



Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics de Vaux-le-Pénil (PAVE)

Sommaire

Préface de Monsieur le Maire

3

1^{ère} partie : Le PAVE, un document de diagnostic actualisé et de planification de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

1.1 Présentation générale de la démarche à Vaux-le-Pénit	4
1.2 Définition et objectifs du PAVE, un cadre réglementaire et législatif	5
1.3 Une voirie accessible, une voirie où chacun peut cheminer avec la plus grande autonomie	6
1.4 Les prescriptions relatives aux équipements	8

2^{ème} partie : Un état des lieux de l'accessibilité à Vaux-le-Pénit

2.1 Le périmètre du PAVE, une cohérence avec les plans de la commune et de l'agglomération	12
2.2 Le lancement de la procédure d'élaboration du PAVE	12
2.3 Les caractéristiques géographiques et d'infrastructures de la commune	13
2.4 Les relevés d'informations en matière d'accessibilité par rue	15

3^{ème} partie : Plan d'actions concerté en faveur d'une voirie accessible

3.1 Une accessibilité optimale sur l'ensemble de l'axe principal de la ville	20
3.2 Les objectifs financiers, techniques et organisationnels de réalisation	21
3.3 Parallèlement aux besoins techniques, les priorités d'actions en faveur de l'accessibilité	22

Conclusion

25

Annexe 1 : Plan de la ville

Annexe 2 : Arrêté du 15/01/2017 portant application du décret 2006-1658 du 21 décembre 2006
Relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Annexe 3 : Fiches accessibilité (disponibles aux services techniques sur rendez-vous uniquement)

Préface de Monsieur le Maire Henri De Meyrignac,

L'accessibilité de la ville à tous est un droit fondamental de l'espace public. Depuis 2008, la ville s'est emparé de ce sujet en créant un groupe de travail « accessibilité aux personnes handicapées ». Ce groupe a posé les jalons d'une réflexion globale sur l'application de la loi du 11 février 2005 concernant l'accessibilité à tous des équipements d'infrastructure et de superstructure.

La commission communale d'accessibilité aux personnes handicapées a été créée le 27 janvier 2010, renouvelée le 30 janvier 2015 et modifiée en 2019, le terme handicap étant supprimé. Cette commission a évolué tant dans sa composition que dans son rôle suite à la législation en vigueur. Et poursuit aujourd'hui son action en étant de nouveau renouvelée dans sa composition par délibération le 16 février 2023.

Initié en 2010 par un premier diagnostic de l'accessibilité des espaces publics, de la voirie mais également des établissements recevant du public (ERP), diverses actions et aménagements en faveur des personnes en situation de handicap ont été menées ces dix dernières années. Pour exemples, la création d'un ascenseur en mairie principale pour l'accès à la salle des mariages, le parvis de la mairie avec sa rampe d'accès, la construction de l'Arcature pour laquelle l'accessibilité a été mis en exergue ou bien encore l'aménagement de la place Duvauchelle ...

Depuis 2020, nous avons également porté différentes politiques à destination des personnes en situation de handicap comme la création d'une classe ULIS, la motion du Conseil municipal suite au manque d'Accompagnants aux Enfants en Situation de Handicap (AESH) au lycée Simone Signoret ou bien encore l'embauche récente d'AESH durant la pause méridienne pour l'accompagnement d'enfants en situation de handicap.

Il convient aujourd'hui de compléter cette démarche par un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics qui soit réactualisé, adapté aux nouvelles réglementations et normes techniques, mais également en capacité de s'adapter aux évolutions de l'espace public et de son usage.

1^{ère} partie : Le PAVE, un document de diagnostic actualisé et de planification de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

1.1 Présentation générale de la démarche à Vaux-le-Pénil

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose le respect de certaines obligations en matière d'accessibilité.

En premier lieu, cette loi redéfinit la notion de handicap étendue à toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subies dans son environnement par une personne, et ce en raison d'altérations diverses.

La finalité de cette loi étant la prise en compte de tous les types de handicaps de manière égalitaire en insistant sur l'importance majeure de la continuité des chaînes de déplacement.

Le rôle de la ville de **Vaux-le-Pénil** dans le cadre de la démarche présente est d'être le moteur essentiel dans l'application de cette loi par l'intermédiaire de :

- La commission communale accessibilité (CCA)
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE)

Dans le cadre de cette démarche, la ville de **Vaux-le-Pénil** a installé par délibération du 16 février 2023 une commission communale accessibilité (CCA). Cette commission, présidée par **Monsieur le Maire de Vaux-le-Pénil** est composée comme suit :

Collèges	Noms des associations et/ou représentants	
Représentants des associations et organismes de personnes en situation de handicap (moteur, visuel, psychique, déficience mentale et intellectuelle, troubles cognitifs)	-Les amis du Germenoy -EAM Les Prés neufs -MDPH 77 -APF délégation départementale	
Représentants des associations et organismes de personnes âgées	-Association Rivage Autonomie -Association LSR	
Représentants des personnes en charge de personnes vulnérables	-Association UDAF 77 -ADAPEI77	
Représentants des usagers	-Mme DENIS Lytina -Mme BURGEVIN Caroline -Mr ROBERT -Mme BLARD	
Représentants du secteur économique	-Vaux Commerces	
Représentants de la commune	Membres Titulaires -Jean Louis MASSON -Catherine FOURNIER -Marc GARNIER -Aurélien MASSOT -Didier GAVARD -Valentin ZACCARDO	Membres suppléants -Stella AKUESON -Maryse AUDAT -Annie MOLEREAU -Martial DEVOVE -Philippe ESPRIT -Julien GUERIN
Administrateur CCAS	-Cathy DUPAS	

La commission pourra solliciter en fonction de l'ordre du jour :

- des personnes qualifiées, des techniciens
- la commission intercommunale pour l'accessibilité ...

1.2 Définition et objectifs du PAVE, un cadre réglementaire et législatif

Le PAVE (Plan de mise en accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) doit être établi dans chaque commune quelque que soit sa population, à l'initiative du Maire ou, le cas échéant, du Président de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) compétent.

La commune (ou l'EPCI) doit porter sa décision d'élaborer un PAVE à la connaissance du public par voie d'affichage en mairie pendant 1 mois. Elle en informe également la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité, la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité ainsi que le Conseil Départemental.

Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI (article 45 de la Loi du 11 février 2005). Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus (Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006).

Le décret du 21 décembre 2006 précise que depuis le 1^{er} juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence doit être réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion :

- De la réalisation de voies nouvelles
- D'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette, ou de travaux de réaménagement ;
- De réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics.

L'objectif du PAVE concernant la voirie et les espaces publics est d'établir un état des lieux présentant l'accessibilité actuelle afin d'estimer les aménagements nécessaires permettant d'améliorer la situation existante sur l'ensemble des secteurs de la ville de Vaux-le-Pénil en concertation avec les personnes concernées.

Le PAVE doit être approuvé par délibération du Conseil municipal. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.

1.3 Une voirie accessible, une voirie où chacun peut cheminer avec la plus grande autonomie

Les 3 idées fortes de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » en matière d'accessibilité de la voirie sont la prise en compte

- **De toutes les familles de handicap**
- **De la chaîne du déplacement**
- **De la concertation**

Les cinq familles de handicap

La déficience auditive

Le handicap mental et la déficience intellectuelle

La déficience motrice

Le handicap psychique

La déficience visuelle

La loi du 11 février 2005 définit le handicap : toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. (Loi n°2005-102 du 11 février 2005)

Elle reconnaît le handicap psychique à part entière : il ne doit plus être assimilé au handicap mental. Les déficiences psychiques concernent les troubles du fonctionnement de l'appareil psychique et influent donc principalement sur les sphères de la vie relationnelle, de la communication, du comportement.

Le handicap psychique est la conséquence d'une maladie mentale qui relève à la fois de soins psychiatriques et d'un accompagnement spécifique visant à atténuer les effets invalidants de ce type de déficience.

On parle de troubles cognitifs lorsqu'il y a des difficultés à acquérir des informations sur son environnement.

Les handicaps sensoriels sont les handicaps visuels (de la malvoyance à la cécité) et auditifs (de la malentendance à la surdité).

Le handicap mental est une déficience intellectuelle plus ou moins importante. Il ne se guérit pas mais un accompagnement éducatif, thérapeutique et pédagogique peut en réduire les conséquences et apporter à la personne qui en est atteinte la plus grande autonomie possible. Le handicap n'est pas toujours visible.

Le handicap physique est une incapacité plus ou moins importante des membres inférieurs qui nécessite souvent l'usage d'un équipement technique (cane, fauteuil roulant).

L'esprit de la loi va au-delà des notions de handicap en prenant en compte l'ensemble des difficultés motrices, qu'elles soient liées à une incapacité temporaire (jambe plâtrée, entorse du genou, de la cheville etc....) ou liées à l'âge (personne se déplaçant à l'aide d'une ou deux cannes, à l'aide d'un déambulateur, etc....).

La chaîne de déplacement

C'est l'ensemble des déplacements que fait une personne, pour se rendre d'un point A à un point B.

La chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Elle est considérée dans son ensemble et l'accessibilité n'est plus envisagée de manière sectorielle en dissociant la voirie et les cheminements du cadre bâti, des transports et des services. Les interfaces entre tous ces éléments sont prises en compte et l'obligation de traiter l'ensemble de façon cohérente est affirmée.

La chaîne de déplacement, c'est la possibilité pour une personne de se rendre de son domicile à son travail

- en cheminant sur la voirie
- en utilisant les transports collectifs
- en utilisant son véhicule personnel
- en se garant sur la voirie
- en se garant sur un parking souterrain

C'est aussi la possibilité en rentrant à son domicile le soir

- de se rendre, dans un commerce d'alimentation, chez le boulanger, à un rendez-vous médical ou d'aller au cinéma.

1.4 Les prescriptions relatives aux équipements

Ce tableau retrace les caractéristiques techniques issues de l'arrêté du 15 janvier 2007 (annexe 2) portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 et destinés à faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduites ou handicapées des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics.

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.
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.
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.
Traversées pour piétons	<p>Au droit de chaque traversée pour piétons, des « abaissés » de trottoir, ou « bateaux », sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions relatives aux ressauts. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.</p>
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 ».

	<p>La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres. Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.</p>
<p>Équipements et mobiliers sur cheminement</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 de l'arrêté.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>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.</p>
<p>Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques</p>	<p>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.</p> <p>La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres. La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres. Le nez des premières et dernières 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.</p> <p>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</p>

	<p>d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes. Chaque main courante dépasse les premières et dernières 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.</p>
<p>Stationnement réservé</p>	<p>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 abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° (traversées piétons).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p>
<p>Feux de circulation permanents</p>	<p>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.</p>
<p>Postes d'appel d'urgence</p>	<p>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.</p>
<p>Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 ».</p> <p>Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.</p> <p>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 de l'arrêté de 2007. 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.</p> <p>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.</p>

2^{ème} Partie : Etat des lieux de l'accessibilité à Vaux-le-Pénil

2.1 Le périmètre du PAVE, une cohérence avec les autres plans de la commune et de l'agglomération

La loi précise que le PAVE porte au minimum sur l'ensemble des aires de stationnement et des circulations piétonnes du territoire communal. Au-delà du sens commun (pour lequel les circulations piétonnes correspondent à l'ensemble des lieux et espaces où les piétons circulent), le code de la route définit les aménagements où le piéton peut, et parfois doit, circuler :

- **Les « emplacements réservés aux piétons** ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements » qui bordent les chaussées doivent être empruntés par les piétons (article R 412-34 du code de la route) ;
- **L'aire piétonne** : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente » (article R 110-2 du code de la route) ;
- **La voie verte** : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (article R 110-2 du code de la route) ;
- **La zone 30** : « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers » (article R 110-2 du code de la route), où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Les piétons doivent circuler sur les trottoirs ;
- **La zone de rencontre** : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules » (article R110-2 du code de la route), à l'exception des tramways.

Le PAVE nécessite une connaissance approfondie du territoire. La voirie étant un maillon intermédiaire entre le cadre bâti et les transports dans la chaîne du déplacement, le PAVE doit donc s'articuler avec d'autres plans comme le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou bien le programme local de l'habitat (PLH).

2.2 Le lancement de la procédure d'élaboration du PAVE

Par délibération n°2022.125 du 15 décembre 2022, le Conseil municipal à l'unanimité des voix a approuvé l'élaboration d'un PAVE. Cette décision a été portée à la connaissance du public par voie d'affichage en mairie ainsi que sur le site de la ville pendant 1 mois. La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité ainsi que le Conseil départemental de Seine et Marne ont également été informés de cette décision.

2.3 Les caractéristiques géographiques et d'infrastructures de la commune

Sa situation géographique

La ville de Vaux-le Pénil se situe dans la partie sud de la Seine-et-Marne.

Elle se situe à proximité de la ville de Melun, préfecture du département, entre champs, bois et forêt.

Elle se situe par ailleurs à 55 km au Sud-Est de Paris.

La ville de Vaux-le-Pénil bénéficie par ailleurs d'une situation géographique particulière. Elle est localisée sur la rive droite de la Seine, ce qui conditionne particulièrement l'implantation des différents axes de communication fluviaux, ferrés et routiers. Cette situation géographique induit par ailleurs une topographie relativement plane et régulière, excepté sur sa partie ouest.

Les infrastructures de déplacement dans le cadre régional

La ville de Vaux-le-Pénil, par ses caractéristiques géographiques relevées ci-dessus, dispose des infrastructures suivantes :

1- Infrastructures routières

La ville de Vaux le Pénil est longée par la D39 qui joint au Nord la ville de Melun et au Sud la ville de Livry sur Seine.

2- Infrastructures ferroviaires

Si la ville de Vaux le Pénil ne bénéficie pas d'une gare SNCF ou RATP directement sur son territoire communal, elle profite d'un accès rapide à la ligne R du Transilien et RER D à l'est avec la gare de Melun ou bien celle de Livry Sur Seine.

Des lignes de bus relient la ville à ces gares, qui sont utilisées quotidiennement par des voyageurs se rendant à Paris dans un cadre essentiellement professionnel.

3- Transports en commun

La ville de Vaux le Pénil est desservie par plusieurs lignes de transport en commun par bus :

- Ligne Express 01 reliant Rebais à Melun
- Ligne 37 reliant Ozouer-le-Voulgis à Melun
- Ligne 41 reliant Melun à Montereau-Fault-Yonne
- Ligne 61b reliant Combs-la-Ville à Vaux-le-Pénil
- Ligne B reliant Vaux-le-Pénil à Le Mée-sur-Seine
- Ligne C reliant Melun à Livry-sur-Seine
- Ligne Cd et M reliant Melun à Vaux-le-Pénil
- Ligne N reliant Vaux-le-Pénil à Dammarie-les-Lys
- Ligne Nt reliant Vaux-le-Pénil - Curie Foch à Vaux-le-Pénil - Foch Niepce
- Ligne S6 reliant Voisenon à Vaux-le-Pénil
- Ligne S7 reliant Le Mée-sur-Seine à Vaux-le-Pénil
- Ligne T reliant Melun - Eco quartier Woodi à Melun - Gare de Melun Quai dépose

Les infrastructures de déplacement dans le cadre communal

Les principaux secteurs de la ville de Vaux-le-Pénil et ses équipements les plus importants

La ville de Vaux-le-Pénil peut se découper en cinq secteurs géographiques

- 1) Secteur Centre-Ville (zone rose) :** Ce secteur qui est le centre de la ville inclus dans le périmètre délimité par la Rue de la Noue au Sud et Rue du rû des vaux / grand Pressoir, Rue des acacias, Rue Ambroise Prô et la Rue Pierre et Marie Curie au Nord.

Il regroupe essentiellement des quartiers d'habitation pavillonnaires, des commerces ainsi que les équipements communaux principaux : l'Hôtel de Ville, l'école Beuve et Gantier, l'Arcature (bibliothèque, ludothèque, Maison de l'enfant), le conservatoire de musique, le stade, un gymnase et des terrains de tennis, le Parc François Mitterand, le collège de la Mare aux Champs, les écoles Romain Rolland, Jean Robert Rouchon et le centre municipal de santé Marie Curie ...

- 2) Secteur du Château (zone jaune) :** Ce secteur borde le centre-ville à l'ouest entre la rue Bouton Gaillard jusqu'au Rond-point au sud de la ville en passant par la route de Chartrettes qui longe la Seine.

C'est un quartier de maisons anciennes et plus récentes, « vieux Vaux le Pénil ». On y trouve également l'église, le château, le lycée Simone Signoret, quelques commerces (centre commercial Les Moustiers) ...

- 3) Secteur du lac (zone orange) :** Ce secteur borde le centre-ville au Sud

Il regroupe essentiellement des quartiers d'habitation pavillonnaires.

- 4) Secteur du clos (zone verte) :** Ce secteur borde le centre-ville à l'est

Il regroupe essentiellement des quartiers d'habitation pavillonnaires ainsi que le groupe scolaire Gaston Dumont, le complexe de la Buissonnière et quelques commerces (carrefour market, boulangerie, coiffeur ...)

- 5) Secteur Zone artisanale ZAE (zone bleue) :** Ce secteur est inclus dans le périmètre délimité la RD405 et la Rue Pierre et Marie Curie au Nord du centre-ville

Il regroupe essentiellement des bâtiments d'activités mais également le bâtiment des services techniques et quelques commerces au nord de la zone.

2.4 Les relevés d'informations effectués en matière d'accessibilité

Etude de terrain

Pour chaque secteur, les informations récoltées sur le terrain pour les voies principales et certaines secondaires ont été analysées (annexe fiches d'accessibilité). **Chacune de ces fiches comportent :**

- ✚ Le nom de la rue (voire le n°)
- ✚ Le logo de la description de chaque handicap en rapport avec la ou les non-conformités relevées
- ✚ Un descriptif synthétique
- ✚ La description de la ou les non-conformités
- ✚ L'échelle d'accessibilité (T0, T1, T2 ou T3)
- ✚ La ou les préconisations

1) Centre-Ville

-Rue des Acacias

Voir fiches d'accessibilité **ACA001** à **ACA005**

-Place Beuve et Gantier

Voir fiches d'accessibilité **PBG001** à **PBG004**

-Rue des Bordes

Voir fiches d'accessibilité **BOR001** à **BOR006**

-Rue du Boulet

Voir fiches d'accessibilité **BOU001** à **BOU005**

-Rue des Carouges

Voir fiches d'accessibilité **CAR001** à **CAR007**

-Rue d'Egrefin

Voir fiches d'accessibilité **EGR001** à **EGR009**

-Ruelle Figelon

Voir fiches d'accessibilité **FIG001** à **FIG006**

-Rue du Grand Pressoir

Voir fiches d'accessibilité **GPR001** à **GPR003**

-Rue du 8 Mai 1945

Voir fiches d'accessibilité **MAI001** à **MAI004**

-Rue du 11 Novembre 1918

Voir fiches d'accessibilité **NOV001** à **NOV004**

-Rue des Ormessons

Voir fiches d'accessibilité **ORM001** à **ORM006**

-Rue de la Planche

Voir fiches d'accessibilité **PLA001** à **PLA003**

-Rue des Rechèvres

Voir fiches d'accessibilité **REC001** à **REC007**

-Rue Germain Siraudin

Voir fiches d'accessibilité **GER001** à **GER007**

2) Quartier du Château

-Rue Bouton Gaillard

Voir fiches d'accessibilité **BGA001** à **BGA006**

-Rue du Chêne

Voir fiches d'accessibilité **CHE001** à **CHE008**

-Avenue du Général De Gaulle

Voir fiches d'accessibilité **GGA006** à **GGA010**

-Place du 14 Juillet

Voir fiches d'accessibilité **PJU001** à **PJU002**

-Rue de la Libération

Voir fiches d'accessibilité **LIB001**

-Rue du Moustier

Voir fiches d'accessibilité **MOU001** à **MOU006**

-Rue de Seine

Voir fiches d'accessibilité **SEI001** à **SEI004**

3) Quartier du Lac

-Rue du Boulet

Voir fiches d'accessibilité **BOU006** à **BOU010**

-Rue de Crespy

Voir fiches d'accessibilité **CRE001** à **CRE002**

-Route de Livry

Voir fiches d'accessibilité **LIV001** à **LIV006**

-Rue de la Mare à Quenette

Voir fiches d'accessibilité **MAQ001** à **MAQ008**

-Rue de la Noue

Voir fiches d'accessibilité **NOU001** à **NOU012**

-Rue des Pleins Vents

Voir fiches d'accessibilité **PLV001** à **PLV002**

-Rue du Port

Voir fiches d'accessibilité **POR001** à **POR007**

4) Quartier du Clos

-Rue du Bûcher

Voir fiches d'accessibilité **BUC001** à **BUC004**

-Rue des Carreaux

Voir fiches d'accessibilité **CAX001** à **CAX009**

-Rue du Clos Saint Martin

Voir fiches d'accessibilité **CSM001** à **CSM013**

-Rue de la Flotte

Voir fiches d'accessibilité **FLO001**

-Rue de la Grouette

Voir fiches d'accessibilité **GRO001** à **GRO007**

-Chemin de la Jument Blanche

Voir fiches d'accessibilité **JUB001** à **JUB003**

-Rue de la Plaine de la Croix Besnard

Voir fiches d'accessibilité **PCB001** à **PCB003**

-Rue des Trois Rodes

Voir fiches d'accessibilité **TRO001** à **TRO011**

5) ZAE

-Rue Foch

Voir fiches d'accessibilité **FOC001** à **FOC005**

-Avenue du Général De Gaulle

Voir fiches d'accessibilité **GGA001** à **GGA005**

-Avenue Saint-Just

Voir fiches d'accessibilité **SJU001** à **SJU006**

-Rue Raymond Hervillard

Voir fiches d'accessibilité **RHE001** à **RHE006**

Typologies des handicaps



Handicap : Personnes à mobilité réduite



Handicap : Personnes en fauteuil roulant



Handicap : Personnes ayant une déficience visuelle



Handicap : Personnes ayant une déficience intellectuelle



Handicap : Personnes ayant une déficience auditive

Taux d'accessibilité en rapport avec les non-conformités relevées

Hiérarchisation suivant l'échelle d'accessibilité

Cette échelle permet d'appréhender les possibilités d'accessibilité aux différents utilisateurs du cheminement concerné et se répartit comme suit :

T0 : Obstacle complètement infranchissable suivant le degré de handicap y compris avec l'aide d'une personne valide

T1 : Obstacle infranchissable pour certaines catégories de personnes handicapées et nécessitant l'aide d'une personne valide

T2 : Obstacle franchissable, mais très inconfortable dans son utilisation et nécessitant un effort particulier

T3 : Obstacle franchissable, mais marquant un inconfort dans son utilisation

Répartition géographique de l'échelle d'accessibilité

Pour l'ensemble des secteurs :

T0 : 0/223 soit 0%

T1 : 0/223 soit 0%

T2 : 139/223 soit 62%

T3 : 84/223 soit 38%

La majorité des rues diagnostiquées se répartissent sur une échelle d'accessibilité T2 pour 62% d'entre-elles, ce qui correspond à des obstacles franchissables mais très inconfortables et nécessitant un effort particulier.

Les préconisations sont essentiellement :

- L'aménagement de passages piétons avec mise en place de potelets à boule blanche
- La dépose et repose de bordures (abaissement de trottoirs, en restant vigilant à l'écoulement des eaux pluviales)
- Ou bien la reprise du revêtement

3^{ème} partie : Plan d'action en faveur d'une voirie accessible

3.1 Une accessibilité optimale sur l'ensemble de l'axe principal de la ville

Les voiries de la ville présentent un nombre d'obstacles qui nuisent à l'accessibilité de ces espaces pour l'ensemble des usagers. La configuration globale de la commune est assez homogène, si bien que les mêmes obstacles se répètent couramment sur l'ensemble des itinéraires.

Les voies principales, identifiées comme liaisons entre secteurs, présentent malgré tout un nombre restreint d'obstacles en comparaison des autres voies de la commune. Ainsi, il est possible de satisfaire facilement une accessibilité optimale sur l'ensemble de l'axe principal de la ville représenté par les voies principales. Il est important par la suite de veiller à rendre accessible cet axe depuis les voies secondaires qui se ramifient en veillant à proposer des itinéraires accessibles par le plus grand nombre.

De nombreuses voies secondaires et résidentielles n'offrent pas de cheminement réglementaire, le plus souvent en raison de leur configuration avec des alignements d'arbres de chaque côté de la voie qui limitent la largeur de passage sur des trottoirs souvent non revêtus. S'il est à exclure d'abattre des alignements d'arbres, il faut toutefois réfléchir à l'aménagement d'un cheminement réglementaire au moins sur un côté de la voie en cherchant à adapter sa géométrie et son profil, tout en veillant à garantir des traversées réglementaires régulièrement. Les intersections n'assurant que très rarement la continuité du cheminement, il est important également de réfléchir à l'aménagement de passages piétons en continuité d'itinéraires de cheminement réglementaires pensés à l'échelle du quartier.

L'accessibilité des espaces piétons est également entravée par le stationnement des véhicules au niveau des cheminements. Il convient d'être vigilant par rapport à cette question qui se pose à l'échelle de la commune entière. Des aménagements peuvent être proposés, en marquant au sol le stationnement réglementaire par exemple ou en mettant en place un stationnement unilatéral à alternance ou non. La sensibilisation des riverains autour de ce problème peut-être également un outil afin de garantir à terme une accessibilité optimale pour tous, le long d'itinéraires de cheminement jusqu'au centre-ville.

3.2 Les objectifs financiers, techniques et organisationnels de réalisation

L'estimation des montants des travaux recensés nécessaires pour la mise en accessibilité de la voirie est chiffrée aujourd'hui à environ 1 500 000 € pour la totalité de la commune (Fiches accessibilité des voies principales et certaines secondaires)

La mise en œuvre des différents aménagements sera programmée dans le temps pour des raisons budgétaires, techniques et organisationnelles. La programmation devra traiter en premier lieu les endroits les plus fréquentés. Certains projets de travaux déjà programmés seront en conséquence mis en accessibilité parallèlement.

Les modalités de réalisation des travaux seront fixées chaque année sur la base des propositions du budget voté. Un suivi et une évaluation des actions seront mis en œuvre par le groupe de travail accessibilité de la commission communale accessibilité deux fois par an.

Un tableau de bord sera créé pour le suivi de la mise en œuvre de la réalisation du programme de mise en accessibilité. Ce tableau permettra de connaître pour chaque fiche, son suivi, son coût, sa mise en œuvre et son degré d'accessibilité après travaux.

Les objectifs prévisionnels d'aménagements et travaux trouveront toute leur pertinence en suivant quand cela est possible les programmes annuels de restauration de la voirie (PPI) mais également en fonction des préconisations relevées par la Commission Communale Accessibilité.

3.3 Parallèlement aux besoins techniques, les priorités d'actions en faveur de l'accessibilité

La concertation, un outil essentiel

Les personnes en situation de handicap ont été associées à la démarche, notamment via la Commission Communale Accessibilité dont sa composition et son rôle ont été approuvés par délibération du Conseil Municipal du 16 février 2023. Elle s'est réunie le mercredi 22 mars 2023 pour émettre un premier avis sur ce PAVE. Cette commission existe sur le territoire depuis 2009.

Les élus, les associations représentatives des personnes handicapées, le représentant de la commission intercommunale, des usagers ainsi que des personnes en situation de handicap siègent à la Commission Communale Accessibilité.

Elle a un rôle consultatif et exerce 5 missions principales :

1. Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports collectifs ;
2. Établir un rapport annuel présenté en Conseil municipal ;
3. Faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;
4. Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
5. Tenir à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situé sur le territoire communal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmé (Ad'AP) et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

Elle se réunira au minimum 1 fois par an pour entre autres suivre l'état d'avancement du PAVE. Elle pourra émettre des préconisations d'aménagements.

Un comité de pilotage en sus de l'implication des membres de la CCA s'avérera comme autant de leviers efficaces pour à la fois relayer les doléances des associations spécialisées et des usagers mais également pour le suivi de l'évolution de la mise en œuvre des préconisations.

Les visites annuelles sur le terrain

Afin de percevoir au mieux les aménagements et comprendre ce qui motiverait les options choisies chaque année, des visites sur le terrain avec les membres de la Commission, groupe PAVE, seront mis en œuvre chaque année.

Une première visite a eu lieu le 14 mars 2023. Le parcours suivi et observé a été celui d'une habitante de la ville à mobilité réduite (en fauteuil roulant) qui réside Résidence du parc et qui se rend à la crèche pour y emmener sa fille de 14 mois. Elle effectue une boucle : en démarrant de la rue Foch en direction du carrefour du 11 novembre 1918 par le trottoir gauche pour rejoindre la rue du 8 mai 1945 pour longer ensuite le Parc François Mitterrand par la ruelle Figelon pour arriver rue des Ormessons et la place Navalcarnero et atteindre l'Arcature où se trouve la crèche. Le retour se fait par la rue Charles Jean Brillard puis Germain Siraudin pour rejoindre le carrefour du 11 novembre 1918.

Tout au long de ce parcours, elle nous a signalé ses difficultés d'accès que nous avons pu constater, notamment à certains grands carrefours comme celui du 11 novembre 1918 sur lequel elle ne peut emprunter aucun passage piétons, leurs trottoirs étant trop élevé. Le cas de véhicules garés sur certains trottoirs gêne également la circulation sur son parcours. A contrario, certaines voies comme

la place Navalcarnero ou bien une partie de la rue Germain Siraudin sont très praticables et accessibles.

Le manque de bancs dans la ville a été soulevé durant ce parcours. En effet, ce mobilier urbain est essentiel pour permettre d'alléger la longueur de certains cheminements, notamment pour les personnes âgées ou bien les parents avec leurs poussettes.

Le responsable des services techniques présent lors de la visite estime que la majorité des problématiques soulevées et qui seraient les principaux travaux à effectuer sur ce parcours peuvent être réglées techniquement à moindre coût. La proposition de ces aménagements sera faite pour 2024.



La sensibilisation du public à l'accessibilité

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

- ✚ Les étals des commerçants, les terrasses de café et de restaurant, les publicités sur les lieux 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 accessibles ;
- ✚ Le mobilier urbain peut s'avérer être mal localisé et causer des chutes.

Pour aboutir à une voirie accessible à tous, les actions suivantes peuvent être mises en place et seraient pertinentes :

1. La rédaction **concertée d'une charte** qui définit des solutions simples mais techniques pour chaque type de difficultés rencontrées (passage piétons, arrêts de bus etc ...) ;
2. **Un complément d'information au règlement de voirie** portant sur les conditions d'octroi des permis de stationnement des commerçants et sur la localisation des poubelles ;
3. **Une politique de lutte contre le stationnement illicite**, sur les trottoirs et sur les places de stationnement réservées aux personnes handicapées ;
4. **Une action de sensibilisation et de communication** à destination des usagers et habitants de la voirie. Une campagne de sensibilisation dans le Reflet sera régulièrement assurée afin de sensibiliser les habitants à ce sujet qu'est l'accessibilité et les informer des actions portées.

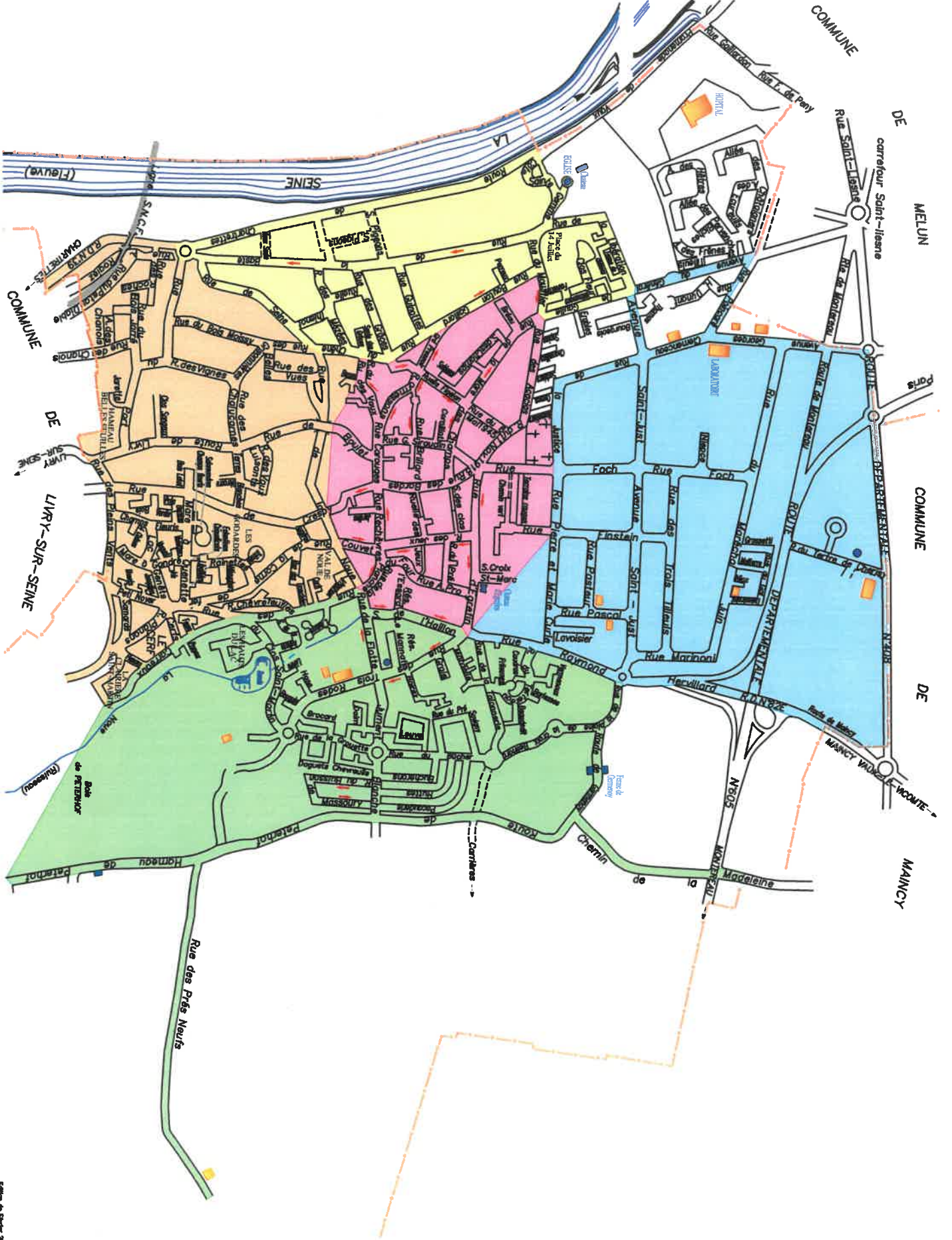
Conclusion

L'objectif de la ville est de rendre le plus accessible possible ses voies principales et secondaires pour permettre à tout un chacun et notamment aux personnes à mobilité réduite de cheminer dans des conditions optimales de sécurité et dans un cadre agréable.

La mise en accessibilité de l'espace public constitue une action tout aussi nécessaire que réglementaire. Ce PAVE donne un outil de planification qui sera chaque année réévalué pour permettre d'être au plus près des besoins dans des impératifs budgétaires.

Ce PAVE n'est en conséquence pas figé. Il doit ainsi évoluer chaque année en fonction des nécessités du public, des préconisations de la Commission Communale Accessibilité et des projets d'aménagements prévus par la municipalité. Une révision du PAVE sera proposée au plus tard en 2028.

La Commission communale Accessibilité aura un rôle prépondérant dans l'évaluation de ce PAVE et permettra de proposer chaque année des rues ou secteurs à prioriser après avoir évalué celles de l'année précédente.





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.

📅 Dernière mise à jour des données de ce texte : 03 octobre 2012

NOR : EQU0700133A

Version en vigueur au 27 février 2023

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 Ier 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,

Article 1

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 abaissé 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.