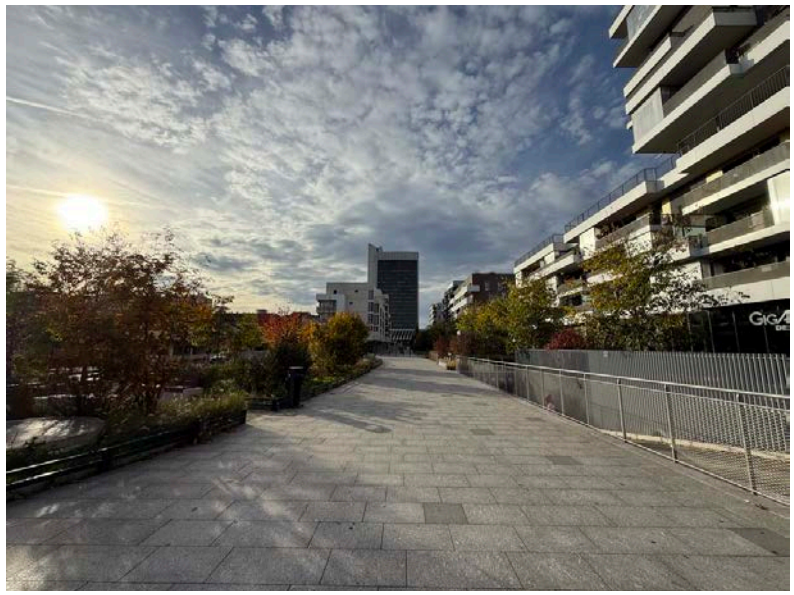
Gennevilliers
L'AUDACE D'UNE VILLE POPULAIRE

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la ville de Gennevilliers

Mise à jour du PAVE
Novembre 2026



Adera
Soutenir les acteurs de l'innovation

GéoNauvha

La Rochelle Université

LIENSs
Littoral ENvironnement et Sociétés

cnrs

AxeSIG

Sommaire

SOMMAIRE **3**

RENSEIGNEMENTS **5**

PREAMBULE **6**

INTRODUCTION **8**

1 – PERIMETRE ET METHODOLOGIE D'ETUDE **10**

1.1. PERIMETRE D'ETUDE 11
1.2. METHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNEES GEOLOCALISEES D'ACCESSIBILITE 12

2 – MISE A JOUR DES DONNEES D'ACCESSIBILITE DU PAVE **18**

2.1. NUMERISATION DU GRAPHE DE CHEMINEMENT 19
2.1.1. Un périmètre d'étude couvrant l'intégralité des trottoirs de la commune 19
2.1.2. Mise à jour du graphe de cheminements pour piétons 20
2.2. PRINCIPAUX RESULTATS 22
2.3. SYNTHESE DES OBSTACLES D'ACCESSIBILITE 24
2.3.1. Synthèse des obstacles d'accessibilité en fonction de leur nature 24
2.3.2. Analyse des circulations 25
2.3.3. Analyse des nœuds de cheminement 28
2.3.4. Analyse des traversées 30
2.3.5. Analyse du mobilier 32
2.3.6. Analyse du stationnement PMR 35
2.3.7. Analyse des escaliers 37
2.3.8. Analyse des rampes 39
2.3.9. Analyse des passages sélectifs 41
2.4. SYNTHESE DE L'ETAT DE L'ACCESSIBILITE PAR DEFICIENCE 43
2.4.1 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience auditive 46
2.4.2 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience cognitive 49
2.4.3 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience motrice 52
2.4.4 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience visuelle 55

3 – INDICATEURS DE L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS **58**

3.1. INDICE D'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE 59
3.2. INDICE D'ACCESSIBILITE DES QUARTIERS 60

4 – ENJEUX DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS **61**

4.1. AMENAGEMENT DES TRAVERSEES PIETONNES 62
4.2. POURSUIVRE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT ADAPTE 63
4.3. MOBILIERS URBAINS ENTRAVANT LA CIRCULATION DES PIETONS 64
4.4. COHABITATION ENTRE LES MOBILITES ACTIVES 65
4.5. REPERABILITE ET DETECTABILITE DES ESPACES 66
4.6. EXPLOITATION ET VALORISATION DES DONNEES GEOLOCALISEES D'ACCESSIBILITE 67

Renseignements

Mission : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
Mise à jour du PAVE en 2026

Maître d'ouvrage :
Mairie de Gennevilliers
177 Avenue Gabriel Péri
92230 Gennevilliers

Rapport élaboré en : Novembre 2026

Consultants :
David AMIAUD
Alexandre BERLAND
Christophe COSSON

Préambule

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour *« l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »* a créé l'obligation pour toutes collectivités d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (P.A.V.E). Le PAVE fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées, l'ensemble de la voirie et des espaces publics situés sur le territoire de la commune. Ces dispositions doivent être conformes aux prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007 pris en application du décret susvisé. Il doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents secteurs de la commune (cadre bâti, espaces et bâtiments publics, commerces...). Son élaboration doit être effectuée en concertation avec les acteurs locaux en particulier les associations implantées localement de personnes handicapées et de commerçants. Il est décliné au sein d'un plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement et précisant les conditions de réalisation. L'ensemble des aménagements proposés devra être conforme aux décrets 2006-1657 et 2006-1658 fixant notamment les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées repose sur :

- la prise en compte de tous les handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (visuels et auditifs), cognitifs et psychiques, et de toutes difficultés liées au déplacement.

- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

En outre, l'article 27 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilité crée de nouvelles dispositions légales en faveur de l'information pour les personnes en situation de handicap et, plus largement, pour les voyageurs. Ces dispositions obligent les collectivités locales et leurs regroupements à créer des bases de données sur l'accessibilité couvrant l'intégralité de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Les données brutes doivent permettre d'informer les voyageurs au travers d'applications numériques telles que les calculateurs d'itinéraires et plus précisément l'identification d'itinéraires accessibles au regard des situations de handicap.

Considérant la voirie et les espaces publics, le cadre légal impose aux collectivités locales et leurs regroupements de décrire l'accessibilité des itinéraires principaux dans les 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires.

Introduction

Gennevilliers est une commune située dans le département des Hauts-de-Seine, en région Île-de-France. Selon les chiffres de l'INSEE, la commune comptait 50 979 habitants en 2023. D'une superficie de 11,64 km^2. Gennevilliers a une densité de 4380 habitants au km^2.

La ville de Gennevilliers affiche une politique engagée en matière d'accessibilité de son territoire pour les personnes en situation de handicap. D'ailleurs, la commune a été précurseur en matière de diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics avec la réalisation d'un audit dès 2002, soit avant l'obligation de réalisation d'un PAVE inscrit dans la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour *« l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »*. Ce diagnostic fut réalisé sur un réseau d'itinéraires reliant les pôles générateurs de déplacements mais sans calcul d'un taux d'accessibilité.

En outre, la ville de Gennevilliers a élaboré un plan de mise en accessibilité de la voirie en 2007 sur les itinéraires prioritaires auditées en 2002 et principalement localisés dans la zone d'habitation de la commune. Le taux d'accessibilité sur ce périmètre était de 67,38%.

En 2013, la commune de Gennevilliers a révisé le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en réalisant un une analyse complète de l'accessibilité de toute la voirie et les espaces publics à l'échelle de la ville. Le taux d'accessibilité de l'intégralité des cheminements de la commune était de 65,06%

En 2018 la mise à jour du diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics de Gennevilliers a porté sur l'ensemble du secteur de la commune directement géré par les services techniques de la ville et qui regroupe la zone d'habitation et la zone d'activités. La zone portuaire au nord de Gennevilliers est donc exclue du périmètre d'étude.

En 2025, la commune de Gennevilliers a fait le choix de mettre à jour son PAVE tout en s'inscrivant dans le cadre réglementaire de la loi LOM.

Le diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics porte donc sur les quartiers suivants :

- Centre
- Fossé de l'Aumône
- Les Agnettes
- Les Chevrins - Cité-Jardin
- Les Grésillons
- Le Luth
- Le Village
- République
- Zone Industrielle

L'étude de la voirie et des espaces publics de Gennevilliers s'est déroulée de la façon suivante :

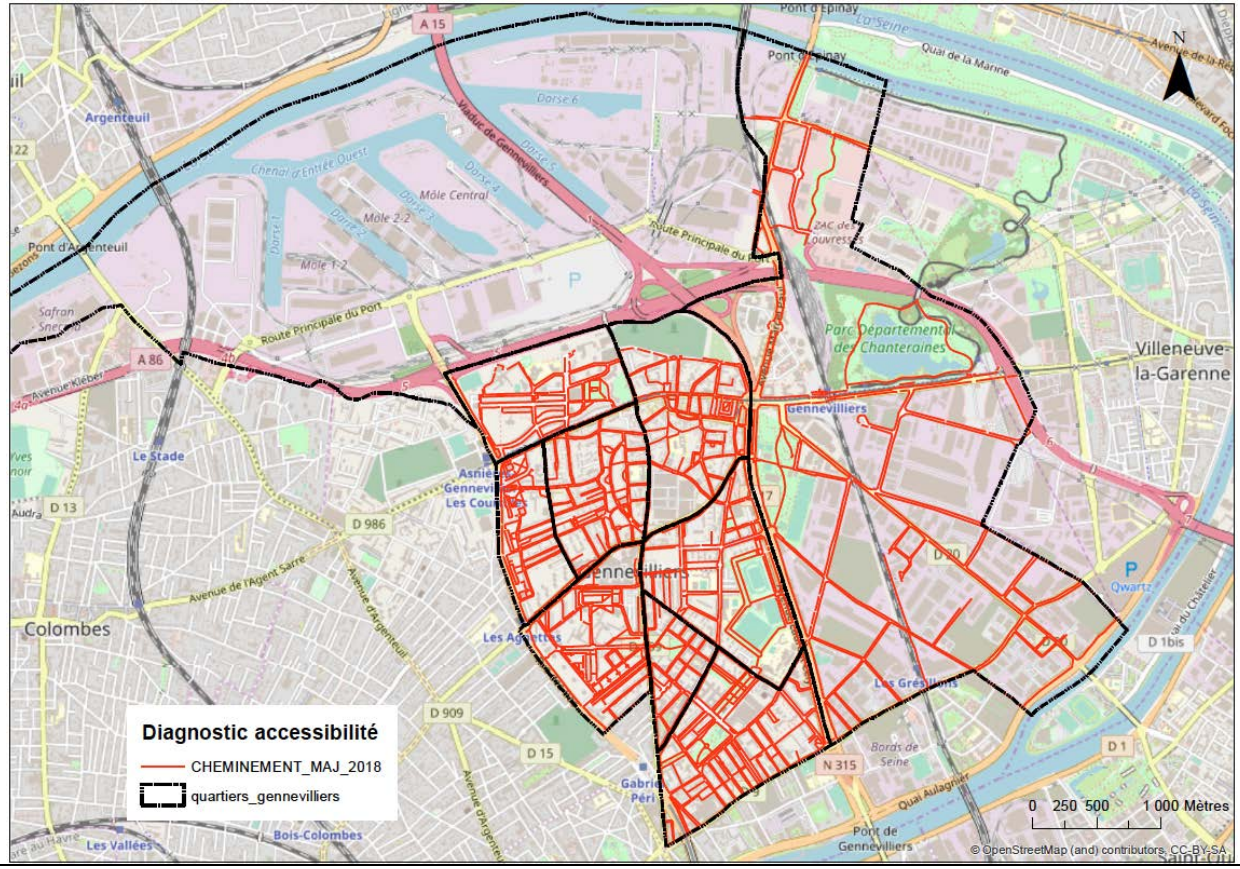
- Classification des cheminements en fonction de la répartition spatiale les pôles générateurs de déplacements (mairie, écoles, commerces, transports, lieux culturels…)
- Visites de terrain afin de localiser les obstacles d'accessibilités : le diagnostic a été réalisé avec la participation de personnes en situation de handicap
- Élaboration d'un plan d'actions

1 – Périmètre et méthodologie d’étude

1.1. Périmètre d’étude

En 2013 le nombre de kilomètre de cheminement sur lequel l’acquisition de données a été effectuée était approximativement de 129,997 km. La mise à jour du diagnostic d’accessibilité a porté en 2018 sur 134,562 km de cheminements. C’est sur dernier périmètre que la mise à jour du PAVE est effectué en 2025. Au total le périmètre audité sur l’ensemble de la commune en 2025 et 2026 couvre environ 155 km de cheminements pour piétons.

Périmètre d’étude de l’accessibilité de la voirie et des espaces publics en 2018



1.2. Méthodologie de collecte des données géolocalisées d'accessibilité

Conformément aux dispositions énoncées par le décret n°2021-836 du 29 juin 2021 relatif à la collecte de données décrivant l'accessibilité des itinéraires pédestres, l'étude s'est attachée à ce que les données soient collectées selon le standard de données CNIG (Conseil National de l'Information Géolocalisée) Accessibilité.

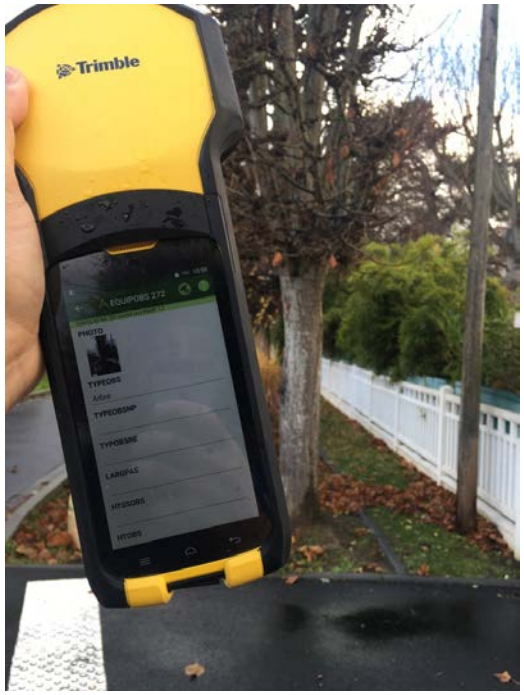
Un process de collecte de données à l'aide des outils SIG a donc été mise en place pour dresser un état de la qualité des cheminements piétons. L'objectif a été de mettre en place une méthodologie de géolocalisation pour transposer les données géographiques d'accessibilité acquissent par la municipalité en 2013 et 2018 vers le modèle de standard de données CNIG.

Les diagnostics d'accessibilité se font à pied. Sur certain parcours complexes ou à enjeux en matière de sécurité l'audit est réalisé par un binôme composé d'un diagnostiqueur à la fois expert accessibilité et en SIG, et d'un diagnostiqueur en situation de handicap visuel expert en accessibilité.

Lors du diagnostic de terrain, les équipages emportent un matériel important qui nécessite la présence de deux personnes : GPS, niveau électronique, appareil photo, mètre enrouleur, handipige.

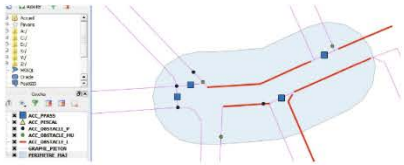
Collecte de données d'accessibilité



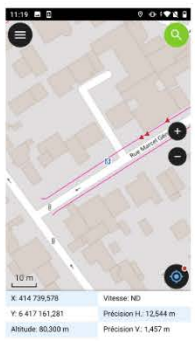


Process de collecte de la données d'accessibilité

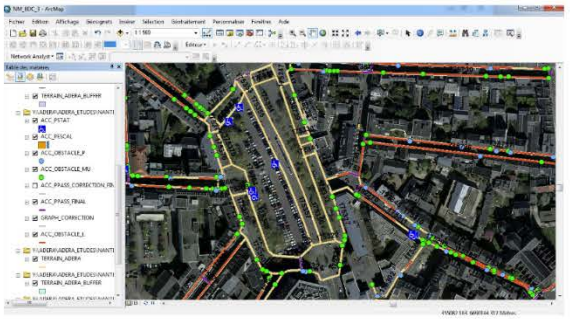
Jeu de données initial → Collecte de la donnée sur le terrain avec des outils de mesures (GPS, niveaux, laser mètre…) → Traitement de l'information collectée → Exploitation et Diffusion



B	C	D	E	F	G
ID_PRESTAT	LARG_CHAUS	IDOBJ	CHEM_RESID	BATABAI	BATDEV
6016656	8.1	284688	0	0	0
6016657	8.4	284687	0	0	0
6016658	10.8	245425	0	0	1
6016659	10.7	245424	0	0	0
6016660	17.7	245422	0	0	1
6016661	11.0	284679	0	0	0
6016662	12.5	245408	0	0	0
6016663	16.8	245407	0	0	0

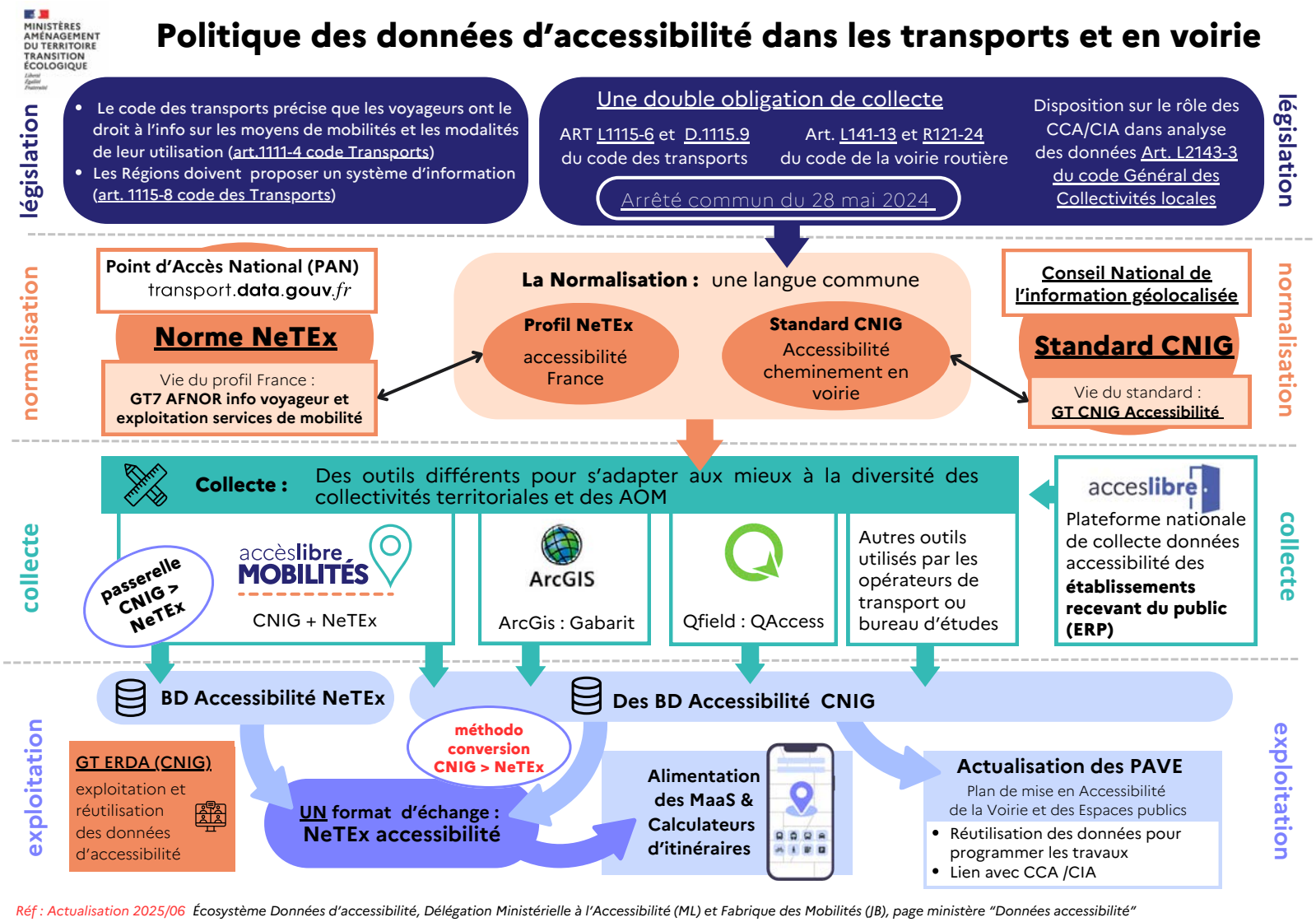






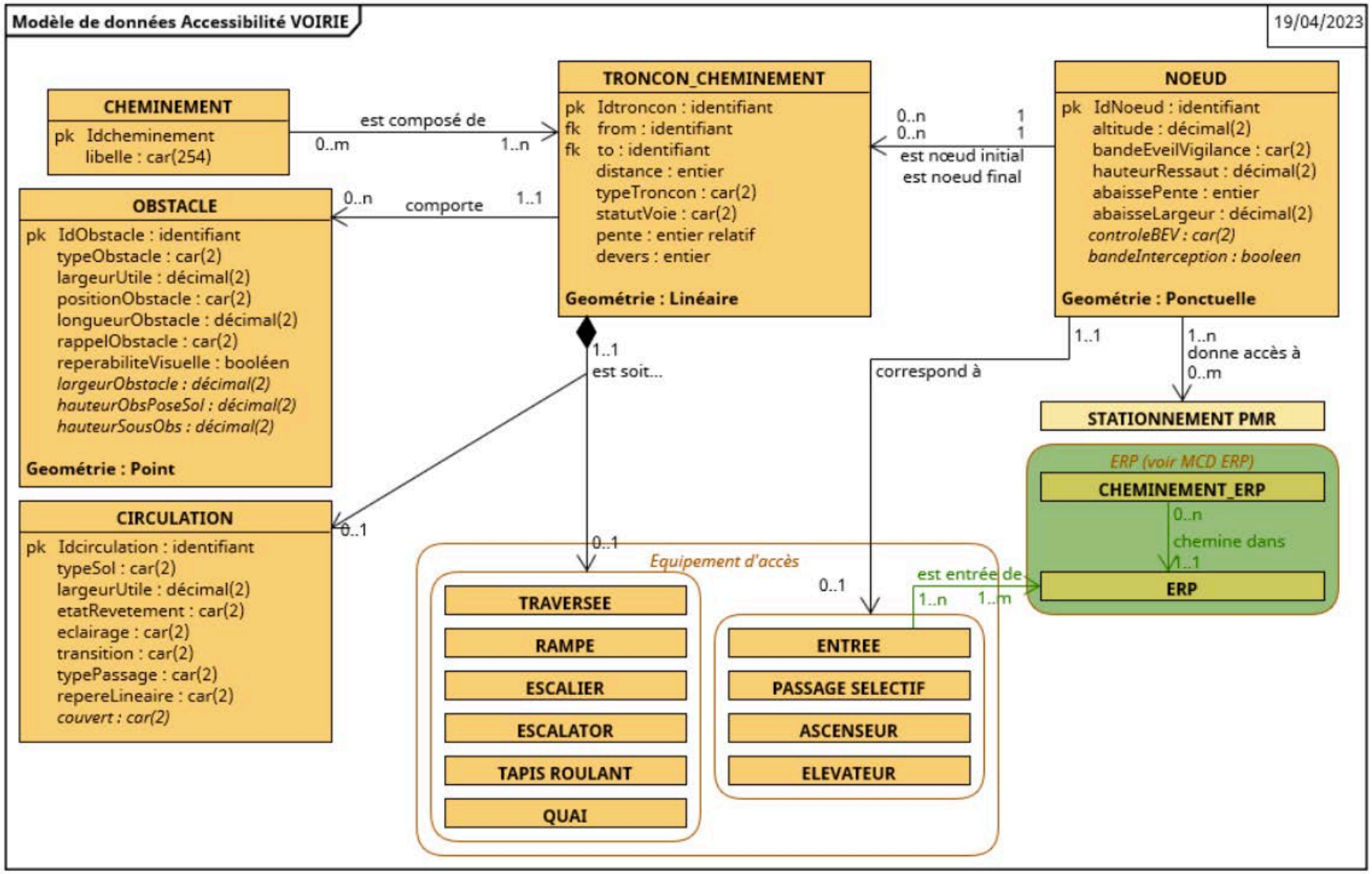


Auteur : David AMIAUD, 2024



Réf : Actualisation 2025/06 Écosystème Données d'accessibilité, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (ML) et Fabrique des Mobilités (JB), page ministère "Données accessibilité"

Standard CNIG Accessibilité : Modèle de données Accessibilité voirie



2 – Mise à jour des données d’accessibilité du PAVE

2.1. Numérisation du graphe de cheminement

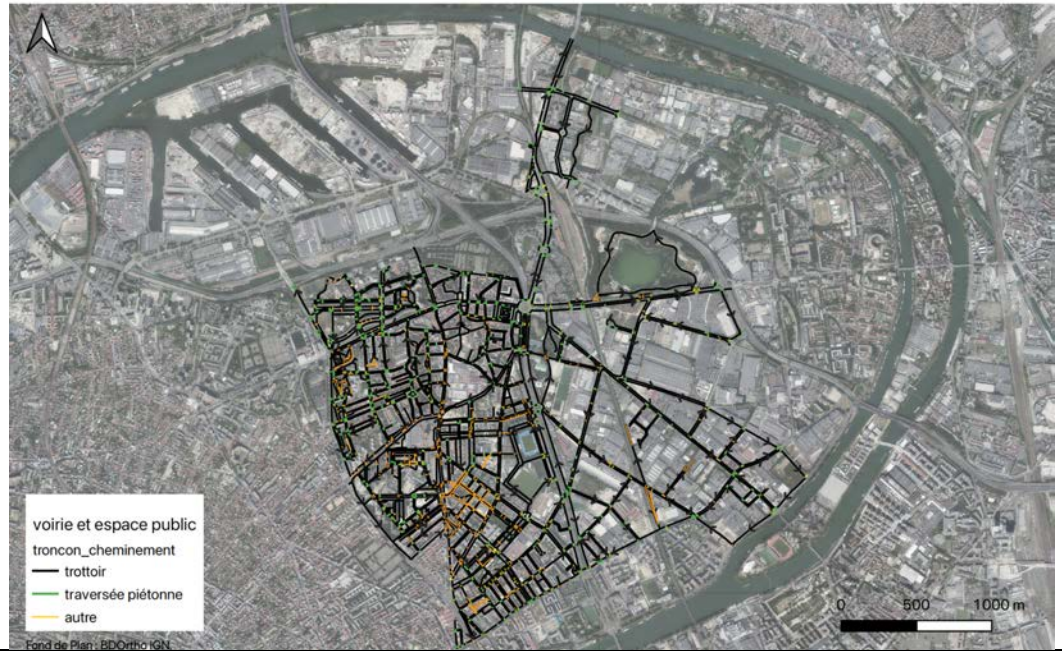
2.1.1. Un périmètre d'étude couvrant l'intégralité des trottoirs de la commune

L'État a adopté par décret en juin 2021 l'obligation d'utilisé un standard élaboré par le CNIG / DMA / CEREMA. Ce standard permet de construire un SIG dédié à la description de l'accessibilité de la chaîne de déplacement.

L'une des étapes de la mise à jour s'est attachés à transposer la donnée collectée en 2013 et 2018 vers le standard national de données d'accessibilité. Cela a constitué à modifier la numérisation des parcours en un graphe de cheminement qui soit opérationnel pour de future exploitation au sein de calculateurs d'itinéraires.

Mise à jour du graphe de cheminements pour piétons

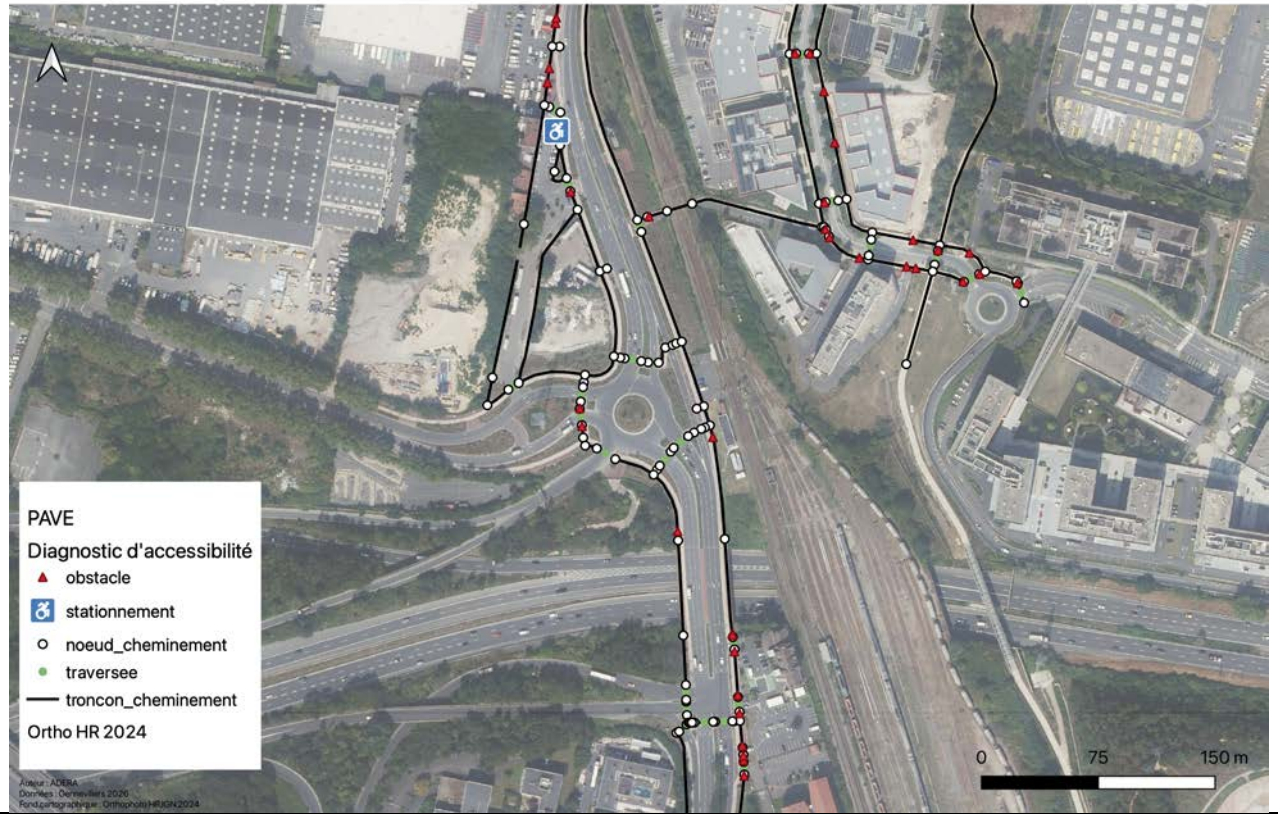
Evolution du graphe de cheminements piétons dans le cadre de la mise à jour du PAVE en 2025 - 2026



2.1.2. Mise à jour du graphe de cheminements pour piétons

Numérisation du réaménagement d'un carrefour au sein de la zone industrielle

Modification du graphe de cheminement pour piétons



Durant la phase de mise à jour des données en 2026, l'audit a permis de mettre à jour les nouvelles voies aménagées depuis 2018 au sein de la commune. La cartographie ci-dessus montre l'actualisation du graphe du cheminement pour piétons au niveau du nord de la zone industrielle en direction du port. Dans les quartiers Les Agnettes et Chandon-Brenu-Sevines des évolutions avec l'ouvertures de rues ont également été mise à jour.

Numérisation des nouvelles voies aménagées au sein du quartier Centre

Modification du graphe du chemienement pour piétons



2.2. Principaux résultats

Pour assurer le relevé cohérent et continu de la « chaîne de déplacement » un modèle de données tenant compte du standard national CNIG Accessibilité. Celui a été structurée autour de douze entités spatiales :

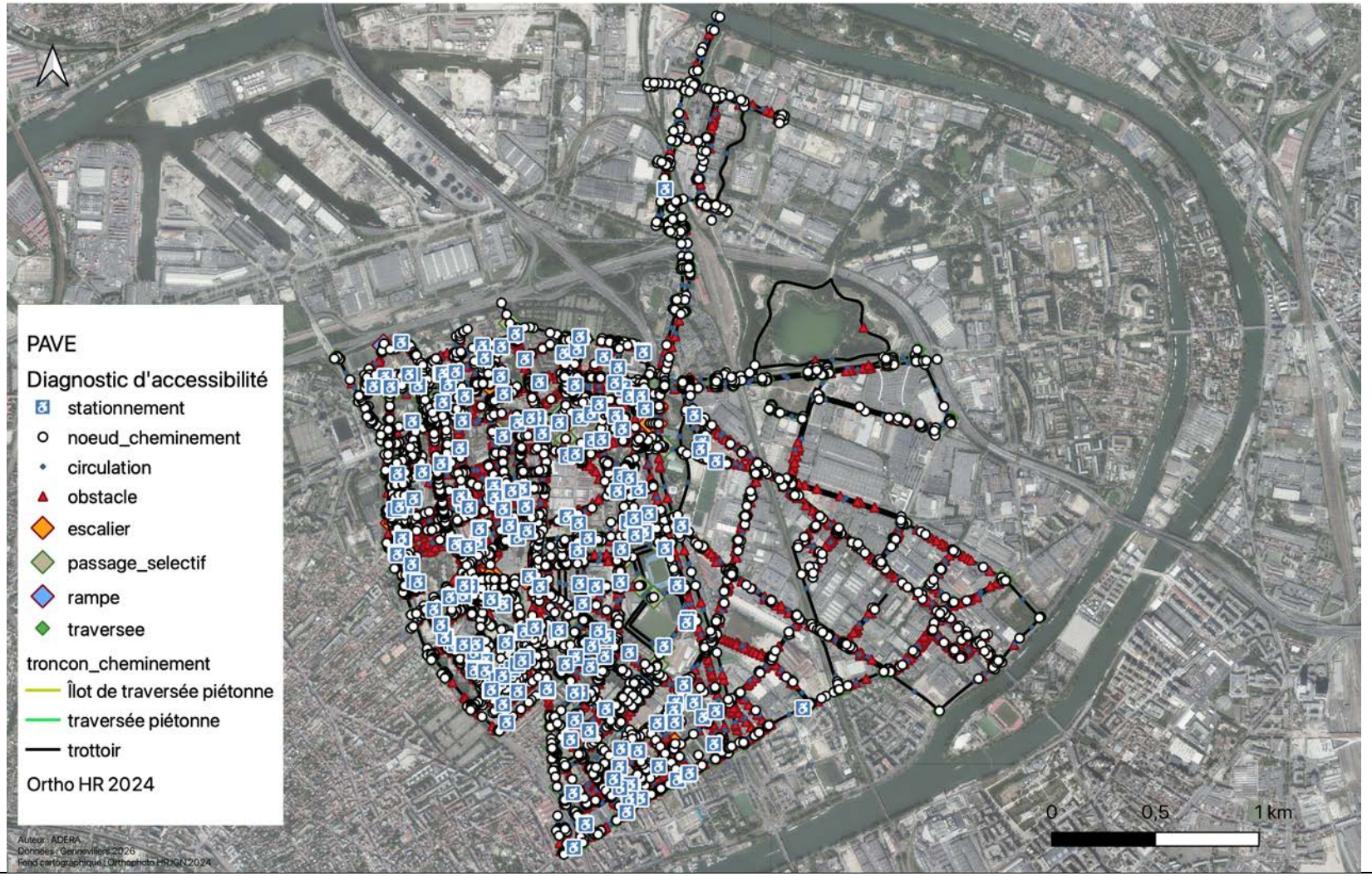
- Circulation : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des tronçons de cheminements audités et qualifie l'état de la circulation pour les piétons. Il ainsi possible d'indiquer des mesures et de qualifier la structure du cheminement pour in fine analyser si la circulation comporte ou non des anomalies pouvant entraver le déplacement des piétons en situation de handicap.
- Traversées pour piétons : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des traversées pour piétons auditées et l'absence de traversée aménagée. La table permet de qualifier la qualité de l'état des traversées en indiquant les anomalies rencontrées ou non.
- Nœud de cheminement : cette table constituée d'objets ponctuels permet de faire la jonction entre deux tronçons. Au sein de cette couche est répertorié l'état de l'accessibilité aux abords des traversées pour piétons.
- Mobilier et obstacle ponctuel : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie les anomalies pouvant impacter ponctuellement la couche cheminement, c'est-à-dire les éléments qui gênent ou empêchent les circulations des piétons.
- Stationnement : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie l'ensemble des places de stationnement adaptées auditées et qualifie l'absence ou la présence d'une ou plusieurs anomalies.
- Escalier : cette table constituée d'objets ponctuels répertorie l'ensemble des escaliers audités et qualifie les anomalies rencontrées ou non.
- Quai des arrêts de transports en communs : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des arrêts de bus audités et qualifie les anomalies rencontrées ou non.
- Rampe : cette table constituée d'objets linéaires répertorie l'ensemble des rampes auditées et qualifie les anomalies rencontrées ou non.

Ce modèle de données a permis de constituer un référentiel opérationnel pour la collecte de données d'accessibilité de la ville de Gennevilliers. Il ainsi été audité :

- 155 km de cheminements pour piétons ;
- 1231 traversées pour piétons ;
- 4134 obstacles ponctuels ;
- 36 escaliers ;
- 21 passages sélectifs ;
- 230 places de stationnement adapté

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

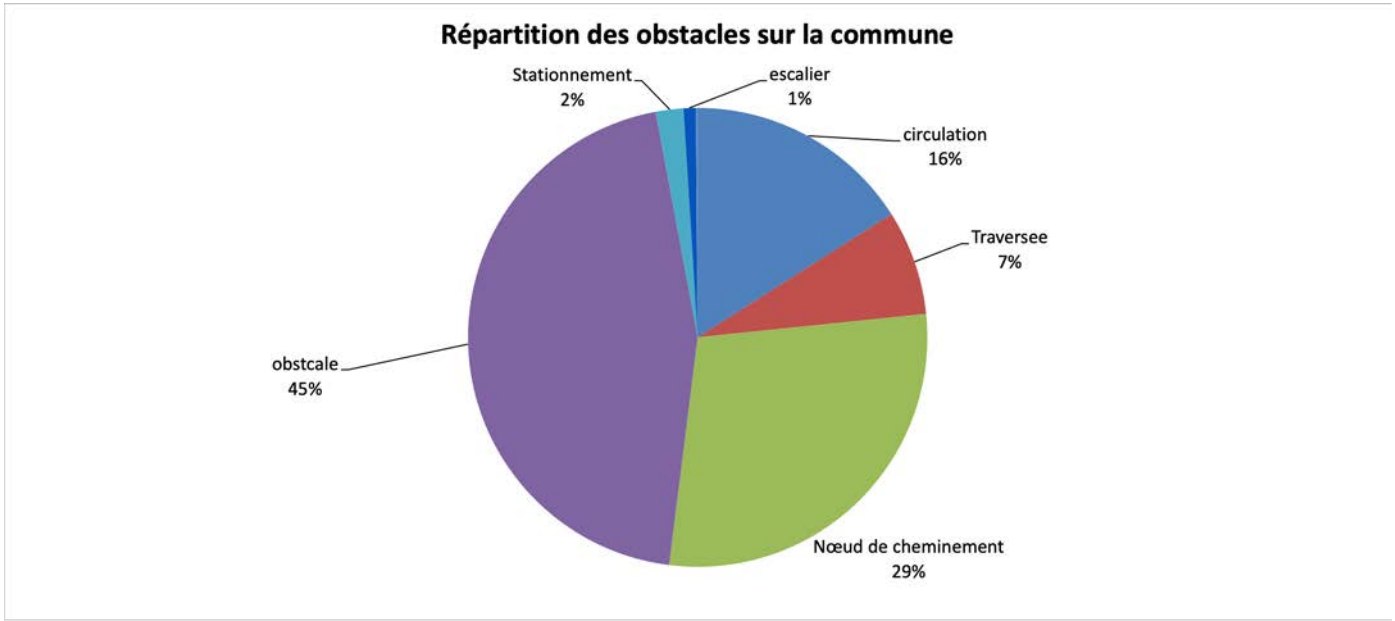
Diagnostic d'accessibilité des cheminements pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3. Synthèse des obstacles d’accessibilité

2.3.1. Synthèse des obstacles d’accessibilité en fonction de leur nature

Le diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics a permis d'identifier 12 235 obstacles d’accessibilité qui sont pénalisants ou bloquants pour les déplacements des personnes à mobilité réduite sur la commune.



Chacun des cinq objets constituant la « chaîne de déplacement » à l’échelle de la voirie et des espaces publics peut comprendre plusieurs types d’anomalies.
Un tronçon de cheminement peut par exemple avoir un devers supérieur à 2%, une pente supérieure à 5% et une largeur inférieure à 140 cm.

2.3.2. Analyse des circulations

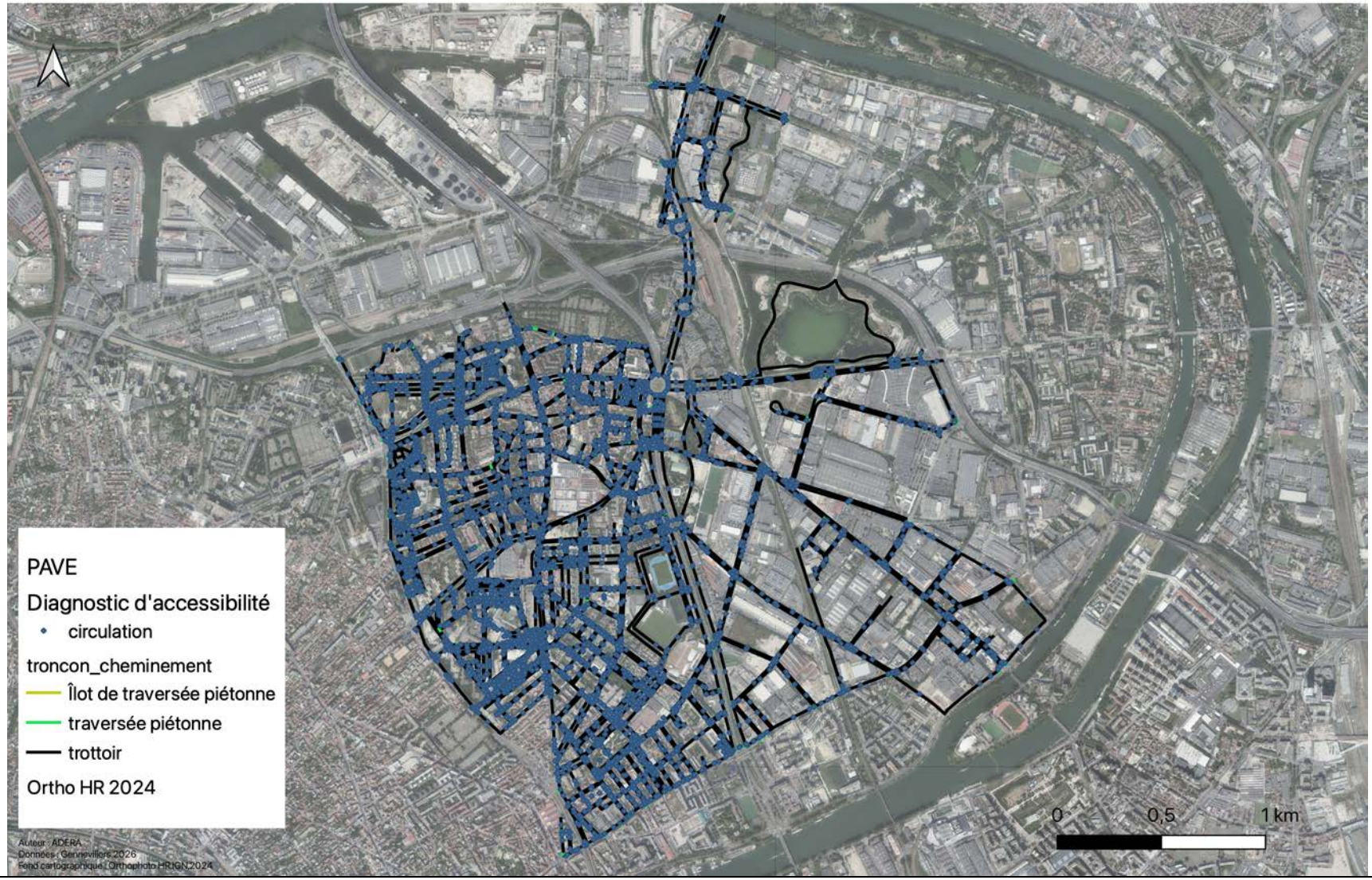
La mise en accessibilité des cheminements piétons passe par un traitement de qualité des trottoirs afin de réduire, dans la mesure du possible, les facteurs physiques contraignant les déplacements des piétons à mobilité réduite. Ces facteurs impactant plus ou moins la pénibilité des déplacements sont : le dévers supérieur à 2%, la pente en long supérieure à 5%, la mauvaise qualité du revêtement du cheminement et la largeur du cheminement lorsqu'elle est inférieure à 1,40m.
L'accessibilité des cheminements doit répondre aux besoins de tous les usagers (personnes à mobilité réduite ou non). Ainsi un trottoir large permet aux piétons de se croiser et facilite le cheminement des personnes en situation de handicap accompagnées. Les trottoirs dont le revêtement est de mauvaise qualité présentent de nombreux obstacles à la marche, à la roue ou à la canne et contraignent en conséquence les déplacements des personnes à mobilité réduite. Enfin, la discontinuité des cheminements, liée à l'absence de trottoir par exemple, met en danger le piéton en l'obligeant à circuler sur la chaussée et à se retrouver en conséquence en conflit d'usage avec l'automobiliste ou le cycliste.

Etat du revêtement	Nombre de tronçon de cheminement
roulant	3570
dégradation sans gravité	544
secouant	539
glissant	24
dégradation entraînant un problème de sécurité immédiat	14
meuble	1
Total général	4692

Type de sol	Nombre de tronçon de cheminement
enrobé (asphalte)	3063
béton	878
pierre	691
stabilisé	27
graviers	12
terre	11
bois	9
matériau inégal par nature	8
gazon	6
Total général	4705

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation des circulations le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.3. Analyse des nœuds de cheminement

Les nœuds de cheminements sont des extrémités de tronçons de cheminements audités. Au droit des traversées pour piétons les nœuds permettent de décrire l'état d'accessibilité des abaissements et équipements comme les bandes d'éveil à la vigilance.

Type de nœud	Nombre
extrémité de traversée	2434
circulation / intersection	2264
stationnement	230
passage sélectif	21
Total général	4949

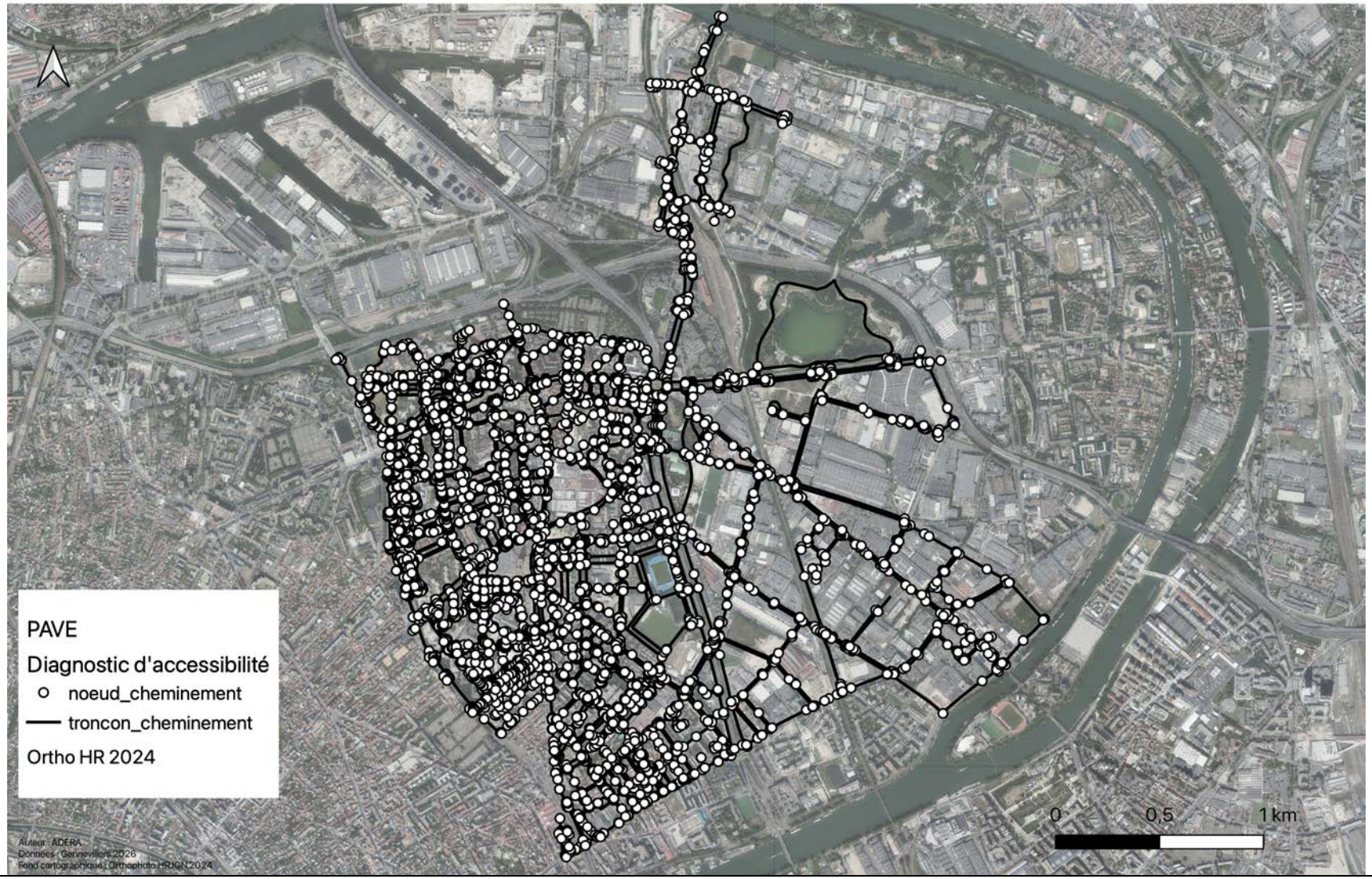
Dispositif d'éveil à la vigilance	Nombre
bon état	1114
absence	708
dégradation sans gravité	344
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	262
dégradation entraînant un problème de sécurité immédiat	6
Total général	4949

Durant l'audit d'accessibilité il a pu être répertorié 44 traversées pour lesquelles il y a un masque de covisibilité accidentogène pour le piéton.

Type de masque	LE LUTH	LE VILLAGE	LES AGNETTES	LES CHEVRINS-CITE-JARDINS	LES GRESILLONS	REBUBLIQUE	Total général
stationnement voiture	12	15	3	8	3	1	42
bâti				1		1	2
végétation		1				1	2
Total général							46

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation des noeuds de cheminement le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.4. Analyse des traversées

La traversée piétonne est une zone à enjeux en matière de continuité de la chaîne de déplacement et accidentogène dans la mesure où il s'agit d'un espace de cohabitation entre les piétons et les véhicules roulants. Leur traitement demande de considérer l'intégralité des capacités de déplacement du public à mobilité réduite. Les préconisations en faveur des personnes à mobilité réduite favorisent la sécurisation des traversées pour tous. Sur la commune les traversées piétonnes ne sont pas toutes équipées de bandes d'éveil à la vigilance. La bande d'éveil à la vigilance est un équipement primordial pour faciliter le déplacement des personnes non-voyantes et malvoyantes ou alerter toutes personnes faisant preuve d'inattention. D'autre part le marquage des traversées par des bandes blanches est nécessaire pour les personnes aveugles accompagnées d'un chien guide et utile pour les personnes ayant besoin de repères spatiaux pour baliser leurs déplacements (enfants, personnes atteintes de déficiences cognitives).

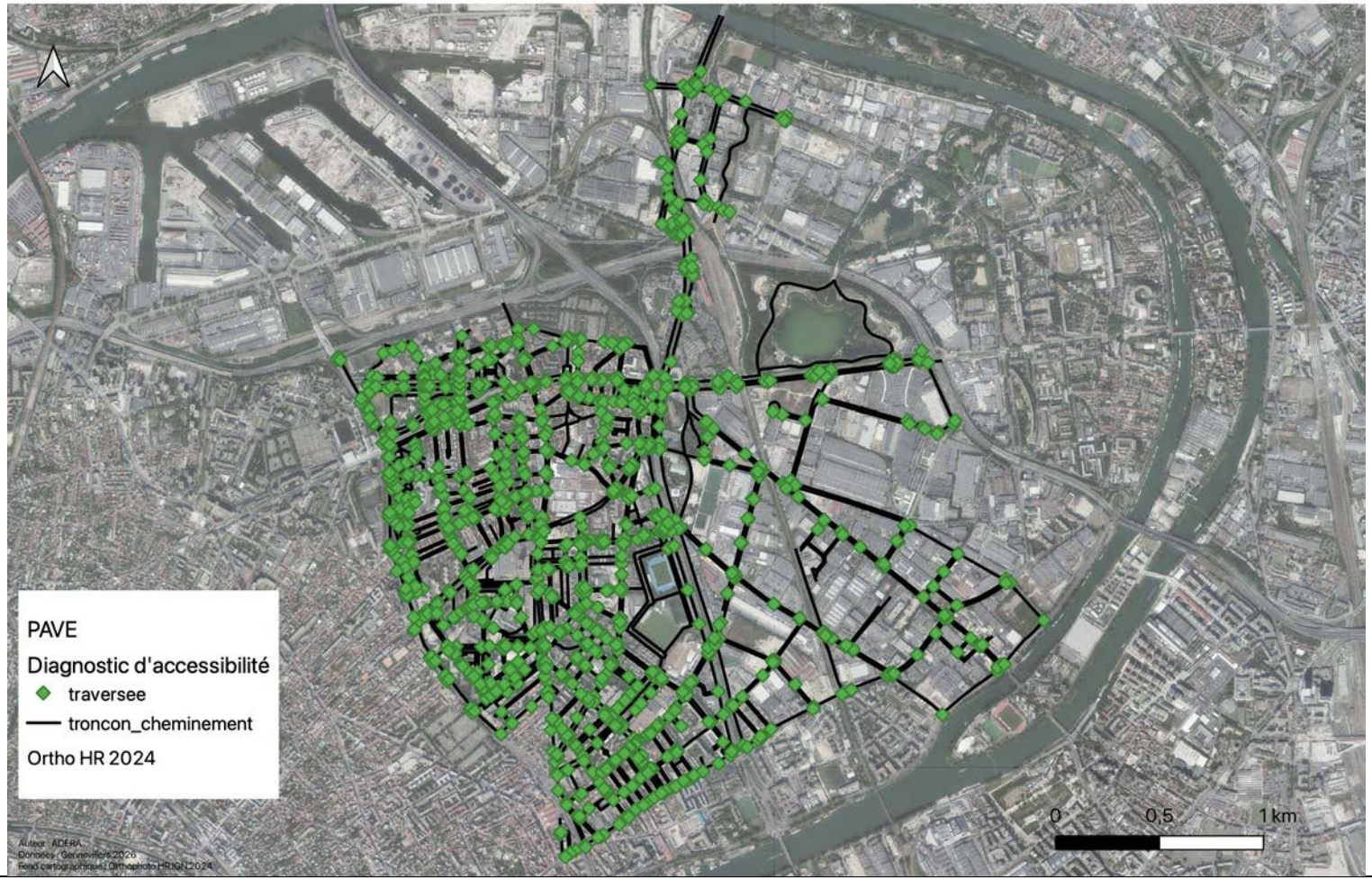
Etat du marquage au sol	Nombre
bon état	500
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	299
dégradation sans gravité	247
absence	182
dégradation entraînant un problème de sécurité immédiat	3
Total général	1231

Type de marquage au sol	Nombre
bandes blanches	967
aucun	206
revêtement différencié	36
clous métalliques	20
marquage d'animation	2
Total général	1231

Etat du revêtement	Nombre
bon état	500
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	299
dégradation sans gravité	247
absence	182
dégradation entraînant un problème de sécurité immédiat	3
Total général	1231

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation des traversées le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.5. Analyse du mobilier

La multiplication du mobilier urbain peut rapidement encombrer les cheminements piétons. A titre d'exemple les potelets servant à empêcher le stationnement sauvage peuvent devenir des obstacles d'accessibilité pour les piétons s'ils sont mal implantés. Certains mobiliers urbains, même bien positionnés sur le trottoir, sont dangereux pour les personnes souffrant de déficience visuelle lorsqu'ils ne sont pas suffisamment contrastés ou qu'ils ne respectent pas l'abaque de détection.
Lors de la mise à jour des données il a été observé que les aménagements réalisés par la commune ont permis d'améliorer les conditions d'accessibilité des traversées par le remplacement du mobilier situé aux abords.

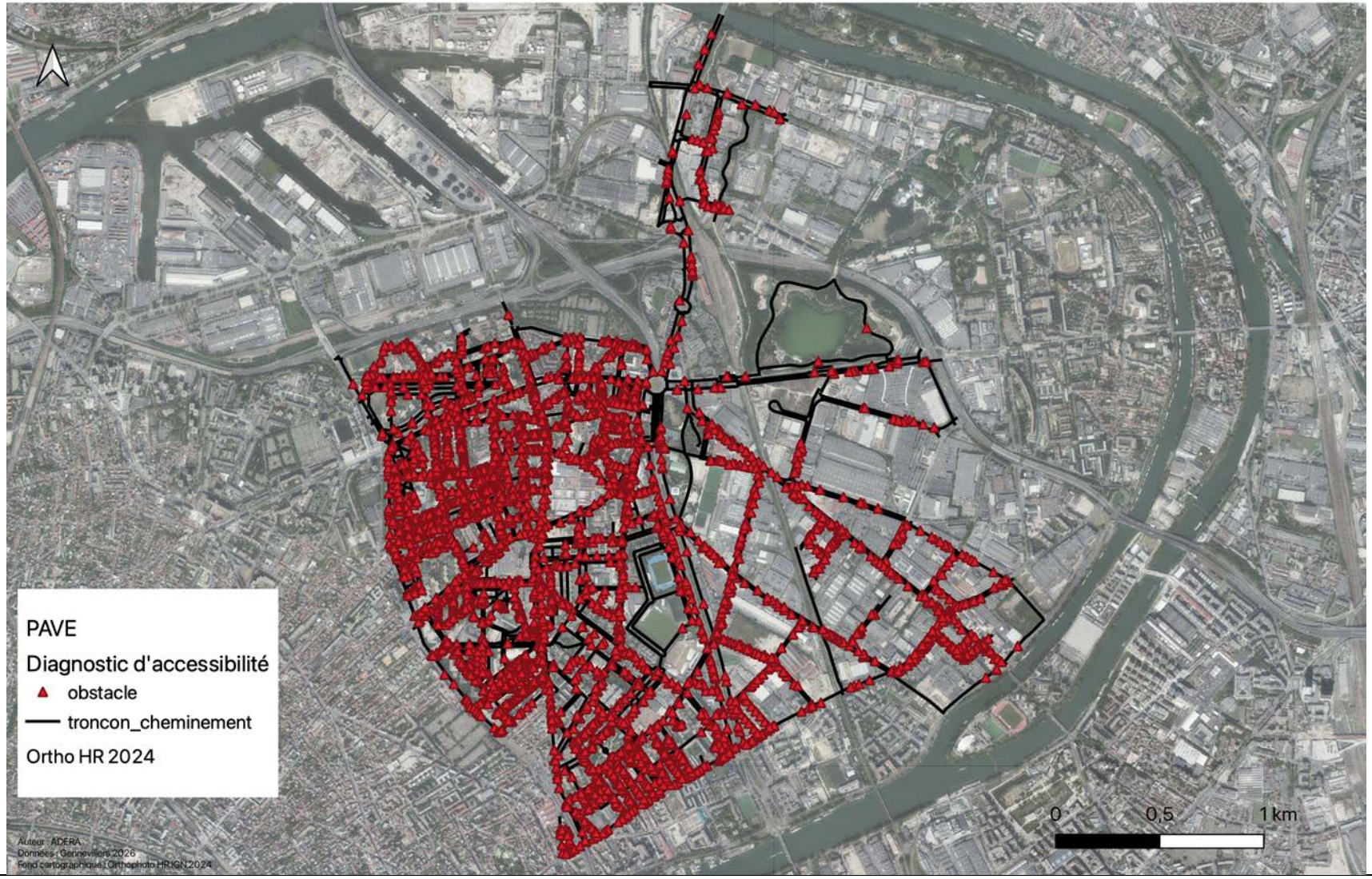
Position de l'obstacle	Nombre
obstacle en surface	2237
obstacle posé au sol	1627
obstacle en hauteur	217
obstacle en saillie	53
Total général	4134

			
En surface	*Posé eu sol*	*En hauteur*	*En saillie*

Type d'obstacle	Nombre
surface irrégulière	1013
potelet	673
trou	565
poteau électrifié	397
entrée charretière	338
panneau de signalisation	221
borne	209
dévers ponctuel fort	110
grille	97
barrière	68
mobilier urbain	68
bâti	63
végétation	54
pente ponctuelle forte	43
autre	38
ressaut avec profil arrondi	37
armoire électrique	25
fosse d'arbre	22
poteau non électrifié	17
panneau publicitaire	13
poubelle	10
feux tricolore	9
travaux	7
arbre	6
boîte aux lettres	6
marche	5
rupture de niveau	5
voiture	5
borne incendie	3
jardiniere	3
abri bus	2
ressaut chanfreiné	2
Total général	4134

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation des obstacles sur le cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.6. Analyse du stationnement PMR

La place de stationnement réservée est un élément central dans la chaîne de déplacement des personnes en situation de handicap. Durant la phase d'audit 210 places de stationnement ont été diagnostiquées. Les places de stationnement réservées doivent être facilement identifiables grâce au marquage au sol et aux panneaux de signalisation. Enfin, la place de stationnement doit, pour répondre à une qualité d'usage optimale, être d'une largeur de 3,30m pour faciliter le transfert et être connectée au lieu qu'elle dessert par un cheminement accessible.

Etat de revêtement	Nombre
bon état	136
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	44
dégradation sans gravité	50
Total général	230

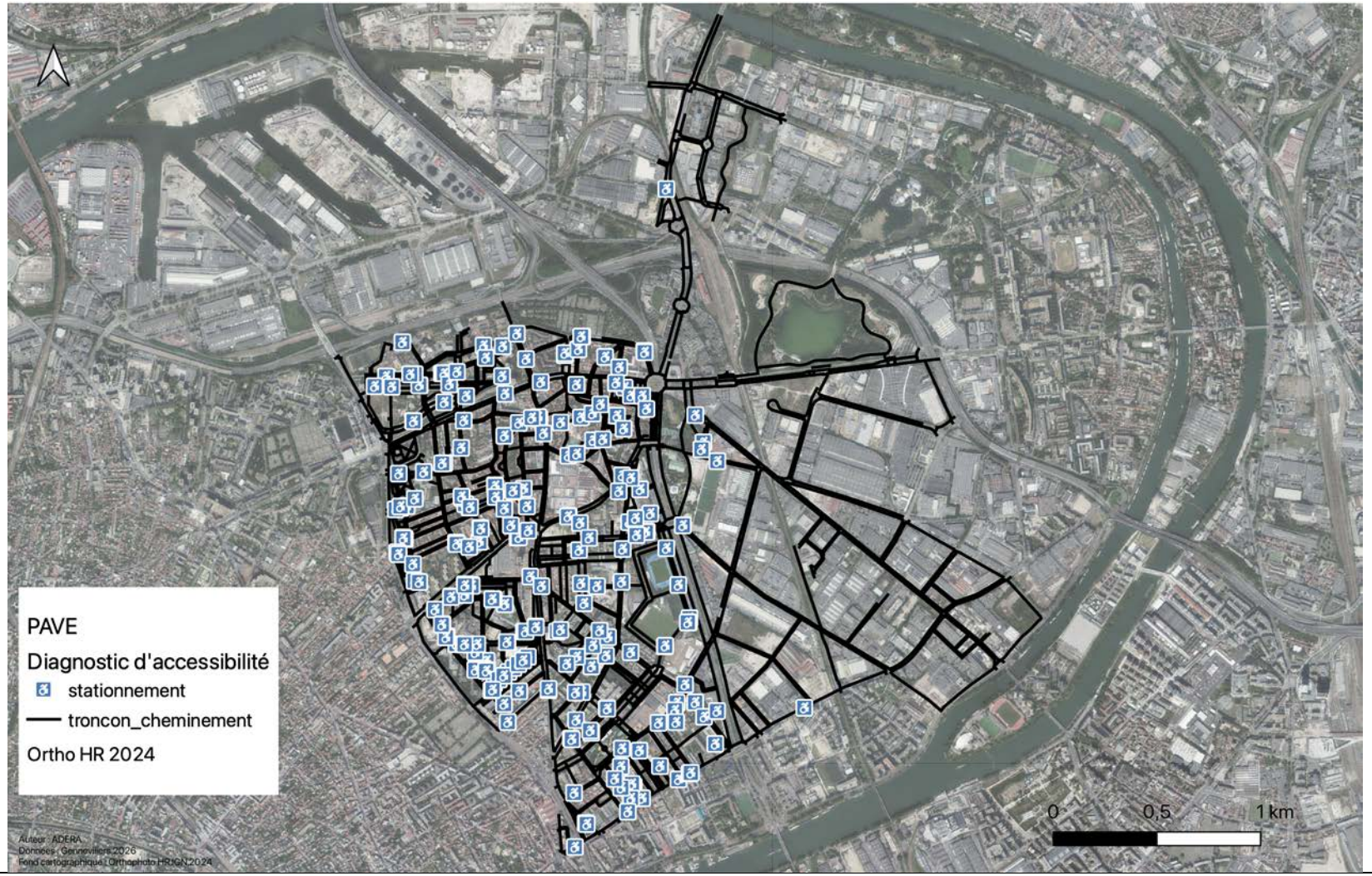
Type de position de la place	Nombre
longitudinal / créneau	170
bataille	56
épi	4
Total général	230

Signalisation verticale	Nombre
oui, présente et conforme	142
oui, présente mais non conforme	57
non, absente	31
Total général	230

Marquage au sol de la place	Nombre
oui, présente et conforme	129
oui, présente mais non conforme	100
non, absente	1
Total général	230

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation du stationnement adapté le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.7. Analyse des escaliers

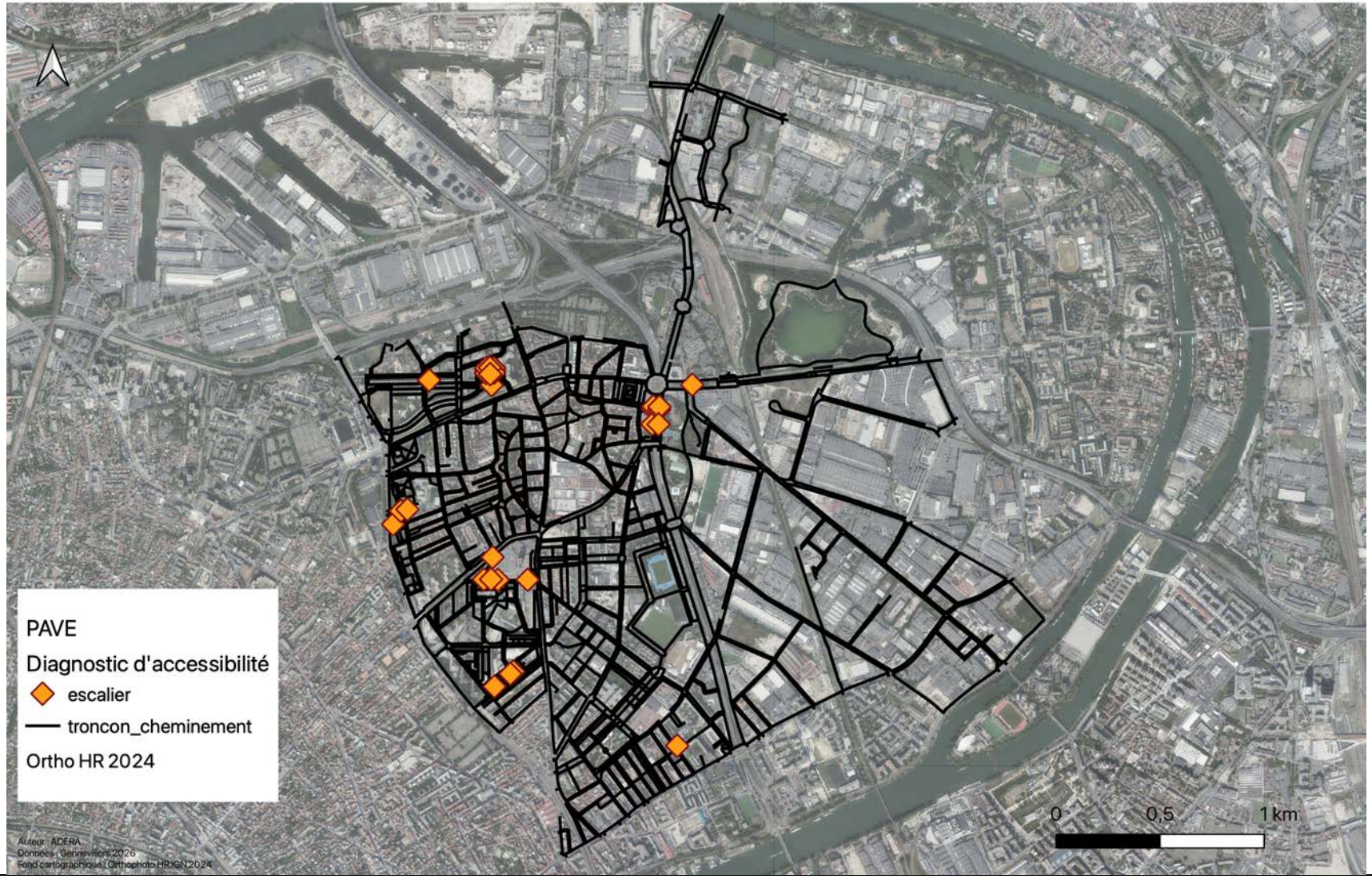
L'escalier est un élément de repère spatial pour de nombreuses personnes à mobilité réduite, notamment les personnes non-voyantes, et un aménagement utile pour compenser les ruptures topographiques. Cependant pour être rendu confortable la forme d'un escalier doit au minimum respecter les préconisations de la loi du 11 février 2005 et dans la mesure du possible intégrer des préconisations répondant à l'usage des piétons. Ainsi, pour qu'un escalier soit accessible par tous il est nécessaire d'installer une main courante avec deux hauteurs d'appréhension, de poser une bande d'éveil à la vigilance pour prévenir les personnes non-voyantes de la rupture topographique, ou encore de contraster les nez de marches pour avertir les personnes malvoyantes.

Etat du revêtement	Nombre
bon état	33
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	2
dégradation sans gravité	1
Total général	36

Dispositif d'éveil à la vigilance	Nombre
absence	22
bon état	14
Total général	36

Main courante	Nombre
aucune	20
des deux côtés	15
au milieu	1
Total général	36

Localisation des escaliers le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.8. Analyse des rampes

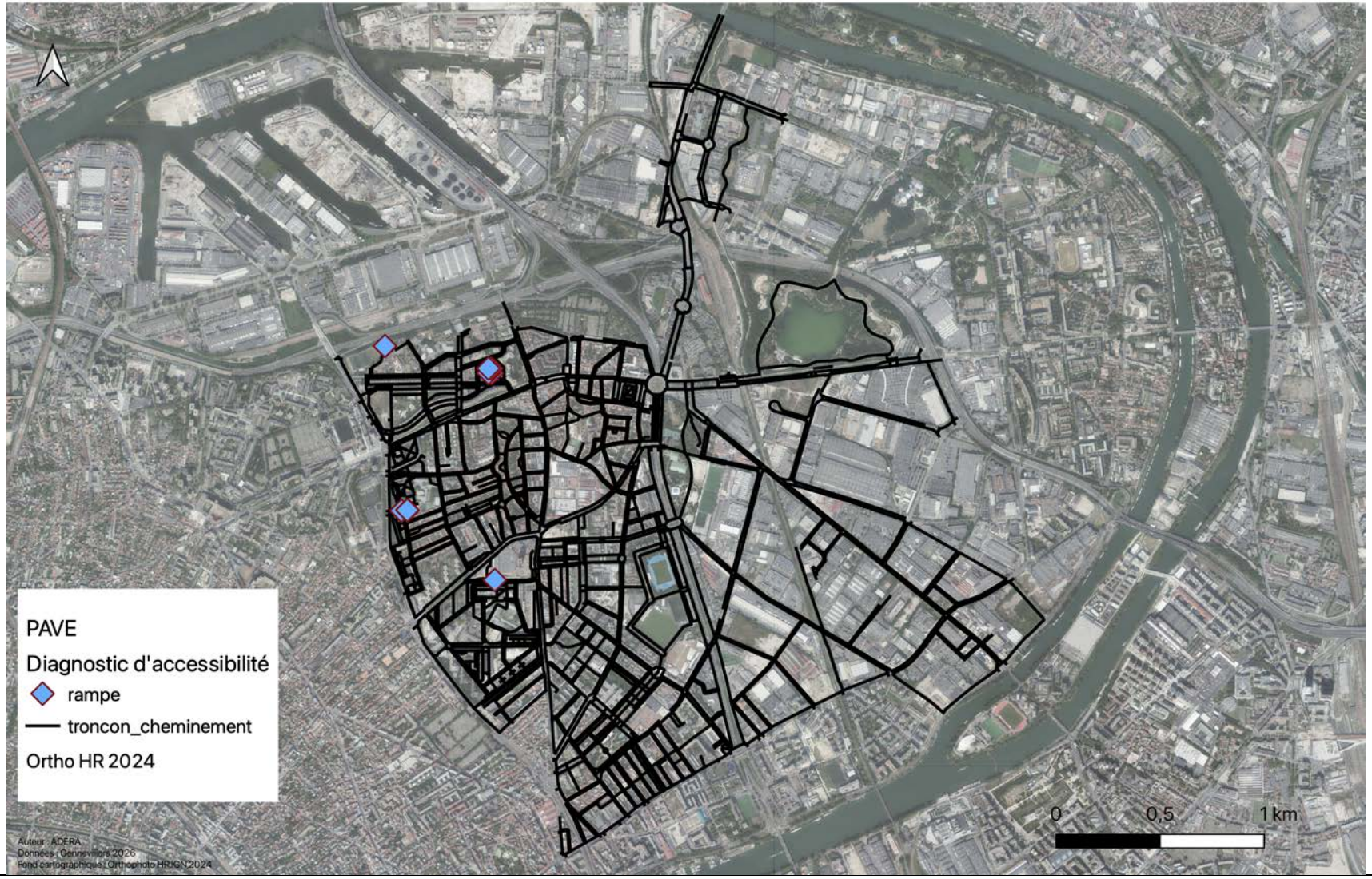
La ville de Gennevilliers a aménagé des rampes le long de certains cheminements pour piétons. Il s'agit de structures en pente permettant de franchir une dénivellation ou un changement de niveau ou d'étage. Sur la commune, 9 rampes le long des cheminements ont été audités.

Etat de revêtement	Nombre
bon état	4
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort	5
Total général	9



Rampe dans le quartier des Agnettes

Localisation des rampes le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026



2.3.9. Analyse des passages sélectifs

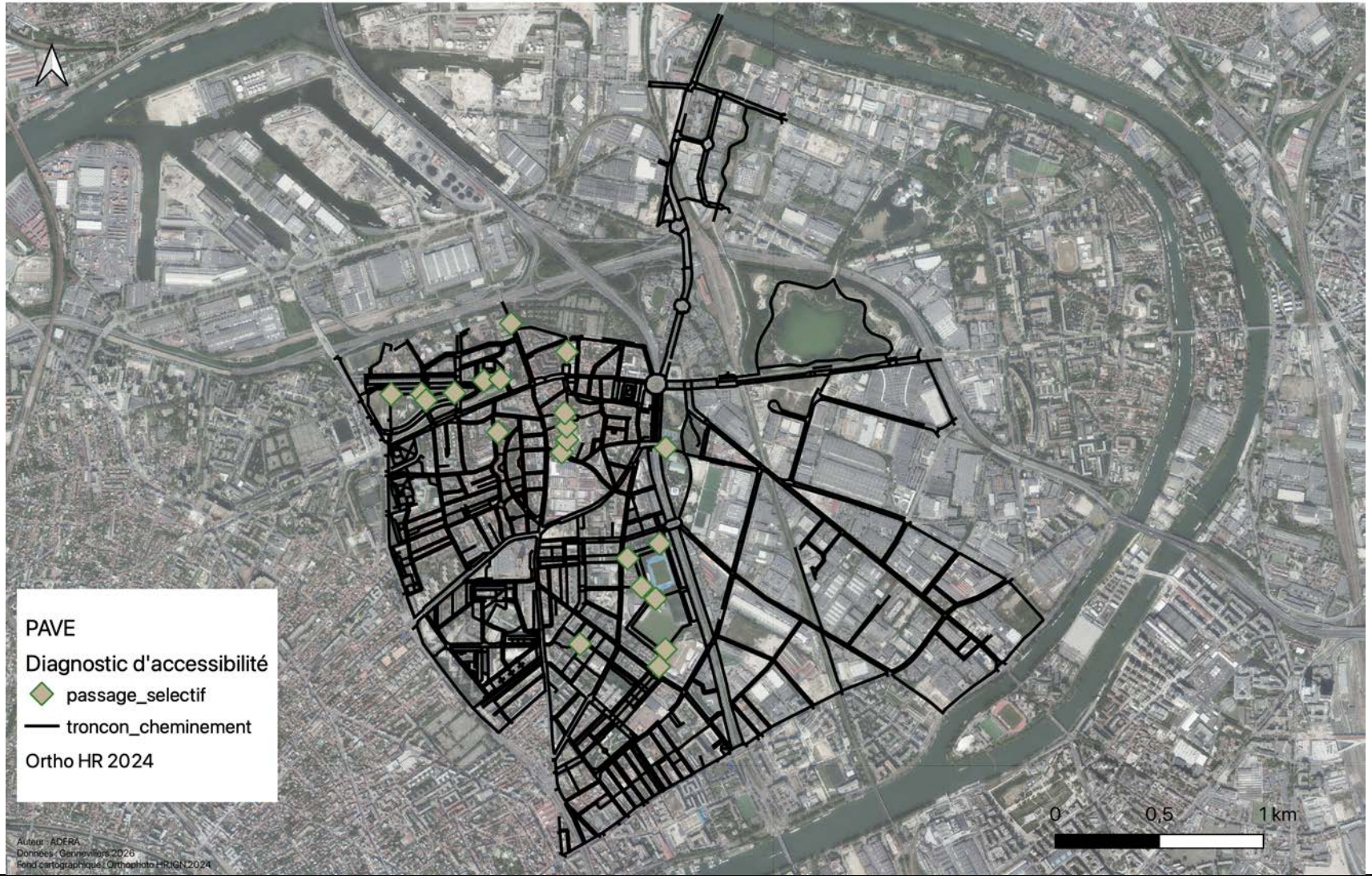
A l'entrée des parcs de la commune, la ville de Gennevilliers à poser des passages sélectifs, c'est-à-dire des dispositifs permettant le passage des piétons, mais dissuadant celui des cycles et des engins motorisés
Sur la commune, 21 passages sélectifs ont été audités.



Passage sélectif dans le quartier du Luth

Collecte de données d'accessibilité le long des cheminements pour piétons inscrits dans le périmètre du PAVE du Gennevilliers

Localisation des passages selectifs le long du cheminement pour piétons à Gennevilliers en 2025-2026

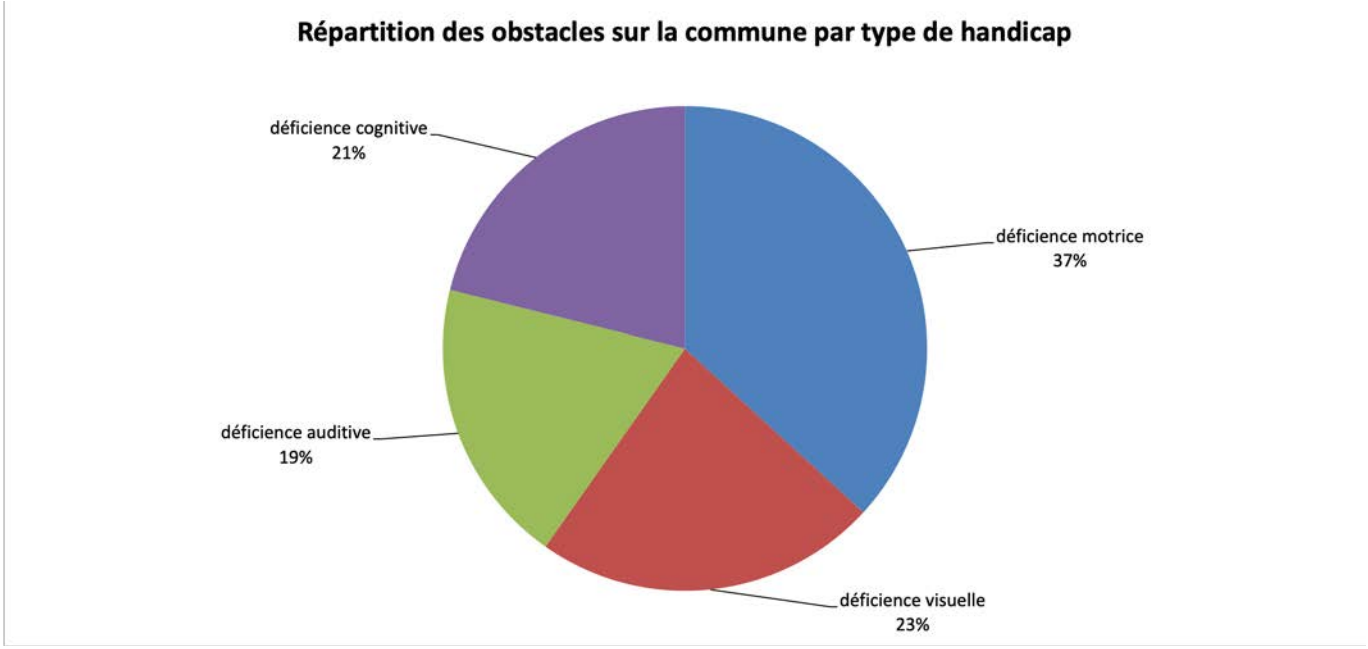


2.4. Synthèse de l’état de l'accessibilité par déficience

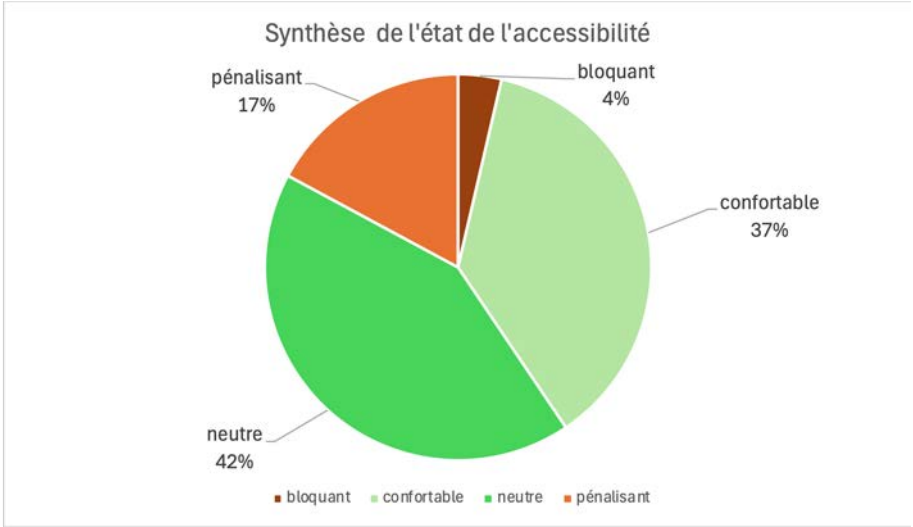
La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées définit le handicap de la manière suivante : *« constitue un handicap : toute limitation d’activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans 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 trouble de santé invalidant ».*

La catégorisation utilisée pour l’analyse de l’état de l’accessibilité est celle retenue en 2025 par le Groupe de travail de l’État ERDA (Exploitation et la Restitution des Données d’Accessibilité).

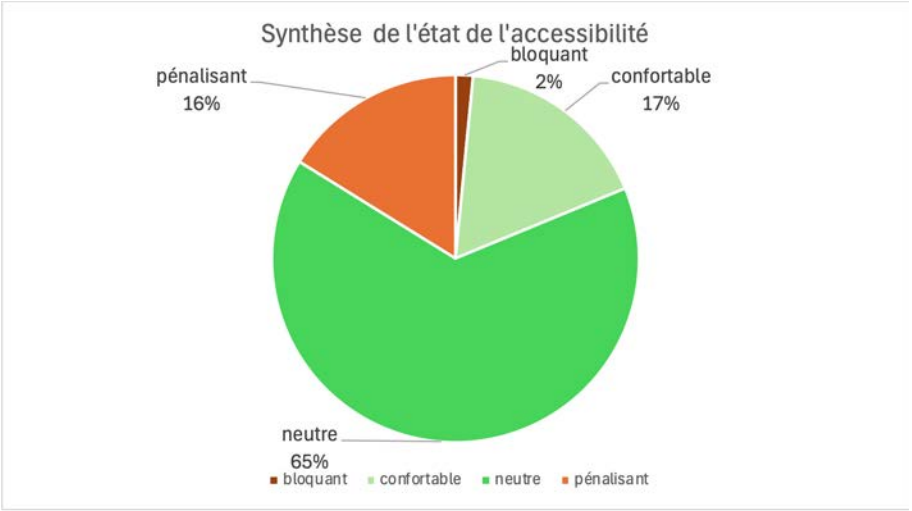
Ainsi, à partir du standard de données d’accessibilité du GNIG il a été utilisé 48 critères. Pour chacun de ces critères d’accessibilité une correspondance a d’abord été établie pour identifier si les entités géographiques collectées sont : confortable, neutre, pénalisante ou bloquante. Puis dans un second temps une pondération, allant de 0% à 100%, a été appliquée pour chacun des éléments répertoriés en fonction de la gêne occasionnée sur les déplacements des personnes en situation de handicap.



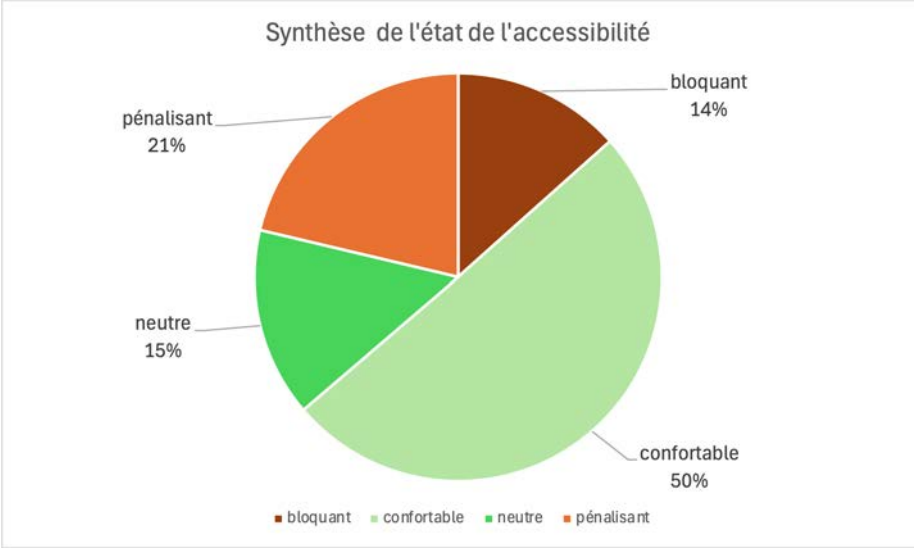
État du cheminement



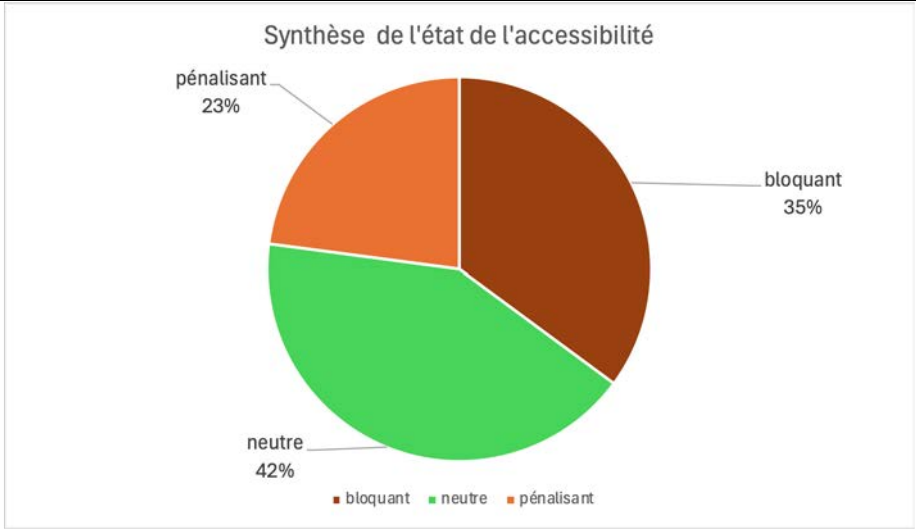
Circulation



Traversée

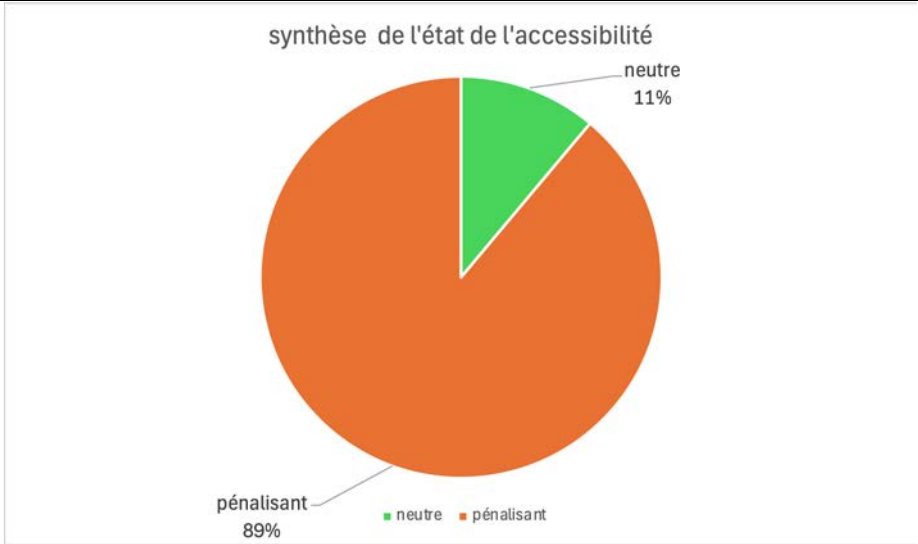


Nœud de cheminement

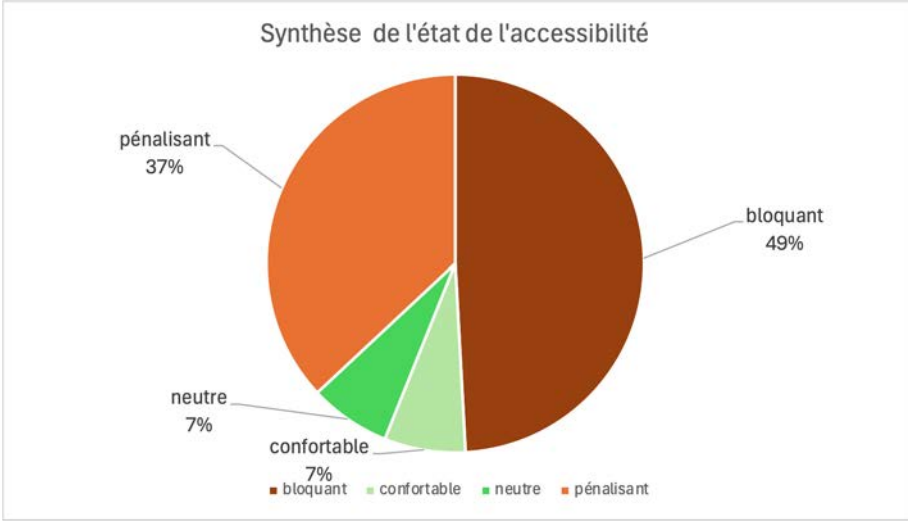


Obstacle

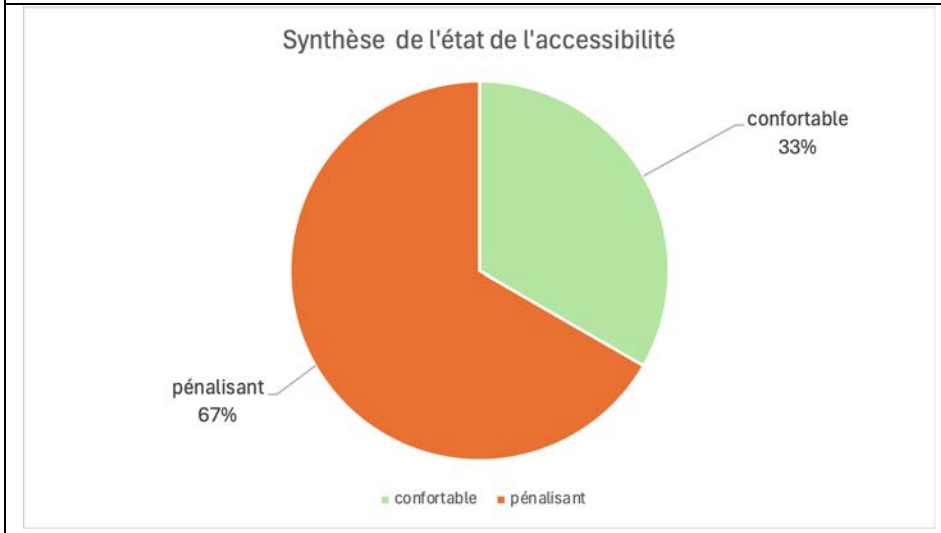
Stationnement PMR et équipements d'accès



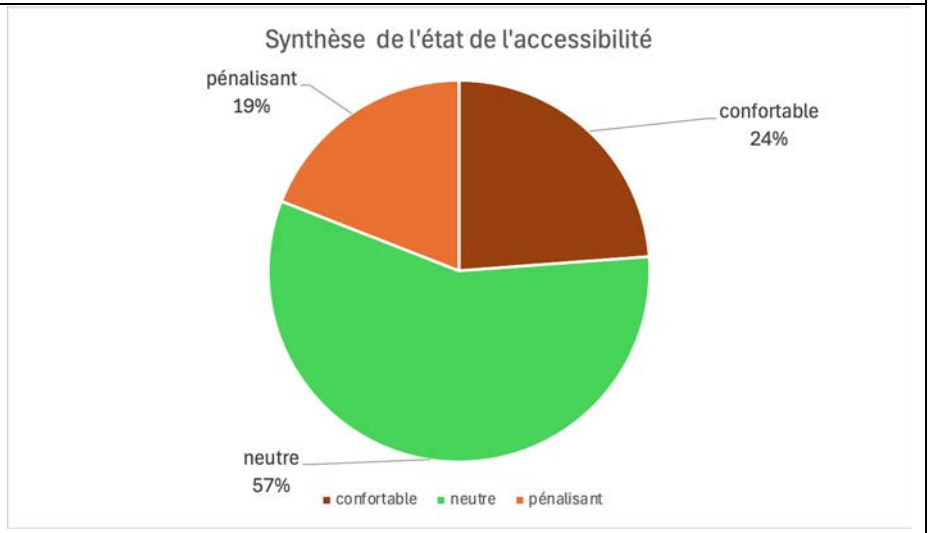
Escalier



Stationnement



Rampe



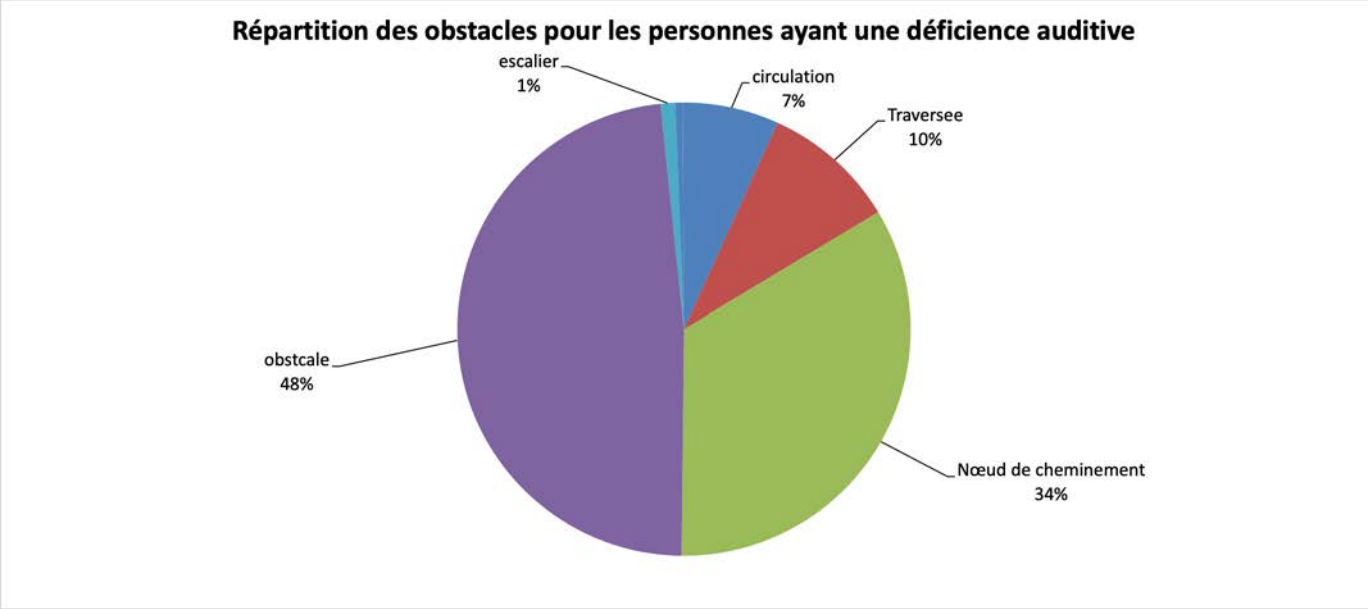
Passage sélectif

2.4.1 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience auditive

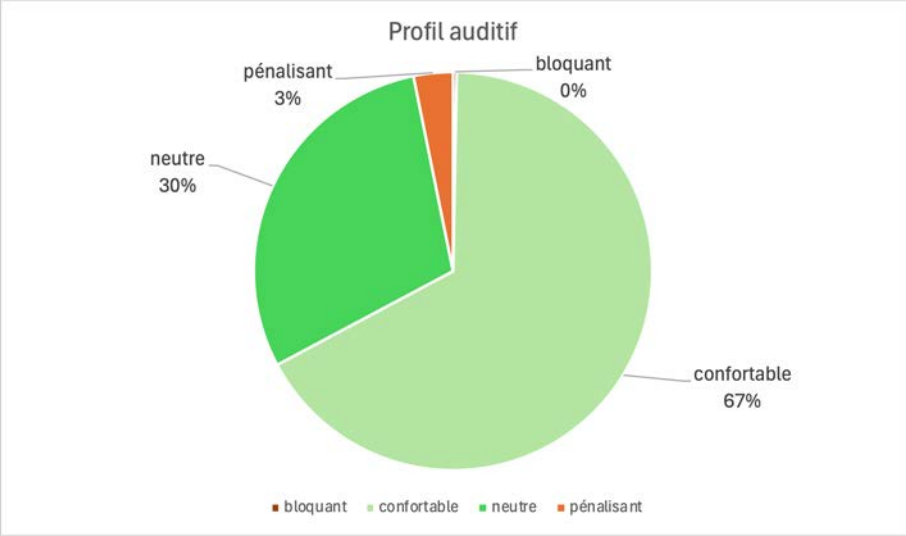
La déficience auditive concerne les personnes malentendantes ou ayant des troubles de l'audition et les personnes sourdes. Il s'agit d'un public pour qui la lisibilité de l'espace est un enjeu essentiel pour se repérer dans l'espace. La signalisation piétonne, le respect des codes d'aménagement des traversées, la qualité sonore des lieux et les aides techniques à la communication (boucle magnétique) sont des éléments à prendre compte pour leur créer des environnements répondant à leurs besoins.

Pour les personnes souffrant de déficience auditive, l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 2418 obstacles pénalisants et bloquants. Il s'agit du public pour lequel il a été recensé le moins d'obstacles

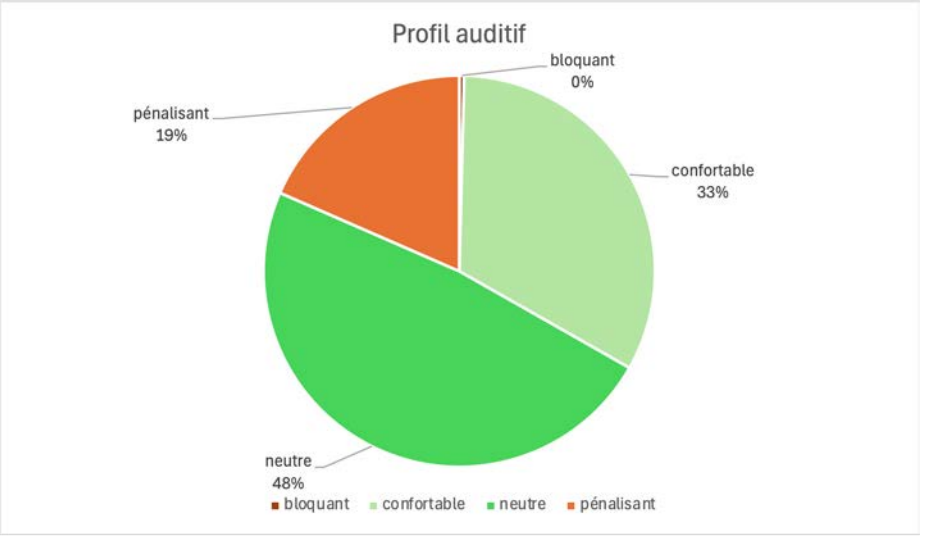
Pour les personnes déficientes auditives, les anomalies sont liées principalement à l'absence de trottoirs ou la mauvaise détectabilité du mobilier et des anomalies ponctuelles du sol (trous dans le sol dangereux pour tous les piétons).



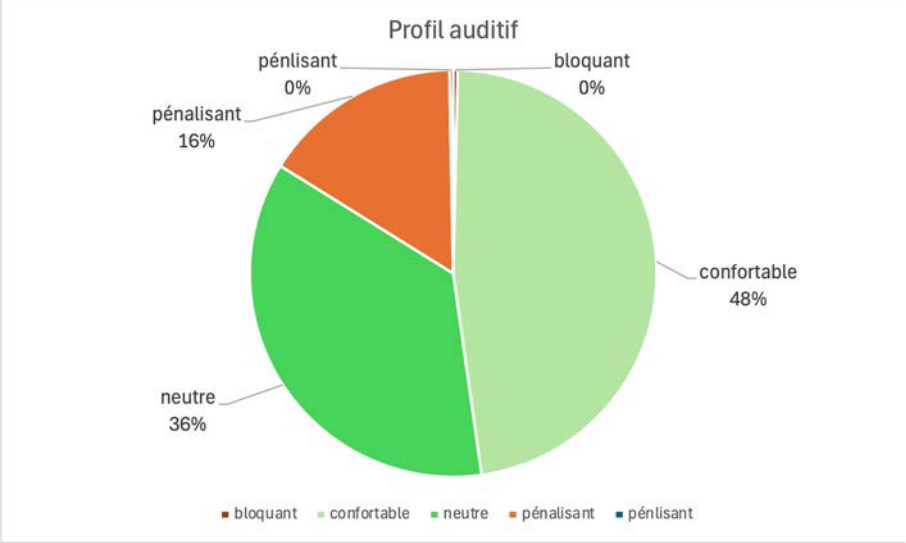
État du cheminement



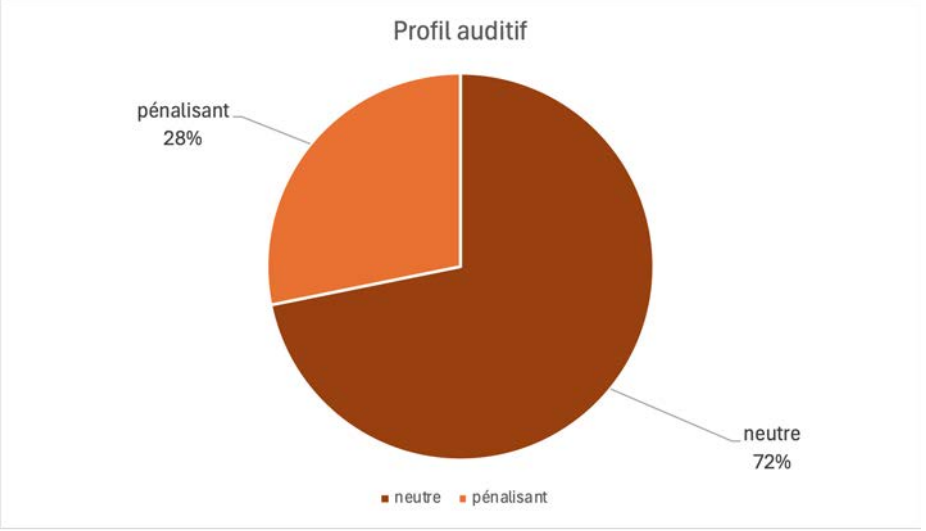
Circulation



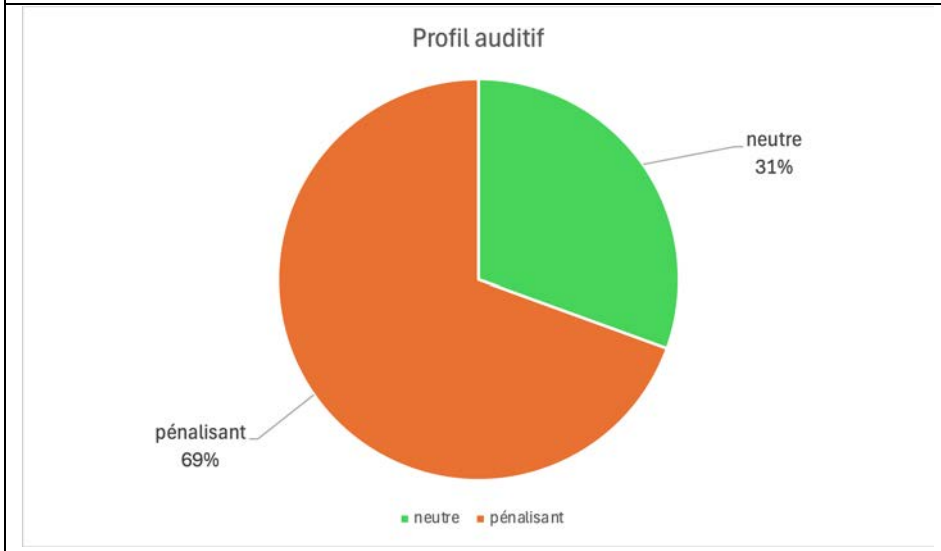
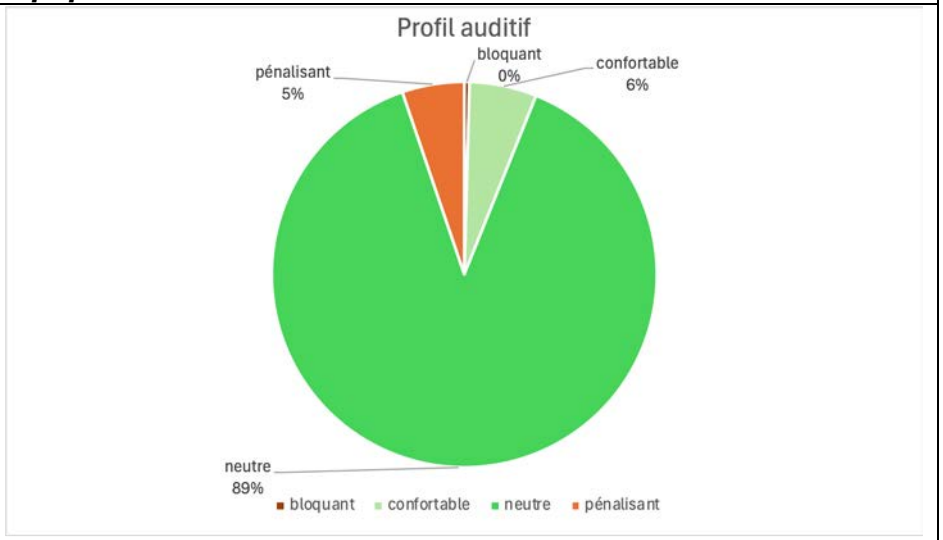
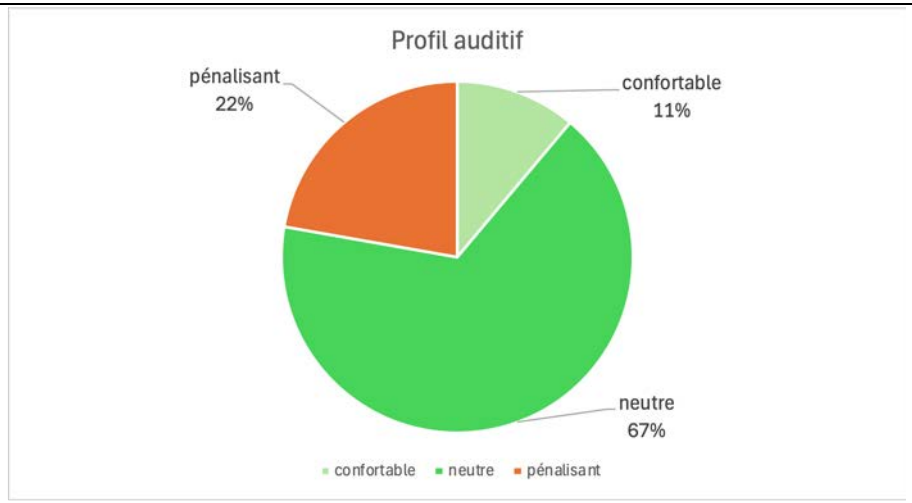
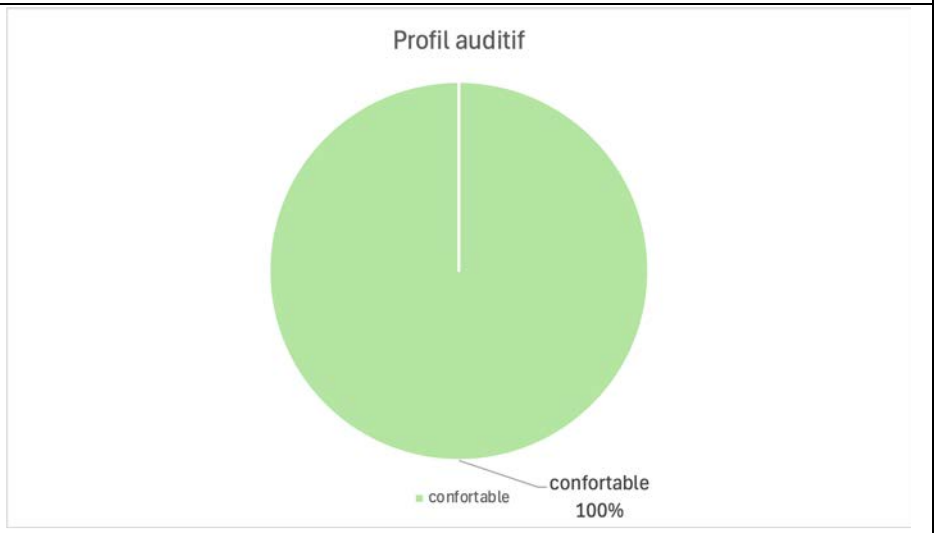
Traversée



Nœud de cheminement



Obstacle

Stationnement PMR et équipements d'accès	
	
Escalier	*Stationnement*
	
Rampe	*Passage sélectif*

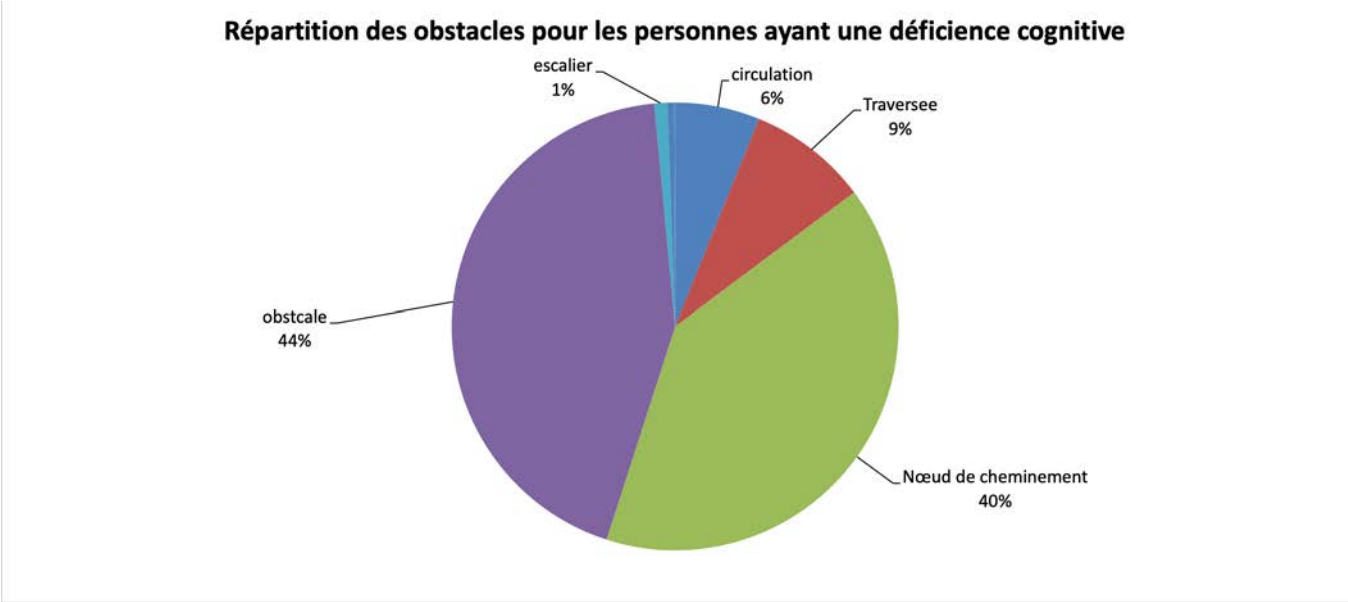
2.4.2 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience cognitive

Pour les personnes souffrant de déficience cognitive l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 2675 obstacles pénalisants et bloquants.

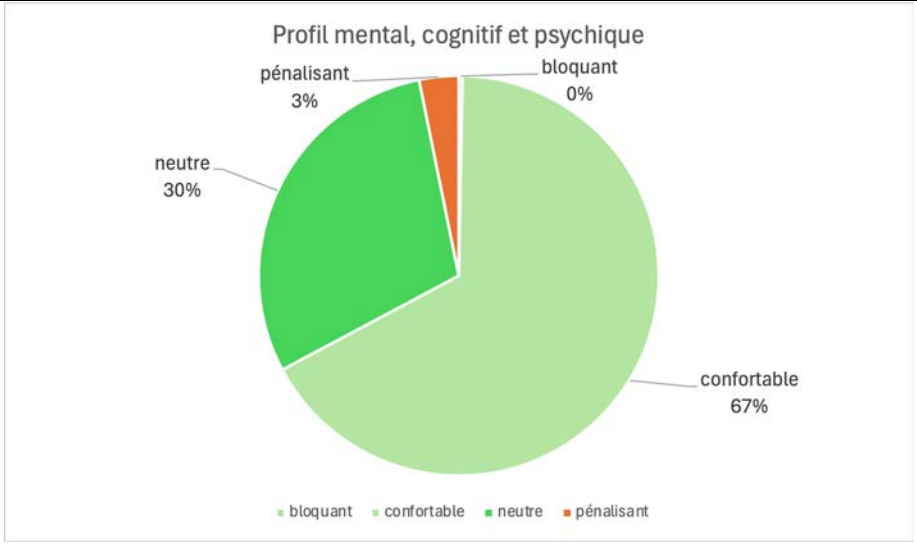
Tout comme le milieu médical, la loi introduit ainsi une distinction entre handicap mental, cognitif et psychique.
Dans le cadre de la présente étude sur l'accessibilité, ces trois déficiences sont regroupées au regard des troubles cognitifs qui peuvent être partagés.

Les fonctions cognitives permettent de lire, parler, raisonner, s'orienter, se situer dans l'espace, communiquer avec autrui, planifier, comprendre, apprendre, traiter des informations. Au regard de la thématique de l'accessibilité à l'environnement bâti ce sont ces troubles cognitifs qui sont principalement pris en compte et auxquels l'aménageur peut apporter des solutions lors de son approche au moment d'agencer un espace.

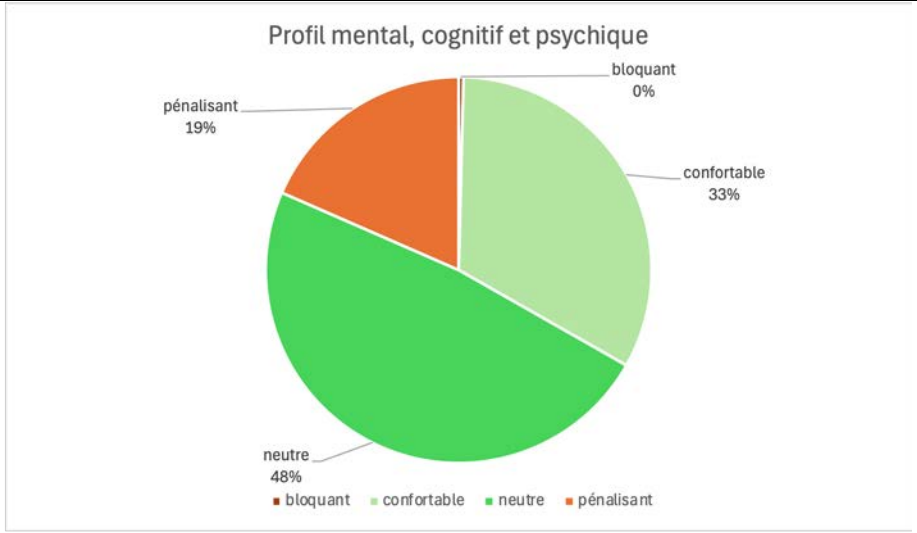
Les décrets d'application de la loi du 11 février 2005 ne précisent pas une liste exhaustive d'obstacles d'accessibilité à relever pour améliore les conditions d'accessibilité des cheminements piétons, des bâtiments, des transports ou des espaces publics. Ainsi les critères d'accessibilité attribués aux déficiences mentale, cognitive et psychique sont issus des recommandations du CEREMA et de la DMA. Ces critères d'accessibilité sont liés à l'orientation, la signalisation, la lisibilité des cheminements réservés aux piétons, la matérialisation cohérente des passages piétons pour signaler les zones possiblement accidentogènes, la luminosité, les formations des personnels au niveau des accueils, des services ou encore la médiation culturelle pour faciliter l'apprentissage par tous.



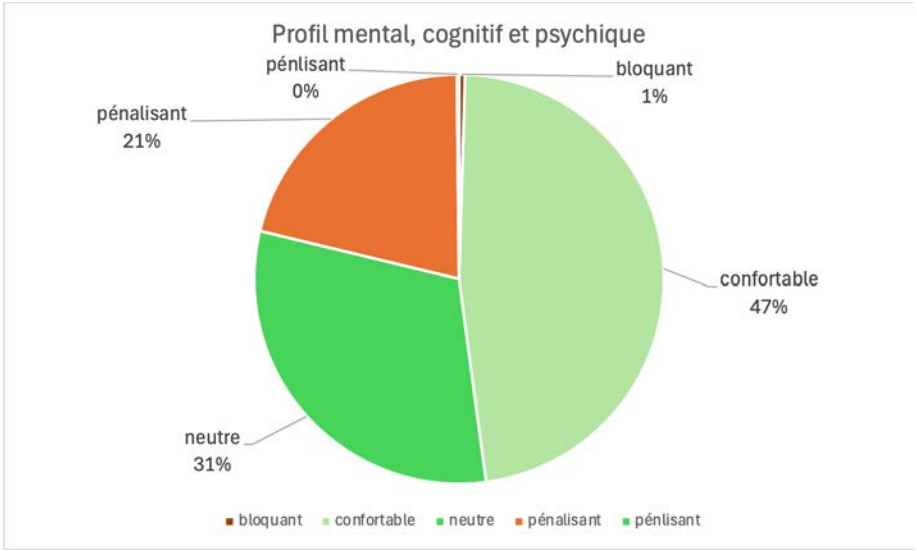
État du cheminement



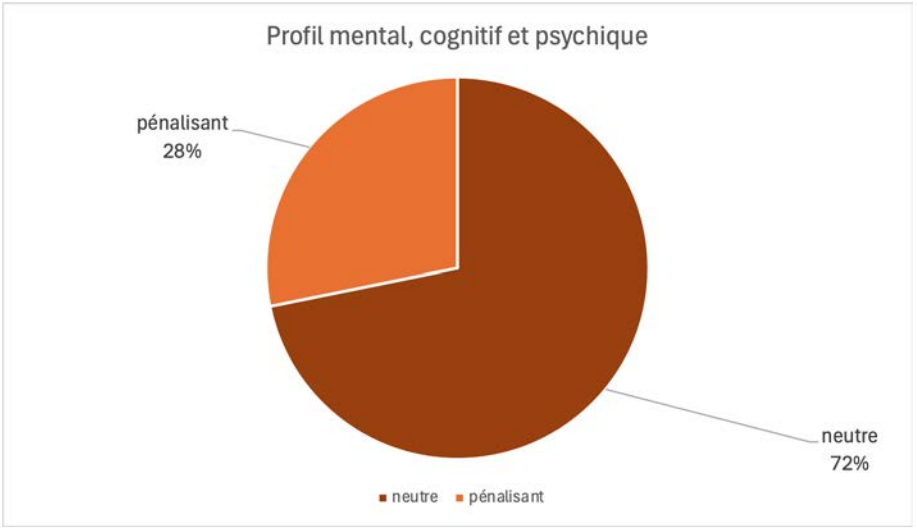
Circulation



Traversée

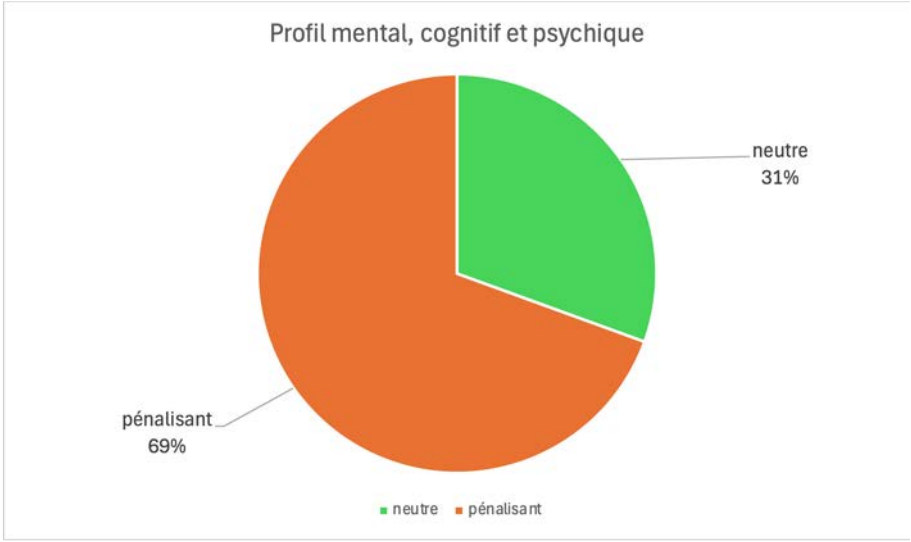


Nœud de cheminement

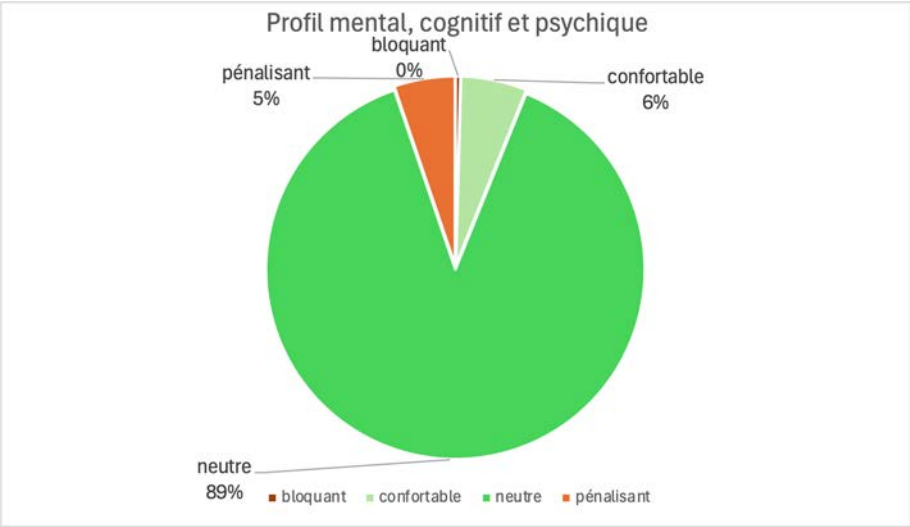


Obstacle

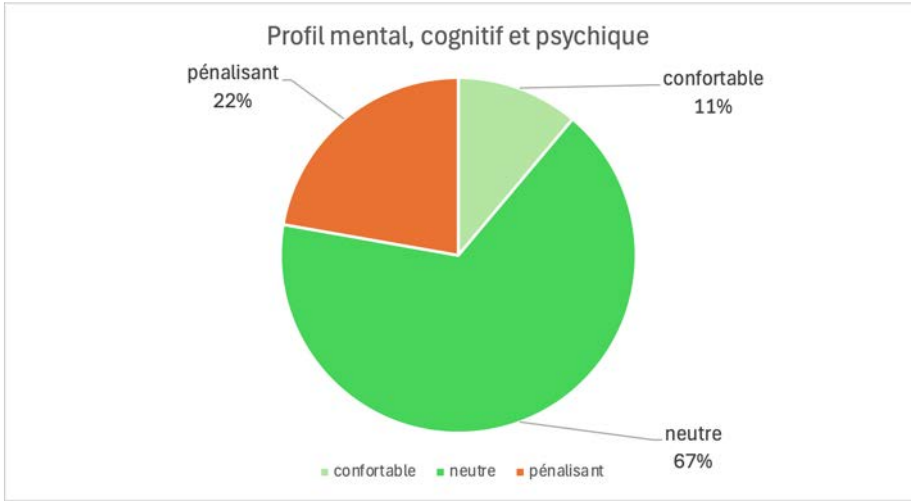
Stationnement PMR et équipements d'accès



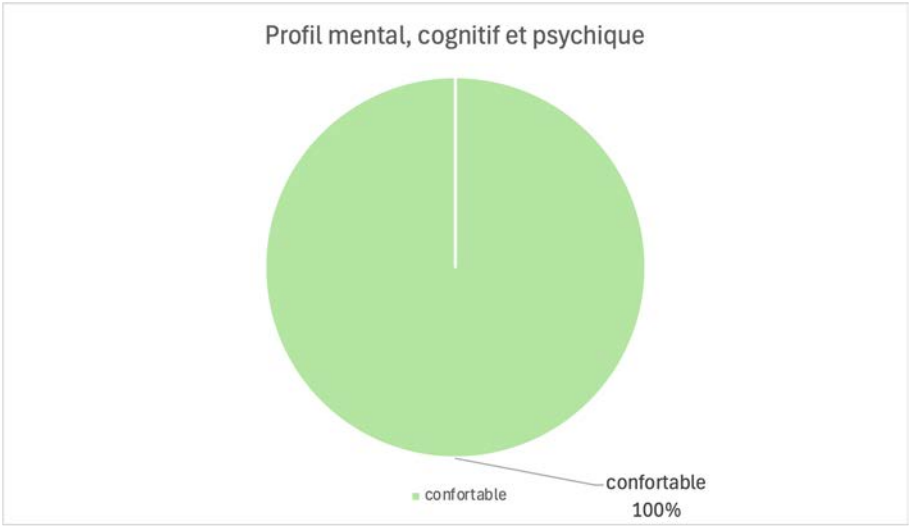
Escalier



Stationnement



Rampe



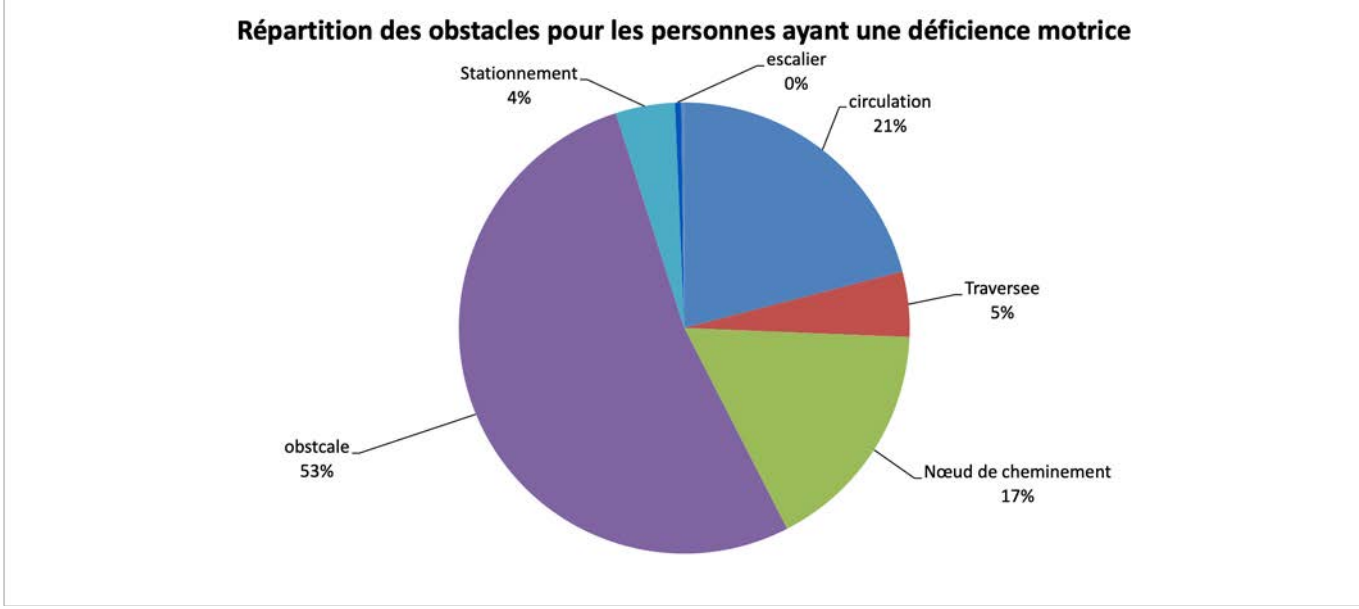
Passage sélectif

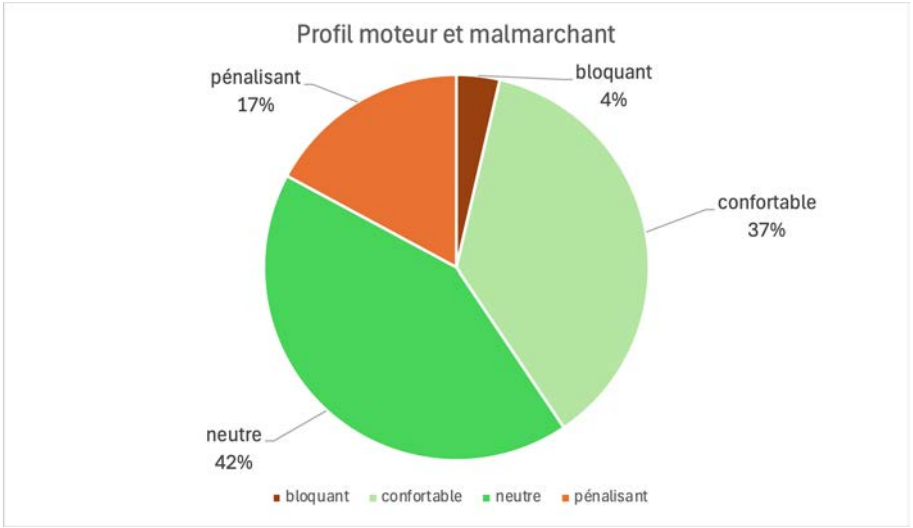
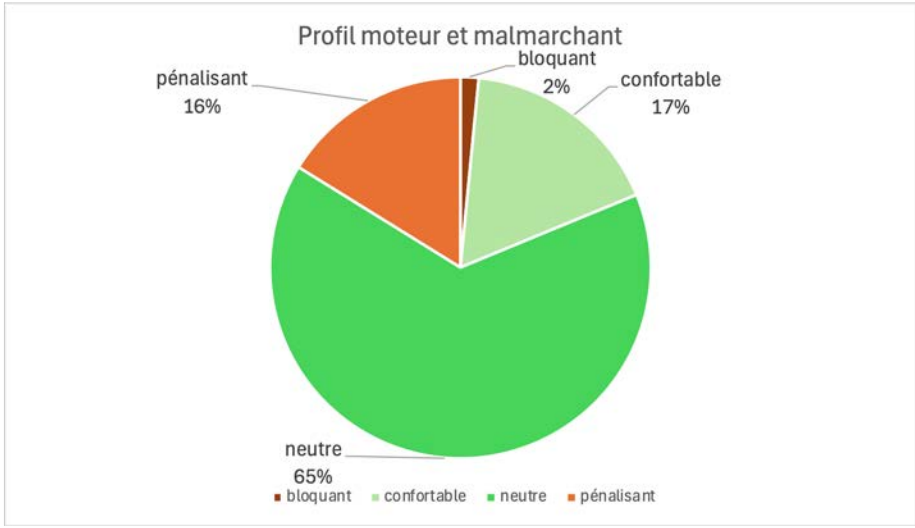
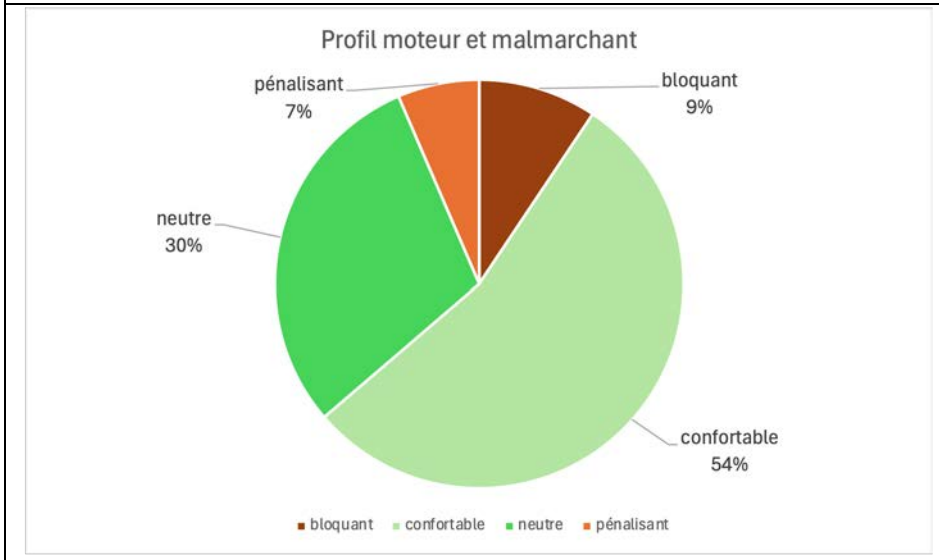
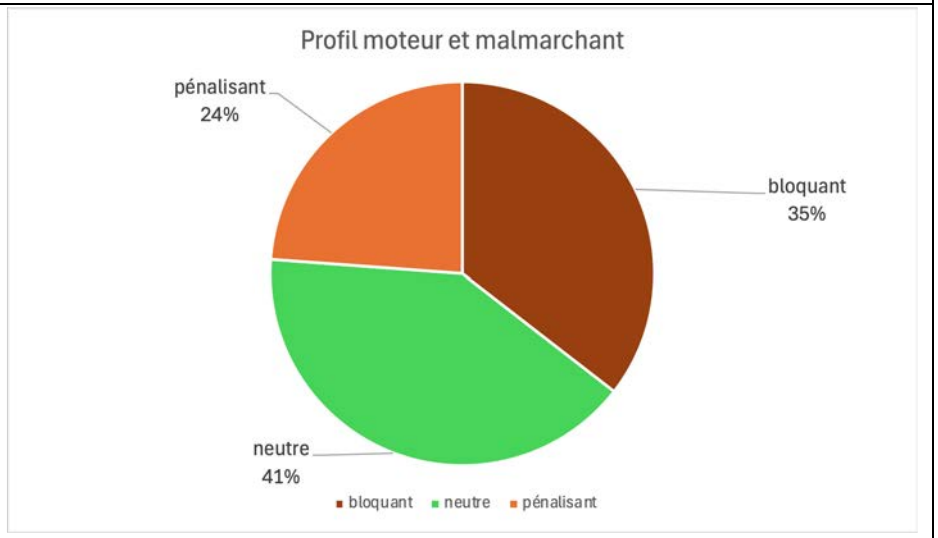
2.4.3 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience motrice

La déficience motrice regroupe une grande variété de situations de handicaps. Cela concerne entre autres les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes âgées, les personnes ayant des difficultés à se déplacer pour des raisons cardiaques ou d'obésité, les personnes de petite taille, etc.

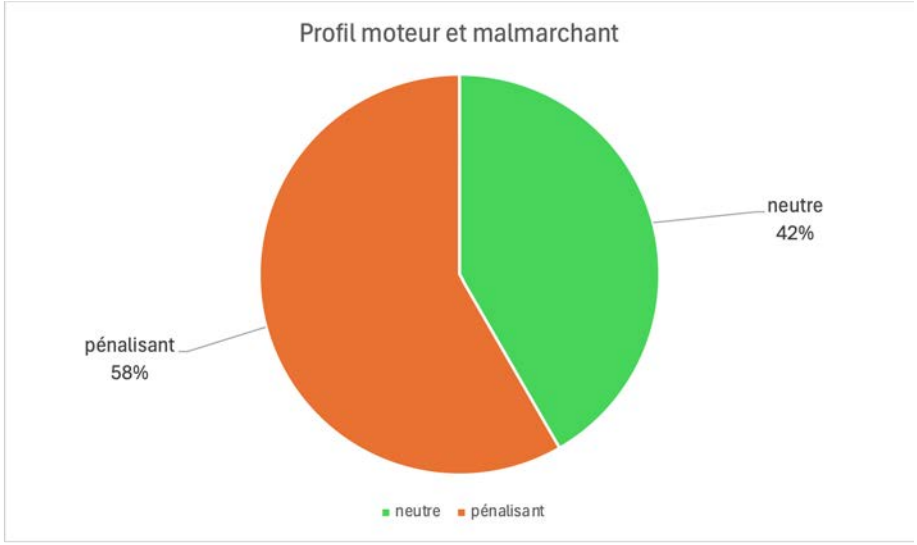
Pour ce public, il peut être difficile de se tenir debout sans appui. La qualité de revêtement des sols, la largeur des cheminements et des espaces de manœuvres, ainsi que les pentes et devers, et la hauteur des équipements sont à prendre en compte pour ne pas générer des espaces contraignant l'autonomie des personnes ayant une déficience motrice.

Pour les personnes souffrant de déficience motrice l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 4661 obstacles pénalisants et bloquants. Il s'agit du public pour lequel il a été recensé le plus d'obstacles

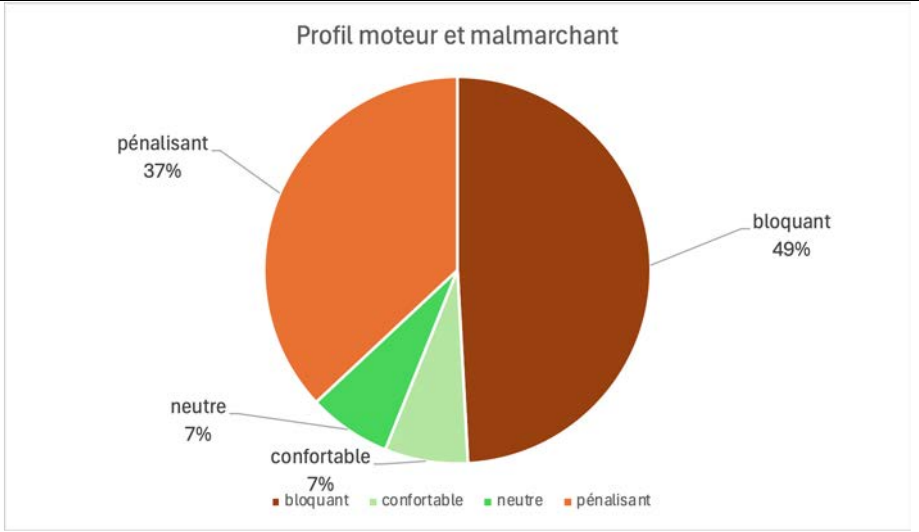


État du cheminement	
	
Circulation	*Traversée*
	
Nœud de cheminement	*Obstacle*

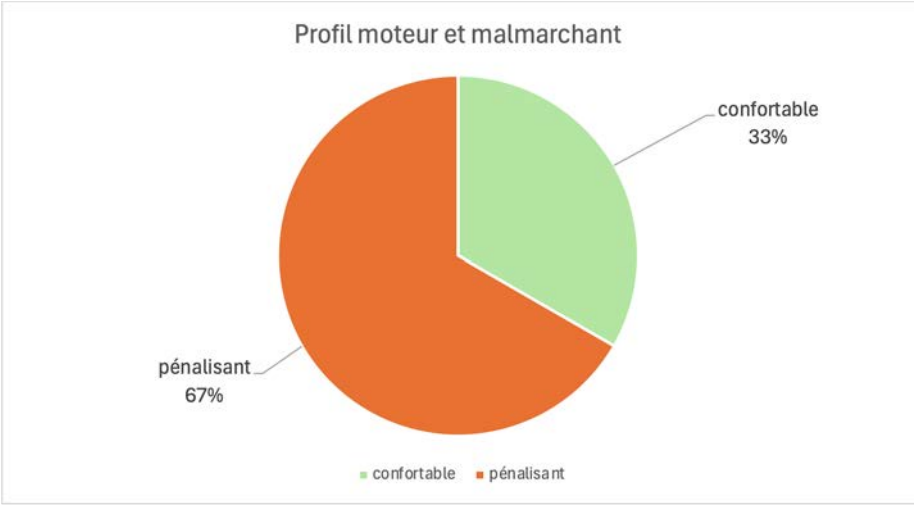
Stationnement PMR et équipements d'accès



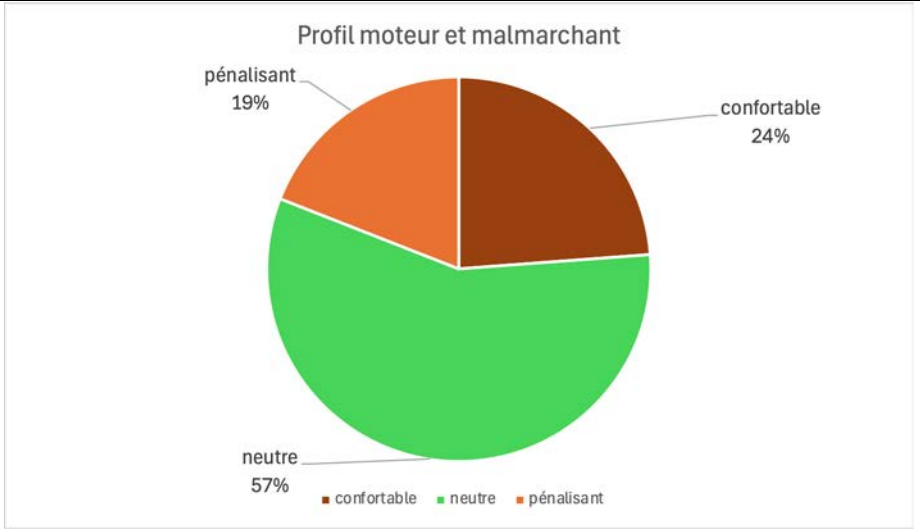
Escalier



Stationnement



Rampe

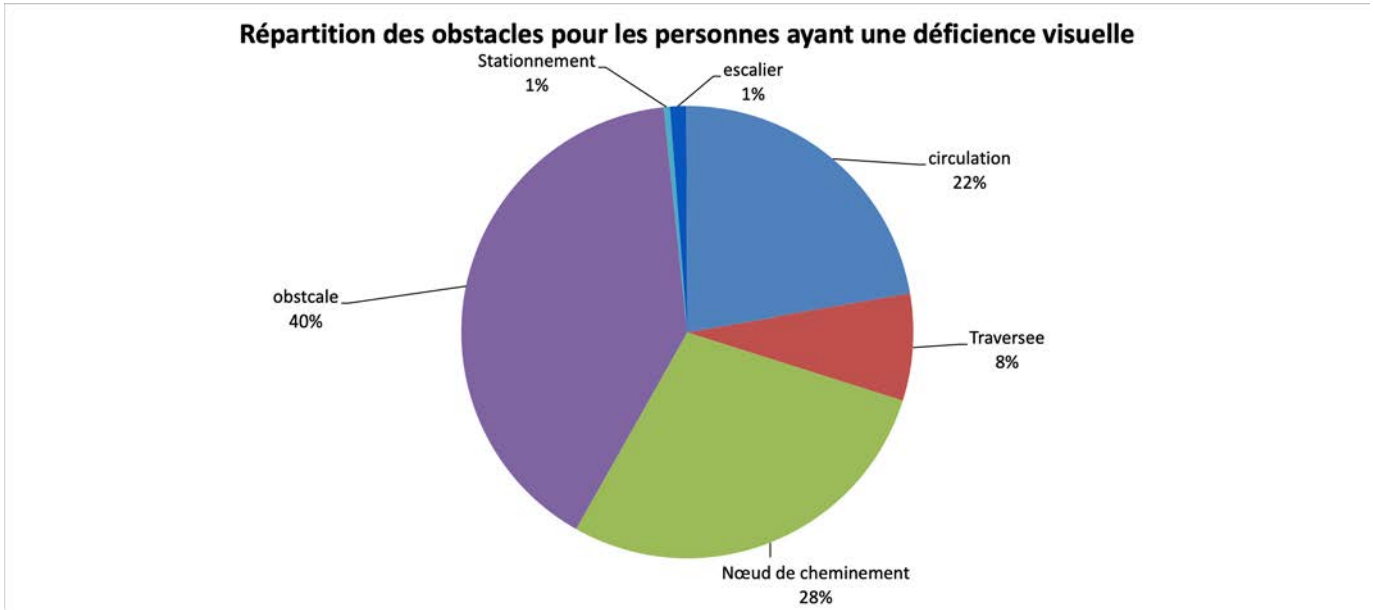


Passage sélectif

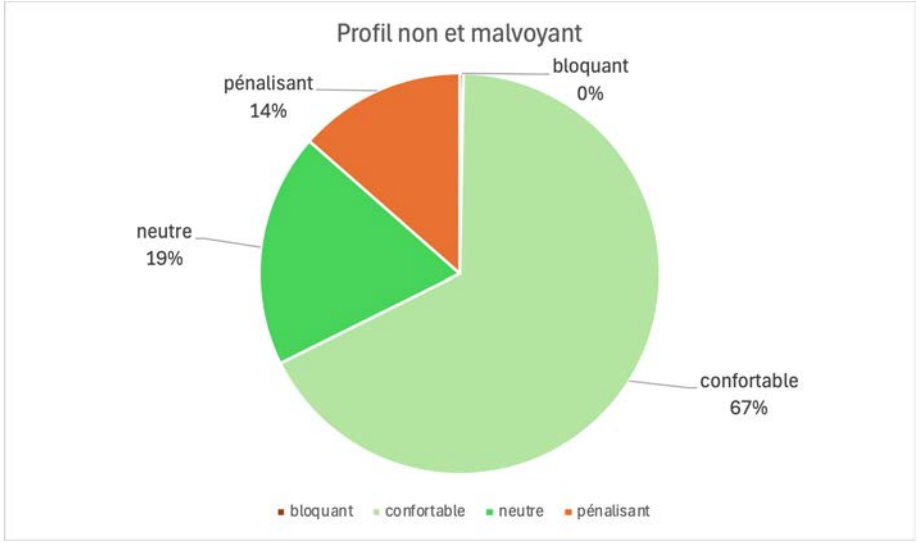
2.4.4 Synthèse de l'état de l'accessibilité pour la déficience visuelle

La déficience visuelle concerne les personnes malvoyantes et les personnes aveugles. Il s'agit d'un public ayant des difficultés à se repérer dans l'espace et à détecter des obstacles présents sur les cheminements. Les contrastes visuels et tactiles permettent aux personnes ayant une déficience visuelle de s'orienter dans son environnement.

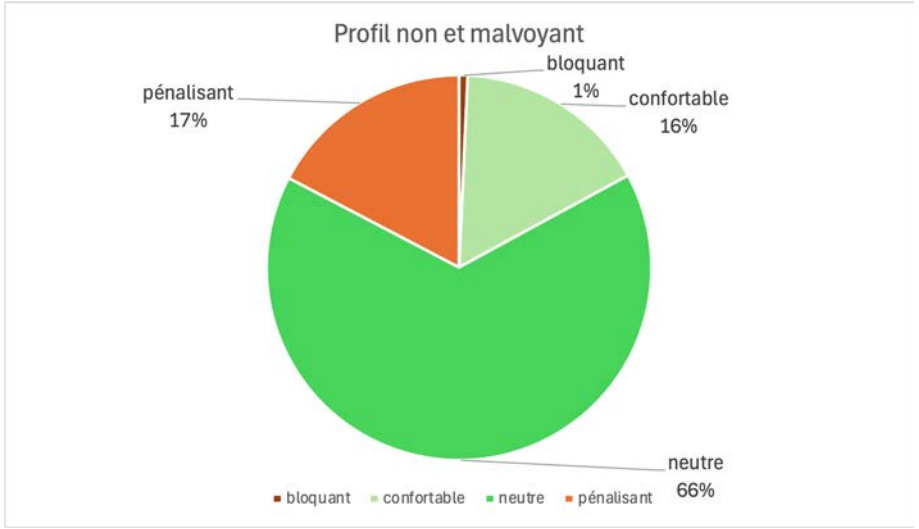
Pour les personnes souffrant de déficience visuelle, l'audit d'accessibilité a permis d'identifier 2906 obstacles pénalisants et bloquants. Cela est surtout lié à l'absence d'équipement, comme des bandes d'éveil à la vigilance, au niveau des traversées piétonnes.



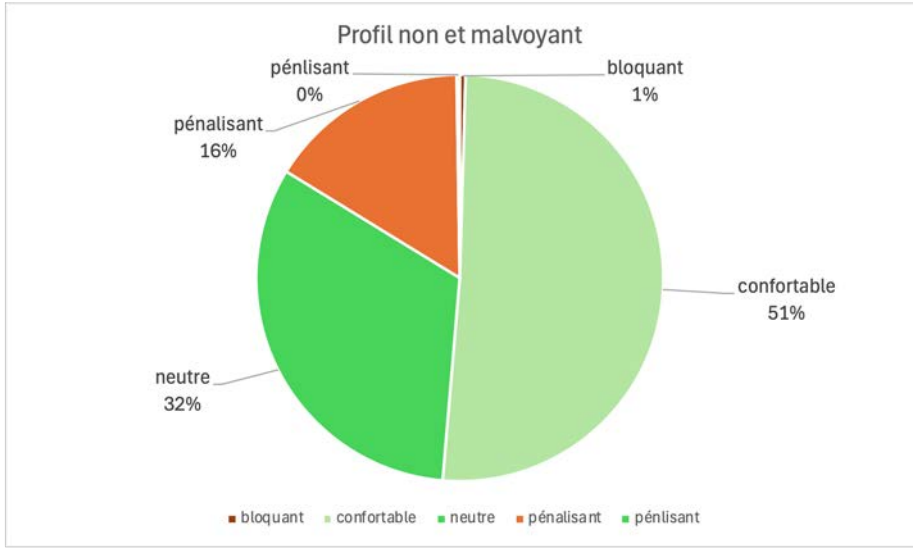
État du cheminement



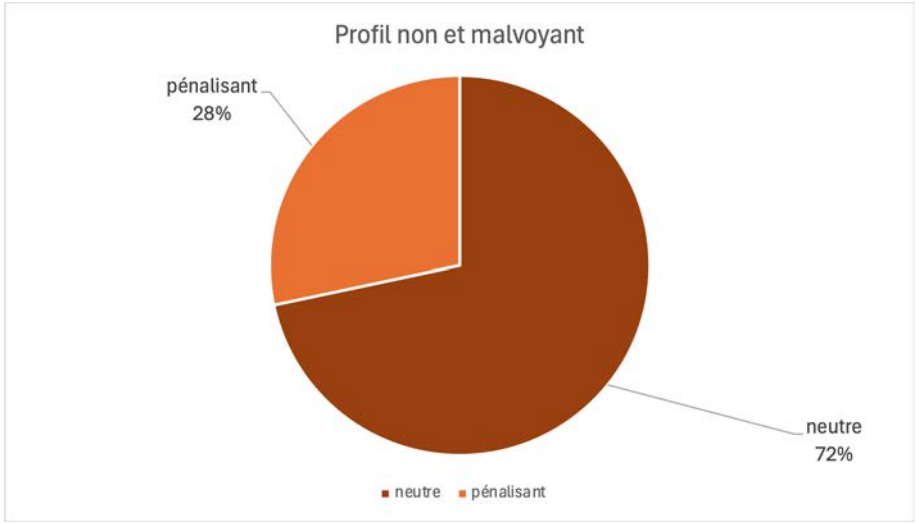
Circulation



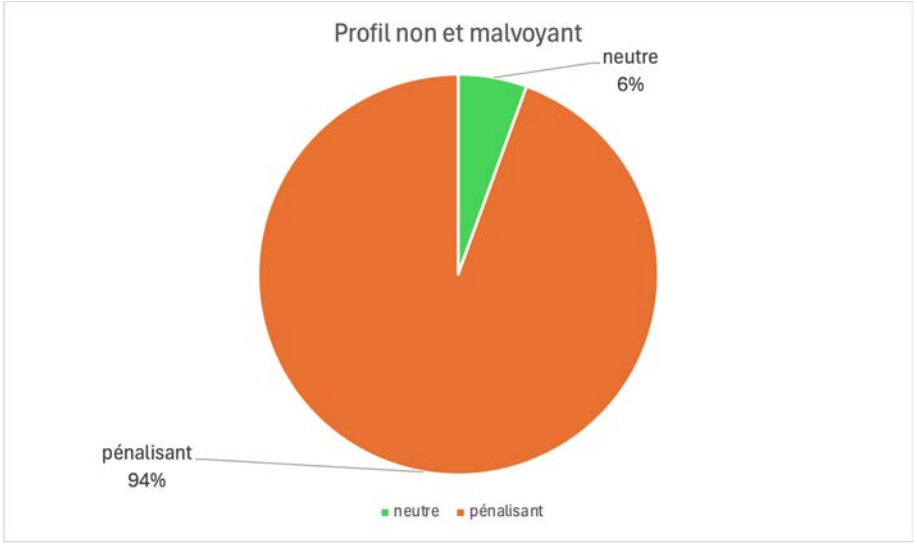
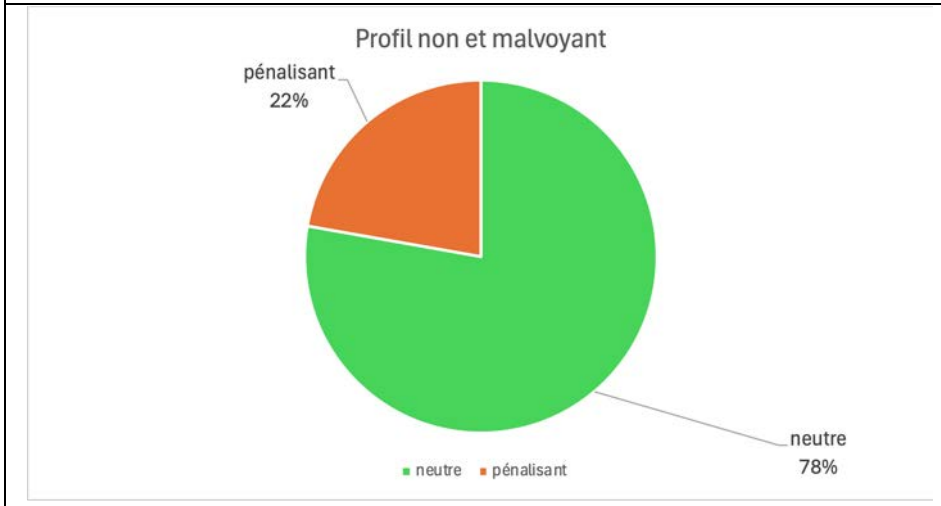
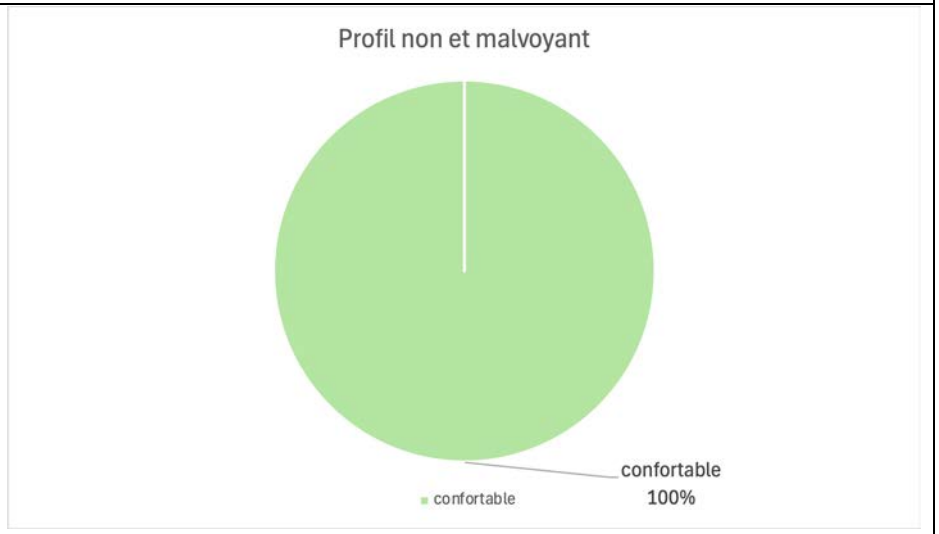
Traversée



Nœud de cheminement



Obstacle

Stationnement PMR et équipements d'accès	
	
Escalier	*Stationnement*
	
Rampe	*Passage sélectif*

3 – Indicateurs de l’accessibilité de la voirie et des espaces publics

3.1. Indice d’accessibilité de la commune

TAUX D'ACCESSIBILITE	79,58
taux circulation	*88,13*
taux mobilier	*58,37*
taux traversée	*88,07*
taux nœud de cheminement	*81,49*
taux stationnement	*65,38*
taux escalier	*76,07*
taux rampe	*88,89*
taux passage selectif	*90,24*

A partir de l'investigation menée sur le terrain et des traitements statistiques et cartographiques il apparaît que le taux d'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la ville est de : 79,58%

Il est à noter que le contexte urbain ne permettra pas à la commune d’atteindre un taux d’accessibilité de 100%. Toutefois les possibilités de mise en accessibilité donnent à la commune la possibilité de favoriser des itinéraires prioritaires desservant les services de la vie quotidienne et les loisirs.

Le taux d’accessibilité du diagnostic de 2026 est supérieur à ceux de 2013 et 2018. Le taux est passé de 65,06% en 2013 à 72,47% en 2018 et enfin 79,58% en 2026. La différence du taux d’accessibilité est liée à la fois à l’évolution de la structuration de la base de données géolocalisées et aux travaux de mise en conformité de la voirie et des espaces publics réalisés par la ville de Gennevilliers.

3.2. Indice d’accessibilité des quartiers

QUARTIER	TAUX ACCESSIBILITE
Les Agnettes	81,26
Centre	81,65
Les Chevrins Cité-Jardin	75,61
Fossé de l'Aumône	76,95
Les Grésillons	74,63
Le Luth	78,14
République	81,35
Le Village	80,37
Zone Industrielle	78,14

Entre 2018 et 2026 les taux d’accessibilité ont évolué positivement en raison des travaux d’aménagement de la voirie et des espaces publics. Les évolutions sont positives avec augmentation de plus de 10 points pour les quartiers Les Agnettes et Centre. Les choix en matière d’aménagement impact favorablement l’accessibilité universelle des cheminements pour piétons de la commune de Gennevilliers.

4 – Enjeux de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

4.1. Aménagement des traversées piétonnes

La ville de Gennevilliers aménage les traversées piétonnes pour qu'elles disposent des équipements nécessaires pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite. L'audit d'accessibilité a révélé que des équipements comme les bandes d'éveil à la vigilance ont pu se dégrader avec le temps. Aussi, pour que les traversées piétonnes puissent être utilisées en autonomie par l'ensemble des habitants, et que les cheminements puissent être parcourus en toute sécurité, la ville a choisi de poursuivre son investissement dans le traitement des traversées pour piétons.	

4.2. Poursuivre la politique d’aménagement des places de stationnement adapté

Pour permettre aux personnes en situation de de handicap de se rapprocher au plus près des pôles de services, l’aménagement de places adaptées est une nécessité. Ce maillon de la chaîne de déplacement est à prendre en compte pour donner la possibilité aux personnes à mobilité réduite d’exercer leur citoyenneté et d’accéder à des lieux de loisirs.	

4.3. Mobiliers urbains entravant la circulation des piétons

La multiplication du mobilier urbain peut rapidement encombrer les cheminements piétons. Sur les communes, le positionnement des candélabres et des arbres réduit la largeur des cheminements en le rendant inférieur à 1,40 sur de nombreux axes. A titre d'exemple les potelets servant à empêcher le stationnement sauvage peuvent devenir des obstacles d'accessibilité pour les piétons s'ils sont mal implantés. Certains mobiliers urbains, même bien positionnés sur le trottoir, sont dangereux pour les personnes souffrant de déficience visuelle lorsqu'ils ne sont pas suffisamment contrastés ou qu'ils ne respectent pas l'abaque de détection, en particulier dans les zones piétonnes et les zones de rencontres.

La commune de Gennevilliers a fait le choix de réduire ces obstacles urbains ayant fait l'objet d'une géolocalisation afin de faciliter les déplacements des habitants en situation de handicap.



Boîte aux lettre en saillie

4.4. Cohabitation entre les mobilités actives

La vile de Gennevilliers a réalisé de nombreux travaux facilitant les mobilités douces.

Ces dernières années l'usage et l'évolution des nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) engendre de nouvelles formes de cohabitation.

Même si les usagers sont amenés à respecter le code de la route et les règles de priorités, les aménagements urbains doivent à la fois aider le piéton à percevoir la circulation des modes doux dans leur environnement et pour les usagers véhiculés à détecter les piétons fragiles en situation de handicap.



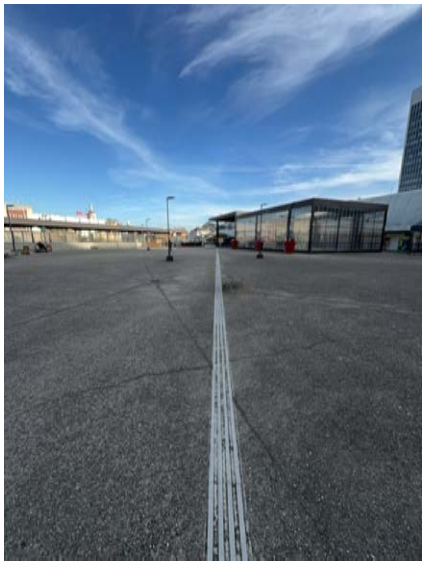


4.5. Repérabilité et détectabilité des espaces

La ville de Gennevilliers poursuit la réhabilitation de ses quartiers. Le traitement urbain et paysagé va dans le sens d'offrir aux habitants des espaces de socialisation et de rencontre.
L'aménagement des espaces urbains sert de support au lien social et diverses activités favorables à une ambiance urbaine conviviale.

La mise en valeur des parvis et la polyvalence des espaces sont un atout pour les personnes souffrant d'un handicap moteur et peuvent a contrario générerez des difficultés de repérabilité et de détectabillité des cheminements pour les personnes malvoyantes :

- Des revêtements de sol qui ne permettent pas une identification du cheminement
- Une lisibilité de l'espace urbain à améliorer pour faciliter les déplacements en autonomie des personnes à mobilité réduite
- Des ambiances urbaines qui peuvent aider à s'orienter et éviter le risque de chute





4.6. Exploitation et valorisation des données géolocalisées d'accessibilité

La ville de Gennevilliers en transposant ces données géographiques d'accessibilité vers le format du standard national de données est mesure d'intégrer dans sa politique du l'exploitation et la valorisation des données acquissent dans le cadre dans de la mise à jour du PAVE.

La commune de Gennevilliers pourrait diffuser les données d'accessibilité sur le point d'accès national, https://transport.data.gouv.fr, et favoriser la diffusion d'information sur l'accès aux services de la ville par l'intermédiaire d'applications numériques qui deviennent de véritable géo-assistant pour les personnes en situation de handicap.

