

L'élaboration du PAVE

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Guide juridique et pratique à l'usage des maires



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE
www.developpement-durable.gouv.fr

MINISTÈRE DU LOGEMENT,
DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES
ET DE LA RURALITÉ
www.territoires.gouv.fr





La politique d'accessibilité en France

Les objectifs

4

Les modes d'action privilégiés

4

Le public concerné

4

5

L'élaboration du PAVE

6

Mobiliser les acteurs

6

→ Qui doit élaborer le PAVE ?

6

Connaître et comprendre le contenu du PAVE

8

→ Sur quels éléments porte-t-il ?

8

→ Quelles mesures y trouve-t-on ?

9

Choisir une méthode de travail et rassembler les compétences

10

→ Quelles sont les règles juridiques à respecter ?

10

→ Quelle méthodologie adopter ?

11

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

12

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

12

→ Quelles sont les aides existantes ?

12

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

13

La mise en œuvre du PAVE

15

→ Qui la prend en charge ?

15

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

15

→ Que faire s'il est impossible de les respecter strictement ?

16

Les dates clés de la politique d'accessibilité

17

Des cas de jurisprudence

18

Voies privées ouvertes à la circulation publique

18

Circulations piétonnes

18

Sûreté et commodité de passage : pouvoir de police et accessibilité

19

Sécurité juridique des marchés publics

19

Dérogation pour impossibilité technique oubliée

19

Pour en savoir plus

20

Les publications

20

Les sites internet

21

Les sigles

22



→ La politique d'accessibilité en France

Les objectifs

La politique d'accessibilité vise plusieurs objectifs :

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

Les modes d'action privilégiés

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

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

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

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

817
35

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

Source : INSEE Première n°1254, 2009

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

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



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

8¹⁷
3⁵

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

Source : INSEE Première n°1089, 2006

Le public concerné

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

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

8¹⁷
3⁵

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

Source : EHEMU Country Reports, 2009

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

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

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



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

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



↳ L'élaboration du PAVE

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

Mobiliser les acteurs

■ Qui doit élaborer le PAVE ?

La commune

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

L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI)

L'EPCI, quand il existe, peut être chargé de cette élaboration s'il en a explicitement reçu la compétence de la part des communes par un transfert opéré selon la procédure prévue à l'article L 5211-17 du code général des collectivités territoriales.

Plus précisément :

- ▶ ce transfert s'effectue par délibérations concordantes de l'EPCI et des communes membres ;
- ▶ l'organe délibérant de l'EPCI doit se prononcer à la majorité simple ;
- ▶ les conseils municipaux des différentes communes disposent d'un délai précité de trois mois à compter de la notification de la délibération de l'EPCI aux maires pour se prononcer sur ce sujet. Une absence de réaction (délibération) des conseils municipaux équivaut à une décision implicite d'acceptation ;
- ▶ lorsque tous les conseils municipaux se sont prononcés, ou au terme du délai de trois mois, il convient d'examiner si les majorités qualifiées sont atteintes, à savoir (cf. article L 5211-5 du code général des collectivités territoriales) :
 - au moins les deux tiers des conseils municipaux

regroupant au moins la moitié de la population totale ou plus de la moitié des conseils municipaux regroupant au moins les deux tiers de la population totale ;

- pour les syndicats de communes et les communautés de communes, cette majorité doit aussi inclure tous les conseils municipaux des communes dont la population est supérieure au quart de la population totale ;
 - pour les communautés d'agglomération et les communautés urbaines, cette majorité doit aussi inclure le conseil municipal de la commune la plus peuplée ;
- ▶ le transfert est opéré par arrêté du préfet, qui ne peut qu'entériner cette décision.

Après la notification de cet arrêté, les communes membres de l'EPCI sont totalement dessaisies de cette compétence (cf. arrêt du Conseil d'État du 16 octobre 1970, commune de Saint-Vallier).



Ce n'est pas parce que l'EPCI exerce la compétence création, aménagement et entretien de la voirie qu'il est obligatoirement compétent pour élaborer le PAVE. Ces deux compétences n'ont aucun lien entre elles. La compétence élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, considérée comme une compétence facultative, doit être transférée en tant que telle à l'EPCI si on souhaite que le PAVE soit réalisé à l'échelle intercommunale.



Le niveau intercommunal

Plusieurs facteurs peuvent inciter à impliquer le niveau intercommunal :

- ▶ la recherche d'une homogénéité dans les aménagements et mesures retenus au niveau du bassin de vie ;
- ▶ l'histoire locale de la coopération intercommunale ;
- ▶ la recherche de la plus grande cohérence possible entre les programmations de mise en accessibilité à l'échelle du bassin de vie, l'objectif étant d'atténuer les effets de limite administrative pour un noyau urbain ou une agglomération alors qu'il existe une continuité architecturale et urbanistique ;
- ▶ l'existence de moyens humains et budgétaires au niveau de l'EPCI ;
- ▶ le fait que l'EPCI est le gestionnaire d'un réseau conséquent de voiries sur ce territoire ;
- ▶ la volonté de ne pas multiplier les instances de concertation avec les associations de personnes handicapées qui ne pourraient pas participer à toutes les réunions ;
- ▶ la constitution d'une masse critique pour inciter les bureaux d'études à répondre aux appels d'offres et la recherche d'économies d'échelle.

L'implication du niveau intercommunal sera bien sûr maximale en cas de transfert intégral de la compétence élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à l'EPCI en vertu de l'article L 5211-17 du code général des collectivités territoriales (cf. Qui doit élaborer le PAVE ? page 6).

Dans le cas contraire, c'est-à-dire en l'absence de transfert de la compétence élaboration du PAVE, l'EPCI peut éventuellement être amené à intervenir en application des dispositions de l'article 8-II du code des marchés publics relatives aux groupements de commande. Une convention constitutive doit alors être signée par les membres du groupement, convention qui définit les modalités de fonctionnement du groupement. À travers cette convention, chaque membre du groupement s'engage à signer avec le cocontractant retenu un marché à hauteur de ses besoins propres, tels qu'il les a préalablement déterminés. Toutefois, il convient d'insister sur la nécessité de faire preuve de la plus grande prudence en cas de recours

aux dispositions de l'article 8-II du code des marchés publics. En effet, pour le droit communautaire, le fait qu'une prestation de services ait lieu dans le cadre de l'intercommunalité ne fait pas obstacle à l'obligation de transparence et de publicité garante du respect du droit de la concurrence.

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

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

La loi lui octroie quatre missions :

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

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

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

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



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

Son implication dans le processus d'élaboration du PAVE :

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

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

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

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

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

Connaître et comprendre le contenu du PAVE

■ Sur quels éléments porte-t-il ?

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

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

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

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

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



■ Quelles mesures y trouve-t-on ?

Juridiquement, le PAVE :

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



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

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

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

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

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

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

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



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



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

Il s'agit notamment :

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

Choisir une méthode de travail et rassembler les compétences

■ Quelles sont les règles juridiques à respecter ?

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

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

L'obligation de concertation

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



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

Les modalités d'adoption

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

■ Quelle méthodologie adopter ?

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

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

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

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



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

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

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

Élaboration du plan d'action

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■ Quelles sont les aides existantes ?

Les travaux réalisés dans le cadre du PAVE peuvent, selon les choix locaux de la préfecture, être subventionnés dans le cadre de la dotation globale d'équipement (se renseigner auprès de la préfecture de département).



Dans le cadre de l'assistance technique fournie par l'État pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT), la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) peut apporter aux communes ou EPCI éligibles un conseil sur :

- ▶ les obligations réglementaires ;
- ▶ les apports méthodologiques à la réalisation d'un pré-diagnostic, l'identification des enjeux du territoire communal ou intercommunal et l'identification des données pré-existantes ;
- ▶ l'opportunité d'un transfert de la compétence élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à l'EPCI ou d'un groupement de commandes ;
- ▶ la mise en place du comité de pilotage du PAVE et le protocole d'élaboration du PAVE ;
- ▶ la hiérarchisation des enjeux qui viendra nourrir les cahiers des charges des éventuelles études nécessaires à l'élaboration du PAVE ;
- ▶ des propositions sur la hiérarchisation des mesures, leur importance et leur programmation.

L'éligibilité d'une commune ou d'un EPCI à l'ATESAT est liée à sa population et à son potentiel fiscal (se renseigner auprès de la préfecture de département).

Dans le cadre de leur plan de déplacements urbains (PDU), certaines autorités organisatrices des transports ont prévu des possibilités de subventionnement des communes pour la réalisation de diagnostics d'accessibilité de la voirie existante et de travaux d'amélioration des déplacements des piétons.

Cette possibilité a été ouverte par l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs qui précise que les PDU portent notamment sur « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers » et sur « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ».

À noter que toutes les autorités organisatrices des transports urbains n'ont pas adopté un PDU, seules les agglomérations dont le périmètre des transports urbains regroupe plus de 100 000 habitants ont cette obligation. De taille plus petite, quelques autres agglomérations ont volontairement pris l'initiative d'élaborer un plan de déplacements urbains (se renseigner auprès de l'autorité organisatrice des transports urbains).

Les départements ont fréquemment prévu des programmes de subvention pour les petites communes qui souhaitent réaménager ou mettre en sécurité leur voirie (se renseigner auprès du conseil général).

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

Le PAVE fait partie intégrante du PDU quand il existe.

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

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



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



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

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

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

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

Sur ces deux derniers points, se référer à l'ouvrage *Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans les communes. Questions...Réponses*, publié par l'AMF et le Certu.



↳ La mise en œuvre du PAVE

■ Qui la prend en charge ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

■ Que faire s'il est impossible de les respecter strictement ?

Les nouvelles prescriptions techniques doivent être appliquées, sauf s'il existe des impossibilités techniques constatées par l'autorité gestionnaire de la voirie.

Dans ce cas, le gestionnaire de la voirie ou de l'espace public qui fait l'objet de travaux ou de réaménagement doit obligatoirement **solliciter l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA)** (cf. article 1^{er}-II du décret n° 2006-1658 et article 2 de l'arrêté du 15 janvier 2007).

Cette demande d'avis doit être adressée au préfet, en sa qualité de président de la CCDSA, en trois exemplaires, accompagnée de toutes les pièces et plans permettant de justifier la pertinence d'une telle dérogation. À défaut de réponse dans un délai de deux mois, l'avis de la CCDSA est réputé favorable.

Cette démarche doit impérativement avoir été réalisée avant l'approbation du projet de travaux ou de réaménagement (cf. Des cas de jurisprudence, page 18).

À noter que la dérogation n'est pas générale, elle ne porte que sur une ou plusieurs prescriptions techniques. Dans le cas des travaux réalisés par une commune sur des routes départementales en agglomération, c'est le département, en sa qualité d'autorité gestionnaire, qui doit solliciter un avis à la CCDSA puis accorder une dérogation aux règles d'accessibilité à la commune (cf. Des cas de jurisprudence, page 18).

Il est important de ne pas confondre la CCDSA avec la commission communale (ou intercommunale) pour l'accessibilité aux personnes handicapées (cf. Qui doit élaborer le PAVE ? page 6).

La CCDSA assure une mission de contrôle régalién : elle examine les demandes de permis de construire des établissements recevant du public et donne un avis sur toutes les demandes de dérogation aux règles d'accessibilité de la voirie, des locaux de travail, des bâtiments d'habitation et des établissements recevant du public.



Les dates clés de la politique d'accessibilité

Création des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées : 13 février 2005

Voirie

Travaux réalisés sur voirie (constructions neuves, réfection ou simple réaménagement/réhabilitation) : application des nouvelles prescriptions techniques à compter du 1^{er} juillet 2007

Adoption des PAVE : au plus tard le 22 décembre 2009

Aucune date fixée par la réglementation pour la mise en accessibilité de la voirie existante

Établissements recevant du public (ERP)

Application des nouvelles prescriptions techniques à toutes les demandes d'autorisation de travaux déposées à compter du 1^{er} janvier 2007

Élaboration des diagnostics d'accessibilité :

- ✓ au plus tard le 1^{er} janvier 2010 pour les ERP de 1^{re} et 2^e catégories (plus de 700 personnes) ainsi que pour les ERP de 1^{re} à 4^e catégories appartenant à l'État ou à ses établissements publics
- ✓ au plus tard le 1^{er} janvier 2011 pour les ERP de 3^e et 4^e catégories n'appartenant pas à l'État et pour les ERP dits spécifiques

Mise en accessibilité de tous les ERP existants (de la 1^{re} à la 5^e catégorie) : 1^{er} janvier 2015 (exceptions : préfectures, universités appartenant à l'État)

Services de transport collectif

Les travaux neufs ou de réhabilitation réalisés sur des infrastructures de transports relèvent soit de la réglementation voirie, soit de la réglementation établissements recevant du public

Adoption des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif : au plus tard le 11 février 2008

Tous les véhicules achetés après les dates suivantes doivent être accessibles :

- ✓ autobus de 9 à 22 places : 12 novembre 2008
- ✓ autobus de plus de 22 places : 12 août 2007
- ✓ autocar de plus de 9 places : 12 novembre 2008
- ✓ véhicules routiers de moins de 9 places : arrêté non encore publié
- ✓ tramway et métro : 24 octobre 2009



→ Des cas de jurisprudence



Voies privées ouvertes à la circulation publique

Le juge est seul compétent pour déterminer si le propriétaire de la voie privée a donné son consentement à l'ouverture au public de cette voie.

L'étude de la jurisprudence montre que ce consentement peut avoir été donné par le propriétaire de manière tacite, notamment s'il ne s'est pas opposé au passage répété du public.

Le propriétaire peut à tout moment changer d'avis et prendre les dispositions pour interdire cette circulation (Conseil d'État, 5 mars 2008, requête n° 288540). Le refus peut résulter de la pose d'une barrière interdisant d'emprunter la voie (Conseil d'État, 5 mai 1958, Dorie et Jaunault) ou d'un simple écriteau mentionnant cette interdiction (Cour de cassation, chambre civile 2, 13 mars 1980, pourvoi n° 78-14454).

L'absence d'élément matériel de type barrière ou écriteau n'est pas le seul critère d'appréciation du juge pour considérer une voie comme ouverte à la circulation publique. Il examine aussi l'utilité de cette voie pour le public :

- ▶ le juge a ainsi considéré qu'une voie privée n'était pas ouverte à la circulation publique en raison de sa destination – la voie examinée n'ayant aucune raison d'être utilisée par le public (Cour d'appel de Toulouse, 14 décembre 1998, pourvoi n° 97-03196) ;
- ▶ selon la jurisprudence, les tiers doivent pouvoir accéder à une voie privée ouverte à la circulation publique sans que le propriétaire ne soit concerné en rien par leur passage. Le juge a ainsi considéré qu'une voie privée n'était pas ouverte à la circulation publique car ne desservant qu'une ferme : par conséquent, les tiers empruntant cette voie ne pouvaient être que des visiteurs des habitants de cette ferme (Cour de cassation, chambre civile 2, 9 janvier 1963) ;

- ▶ suivant le même raisonnement, il en a déduit qu'une voie privée, qui a pour seul objet de desservir les occupants d'un lotissement, et qui, étant en impasse, ne permet pas au public de l'utiliser à quelque fin que ce soit, n'est pas ouverte à la circulation publique (Cour de cassation, chambre criminelle, pourvoi n° 84-95314) ;
- ▶ à l'inverse, les juges ont considéré qu'une voie qui dessert un entrepôt et deux établissements recevant du public occupés par des professions libérales – donc qui était utile aux clients de ces entreprises – était ouverte à la circulation publique (Cour de cassation, chambre criminelle, 8 décembre 1982) ;
- ▶ les voies et aires de stationnement privées des centres commerciaux sont classiquement reconnues par le juge comme ouvertes à la circulation publique (Cour de cassation, chambre civile 2, 9 juillet 1980, pourvoi n° 78-15977 - Cour de cassation, chambre civile 2, 14 décembre 2000, pourvoi n° 98-19312).



Circulations piétonnes

Au-delà du sens commun (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 R 110-2 du code de la route), à l'exception des tramways.



Sûreté et commodité de passage : pouvoir de police et accessibilité

Le tribunal administratif de Lyon a sanctionné une commune pour ne pas avoir fait respecter la largeur de passage minimale de 1,4 m hors de tout obstacle ou mobilier sur les cheminements. Même si la commune avait adopté deux arrêtés sur ce thème, avait rappelé aux commerçants la réglementation en vigueur, avait limité les autorisations d'occupation du domaine public accordées à certains commerçants, que son conseil municipal avait approuvé une charte régissant l'usage de l'espace public et qu'une délibération d'un régime d'astreinte pour tout équipement en infraction avait été prise, le tribunal l'a sanctionnée pour n'avoir fait dresser aucun procès-verbal et ne pas avoir retiré, ou limité, l'occupation de l'espace public aux contrevenants. Alors que le maire a été jugé compétent pour veiller à la sécurité et à la commodité de passage dans les rues, quais, places et voies publiques, son manque d'initiative lui a été reproché par le tribunal administratif (tribunal administratif de Lyon, 20 mars 2008, requête n° 0602614).

Le tribunal administratif de Paris a récemment articulé ces deux mêmes dispositions juridiques :

- ▶ la compétence du maire chargé d'assurer la sûreté et la commodité du passage dans les rues, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite – compétence de police municipale prévue par l'article L 2212-2 du code général des collectivités territoriales ;
- ▶ les prescriptions techniques de la réglementation accessibilité de la voirie (cf. décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007).

Le tribunal administratif a condamné une commune qui refusait de changer ses grilles de protection des arbres – grilles qui présentaient des fentes supérieures à la largeur prévue par la réglementation accessibilité, c'est-à-dire 2 cm (tribunal administratif de Paris, 21 juillet 2009, requête n° 0714443/3-3).



Sécurité juridique des marchés publics

Le Conseil d'État a annulé le marché public d'une commune portant sur l'installation et l'entretien du mobilier urbain car celle-ci a méconnu les prescriptions d'accessibilité qui s'appliquaient aux mobiliers urbains sur panneaux ou sur pieds (Conseil d'État, 4 février 2009, requête n° 311344).



Dérogation pour impossibilité technique oubliée

La cour administrative d'appel de Nancy a considéré qu'une délibération d'une commune approuvant un projet d'élargissement d'une allée qui ne respectait pas certaines prescriptions techniques, sans qu'il soit fait état d'aucune impossibilité technique susceptible de faire obstacle à la mise en œuvre des prescriptions techniques d'accessibilité, était entachée d'illégalité. L'annulation de la délibération du conseil municipal relative à ce projet d'élargissement a été confirmée (cour administrative d'appel de Nancy, 8 mars 2008, n° 07NC00187).



➔ Pour en savoir plus

Les publications

Le PAVE

- ➔ Article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- ➔ Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- ➔ Certu, *Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. La démarche d'élaboration*, 2009
- ➔ Certu, DDE du Finistère, *Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes*, 2006
- ➔ DGALN, Certu, *Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité. Diagnostics d'accessibilité : pour une approche cohérente*, 2008
- ➔ AMF, Certu, *Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans les communes. Questions...Réponses*, 2009

Les prescriptions techniques en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

- ➔ Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- ➔ 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
- ➔ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, *Voirie accessible*, 2008

La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

- ➔ Article L 2143-3 du code général des collectivités territoriales

La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

- ➔ Décret n° 95-260 modifié du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
- ➔ Décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif



- ➔ Circulaire interministérielle n° DGUHC/2006-96 du 21 décembre 2006 relative à la modification des missions et de la composition de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

La concertation avec les représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite

- ➔ Délégation ministérielle à l'accessibilité, *Réussir la concertation en matière d'accessibilité*
- ➔ Délégation ministérielle à l'accessibilité, *Organiser une réunion accessible*, 2006
- ➔ Certu, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Éléments méthodologiques*, 2004

Les besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite

- ➔ UNAPEI, *Guide pratique de l'accessibilité*, 2009
- ➔ CNPSAA, *Les besoins des personnes déficientes visuelles – Accès à la voirie et au cadre bâti*, 2009
- ➔ UNAFAM, CNSA, UNCCAS, UNA, *L'accueil et l'accompagnement des personnes en situation de handicap psychique*, 2008



Les sites internet

- ➔ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Délégation ministérielle à l'accessibilité
www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite
- ➔ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
www.certu.fr
- ➔ Association des maires de France (AMF)
www.amf.asso.fr
- ➔ Légifrance, le service public de la diffusion du droit
www.legifrance.gouv.fr



A **B** Les sigles

AMF : Association des maires de France

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

CCAPH : commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

CCDSA : commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

CDCPH : conseil départemental consultatif des personnes handicapées

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

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

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

ERP : établissement recevant du public

INSEE : Institut national de statistiques et d'études économiques

PADD : projet d'aménagement et de développement durable

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

PDU : plan de déplacements urbains

PLU : plan local d'urbanisme

PLV : publicités sur le lieu de vente



Parution : Août 2014 – Réf. : CGEDD-DMA/BRO/09004-3

Rédaction : MEDDE-MLETR/Délégation ministérielle à l'accessibilité

Conception graphique et réalisation : MEDDE-MLETR/SG/DICOM/DIE

Illustrations : STOMP

Crédits photos : couverture : Michel Angot/ATOUT France ; pages intérieures : DR (p. 3) - Certu (p. 5, 9, 11, 13) - Daniel Coutelier/MEDDE-MLETR (p. 10) - Bernard Suard/MEDDE-MLETR (p. 15).

Impression : MEDDE-MLETR/SG/SPSSI/ATL2/Atelier de reprographie

Brochure imprimée sur du papier certifié écolabel européen - www.eco-label.com



IMPRIM'VERT®

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité

Délégation ministérielle à l'accessibilité

Tour Pascal A

92055 La Défense Cedex

Tél. 01 40 81 21 22

www.developpement-durable.gouv.fr – www.territoires.gouv.fr