VOIRIE et ESPACES PUBLICS

PRESCRIPTIONS LEGALES

GALAXIE

MOBILITE REDUITE

MOBILITE REDUITE 31 rue Auguste Frot – 77590 BOIS LE ROI
Tél. : 09 50 10 95 33 - 06 81 56 69 93 - Fax : 09 55 10 95 33 - courriel : mobilitereduite@gmail.com

Population concernée

France métropolitaine = 67 813 396 habitants (Insee 2022)
dont environ 27 125 358 millions de Personnes à Mobilité Réduite (40%)

Comprenant plus de 13 millions de PSH dont les principaux handicaps sont dans l'ordre :

Déficiences auditives pour **plus de 5,2 millions** (1) de personnes surtout dans la 3eme partie de la vie. Une petite minorité pratique le langage des signes.

Déficiences motrices, pour **plus de 2,3 millions** (1) de personnes avec difficultés à se déplacer, effectuer des gestes ou mouvements de la vie.

Déficiences visuelles pour **plus de 1,7 millions** (1) de personnes avec déficiences légères, moyennes ou fortes et cécité totale pour une minorité.

Déficiences intellectuelles difficultés de l'apprentissage, du langage ou retards mentaux (trisomie21, autisme, dys,…) pour **environ 800.000** personnes (1).

N.B. (1) Ces chiffres sont des ordres de grandeur venant de différentes sources

Mais en réalité, c'est 100% de la population qui est concernée, car si aujourd'hui on est valide, demain on risque un accident de la vie entrainant la perte partielle ou totale de notre autonomie.

- ***La voirie et les espaces publics constituent les biens communs de tous les citoyens et leur accessibilité aux personnes handicapées est une problématique publique majeure qui s'est progressivement inscrite à l'agenda de l'Etat depuis la loi d'orientation du 30 juin 1975.***

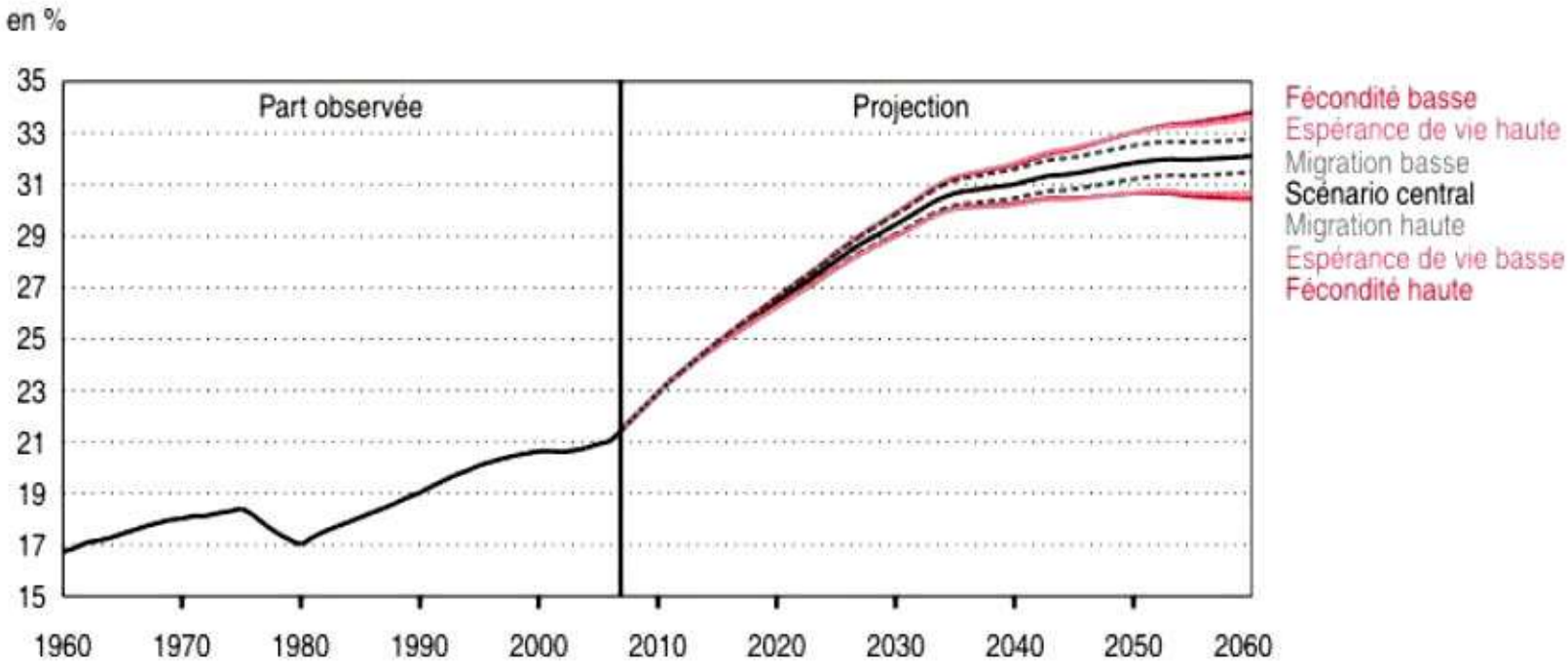
- ***L'objectif de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est que toute personne handicapée ou à mobilité réduite puisse se déplacer et circuler en tout point de l'agglomération, accéder à tous les espaces de la ville, traverser ses axes de circulation, se reposer, etc. Et ce de façon autonome, au même titre qu'une personne valide, y compris dans les zones en pavés.***

- ***Les enjeux de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont primordiaux car ils concernent non seulement le quotidien des personnes handicapées mais aussi l'ensemble de la population qui peut ainsi bénéficier d'une meilleure qualité d'usage.***

- ***Enjeux d'autant plus primordiaux que le vieillissement de la population d'ici 2060 en conforte le besoin - (le nombre de personnes âgées de plus de 60 ans aura fortement progressé) .***

- ***C'est pourquoi il faut AGIR !!***

Graphique 3 – Évolution de la part des 60 ans ou plus



Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, estimations de population et projection de population 2007-2060.

LES TEXTES EN VIGUEUR

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Article 45

I. - **La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les transports publics et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.**

....

LES TEXTES EN VIGUEUR

Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Article 1er

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique …. est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion :

- **De la réalisation de voies nouvelles,**
- **D'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette**
- **Ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.**

LES TEXTES EN VIGUEUR

Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Article 1er

I. - Les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

1° Cheminements

- **Le sol des cheminements n'est pas meuble,**
- **Le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle.**
- **La pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés.**
- **La pente est dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité.**
- **Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.**

Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
Article 1er

Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.
Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des bateaux, ceux-ci comportent des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.

Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons.

La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
Article 1er

3° Feux de signalisation
Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.

4° Postes d'appel d'urgence
Les postes d'appel d'urgence et leurs abords sont conçus pour être utilisés par les personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant et les personnes sourdes ou malentendantes.

5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif
Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.
L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur.
L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.

Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des bateaux, ceux-ci comportent des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.

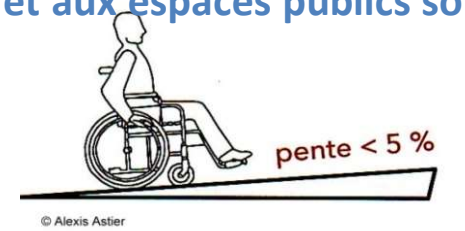
Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons.

La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées. ….

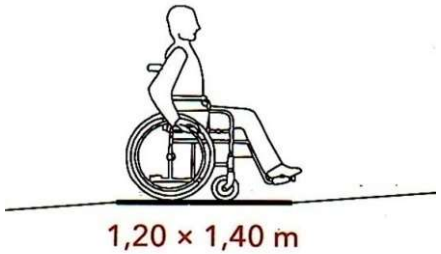
Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Article 1er

Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

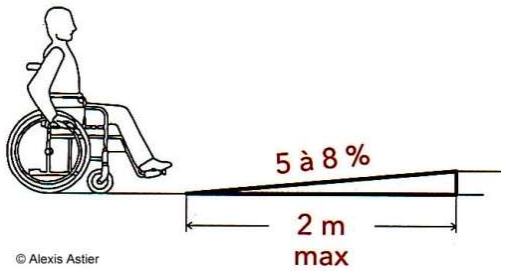
1° Pentes



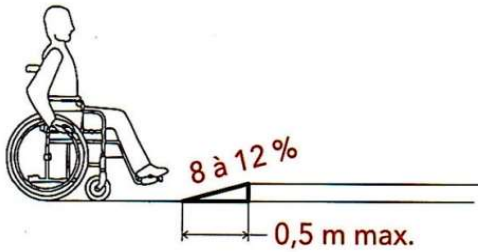
- Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, **elle est inférieure à 5 %.**



- **Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m en cheminement continu.** Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau **de plus de 0,40 mètre de hauteur.**



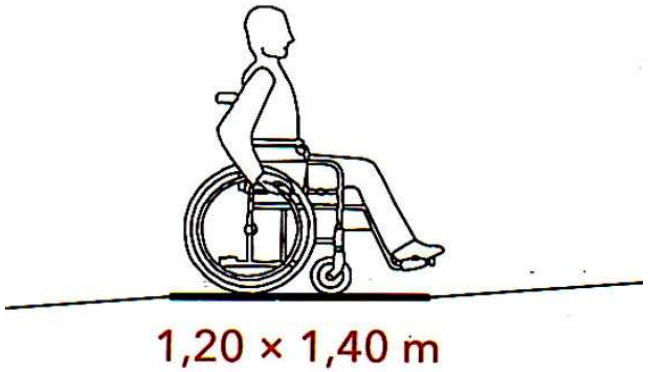
- En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement **supérieure à 5 % est tolérée.** Cette pente peut aller jusqu'à **8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres**



- et **jusqu'à 12 %** sur une longueur **inférieure ou égale à 0,50 m**.

2° Paliers de repos

- Les paliers de repos sont **horizontaux** et **ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre**, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés à chaque bifurcation du cheminement.



3° Profil en travers

- En cheminement courant, le dévers est **inférieur ou égal à 2 %.**
  La largeur minimale du cheminement est de 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.

- Cette largeur peut toutefois **être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.**

NOUVEAU

Définition d'un trottoir

Le 8 mars 2022, la chambre criminelle de la Cour de Cassation, dans son pourvoi n° 21-84.723, donne une définition précise des trottoirs :

« Il en résulte que constitue un trottoir, au sens des textes susvisés,
la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée
et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci
par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif,
est réservée à la circulation des piétons. »

Donc, exit des trottoirs : les pistes cyclables, voies vertes ou partagées, stationnement anarchiques, l'occupation illicite de l'espace public, etc…

NOUVEAU

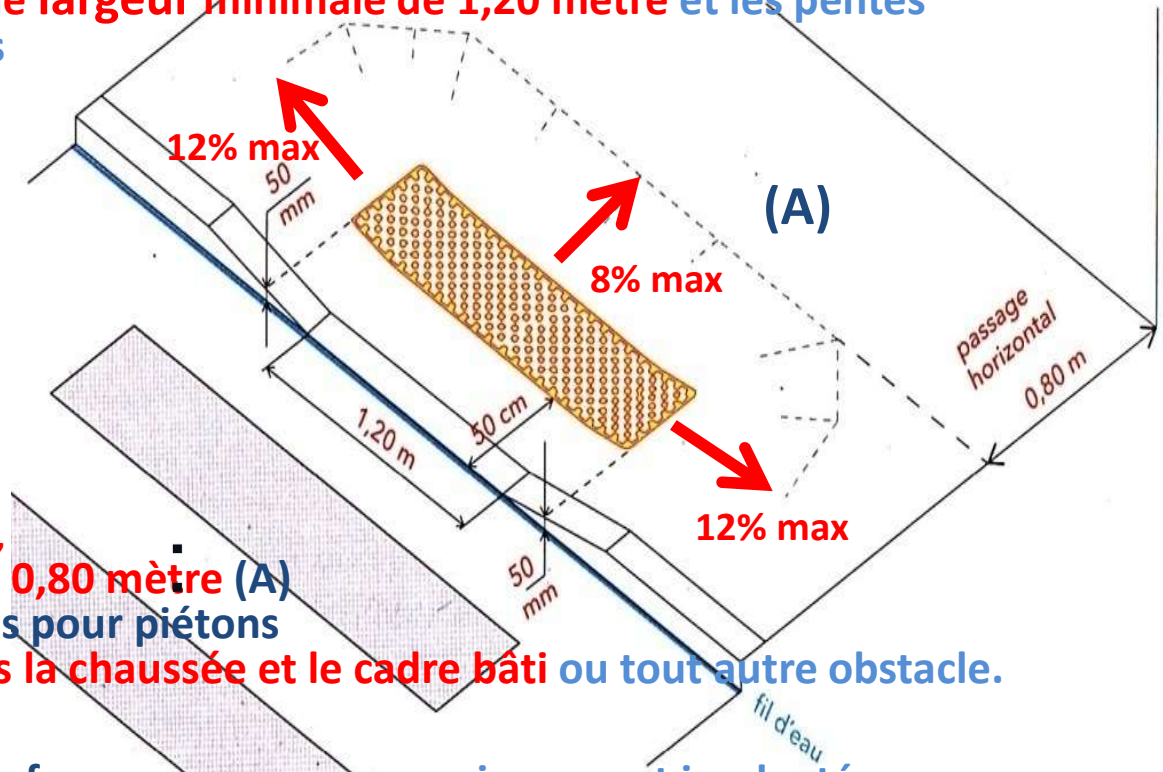
Un trottoir est réservé uniquement à la circulation des piétons

Distinction entre le trottoir et la piste cyclable

Code de la route Article R110-2
Voie verte : **route exclusivement réservée** à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

4° Traversées pour piétons

- Au droit de chaque traversée pour piétons, des " abaissés " de trottoir, ou " bateaux ", sont réalisés avec des ressauts conformes.
  La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes



- Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre (A) est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.

- Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Nota : 1- Vous pouvez également l'appliquer si c'est possible au droit des sorties charretières pour éviter un dévers supérieur à 2% sur la largeur du trottoir
2 - Les potelets ne sont pas obligatoires mais recommandés

RAPPEL

Bande d'Eveil à la Vigilance
NORME NF P98-351

- En bordure de quais d'accès aux **transports collectifs guidés, maritimes** ou **fluviaux**, au droit des zones d'embarquement ou de débarquement, de montée ou de descente de passagers.

- En **bordure de trottoir** au droit **de traversées de chaussées équipées d'abaissés de trottoir**, **AVEC** ou **SANS matérialisation du passage piétons**.

- Au droit de traversées de chaussée relevées sans dénivellation détectable, **AVEC ou SANS matérialisation du passage pour piétons**

- Au droit de traversées de voies ferrées sur le cheminement des piétons.

- **En haut** de chaque volée **d'escalier de TROIS marches et plus** au moins située sur la voirie ou espace public

TRES IMPORTANT

La Bande d'éveil à la vigilance (BEV) est toujours posée de manière à suivre le fil d'eau à 0,50 m.
Elle doit être fortement contrastée (70%) par rapport à son support.

NF P 98-351

Cotes en millimètres

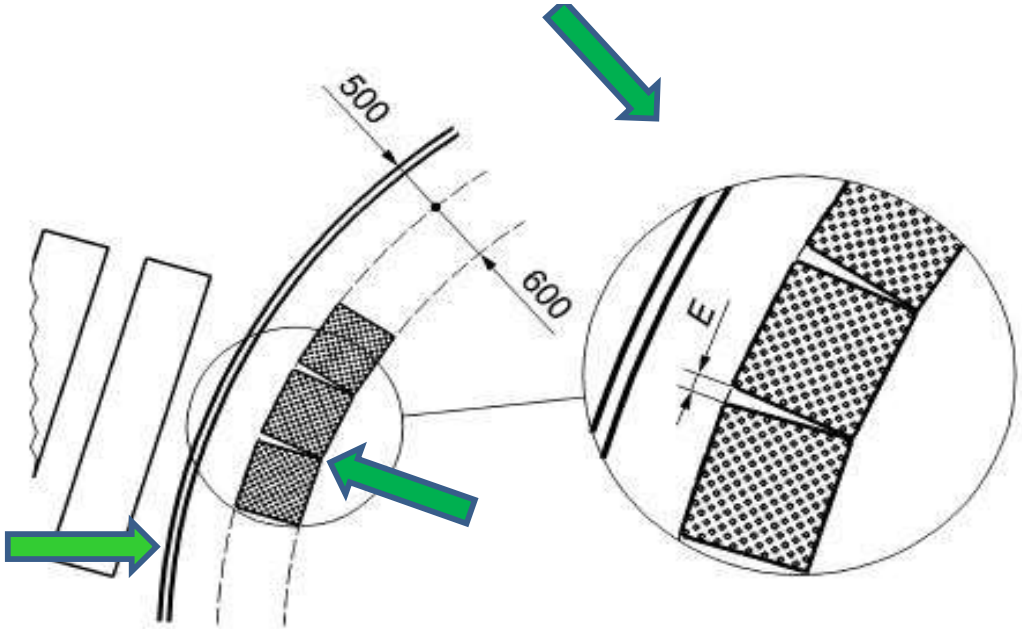
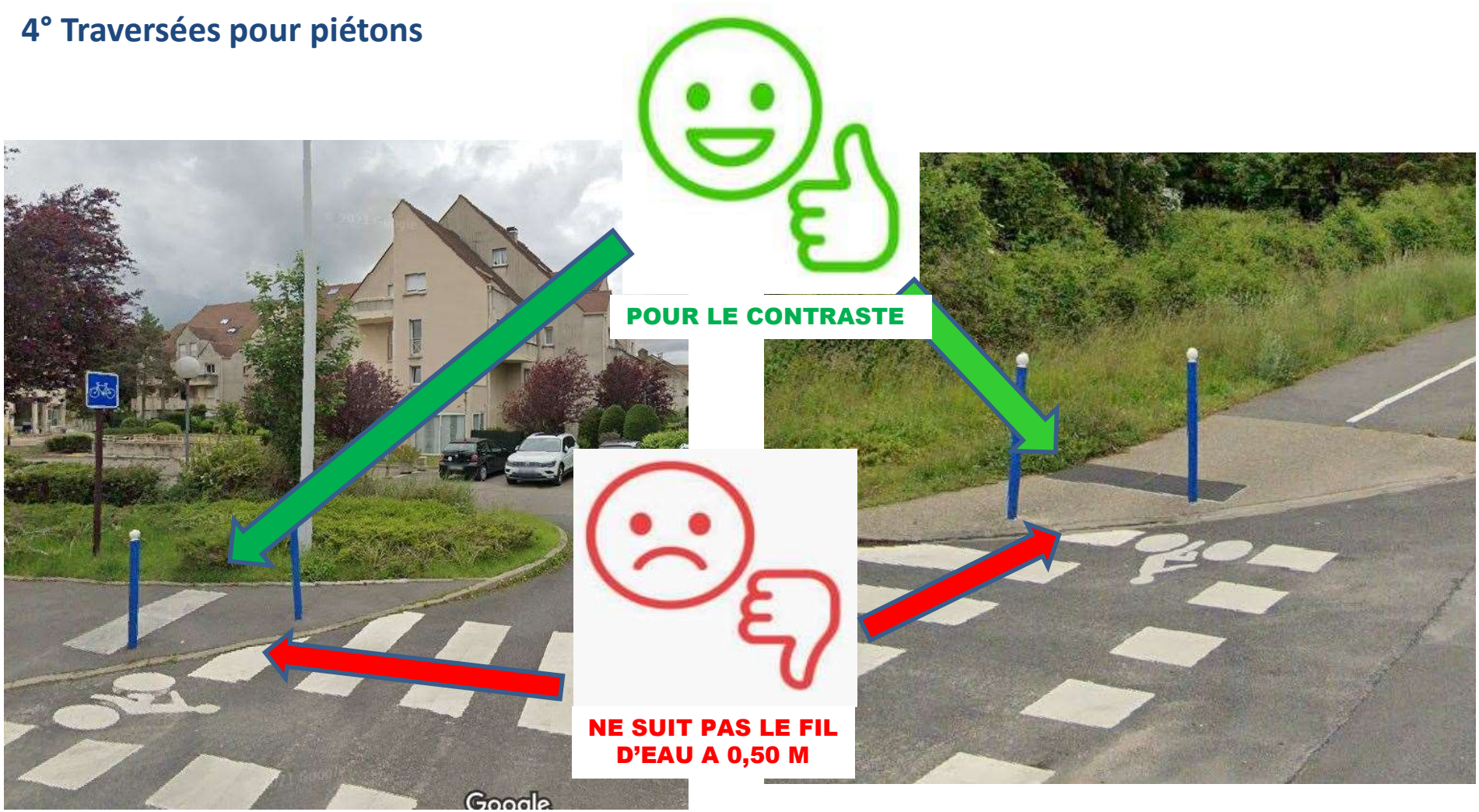


Figure 4 — Implantation sur trottoir abaissé en arrondi

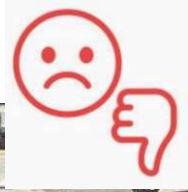
Deux largeurs sont définies selon les implantations. La largeur définie dans les paragraphes 5.1.2.2 et 5.1.2.3 est vérifiée entre deux règles tangentes aux bases des plots de la première et de la dernière ligne de plots.

4° Traversées pour piétons



4° Traversées pour piétons

ILOT REFUGE



- PAS DE BEV CONTRSTEE à 0,50 M du FIL D'EAU & SUR L'ILOT REFUGE
- PAS DE BANDE D'AIDE A L'ORIENTATION

Le département est responsable de l'ensemble de cette voirie.
La notion de « dépendances de la route » **a été établie par la jurisprudence** qui considère que les éléments nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route **ainsi qu'à la sécurité des usagers <u>sont indissociables de la chaussée</u>**.(voir en annexe)

4° Traversées pour piétons

La bande de guidage fait partie des dispositifs podotactiles indispensables pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Comme son nom l'indique, **elle guide les usagers déficients visuels aussi bien au sein des établissements recevant du public que des réseaux de transport.**

Qu'appelle-t-on bande de guidage ?

Également appelées **dalles podotactiles**, rails de guidage au sol, barres tactiles au sol ou **Bandes d'Aide à l'Orientation (BAO),** les bandes de guidage sont un dispositif podotactile à l'usage des personnes à mobilité réduite en général et des personnes aveugles ou malvoyantes en particulier.

Cela signifie qu'elles **se servent de leurs pieds ou de leur canne blanche pour** les suivre et ainsi **être guidées.**

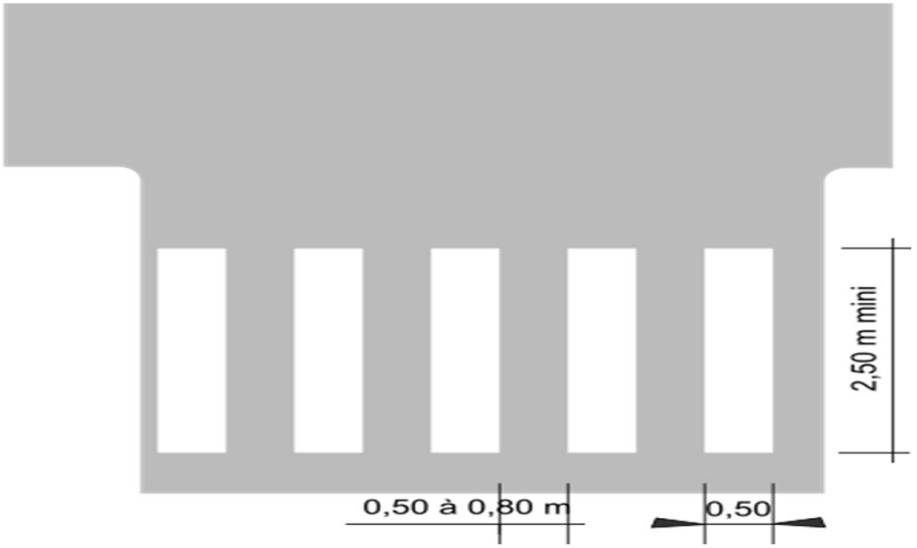
Bandes en relief, collées ou encastrées dans le sol, à 3 ou 4 nervures, **(Norme NF P98-352)**

4° Traversées pour piétons

- Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988, et notamment **aux dispositions de l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées).**

- Ils comportent un **contraste visuel de 70%**

- Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, **permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites** (Bande de guidage Norme NF P95-352)

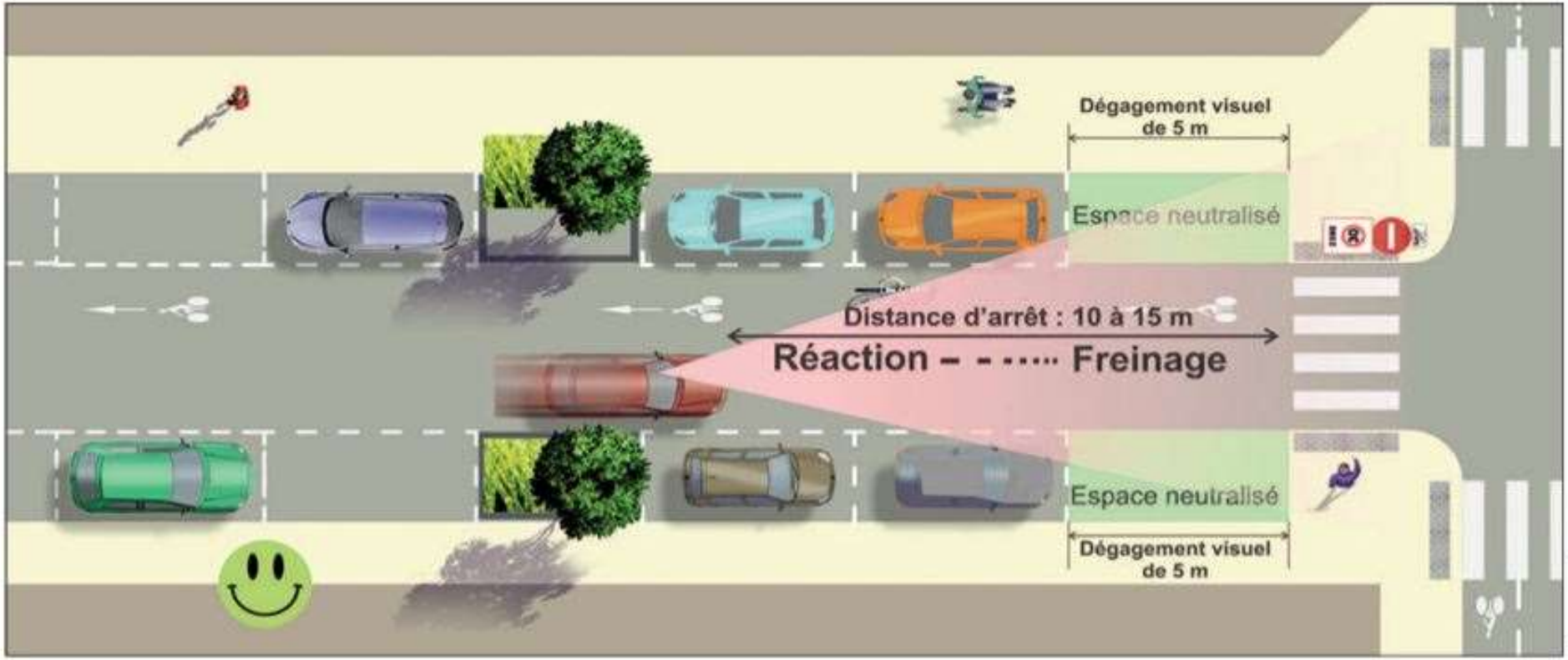


- **4° Traversées pour piétons**

IMPORTANT

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé <u>sur les 5 mètres en amont</u> des passages pour piétons.

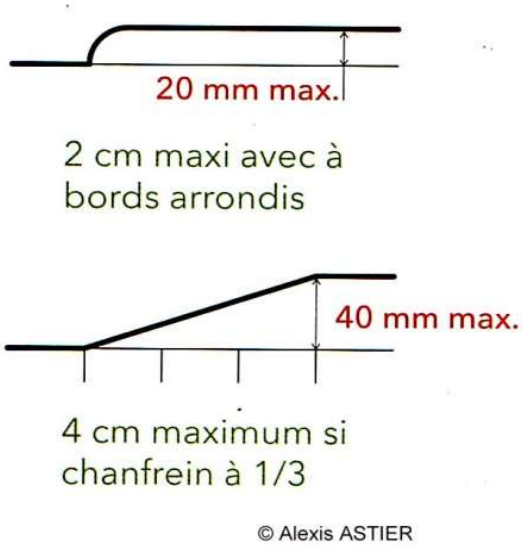
Le décret du 18 mai 2020 précise l'interdiction de stationner 5 mètres avant un passage piéton. Ceci doit-être réaliser <u>avant le 31 décembre 2026</u>



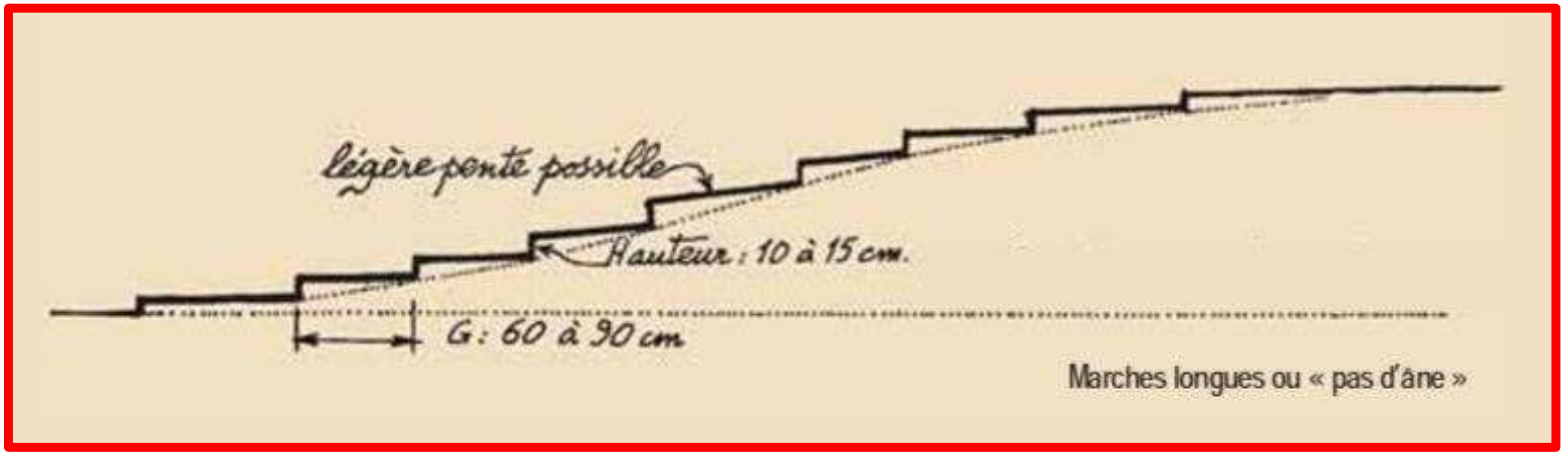
Nota : Il convient dans tous les cas de dégager la visibilité de part et d'autre de la traversée piétonne et du côté correspondant à l'approche des véhicules.

5° Ressauts

- Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons **sont à bords arrondis ou munis de chanfreins**. La hauteur des ressauts est au **maximum de 2 cm**. Elle peut atteindre **4 centimètres** lorsque les ressauts **sont aménagés en chanfrein " à un pour trois ".**



- **La distance minimale** entre deux ressauts successifs **est de 2,50 mètres**. Les pentes comportant **plusieurs ressauts successifs, dits " pas-d'âne ", sont interdites.**



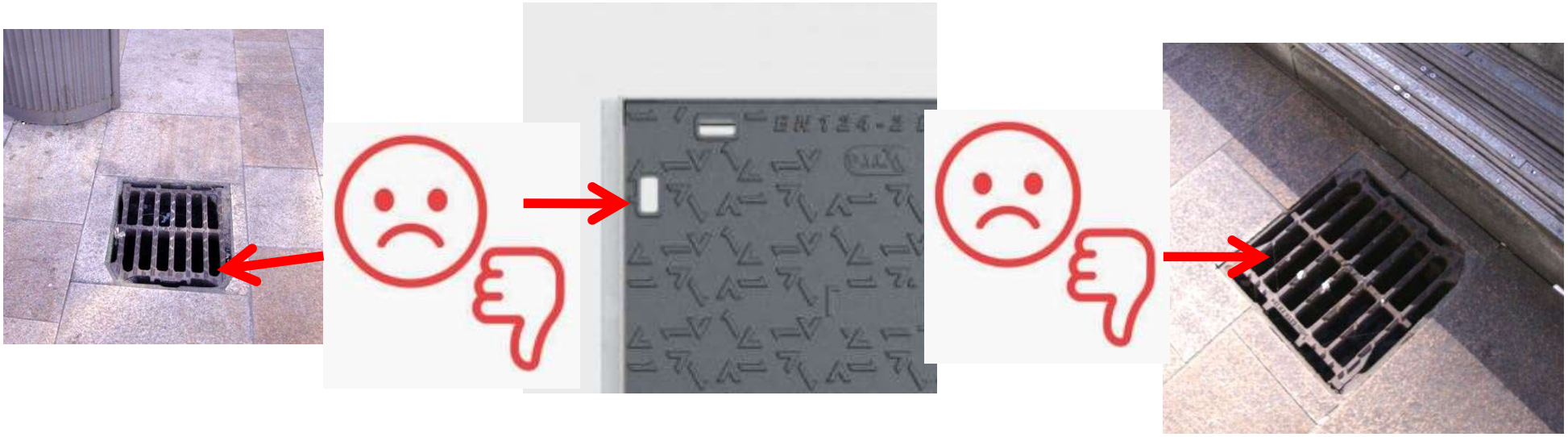
5° Ressauts (suite)

Bordures de trottoir

	Rapport Y / X	Pourcentage	Degré
	2 dans 1	200 %	63 degrés
	1 dans 1	100 %	45 degrés
	1 dans 1,5	66 %	33 degrés
	1 dans 2	50 %	27 degrés
	1 dans 3	33 %	18 degrés

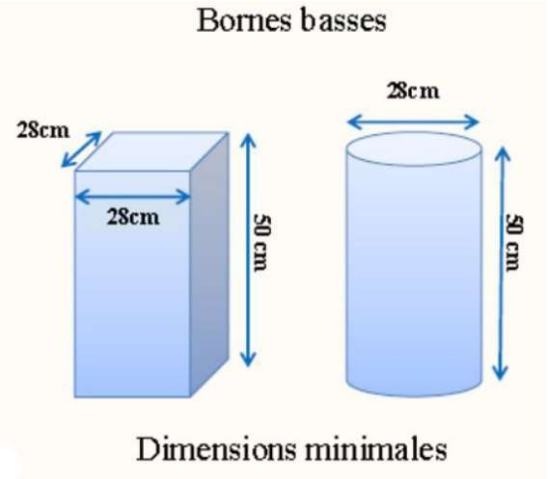
6° Equipements et mobiliers sur cheminement

- **a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur <u>inférieurs à 2 centimètres</u>.**



6° Equipements et mobiliers sur cheminement

- **b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan**
- **La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour du support, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.**
- **Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre.**

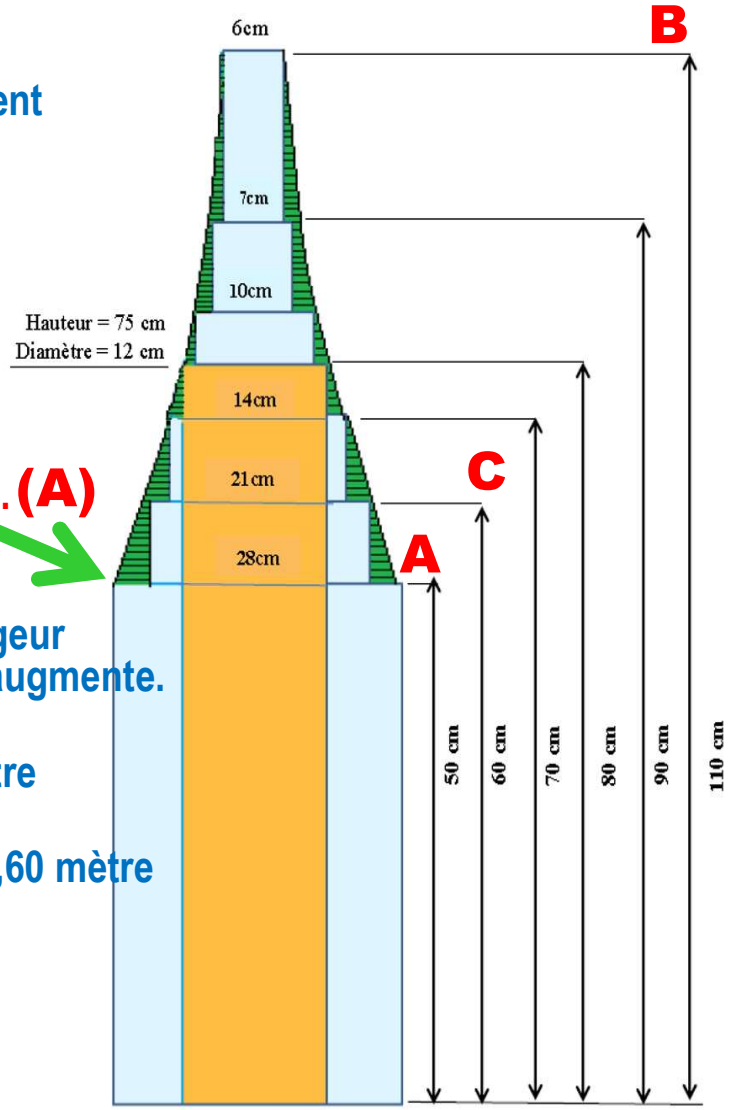


6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

ANNEXE 3 - Détection d'obstacles

Les dimensions des bornes et poteaux sont déterminées conformément au schéma ci-présent et compte tenu des précisions suivantes :

- la hauteur se mesure à partir de la surface de cheminement ;
- la largeur hors-tout, la plus faible des dimensions, ou le diamètre sont mesurés dans un plan horizontal.



La hauteur ne peut être inférieure à 0,50 mètre.
Si la borne ou le poteau a une hauteur de 0,50 mètre, sa largeur ou son diamètre ne peut être inférieur à 0,28 m. (A)

Si la borne ou le poteau a une hauteur supérieure à 0,50 mètre, la largeur ou le diamètre minimal de la base diminue à mesure que sa hauteur augmente. Ainsi, par exemple :

- la hauteur du poteau est de 1,10 mètre au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 mètre **(B)**
- une borne de 0,21 mètre de largeur ou diamètre a une hauteur de 0,60 mètre au minimum. **(C)**

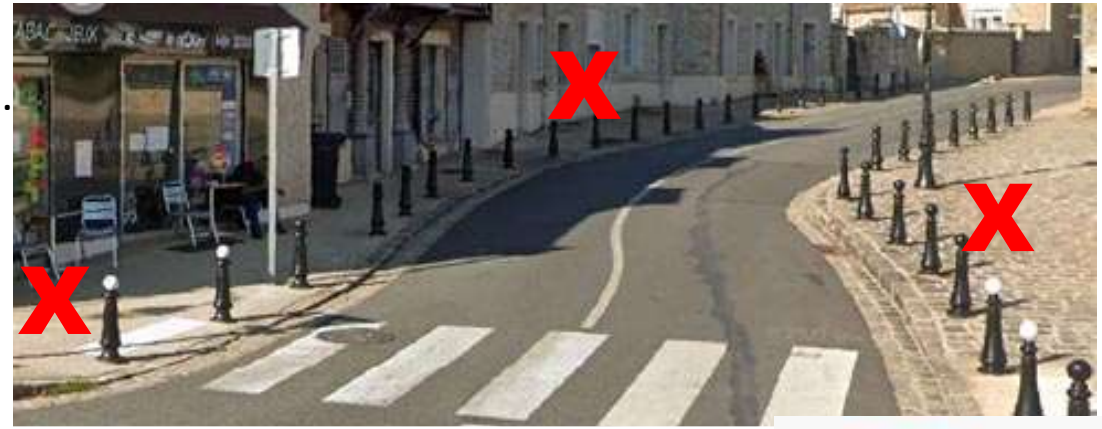
Des resserrements ou évidements sont acceptés au-dessus de 0,50 mètre de hauteur.

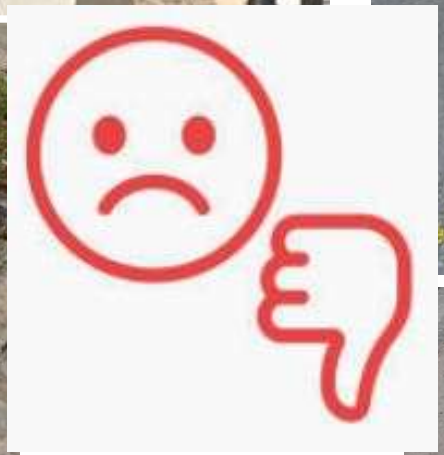
Pour les bornes et poteaux comportant un resserrement ou un évidement, **un contraste visuel est réalisé sur sa partie sommitale sur une hauteur d'au moins 10 centimètres**, afin de veiller à la sécurité des déplacements des personnes malvoyantes.

6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

Détection d'obstacles

Des resserrements ou évidements sont acceptés <u>au-dessus de 0,50 mètre</u> de hauteur.





6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds **comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées** lorsque celles-ci **ne ménagent pas** un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. **Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol**.

S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

- s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;
- s'ils sont **en saillie latérale de plus de 15 cm** et laissent un passage libre inférieur à 2,20 m de hauteur, **ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.**

Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou " chicane ", sans alternative, **ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.**

Panneau en porte –à-faux avec passage libre inférieur à 2,20 m

Boîte aux lettres en saillie de plus de 15 cm, aucun rappel au sol

7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de :

- 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté,
- 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté
- 1,40 mètre s'il est placé entre deux murs.

La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres.

La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres.

Les première et dernière CONTRE marches sont visibles, avec un contraste visuel de 70% sur une largeur de 5 centimètres au minimum.

POURCENTAGE DE CONTRASTE ENTRE DEUX COULEURS

	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune
Rouge	78	84	32	38	7	57	23	24	62	13	82
Jaune	14	16	73	89	80	58	75	76	52	79	
Bleu	75	82	21	47	7	50	17	12	56		
Orange	44	60	44	76	59	12	47	50			
Vert	72	80	11	53	18	43	6				
Violet	70	79	5	56	22	40					
Rose	51	65	37	73	53						
Brun	77	84	26	43							
Noir	89	91	58								
Gris	69	78									
Blanc	28										

7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

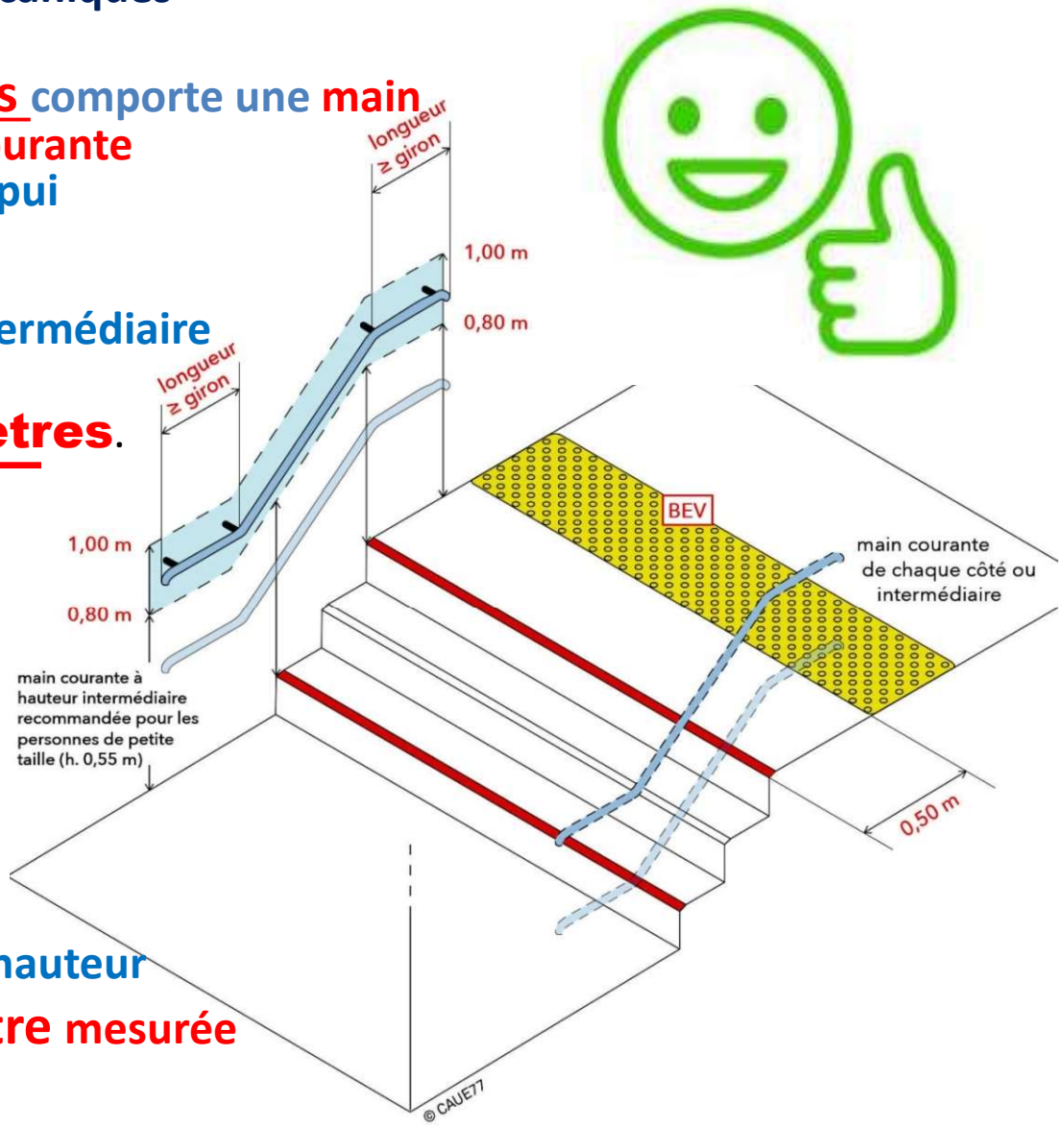
Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou **une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre.**

Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à 4,20 mètres.

Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes.

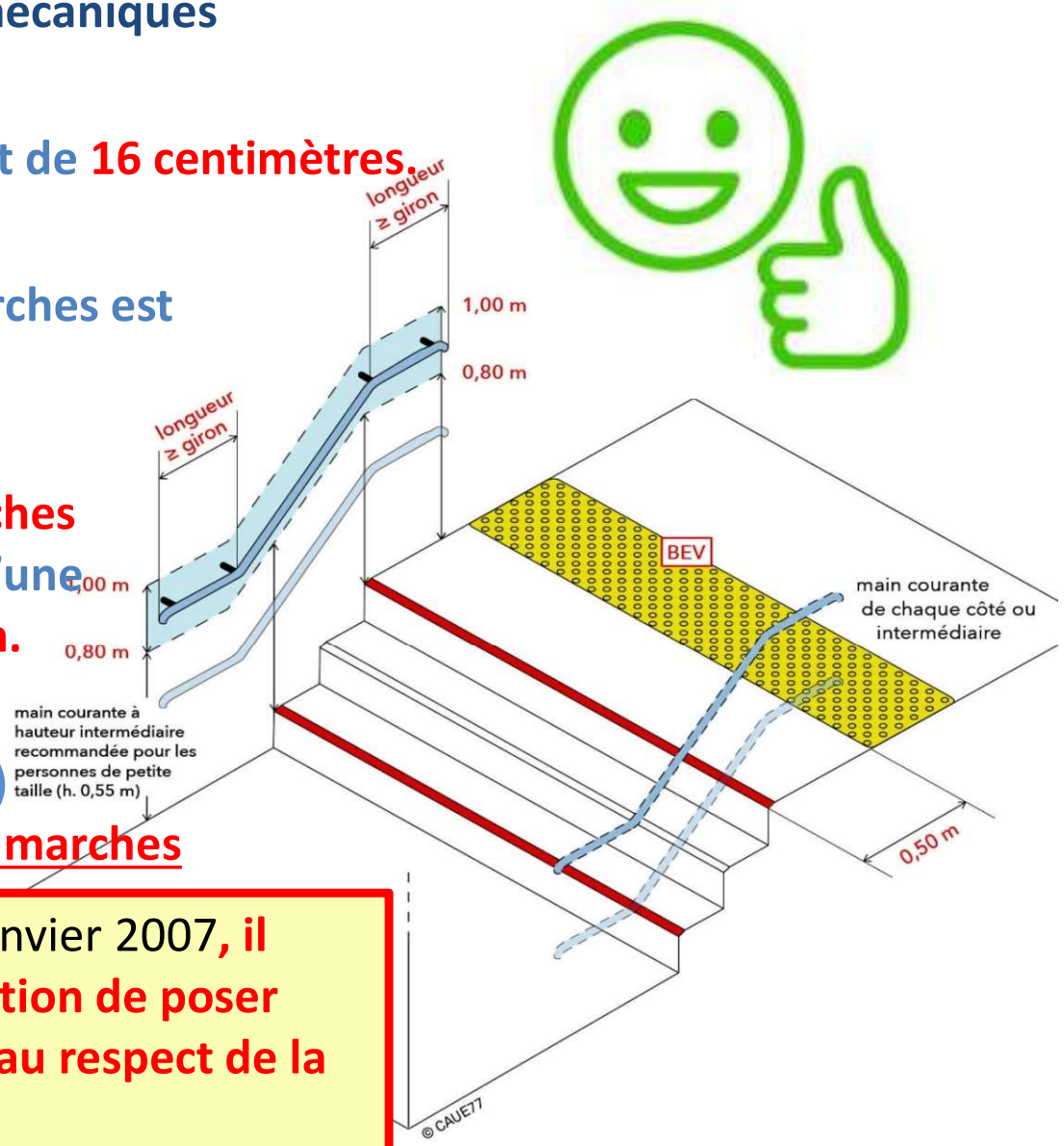
Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron à l'horizontal.

La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches.



7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

- La hauteur maximale des marches est de **16 centimètres.**
- La largeur minimale du giron des marches est **de 28 centimètres.**
- Le nez des **première et dernière marches est visible**, avec un contraste visuel d'une **largeur de 5 centimètres au minimum.**
- Une **bande d'éveil à la vigilance (BEV)** est positionnée **à 0,50 m du haut des marches**



ATTENTION dans l'Arrêté du 15 janvier 2007, **il n'est fait nullement allusion à l'obligation de poser une BEV comme définie ci-dessus, ni au respect de la norme NF P98-351.**
Donc, en DROIT ce n'est pas une « obligation légale ».
C'est au bon vouloir du maître d'ouvrage.

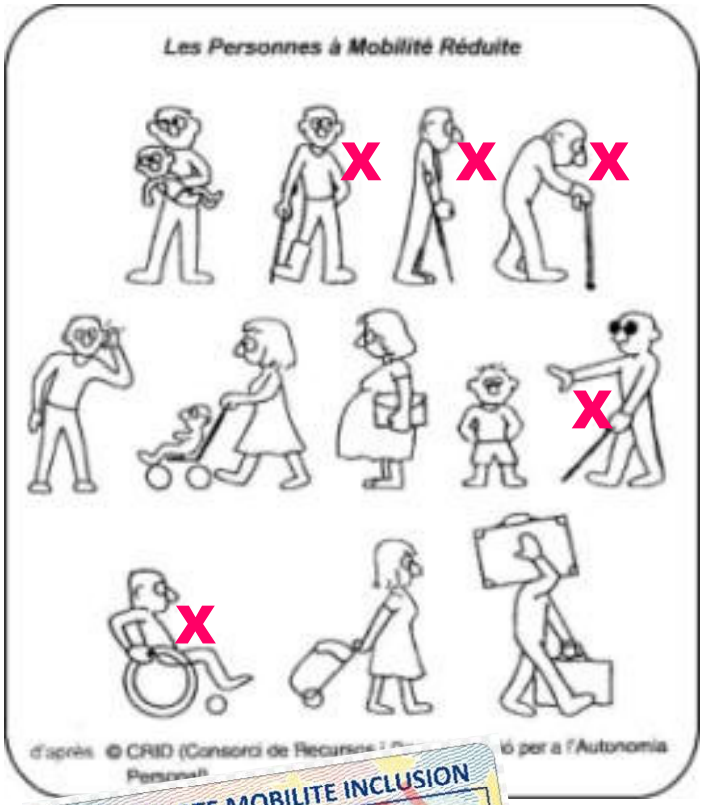
8° Stationnement réservé (et non pas PMR)

Qui peut bénéficier d'une Carte Mobilité Inclusion mention stationnement ?

L'attribution d'une Carte Mobilité Inclusion mention stationnement est conditionnée à l'une ou plusieurs des situations suivantes :

- **avoir un périmètre de marche limité et inférieur à 200 mètres,**
- **avoir toujours besoin d'une aide pour ses déplacements à l'extérieur (tierce personne), prothèse ou orthèse de membre inférieur ; canne ou déambulateur ; fauteuil roulant ; oxygénothérapie),**
- **avoir besoin d'un accompagnement lorsque la personne risque d'être un danger pour elle ou pour autrui, ou lorsqu'elle a besoin d'une surveillance régulière (troubles psychiques ou du comportement).**

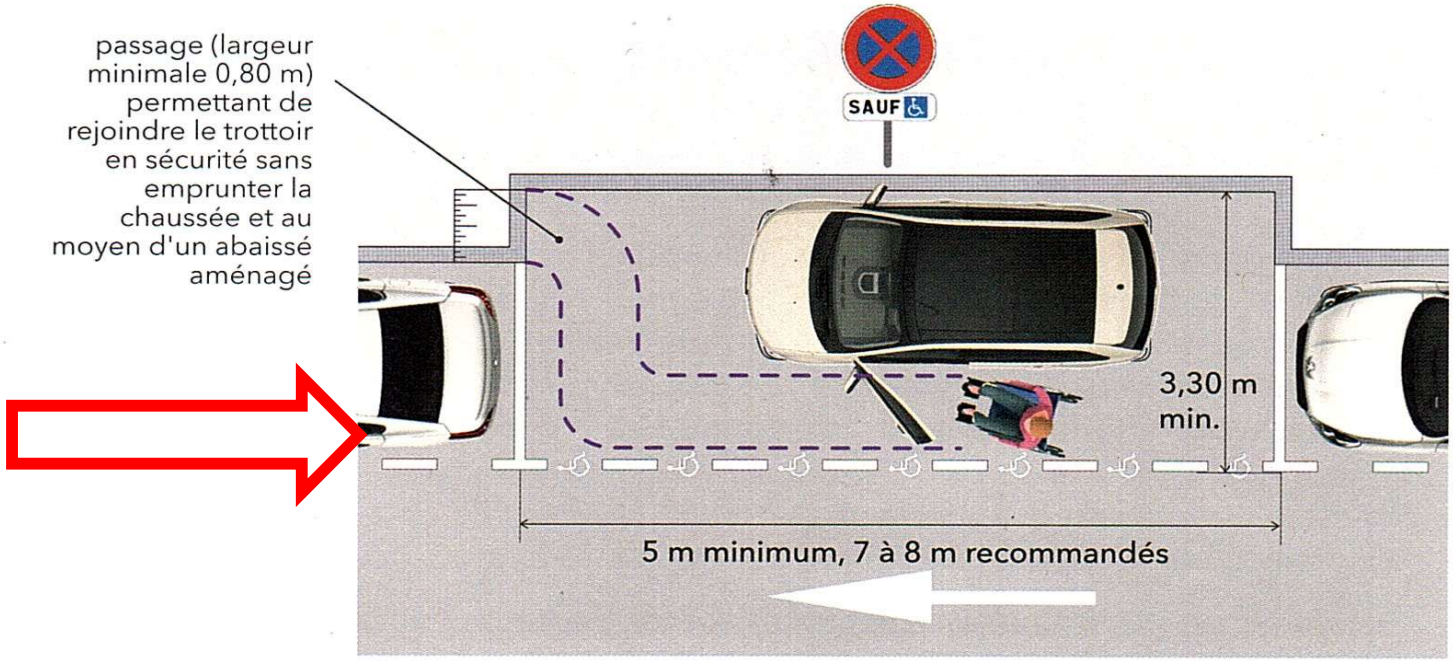
La surdité ne constitue pas un critère d'attribution.



8° Stationnement réservé (et non pas PMR) à **DROITE**

Un stationnement réservé ne peut être d'une **largeur inférieure à 3,30 mètres** et présente une pente et un **dévers Transversal inférieurs à 2 %.**

S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 m permet de rejoindre le trottoir en sécurité **SANS EMPRUNTER LA CHAUSSÉE** au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.



▲ Illustrations des prescriptions liées à l'accessibilité relatives à l'emplacement réservé en stationnement longitudinal à droite

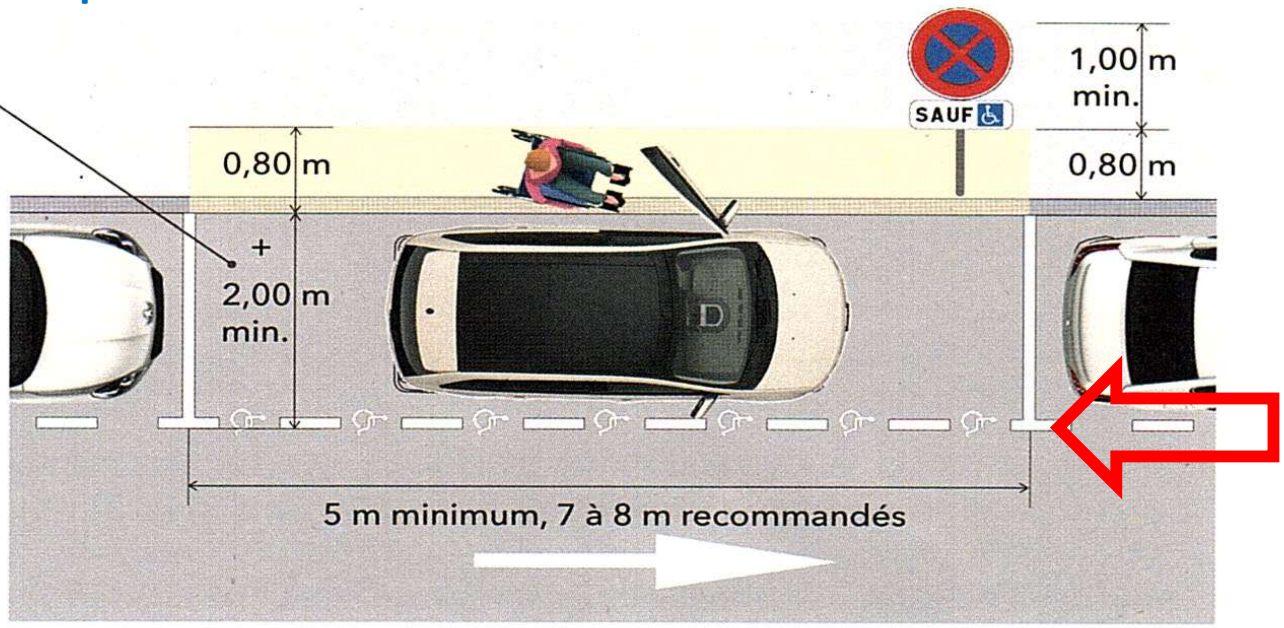
© Alexis Astier

8° Stationnement réservé (et non pas PMR) à **GAUCHE**

Par dérogation à la règle, en cas de stationnement longitudinal à GAUCHE et de PLAIN PIED AVEC LE TROTTOIR, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de l'emplacement

la largeur de l'emplacement réservé peut être réduit à 2,00 m **si et seulement si** :

- le stationnement est **longitudinal et à gauche**
- le stationnement est de **plain-pied** avec le trottoir ;
- à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 m comprenant une bande latérale **matérialisée** de 0,80 m au droit de cet emplacement.

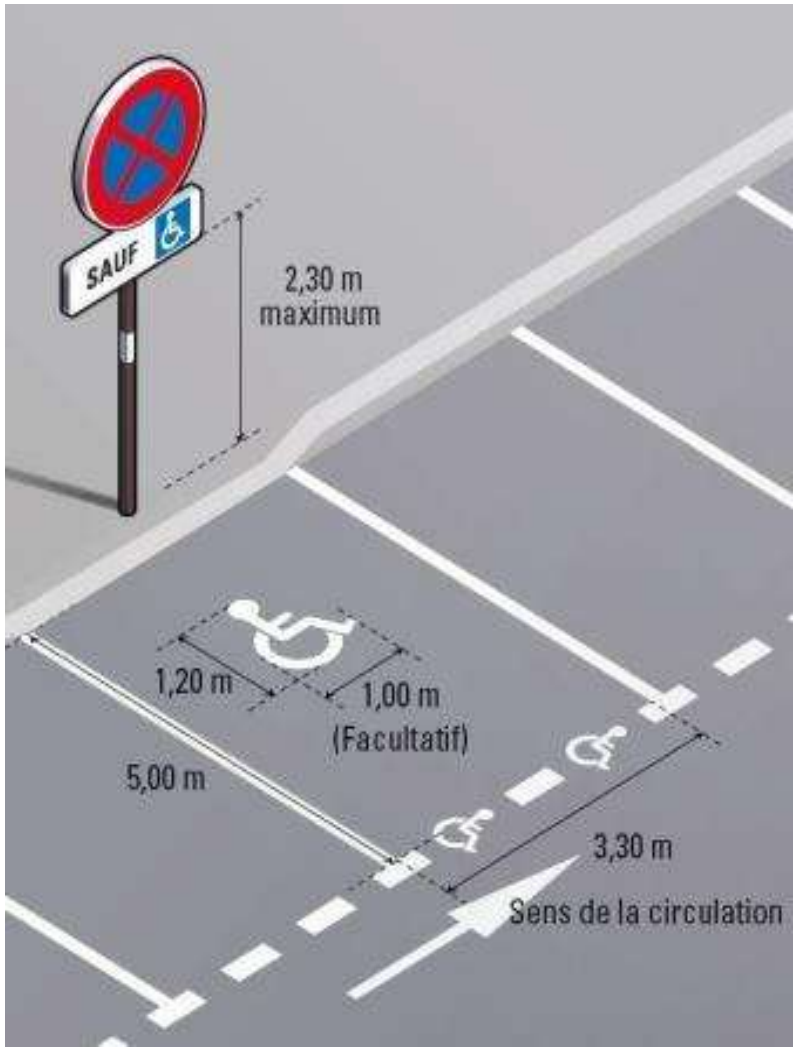


▲ Illustrations des prescriptions liées à l'accessibilité relatives à l'emplacement réservé en stationnement longitudinal à gauche **de plain-pied avec le trottoir**

© Alexis Astier

8° Stationnement réservé (et non pas PMR)

Les stationnements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées).
Ils sont répartis de manière **homogène** sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré **après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées** ou dans le cadre du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.



En cas de stationnement payant, **les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout.** Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement **sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol**.

IMPORTANT

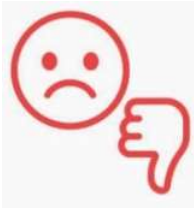
Ce panneau n'est pas un panneau de parking

Le panneau CE14 est implanté uniquement en tant que pré signalisation dans les séquences des aires de repos. Il ne peut être implanté que sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain et si tous les services signalés sont accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Ce panneau ne doit en aucun cas signaler une place de stationnement réservée aux personnes handicapées.

Le stationnement réservé aux personnes handicapées ne doit être signalé qu'au moyen du panneau du panneau B6d (stationnement et arrêt interdit) et du panonceau M6h (sauf handicapé).

Depuis le 1er janvier 2015 , le panneau ci-contre n'a plus cours conformement à l'article 4 de l'Arrêté du 26 juillet 2011 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes en ce qui concerne la signalisation des emplacements réservés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles



8° Stationnement réservé (et non pas PMR)

Stationnement gratuit en voirie sur toutes les places (pas uniquement les places réservées)

- **Les personnes handicapées ou à mobilité réduite munies d'une des deux cartes de stationnement (ou les personnes les accompagnant) peuvent utiliser gratuitement et sans limitation de durée toutes les places de stationnement ouvertes au public.**

- **Attention, la GRATUITÉ du stationnement EST VALABLE UNIQUEMENT POUR LES PLACES EN VOIRIE, pas pour les parcs de stationnement fermés par des barrières.**

- **C'est la possession de la carte et non son apposition qui fonde la gratuité du stationnement.**

  Le Conseil d'Etat a confirmé en 2022 que la gratuité du stationnement était dû dès lors que l'utilisateur du véhicule (en tant que conducteur ou passager) a une CMI stationnement à son nom. Il n'a pas besoin de l'apposer derrière le pare-brise. C'est ce qui ressort de deux décisions du Conseil d'Etat, qui impliquaient deux villes et la Commission de contentieux du stationnement payant.

- **En revanche, les règles liées au durée de stationnement s'applique à tous**

  Attention néanmoins, en cas de stationnement dans des zones à durée limité, il y a lieu d'enregistrer son stationnement dans l'horodateur ou le système dématérialisé.

- **Ainsi, les autorités compétentes en matière de stationnement ont la possibilité de fixer une durée maximale de stationnement. Cette durée ne doit pas être inférieure à douze heures et un maximum précisé dans le code de la route (sept jours)**

NOUVEAU

Emplacement de recharge de véhicule électrique

Les obligations d'accessibilité des places avec IRVE en voirie urbaine

- **Une obligation d'accessibilité inscrite dans le code général des collectivités territoriales (CGCT)**

- **Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, SANS QUE CETTE OU CES PLACES LEURS SOIENT RÉSERVÉES.**

- **Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel. (toujours pas publié)**

Emplacement de recharge de véhicule électrique

- **Les obligations pour les parcs de stationnement de plus de 20 places gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public disposent d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite (VI de l'article 64 de la loi d'orientation des mobilités. disposition ajoutée en 2021)**

- **Ceci rentre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public.**

Emplacement de recharge de véhicule électrique

Un avis négatif du Défenseur sur l'absence de réservation des places

- **Il est rappelé que le Défenseur des droits avait émis un avis négatif le 25 février 2019 sur un aspect de la mesure, à savoir que ces places accessibles ne seraient pas réservées, augmentant le risque de priver les personnes handicapées de l'accès à ce service public.**
  Il prônait donc ;
  - **soit un taux à 100%,**
  - **soit la réservation des places ;**

Nous conseillons le taux de 100% qui est le plus égalitaire en tant que service à tous les publics sans distinction ; favorisant ainsi un meilleur retour sur investissement.

NOUVEAU

Emplacement de recharge de véhicule électrique

- **L'accessibilité à ce service publique nécessite de travailler 3 aspects :**
  - **l'emplacement lui même,**
  - **l'accès à la borne (pas de ressaut)**
  - **et l'accessibilité de la borne elle-même (commandes entre 0,90 et 1,30m).**

- **Les spécifications pour l'accessibilité des places**

  Il s'agit de respecter les spécifications déjà formalisées pour l'accessibilité des places réservés : une surlargeur, un abaissé de trottoir, une surlongueur...

- **Les spécifications d'accès à la borne**

  Il s'agit de permettre à une personne en fauteuil roulant de pouvoir accéder à la borne. Celle-ci ne doit donc pas être surélevée ou protéger par des arceaux qui empêcheraient la personne de s'approcher. L'espace doit être suffisant pour permettre à la personne de s'approcher et réaliser les girations nécessaires.

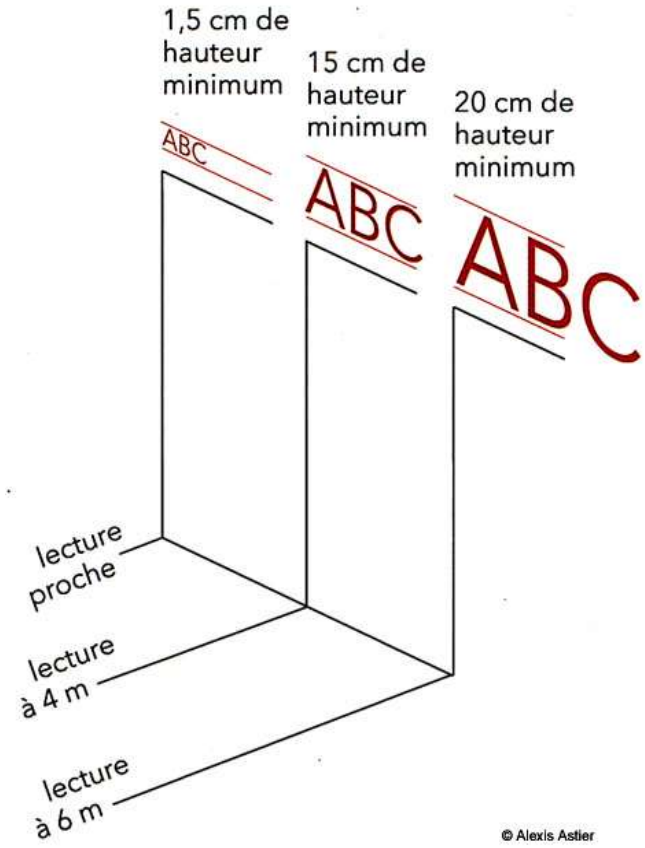
- **Les spécifications d'accessibilité de la borne elle-même**

  Il s'agit de respecter les spécifications (hauteur / lisibilité (attention au reflet du soleil) pour garantir une utilisation de la borne par les personnes handicapées (Usager en Fauteuil roulant (UFR), personnes de petite taille (PPT))

9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore.

Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond (voir ci-dessous)



Les caractères ont une hauteur de 1,5 CENTIMÈTRE AU MNIMUM pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 m et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

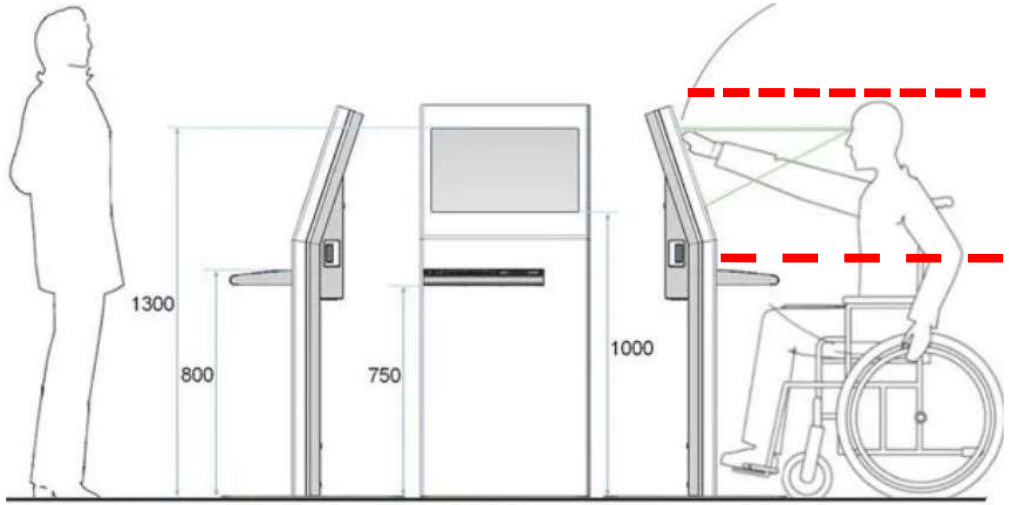
	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune
Rouge	78	84	32	38	7	57	28	26	62	68	82
Jaune	14	16	73	89	80	68	75	76	52	79	
Bleu	75	82	21	47	7	50	17	12	58		
Orange	44	60	45	76	59	12	47	50			
Vert	72	80	11	53	19	43	8				
Violet	70	79	5	56	22	40					
Rose	51	68	37	73	53						
Brun	77	84	26	43							
Noir	89	91	58								
Gris	48	78									
Blanc	28										

POURCENTAGE DE CONTRASTE ENTRE DEUX COULEURS

Source : Arthur P. and Passini R., *Wayfinding - People, Signs and Architecture* (page 179), McGraw-Hill Ryerson, Whitby, Ontario, 1992. ISBN 0-07-551016-2.

9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

- Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile **est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre** du sol **(UFR ou PPT) (1).**
  Ces éléments sont identifiés par un **pictogramme** ou une **inscription en relief**.
  Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant ou de petite taille, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger.
  Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre.



Espace de commande entre
1,30 m
Et
0,90 m

Pour Info :
Un **U**sagé en **F**auteuil **R**oulant à la taille d'un enfant de 8 ans soit environ 126 cm

Espace d'usage de
0,90 x 1,30 m

- **Les escaliers** et, chaque fois que cela est possible, **les autres équipements sont signalés au moyen d'idéogrammes**. **(7% de la population souffrent d'illetrisme et pour les étrangers)**

(1) UFR = Usager en Fauteuil Roulant ; PPT = Personne de Petite Taille

10° Feux de circulation permanents

Parmi les objectifs de la réglementation accessibilité, tous les feux de signalisation pour les piétons doivent être progressivement équipés de répétiteurs sonores pour que les personnes ayant un handicap visuel sachent quand traverser la rue en sécurité.

Cela concerne :

- **Les feux de signalisation R 12 aux droits de traversée pour piétons sur chaussées routières,**
- **Les feux de signalisation R 25 au droit de traversée pour piétons de voies tramways ou de transports en commun en site propre**
- **Les feux de signalisation R 24 au droit de traversée pour piétons de passages à niveau.**

10° Feux de circulation permanents

Les outils de déclenchement disponibles en France sont au nombre de trois :

- **La télécommande norme NF S32-002,**
- **L'application smartphone MyMoveo.**
- **Le bouton poussoir fixé au mât du feu**

Ci-contre le bouton poussoir « normal » pour déclencher les feux.

Pour les PAM (1), un bouton est situé en dessous pour actionner la sonorisation des feux

(1) **P**ersonne **A**veugle ou **M**alvoyante

10° Feux de circulation permanents

Le contenu des messages diffusés par un feu sonore est réglementé. Celui-ci doit être personnalisé en fonction de la nature du feu de signalisation et de son emplacement.

Messages pour une voie de circulation automobile

La réglementation sur la signalisation routière et la norme concernant les répétiteurs de feux sonores définissent clairement la nature des messages

Les petits bonhommes lumineux ROUGE et VERT installés sur les traversées des voies de circulation automobile sont nommés « signaux R12 ».

Un feu sonore R12 diffuse un message parlé sur la phase ROUGE et un message codé sur la phase VERTE.

10° Feux de circulation permanents

Sur la phase ROUGE :

Le feu sonore diffuse un message parlé commençant par l'expression « Rouge piéton » obligatoirement suivie du nom de la rue ou autre indication géographique. Cette indication complémentaire permet de distinguer les différentes traversées d'un même carrefour.
Exemple : « Rouge piéton, rue de la République », « Rouge piéton, cours de la Liberté ».

Sur la phase VERTE :

Le feu sonore diffuse un son de cloche appelé « sonorité normale de vert » ou parfois « ritournelle ». Le son est émis pendant toute la durée de la phase verte.

Ce son peut être précédé d'un court jingle appelé « sonorité de début de vert ». Ce jingle permet d'améliorer la localisation de la traversée grâce à la directivité du son.

10° Feux de circulation permanents

Messages pour une voie réservée aux transports en commun

On les appelle cette fois les « signaux R25 ». Ce type de feux est installé sur les voies réservées au tram ou bus à haut niveau de service (BHNS), autrement dit, les transports en commun qui circulent sur des voies exclusivement réservées.

Le signal lumineux R25 représente un bonhomme rouge surmonté du mot « stop ». Il peut être allumé ou éteint **mais il ne passe jamaisau vert.**

Sur la phase ROUGE :

Le feu diffuse un message parlé commençant par l'expression « Stop piéton », suivie par le nom du type de véhicule circulant sur cette voie : tramway, bus… Ces messages sont préenregistrés par une voix masculine.

Sur la phase où le rouge est ETEINT:

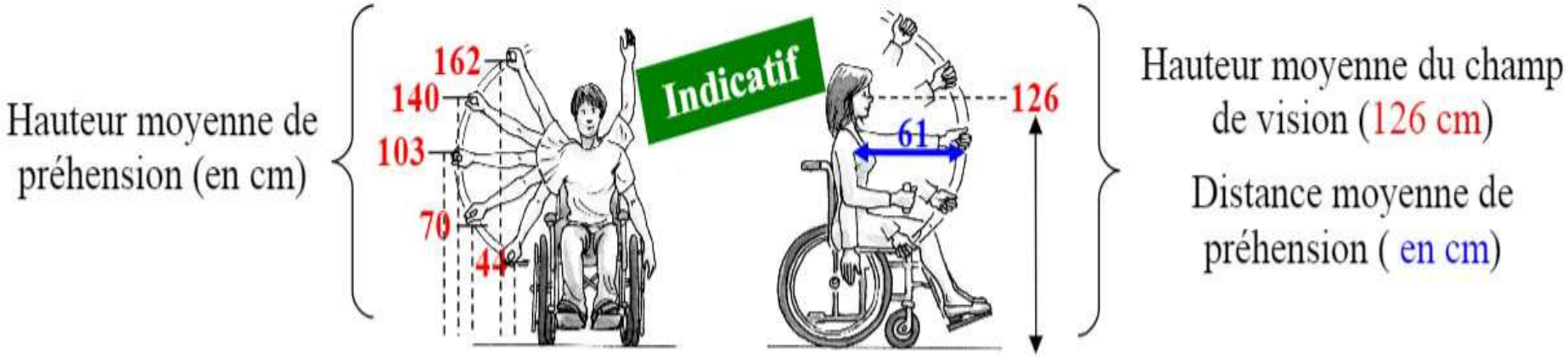
Le feu diffuse un son spécifique bref signalant que le module sonore fonctionne. Ce son est différent du son de cloche émis par les feux sonores R12.

Bon à savoir : les traversées de voies réservées aux transports en commun répondent à des règles différentes des voies de circulation automobile.

Le véhicule de transport en commun reste toujours prioritaire sur les autres usagers. Ceci explique qu'il n'y a jamais de feu vert pour les piétons.

11° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée



Par ailleurs, toutes **les installations sur la voie publique** comme par exemple les **P**oints d'**A**pport **V**olontaire doivent être accessibles. (**Application de l'Arrêté du 15 janvier 2007**)

La collecte par apport volontaire constitue une mesure d'application générale sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes, visant l'ensemble des usagers. En ce sens, il s'agit d'une mesure apparemment neutre et **garantissant l'égalité de traitement des usagers du service.**

Accès, ressaut, cheminement, espace, hauteur,…

Aux termes de l'article 1er de la loi n°2008-496 du 27 mai 2008 : « (…) *Constitue **une discrimination indirecte** une disposition, un critère ou une pratique neutre en apparence, mais susceptible d'entraîner, pour l'un des motifs mentionnés au premier alinéa [**handicap, état de santé, perte d'autonomie**], un **désavantage particulier pour des personnes par rapport à d'autres personnes**, à moins que cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens pour réaliser ce but ne soient nécessaires et appropriés* (…)

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

Dans ce paragraphe **les prescriptions déjà abordées <u>sont obligatoires</u> :**

- **Les cheminements et trottoirs**
- **Les traversés piétons**
- **Les ressauts**
- **Les Equipements et mobiliers sur cheminement**
- **La détection d'obstacle**
- **La signalétique et système d'informations**
- **La hauteur des caractères**
- **Le contraste des caractères**

Pour info l'aménagements des points d'arrêt dépend de
L'Autorité Organisatrice des Transport au niveau régionale qui assure le SDAP et apporte une partie du financement du point d'arrêt
L'AOM au niveau de l' EPCI (Communauté de communes, Communauté d'Agglomération, Métropole) qui assure les travaux d'aménagement du point d'arrêt (quai et mobilier)
LA commune qui assure les travaux d'accessibilité dans les 200 m autour du point d'arrêt (trottoir, abaissé de trottoir, passage piéton)

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

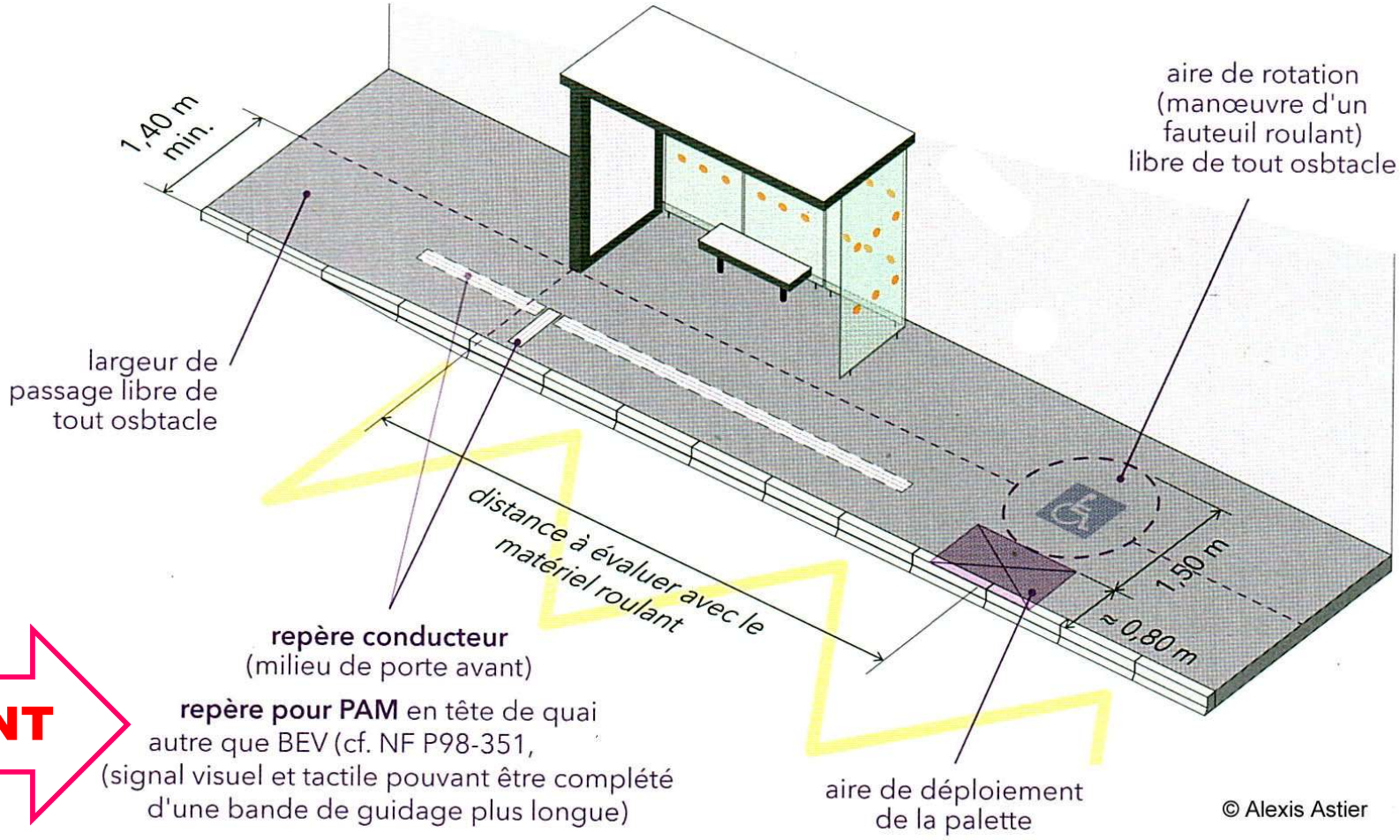
Selon la Loi d'Orientation des Mobilités, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire

- **Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-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.**

- **Lorsque l'application des critères définis ci-dessus ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :**
  - **pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;**
  - **pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.**

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

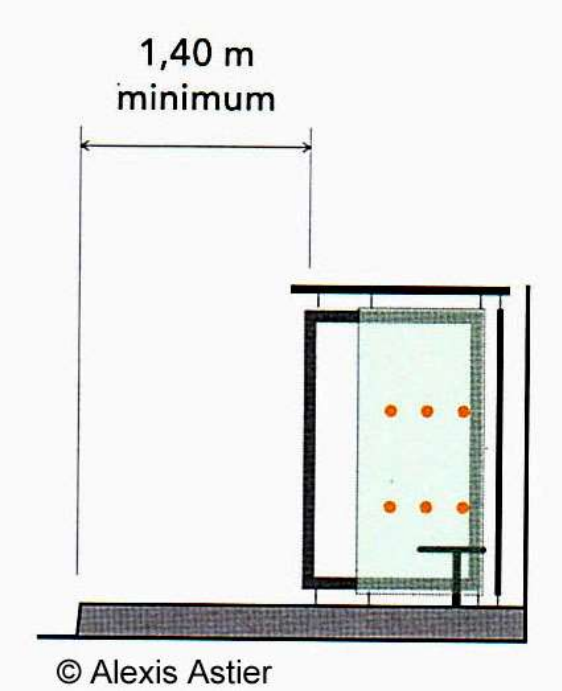
L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.



IMPORTANT

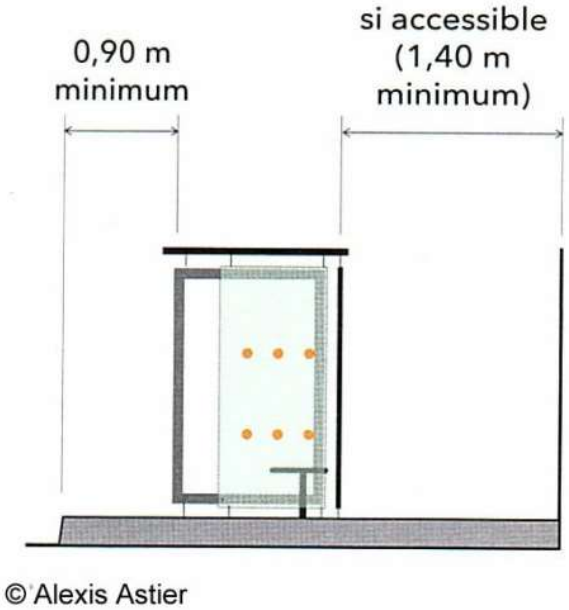
12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

Espace de circulation libre de tout obstacle sur les points d'arrêt.



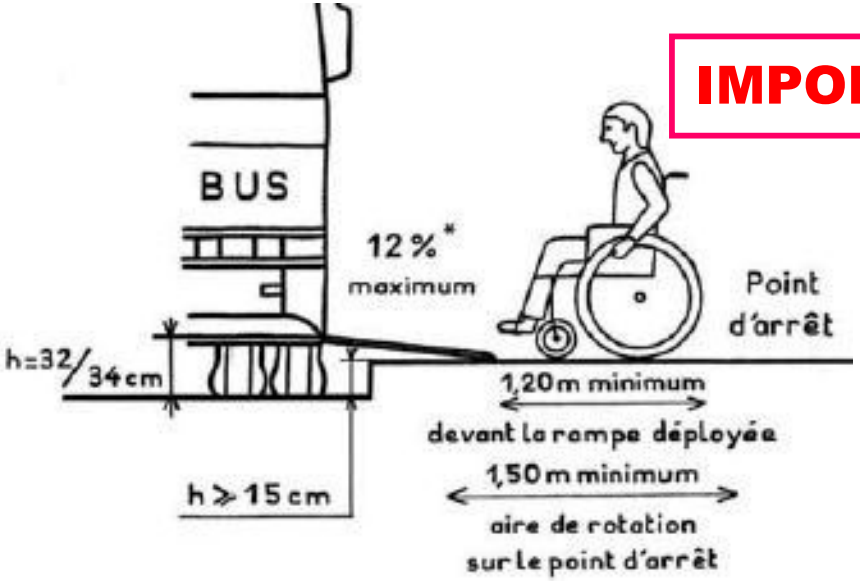
Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel.

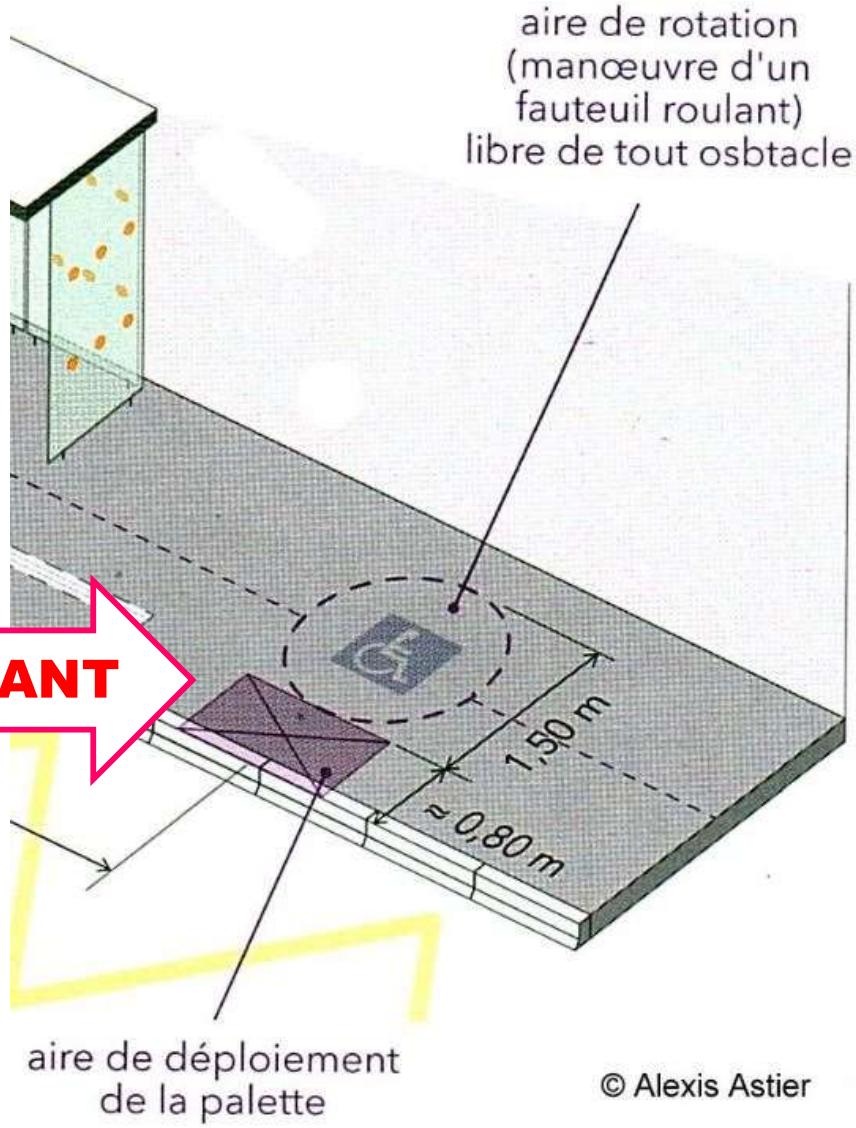


12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

- **Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule (palette).**



IMPORTANT



12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

- Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.

- **Le nom, la lettre ou le numéro** identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de **12 centimètres de hauteur au minimum** et de **couleur contrastée par rapport au fond**.

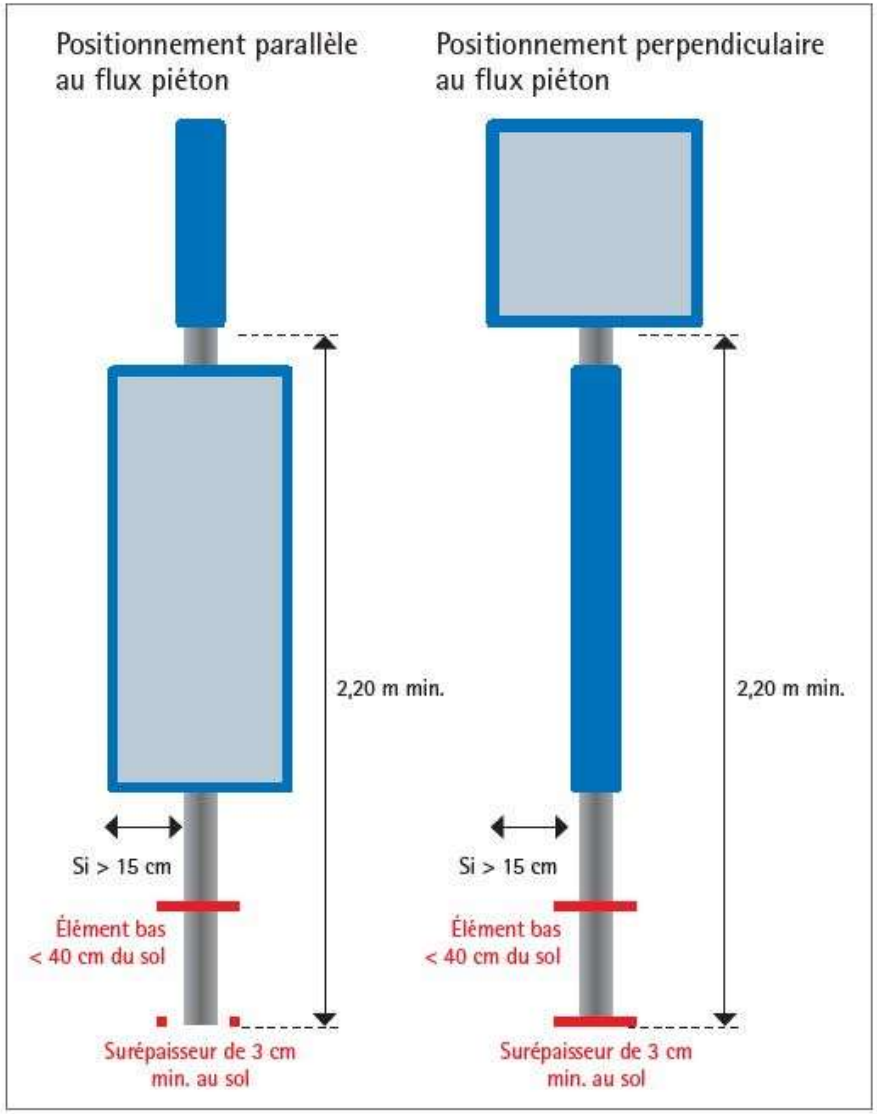
- Le nom du point d'arrêt peut être lu **perpendiculairement à l'axe de la chaussée**. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au **moins 8 centimètres de hauteur contrastés** par rapport au fond.

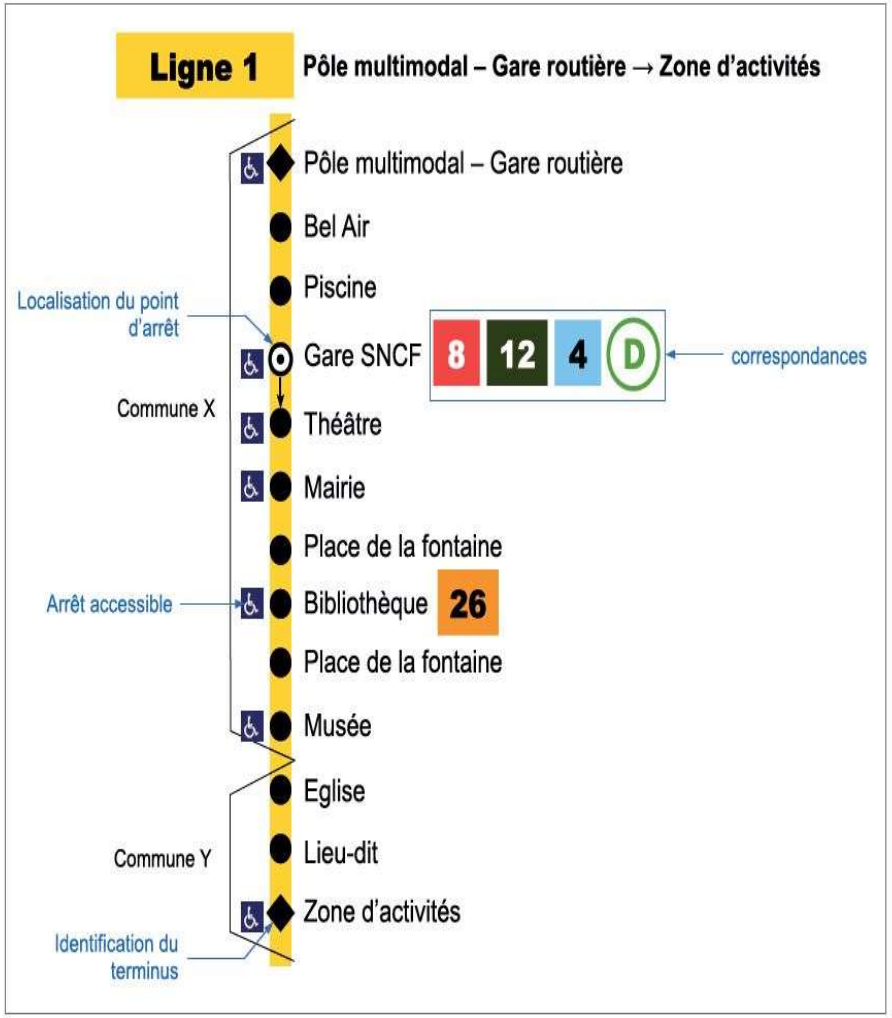
Source CEREMA

- Dans le cas d'un emplacement **d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres** de hauteur par rapport à la chaussée, **une bande d'éveil de vigilance** conforme aux normes en **vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt**.

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

Schéma d'un poteau d'arrêt

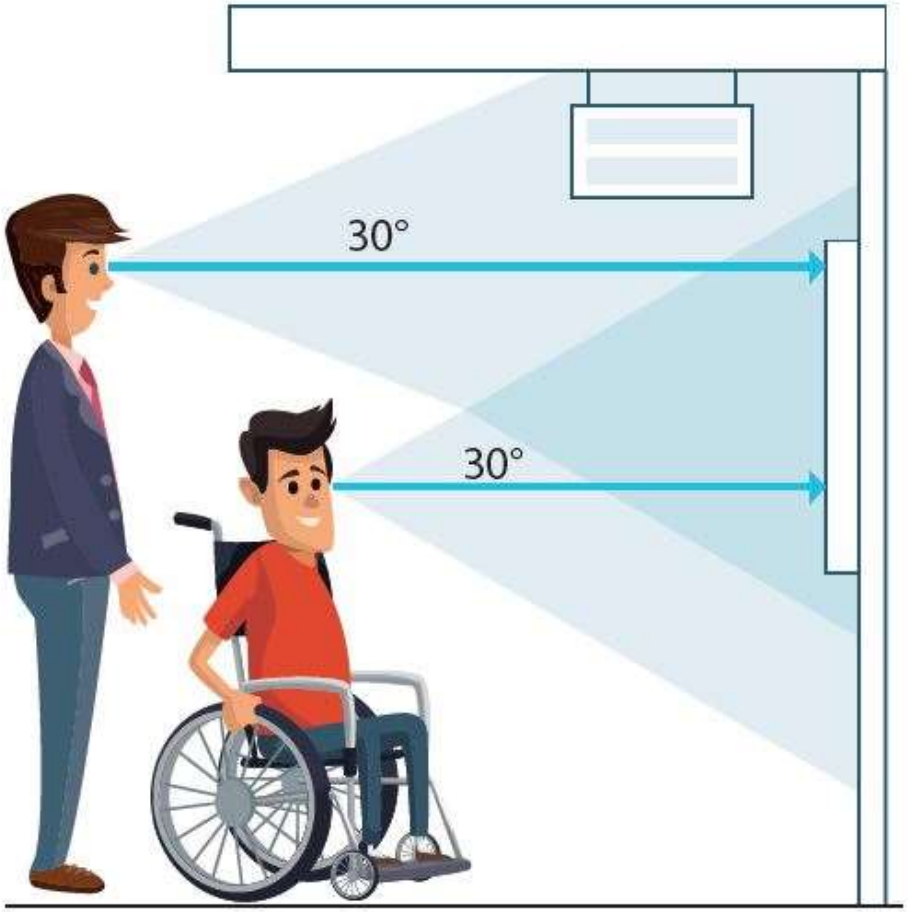




Modèle fictif de bonne pratique d'un thermomètre de ligne lisible et compréhensible

Source CEREMA

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif



Source CEREMA

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

- **Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SD'AP)**

  Trois durées pour les SD'AP :

  - **3 ans maximum pour les transports urbains ;**
  - **2 périodes de 3 ans, soit 6 ans maximum, pour les transports non urbains et les transports en Île-de-France ;**
  - **3 périodes de 3 ans, soit 9 ans maximum, pour les transports ferroviaires y compris les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional (RER).**

  Ile-de-France Mobilités a engagé un vaste chantier pour l'ensemble du réseau de transports francilien, avec l'approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité en 2009 et de son agenda programmé, le SD'AP en 2015. Voir dans vos régions respectives les SD'AP

- **A ce jour, soit 6 ans après , et selon le SD'AP pour les transports transports en Île-de-France les points d'arrêts de bus doivent-être accessibles depuis…. Le 31 décembre 2021.**
  Nous sommes très loin du compte !

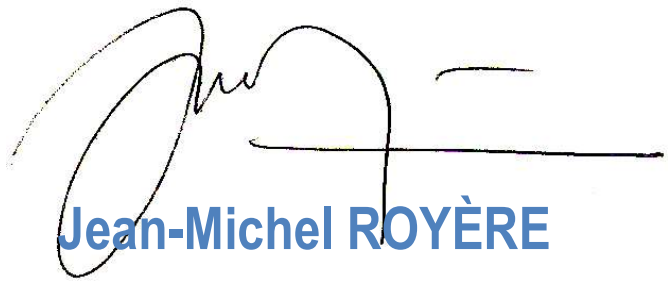
BON A SAVOIR selon la Loi d'Orientation des Mobilités :

- **LA REGION (AOM) fait le SD'AP et finance une partie des travaux du point d'arrêt.**
- **L'EPCI (C.C. de communes, Agglo, Métropole) est responsable de la réalisation du point d'arrêt en lui-même (Quai, abribus ou totem, …).**
- **LA COMMUNE du trottoir de part et d'autre de l'arrêt de bus ainsi que des traversées piétonnes aux abords directs.**
- **Les Commissions Communales/Intercommunales pour l'Accessibilité utilisent les bases de données réalisées par les gestionnaires de la voirie pour décrire et faire un bilan du niveau d'accessibilité des cheminements autour des points d'arrêts prioritaires, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité (voir lien utile en ANNEXE)**

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

MERCI
POUR VOTRE
AIMABLE ATTENTION



Jean-Michel ROYÈRE

Président de l'Association Mobilité Réduite
Cofondateur de la Galaxie Mobilité Réduite

Créateur de l'appli « Accessibilité PMR »
Version IOS - Version ANDROID

ANNEXES

Liens utiles

Loi du 11 février 2005 Article 45

Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006

Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Norme NF P98-351

Norme NF P98-352 par Okeenea

Responsabilité de l'entretien d'une route départementale traversant une commune

Aménagement Points d'arrêt – Cahier de référence (IDF-Mobilités ex STIF)

CEREMA Points d'arrêts de car et de bus accessibles à tous : de la norme au confort

CAUE : Penser l'Accessibilité de la voirie et des Espaces Publics en Seine et Marne

Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité

https://www.accessiblepourmoi.com/jurisprudence/jurisprudence-voirie-espaces-publics/