



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE, DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ ET RELANCE DES PAVE

WEBINAIRE – 15 MARS 2024

Sommaire

- 1. Présentation des animateurs et de l'Association des Maires de France (AMF)**
- 2. Contexte de ce webinaire**
- 3. Le cadre légal et réglementaire en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics**
- 4. Normes françaises en matière d'accessibilité de la voirie**
- 5. Ressources Cerema dédiées à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics**
- 6. Les obligations de programmation en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics**
- 7. Les données d'accessibilité et la relance des PAVE**

1. Présentation des animateurs et de l'Association des Maires de France (AMF)

CEREMA : QUI SOMMES-NOUS ?

CEREMA : QUI SOMMES-NOUS ?



PROGRAMME « VILLE ACCESSIBLE À TOUS »



Créé en 2001

Approche transversale de l'accessibilité

Tous handicaps et mobilité réduite



Continuité de la chaîne de déplacement



Transports

Services

Commerces

Accès vers
le bâtiment

Accès dans
le bâtiment

Accès dans
le logement

QUE FAISONS-NOUS ?



Formations



Séminaires, réseaux métier



Études terrain



Ateliers participatifs
collectivités



Outils technique et
méthodologique

Présentation de L'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF)

Présentation :

- Fondée en 1907, reconnue d'utilité publique dès 1933.
- Missions principales : défendre les libertés locales, soutenir la décentralisation, et assister les maires dans leur gestion quotidienne.
- Ses 34 448 adhérents (maires et présidents d'intercommunalité) confèrent à l'AMF représentativité et légitimité.

Instances décisionnelles :

- Un Bureau représentatif de toutes les sensibilités politiques, composé de 36 membres, élus pour 3 ans à l'Assemblée générale.
- Le Comité directeur, composé de 100 membres, élus, et de 102 membres de droit, les présidents d'association départementale de maires, donne des avis au Bureau.
- L'Assemblée générale pourvoit au renouvellement des instances dirigeantes de l'Association, tous les 3 ans lors du Congrès annuel.

Un réseau territorial actif :

- 102 associations départementales de maires et de présidents d'intercommunalité (AD) couvrent l'ensemble du territoire de métropole et d'Outre-mer.
- Des liens institutionnels forts font de cet ensemble d'associations un réseau sur lequel l'AMF s'appuie. Ensemble, l'AMF et les AD accompagnent les élus dans l'exercice de leurs missions.

Présentation de L'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF)

Missions de l'AMF :

Représenter

L'AMF relaie les préoccupations et les positions des élus auprès des membres du Parlement.
Elle intervient comme interlocuteur privilégié des pouvoirs publics partout où se joue l'avenir des communes et de leur intercommunalité.

Conseiller

L'AMF assure une fonction de conseil, d'information permanente et d'aide à la décision.

Informier

L'AMF met à la disposition de ses adhérents et des acteurs de la sphère publique locale des outils d'information et de communication concernant l'actualité législative et réglementaire des collectivités territoriales.

Représenter l'intérêt commun des maires auprès des pouvoirs publics

L'Association met à la disposition de ses 34 448 adhérents (maires et présidents d'intercommunalité) son expertise juridique, des outils d'aide à la décision et délivre des conseils personnalisés. Elle assure une veille législative et propose de nombreux supports d'information sur l'actualité des collectivités locales.

2. Contexte de ce webinaire

Charte d'engagement pour une société pleinement accessible

- Conférence nationale du handicap (CNH) le 26 avril 2023, présidé par le Président de la République
 - Réaffirmation des objectifs et les obligations de la loi du 11 février 2005 en matière d'accessibilité
 - **Une mesure : relancer l'accessibilité de la voirie et des arrêts routiers à compter de 2024**
 - Un engagement des collectivités compétentes sera recherché pour favoriser l'accessibilité de la voirie et des points d'arrêt
 - La « Charte d'engagement pour une société pleinement accessible » (p. 30-33 du DP) signée par l'État, Régions de France, Départements de France, France Urbaine et l'AMF
- Déclinaison de la mesure :
 - Décembre 2023 : parution du guide synthétique « Une voirie accessible à tous » par la DMA et le Cerema
 - Février 2024 : refonte de la page « L'accessibilité de la voirie et des espaces publics »
 - Ce webinaire sur les données d'accessibilité et la relance des PAVE, avec d'autres à venir :
 - Juin 2024 : Analyse détaillée de l'arrêté du 15 janvier 2007 (**mardi 11 juin de 10h à 12h**)
 - Juin 2024 : Relance des PAVE avec des témoignages de collectivités (**jeudi 20 juin de 10h à 12h**)

3. Le cadre légal et réglementaire de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Cadre légal et réglementaire

- En application de l'**article 45** de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 :
 - **Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006** définit les espaces publics concernés et précise les conditions d'élaboration du PAVE
 - **Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006** précise les dispositions à respecter en matière de cheminement, de stationnement, de feux de signalisation, de poste d'appel d'urgence et d'emplacement d'arrêt des véhicules de transport collectif
 - **Arrêté du 15 janvier 2007** (modifié par l'arrêté du 18 décembre 2012) précise les prescriptions techniques de ces aménagements

Arrêté du 15 janvier 2007

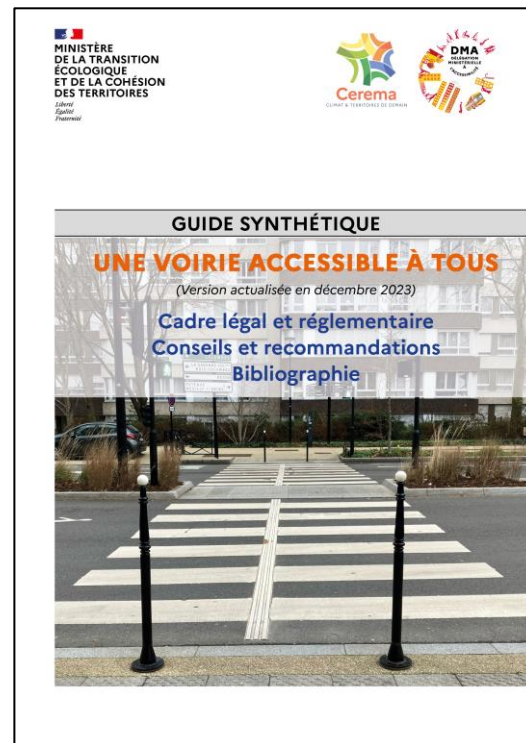
- **Prescriptions techniques** applicables pour une voirie accessible à tous :
 - Prescriptions relatives aux **profils** (art. 1, 1°, 2°, 3°, 5°, 6° a), 7°)
 - Prescriptions relatives aux **équipements et mobiliers sur cheminement** (art.1, 6° b), c), d) e))
 - Prescriptions relatives aux **traversées piétonnes** (art. 1, 4°)
 - Prescriptions relatives à la **signalétique et signalisation** (art. 1, 9°, 10°)
 - Prescriptions relatives aux **intermodalités** (art. 1, 8°)
 - Les **impossibilités techniques** en matière d'accessibilité (art. 2)

Pour plus d'informations, le guide synthétique « Une voirie accessible à tous » (2023) et la page « L'accessibilité de la voirie et des espaces publics »

Ressources documentaires

Guide synthétique « Une voirie accessible à tous », décembre 2023, DMA

- Cadre légal et réglementaire
- Livret technique avec un volet illustré de conseils et de recommandations
- Bibliographique issue des travaux de la DMA et du Cerema



Un guide technique au service de tous

Prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Décret n° 2006-1658

CHEMINEMENT

■ **Sol**
Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied.

■ **Largeur**
Largeur suffisante.

■ **Profil en long et pente**
Pente la plus faible possible.
Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné qui respecte les caractéristiques minimales définies dans l'arrêté.

Décryptage de l'arrêté du 15 janvier 2007 modifié
◊ Recommandations ● Informations

- ◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle.
- ◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement.
- ◆ Trous et fentes < 2 cm.



1,40 m



1,80 m au minimum
(recommandation du fascicule P 98-350 de l'AFNOR)

- ◊ Cheminement le plus usuel.
- ◊ Cheminement le plus direct et le plus court.
- ◊ Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage par les déficients visuels.
- ◊ Pose d'appuis ischiatiques : hauteur 0,70 m.
- ◊ Bancs, Abris tous les 200 m.

- ◆ Pente 5 % maximum.
- ◆ Si impossibilité technique, pentes tolérées :
 - 8 % maximum sur 2 m ;
 - 12 % maximum sur 0,50 m.
- ◆ Palier de repos :
 - 1,20 m x 1,40 m ;
 - horizontal et hors obstacle ;
 - tous les 10 m pour les pentes > 4 % ;
 - en haut et en bas de toute pente ;
 - à chaque changement de direction.
- ◆ Garde corps préhensible si rupture de niveau > à 0,40 m.



- ◊ Main courante à 0,90 m de hauteur environ le long des rampes > 4 %
- ◊ Main courante à mi-hauteur
- ◊ Bordure chasse roue le long des ruptures de niveau

Caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux PSH ou PMR des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics

4. Normes françaises en matière d'accessibilité de la voirie

Normes s'appliquant (déjà) à la voirie

➤ Bandes d'éveil à la vigilance : [NF P98-351](#)

- ✓ Voirie et espaces publics : arrêté du 15 janvier 2007 (art. 1 – 4° et 1 - 12°)
- ✓ ERP neuf : arrêté du 20 avril 2017 (art. 2 et 7.1)
- ✓ ERP existant : arrêté du 8 décembre 2014 (art. 2)



➤ Bandes de guidage : [NF P98-352](#)

- ✓ Voirie et espaces publics : places et parvis, trottoirs très larges, arrivées vers les passages piétons et arrêts de transport en commun
- ✓ ERP : distinction entre les ERP 1^{ère} et 2^{ème} catégories et les ERP des catégories 3 à 5



➤ Sonorisation des feux des traversées piétonnes (et des ERP, principalement les gares) via des balises sonores déclenchées par une télécommande (voire Bluetooth)

- ✓ Obligation réglementaire et normative [art. 110-2 (signaux R12) et 111-1 (signaux R25) de l'IISR 6^e partie, arrêté du 15 janvier 2007 modifié et de la norme [NF S32-002](#)]

Bandes d'interception (*en cours*)

La norme sur la bande d'interception est en cours d'élaboration et devrait paraître en 2025

- Dispositif au sol destiné à intercepter les PAM lors de leurs déplacements
- Ne se substitue pas aux bandes de guidage au sol (NF P98-351)
- La norme prescrira les caractéristiques, essais et règles d'implantation notamment aux :

- ✓ Points d'arrêt TC sur trottoirs
- ✓ Zones d'embarquement et débarquement des TC guidés depuis le quai d'accès
- ✓ Traversées chaussées avec ou sans matérialisation du passage depuis le trottoir
- ✓ Traversées voies ferrées pour piétons depuis les quais d'accès
- ✓ Entrées des lieux publics et privés présentant un intérêt significatif depuis le trottoir



- Deux expérimentations à l'automne 2023 à Lyon et Paris pour tester deux types de bandes d'interception avec le Cerema
- Pour plus d'informations, voir la série de fiches de la collection « [Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes \(PAM\)](#) » du Cerema

Expérimentations en cours

➤ Intersection voirie et transports

- Sécurisation des traversées de tramways pour les personnes aveugles et malvoyantes (PAM)
 - ✓ Marquages au sol et verticaux complémentaires
 - ✓ Diffusion de 2 messages normalisés des R25 pour les plateformes où circulent tram + bus

Pour plus de renseignements, vous pouvez contacter :

Cerema : Christian SAUTEL, Directeur de projets Insertion urbaine des transports en commun, christian.sautel@cerema.fr

MTECT/STRMTG : DE-LABONNEFON Valérie, Cheffe du Département Tramways et Matériels Roulants, valerie.de-labonnefon@developpement-durable.gouv.fr

5. Ressources Cerema dédiées à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Au-delà de l'arrêté du 15 janvier 2007

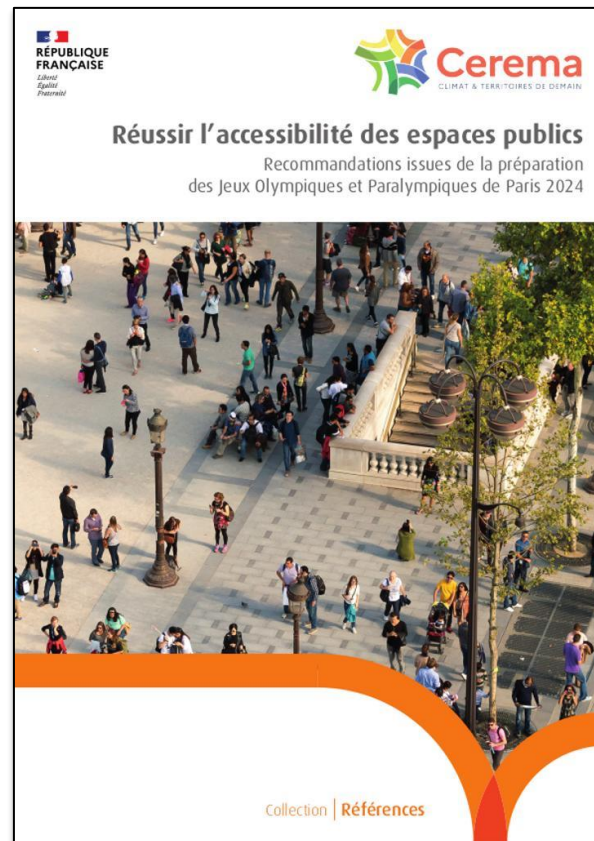
Des **recommandations** pour une voirie accessible :

- Maintien de l'accessibilité **en phase de travaux** sur la voirie
 - Communication en amont des travaux
 - Balise chantier
 - Cheminement aménagé
- Modalités pour **stationner sur des emplacements réservés**
 - CMI-S (art. L241-3 du code de l'action sociale et des familles)
- Cohabitation **piétons – vélos**
 - Conception des aménagements lisibles
 - Conception de dispositifs de séparation repérables et détectables

Ressources documentaires

Guide « Réussir l'accessibilité des espaces publics. Recommandations issues de la préparation des JOP de Paris 2024 », 2021, Cerema

- Étude demandée par la préfecture de la région IDF
- Méthodes et outils pour atteindre une accessibilité efficiente de la chaîne du déplacement



Ressources documentaires

Guide « **Piétons et chantiers urbains. Obligations, préconisations, mise en œuvre** », 2018, Cerema

- Enjeux et réglementation
- Pour les techniciens des CL et aux MO
- Recommandations et retours d'expérience à la prise en compte des piétons en phase chantier



Ressources documentaires : entrée par public

Cerema
 Fiches de la série (9)
 « Favoriser la marche »



Penser l'accessibilité à destination des personnes âgées AVRIL 2018

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Les personnes âgées peuvent être considérées comme des personnes à mobilité réduite et être au sens de la loi sur le handicap du 9 février 2005. Bien que l'expérience de vie sans handicap augmente, cette approche est étayée par nombre d'études montrant une corrélation entre l'âge et le handicap.

L'altération des fonctions physiques rend les déplacements lents et incertains. Basés des réflexes et de la force, de l'équilibre, de la vue, de la mémoire, de la coordination, de la flexibilité, rigidité des articulations, difficulté à marcher, etc.

La perte d'acuité auditive et visuelle vient renforcer ces difficultés.

Le ralentissement des fonctions cognitives est également en cause : perte de mémoire, appréciation du temps et de la vitesse, difficulté d'adaptation au contexte et d'intégration de la nouveauté, désorientation, etc.

Des appréhensions psychologiques peuvent ainsi apparaître, comme la peur de chuter ou le sentiment d'insécurité. Elles conduisant un frein supplémentaire à la mobilité.

QUI EST CONCERNÉ ?

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), une personne est dite âgée à partir de 60 ans. C'est aussi l'âge retenu en France pour l'attribution de certaines prestations. Une étude de l'OMS montre que la part des plus de 60 ans dans la population mondiale va passer de 12% en 2015 à 22% en 2065. Une nouvelle étude a 22 millions les Français de plus de 60 ans en 2065, soit 32% de la population.

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'ESPACE PUBLIC

Les personnes âgées éprouvent des difficultés liées aux déplacements. Les espaces urbains complexes représentent une telle source de stress qu'elles tendent à raccourcir leurs trajets et effectuer toujours les mêmes. Elles privilégient parfois le plus court chemin même si c'est le plus dangereux. En évitant de sortir, elles sont confrontées à l'isolement, lequel accélère le vieillissement des fonctions physiques et mentales. Elles sont également confrontées aux regards des autres.

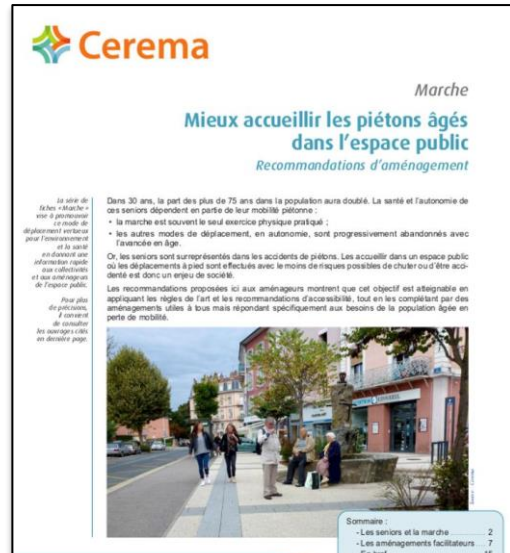
PRISE EN COMPTE GLOBALE : DES BÉNÉFICES POUR TOUS

La part croissante des personnes âgées dans la société et le rôle majeur qu'elles jouent dans les familles, les associations et la vie locale appellent à une meilleure prise en compte de leurs besoins spécifiques. La mise en œuvre de politiques publiques qui facilitent leur mobilité est importante pour aider les personnes âgées à maintenir leurs activités. Plus autonomes, elles prennent part à la vie sociale et restent en bonne santé plus longtemps. Ces politiques profitent à tous les autres usagers de l'espace public, y compris les plus vulnérables.

Quelles solutions concrètes mettre en œuvre pour répondre à ces difficultés ?



Penser l'accessibilité à destination des personnes âgées (2018)



Cerema

Marche

Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public
Recommandations d'aménagement

La série de fiches « Marche » vise à promouvoir le mode de déplacement vertueux pour l'accessibilité et à garantir également une information rapide aux collectivités et aux usagers de l'espace public.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en dernière page.

Dans 30 ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité pédestre :

- la marche est souvent le seul exercice physique pratiqué ;
- les autres modes de déplacement, en automobile, sont progressivement abandonnés avec l'avancée en âge.

Or, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possibles de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

Les recommandations proposées ici aux aménageurs montrent que cet objectif est atteignable en appliquant les règles de l'art et les recommandations d'accessibilité, tout en les complétant par des aménagements utiles à tous mais répondant spécifiquement aux besoins de la population âgée en perte de mobilité.

Sommaire :

- Les seniors et la marche 2
- Les aménagements facilitateurs 7
- En bref... 15

Fiche n° 02 - novembre 2016

Collection | Connaissances

Mieux accueillir les personnes âgées dans l'espace public (2016, fiche n° 2)

Ressources documentaires : entrée par public



La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées (2019, fiche n° 3)



Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine (2019, fiche n°4)

Ressources documentaires : entrée par public

Cerema

Fiches de la série (11) « Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes »



Cerema
 Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes
 Recommandations pour les aménagements de voirie
Ville Accessible
 100% à Tous
Le contraste visuel pour les personnes malvoyantes, appliqué aux bandes d'éveil de vigilance (norme NFP 98-351)
 Fiche n° 04 - août 2018
 Collection | Connaissances



Cerema
 Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes
 Recommandations pour les aménagements de voirie
Ville Accessible
 100% à Tous
Carrefours comportant au moins une traversée équipée de signaux R25 (BHSN, tramways) Répétiteurs sonores - Conseils
 Fiche n° 09 - juillet 2018
 Collection | Connaissances



Cerema
 Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes
 Recommandations pour les aménagements de voirie
Ville Accessible
 100% à Tous
La protection des cheminements - Le cas particulier des potelets anti-stationnement ou de fermeture d'accès
 Fiche n° 10 - mai 2018
 Collection | Connaissances



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Cerema
 Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes
 Recommandations pour les aménagements de voirie
Ville Accessible
 100% à Tous
Aménagement et modification de traversées piétonnes avec ou sans feux
 Fiche n° 11 - décembre 2021
 Collection | Connaissances

Le contraste visuel pour les personnes malvoyantes appliqué aux bandes d'éveil de vigilance norme NFP 98-351 (2018, fiche n°4)

Carrefours comportant au moins une traversée équipée de signaux R25 (2018, fiche n°9)

La protection des cheminements – Le cas particulier des potelets anti-stationnement ou de fermeture d'accès (2018, fiche n°10)

Aménagement et modification de traversées piétonnes avec ou sans feux (2021, fiche n°11)

6. Les obligations de programmation en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les obligations de programmation

- Le cadre légal et réglementaire en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics **impose de :**
- Programmer les travaux de la voirie et des espaces publics dans le cadre des PAVE
 - Programmer et mettre en accessibilité les arrêts de bus/car
 - Collecter les données sur l'accessibilité de la voirie
 - Proposer 2 % de places de stationnement accessibles et réservées
 - Proposer des places de stationnement accessibles équipées de bornes de recharge électrique (IRVE)
 - Renforcer le rôle des Commissions communales (intercommunales) d'accessibilité

Plus d'informations dans les slides suivantes (PowerPoint mis à disposition sur la page « [L'accessibilité de la voirie et des espaces publics](#) »)

Les obligations de programmation : **des webinaires pour mieux les appréhender**

- Le cadre légal et réglementaire en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics **impose de :**
 - Programmer les travaux de la voirie et des espaces publics dans le cadre des PAVE
 - → **Le mardi 11 juin de 10h à 12h** sur les prescriptions techniques
 - → **Le jeudi 20 juin de 10h à 12h** sur des retours d'expérience d'élaboration et mise en œuvre de PAVE
 - Programmer et mettre en accessibilité les arrêts de bus/car → **le lundi 25 mars à 10h** sur les obligations d'accessibilité des réseaux de transport publics
 - Collecter les données sur l'accessibilité de la voirie → présentation d'Acceslibre Mobilités la **semaine du 18 mars** (*date précise à définir*)
 - Proposer des places de stationnement accessibles équipées de bornes de recharge électrique (IRVE) → **le mardi 26 mars à 10h**

LOM et collecte de données dans le cadre des PAVE

Les aménagements d'accessibilité de la voirie et des transports progressent mais l'accessibilité **reste encore parcellaire**



Or, pour pouvoir se déplacer, les personnes handicapées ont besoin **d'informations précises** sur l'accessibilité de la voirie et des transports



Cette information, comme pour les valides, doit être disponible **dans les calculateurs d'itinéraires** qui sont l'outil permettant d'informer tous les voyageurs (ex. Vianavigo, ratp.fr...)



Mais la plupart **sont muets** en matière d'accessibilité. **Pourquoi ?** Ils ont besoin de **bases de données harmonisées, décrivant avec les mêmes modèles**, l'accessibilité de la voirie et des transports... données encore inexistantes



C'est pourquoi, depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), l'État impose aux gestionnaires de voirie et aux autorités organisatrices des mobilités (AOM) de collecter les données d'accessibilité afin **d'alimenter les calculateurs d'itinéraires et fournir ainsi l'information nécessaire aux déplacements de tous**

Le cadre légal de l'obligation de collecte des données sur l'accessibilité de la voirie

- Loi n° 2019-1428 du 24 septembre 2019, dite **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** prévoit plusieurs mesures en faveur de l'accessibilité, dont **l'obligation de collecte des données d'accessibilité aux PMR** aux abords des arrêts de transports en commun principaux (art. L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports et art. L. 141-13 et R. 121-24 du code de la voirie urbaine)

→ Les CT et les AOM **doivent constituer des bases de données** décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie autour des arrêts de bus prioritaires (avant décembre 2023...)

- **Objectifs :**
 - Informer les voyageurs (calculateurs d'itinéraires)
 - Relancer les travaux des PAVE

Collecte des données : un peu de technique

Afin que les données soient identiques partout en France, il y a obligation **de suivre un modèle** qui permet de décrire dans les mêmes termes et de façon homogène l'accessibilité présente sur le terrain :

- Pour les transports, le modèle s'appelle « Profil NeTex accessibilité France »
- Pour la voirie, le standard s'appelle « CNIG accessibilité des cheminements en voirie »

Pour faciliter le travail de prise en main de ces modèles, l'État met à disposition à partir de fin mars 2024, **Acceslibre Mobilités**, une suite logiciel permettant de gérer et collecter les données d'accessibilité dans les transports et en voirie (cf. webinaire du xx mars)

À l'usage, si les services SIG estiment avoir besoin de faire évoluer les modèles, il est recommandé de **se rapprocher des deux groupes qui gèrent la vie de ces modèles.**

L'obligation de programmation de travaux en voirie et dans les espaces publics dans le cadre des PAVE

- Le I de l'**article 45 de la loi de 2005** (modifié par art. 9 de la loi n° 2015-988) :
 - Chaque commune **d'au moins 1000 hab. ou chaque EPCI** est dans l'obligation d'établir un PAVE
 - Document **stratégique** : diagnostic et programmation pluriannuelle hiérarchisée des travaux
- En agglomération, cela concerne toutes les voiries : cheminement, stationnement, arrêt de bus... pour assurer la continuité de mobilité en toute autonomie
- Était à élaborer avant le 22 décembre 2009, mais aujourd'hui, les **CT ne sont pas exonérées de cette obligation et doivent toujours réaliser un PAVE**



Ne pas oublier de coupler le PAVE à la collecte des données d'accessibilité (cf. partie suivante)

L'obligation de mise en accessibilité des arrêts de bus/car

- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 **impose la mise en accessibilité des arrêts des transports publics** selon les prescriptions techniques des décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté d'application du 15 janvier 2007 modifié
- **Ordonnance du 26 septembre 2014** et ses décrets d'application établissent une hiérarchie dans les arrêts de bus à mettre en accessibilité en priorité
- Obligations en matière d'accessibilité des réseaux de transports dans le code des transports
 - Partie législative : Livre 1^{er} : Le droit à la mobilité (art. L. 1111-1 à L. 1121-2)
 - Partie réglementaire : Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite dans les services de transports (art. D. 1112-1 à D. 1112-24)
- Aujourd'hui, les **obligations courent toujours**, tant sur les arrêts prioritaires que sur ceux qui ne le sont pas

L'obligation de mise en accessibilité des arrêts de bus/car

En 2023, **9 régions et 140 AOM** ont répondu sur l'état d'avancement de leur politique à la date du 31/12/2022

- État des lieux des **transports en régions** (2022)
 - Les arrêts prioritaires des SD'AP : **41 %** restent à aménager
- État des lieux des **transports urbains** (2022)
 - Les arrêts prioritaires des SD'AP : **37 %** restent à aménager

Webinaire « Accessibilité des transports publics : rappel des obligations et bilan de mise en œuvre » le **lundi 25 mars**, qui abordera toutes les obligations en matière d'accessibilité des réseaux de transports collectifs

L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité de la voirie

- Loi n° 2019-1428 du 24 septembre 2019, dite **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** prévoit plusieurs mesures en faveur de l'accessibilité, dont **l'obligation de collecte des données d'accessibilité aux PMR** aux abords des arrêts de transports en commun principaux (art. L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports et art. L. 141-13 et R. 121-24 du code de la voirie urbaine)

- Les CT **doivent constituer des bases de données** décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie autour des arrêts de bus prioritaires (avant décembre 2023...)

- **Objectifs :**
 - Informer les voyageurs (calculateurs d'itinéraires)
 - Relancer les travaux des PAVE

- **Normes à respecter :**
 - Standard « profil NeTEx accessibilité France » pour les transports
 - Standard « CNIG cheminements » en voirie

L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité de la voirie

- Les **ressources** :
 - Guide « Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité », 2021, DMA
 - Site Internet du ministère, page « Les données d'accessibilité »,
 - **Acceslibre Mobilités** : outil en Open Source de collecte et de gestion des données, attendue pour 2024
- Les liens et informations relatives aux **GT techniques ou régionaux** sont disponibles sur la page « Les données d'accessibilité » (lien vers le GT GNIG par ex.)

Ressources documentaires

Guide « **Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité** », octobre 2021, DMA

- Cadre légal et réglementaire
- Usage et valorisation de la donnée
- Guide technique et informationnel au service des collectivités
- De nombreux témoignages



Ressources documentaires

Guide « **Accessibilité du cheminement en voirie : Standard d'échange de données sur l'accessibilité des déplacements pour les personnes en situation de handicap - Standard CNIG** », 2021 - rev. 2024, Cerema

- Présentation et contenu du standard de données
- Cadre légal et réglementaire
- Recommandations pour les données d'accessibilité
- Métadonnées



L'obligation de proposer 2 % de places de stationnement accessibles et réservées

- Arrêté du 1^{er} août 2006 :
 - **Possibilité de stationner gratuitement** sur l'ensemble des places de stationnement en voirie pour les personnes détentrices de :
 - La **Carte Mobilité Inclusion** mention **Stationnement** (CMI-S)
 - La **Carte Européenne de Stationnement**
 - L'obligation pour les maires de **créer un minimum de 2 %** de places adaptées et réservées aux personnes détentrices de l'une des cartes susmentionnées
- Remarques :
 - Si le parking a une capacité > **500 places**, le nombre est fixé par **arrêté municipal** (ne peut pas être < 10)
 - Sur voirie, s'il n'y a **que deux places** de parking dans la rue, l'une des deux doit, a minima, **être une place accessible et réservée**

L'obligation de proposer des places accessibles équipées de bornes de recharge électrique

- Réglementation ≠ selon s'il s'agit des **parkings** ou en **voirie** :
- **Parkings en lien avec un ERP**, arrêté du 20 avril 2017
- **Voirie urbaine** : art. L2224-37, 4^e alinéa du CGCT → taux fixé par arrêté ministériel du 27 octobre 2023
- Dans les deux cas, prise en compte des **spécifications techniques** pour :
 - L'emplacement lui-même
 - L'accès à la borne
 - L'accessibilité à la borne elle-même

Présentation de l'arrêté du 27 octobre 2023 (webinaire du 25/01/2024) sur la page « L'accessibilité du stationnement »

L'obligation de renforcer le rôle des Commissions communales (ou intercommunales) d'accessibilité

- Mission supplémentaire pour les CCA/CIA depuis la LOM → **faire un bilan du niveau d'accessibilité des arrêts prioritaires** (art. L2143-3 du CGCT, modifié par art. 27 de la LOM)
- **Objectifs** : utiliser les bases de données sur l'accessibilité des transports et de la voirie (obligatoires depuis la LOM) pour **déterminer les priorités d'aménagement autour des arrêts de bus et cars prioritaires** :
 - Ainsi les bases de données sur l'accessibilité des transports et de la voirie **ont deux rôles** :
 - **Informers les voyageurs** via l'alimentation des calculateurs d'itinéraires multimodaux et autres applications d'information
 - **Alimenter l'analyse et la programmation** des aménagements

Évènements DMA à venir

- **Webinaire du 22 mars de 10h à 12h**, sur Acceslibre Mobilités, la suite logicielle de collecte normalisée des données d'accessibilité dans les transports (profil NeTEx) et en voirie (modèle CNIG) – co-organisé par la DMA et le Cerema, avec l'appui d'experts
- **Webinaire du 25 mars de 10h à 12h**, sur l'accessibilité des transports publics urbains et interurbains (les obligations et mise en œuvre) – co-organisé par la DMA et le Cerema
- **Webinaire du 26 mars de 10h à 12h** pour comprendre et appréhender l'accessibilité des places de stationnement en voirie communale équipées ou pré-équipées de dispositif de recharge (IRVE) – co-organisé par la DMA, la DGEC, le Cerema, l'AITF et la FNMS

Inscription à l'adresse : Dma.Sg@developpement-durable.gouv.fr

Évènements Cerema à venir

Webinaires et replay

- « **Abords et chemins de l'école : vers l'apaisement du quartier ?** »
Replay, synthèse écrite et présentation (Rue de l'Avenir et le Cerema dans le cadre du dispositif "Une Voirie pour Tous" du jeudi 7 décembre 2023). Consultable : [ICI](#)
- « **Piétons – cyclistes : pour une cohabitation apaisée dans l'espace public** », le 14 mars 2024 de 14h à 16h (en ligne) ; co-organisé par le Club des villes et territoires cyclables et l'Académie des mobilités actives.
Replay, synthèse et présentation à venir.
- « **Développer la marche en ville : enjeux, outils de planification et d'aménagement** », Montpellier (23 et 24 avril 2024)
Plus d'informations : [ICI](#) - Inscription : formation.catalogue@cerema.fr

Publication récente

- Manuel du GT-Ravi « **Réussir le déploiement des dispositifs sonores dans l'espace public** ». Consultable : [ICI](#).

7. Les données d'accessibilité et la relance des PAVE

PAVE : des prérequis nécessaires

Avant de se lancer dans un PAVE, qui représente **un état des lieux**, une analyse territoriale, un plan d'action stratégique et des objectifs de programmation, il y a lieu de travailler à :

- L'organisation interne de la collectivité : portage politique et équipe projet,
- La formation du personnel,
- La communication et de sensibilisation du grand public et (notamment) des commerçants,
- La concertation avec les acteurs du territoire,
- L'évaluation et d'un suivi de la mise en œuvre.

Au-delà des caractéristiques « techniques » nécessaires à l'élaboration d'un PAVE, **ces actions transversales (souvent oubliées) sont à prendre en considération sous peine de dépenser de l'argent public inutilement.**

Profiter d'une obligation pour en réaliser une autre

	PAVE	CNIG
Périmètre	Possibilité de circonscrire	Presque tous les cheminements en agglomération
Relevé	Non conformité	Non conformités + conformités
Données	Obstacles + préconisations + évaluation financière + photos	Mesure uniquement
Utilisation	Programmation	Calculateur d'itinéraire
Mise à jour	Nécessite une organisation interne	

Le relevé des données

Choix et conditions pour une collecte des données en interne	Choix d'une collecte par un prestataire	Choix mixte de collectes hybrides
<ul style="list-style-type: none"> • Formation des agents • Outils de suivi • Outil de collecte digital • Mobilisation du service géomatique • Appareil de mesure 	<ul style="list-style-type: none"> • Marché public • Définition du périmètre • Prévoir la mise à jour • Propriété de la donnée 	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise des coûts • Acquisition de compétences • Bénéfice d'une veille réglementaire

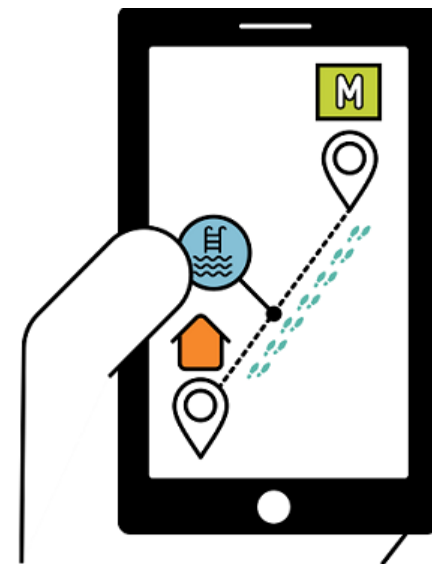
LES DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ

Une opportunité de relancer les
PAVE



1) DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ : POURQUOI?

DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ : POURQUOI ?



Pour garantir à tous le droit à la mobilité

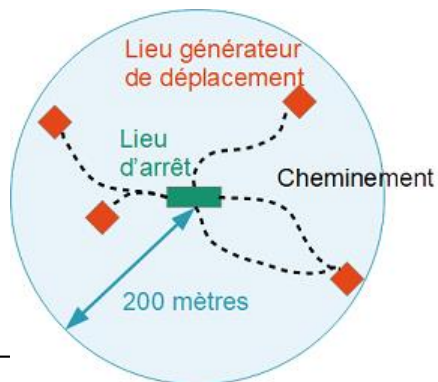
2) QUELLE RÉGLEMENTATION ?

QUELLE RÉGLEMENTATION ?

LOM adoptée le 24 décembre 2019

Obligation de collecter, avant décembre 2023 :

- les données accessibilité **dans les transports** (Art. L. 1115-6 et D. 1115-9 du code des transports)
- les données accessibilité **en voirie** sur les 200 m autour des points d'arrêt prioritaires (Art. L. 141-13 et R. 121-24 du code de la voirie urbaine)



QU'EST-CE QU'UN POINT D'ARRÊT PRIORITAIRE ?

En dehors de l'Ile-de-France :

Selon l'article D1112-10 du code des transports, 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 :

- il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- il constitue un pôle d'échanges ;
- 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.

C'est à l'autorité compétente en matière de transport de déterminer et communiquer la liste de ces points d'arrêt prioritaires. Par exemple, la SNCF est chargée d'émettre la liste des gares prioritaires au niveau national, et l'EPCI ou l'AOM est en charge de la liste des arrêts prioritaires de transport en commun locaux.

QU'EST-CE QU'UN POINT D'ARRÊT PRIORITAIRE ?

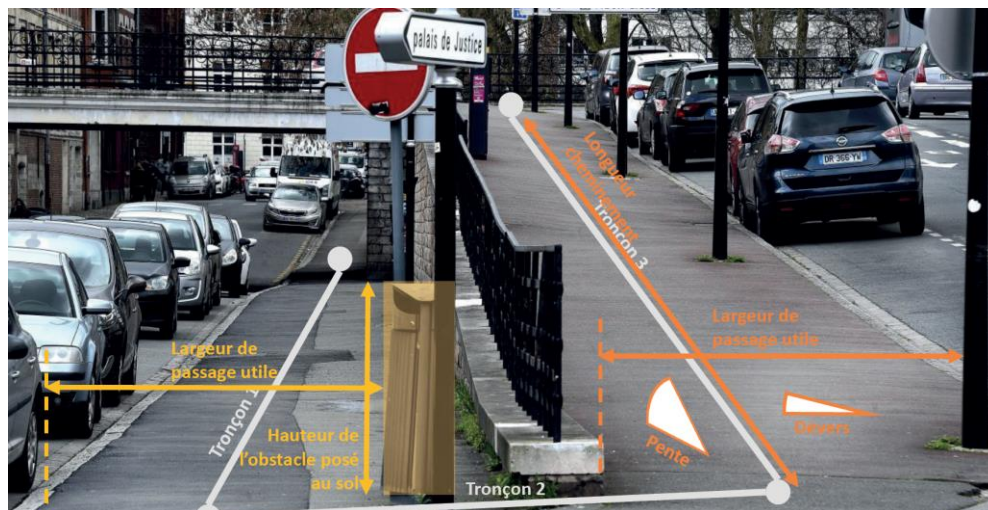
Dans la région Ile-de-France :

Selon l'article D1112-11 du code des transports, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par Ile-de-France Mobilités en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- il constitue un pôle d'échanges ;
- 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.

QUELLE STANDARDISATION ?

- Données accessibilité **transports** : profil NeTEx accessibilité France
- Données accessibilité **voirie** : standard CNIG accessibilité du cheminement



3) EST-CE UNE OPPORTUNITÉ POUR RELANCER LES PAVE ?

OUI

UNE OPPORTUNITÉ POUR RELANCER LES PAVE ?

QUIZZ

Qu'est-ce que le PAVE ?



A – un document de planification

B – un outil de pilotage stratégique

C – un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain

D – un outil de sensibilisation, d'incitation à l'action

UNE OPPORTUNITÉ POUR RELANCER LES PAVE ?

QUIZZ

Qu'est-ce que le PAVE ?

Tout cela à la fois

A – un document de planification

B – un outil de pilotage stratégique

C – un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain

D – un outil de sensibilisation, d'incitation à l'action



UNE OPPORTUNITÉ POUR RELANCER LES PAVE ?

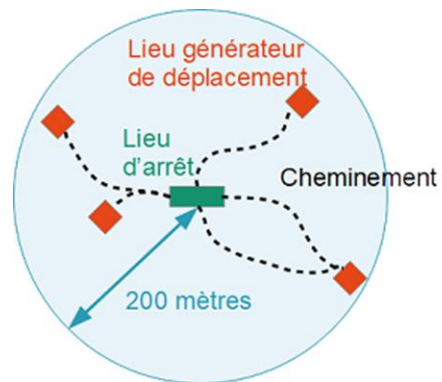
Le PAVE est à la fois un document de planification, un outil de pilotage stratégique, un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain mais aussi un véritable outil de prise de conscience, d'incitation à l'action et de programmation.

Le PAVE permet de disposer du diagnostic de l'existant et d'une programmation pluriannuelle hiérarchisée des travaux.

Ce PAVE était à élaborer avant le 22 décembre 2009 (décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006). Les collectivités territoriales qui n'ont pas encore réalisé leur PAVE ne sont pas exonérées de cette obligation, une fois l'échéance de décembre 2009 passée.

UNE OPPORTUNITÉ POUR RELANCER LES PAVE ?

- Collecte des données = diagnostic de l'existant
- Opportunité de programmer les travaux autour des arrêts prioritaires



4) COMMENT AGIR ?

COMMENT AGIR ?

Consulter le guide de la DMA

Guide de **recommandations pour la collecte des données d'accessibilité, 2021**

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20LOM_web%20vers%202021%20oct.pdf



COMMENT AGIR ?

Utiliser l'application « Acceslibre Mobilité » pour collecter et gérer vos données d'accessibilité (bientôt disponible)

COMMENT AGIR ?

S'appuyer sur les Commissions communales d'accessibilité pour élaborer la programmation

Je suis malvoyant, mais je vois grand pour Saint-Denis

Pour une

Ville accessible

Je n'entends pas, mais j'aimerais faire entendre ma voix

Ma mobilité est réduite, mais j'aimerais faire avancer les choses.

Rejoignez la Commission communale d'accessibilité

The graphic features a large blue checkmark above the word 'Ville'. Below the main title is a row of seven blue icons representing different types of accessibility: a hand over an eye (vision), an ear with sound waves (hearing), a person with a cane (mobility), a person in a wheelchair (wheelchair access), a person with a backpack (cognitive), a person with a stroller (child access), and a person with a cane (general accessibility). The text is arranged around these elements, with speech bubbles containing user testimonials and a black button at the bottom with white text.

COMMENT AGIR ?

Consulter les livrables de l'atelier du GT-Ravi :

La collecte des données accessibilité par les collectivités territoriales : conseils et recommandations



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/collecte-donnees-accessibilite-collectivites-territoriales>

MERCI POUR VOTRE ÉCOUTE



Pauline Gauthier
Cheffe de projets
Accessibilité espaces publics
pauline.gauthier@cerema.fr

Évènements DMA autour de l'accessibilité de la voirie

- Dans la continuité, **deux prochains webinaires** :
 - **Mardi 11 juin de 10h à 12h** consacré à l'analyse de l'arrêté du 15 janvier 2007 modifié
 - **Jeudi 20 juin de 10h à 12h** consacré à l'intervention de collectivités pionnières en matière de collecte de données et la réalisation de leur PAVE

Informations à venir ces prochaines semaines.



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MERCI POUR VOTRE ÉCOUTE ET À BIENTÔT !