

**SUJET NATIONAL POUR L'ENSEMBLE DES CENTRES DE GESTION
ORGANISATEURS**

CONCOURS INTERNE ET DE TROISIEME VOIE DE TECHNICIEN TERRITORIAL

SESSION 2012

EPREUVE

Elaboration d'un rapport technique rédigé à l'aide des éléments contenus dans un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPECIALITE : RESEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Ce document comprend : un sujet de 1 page, un dossier de 25 pages.

- ☞ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni signature ou paraphe.
- ☞ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celle figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.
- ☞ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ☞ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.
- ☞ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.

Vous êtes technicien territorial au sein du service voirie de Techniville, commune de 40 000 habitants.

Le Conseil municipal souhaite engager un plan de mise en accessibilité de la voirie de la commune.

Le Directeur général des services techniques vous demande de prendre en charge ce dossier et de lui remettre, dans ce cadre, un rapport technique incluant l'ensemble des prescriptions techniques liées à l'accessibilité de la voirie.

Vous rédigez ce rapport technique à l'attention du Directeur général des services techniques, exclusivement à partir des documents ci-joints.

Liste des documents du dossier :

Document 1 :	L'élaboration du PAVE, plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics guide juridique et pratique à l'usage des maires (extraits) <i>Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, mai 2010</i>	11 p.
Document 2 :	Des déplacements facilités pour tous les habitants <i>Guide pratique – les maires et l'accessibilité, la Gazette Santé Social, novembre 2006</i>	2 p.
Document 3 :	Hébécrevon redessine une voirie sûre et accessible <i>Géraldine Lebourgeois, Guide pratique – les maires et l'accessibilité, la Gazette Santé Social, novembre 2006</i>	1 p.
Document 4 :	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. <i>Journal officiel de la République française, 3 février 2007.</i>	5 p.
Document 5 :	Accessibilité de la voirie et des espaces publics <i>Le Moniteur, 8 avril 2011</i>	4 p.
Document 6 :	Une voirie pour tous, fiche CERTU illustrant les modalités réglementaires suivantes : décret n° 99-756 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999, circulaire du 23 juin 2000 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées <i>Extraits Site internet www.route.equipement.gouv.fr, septembre 2006</i>	2 p.

Ce document comprend : un sujet de 1 page, un dossier de 25 pages.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents volontairement non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

L'élaboration du PAVE, plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics - guide juridique et pratique à l'usage des maires, (extraits)

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, mai 2010

↳ La politique d'accessibilité en France

Les objectifs

La politique d'accessibilité vise plusieurs objectifs :

- ▶ adapter progressivement le cadre de vie à l'ensemble de la population, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de :
 - leur permettre de participer pleinement à la vie sociale, éducative, culturelle et professionnelle
 - lutter contre toutes les discriminations, même les plus insoupçonnées
 - lutter contre l'exclusion, l'isolement et la marginalisation
 - favoriser l'autonomie des personnes
 - leur permettre de choisir librement leur lieu et leur mode de vie ;
- ▶ s'assurer que la chaîne de déplacements (c'est-à-dire le cadre bâti existant, la voirie, les espaces publics, les transports et leur inter-modalité) est accessible dans toute sa continuité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et, en particulier, au niveau des interfaces des différents maillons ;
- ▶ favoriser la mobilité, notamment l'usage de la marche des personnes âgées et des modes de déplacements actifs, pour des raisons de santé publique et de maintien de l'autonomie.

Les modes d'action privilégiés

La politique d'accessibilité s'appuie sur deux types d'action complémentaires et indispensables :

- ▶ profiter de toutes les opportunités qu'offrent les constructions neuves, les nouvelles infrastructures et les réaménagements des espaces publics pour les rendre accessibles dès le départ ;
- ▶ examiner le cadre de vie existant pour déterminer les travaux nécessaires afin de l'adapter aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Pour cela, des outils de planification et de programmation ayant pour objectif la mise en accessibilité de la cité doivent être élaborés par de nombreux acteurs :

- ▶ les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) par les communes (ou éventuellement les établissements publics de coopération intercommunale) ;
- ▶ les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif par les autorités organisatrices des transports ;
- ▶ les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public par les administrations ou les exploitants de ces établissements.

817
35

Selon l'enquête *Vie quotidienne et Santé* menée par l'INSEE en 2007, 35,4 % des Français déclarent avoir des difficultés à accomplir certaines tâches de la vie quotidienne.

Source : INSEE Première n°1254, 2009

Au-delà de cette obligation de moyens et de cette approche pragmatique d'état des lieux, la politique française d'accessibilité impose également une obligation de résultats. La cité doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avant une échéance fixée par la loi. Pour atteindre cet objectif, des aménagements doivent être réalisés d'ici 2015 sur les établissements recevant du public et les services de transport collectif.

Enfin, la politique d'accessibilité privilégie le travail de concertation avec tous les acteurs de l'accessibilité, notamment avec les associations de personnes handicapées.



Elles sont en effet les plus légitimes et les plus compétentes pour évoquer les difficultés rencontrées, les besoins et les attentes des personnes handicapées. Elles disposent d'une expertise d'usage, une expertise du quotidien.

8¹⁷/₃₅

D'ici 2050, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans aura doublé. Une personne sur trois aura plus de 60 ans.

Source : INSEE Première n°1089, 2006

Le public concerné

La politique d'accessibilité vise toute la population française, mais plus particulièrement les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Les personnes handicapées regroupent non seulement les personnes circulant en fauteuil roulant, mais aussi les personnes présentant un handicap physique, visuel, auditif, cognitif ou psychique, une maladie invalidante ou un polyhandicap.

8¹⁷/₃₅

À 65 ans, l'espérance de vie des Françaises est de 22,6 ans dont 13,1 ans avec des limitations d'activité sévères à modérées.

Source : EHEMU Country Reports, 2009

Les personnes à mobilité réduite regroupent les personnes handicapées déjà citées mais aussi toutes celles qui éprouvent des difficultés ou des gênes dans leurs déplacements :

- ▶ les personnes âgées
- ▶ les femmes enceintes
- ▶ les personnes accompagnées d'enfants
- ▶ les personnes avec poussette ou landau

- ▶ les personnes ayant des difficultés à communiquer ou à maîtriser la langue locale (illettrés, touristes, etc.)
- ▶ les personnes gênées par leur taille (petite ou grande) ou leur poids
- ▶ les personnes qui se fatiguent rapidement ou qui ont des problèmes cardio-respiratoires
- ▶ les personnes transportant un bagage lourd ou encombrant
- ▶ les personnes ayant un handicap temporaire (jambe cassée, etc.).



Certains piétons peuvent se fatiguer rapidement, notamment les personnes âgées. Il est donc utile d'implanter, de manière régulière, des bancs situés en dehors du cheminement piétonnier.

« Planifier et agir dès à présent pour répondre aux impérieuses et légitimes demandes d'aujourd'hui et pour anticiper les problèmes encore plus aigus de demain »



Le PAVE doit être adopté au plus tard le 22 décembre 2009 par toutes les communes. En application d'une jurisprudence constante, l'obligation juridique d'élaborer un PAVE ne disparaît pas une fois l'échéance de décembre 2009 passée.

Mobiliser les acteurs

■ Qui doit élaborer le PAVE ?

La commune

Toutes les communes de France, quelle que soit leur population, sont chargées par la loi d'élaborer un PAVE. L'élaboration du PAVE est **par défaut une compétence communale.** (...)

La commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH)

Depuis le 13 février 2005, cette commission communale doit être créée dans chaque commune de plus de 5 000 habitants. Elle est présidée par le maire, qui arrête la liste des membres parmi des représentants de la commune, d'associations de personnes handicapées et d'associations d'usagers. La loi lui octroie quatre missions :

- ▶ organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- ▶ dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- ▶ publier un rapport annuel présenté en conseil municipal et transmis au préfet, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH) et à tout organisme cité dans le rapport ;
- ▶ faire toute proposition susceptible d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Sans pouvoir décisionnaire, la CCAPH est un observatoire local de l'accessibilité mais aussi une instance de gouvernance et de mise en cohérence des initiatives des multiples acteurs publics et privés présents sur le territoire communal.

Son objectif est d'assurer la continuité de la chaîne de déplacement et d'éviter une mise en accessibilité fragmentée. À cet effet, les membres des CCAPH :

- ▶ évaluent ensemble le degré d'accessibilité du cadre de vie communal à travers des indicateurs concertés ;
- ▶ définissent des priorités d'action en fonction des besoins des citoyens et des différents projets et enjeux du territoire ;



- ▶ transmettent ces suggestions aux différents maîtres d'ouvrage.

Son implication dans le processus d'élaboration du PAVE :

- ▶ la commune, ou l'EPCI, doit l'informer de sa décision de débiter l'élaboration du PAVE ;
- ▶ la CCAPH n'a pas le pouvoir d'adopter le PAVE. Le conseil municipal (ou l'organe délibérant de l'EPCI) est le seul responsable ;
- ▶ dresser le constat de l'état d'accessibilité ne signifie pas réaliser le diagnostic d'accessibilité. Le PAVE est réalisé à l'initiative de la commune, ou de l'EPCI, et non de la CCAPH. En fait, les études réalisées dans le cadre de la préparation du PAVE, ainsi que les actions programmées dans le PAVE lui-même, ont vocation à alimenter les travaux de la CCAPH ;
- ▶ la concertation sur le PAVE ne peut pas être réalisée à travers la CCAPH. En effet, deux dispositions juridiques ne sont pas compatibles :
 - dès qu'une association de personnes handicapées le demande, la commune, ou l'EPCI, doit obligatoirement l'associer au processus d'élaboration du PAVE ;
 - les membres de la CCAPH sont choisis de manière discrétionnaire par le maire.

En conséquence, la concertation avec les personnes handicapées ne peut se réaliser qu'à travers un comité plus large que la CCAPH, comité incluant notamment toutes les associations de personnes handicapées qui en font la demande et les associations de commerçants présents sur le territoire communal. Néanmoins, l'expertise de la CCAPH pourrait être utilement mobilisée, notamment en raison de sa connaissance du niveau d'accessibilité du territoire communal, de ses enjeux et des initiatives d'autres acteurs, publics et privés, ainsi que des besoins et attentes des personnes handicapées, en fonction de leur type de handicap.

Une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée par les EPCI de plus de 5 000 habitants qui possèdent en outre la compétence transports ou aménagement de l'espace.

Les missions de cette commission intercommunale reprennent celles d'une commission communale mais elles sont exercées dans les limites des compétences institutionnelles transférées à l'EPCI (par exemple organisation des transports urbains, aménagement et entretien d'une voirie d'intérêt communautaire, etc.).

Lorsque les commissions communale et intercommunale coexistent sur un même territoire, elles doivent veiller à la cohérence des constats qu'elles dressent.

Connaître et comprendre le contenu du PAVE

■ Sur quels éléments porte-t-il ?

Selon la législation, le PAVE fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI.

L'emploi du terme notamment signifie qu'il s'agit d'un minimum à atteindre qui peut être dépassé. L'examen de la réglementation et de la jurisprudence révèle que les circulations piétonnes et les aires de stationnement couvrent en fait une part importante du territoire communal (cf. Des cas de jurisprudence, page 18).

En effet, le PAVE porte sur toutes les voies présentes sur le territoire communal, à savoir :

- ▶ les voies communales
- ▶ les voies d'intérêt communautaire
- ▶ les routes départementales
- ▶ les routes nationales
- ▶ les voies privées ouvertes à la circulation publique qui recouvrent un champ très large (cf. Des cas de jurisprudence, page 18).

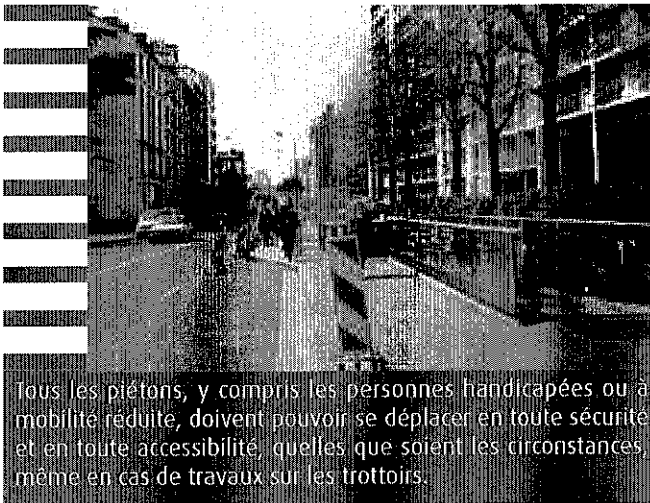
La commune ou l'EPCI en charge d'élaborer le PAVE doit examiner le degré d'accessibilité de toutes ces voies, qu'elle ou il en soit gestionnaire ou non, afin de déterminer les mesures adéquates pour les rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.



■ Quelles mesures y trouve-t-on ?

Juridiquement, le PAVE :

- ▶ précise les mesures susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire communal ou intercommunal ;
- ▶ indique les délais de réalisation de ces mesures ;
- ▶ précise la périodicité de son évaluation ;
- ▶ définit quand et comment il pourra être révisé.



Tous les piétons, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite, doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité et en toute accessibilité, quelles que soient les circonstances, même en cas de travaux sur les trottoirs.

Les travaux de voirie ne sont pas nécessairement suffisants pour assurer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tous, notamment aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

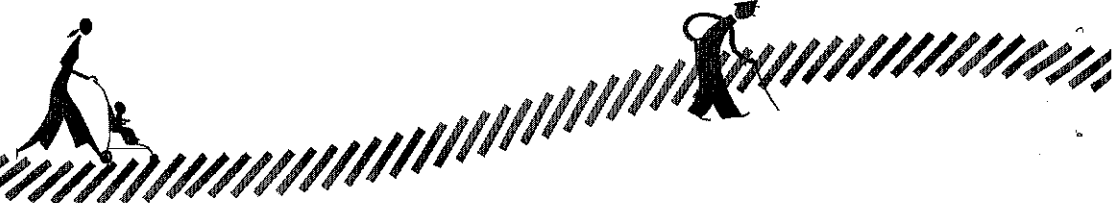
Il apparaît que des modalités de maintenance et d'exploitation de la voirie peuvent générer des situations de handicap :

- ▶ les étals de commerçants, les terrasses de café et de restaurant, les publicités sur le lieu de vente (PLV), les poubelles et le stationnement illicite entravent la circulation des personnes handicapées et les mettent parfois en danger en les obligeant à circuler sur la chaussée ;
- ▶ les travaux temporaires réalisés sur la voirie, souvent mal signalés et n'offrant pas d'alternative de cheminement accessible ;
- ▶ le mobilier urbain peut s'avérer être mal localisé et cause de chutes.

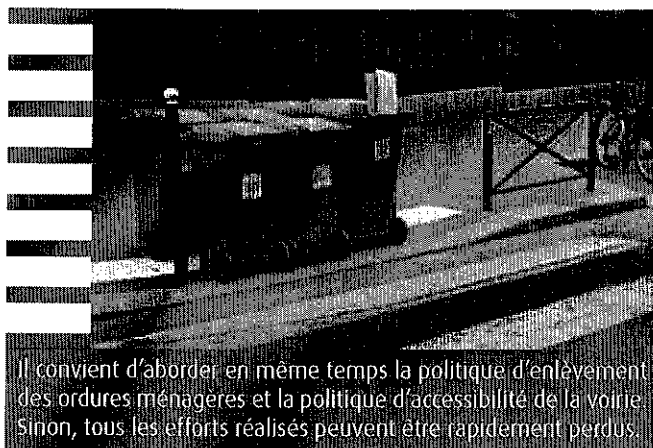
Les types d'action suivants peuvent être pertinents pour aboutir à une voirie et des espaces publics accessibles à tous (liste non exhaustive) :

- ▶ une programmation de travaux de voirie ;
- ▶ une charte définissant des solutions techniques pour chaque type de difficulté rencontrée (passages pour piétons, arrêts de bus, etc.) ;
- ▶ un règlement de voirie portant sur les conditions d'octroi des permis de stationnement des commerçants et sur la localisation des poubelles ;
- ▶ une politique de lutte contre le stationnement illicite, sur les trottoirs et sur les places de stationnement réservées aux personnes handicapées ;
- ▶ une action de communication et de sensibilisation des habitants et des usagers de la voirie ;
- ▶ une action à destination des concessionnaires de réseaux (eau, électricité, etc.) qui réalisent régulièrement des travaux sur la voirie ;
- ▶ la formation continue des agents chargés respectivement de réaliser des études de maîtrise d'œuvre, de mettre en œuvre les mesures programmées dans le PAVE et d'assurer la maintenance et l'entretien des équipements afin de leur expliquer le sens des commandes du maître d'ouvrage ;
- ▶ une campagne de formation et de sensibilisation des agents chargés de l'entretien et du nettoyage de la voirie et des espaces publics sur les différents équipements mis en place pour assurer l'accessibilité et la commodité de circulation des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans l'espace public (rôle, utilité, modalités d'installation de ces équipements, etc.) : donner du sens à leurs actions, aux consignes données et aux changements de pratiques professionnelles.

Il est conseillé d'anticiper l'éventuel recours à ces différents types d'action. Selon le souhait de la collectivité territoriale chargée d'élaborer le PAVE, les services techniques correspondant à ces types d'actions pourraient participer aux différents travaux de réflexion du PAVE, ceci afin d'apporter leur expertise et d'exposer leurs pratiques professionnelles et leurs contraintes. Ils pourraient notamment être membres du comité de pilotage ou du



comité technique (cf. Concrètement, quelle gouvernance peut être envisagée pour préparer le PAVE ? page 12).



Il convient d'aborder en même temps la politique d'enlèvement des ordures ménagères et la politique d'accessibilité de la voirie. Sinon, tous les efforts réalisés peuvent être rapidement perdus.

Il s'agit notamment :

- ▶ du service technique chargé de la voirie ;
- ▶ de celui en charge de l'éclairage public ;
- ▶ de l'organisme responsable de l'enlèvement des ordures ménagères ;
- ▶ du responsable de la police municipale (cf. articles L 2212-1 et suivants du code général des collectivités territoriales). Des communes ont été condamnées pour ne pas avoir suffisamment utilisé leur pouvoir de police municipale (cf. Des cas de jurisprudence, page 18) ;
- ▶ du service autorisant la pose du mobilier urbain et de celui chargé de son entretien ;
- ▶ du maire, en sa qualité de détenteur du pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération (personne compétente notamment pour réserver des places de stationnement sur toute voirie ouverte à la circulation publique – cf. article L 2213-2 du code général des collectivités territoriales) et de gestionnaire du domaine public routier communal (compétent à ce titre pour accorder des permissions de voirie) ;
- ▶ du service chargé, au nom du maire, de la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques et de leurs dépendances (cf. article L 115-1 du code de la voirie routière) ;
- ▶ du service instruisant les demandes d'autorisation d'occupation du domaine public ;
- ▶ du service en charge des déplacements urbains et de la sécurité routière.

Choisir une méthode de travail et rassembler les compétences

■ Quelles sont les règles juridiques à respecter ?

L'obligation de publicité de la décision de débiter l'élaboration du PAVE

- ▶ affichage pendant un mois en mairie de la décision prise par la commune ou l'EPCI (ou dans toutes les mairies et au siège de l'EPCI si la compétence d'élaboration du PAVE est transférée à l'EPCI) ;
- ▶ transmission de cette décision à la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ;
- ▶ si cette commission communale ou intercommunale n'existe pas (qu'il y ait du retard dans la création de la commission ou que celle-ci ne soit pas obligatoire en raison de la taille de la commune ou de l'EPCI), transmission de la décision à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH).

L'obligation de concertation

- ▶ le PAVE doit faire l'objet d'une concertation avec les autorités organisatrices des transports concernées par le territoire communal ou intercommunal (selon le cas, les autorités responsables des transports urbains, interurbains, régionaux et ferroviaires nationaux) ;
- ▶ **toutes les associations représentatives de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite doivent être associées, à leur demande, au processus d'élaboration du PAVE**, les associations ayant été informées grâce à l'obligation de publicité de la décision de débiter l'élaboration du PAVE ;
- ▶ à leur demande, toutes les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire de la commune doivent être associées à l'élaboration du PAVE. La commune, ou l'EPCI, a aussi la possibilité d'associer l'architecte des Bâtiments de France à l'élaboration du PAVE. Au-delà des obligations réglementaires, elle peut associer l'ensemble des usagers et



services dont les activités ont un impact sur la voirie et les espaces publics, comme les associations de parents d'élèves, les associations de personnes âgées, les services techniques municipaux, etc. (cf. Concrètement, quelle gouvernance peut être envisagée pour préparer le PAVE ? page 12 et Connaître et comprendre le contenu du PAVE, page 8).

Les modalités d'adoption

- ▶ si le PAVE comporte des dispositions sur des **voies non gérées par la collectivité chargée d'élaborer le PAVE** (par exemple des routes départementales ou des voies privées ouvertes à la circulation publique), il faut obligatoirement **solliciter l'autorité gestionnaire de ces voies** pour connaître son avis sur ces dispositions. Cet avis est conforme, c'est-à-dire que l'autorité chargée d'élaborer le PAVE doit suivre cet avis. Un silence de quatre mois de ces gestionnaires vaut acceptation des dispositions du PAVE concernant leurs voiries. L'avis conforme permet ainsi de respecter la compétence de chacun des gestionnaires de voies ;
- ▶ le PAVE est définitivement adopté par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI.

■ Quelle méthodologie adopter ?

La méthode de travail adoptée par la commune ou l'EPCI doit être adaptée à ses enjeux et ses moyens. Elle peut, par exemple, s'articuler en trois phases.

Prise de décision et élaboration d'un pré-diagnostic du fonctionnement de la commune

- ▶ prise de la décision de débuter l'élaboration du PAVE ;
- ▶ désignation d'un directeur de projet et constitution d'un comité de pilotage et d'un comité technique ;
- ▶ réalisation d'un pré-diagnostic territorial pour identifier les enjeux, contraintes et projets d'aménagements déjà identifiés (par exemple : localisation de points noirs en matière de sécurité routière – abords des écoles et traversées piétonnes non aménagées notamment –, présence de bâtiments classés ou protégés, problème de cohabitation entre les piétons, les cyclistes, les patineurs et les transports en

commun, volonté de créer des zones de rencontre ou de réduire la circulation automobile, demandes d'association, etc.).



Exemple d'une intégration architecturale réussie d'une rampe d'accès dans un environnement préservé.

Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics

- ▶ réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics présents sur le territoire communal ou intercommunal au travers de méthodes et d'indicateurs partagés et validés par l'ensemble des partenaires. La réglementation technique pourra servir de base de travail lors de l'élaboration de ces indicateurs mais elle devra être complétée par une approche de qualité d'usage (réparabilité, orientation, usages de la ville, ambiance architecturale et urbanistique, etc.) pour répondre aux besoins de toutes les personnes handicapées ou à mobilité réduite, notamment les personnes ayant des problèmes pour se repérer dans l'espace ;
- ▶ l'ouvrage *Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans les communes*, publié par l'Association des maires de France (AMF) et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), suggère d'adapter le degré et la méthode d'investigation de la voirie et des espaces publics existants en fonction des enjeux des territoires.

Élaboration du plan d'action

- ▶ recherche de solutions d'amélioration de la situation accompagnées d'une estimation de leur coût ;
- ▶ identification de priorités d'action, à court, moyen et long terme, en fonction de critères discutés et



validés, permettant de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire communal ou intercommunal (par exemple les actions levant des points d'insécurité, celles qui répondent au meilleur ratio population bénéficiaire/coût, celles qui ne nécessitent pas d'études de maîtrise d'œuvre lourdes et peuvent donc être réalisées rapidement, etc.).

Il conviendrait de rechercher une certaine concordance temporelle entre les mesures prévues par le PAVE et les initiatives connues des autres acteurs locaux de l'accessibilité, que ces initiatives concernent les transports, les établissements recevant du public ou l'habitat – le but étant de réaliser concrètement une chaîne du déplacement accessible dans sa continuité telle qu'imposée par l'article 45 de la loi du 11 février 2005.

La programmation pluriannuelle de ce panel d'actions constituera le PAVE qui devra être soumis pour adoption finale au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI.

La vie du PAVE ne se limite pas à son élaboration et à son adoption. Elle se poursuit par sa mise en œuvre (cf. La mise en œuvre du PAVE, page 15) ainsi que par son évaluation et sa révision périodiques.

■ Concrètement, quelle gouvernance peut être envisagée pour préparer le PAVE ?

L'élaboration du PAVE peut s'appuyer sur trois acteurs :

- ▶ un directeur de projet, garant de la volonté politique d'aboutir à un espace public accessible à tous (par exemple le maire, un adjoint au maire, ou un haut fonctionnaire) ;
- ▶ un comité de pilotage, organe de décision et de validation des enjeux, des méthodes et des différentes étapes. Les organisations qui demandent de plein droit à participer à l'élaboration du PAVE (associations de personnes handicapées, associations de commerçants) devraient être membres de ce comité

de pilotage, ainsi que tous les services techniques ou administratifs dont la présence est souhaitée par la commune ou l'EPCI (cf. Connaître et comprendre le contenu du PAVE, page 8) ;

- ▶ un comité technique responsable de l'opérationnel (service administratif responsable des marchés publics, agents chargés de réaliser un diagnostic d'accessibilité, etc.).

■ Régie ou bureau d'études externe, quelles sont les compétences à mobiliser ?

L'élaboration d'un PAVE, depuis la prise de décision de débiter les réflexions jusqu'à son adoption finale, suppose de mobiliser un champ d'expertise vaste et varié :

- ▶ la connaissance des enjeux et contraintes du territoire communal ou intercommunal ;
- ▶ la connaissance de la réglementation sur l'accessibilité et des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- ▶ la capacité à réaliser un état des lieux ;
- ▶ l'aptitude à appréhender les usages de la cité par ses habitants ;
- ▶ la capacité à trouver des solutions pour supprimer les difficultés de déplacement et à les chiffrer ;
- ▶ la compétence à optimiser les scénarios d'action ;
- ▶ la facilité à piloter et à animer un groupe de travail.

Chaque commune, ou EPCI, déterminera les moyens les plus pertinents pour mobiliser cette expertise au cours de la procédure d'élaboration du PAVE, en fonction des ressources budgétaires, humaines, techniques et temporelles qu'elle aura à sa disposition. (...)



■ Quel est le lien entre le PAVE et les autres instruments de planification ?

Le PAVE fait partie intégrante du PDU quand il existe.

Le plan local d'urbanisme (PLU), notamment le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), doit être compatible avec le PDU (cf. article L 123-1 du code de l'urbanisme).

Compatibilité ne signifie pas stricte conformité (cf. arrêt du Conseil d'État du 22 février 1974, requête n° 91848-93520) : une disposition du PLU pourra à l'avenir être déclarée compatible avec celles du PDU (incluant le PAVE) si elle ne comporte pas de différences de nature à remettre en question les orientations du PDU et du PAVE.



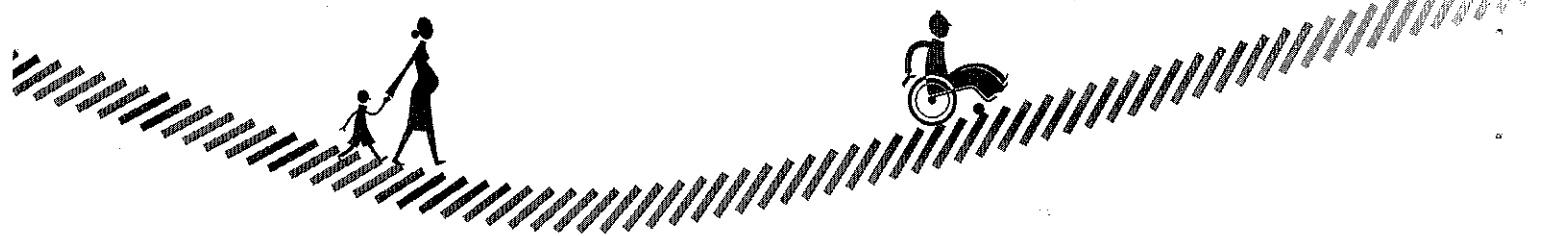
La coordination des programmes des différents acteurs publics ou privés intervenant sur le territoire communal est essentielle. La continuité de la chaîne du déplacement n'existera pas si des améliorations sont réalisées sur le réseau de transports sans qu'aucune attention ne soit portée sur la voirie environnante.

Il serait souhaitable de lier les réflexions sur le PAVE et sur les autres outils de programmation et de planification prévus par la loi du 11 février 2005, à savoir les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif et les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public, notamment des bâtiments communaux. En effet, il ne serait pas compris par les citoyens que, d'un côté, les arrêts d'autobus ou un bâtiment ouvert au public, soient rendus accessibles et que, de l'autre, la voirie qui permet de s'y rendre ne soit pas aménagée.

L'accessibilité de la voirie des espaces publics peut très utilement être articulée avec d'autres thématiques connexes comme :

- ▶ les problèmes de la sécurité routière pour les enfants, les piétons ou les cyclistes ;

- ▶ la gestion du stationnement ;
- ▶ l'occupation du domaine public (étals, terrasses de café, éventuellement permis de stationnement accordé à un commerçant qui souhaiterait utiliser une rampe portative pour effacer les marches d'accès à son commerce) ;
- ▶ l'enlèvement des ordures ménagères ;
- ▶ l'implantation du mobilier urbain ;
- ▶ l'éclairage public ;
- ▶ l'enfouissement des réseaux de services publics (électricité par exemple), etc. (...)



↳ La mise en œuvre du PAVE

■ Qui la prend en charge ?

Chaque organisme public ou privé est compétent pour mettre en œuvre les mesures adoptées dans le cadre du PAVE qui concernent ses propres voiries ou ses compétences institutionnelles.

La commune peut éventuellement effectuer des travaux sur des routes nationales ou départementales, notamment en traversées d'agglomération, à condition d'obtenir une permission de voirie de la part de l'autorité gestionnaire (État, département, etc.) qui doit vérifier à cette occasion la conformité des travaux réalisés par rapport à la réglementation accessibilité.

L'EPCI ne peut agir sur d'autres voies que les siennes en application du principe de spécialité des établissements publics.

■ Quelles prescriptions techniques doivent suivre les travaux de voirie prévus par le PAVE ?

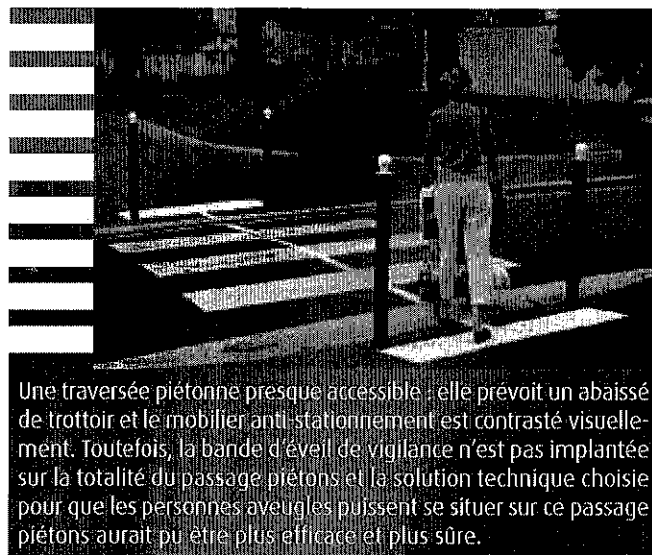
Tous les travaux réalisés sur la voirie, publique ou privée, ouverte à la circulation publique, qu'il s'agisse de réalisations de voies nouvelles, d'aménagements qui changent la structure de la voie ou de simples travaux de réaménagement ou de réhabilitation des cheminements existants ou des espaces publics, doivent respecter la nouvelle réglementation accessibilité que ces travaux aient été prévus par le PAVE ou non.

Tous les travaux réalisés sur la voirie ouverte à la circulation publique depuis le 1^{er} juillet 2007 sont concernés par cette obligation juridique.

Suite aux nouvelles ambitions de la politique française d'accessibilité, les prescriptions techniques définies en 1978-1979 puis en 1999 ont été révisées et complétées (cf. décret n° 2006-1658 et arrêté du 15 janvier 2007). Elles portent sur :

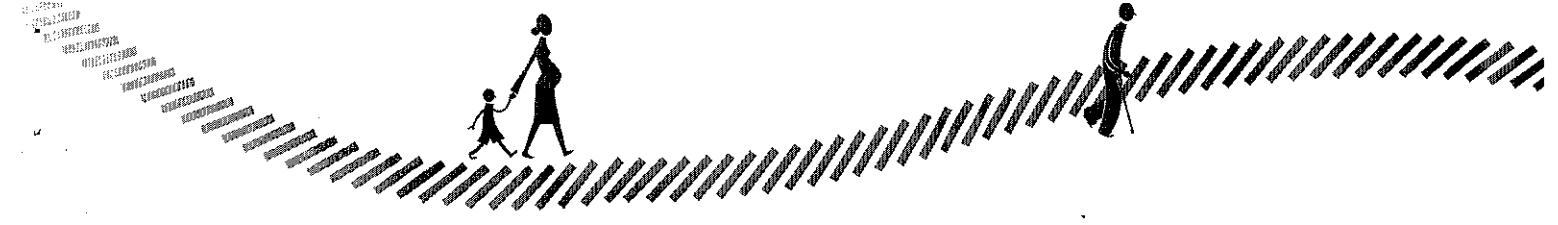
- ▶ la largeur minimale des cheminements (1,4 m) ;

- ▶ les pentes transversales et longitudinales maximales ;
- ▶ les traversées pour piétons (abaissé de trottoirs, bandes d'éveil de vigilance contrastées, dispositif tactile permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites sur toute la longueur de la traversée) ;



Une traversée piétonne presque accessible - elle prévoit un abaissé de trottoir et le mobilier anti-stationnement est contrasté visuellement. Toutefois, la bande d'éveil de vigilance n'est pas implantée sur la totalité du passage piétons et la solution technique choisie pour que les personnes aveugles puissent se situer sur ce passage piétons aurait pu être plus efficace et plus sûre.

- ▶ les dimensions minimales du mobilier urbain, la présence d'un élément de contraste pour assurer qu'ils soient repérables par une personne malvoyante et détectables par la canne d'une personne aveugle ;
- ▶ la détection des équipements débordant en saillie et des éléments situés en hauteur ;
- ▶ la création de places de stationnement réservées aux personnes handicapées d'une largeur minimale et bien signalées ;
- ▶ les dimensions minimales de la signalétique utilisée pour l'indication des lieux et l'information du public ;
- ▶ l'obligation d'équiper les feux tricolores d'un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître la phase du feu (vert ou rouge piétons) ;
- ▶ l'accessibilité des postes d'appel d'urgence, y compris aux personnes sourdes ou malentendantes ;
- ▶ les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun : interdiction des arrêts en bateau,



dimensions minimales entre l'abribus et le cadre bâti, présence obligatoire d'une aire de rotation pour les personnes circulant en fauteuil roulant et hauteurs minimales du nom de l'arrêt et du numéro de la ligne.

La réglementation différencie les aménagements réalisés en agglomération de ceux réalisés hors agglomération. Dans ce second cas, les prescriptions techniques portent uniquement sur les aires de stationnement, les emplacements d'arrêt de véhicule de transport en commun et sur les bornes d'appel d'urgence.

Le respect de ces prescriptions techniques est impératif pour la collectivité locale sous peine de risquer d'être condamnée et de se voir annuler des marchés publics (cf. Des cas de jurisprudence, page 18). (...)

Les sigles

AMF : Association des maires de France

ATESAT : assistance technique fournie par l'État pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire

CCAPH : commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

CCDSA : commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

CDCPH : conseil départemental consultatif des personnes handicapées

Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

EHEMU : Observatoire des espérances de vie en santé en Europe (European Health Expectancy Monitoring Unit)

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

ERP : établissement recevant du public

INSEE : Institut national de statistiques et d'études économiques

PADD : projet d'aménagement et de développement durable

PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

PDU : plan de déplacements urbains

PLU : plan local d'urbanisme

PLV : publicités sur le lieu de vente

Juridique Transports et voirie

Des déplacements facilités pour tous les habitants

Les transports publics et l'adaptation de la voirie sont des maillons essentiels de «la chaîne de déplacement».

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité. Maillons essentiels de cette chaîne, les services de transport collectif devront, d'ici au 1^{er} janvier 2015, être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, aux personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants, y compris en poussette. Bref à tous les usagers!

Autorités concernées

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne l'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, avec différents niveaux territoriaux de compétences. Les services de transports urbains relèvent de leurs autorités organisatrices, différentes selon les cas (communes, groupements de communes et syndicats mixtes, ainsi que les transports scolaires sauf cas de délégation au département). Les services de transports non urbains d'intérêt départemental relèvent du conseil général, notamment les services routiers de substitution aux services ferroviaires non inscrits au plan de transport régional et les services d'intérêt national organisés par les départements par délégation de l'Etat. Les services de transport d'intérêt régional (services routiers réguliers, services ferroviaires régio-

naux ou services routiers en substitution) relèvent du conseil régional. Enfin, les services d'intérêt national relèvent de l'Etat, essentiellement les services nationaux ferroviaires non transférés aux régions. Le syndicat des transports d'Ile-de-France (région, ville de Paris et huit départements) est également concerné.

Schéma directeur

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi (soit le 12 février 2008), les autorités compétentes ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont elles sont responsables. Les exploitants d'aéroports et certains gestionnaires de gares maritimes seront assujettis à la même obligation. Conformément au principe de progressivité prévu par la loi, il s'agit d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité élaboré dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et, principa-

lement, les associations représentatives des personnes handicapées. La démarche commence par un état des lieux. Elle doit définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport; établir les éventuels cas de dérogation et définir les solutions de substitution; établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans; et enfin prévoir les conditions de sa mise à jour, en fonction des évolutions technologiques.

Délais

Les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi «handicap» soit, au plus tard, le 12 février 2015. Les nouveaux réseaux devront l'être dès leur mise en service. En cas de dérogation, des solutions de substitution doivent être prévues dans un délai de trois ans.

Plan voirie

La loi étend à toutes les communes, quelle que soit leur taille ou, le cas échéant, aux établissements

publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de voirie, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics: places, parcs jardins, installations de mobilier urbain, trottoirs, etc. Le «plan d'adaptation de la voirie publique», défini par le décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 ne s'appliquait jusque-là qu'à partir de 5 000 habitants. Le nouveau plan, élaboré à l'initiative du maire ou du président de l'EPCI, porte notamment sur «les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile» et doit, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité et en fixer les délais de réalisation.

La loi prévoit que ce plan fait partie intégrante du plan de déplacements urbains (PDU) lorsqu'il existe, ce qui «renforcera également les effets juridiques du plan sur les documents d'urbanisme voire sur les décisions des gestionnaires de voirie auxquels ils s'imposeront dans un rapport de compatibilité», note la directive d'application, qui recommande une articulation concertée avec les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport. Un décret d'application définira le contenu, les modalités et le délai d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il précisera les dispositions prises dans le plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements (PLD).

Arrêts de bus

Un projet de décret concerne les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif et complète les dispositions techniques qu'ils devront satisfaire pour être accessibles aux personnes handicapées. Les dispositions de ce texte devraient re-

LE MATÉRIEL ROULANT REVU ET CORRIGÉ

Les autobus, autocars et trains doivent permettre aux personnes handicapées de monter, de descendre et de s'installer à bord; de bénéficier de tous les services offerts, sauf cas d'impossibilité technique avérée; de se localiser, de s'orienter et de bénéficier de l'information nécessaire. Ce qui suppose: l'ajout d'équipements ou de dispositifs quand il subsiste un écart entre l'autobus et le trottoir ou entre la rame et le quai; l'intégration d'au moins une porte permettant le passage d'un fauteuil roulant; la mise à disposition d'au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite; à proximité des accès et avec une identification clairement affichée; une diffusion sonore et visuelle des informations. D'ici au 10 février 2007, des arrêtés devront détailler les normes techniques qui s'appliqueront alors au matériel neuf et pour l'adaptation de l'existant.



La loi étend à toutes les communes l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

prendre celles du décret n°99-256 du 31 août 1999 stipulant qu'elles « ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ». Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé, comme, par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessibles l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental, l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, périurbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public.

Dérogations

Les dispositions de la loi concernent toutes les formes de handicap, physique, visuel, auditif, co-

gnitif, mental, etc. Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps, souligne la directive d'application: cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée. Les autorités responsables sont encouragées à discuter des cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est limité à deux cas. Premièrement, pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, le délai de dix ans ne s'applique pas aux stations ou gares souterraines de métro ou RER, au métro léger ou aux tramways, ce qui ne les exonère

pas de l'obligation d'entrer dans les schémas directeurs d'accessibilité. Des transports de substitution de surface devront être mis en place dans un délai de trois ans. Deuxièmement, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des services de transport collectif, entérinée par le schéma directeur, la loi crée l'obligation pour le service public de transports de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Service de substitution

Selon les cas, il peut s'agir d'un service de transport de substitution (par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus ou d'autocar accessibles ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible); ou de mesures de substitution de nature humaine, organisationnelle ou technique. Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai

de trois ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité. Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulus par le législateur, le coût des services de substitution pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun. Certaines collectivités ont mis en place des services de transport « spécialement adaptés » ou « spécialisés », prévus par le décret du 9 décembre 1978: ils pourront être maintenus indépendamment ou être intégrés aux services de transport de substitution.

Article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005.

Matériel routant: décret n° 2006-138 du 9 février 2006.

Transports publics: directive d'application du 13 avril 1990 (Équipement transport n° 2006-13 du 25 juillet 2006).

Initiatives

Aménagement urbain

Hébécrevon redessine une voirie sûre et accessible

Traversée par une route départementale, la commune s'est donnée trois priorités : sécurité, embellissement et accessibilité.

OPÉRATEUR

Mairie d'Hébécrevon.

FINANCEMENTS Lancé en 1972, l'aménagement du centre-bourg a nécessité un budget d'environ 610 000 euros. Il a été subventionné par l'Etat (25 700 euros) au titre de la dotation globale d'équipement et par le conseil général de la Manche (233 437 euros). Pour le reste, la commune a fait un emprunt sur vingt ans.

CONTACT

Mairie, tél. : 0233050557.

D'est remarquée en 2000 par l'Association des paralysés de France, la commune d'Hébécrevon (Manche, 1 000 habitants) a été lauréate des premiers prix Action, innovation, accessibilité des communes, en 2005, pour avoir intégré les besoins des personnes handicapées dans les travaux de voirie, au même titre que ceux de tous les usagers.

Aujourd'hui, à chaque nouvelle expansion décidée dans cette commune rurale du centre-Manche, le maître d'ouvrage donne la priorité aux cheminements piétons, poussettes, vélos et personnes handicapées. Dès que l'on sort de chez soi, à Hébécrevon, on peut rejoindre tranquillement le bourg à pied.

Atouts urbanistiques

Situé à proximité de Saint-Lô, le village fut rasé pendant la seconde guerre mondiale, puis reconstruit avec des rues relativement larges. Cinquante ans plus tard, ce choix est devenu un atout urbanistique. Confrontée en 1990 à la construction d'une autoroute la contour-



Les cheminements aménagés permettent aux piétons et aux personnes en fauteuil roulant de circuler paisiblement.

nant, la commune a lancé une réflexion sur l'aménagement de son centre-bourg, pour la pérennisation de ses commerces et l'amélioration de la qualité de vie.

Trois axes dans ce programme : la sécurité des habitants, l'accessibilité pour tous et l'embellissement du bourg. L'accessibilité s'inscrit dans une démarche globale, sans stigmatiser le handicap, mais avec la conviction que « l'impossibilité d'accéder doit être considérée comme une atteinte à la liberté ».

Grâce à l'espace disponible, Hébécrevon peut envisager de grandes allées séparées des axes routiers par de larges espaces verts. Toujours traversé par une départementale à grande circulation (4 500 véhicules par jour), le village trouve là une réponse aux dangers de la route. Les cheminements d'un mètre vingt à deux mètres de large permettent aux piétons, deux-roues et fauteuils roulants de circuler paisiblement, de se croiser et de s'arrêter pour discuter. Les trottoirs en granit ont tous été supprimés et remplacés sur 1,5 km par des caniveaux franchissables, dits « double revers », pour éviter de buter sur les différences de hauteur. Tous les cheminements entre les habitations ont été aménagés. Aujourd'hui, les habitants handi-

capés d'Hébécrevon sont plus libres dans leurs déplacements et ils ont aussi leur mot à dire dans les évolutions de la commune. Depuis juillet 2005, ils interviennent dans une commission consultative extramunicipale d'une dizaine de personnes (handicapés, parents d'élèves, président du club des anciens...) qui évalue les réalisations et propose des améliorations.

Message partagé

Handicapé moteur, Christophe Jacques en fait partie : « Etant dans un fauteuil, je peux apporter un autre point de vue, mettre l'accent sur ce que les valides ne voient pas forcément, des petits détails comme des portes pas assez larges, etc. » Après avoir engagé près de 610 000 euros pour tout détruire et refaire à neuf, Hébécrevon pense chaque nouveau projet dans le respect des normes de sécurité et d'accessibilité. Un message partagé sans difficulté avec les entreprises de travaux publics et la direction départementale de l'équipement, qui apporte son concours pour que le plan d'aménagement et de développement durable de la commune, en voie de finalisation, intègre les questions de déplacement et d'accessibilité. ■

Géraldine Lebourgeois

TÉMOIGNAGES

Christos Oulquanni, maire d'Hébécrevon (Manche)

« Le bien vivre pour tous »

« Je cite souvent l'Association des paralysés de France : "une personne handicapée est un citoyen à part entière, non un citoyen à part." J'ai toujours été sensible à la notion d'intégration. Nous avons ouvert, en 1977, avec la Fondation Bon Sauveur de Saint-Lô, une maison d'accueil pour adultes autistes, dans la continuité de l'urbanisme existant. Hébécrevon a construit une image de bien vivre et de solidarité. Avec le conseil général, qui nous a épaulés financièrement, nous avons validé un partenariat pour réaliser un document de communication qui sensibilisera les autres communes à cet enjeu, l'accessibilité pour tous. Le démarrage ne se fait pas du jour au lendemain, mais ce qui compte c'est d'en avoir l'intention. »

DOCUMENT 4

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

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

NOR : EQUR0700133A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu l'arrêté du 7 juin 1977 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, portant approbation du livre I^{er} de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, première partie (Généralités) et quatrième partie (Signalisation de prescription) ;

Vu l'arrêté du 16 février 1988 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées) ;

Vu l'arrêté du 21 juin 1991 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents) ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 11 décembre 2006,

Arrête :

Art. 1^{er}. – 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 mètres 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 mètre.

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 conformément aux prescriptions du 1° du présent article et 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 mètre 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.

4° Traversées pour piétons

Au droit de chaque traversée pour piétons, des « abaissés » de trottoir, ou « bateaux », sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5° du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1° du présent article.

Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre 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.

Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988 modifié susvisé, 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, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté.

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.

Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

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 centimètres. 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.

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 inférieurs à 2 centimètres.

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 selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, 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. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

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.

d) 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 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

e) 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.

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, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté et de 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. Le nez des première et dernière marches est visible, avec un contraste visuel tel que défini en annexe 2 du présent arrêté. Il présente une largeur de 5 centimètres au minimum.

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. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches. Toutefois, lorsque la main courante fait fonction de garde-corps, celle-ci se situe à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.

8° Stationnement réservé

Un emplacement 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 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissement aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.

Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, 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 cet emplacement.

Les emplacements 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.

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, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Les caractères ont une hauteur de 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

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. Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, 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.

Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements susceptibles d'être signalés au moyen d'idéogrammes sont indiqués de cette manière.

10° Feux de circulation permanents

Les signaux pour les piétons associés aux feux de signalisation lumineuse sont complétés par des dispositifs sonores ou tactiles conformes à l'arrêté du 21 juin 1991 susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 110.2 de l'instruction interministérielle de signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents), et aux normes en vigueur.

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.

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.

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

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. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ».

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, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. 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, tel que défini en annexe 1 du présent arrêté.

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.

Art. 2. – En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1^{er} du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

- la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ;
- la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;
- lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

Art. 3. – L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Art. 4. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 janvier 2007.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général des routes,
P. PARISÉ

ANNEXE 1

CONTRASTES VISUELS

Pour faciliter la détection des aménagements, équipements et mobiliers par les personnes malvoyantes, un contraste visuel est établi soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet.

Un contraste en luminance est mesuré entre les quantités de lumières réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre deux éléments de l'objet. Si cet objet est moins lumineux, la valeur de 70 % doit être recherchée lors de la mise en œuvre en réalisant les mesures sur les revêtements neufs. Une solution technique permettant d'obtenir de manière durable un contraste de luminance de 40 % peut se substituer à cet objectif. Ces valeurs deviennent 2,3 et 0,6 respectivement dans le cas où l'objet est plus lumineux que son environnement.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre les deux surfaces.

Le choix des matériaux mis en œuvre et des dispositifs d'éclairage éventuels tient compte de leur capacité à maintenir des niveaux de contraste suffisants, en luminance ou en couleur.

ANNEXE 2

VISIBILITÉ DES CHEMINEMENTS

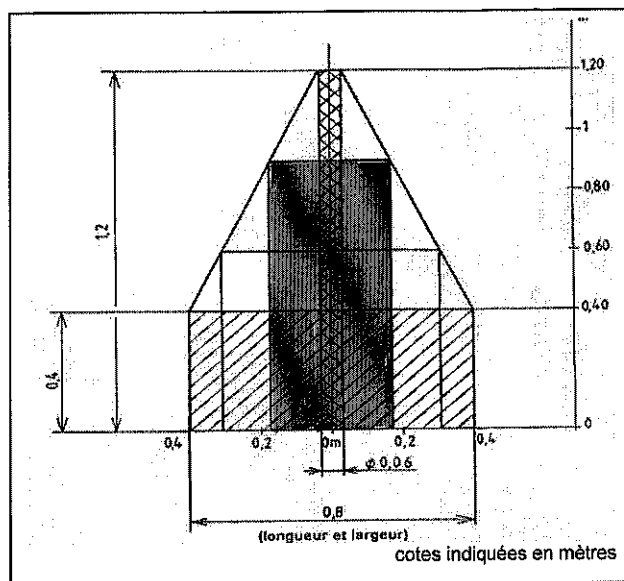
L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit.

Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.

ANNEXE 3

ABAQUE DE DÉTECTION D'OBSTACLE BAS

La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles ci-dessous.



La hauteur du poteau est de 1,20 m au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 m.

La longueur et la largeur de la borne (ou massif bas) sont de 0,80 m au minimum pour une hauteur maximale de 0,40 m.

Au-dessous de 0,80 m de côté, la hauteur à respecter augmente à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque.

1. Définitions

Référence
Code de l'action sociale
et des familles, art. L. 114.

Définition de la notion d'accessibilité

L'accessibilité est une des conditions primordiales permettant à tous d'exercer les actes quotidiens. En cela, elle est une composante de la qualité et des performances de l'environnement.

Ainsi, l'accessibilité aux logements, aux espaces publics et aux transports, permet leur usage par toute personne en toute autonomie.

L'accessibilité résulte donc de l'adéquation entre une personne, avec ses aptitudes et ses difficultés, et un environnement (Fig. 1).

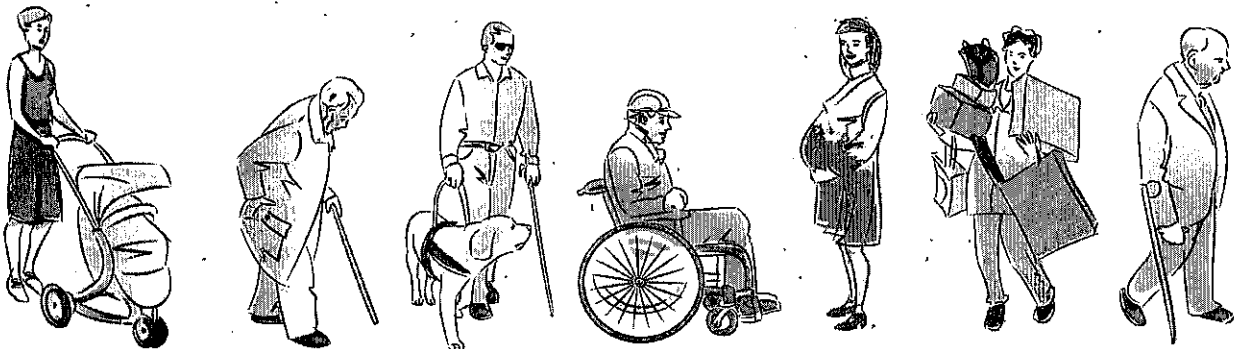
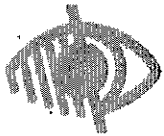


Figure 1. Tenir compte des aptitudes et difficultés de chaque personne.

Prise en compte de tous les handicaps

L'article 2 de la Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 redéfinit la notion de handicap afin de l'étendre à tous les types de handicaps et non plus au seul handicap moteur, et que le handicap soit durable ou définitif.



Déficience visuelle

Facilité la lecture (taille des lettres, etc.) – Doublage sonore des messages d'alerte – Repérage par des informations tactiles – Contraste de couleur pour identifier les obstacles – Éclairage adapté.



Déficience auditive

Doublage par signalisation visuelle. Boucle à induction magnétique.



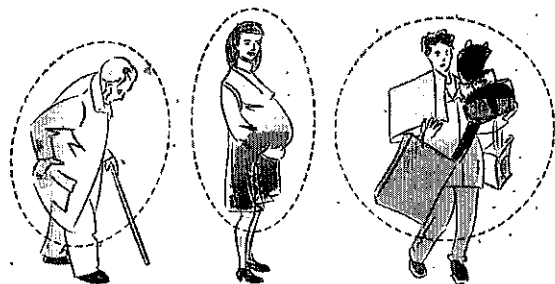
Déficience psychique, cognitive et mentale

Utilisation des pictogrammes et des symboles.

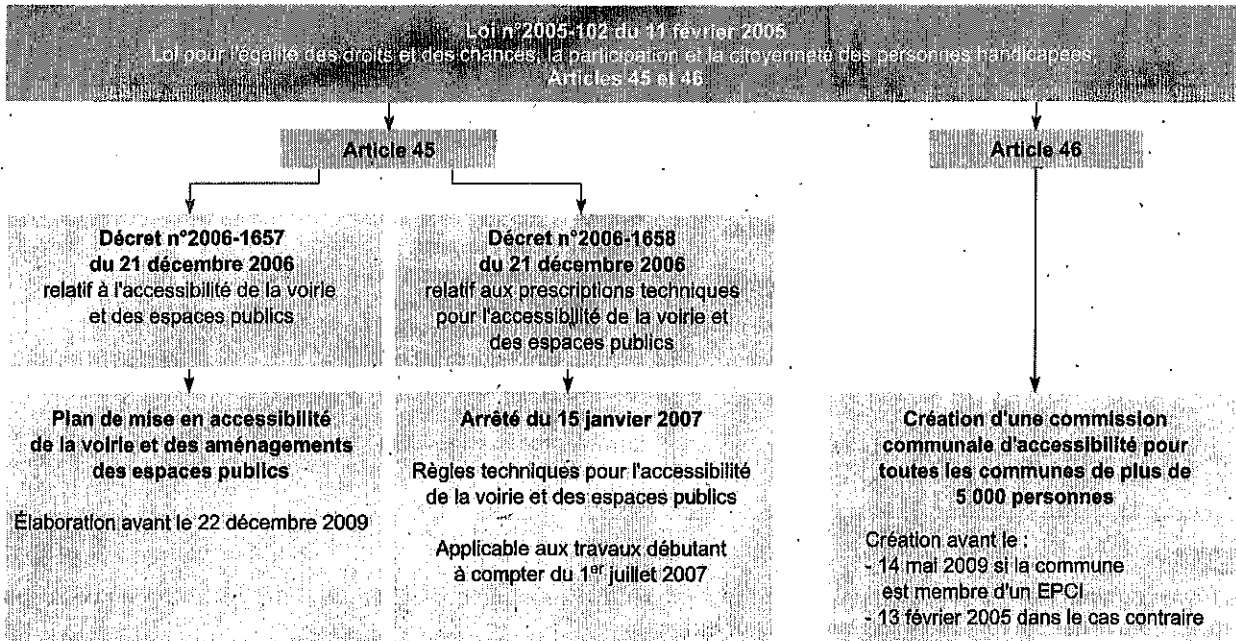


Déficience motrice (mobilité, atteinte, préhension) et personnes à mobilité réduite (PMR)

Déplacement assuré pour un fauteuil roulant dans l'environnement : règles dimensionnelles, prise en compte de la capacité d'approche, etc.



2. Rappel réglementaire



3. Continuité de la chaîne du déplacement

Référence
Loi n° 2005-102, art. 45.

En complément de la voirie et des espaces publics, les communes sont également responsables de certains établissements recevant du public (ERP) situés sur leur territoire (mairie, école, église, gymnase, etc.) pour lesquels elles ont obligation de réaliser un diagnostic accessibilité (avant le 1^{er} janvier 2011) et leur remise en accessibilité (avant le 1^{er} janvier 2015). Afin de répondre à l'objectif de continuité dans la chaîne du déplacement, la mise en accessibilité de la voirie et de ses différents aménagements (comme les points d'arrêt des transports en commun) doit être en lien et en cohérence avec celle réalisée pour le bâti (notamment leurs accès et abords).

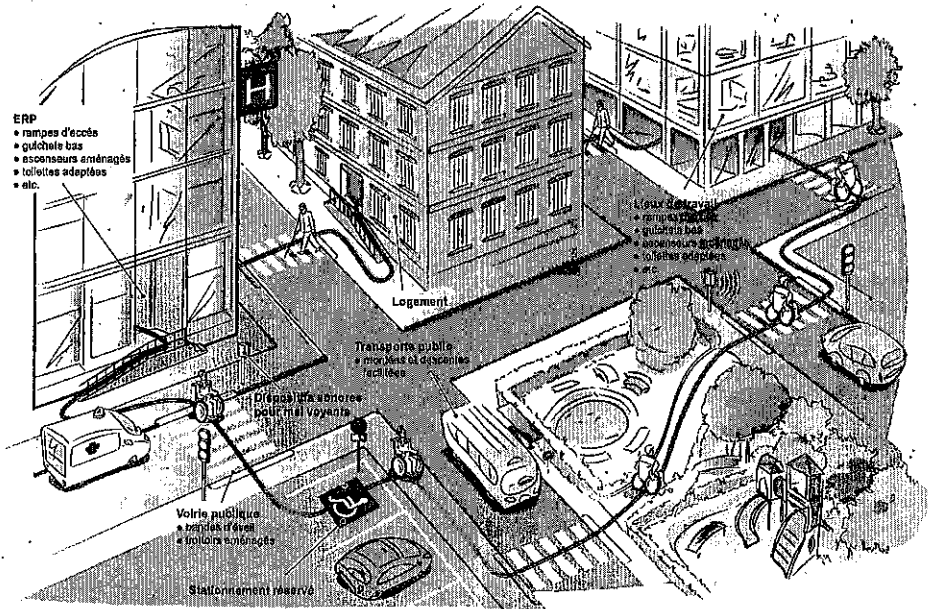


Figure 2. Continuité de la chaîne du déplacement.

4. Zones et travaux concernés par la réglementation

Référence
Décret n° 2006-1657, art. 1.

Tableau 1 : Accessibilité de la voirie : obligations des communes

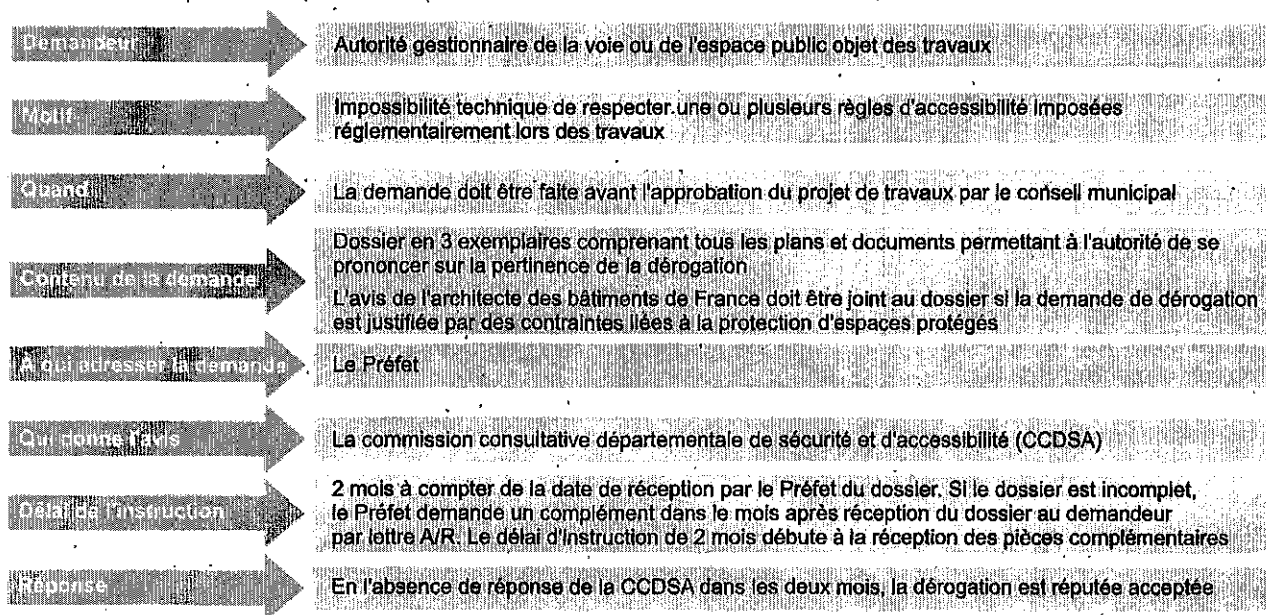
Zones concernées	Nature des travaux	Règles applicables
En agglomération	- Réalisation de voies nouvelles - Aménagement d'espaces publics - Travaux ayant pour effet de modifier la structure de la voie ou d'en changer l'assiette - Travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou d'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	Arrêté du 15 janvier 2007 Pour les travaux débutant à compter du 1 ^{er} juillet 2007
Hors agglomération - Zones de stationnement - Emplacements d'arrêt de véhicules de transport en commun - Postes d'appel d'urgence		

REMARQUE

Les travaux d'entretien de la voirie sont soumis aux règles d'accessibilité lorsqu'ils modifient la structure de la voie ou qu'ils concernent la réfection des trottoirs par exemple.

5. Procédure de dérogation

Référence
Arrêté du 15 janvier 2007, art. 2.



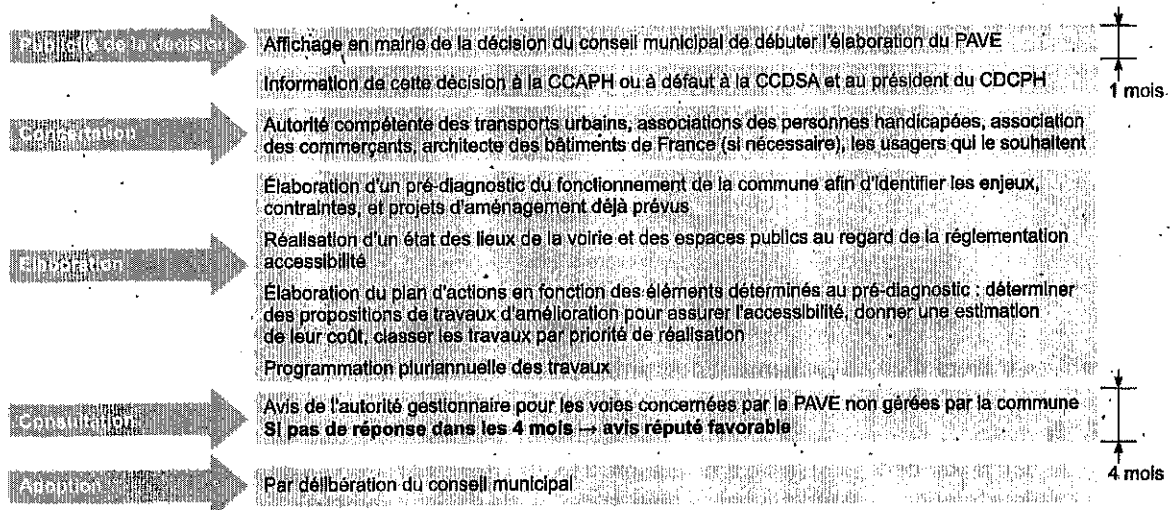
6. Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)

Référence
Décret n° 2006-1657, art. 2.

Territoire concerné	Ensemble de la voirie de la commune appartenant ou gérée par la commune, ou par des acteurs privés (à condition qu'elle soit ouverte au public), ou par une structure intercommunale, ou par le département ou par l'Etat
A l'initiative de ?	La commune (ou EPCI)
Echéance ?	Avant le 23 décembre 2009
Contenu ?	<p>Ce plan de planification des actions de mise en accessibilité de la commune doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préciser les mesures à prendre pour rendre accessible les voies et les aménagements situés sur le territoire de la commune, pour cela il est nécessaire en amont d'avoir identifié le degré d'accessibilité de ces aménagements. - Préciser les conditions et les délais de réalisation des équipements et des aménagements prévus. - Préciser la périodicité de son évaluation. - Définir la procédure pour sa révision. - Tenir compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.
Application du PAVE	Une fois le PAVE adopté (voir point n° 7), chaque organisme public ou privé doit mettre en œuvre les mesures adoptées dans le délai fixé dans le PAVE pour ses propres voiries (la réglementation ne fixant pas de délai de remise en accessibilité comme pour les ERP).

7. Procédure d'élaboration

Référence
Décret n° 2006-1657, art. 2.

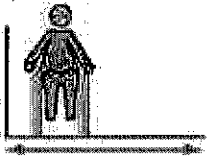
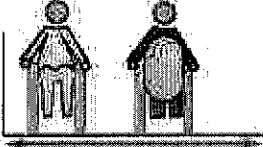
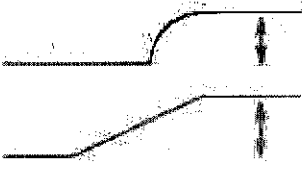

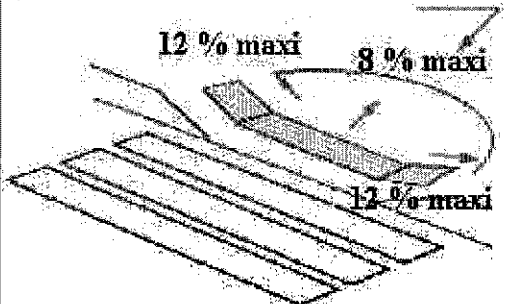


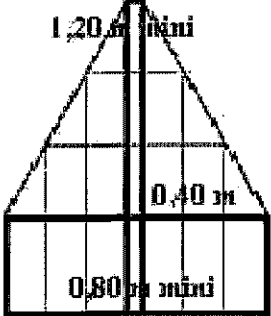
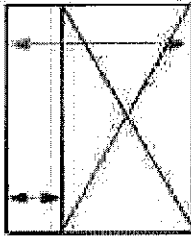
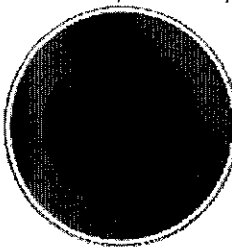
RECOMMANDATION

Il est recommandé lors de l'élaboration du PAVE de lier les réflexions sur l'accessibilité à celles sur la sécurité des déplacements des piétons vis-à-vis du risque routier notamment (visibilité aux carrefours, modération des vitesses, gestion du stationnement automobile, sécurisation des passages piétons, etc.).

DOCUMENT 6

Une voirie pour tous, fiche CERTU illustrant les modalités réglementaires suivantes : décret n° 99-756 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999, circulaire du 23 juin 2000 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées, *Extraits Site internet www.route.equipement.gouv.fr, septembre 2006*

<p>CHEMINEMENT</p>		<p>* <i>cheminement usuel, le plus court possible</i></p>
<p>* Largeur</p>	<p>1,40 m minimum (1,20 m si aucun mur des 2 côtés)</p> 	<p>1,80 m minimum</p>  <p>(recommandations du fascicule P 98-350 de l'AFNOR)</p>
<p>* Ressauts</p> <p>Avec bords arrondis ou chanfreins s'ils ne peuvent être évités.</p>	<p>2 cm maximum</p>  <p>4 cm maximum si chanfrein à 1/3</p> <p>* 2,50 m minimum entre 2 ressauts</p> <p>* "pas d'âne" interdits</p>	
<p>* Dévers</p> <p>Pente transversale la plus faible possible.</p>	 <p>* 2 % maximum en cheminement courant</p>	<p>* 1 % si possible <i>> 2 % sur de courtes distances si impossibilité technique (bateaux...)</i></p>
<p>* Sol</p> <p>Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue.</p>	<p>* trous et fentes dans le sol</p> <p>< 2 cm</p>	<p>* <i>protection des excavations dangereuses (travaux...)</i></p> <p>* <i>possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage des déficients visuels</i></p>
<p>TROTTOIR</p> <p>* Bateaux permettant le cheminement des personnes handicapées.</p>	<p>* largeur : 1,20 m minimum</p>	<p>1,20 m horizontal minimum à l'arrière du bateau</p> 
<p>* Revêtement de sol différencié au droit des bateaux pour avertir les personnes déficientes visuelles.</p>	<p>* longueur : 1 m minimum</p>	<p>(recommandations du fascicule P 98-350 de l'AFNOR)</p> <p>La norme NFP 98-351 est une référence obligatoire pour tout marché public.</p> <p>Elle impose la mise en œuvre du signal d'éveil de vigilance pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> * à 0,50 m du bord du trottoir, * sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris.

<p>* Bornes et poteaux détectables par les déficients visuels.</p>		<p>* abaque de détection des bornes et poteaux en fonction de leur largeur et de leur hauteur :</p> <p>* couleur contrastée par rapport à l'environnement</p> <p>* barrière avec élément bas à 0,40 m maximum</p> 
<p>STATIONNEMENT</p> <p>1 place réservée et accessible sur 50 (dans le cadre d'un projet global, le nombre est calculé sur l'ensemble du projet).</p>	<p>3.30m mini</p> <p>0.80mi</p> <p>* signalisation réglementaire</p> <p>* emplacements longitudinaux conçus pour permettre la sortie sans danger des véhicules par la portière gauche</p> <p>* emplacements également répartis</p> <p>* cheminement accessible jusqu'au trottoir : largeur : 0,80 m minimum</p> 	<p>calcul sur l'ensemble du projet pour éviter les fractionnements</p> <p>place de 3,30 m de plain pied</p> <p>panneau B6a1 + panneau M6h + marquage au sol blanc + symbole international d'accessibilité sur la ligne de marquage ou à l'extérieur</p> <p>(*)</p>  <p>* élargissement du cheminement si changement de direction</p> <p>* hauteur de passage pour l'accès des véhicules adaptés : 2,15 m minimum</p>
<p>FEUX DE SIGNALISATION</p> <p>Dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversée des piétons.</p>		<p>* La norme expérimentale S 32-002 applicable a été révisée en juillet 2000. Il faut prévoir en conséquence des matériels faciles à modifier. Pour les aménagements complexes une concertation pourra utilement être prévue.</p>

(*) **Note de l'auteur du sujet :**

Actualité – Stationnement des personnes handicapées, nouveau panneau

La carte européenne de stationnement a remplacé les cartes dites "macaron GIC" (grand invalide civil) et "GIG" (grand invalide de guerre). Cette évolution vient d'être traduite dans la réglementation sur la signalisation (Arrêté de 1967) avec la modification du panneau M6H réservant le stationnement aux personnes titulaires de la carte.



Même si le symbole est celui d'une personne en fauteuil roulant, tous les types de handicap sont bien pris en compte. De plus, le conducteur n'est pas nécessairement la personne handicapée titulaire de la carte, cela peut être aussi la personne qui l'accompagne.

L'arrêté du 26 juillet 2011 (J.O. du 4 août) définit le nouveau modèle du panneau M6H (à noter que l'ancien panneau est utilisable jusqu'au 31 déc. 2014).

