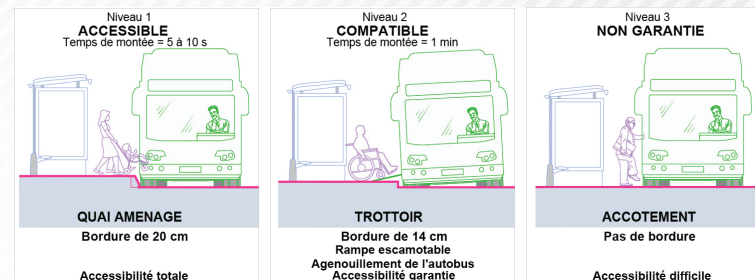
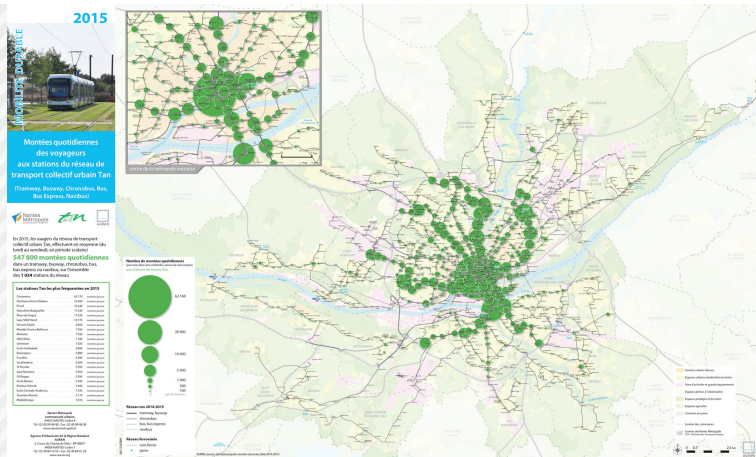
Un programme d'action basé sur 5 objectifs majeurs :

- Améliorer l'accessibilité pour toutes les situations de handicap et les personnes à mobilité réduite ;
- Compléter en priorité l'accessibilité des lignes déjà dotées de matériel roulant accessible ;
- Développer l'accessibilité par des actions ciblées ;
- Étendre progressivement l'accessibilité à l'ensemble du réseau ;
- Former, sensibiliser, informer, faire savoir.

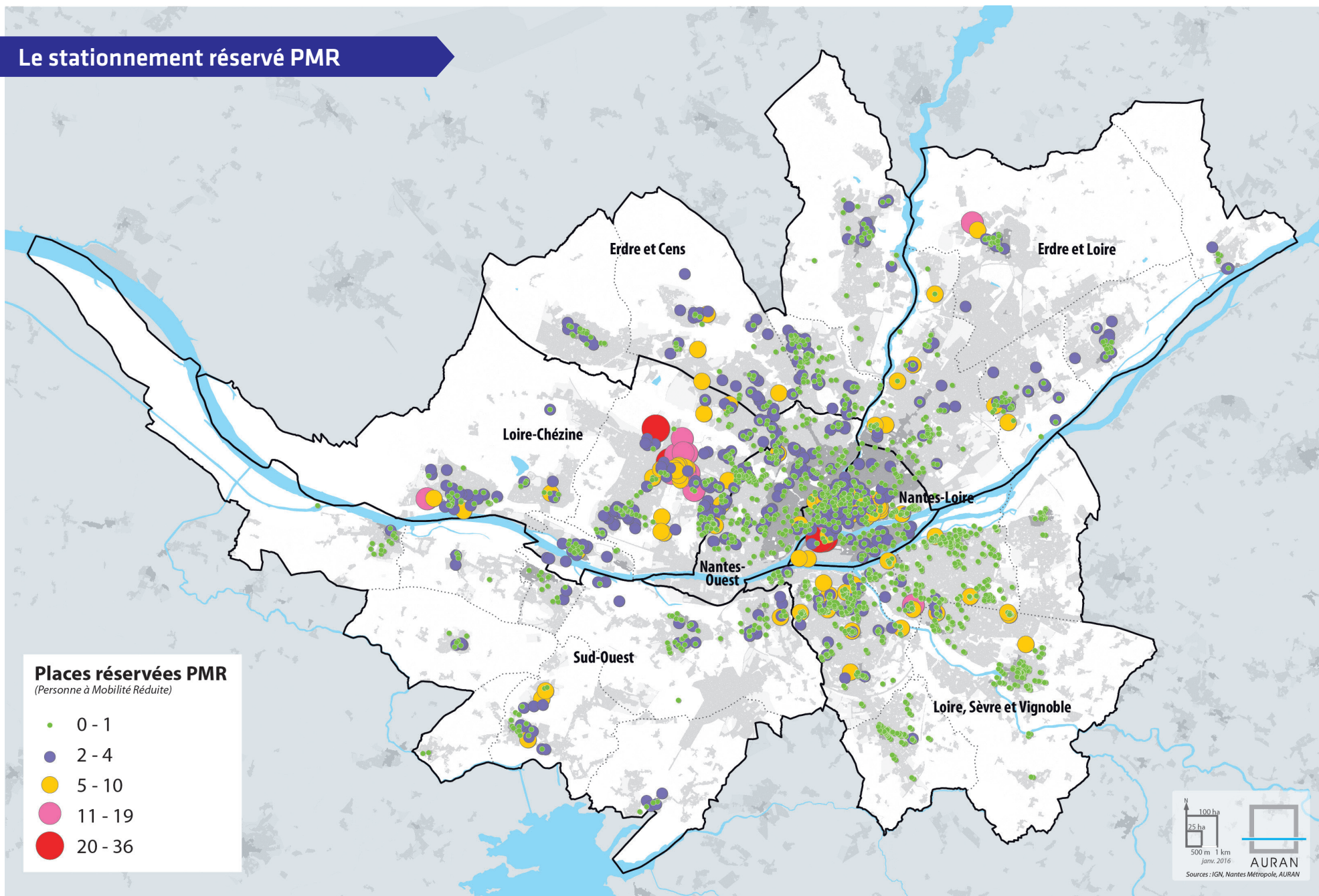
**Décret du 4 novembre 2014 :**

« Art. D. 1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

1. Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
2. Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
3. Il constitue un pôle d'échanges ;
4. Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.»



## Le stationnement réservé PMR



## LES PARKINGS ET LES STATIONNEMENTS RÉSERVÉS PMR

Les stationnements réservés dans les parkings en enclos, en ouvrage ou les P+R ainsi que le stationnement PMR sur voirie permettent d'assurer un accès de certains équipements ou ERP pour des personnes en situation de handicap (*accompagnées ou seules*) soit en parallèle des réseaux de transports collectifs existants soit en lieu et place.

Les places de stationnements identifiées dans les parkings comme étant des places réservées PMR ne présument pas de certaines contraintes qui pourraient être observées sur le terrain.

En effet, certains stationnements PMR ne sont pas accessibles à tous les types de véhicules aménagés notamment en raison de limitations de hauteur :

- Hauteur véhicule accessible variable entre 1,78 et 1,98 m
- Hauteur limitée selon les parkings entre 1,80 et 2,10 m (*limitation structurelle ou portique*)

Par ailleurs, concernant la prise en compte des places de stationnement PMR sur voirie, n'ont été pris en compte que les emplacements fournis par les pôles au 30 mai 2015 et intégrables sous un format SIG. Il est également à noter que la réglementation ayant évolué (*en 2008, puis en 2011*) certaines de ces places, créées auparavant, ne sont plus forcément conformes.

À ce jour, 2731 lieux de stationnements PMR sont recensés (*dont 29 parkings en enclos ou en ouvrage et 56 P+R*).

L'information n'est, aujourd'hui, ni exhaustive ni homogène. Un travail complémentaire est envisagé et constituera une des actions à mener dans le cadre des préconisations issues du SDA (*amélioration des outils de connaissance*).

Par ailleurs, **les places de stationnement PMR présentes sur les espaces de stationnements internes aux équipements et ERP n'ont pas été recensées**. Elles peuvent cependant permettre d'assurer une desserte de ces sites notamment pour des lieux géographiquement éloignés de toute ligne de transports collectifs TAN.

### Répartition des lieux de stationnement PMR identifiés au 31/12/2015

PÔLES	Lieux de stationnements PMR	Places PMR
Pôle Loire Sèvre et Vignoble	1248	1388
Pôle Erdre et Cens	219	317
Pôle Loire-Chézine	314	888
Pôle Nantes-Loire	311	732
Pôle Nantes-Ouest	144	224
Pôle Sud-Ouest	316	431
Pôle Erdre et Loire	179	303
<b>NANTES MÉTROPOLE</b>	<b>2731</b>	<b>4283</b>

#### Circulaire interministérielle n° DGUHC 2007-53 du 30 nov 2007

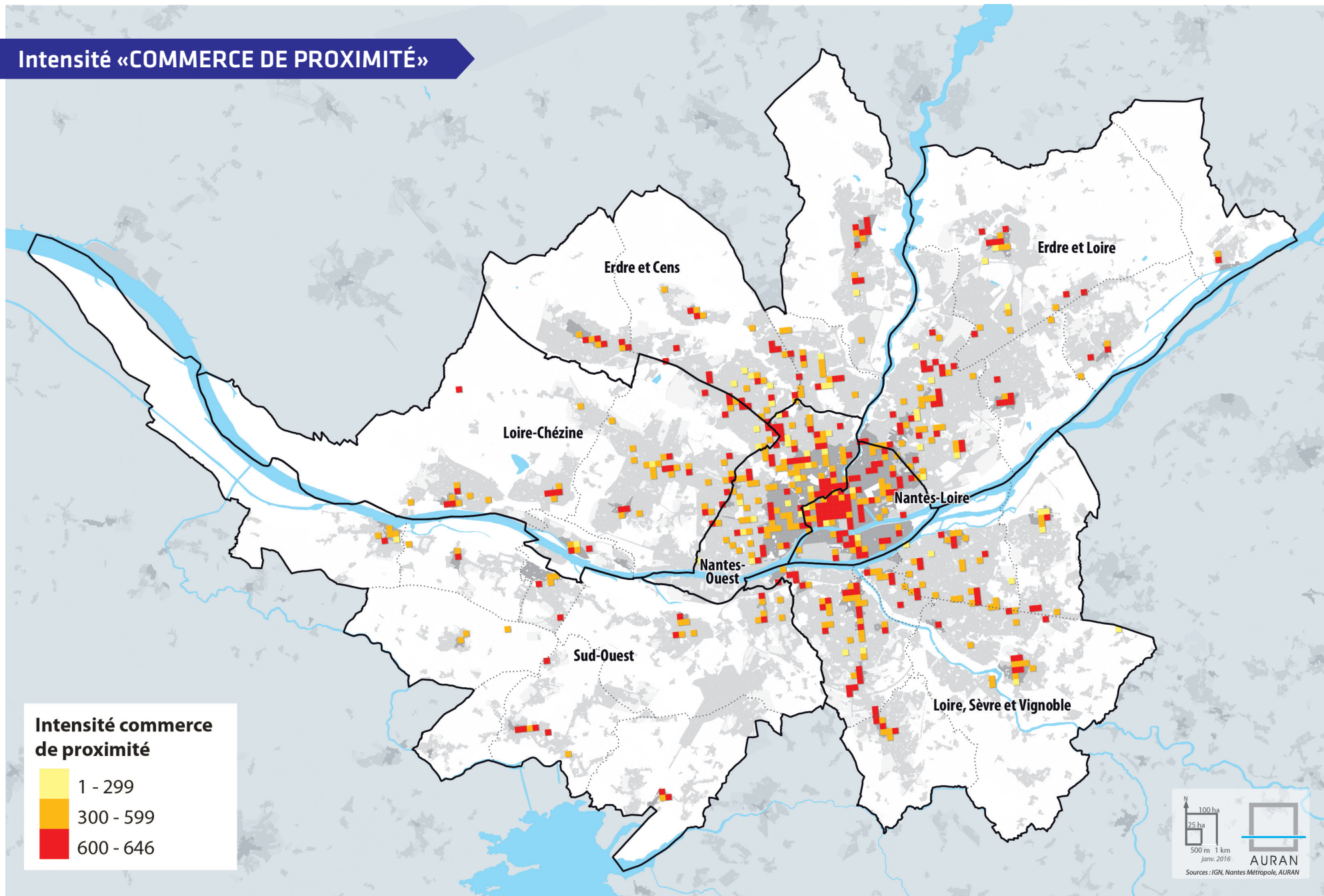
« Il est par ailleurs recommandé de prévoir une hauteur minimale de passage de véhicule de 2,15 m jusqu'aux places de stationnement adaptées pour en faciliter l'accès aux véhicules adaptés pour le transport des personnes en fauteuil roulant, souvent surélevés. »

#### Norme NF P 91-100 (parcs de stationnement accessibles au public)

- « A chaque niveau, la hauteur libre ne doit pas être inférieure à : \* 2,20 m. sous plafond
- \* 2,00 m. sous obstacle (*poutres, signalisation, canalisations, abaissements localisés, etc...*) »



## Intensité «COMMERCE DE PROXIMITÉ»



## TERRITOIRES ET IDENTIFICATION DES SECTEURS D'INTENSITÉ

En complément des équipements et établissements identifiés et localisés à l'adresse, d'autres thématiques ont été prises en compte.

Une méthodologie et une cartographie ont été développées par l'AURAN afin d'appréhender la notion de centralité urbaine. **Les centralités sont des lieux qui concentrent les fonctions urbaines, exercent une attraction sur leur environnement et polarisent les flux.** Pour identifier et hiérarchiser les centralités urbaines à l'échelle de l'agglomération, trois propriétés intrinsèques peuvent être retenues :

- **Concentration des habitants,**
- **Accessibilité en transport en commun,**
- **Attractivité des équipements** (éducation, santé, loisirs...), **commerces et services.**

Un indicateur synthétique de centralité urbaine : «l'intensité urbaine» est établi en croisant les indicateurs découlant des propriétés des centralités. Cet indicateur synthétique d'intensité urbaine est retranscrit de manière cartographique par un carroyage de 200 m X 200 m de couleur variable en fonction du degré d'intensité urbaine qu'il traduit (*densité habitants, densité logements, densité emplois, présence commerces et services, présence d'équipements structurant la vie quotidienne, desserte et utilisation des transports collectifs...*).

Cette notion d'intensité urbaine est notamment utilisée dans le cadre des réflexions pour l'élaboration du PLUm de Nantes Métropole (voir carte ci-contre).

**Pour les besoins particuliers des réflexions engagées sur l'accessibilité, cette notion d'intensité urbaine a été plus spécifiquement traitée au travers de différents prismes :**

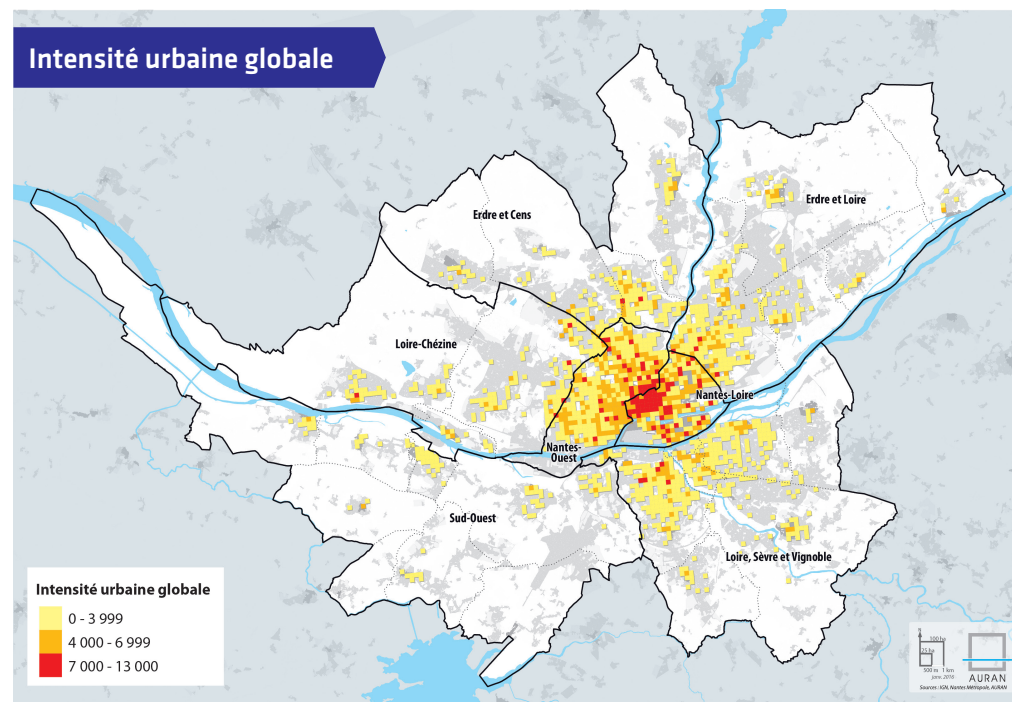
- **Intensité «Santé»** reprend l'ensemble des 895 lieux d'exercice des médecins généralistes libéraux, des infirmiers libéraux, des kinésithérapeutes, des dentistes, des pharmacies et des laboratoires de biologies identifiés sur Nantes Métropole. Une pondération a été appli-

quée traduisant d'une part le caractère isolé ou groupé du lieu d'exercice et d'autre part sa localisation en cœur d'agglomération ou en zone urbaine périphérique.

- **Intensité «Commerces de proximité»** : identifie les secteurs en fonction de leurs surfaces commerciales.

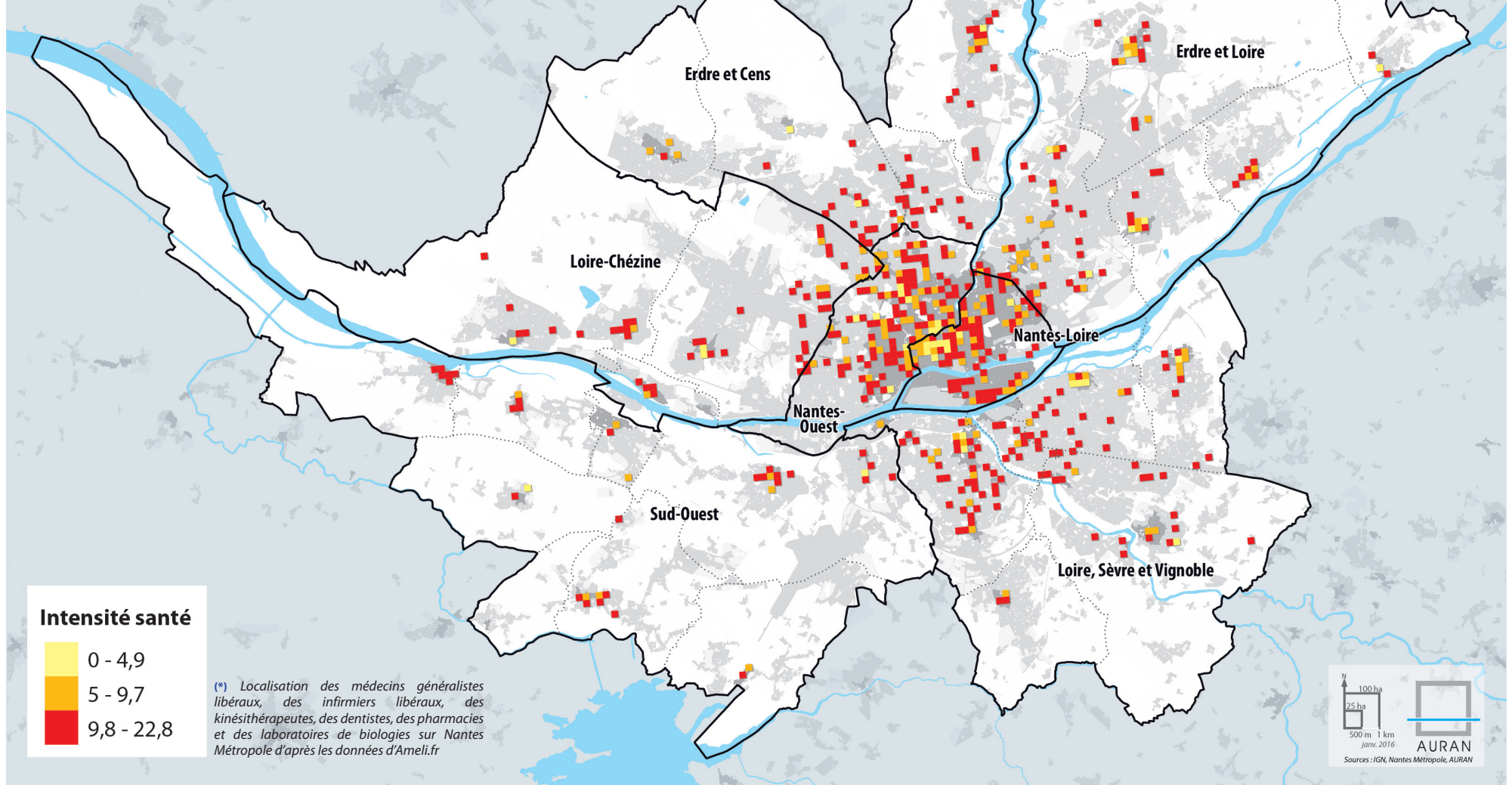
**Méthodologie utilisée pour la prise en compte de ces deux thématiques :**

- Les secteurs sont identifiés par un carroyage de couleurs variables en fonction du degré d'intensité.
- Les centroïdes des carreaux de forte intensité sont assimilés à un ERP fictif.
- Ces ERP fictifs s'ajoutent aux équipements/établissements déjà localisés à l'adresse et se voient affectés un niveau de priorité 2.

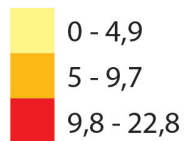


## Intensité «SANTÉ»

PÔLES	Nombre de lieux d'exercice (*)
Pôle Loire Sèvre et Vignoble	165
Pôle Erdre et Cens	78
Pôle Loire-Chézine	86
Pôle Nantes-Loire	178
Pôle Nantes-Ouest	214
Pôle Erdre et Loire	123
<b>NANTES MÉTROPOLE</b>	<b>895</b>



### Intensité santé



(\*) Localisation des médecins généralistes libéraux, des infirmiers libéraux, des kinésithérapeutes, des dentistes, des pharmacies et des laboratoires de biologies sur Nantes Métropole d'après les données d'Ameli.fr



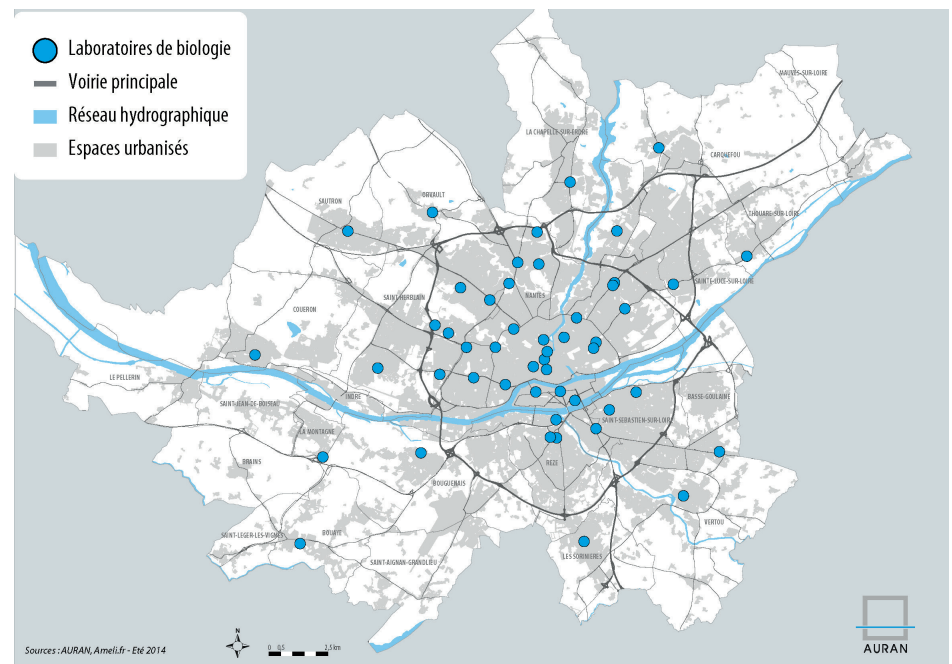
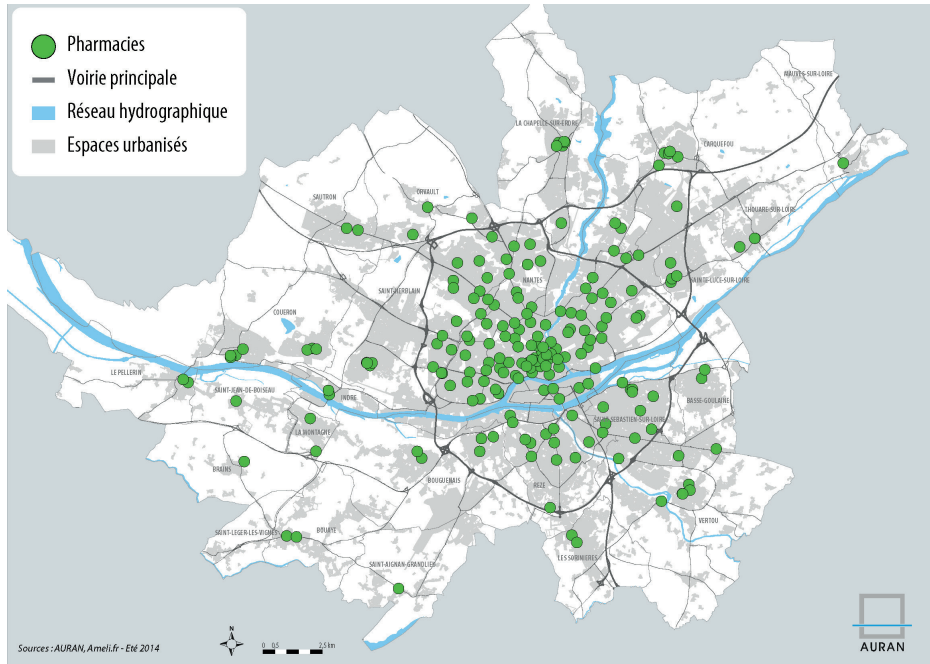
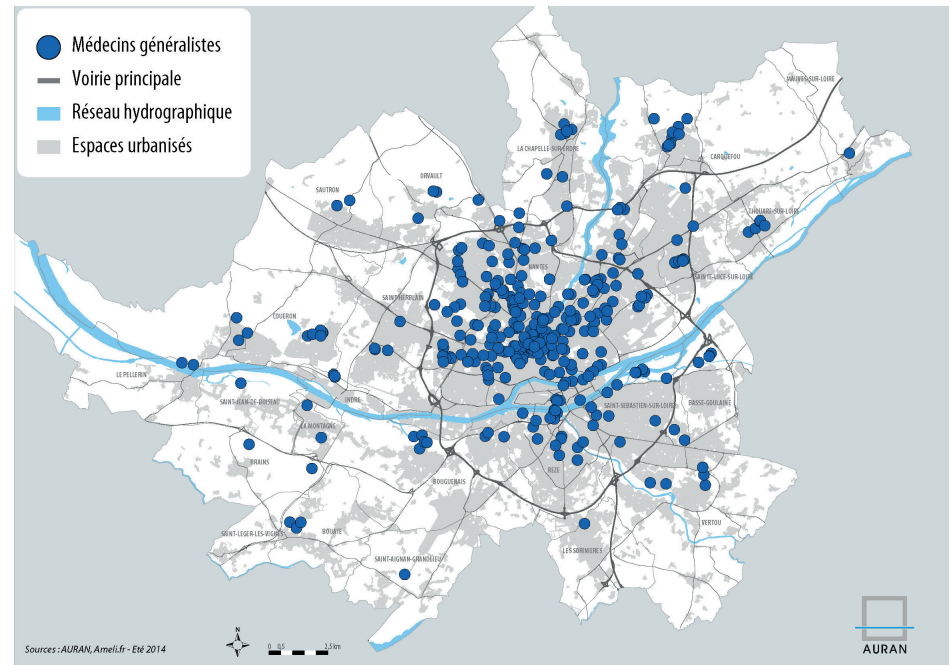
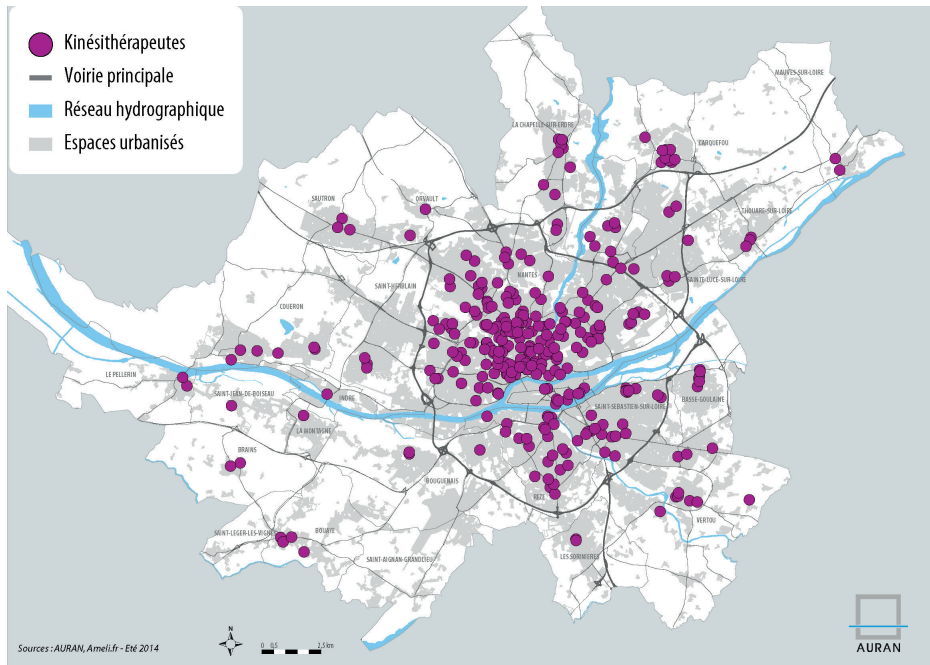
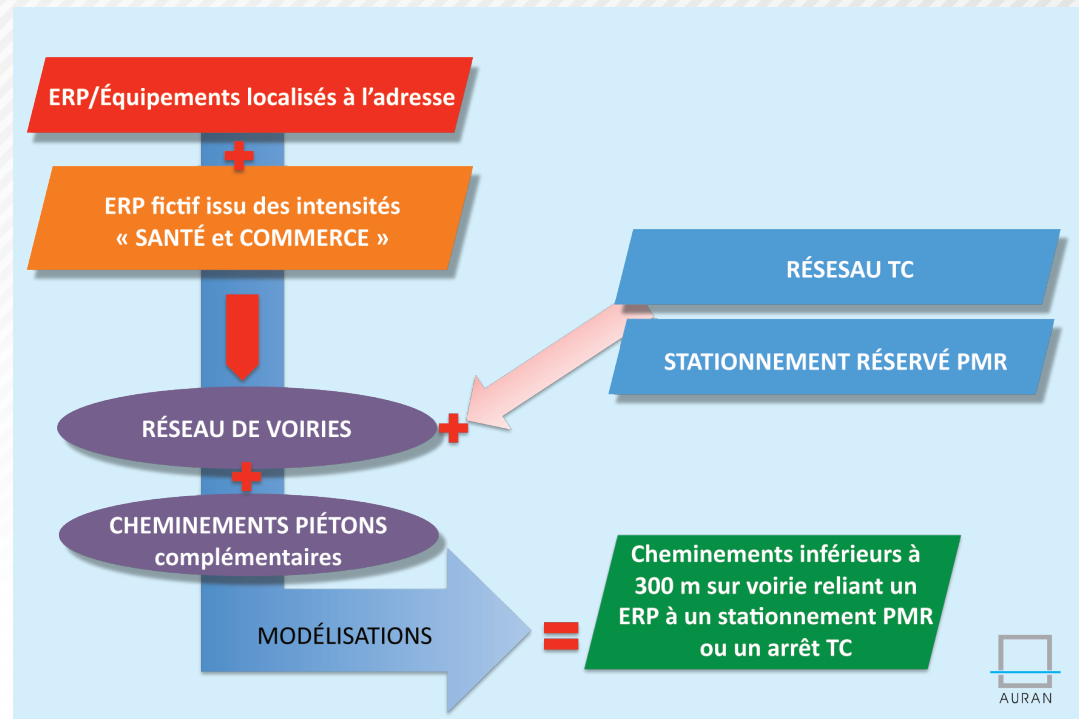


Schéma de la méthodologie : définition des Cheminements





## III.2/ IDENTIFICATION DES CHEMINEMENTS

### Principe de base de la définition d'un cheminement :

**Une origine** (une place de stationnement réservée PMR, un parking public ou arrêt de transports collectifs) et **une destination** (Équipement, Installation Ouverte au Public ou Établissement Recevant du Public), **un cheminement réel sur l'espace public** (voirie et cheminement piétons) de **moins de 300 mètres** permettant de relier l'origine et la destination.

La distance de cheminement de 300 m sur voirie a été retenue, par les associations d'usagers et Nantes Métropole, comme étant une distance raisonnable pouvant être parcourue par toute personne, quel que soit la nature de son handicap et/ou de la perte de mobilité / autonomie permanente ou temporaire.

### Les équipements et établissements recevant du public et la desserte via le réseau de transports collectifs

Pour identifier les cheminements «privilegiés» pour assurer la desserte des équipements et établissements recevant du public, une première modélisation a été réalisée afin de définir les cheminements possibles entre un ERP et un arrêt TC. Cette modélisation a été réalisée grâce à une application informatique développée spécifiquement pour cette occasion. Elle s'appuie sur le réseau de voiries auquel ont été ajoutées quelques continuités piétonnes identifiées et permet de calculer tous les itinéraires de moins de 300 mètres existants un arrêt de transports collectifs (TC) et un équipement / ERP (réel ou fictif).

### Les équipements et établissements recevant du public et la desserte via un stationnement PMR

Pour identifier les cheminements «privilegiés» pour assurer la desserte des équipements et établissements recevant du public, une deuxième modélisation a été réalisée afin de définir les cheminements possibles entre un ERP et une place de stationnement PMR.

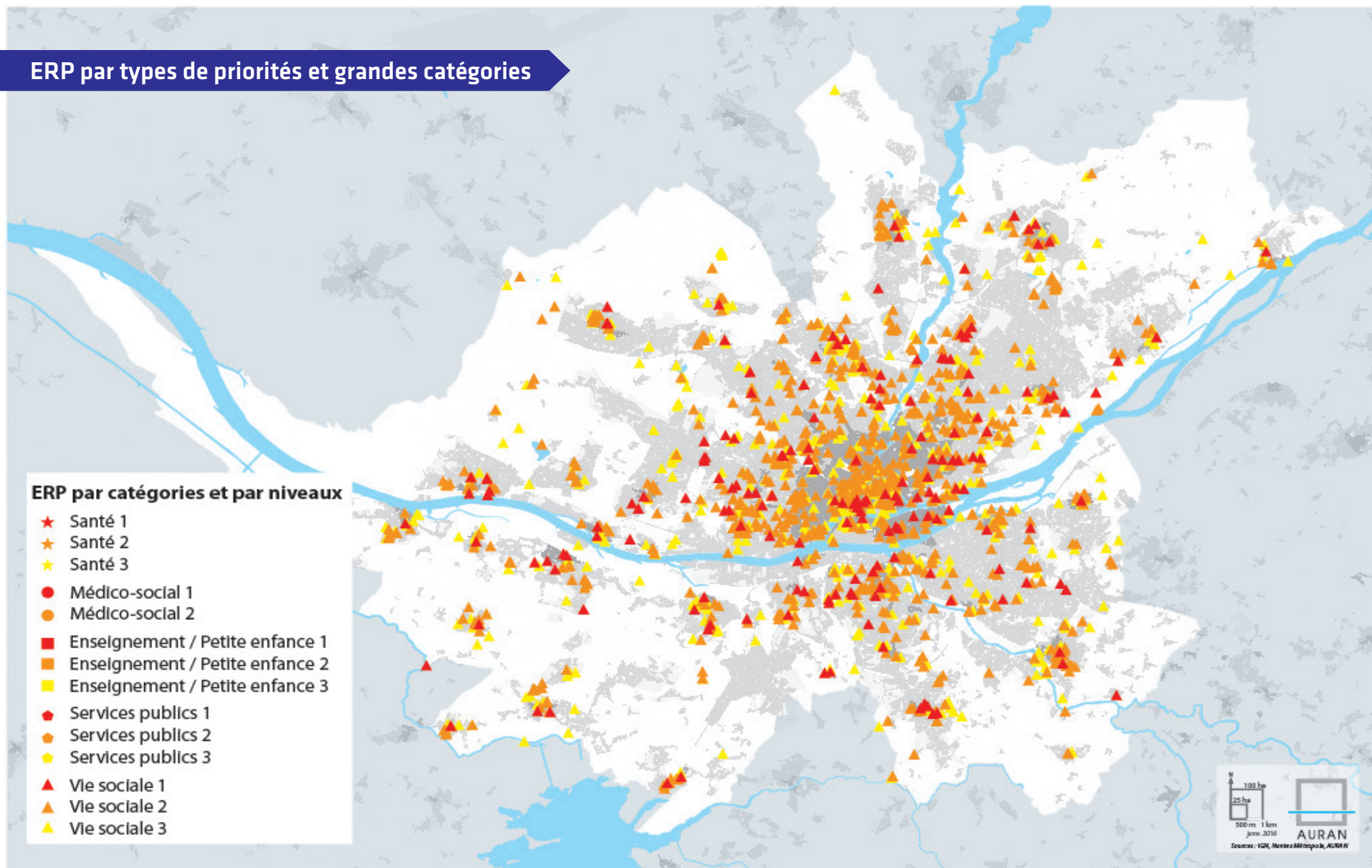
Comme la précédente, cette modélisation s'appuie donc sur le réseau

de voirie (auquel quelques continuités piétonnes identifiées ont été ajoutées) et une distance de cheminement de 300 mètres sur voirie.

Les 2 modélisations ont ensuite été compilées pour aboutir à une cartographie globale permettant l'identification de l'ensemble des cheminements permettant d'assurer la desserte d'un équipement.



## ERP par types de priorités et grandes catégories



# III.3/ PRIORISATION DES CHEMINEMENTS À PARTIR DE CELLE DES ERP

## La hiérarchisation des ERP

Les 3 139 équipements/établissements classés, dans un premier temps, selon les 5 catégories principales santé, médico-social, enseignement / petite enfance, services publics, et vie sociale...) et leur sous-catégories ont été priorisés.

Le classement retenu vise à privilégier, en terme de priorité, la quotidienneté plus que l'émblématique.

Suivant leur importance pour les personnes en situation de handicap, chaque entité a ainsi été priorisée selon 3 types en fonction du caractère prioritaire de l'établissement ou de l'équipement :

- Priorité 1 : «essentiel»
- Priorité 2 : «important»
- Priorité 3 : «complémentaire»

Catégorie	1	2	3	TOTAL
Enseignement	301	441	11	753
Médico-social	373	23	/	396
Santé	38	21	3	62
Services publics	160	112	82	354
Vie sociale	179	853	542	1 574
<b>TOTAL</b>	<b>1 051</b>	<b>1 450</b>	<b>638</b>	<b>3 139</b>

## Cheminevements issus de la modélisation

Les cheminevements identifiés précédemment sont priorisés en fonction du type et du nombre d'équipement/ERP desservis :

- Axes de priorité 1 (*violet*), ces cheminevements sont essentiels et desservent des ERP prioritaires et/ou des ERP en grands nombres,
- Axes de priorité 2 (*rouge*), ces cheminevements sont importants en raison des ERP qu'ils permettent de desservir,
- Axes de priorité 3 (*orange*), ces cheminevements desservent des ERP plus secondaires et/ou des ERP en moins grands nombres.

### Process de classification des équipements et ERP

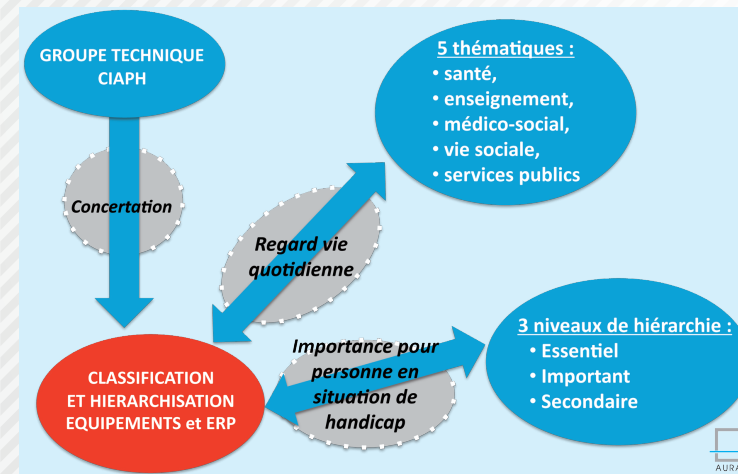
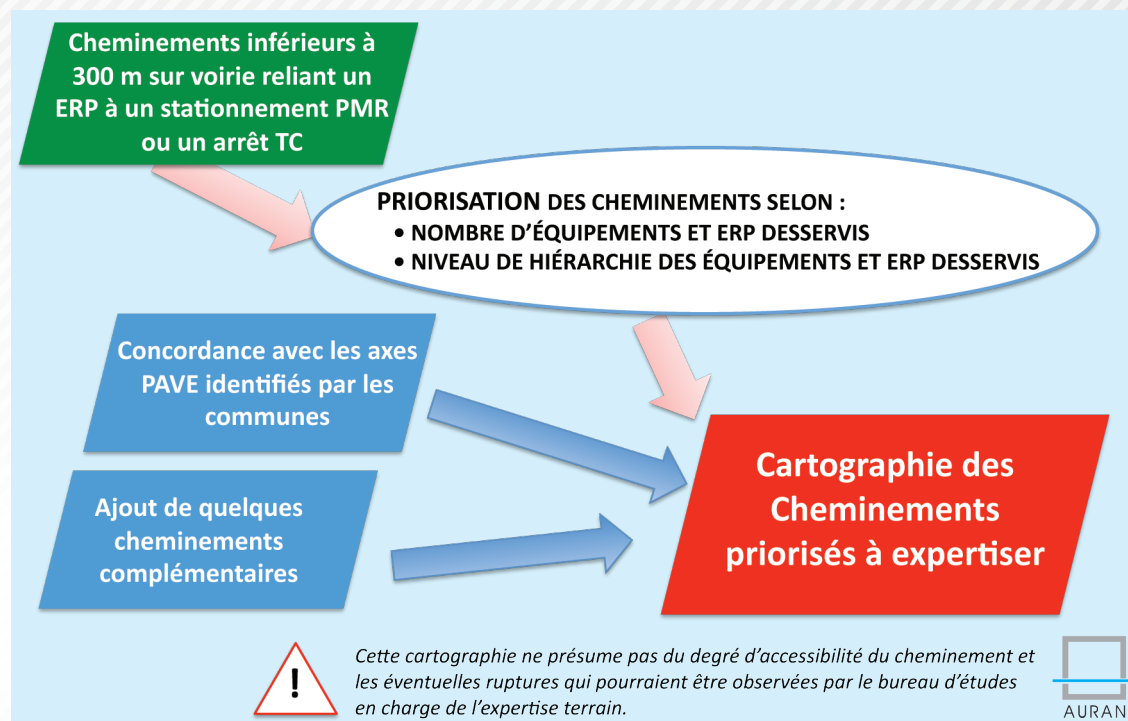


Schéma des résultats : les cheminements hiérarchisés à expertiser



# III.4/ PRODUCTION DES DONNÉES FINALES

## Compléments issus de la confrontation terrain avec les pôles et communes

Suite à la première modélisation réalisée à l'été 2015 et aux consultations effectuées auprès des pôles et des communes entre juillet et novembre 2015, certaines modifications, ajouts et compléments ont été intégrés afin de mieux prendre en compte les «réalités terrains».

## Compléments issus des axes PAVE

Les cheminements priorisés ont été superposés aux 116 km d'axes PAVE définis suite au diagnostic réalisé en 2007 sur l'ensemble des communes (PAVE adoptés ou non) ; afin d'observer le degré de corrélation.

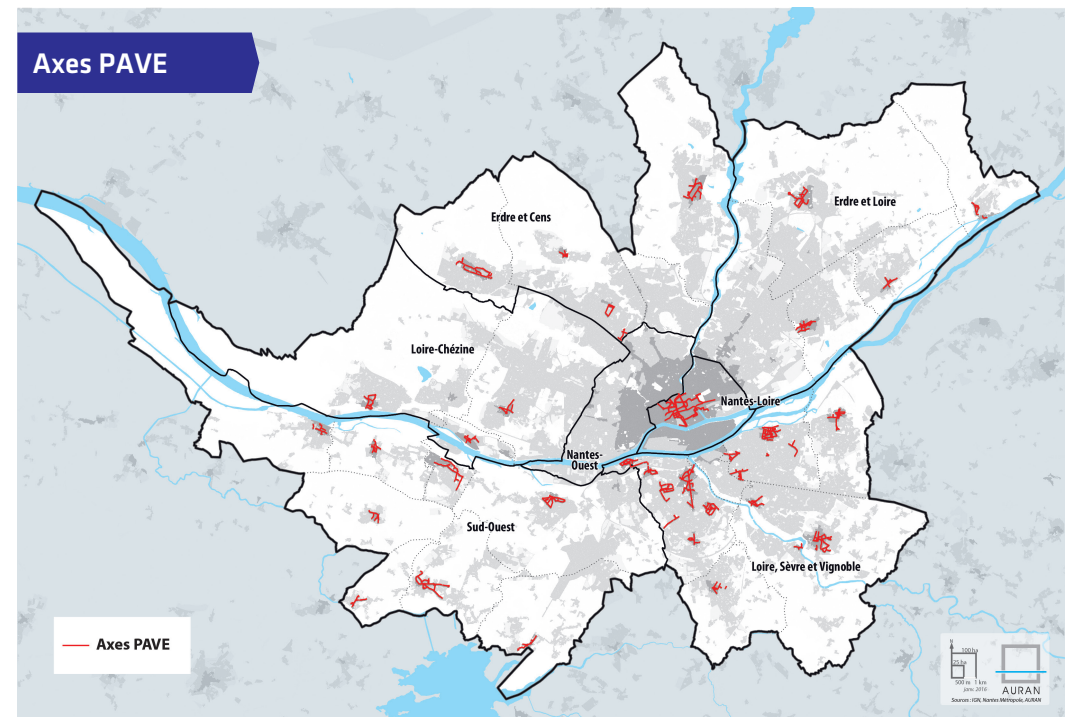
Globalement, la grande majorité des axes PAVE des communes sont inclus dans les cheminements identifiés et priorisés. Les linéaires d'axes PAVE hors cheminements identifiés permettent, le plus souvent, d'assurer des liaisons et cheminements au sein des centres-bourgs et centres-villes sur des distances plus longues que celle retenue dans le cadre de l'étude (300 m entre un ERP et un arrêt TC ou une place de stationnement PMR sur voirie ou espace public ou parking public). Ils donc ont été intégrés au linéaire des cheminements à expertiser.

## Autres cheminements complémentaires intégrés

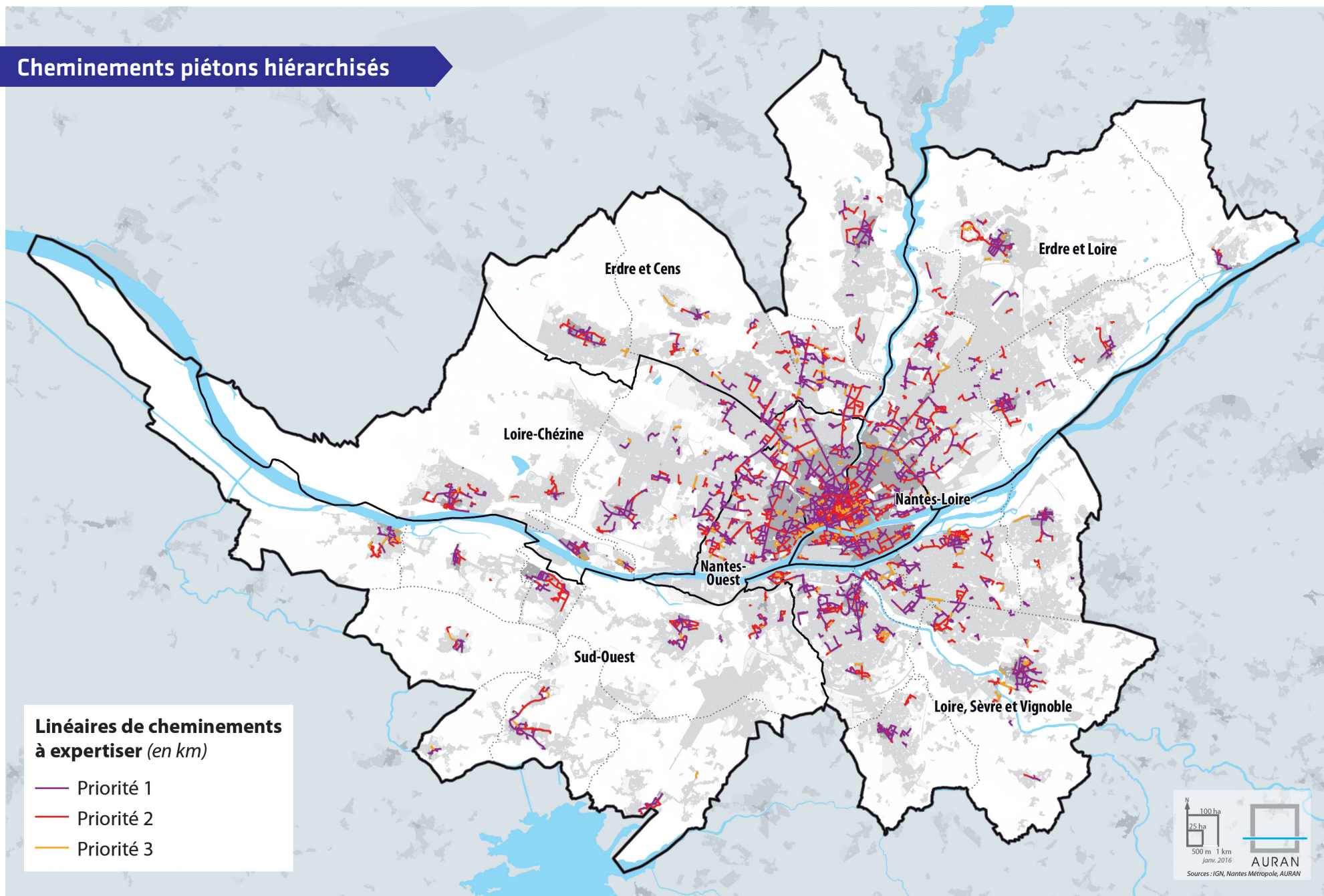
Suite à la nouvelle modélisation réalisée en fin d'année 2015 et intégrant les éventuels compléments issus des pôles et des communes ; un dernier travail de cohérence a été réalisé conjointement par la Direction de l'Espace Public de Nantes Métropole (DEP), la Mission Handicap / Accessibilité et l'AURAN. Ce travail a notamment permis d'ajouter au linéaire de voiries à expertiser, quelques axes reliant des continuités de cheminements entre elles.

La cartographie de la page suivante montre l'étendue des cheminements prioritaires à expertiser à l'échelle du territoire de Nantes Métropole.

PÔLES	Linéaires de cheminements à expertiser (en km) - 31/12/2015			
	TOTAL	dont PRIORITÉ 1	dont PRIORITÉ 2	dont PRIORITÉ 3
		violet	rouge	orange
Pôle Erdre et Cens	69,20	40,71	22,23	6,26
Pôle Erdre et Loire	83,18	49,47	28,43	5,28
Pôle Loire-Chézine	58,29	39,12	16,17	2,99
Pôle Loire Sèvre et Vignoble	117,00	73,89	33,08	10,03
Pôle Nantes-Loire	112,80	66,73	35,81	10,26
Pôle Nantes-Ouest	99,36	63,02	28,99	7,35
Pôle Sud-Ouest	48,56	27,09	18,21	3,26
<b>NANTES MÉTROPOLE</b>	<b>588,39</b>	<b>360,04</b>	<b>182,92</b>	<b>45,44</b>



## Cheminements piétons hiérarchisés



COMMUNES	Linéaires de cheminements à expertiser (en km) - 31/12/2015			
	TOTAL	dont PRIORITÉ 1	dont PRIORITÉ 2	dont PRIORITÉ 3
		violet	rouge	orange
Basse-Goulaine	7,43	5,30	1,52	0,61
Bouaye	9,83	5,73	3,42	0,68
Bouguenais	13,39	7,95	5,12	0,31
Brains	2,57	1,57	0,57	0,43
Carquefou	14,96	8,66	4,89	1,41
Couëron	14,12	7,55	6,26	0,31
Indre	7,02	4,99	0,92	1,10
La Chapelle-sur-Erdre	12,11	8,22	3,77	0,12
La Montagne	8,88	3,99	4,89	/
Le Pellerin	6,94	3,12	2,43	1,39
Les Sorinières	6,86	5,67	1,18	/
Mauves-sur-Loire	2,19	1,82	0,31	0,07
Nantes	302,99	183,96	93,34	25,69
Orvault	20,81	11,29	7,03	2,49
Rezé	39,48	25,85	11,35	2,28
Saint-Aignan-Grand Lieu	3,12	1,95	0,93	0,25
Saint-Herblain	36,77	26,21	8,97	1,59
Saint-Jean-de-Boiseau	2,74	1,91	0,82	/
Saint-Léger-les-Vignes	1,09	0,87	0,02	0,20
Saint-Sébastien-sur-Loire	26,50	14,43	10,09	1,98
Sainte-Luce-sur-Loire	11,86	7,82	3,39	0,65
Sautron	8,10	4,59	2,97	0,53
Thouaré-sur-Loire	4,64	2,51	1,99	0,14
Vertou	23,99	14,06	6,72	3,21
<b>NANTES MÉTROPOLE</b>	<b>588,39</b>	<b>360,04</b>	<b>182,92</b>	<b>45,44</b>

QUARTIERS NANTAIS	Linéaires de cheminements à expertiser (en km) - 31/12/2015			
	TOTAL	dont PRIORITÉ 1	dont PRIORITÉ 2	dont PRIORITÉ 3
		violet	rouge	orange
Q1 - Centre Ville	54,00	32,59	15,50	5,91
Q2 - Bellevue - Chantenay - Sainte Anne	26,70	14,48	9,92	2,30
Q3 - Dervallières - Zola	26,45	16,07	8,43	1,94
Q4 - Hauts Pavés - Saint Félix	30,18	22,94	6,06	1,17
Q5 - Malakoff - Saint-Donatien	32,46	19,92	10,48	2,06
Q6 - Ile de Nantes	27,38	14,82	10,27	2,30
Q7 - Breil - Barberie	15,52	9,06	4,54	1,92
Q8 - Nantes Nord	28,25	16,61	8,53	3,11
Q9 - Nantes Erdre	23,91	13,38	8,60	1,92
Q10 - Doulon - Bottière	25,40	15,51	8,79	1,10
Q11 - Nantes Sud	12,75	8,58	2,22	1,95
<b>NANTES</b>	<b>302,99</b>	<b>183,96</b>	<b>93,34</b>	<b>25,69</b>

## Les cheminements permettent une desserte de la majorité des équipements / ERP et des principaux secteurs commerciaux et de santé.

Les cheminements identifiés, et à expertiser, permettent d'assurer la desserte de 90 % des 3139 équipements et ERP présents sur le territoire de Nantes Métropole et des principaux secteurs de forte intensité de commerces ou de santé.

75% des 3139 équipements / ERP sont desservis par un cheminement de moins de 300 mètres depuis un arrêt de transports collectifs (71% si l'on considère seulement les arrêts du réseau SEMITAN identifiés comme accessibles ou compatibles) ; 78% depuis un stationnement réservé PMR

Des disparités territoriales existent : 17 % des équipements / ERP du pôle Erdre et Loire ne peuvent être desservis par un cheminement de moins de 300 mètres depuis un arrêt TC ou un stationnement réservé PMR, 2% seulement sur le pôle Nantes-Loire.

Des disparités existent également dans types d'ERP desservis : 98% des 354 équipements / ERP «services publics» sont liés à un cheminement de moins de 300 mètres, 93% des 753 ERP «Enseignements», 85% des 1574 ERP «Vie sociale».





# Liste des sigles

**Ad'AP** / Agenda d'Accessibilité Programmée

**AOT** / Autorité Organisatrice des Transports

**AURAN** / Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

**CIA** / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

**CCAPH** / Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

**CIAPH** / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

**CMAU** / Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle

**CNAU** / Conseil Nantais pour l'Accessibilité Universelle

**EPCI** / Établissement Public de Coopération Intercommunale

**ERP** / Établissement Recevant du Public

**ESAT** / Établissement et Service d'Aide par le Travail

**GAU24** / Groupe Accessibilité Universelle 24

**IME** / Institut Médico-Éducatif

**IOP** / Installations Ouvertes au Public

**PADD** / Plan d'Aménagement et de développement Durables

**PAVE** / Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

**PCDD** / Plan Communal de Déplacements Doux

**PEM** / Pôle d'Échanges Multimodal

**PLUi** / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

**PLUm** / Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

**PDU** / Plan de Déplacements Urbains

**PMR** / Personne à Mobilité Réduite

**P+R** / Parc Relais

**SDA** / Schéma Directeur d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics

**SDATC** / Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports collectifs

**SDAP-TC** / Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée

**SEMITAN** / Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

**SIG** / Système d'Information Géographique



# ANNEXES

04

## Liste des annexes du document :

---

### **Classification des ERP**

- Tableau de synthèse par pôle
- Tableaux de synthèse par commune

### **Les ERP et équipements et leur desserte par le réseau de transports collectifs :**

- ERP et équipements à moins de 300 m d'un arrêt TC
- ERP et équipements à moins de 300 m d'un arrêt TC accessible ou compatible

### **Les ERP et équipements et leur desserte par un stationnement réservé PMR :**

- ERP et équipements à moins de 300 m d'un stationnement réservé PMR

### **Les ERP et équipements et leur desserte : synthèse par pôle**

## Classification des ERP par pôle

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	NOMBRE EQUIPEMENTS ET ERP							
		NANTES METROPOLE	PÔLE						SUD-OUEST
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE	NANTES-OUEST	
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>301</b>	38	41	44	53	30	66	29
	2	<b>441</b>	67	72	41	69	88	74	30
	3	<b>11</b>	6	1			3	1	
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>753</b>	111	114	85	122	121	141	59
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>373</b>	44	66	32	87	56	66	22
	2	<b>23</b>	5	3	1	6	5	3	
		<b>396</b>	49	69	33	93	61	69	22
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>396</b>	49	69	33	93	61	69	22
<b>SANTE</b>	1	<b>38</b>	2	4	5	4	10	10	3
	2	<b>21</b>	2	2	1	7	3	4	2
	3	<b>3</b>					3		
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>62</b>	4	6	6	11	16	14	5
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>160</b>	24	24	20	27	25	18	22
	2	<b>112</b>	12	13	13	20	28	18	8
	3	<b>82</b>	3	6	1	3	50	18	1
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>354</b>	39	43	34	50	103	54	31
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>179</b>	20	33	24	32	31	14	25
	2	<b>853</b>	117	140	77	166	119	146	88
	3	<b>542</b>	89	90	58	98	64	64	79
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>1574</b>	226	263	159	296	214	224	192
	1	<b>1051</b>	128	168	125	203	152	174	101
	2	<b>1450</b>	203	230	133	268	243	245	128
	3	<b>638</b>	98	97	59	101	120	83	80
<b>TOTAL</b>		<b>3139</b>	<b>429</b>	<b>495</b>	<b>317</b>	<b>572</b>	<b>515</b>	<b>502</b>	<b>309</b>

## Classification des ERP par commune

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	Rappel Nantes Métropole	COMMUNE											
			BASSE GOULAINE	BOUAYE	BOUGUENAIS	BRAINS	CARQUEFOU	COUERON	INDRE	LA CHAPELLE SUR ERDRE	LA MONTAGNE	LE PELLERIN	LES SORINIERES	MAUVES SUR LOIRE
ENSEIGNEMENT	1	301	2	7	7	3	9	6	3	11	4	4	4	1
	2	441	6	2	14		8	14	4	6	5	3	1	3
	3	11												
TOTAL ENSEIGNEMENT		753	8	9	21	3	17	20	7	17	9	7	5	4
MEDICO-SOCIAL	1	373	6	5	6		11	5	1	13	5	3	5	1
	2	23	1											
	3													
TOTAL MEDICO-SOCIAL		396	7	5	6		11	5	1	13	5	3	5	1
SANTE	1	38		1	1		1				1			
	2	21			1		1					1		
	3	3												
TOTAL SANTE		62		1	2		2			1	1			
SERVICES PUBLICS	1	160	3	4	4	3	3	6	2	6	3	3	3	3
	2	112	2	3	3		3	4	1	2	1	1	1	
	3	82			1		1							
TOTAL SERVICES PUBLICS		354	5	7	8	3	7	10	3	8	4	4	4	3
VIE SOCIALE	1	179	3	2	11	2	6	4	3	4	4	1	4	1
	2	853	20	10	32	7	21	25	8	29	11	9	20	5
	3	542	11	12	23	7	24	14	9	18	5	15	12	3
TOTAL VIE SOCIALE		1574	34	24	66	16	51	43	20	51	20	25	36	9
	1	1051	14	19	29	8	30	21	9	34	17	11	16	6
	2	1450	29	15	50	7	33	43	13	37	17	14	22	8
	3	638	11	12	24	7	25	14	9	18	5	15	12	3
TOTAL		3139	54	46	103	22	88	78	31	89	39	40	50	17

## Classification des ERP par commune

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	Rappel Nantes Métropole	COMMUNE												
			NANTES	ORVAULT	REZE	SAIN AIGNAN GRANDLIEU	SAIN JEAN DE BOISEAU	SAIN LEGER LES VIGNES	SAINTE LUCE SUR LOIRE	SAUTRON	SAIN HERBLAIN	SAIN JEAN DE BOISEAU	SAIN SEBASTIEN SUR LOIRE	THOUARE SUR LOIRE	VERTOU
ENSEIGNEMENT	1	301	136	11	16	2		2	6	4	35		15	1	12
	2	441	274	15	26	1	4	1	6	2	23		11	6	6
	3	11	11												
TOTAL ENSEIGNEMENT		753	421	26	42	3	4	3	12	6	58		26	7	18
MEDICO-SOCIAL	1	373	201	11	21		1		3	4	26	2	15	5	23
	2	23	13	2	1					1	1		2		2
	3														
TOTAL MEDICO-SOCIAL		396	214	13	22		1		3	5	27	2	17	5	25
SANTE	1	38	24		1				1	2	5				1
	2	21	11	1							1		2		3
	3	3	3												
TOTAL SANTE		62	38	1	1			1	2	6		2		4	
SERVICES PUBLICS	1	160	65	7	7	2	2	1	3	3	12		6	4	5
	2	112	60	2	8				2	2	8		5		4
	3	82	77	1	1						1				
TOTAL SERVICES PUBLICS		354	202	10	16	2	2	1	5	5	21		11	4	9
VIE SOCIALE	1	179	75	5	13	2	2	1	5	3	17		5	2	4
	2	853	409	33	46	8	5	6	17	17	45		26	8	36
	3	542	207	27	29	5	8	4	11	15	35		15	7	26
TOTAL VIE SOCIALE		1574	691	65	88	15	15	11	33	35	97		46	17	66
	1	1051	501	34	58	6	5	4	18	16	95	2	41	12	45
	2	1450	767	53	81	9	9	7	25	22	78	0	46	14	51
	3	638	298	28	30	5	8	4	11	15	36	0	15	7	26
TOTAL		3139	1566	115	169	20	22	15	54	53	209	2	102	33	122

## Les ERP et équipements et leur desserte par le réseau de transports collectifs

ERP avec un cheminement sur voirie, vers ou depuis un arrêt TC, inférieur à 300 mètres

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	NOMBRE EQUIPEMENTS ET ERP							
		NANTES METROPOLE	PÔLE						
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE	NANTES-OUEST	SUD-OUEST
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>244</b>	30	36	35	49	28	50	16
	2	<b>356</b>	54	60	33	55	78	60	16
	3	<b>8</b>	3	1			3	1	
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>608</b>	<b>87</b>	<b>97</b>	<b>68</b>	<b>104</b>	<b>109</b>	<b>111</b>	<b>32</b>
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>313</b>	38	55	27	66	53	61	13
	2	<b>18</b>	5	3	1	1	5	3	
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>331</b>	<b>43</b>	<b>58</b>	<b>28</b>	<b>67</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>13</b>
<b>SANTE</b>	1	<b>33</b>	2	3	5	4	9	9	1
	2	<b>18</b>	2	2	1	4	3	4	2
	3	<b>2</b>					2		
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>53</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>3</b>
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>142</b>	21	22	18	23	25	16	17
	2	<b>100</b>	12	13	11	19	23	17	5
	3	<b>69</b>	2	5		2	43	16	1
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>311</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>29</b>	<b>44</b>	<b>91</b>	<b>49</b>	<b>23</b>
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>119</b>	14	24	13	23	27	9	9
	2	<b>612</b>	84	98	50	115	107	108	50
	3	<b>332</b>	56	50	31	58	57	43	37
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>1063</b>	<b>154</b>	<b>172</b>	<b>94</b>	<b>196</b>	<b>191</b>	<b>160</b>	<b>96</b>
	1	<b>851</b>	105	140	98	165	142	145	56
	2	<b>1104</b>	157	176	96	194	216	192	73
	3	<b>411</b>	61	56	31	60	105	60	38
<b>TOTAL</b>		<b>2366</b>	<b>323</b>	<b>372</b>	<b>225</b>	<b>419</b>	<b>463</b>	<b>397</b>	<b>167</b>



TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	POURCENTAGE D'EQUIPEMENTS ET ERP AVEC DESSERTTE TC							
		NANTES METROPOLE	PÔLE						
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE	NANTES-OUEST	SUD-OUEST
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>81%</b>	79%	88%	80%	92%	93%	76%	55%
	2	<b>81%</b>	81%	83%	80%	80%	89%	81%	53%
	3	<b>73%</b>	50%	100%			100%	100%	
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>81%</b>	<b>78%</b>	<b>85%</b>	<b>80%</b>	<b>85%</b>	<b>90%</b>	<b>79%</b>	<b>54%</b>
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>84%</b>	86%	83%	84%	76%	95%	92%	59%
	2	<b>78%</b>	100%	100%	100%	17%	100%	100%	
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>84%</b>	<b>88%</b>	<b>84%</b>	<b>85%</b>	<b>72%</b>	<b>95%</b>	<b>93%</b>	<b>59%</b>
<b>SANTE</b>	1	<b>87%</b>	100%	75%	100%	100%	90%	90%	33%
	2	<b>86%</b>	100%	100%	100%	57%	100%	100%	100%
	3	<b>67%</b>					67%		
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>85%</b>	<b>100%</b>	<b>83%</b>	<b>100%</b>	<b>73%</b>	<b>88%</b>	<b>93%</b>	<b>60%</b>
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>89%</b>	88%	92%	90%	85%	100%	89%	77%
	2	<b>89%</b>	100%	100%	85%	95%	82%	94%	63%
	3	<b>84%</b>	67%	83%	0%	67%	86%	89%	100%
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>88%</b>	<b>90%</b>	<b>93%</b>	<b>85%</b>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>91%</b>	<b>74%</b>
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>66%</b>	70%	73%	54%	72%	87%	64%	36%
	2	<b>72%</b>	72%	70%	65%	69%	90%	74%	57%
	3	<b>61%</b>	63%	56%	53%	59%	89%	67%	47%
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>68%</b>	<b>68%</b>	<b>65%</b>	<b>59%</b>	<b>66%</b>	<b>89%</b>	<b>71%</b>	<b>50%</b>
	1	<b>81%</b>	82%	83%	78%	81%	93%	83%	55%
	2	<b>76%</b>	77%	77%	72%	72%	89%	78%	57%
	3	<b>64%</b>	62%	58%	53%	59%	88%	72%	48%
<b>TOTAL</b>		<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>71%</b>	<b>73%</b>	<b>90%</b>	<b>79%</b>	<b>54%</b>

## Les ERP et équipements et leur desserte par le réseau de transports collectifs

ERP avec un cheminement sur voirie, vers ou depuis un arrêt TC accessible ou compatible, inférieur à 300 mètres

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	NOMBRE EQUIPEMENTS ET ERP							
		NANTES METROPOLE	PÔLE						
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE	NANTES-OUEST	SUD-OUEST
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>231</b>	30	33	32	47	28	45	16
	2	<b>346</b>	52	58	33	53	76	58	16
	3	<b>8</b>	3	1			3	1	
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>585</b>	85	92	65	100	107	104	32
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>283</b>	38	47	21	61	49	56	11
	2	<b>15</b>	5	2	1	1	3	3	
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>298</b>	43	49	22	62	52	59	11
<b>SANTE</b>	1	<b>33</b>	2	3	5	4	9	9	1
	2	<b>18</b>	2	2	1	4	3	4	2
	3	<b>2</b>					2		
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>53</b>	4	5	6	8	14	13	3
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>137</b>	21	19	18	23	25	15	16
	2	<b>98</b>	12	13	11	18	22	17	5
	3	<b>68</b>	2	5		2	43	15	1
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>303</b>	35	37	29	43	90	47	22
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>112</b>	14	22	13	21	26	7	9
	2	<b>584</b>	83	89	48	111	106	98	49
	3	<b>304</b>	52	44	28	51	57	39	33
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>1000</b>	149	155	89	183	189	144	91
	1	<b>796</b>	105	124	89	156	137	132	53
	2	<b>1061</b>	154	164	94	187	210	180	72
	3	<b>382</b>	57	50	28	53	105	55	34
<b>TOTAL</b>		<b>2239</b>	<b>316</b>	<b>338</b>	<b>211</b>	<b>396</b>	<b>452</b>	<b>367</b>	<b>159</b>

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	POURCENTAGE D'EQUIPEMENTS ET ERP AVEC DESSERTE TC ACCESSIBLE OU COMPATIBLE								
		NANTES METROPOLE	PÔLE						NANTES-OUEST	SUD-OUEST
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE			
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>77%</b>	79%	80%	73%	89%	93%	68%	55%	
	2	<b>78%</b>	78%	81%	80%	77%	86%	78%	53%	
	3	<b>73%</b>	50%	100%			100%	100%		
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>78%</b>	77%	81%	76%	82%	88%	74%	54%	
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>76%</b>	86%	71%	66%	70%	88%	85%	50%	
	2	<b>65%</b>	100%	67%	100%	17%	60%	100%		
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>75%</b>	88%	71%	67%	67%	85%	86%	50%	
<b>SANTE</b>	1	<b>87%</b>	100%	75%	100%	100%	90%	90%	33%	
	2	<b>86%</b>	100%	100%	100%	57%	100%	100%	100%	
	3	<b>67%</b>					67%			
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>85%</b>	100%	83%	100%	73%	88%	93%	60%	
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>86%</b>	88%	79%	90%	85%	100%	83%	73%	
	2	<b>88%</b>	100%	100%	85%	90%	79%	94%	63%	
	3	<b>83%</b>	67%	83%	0%	67%	86%	83%	100%	
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>86%</b>	90%	86%	85%	86%	87%	87%	71%	
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>63%</b>	70%	67%	54%	66%	84%	50%	36%	
	2	<b>68%</b>	71%	64%	62%	67%	89%	67%	56%	
	3	<b>56%</b>	58%	49%	48%	52%	89%	61%	42%	
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>64%</b>	66%	59%	56%	62%	88%	64%	47%	
	1	<b>76%</b>	82%	74%	71%	77%	90%	76%	52%	
	2	<b>73%</b>	76%	71%	71%	70%	86%	73%	56%	
	3	<b>60%</b>	58%	52%	47%	52%	88%	66%	43%	
<b>TOTAL</b>		<b>71%</b>	<b>74%</b>	<b>68%</b>	<b>67%</b>	<b>69%</b>	<b>88%</b>	<b>73%</b>	<b>51%</b>	

## **Les ERP et équipements et leur desserte par un stationnement réservé PMR**

---

ERP avec cheminement sur voirie, depuis ou vers un stationnement PMR (sur voirie ou espace public) inférieur à 300 mètres

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	NOMBRE EQUIPEMENTS ET ERP							
		NANTES METROPOLE	PÔLE						
			ERDRE ET CENS	ERDRE ET LOIRE	LOIRE-CHEZINE	LOIRE, SEVRE ET VIGNOBLE	NANTES-LOIRE	NANTES-OUEST	SUD-OUEST
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	<b>249</b>	32	26	34	49	28	54	26
	2	<b>363</b>	54	42	34	62	81	65	25
	3	<b>6</b>	3				2	1	
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>618</b>	89	68	68	111	111	120	51
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	<b>277</b>	34	32	25	62	50	61	13
	2	<b>12</b>	3		1	2	3	3	
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>289</b>	37	32	26	64	53	64	13
<b>SANTE</b>	1	<b>24</b>	2	3	2	2	7	6	2
	2	<b>13</b>	1		1	4	3	2	2
	3	<b>2</b>					2		
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>39</b>	3	3	3	6	12	8	4
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	<b>151</b>	23	20	19	27	25	16	21
	2	<b>101</b>	11	9	11	18	27	18	7
	3	<b>71</b>	1	1	1	3	49	16	
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>323</b>	35	30	31	48	101	50	28
<b>VIE SOCIALE</b>	1	<b>137</b>	15	22	21	27	26	11	15
	2	<b>683</b>	91	84	57	133	111	132	75
	3	<b>352</b>	57	38	32	70	59	52	44
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>1172</b>	163	144	110	230	196	195	134
	1	838	106	103	101	167	136	148	77
	2	1172	160	135	104	219	225	220	109
	3	431	61	39	33	73	112	69	44
<b>TOTAL</b>		<b>2441</b>	<b>327</b>	<b>277</b>	<b>238</b>	<b>459</b>	<b>473</b>	<b>437</b>	<b>230</b>

## Les ERP et équipements et leur desserte - Synthèse par Pôle

La desserte des 309 ERP et équipements - Pôle SUD-OUEST (*cheminements inférieurs à 300 mètres*)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
ENSEIGNEMENT	1	12	1	2		14	1	29
	2	11	3	2		14	3	30
	3							
TOTAL ENSEIGNEMENT		23	4	4	0	28	4	59
MEDICO-SOCIAL	1	3	7	2	1	9	6	22
	2							
TOTAL MEDICO-SOCIAL		3	7	2	1	9	6	22
SANTE	1	1	1			1	1	3
	2					2		2
	3							
TOTAL SANTE		1	1	0	0	3	1	5
SERVICES PUBLICS	1	5		1	1	15		22
	2	3		1		4		8
	3			1				1
TOTAL SERVICES PUBLICS		8	0	3	1	19	0	31
VIE SOCIALE	1	7	9	1		8	9	25
	2	28	11	3	1	46	10	88
	3	16	30	5		28	26	79
TOTAL VIE SOCIALE		51	50	9	1	82	45	192
	1	28	18	6	2	47	17	101
	2	42	14	6	1	66	13	128
	3	16	30	6	0	28	26	80
<b>TOTAL</b>		<b>86</b>	<b>62</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>141</b>	<b>56</b>	<b>309</b>

La desserte des 502 ERP et équipements - Pôle NANTES-OUEST (cheminements inférieurs à 300 mètres)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	10	6	6	5	39	6	66
	2	11	4	5	1	53	3	74
	3					1		1
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		21	10	11	6	93	9	141
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	3	2	3	5	53	2	66
	2					3		3
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		3	2	3	5	56	2	69
<b>SANTE</b>	1		1	3		6	1	10
	2			2		2		4
	3							
<b>TOTAL SANTE</b>		0	1	5	0	8	1	14
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	2		2	1	13		18
	2	1				17		18
	3	1	1	1	1	14	1	18
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		4	1	3	2	44	1	54
<b>VIE SOCIALE</b>	1	3	3		1	7	2	14
	2	34	5	9	9	89	4	146
	3	11	10	2	4	37	10	64
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		48	18	11	14	133	16	224
	1	18	12	14	12	118	11	174
	2	46	9	16	10	164	7	245
	3	12	11	3	5	52	11	83
<b>TOTAL</b>		<b>76</b>	<b>32</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>502</b>

## Les ERP et équipements et leur desserte - Synthèse par Pôle

La desserte des 515 ERP et équipements - Pôle NANTES-LOIRE (*cheminements inférieurs à 300 mètres*)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
ENSEIGNEMENT	1		2			28	2	30
	2	9	3	4		72	1	88
	3			1		2		3
TOTAL ENSEIGNEMENT		9	5	5	0	102	3	121
MEDICO-SOCIAL	1	3	1	5	3	44		56
	2		2			3		5
TOTAL MEDICO-SOCIAL		3	3	5	3	47	0	61
SANTE	1	1		3		6		10
	2					3		3
	3	1		1		1		3
TOTAL SANTE		2	0	4	0	10	0	16
SERVICES PUBLICS	1					25		25
	2	5		1	1	21		28
	3	7		1		42		50
TOTAL SERVICES PUBLICS		12	0	2	1	88	0	103
VIE SOCIALE	1	3	1	4	1	22	1	31
	2	8	4	4	1	102	4	119
	3	6	1	4		53	1	64
TOTAL VIE SOCIALE		17	6	12	2	177	6	214
	1	7	4	12	4	125	3	152
	2	22	9	9	2	201	5	243
	3	14	1	7	0	98	1	120
<b>TOTAL</b>		<b>43</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>424</b>	<b>9</b>	<b>515</b>



La desserte des 572 ERP et équipements - Pôle LOIRE-SÈVRE et VIGNOLE (*cheminements inférieurs à 300 mètres*)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	3	2	2	1	45	1	53
	2	10	4	3	2	50	4	69
	3							
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		13	6	5	3	95	5	122
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	10	12	13	4	48	11	87
	2	1	4			1	4	6
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		11	16	13	4	49	15	93
<b>SANTE</b>	1			2		2		4
	2	1	2	1		3	2	7
	3							
<b>TOTAL SANTE</b>		1	2	3	0	5	2	11
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	4				23		27
	2	1	1	1		17		20
	3	1				2		3
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		6	1	1	0	42	0	50
<b>VIE SOCIALE</b>	1	5	4	1	2	20	4	32
	2	29	24	9	2	102	22	166
	3	20	23	5	4	46	20	98
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		54	51	15	8	168	46	296
	1	22	18	18	7	138	16	203
	2	42	35	14	4	173	32	268
	3	21	23	5	4	48	20	101
<b>TOTAL</b>		<b>85</b>	<b>76</b>	<b>37</b>	<b>15</b>	<b>359</b>	<b>68</b>	<b>572</b>

## Les ERP et équipements et leur desserte - Synthèse par Pôle

### La desserte des 317 ERP et équipements - Pôle LOIRE-CHÉZINE (cheminements inférieurs à 300 mètres)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
ENSEIGNEMENT	1	4	8	2		30	5	44
	2	4	4	3		30	4	41
	3							
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		8	12	5	0	60	9	85
MEDICO-SOCIAL	1	3	4	3	4	18	2	32
	2					1		1
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		3	4	3	4	19	2	33
SANTE	1			3		2		5
	2					1		1
	3							
<b>TOTAL SANTE</b>		0	0	3	0	3	0	6
SERVICES PUBLICS	1	1	1			18	1	20
	2	1	1	1		10	1	13
	3	1						1
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		3	2	1	0	28	2	34
VIE SOCIALE	1	9	2	1		12	2	24
	2	15	13	7	1	41	12	77
	3	8	20	6	2	22	19	58
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		32	35	14	3	75	33	159
	1	17	15	9	4	80	10	125
	2	20	18	11	1	83	17	133
	3	9	20	6	2	22	19	59
<b>TOTAL</b>		<b>46</b>	<b>53</b>	<b>26</b>	<b>7</b>	<b>185</b>	<b>46</b>	<b>317</b>

La desserte des 495 ERP et équipements - Pôle ERDRE et LOIRE (cheminements inférieurs à 300 mètres)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	1	4	11	3	22	4	41
	2	5	7	23	2	35	7	72
	3			1				1
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		6	11	35	5	57	11	114
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	1	13	21	5	26	10	66
	2		1	2				3
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		1	14	23	5	26	10	69
<b>SANTE</b>	1		1			3	1	4
	2			2				2
	3							
<b>TOTAL SANTE</b>		0	1	2	0	3	1	6
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	1	1	3	3	16	1	24
	2			4		9		13
	3		1	4		1	1	6
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		1	2	11	3	26	2	43
<b>VIE SOCIALE</b>	1	5	4	7	2	15	4	33
	2	18	26	30	7	59	24	140
	3	8	33	19	5	25	32	90
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		31	63	56	14	99	60	263
	1	8	23	42	13	82	20	168
	2	23	34	61	9	103	31	230
	3	8	34	24	5	26	33	97
<b>TOTAL</b>		<b>39</b>	<b>91</b>	<b>127</b>	<b>27</b>	<b>211</b>	<b>84</b>	<b>495</b>

## Les ERP et équipements et leur desserte - Synthèse par Pôle

La desserte des 429 ERP et équipements - Pôle ERDRE et CENS (cheminements inférieurs à 300 mètres)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTÉ SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVÉE PMR	DESSERTÉ TC SEULE		DESSERTÉ MIXTE		PAS DE DESSERTÉ	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	7	1	5		25	1	38
	2	6	8	5	1	47	7	67
	3		3			3	3	6
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		13	12	10	1	75	11	111
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	2	4	6		32	4	44
	2			2		3		5
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		2	4	8	0	35	4	49
<b>SANTE</b>	1					2		2
	2			1		1		2
	3							
<b>TOTAL SANTE</b>		0	0	1	0	3	0	4
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	2	1			21	1	24
	2			1		11		12
	3		1	1		1	1	3
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		2	2	2	0	33	2	39
<b>VIE SOCIALE</b>	1	4	2	3		11	2	20
	2	18	16	10		73	15	117
	3	15	22	10		42	18	89
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		37	40	23	0	126	35	226
	1	15	8	14	0	91	8	128
	2	24	24	19	1	135	22	203
	3	15	26	11	0	46	22	98
<b>TOTAL</b>		<b>54</b>	<b>58</b>	<b>44</b>	<b>1</b>	<b>272</b>	<b>52</b>	<b>429</b>

La desserte des 3 139 ERP et équipements - Ensemble des pôles de NANTES MÉTROPOLE (cheminements inférieurs à 300 mètres)

TYPOLOGIE ERP	CATÉGORIE	DESSERTE SEULEMENT PAR STATIONNEMENT PLACE RESERVEE PMR	DESSERTE TC SEULE		DESSERTE MIXTE		PAS DE DESSERTE	RAPPEL TOTAL ERP
			ARRET NON ACCESSIBLE	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE	ARRET NON ACCESSIBLE ET STATIONNEMENT PMR	ARRET ACCESSIBLE OU COMPATIBLE ET STATIONNEMENT PMR		
<b>ENSEIGNEMENT</b>	1	37	24	28	9	203	20	<b>301</b>
	2	56	33	45	6	301	29	<b>441</b>
	3		3	2		6	3	<b>11</b>
<b>TOTAL ENSEIGNEMENT</b>		<b>93</b>	<b>60</b>	<b>75</b>	<b>15</b>	<b>510</b>	<b>52</b>	<b>753</b>
<b>MEDICO-SOCIAL</b>	1	25	43	53	22	230	35	<b>373</b>
	2	1	7	4		11	4	<b>23</b>
<b>TOTAL MEDICO-SOCIAL</b>		<b>26</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>22</b>	<b>241</b>	<b>39</b>	<b>396</b>
<b>SANTE</b>	1	2	3	11		22	3	<b>38</b>
	2	1	2	6		12	2	<b>21</b>
	3	1		1		1		<b>3</b>
<b>TOTAL SANTE</b>		<b>4</b>	<b>5</b>	<b>18</b>		<b>35</b>	<b>5</b>	<b>62</b>
<b>SERVICES PUBLICS</b>	1	15	3	6	5	131	3	<b>160</b>
	2	11	2	9	1	89	1	<b>112</b>
	3	10	3	8	1	60	3	<b>82</b>
<b>TOTAL SERVICES PUBLICS</b>		<b>36</b>	<b>8</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>280</b>	<b>7</b>	<b>354</b>
<b>VIE SOCIALE</b>	1	36	25	17	6	95	24	<b>179</b>
	2	150	99	72	21	512	91	<b>853</b>
	3	84	139	51	15	253	126	<b>542</b>
<b>TOTAL VIE SOCIALE</b>		<b>270</b>	<b>263</b>	<b>140</b>	<b>42</b>	<b>860</b>	<b>241</b>	<b>1574</b>
	1	115	98	115	42	681	85	<b>1051</b>
	2	219	143	136	28	925	127	<b>1450</b>
	3	95	145	62	16	320	132	<b>638</b>
<b>TOTAL</b>		<b>429</b>	<b>386</b>	<b>313</b>	<b>86</b>	<b>1926</b>	<b>344</b>	<b>3139</b>

## Lien de téléchargement

---

- ✓ [http://www.auran.org/publications/sdav\\_nm](http://www.auran.org/publications/sdav_nm)
- Schéma directeur d'Accessibilité - (*Document PDF*)



## Autres liens utiles

---

- ✓ <http://www.nantesmetropole.fr/pratique/formalites/documents-de-references-relatifs-a-l-amenagement-de-l-espace-public-45462.kjsp>
- Charte d'aménagement et de gestion de l'espace public
- Guide des zones apaisées,
- Guide bus,
- Guide vélo,
- Guide de l'accessibilité piétons,
- ...
- ✓ <http://www.nantesmetropole.fr/pratique/handicap/>
- Accessibilité des ERP : Pose de rampe sur le domaine public
- Personnes en situation de handicap : le droit à la ville
- Rapports annuels d'accessibilité,
- ...
- ✓ <http://www.auran.org/>





Nantes Métropole  
2, cours du Champ de Mars  
44923 Nantes cedex 9  
Tel : 02 40 99 48 48  
Site internet : [www.nantesmetropole.fr](http://www.nantesmetropole.fr)



AURAN – Agence d’Urbanisme de la Région Nantaise  
2, cours du Champ de Mars - BP 60827  
44008 Nantes cedex 1  
Tel : 02 40 84 14 18  
Site internet : [www.auran.org](http://www.auran.org)