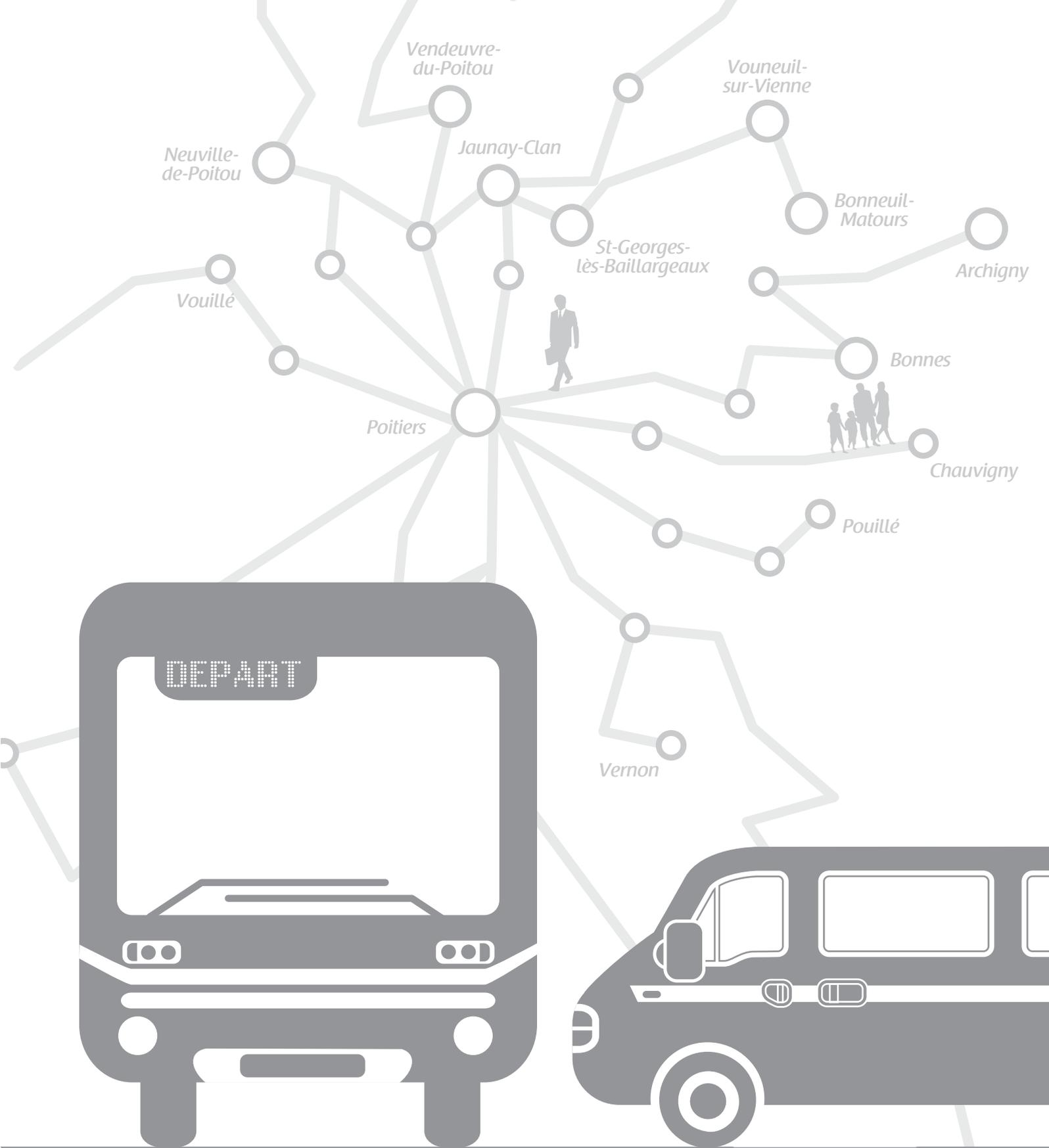


ANNEXES

Cahier de recommandations des aménagements des points d'arrêt de transport routier



ANNEXE 1

Arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012
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.

ARRETE

Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR: TRAT1225621A

Version consolidée au 1 juin 2015

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu le décret n° 2006-1658 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 l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, notamment son article 1er ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative de l'évaluation des normes) rendu dans sa séance du 5 juillet 2012 ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 12 septembre 2012,

Arrête :

Article 1

L'annexe 3 « Abaque de détection des obstacles bas » de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie est remplacée par l'annexe du présent arrêté.

Article 2

Le présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française, s'appliquera aux nouveaux obstacles bas installés à compter du 1er avril 2013 à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, ou d'aménagements, ou de travaux de réhabilitation,

ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, conformément à l'article 1er du décret n° 2006-1657, ainsi qu'aux marchés publics dont l'avis d'appel public à la concurrence sera publié à compter de cette même date.

Annexe

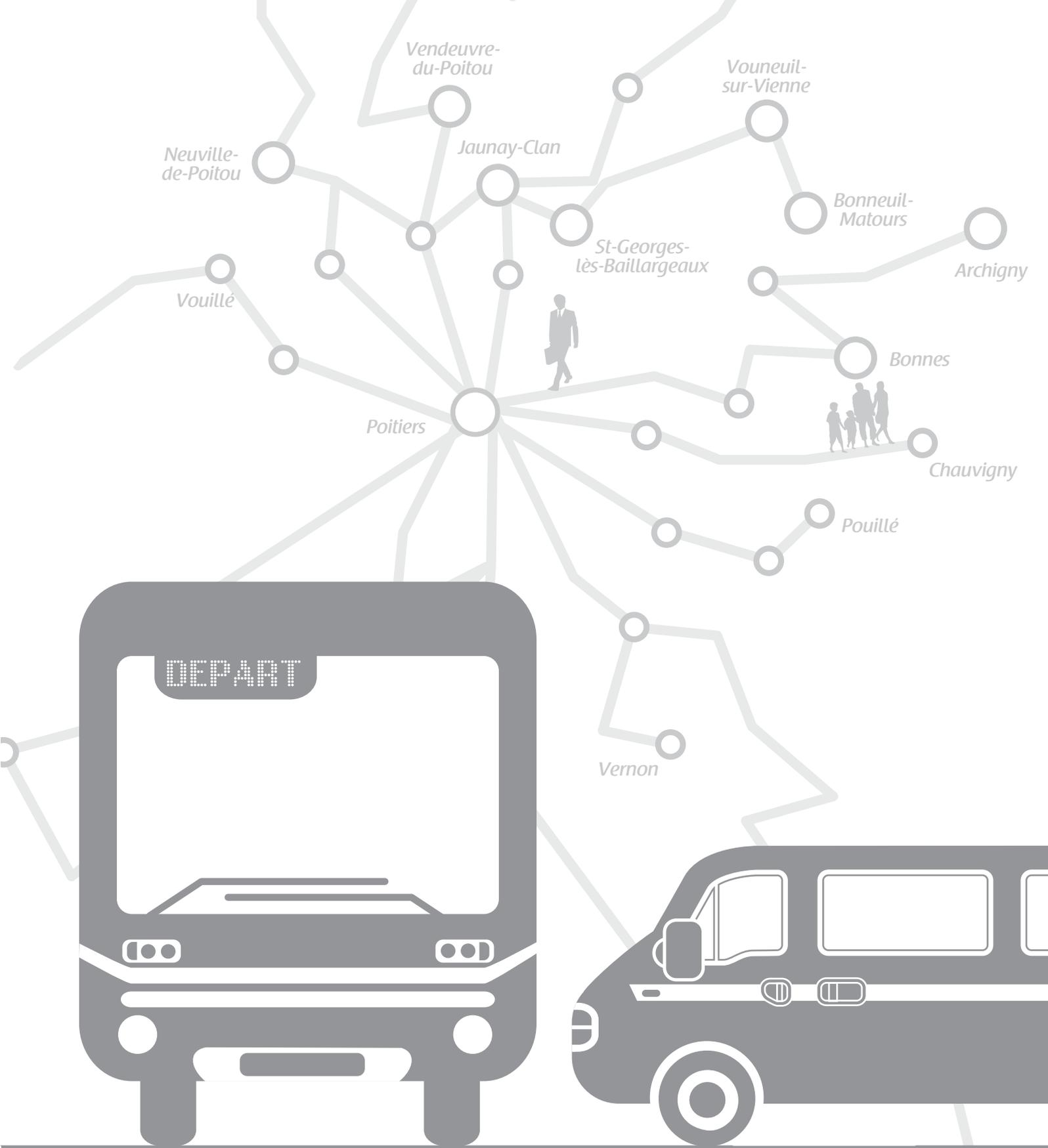
A modifié les dispositions suivantes :

- Modifie Arrêté du 15 janvier 2007 - art. ANNEXE 3 (V)

Fait le 18 septembre 2012.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur adjoint
des infrastructures de transports,
F. Cazottes



ANNEXE 2

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

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

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

NOR : *EQUR0600943D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu 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, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – A compter du 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 est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

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

Art. 2. – I. – Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics prévu au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 susvisée est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.

II. – Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peuvent décider d'associer l'architecte des Bâtiments de France à l'élaboration du plan.

III. – La commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, cet affichage est réalisé au siège de l'établissement public et dans les mairies des communes membres de cet établissement.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ainsi que le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

IV. – Lorsque le projet de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.

V. – Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est approuvé par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. 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.

Art. 3. – L'article 4 du décret du 9 décembre 1978 susvisé est abrogé.

Art. 4. – Le décret n° 99-757 du 31 août 1999 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique devant faire l'objet des aménagements prévus par l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

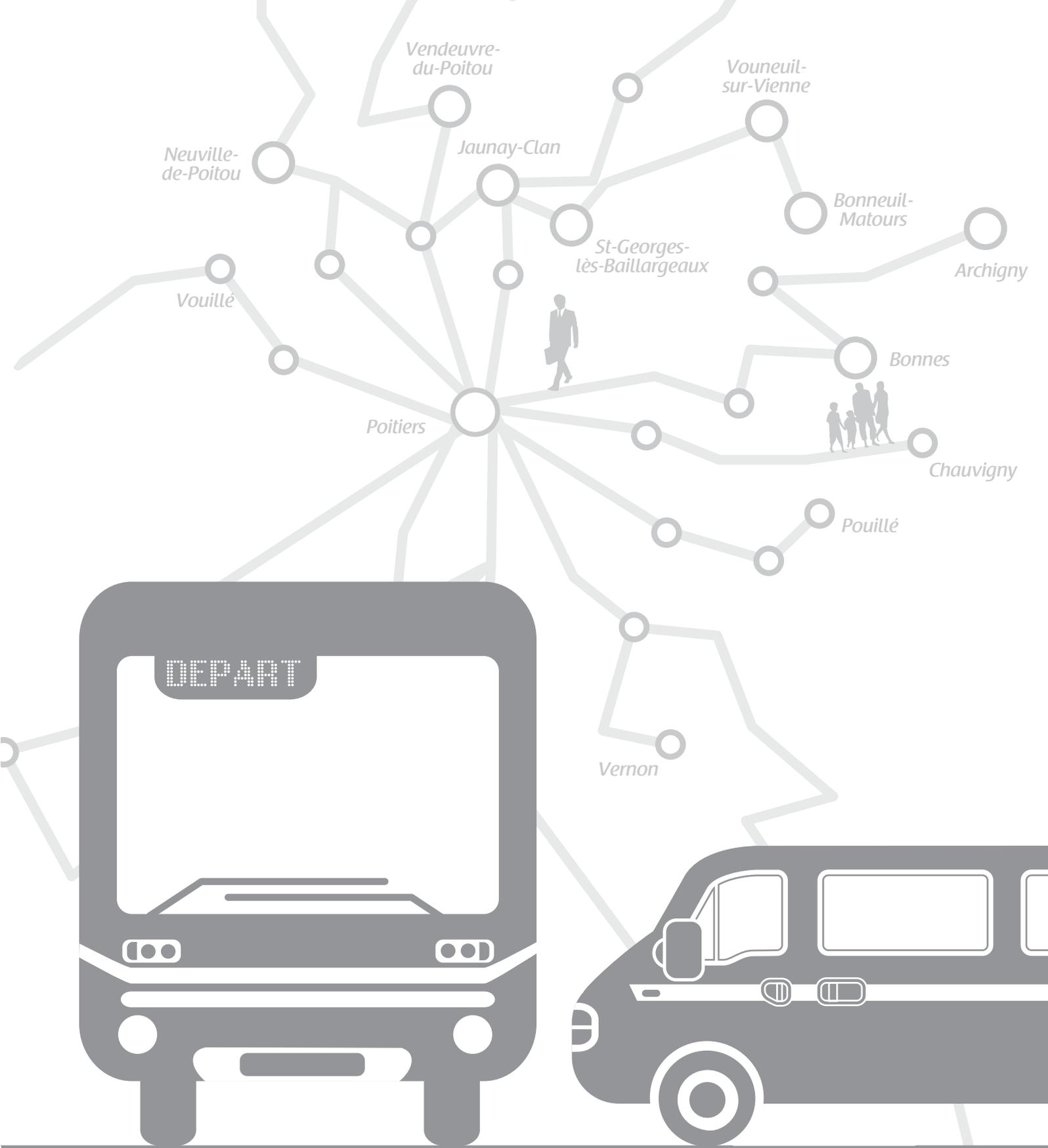
Art. 5. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 décembre 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

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



ANNEXE 3

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006

Relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

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

NOR : EQU0600944D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu 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, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, modifié par le décret n° 2004-160 du 17 février 2004, le décret n° 2006-765 du 7 juin 2006 et le décret n° 2006-1089 du 30 août 2006 ;

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

Art. 1^{er}. – I. – Les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

1° Cheminements

Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le profil en long présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts. Lorsque ceux-ci ne peuvent être évités, ils comportent des bords arrondis ou chanfreinés. La pente transversale est la plus faible possible. Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné. Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci respecte des caractéristiques minimales définies par arrêté.

Le profil en travers a une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité. Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.

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

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

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

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

2° Stationnement

Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.

Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix.

Les emplacements réservés sont librement accessibles. Leur agencement permet à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle.

Les parcmètres et autres systèmes d'accès sont facilement accessibles et utilisables par les personnes handicapées physiques. Ils sont installés au plus près des emplacements réservés mentionnés au premier alinéa du présent 2°.

3° Feux de signalisation

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

4° Postes d'appel d'urgence

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

5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.

Dans le cas de systèmes de transport guidé par rail, la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes est assurée par l'implantation de bandes d'éveil de vigilance.

II. – Les dispositions du présent article ne sont mises en œuvre que s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie ou des espaces publics en cause, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité consultée dans des conditions fixées par arrêté.

Art. 2. – Un arrêté du ministre chargé de l'équipement précise en tant que de besoin les caractéristiques des équipements et aménagements mentionnées au présent décret.

Art. 3. – Le neuvième alinéa de l'article 2 du décret du 8 mars 1995 susvisé relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité susvisé est remplacé par les dispositions suivantes : « Les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite de la voirie et des espaces publics, conformément aux dispositions du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Art. 4. – Le décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Art. 5. – Le présent décret entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

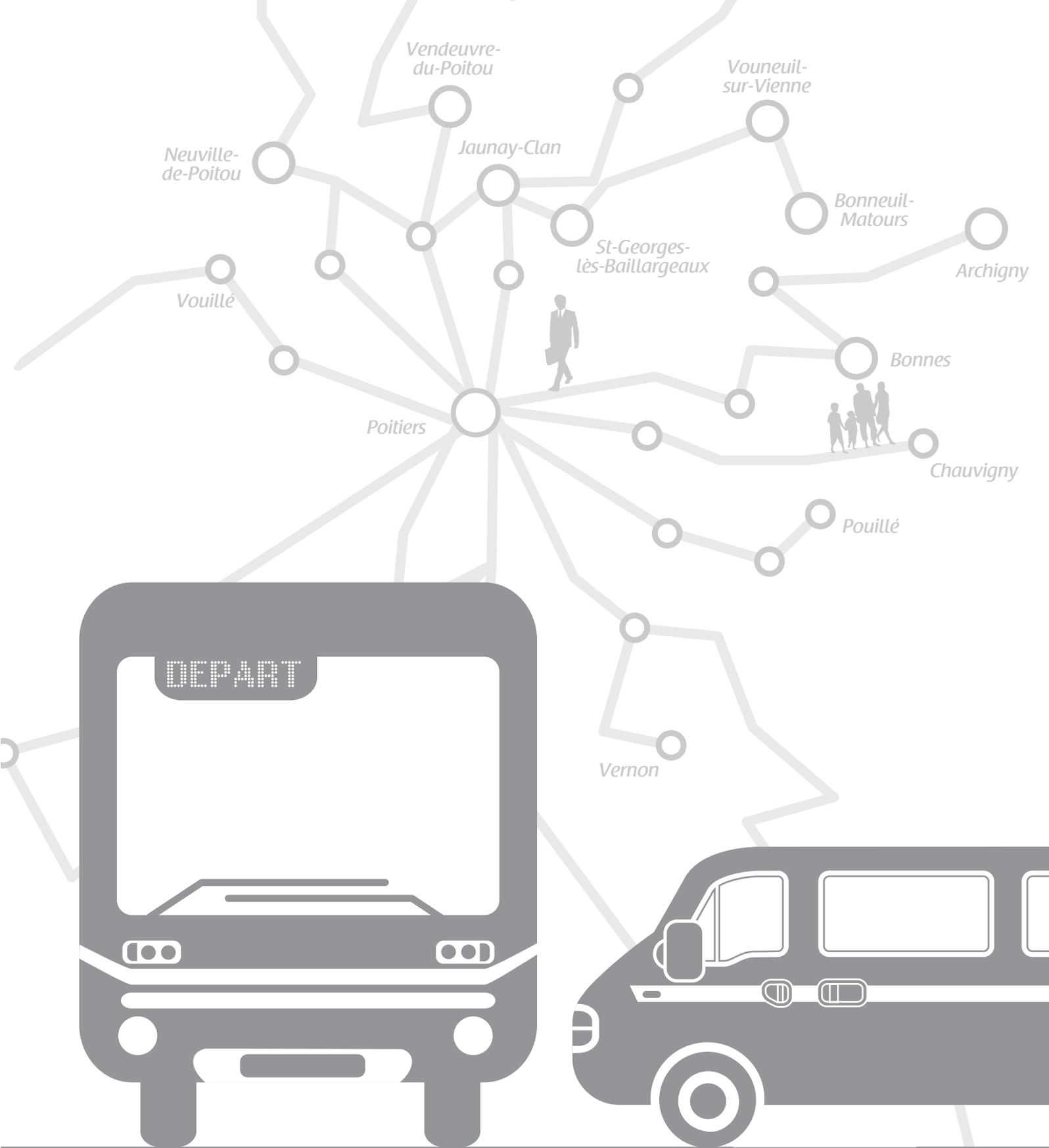
Art. 6. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 décembre 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

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



ANNEXE 4

Décret n° 2006-1678 et n° 2006-1658 du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012
Relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.

	<p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
<p>MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT</p>	<p>MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE</p>



UNE VOIRIE ACCESSIBLE

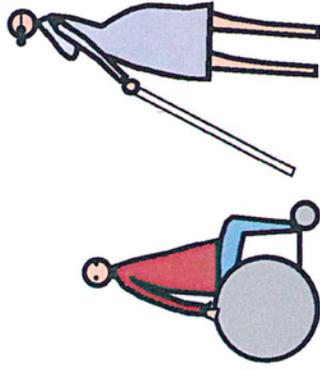
Décrets n ° 2006-1657 et 2006-1658,
arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012,
relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

Un dispositif d'ensemble

Les décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté d'application du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics aux personnes handicapées complètent les dispositions de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Ils abrogent les textes de 1999.

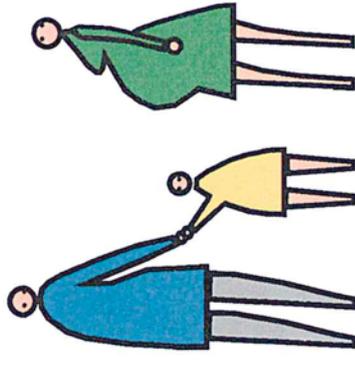
Avec l'ensemble des textes d'application des articles 41, 45 et 46 de cette loi, c'est l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement – cadre bâti, transports, voirie et espaces publics, logements – qui s'est améliorée.



Une personne sur trois est concernée

La loi renforce les dispositions des lois précédentes de 1975 et de 1991, puisque son article 2 dispose que toutes les formes de déficiences doivent être prises en compte. Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident ou d'une situation particulière :

aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques ou respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants...

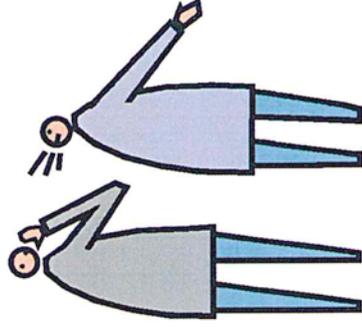


La population concernée, à des degrés divers, peut ainsi atteindre 30 % suivant le niveau de la gêne ou de l'impossibilité prise en considération.

Un droit à l'égalité sociale

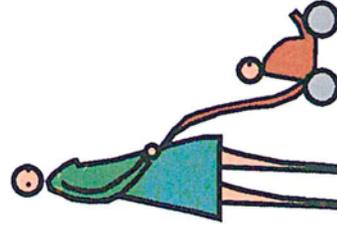
Participer à la vie sociale, pour ceux qui ne peuvent se mouvoir facilement ou qui ont des besoins spécifiques, est un droit fondamental. L'inaccessibilité du cadre bâti et de la voirie est une cause première de handicap.

Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée (28 % de la population aura plus de 65 ans en 2020). D'où l'enjeu de rendre accessible la chaîne du déplacement aux personnes à mobilité réduite.



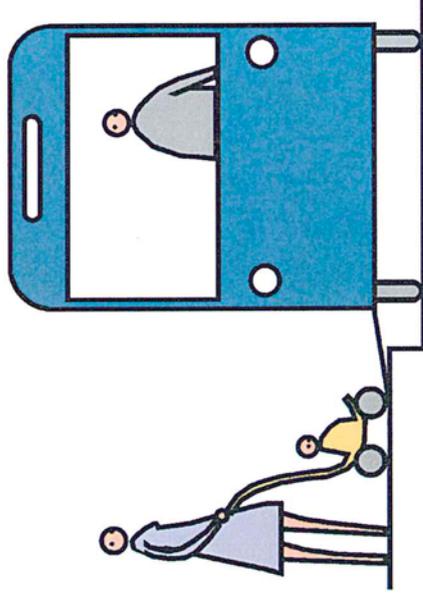
Des usages variés à satisfaire

Le cheminement, le franchissement de dénivellation ou de passage étroit, la détection des obstacles, la vision, l'écoute, le repérage et la compréhension des lieux, l'orientation, l'information, l'atteinte, la préhension, le repos, la sécurité, etc., **tous ces usages doivent être pris en compte pour garantir la liberté d'accès de tous à un espace public de qualité.**



Un confort pour tous

Ces dispositions ont pu être retenues parce qu'elles participent à l'amélioration du confort de l'ensemble de la population.



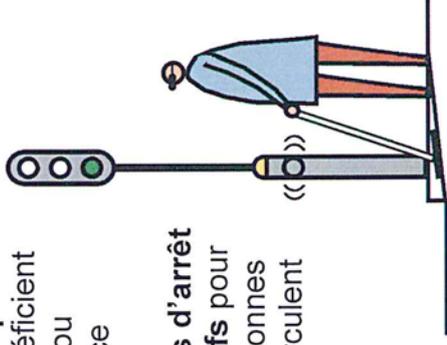
Les dispositions

Les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 confortent les mesures de 1999 destinées aux personnes ayant des difficultés de marche, dont les personnes en fauteuils roulants. Ils apportent des compléments importants, notamment :
– **le repérage des passages piétons et les équipements de sécurité pour les personnes aveugles et malvoyantes** – dispositifs podotactiles au sol d'éveil de vigilance, dispositifs associés aux feux de signalisation pour traverser ;

– la détection des obstacles et des équipements sur les cheminements, notamment les mobiliers urbains ;

– la meilleure lisibilité de la signalétique et des systèmes d'information qui bénéficient aux personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes et ayant une déficience mentale ou cognitive ;

– l'aménagement des emplacements d'arrêt des véhicules de transports collectifs pour faciliter l'accès aux véhicules des personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant.



Des aménagements de qualité

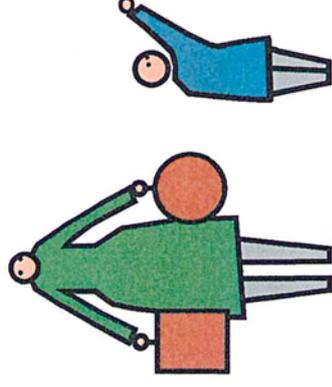
La qualité des aménagements, leur dessin, les matériaux, leur emplacement, doivent concourir au succès de cette politique.

Actuellement se renforce la valorisation de la ville et de ses aménagements et se développe une réflexion visant à mieux partager les espaces (Une voirie pour tous). L'amélioration de l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite doit permettre des réalisations qui concilient au mieux les intérêts et le confort de tous les usagers.

Un engagement des responsables de voirie

Toutes les dispositions du décret n° 2006-1658 sont applicables en agglomération.

Hors agglomération, les dispositions concernent le stationnement, les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

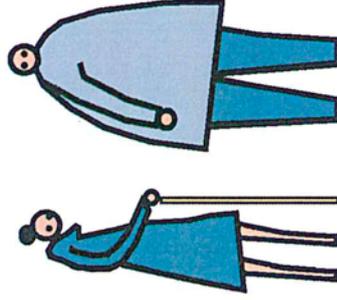


Les conditions d'application

Elles sont données par le décret n° 2006-1657. Les dispositions s'appliquent aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie, aux réfections de trottoirs.

Une disposition nouvelle consiste en l'élaboration par toutes les communes d'un plan de mise en accessibilité de la voirie, avant fin 2009.

Au-delà de l'application des nouvelles dispositions réglementaires, la parution de ces textes réitère la **nécessité d'avoir une approche permanente et globale de l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite.**



Le travail sur l'existant pour repérer les points à risque et pour adopter une politique pour le long terme est imposé par les nouveaux textes. Le dialogue avec les associations de personnes handicapées concernées doit donc, plus que jamais, être poursuivi.

Principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Arrêté d'application du 15 janvier 2007, modifié le 18 septembre 2012, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006)

Normes

- NF P98-351 (août 2010) Cheminements – insertion des personnes handicapées – éveil de vigilance
- Norme S 32-002 (2004) Acoustique – insertion des personnes handicapées – répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants

Bibliographie

Louis-Pierre Grosbois, *Handicap et construction*, éditions Le Moniteur, 5^e édition, novembre 1999
Jean-François Hughes, *Déficiences visuelles et urbanisme*, éditions Jacques Lanore, janvier 1989
Marc Renard, *Les sourds dans la ville*, Fondation de France, 2^e édition, juillet 1999
Bus et points d'arrêt accessibles à tous - guide méthodologique, Dossier Certu, 2001 et Additif 2008
Handicaps et ville, Classeurs de Techni.Cités, 2005 + mises à jour

Document réalisé par le Certu, le CETE de l'Est et la Direction des infrastructures de transport (DIT)

Édition novembre 2012

Illustrations Loïc Loeiz Hamon

Impression : Imprimerie Cusin
tél. 04 74 28 44 31

Issn 1263-3313



Contacts au ministère :
• Délégation ministérielle à l'accessibilité

tél. 01 40 81 63 13

• Certu - département Sécurité, Voirie, Espace public
www.certu.fr

tél. 04 72 74 58 00

Certu

Éditions du Certu

Collection Références

UNE VOIRIE ACCESSIBLE

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 - Arrêté du 15 janvier 2007 modifié par l'arrêté du 18 septembre 2012 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

Décret n° 2006-1658

Arrêté du 15 janvier 2007 modifié

Recommandations

Informations

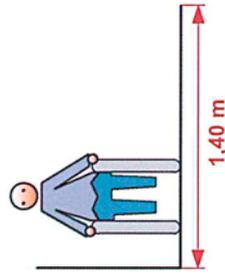
CHEMINEMENT

■ Sol

Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied

■ Largeur

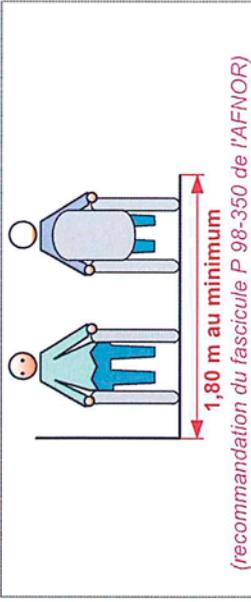
Largeur suffisante



◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle

◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement

◆ Trous et fentes < 2 cm



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

◆ Cheminement le plus usuel
Cheminement le plus direct et le plus court

◆ Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage par les déficients visuels

◆ Pose d'appuis ischiatiques: hauteur 0,70 m
Bancs, Abris tous les 200 m

■ Profil en long et Pente

Pente la plus faible possible

Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné qui respecte les caractéristiques minimales définies dans l'arrêté

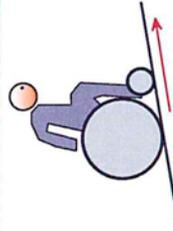
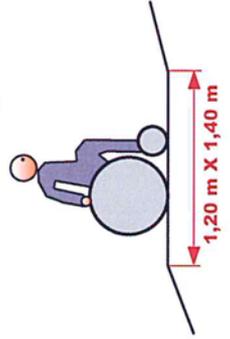
◆ Pente 5 % maximum

◆ Si impossibilité technique
pentes tolérées: 8 % maximum sur 2 m
12 % maximum sur 0,50 m

◆ Palier de repos :

- 1,20 m x 1,40 m
- horizontal et hors obstacle
- tous les 10 m pour les pentes > 4 %
- en haut et en bas de toute pente
- à chaque changement de direction

◆ Garde corps préhensible si rupture de niveau > à 0,40 m



5 % maximum

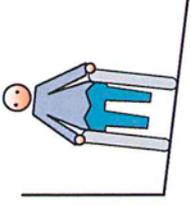
◆ Main courante à 0,90 m de hauteur environ
le long des rampes > 4 %

◆ Main courante à mi-hauteur

◆ Bordure chasse roue le long des ruptures de niveau

■ Dévers

Pente transversale la plus faible possible

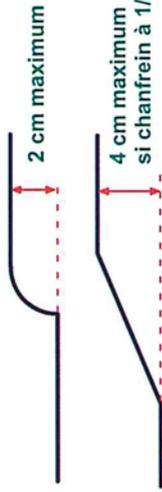


- ◆ 2 % maxi en cheminement courant

◆ 1 % de dévers est préférable

■ Ressauts

Minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés s'ils ne peuvent être évités



◆ Chanfrein à 1/4 plus confortable

■ Traversée de chaussée

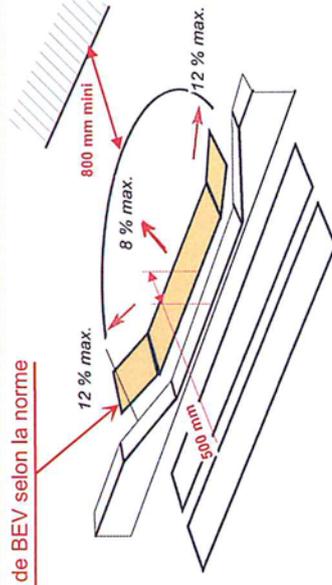
Bateaux (abaissés) de trottoir
Bande d'éveil de vigilance conforme

largeur de BEV selon la norme

- ◆ Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m

- ◆ Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :

- 0,50 m du bord du trottoir
- sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm



■ Passage piéton

- clairement identifié sur la chaussée
- contraste tactile ou autre moyen équivalent

- ◆ Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'IIISR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage (annexe 1)

- ◆ Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

◆ Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes d'éveil de vigilance conformes ou des bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées : chaussée surélevée, abaissement de trottoir

FEUX DE SIGNALISATION

Dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversées des piétons

- ◆ Complété par un dispositif sonore ou tactile conforme à l'arrêté du 21 juin 1991 et à l'article 110.2 de l'IIISR 6e partie

- ◆ Conforme aux normes en vigueur NF S32-002

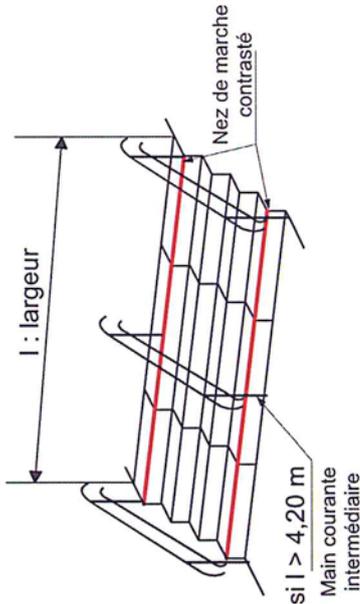
- ◆ Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m (si elles existent)

◆ Dossier CERTU Répétiteurs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes

ESCALIERS

◆ Escalier (sauf escalier mécanique)

- largeur :
 - 1,20 m si aucun mur de chaque côté
 - 1,30 m si un mur d'un côté
 - 1,40 m entre 2 murs
- marches :
 - hauteur maximale : 16 cm
 - giron minimum : 28 cm
- main courante :
 - à partir de 3 marches
 - dépassant la première et la dernière marche de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron
 - passage minimum de 1,20 m entre mains courantes
 - hauteur de la main courante comprise entre 0,80 m et 1,00 m
 - double main courante intermédiaire si largeur supérieure à 4,20 m



- ◆ Hauteur maximale de la main courante: 0,90 m au dessus du nez de la marche
- ◆ Une main courante à une hauteur intermédiaire pour les personnes de petite taille
- ◆ Nez de marche saillant ou à claire-voie à éviter

- nez de première et dernière marche avec un dispositif contrastant, largeur mini : 5 cm (annexe 1)

EQUIPEMENT

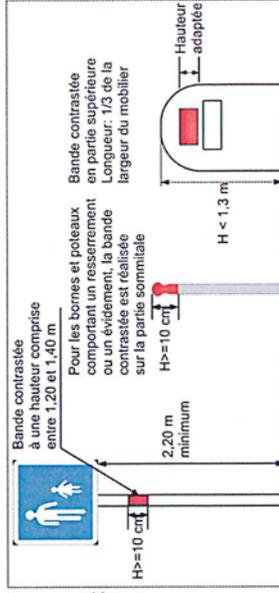
■ Bornes et poteaux

Bornes et poteaux aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes y compris en porte-à-faux

- ◆ Bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée avec le support ou l'arrière plan, constituée d'au moins 10 cm de hauteur sur au moins 1/3 de la largeur, apposée entre 1,20 m et 1,40 m du sol. Pour les bornes et poteaux comportant un resserrment ou un évidement, le contraste visuel sera réalisé dans la partie sommitale sur une hauteur d'au moins 10 cm.
- ◆ Hauteur de passage libre de 2,20 m
- ◆ Mobilier ou poteaux : si passage libre inférieur à 2,20 m élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol
- ◆ Les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être rappelés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm
- ◆ Dispositif d'éclairage non éblouissant (annexe 2)
- ◆ Abaque de détection des bornes et poteaux (annexe 3)
- ◆ Cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un fauteuil roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m
- ◆ Informations compréhensibles, lisibles en position debout et assise
- ◆ Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m
- ◆ Espace d'usage devant équipement : 0,90 m x 1,30 m
- ◆ Signalisation des équipements par des idéogrammes, en particulier les escaliers
- ◆ Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore

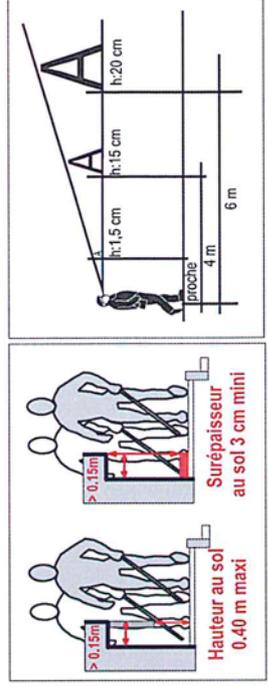
■ Signalétique et information

Accessible aux personnes handicapées



● Autres types de mobiliers concernés :

- Toilettes publiques, cabines téléphoniques, escaliers mécaniques, trottoirs roulants ... se reporter à la réglementation ERP/IOP neuf (Arrêté du 1^{er} août 2006)
- Barrières de chantier: lisse basse à 0,30 m du sol (NF P98-470)



STATIONNEMENT

- 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement
- Si la zone comprend plus de 500 places, le nombre est fixé par arrêté municipal, il ne peut pas être inférieur à 10
- Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle
- Parcètres accessibles et proches des emplacements

◆ Largeur $\geq 3,30$ m

◆ Pentés et dévers ≤ 2 %

◆ Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée largeur de 0,80 m

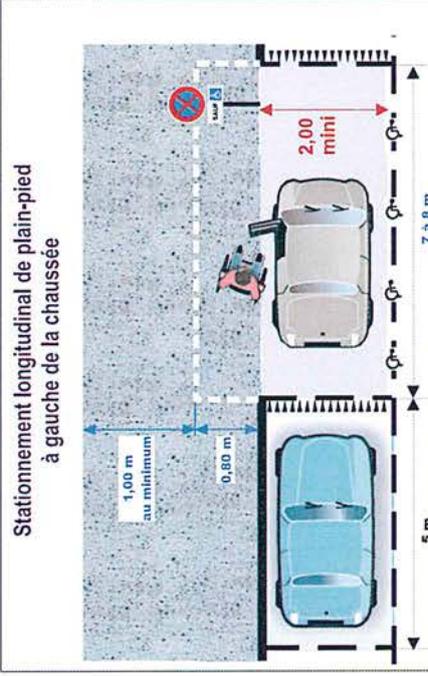
◆ Rue à sens unique :

Stationnement à gauche de plain-pied : emplacement réduit à 2 m si espace sur trottoir de largeur 0,80 m dégagé de tout obstacle

◆ Signalisation verticale et horizontale conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 7 juin 1977 modifié)

◆ Répartition homogène sur la zone de stationnement

◆ Parcètre ou horodateur lisible en toute position hauteur entre 0,90 m et 1,30 m

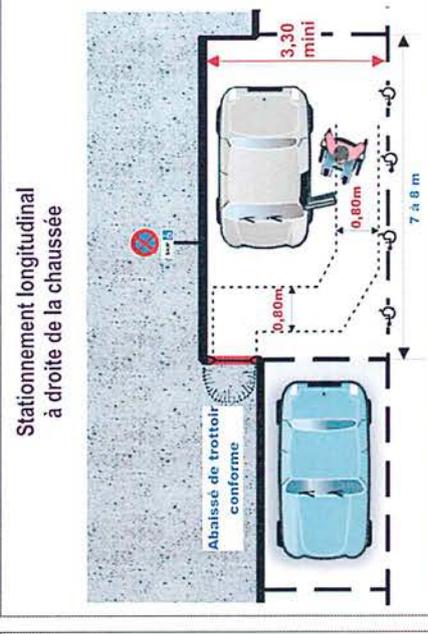


◆ Délivrance d'un retour d'informations pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée

◆ Conforme à la norme NF P99-254

◆ 7 à 8 m est la longueur recommandée pour le stationnement longitudinal

◆ L'aménagement de places de stationnement réservées doit toujours faire l'objet d'un arrêté municipal



◆ Signal visuel pour attester la réception de l'appel

POSTES D'APPEL D'URGENCE ET ABORDS

Accessibles aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes sourdes ou malentendantes

EMPLACEMENT D'ARRÊT DES VÉHICULES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Tout emplacement et arrêt doit être conforme au schéma directeur d'accessibilité (loi du 11 février 2005 art.45)

L'aménagement permet l'arrêt des véhicules au plus près du quai ou du trottoir

L'accès est dégagé de tout obstacle

Pour les transports guidés par rail, l'arrêt est équipé de bandes d'éveil de vigilance

Avis de la CCDSA pour des dérogations d'ordre technique

- ◆ Hauteur adaptée aux véhicules utilisés
- ◆ Un cheminement accessible entre trottoir et arrêt, dégagé de tout obstacle
- ◆ Passage entre nez de bordure et retour abri : 0,90 m 1,40 m si cheminement piéton non accessible côté cadre bâti
- ◆ Aire de rotation fauteuil : diam. 1,50 m
En urbain, sauf impossibilité, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée
- ◆ Signalétique et informations
Hauteur minimum des caractères :
- 12 cm pour l'identifiant de la ligne
- 8 cm au minimum pour le nom de l'arrêt
- des couleurs contrastées conformes (annexe 1)
- ◆ Pour le transport guidé :
Hauteur quai > 26 cm équipé de bandes d'éveil de vigilance sur toute la longueur (NF P98-351)

◆ Guide CERTU

- ◆ Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous
- ◆ L'implantation de BEV conforme est recommandée pour les systèmes de transports guidés par un dispositif autre que le rail

- Les prescriptions concernant les machines automatiques de vente de tickets sont celles applicables aux ERP en cohérence avec celles des gares (article 11 de l'arrêté du 1er août 2006)

- Les dimensions de l'espace d'usage assurant l'accessibilité des équipements sont de 0,90 m x 1,30 m

ANNEXES

Annexe 1: Contraste visuel

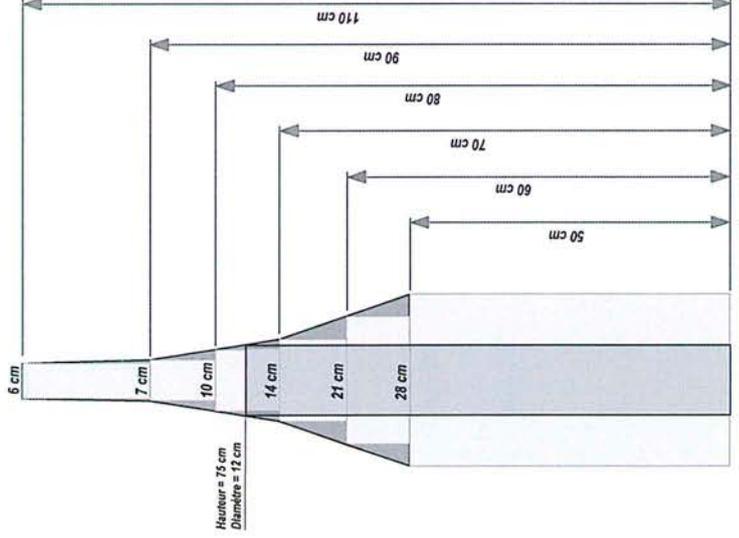
Soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet
 Cas objet moins lumineux: contraste de luminance de 0,70 à la mise en oeuvre; 0,40 à maintenir de manière durable
 Cas objet plus lumineux: contraste de luminance de 2,3 à la mise en oeuvre; 0,6 à maintenir de manière durable
 Possibilité de créer ce contraste avec des couleurs ou des matériaux différents

Annexe 2: Visibilité des cheminements

Les installations d'éclairage et les matériaux doivent permettre le repérage des cheminements et des obstacles
 Les éclairages placés sous le niveau de l'œil ne doivent pas être éblouissants

Annexe 3: Abaque de détection d'obstacle bas

Les bornes et les poteaux doivent respecter l'abaque ci-contre
 Des resserrements ou évidements sont acceptés au-dessus de 0,50 m de hauteur
 Pour les bornes et poteaux comportant un resserrement ou un évidement, le contraste visuel prévu au 6° de l'article 1^{er} de l'arrêté du 15 janvier 2007 est réalisé sur sa partie sommitale sur une hauteur d'au moins 10 cm



● Contraste visuel

Le contraste visuel C est la différence relative de lumière renvoyée vers l'œil de l'observateur (luminance) entre l'objet (ou élément) considéré et son support ou environnement immédiat. Les valeurs sont différentes selon que l'environnement (pris comme référence de l'adaptation visuelle) est plus clair ou plus foncé que l'élément étudié.

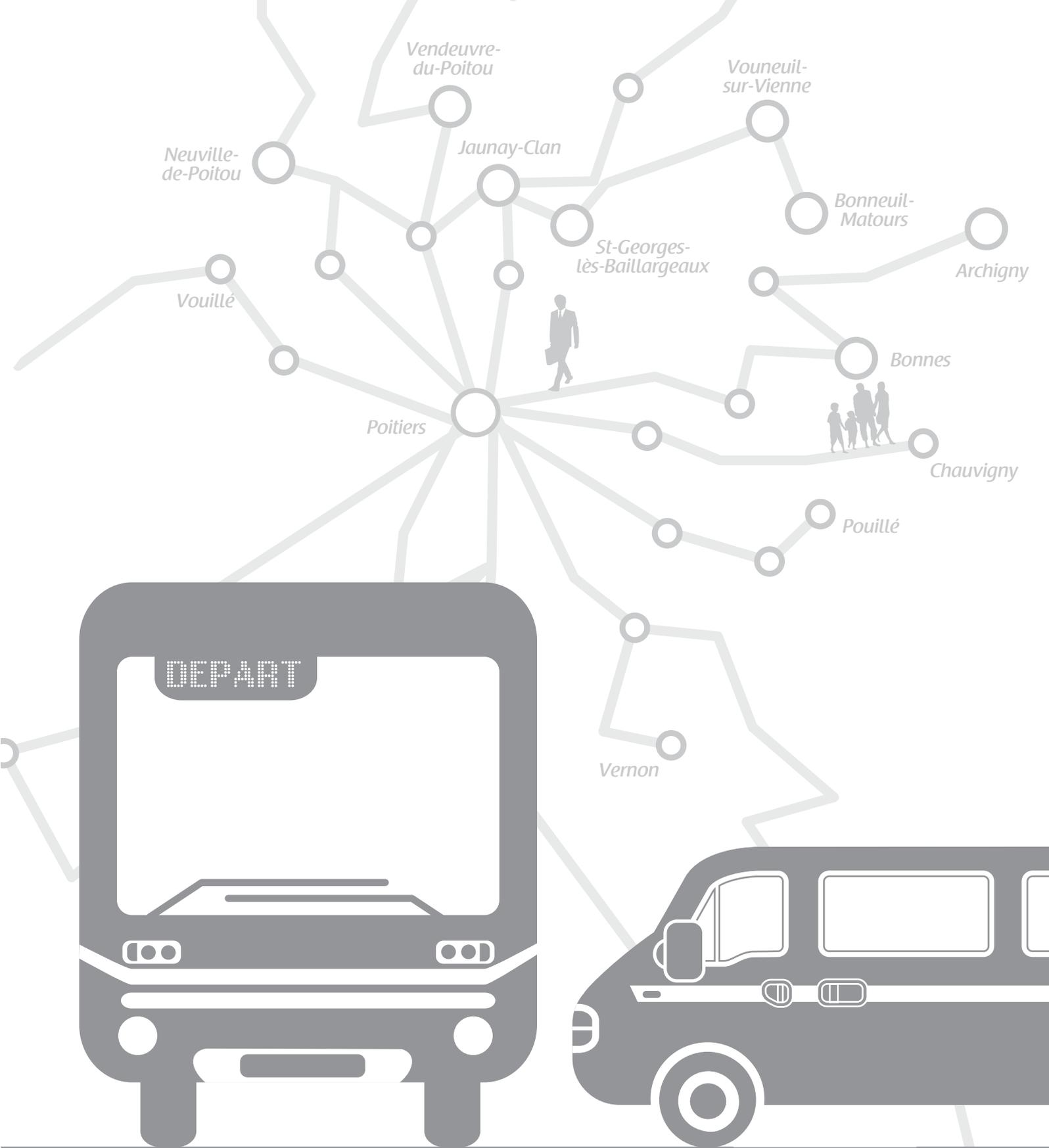
$$C = \frac{L_{\text{objet}} - L_{\text{support}}}{L_{\text{support}}}$$

● Éclairage des cheminements

Les installations d'éclairage sont encadrées par la norme NF EN13-201 qui définit des performances visuelles à maintenir dans le temps: niveau lumineux et uniformité suffisante, en particulier.

● Exemples d'utilisation de l'abaque:

- Taille minimale des bornes et poteaux: hauteur 0,50 m et enveloppe diamètre 0,28 m
- Borne de hauteur 0,70 m, largeur minimale de 0,14 m
- Poteau de hauteur 0,90 m, largeur minimale de 0,07 m
- Poteau de hauteur 1,10 m, diamètre minimum de 0,06 m



ANNEXE 5

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 Relatif au Schéma Directeur d'Accessibilité
Agenda d'accessibilité programmé pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur.
Décret n° 2014-1322 du 4 novembre 2014
Relatif au point d'arrêt de services de transport public à rendre accessible de façon prioritaire aux
personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

JORF n°0257 du 6 novembre 2014

Texte n°3

DECRET

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

NOR: DEVK1414410D

ELI: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/DEVK1414410D/jo/texte>
Alias: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/2014-1321/jo/texte>

Publics concernés : autorités organisatrices de transport ; Etat.

Objet : contenu et conditions d'approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : 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 impose aux services de transport public de voyageurs d'être accessibles avant le 13 février 2015. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit la mise en place d'un outil d'application volontaire, le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, donnant la possibilité de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs en contrepartie de la mise en place d'un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité prévues, qui peut amener à sanctionner, dans le cadre d'une procédure de carence, les manquements à certains des engagements pris par le signataire dans l'agenda.

Le décret définit le contenu du schéma directeur d'accessibilité ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité.

Références : le code des transports modifié par le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 111-19-10 et R. 111-19-30 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 et D. 1112-8 à D. 1112-14 ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 21 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, notamment son article 16 ;

Vu les lettres de saisine du conseil général de Mayotte et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon en date du 30 juin 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Barthélemy en date du 3 juillet 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Martin en date du 29 juillet 2014 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 24 juin 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

Il est ajouté au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports (partie réglementaire) une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

« Sous-section 1

« Compétences

« Art. R. 1112-11.-I.-L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, est compétente pour approuver le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée statue sur les demandes tendant à la prorogation du délai de dépôt de ce schéma prévue au même III de l'article L. 1112-2-1 présentées par l'autorité organisatrice de transport auteur de ce schéma.

« II.-L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, a approuvé le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prend les décisions relatives à la prorogation du délai de mise en œuvre de ce schéma prévue à l'article L. 1112-2-3, celles relatives aux sanctions prévues au II de l'article L. 1112-2-4 ainsi que celles relatives à la procédure de carence et aux sanctions prévues au III du même article. Les sanctions prévues par le deuxième alinéa du I de l'article L. 1112-2-4 sont prononcées par le représentant de l'Etat de chacun des départements concernés par le schéma, et, pour les services ferroviaires d'intérêt national, par le ministre chargé des transports.

« Sous-section 2

« Elaboration

« Art. R. 1112-12.-I.-L'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat coordonne, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour le service de transport public de voyageurs dont elle est responsable, les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires prévus par le I de l'article L. 1112-2-1, pour lesquels elle a, le cas échéant, été désignée chef de file en application du II du même article.

« II.-Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.

« III.-Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis doit être sollicité sur le projet de schéma en application du II de l'article L. 1112-2-1 sont, outre les gestionnaires mentionnés par ces dispositions, les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes handicapées et d'usagers choisies par l'autorité organisatrice de transport, qui réunit ces parties au sein d'un comité constitué à cet effet.

« Art. R. 1112-13.-I.-Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée indique le ou les services de transport public de voyageurs et le département sur lesquels il porte et la collectivité publique qui en est responsable, exception faite des services ferroviaires d'intérêt national pour lesquels est élaboré un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée unique.

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 1° Une présentation de ce ou ces services et notamment :

« a) La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes mentionnées au 1° du I de l'article D.

1112-10 et pour l'Île-de-France les lignes prioritaires mentionnées au I de l'article D. 1112-11 ;

« b) La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;

« c) L'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations ;

« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux à y mener pour les rendre accessibles ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires ;

« 3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation ;

« 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge ;

« 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ;

« 6° Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ;

« 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévu par l'article R. 1112-22.

« II.-Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte également un préambule qui indique :

« a) Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;

« b) Le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.

« La présentation prévue au 1° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés.

« Sous-section 3

« Instruction de la demande

« Art. R. 1112-14.-Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est adressé, en deux exemplaires par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente pour l'approuver en application du III de l'article L. 1112-2-1, accompagné, lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, de la délibération adoptant ce schéma.

« La demande peut porter simultanément sur plusieurs schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée.

« Pour les services de transport ferroviaire, une copie de la demande est également adressée à chacune des commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations accessibles au public des gares prioritaires qui la transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« Art. R. 1112-15.-Le délai d'instruction de la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée fixé par le III de l'article L. 1112-2-1 court à compter de la réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier joint à la demande est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, dans le délai de deux mois à compter de la réception de la demande, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courrier électronique, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« Art. R. 1112-16.-Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est transmis pour avis à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévue à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation qui se prononce sur le respect, par ce projet, des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique, au sens de l'article L. 1112-4, qu'il comporte.

« Lorsque ce projet comporte le préambule prévu par l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1, la commission du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice de transport auteur du projet se prononce également sur ce préambule et sur les autres éléments qui portent sur plusieurs départements prévus au II de l'article R. 1112-12.

« Lorsque la commission ne s'est pas prononcée dans un délai de deux mois à compter de sa saisine sur le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle est réputée avoir émis un avis.

« Sous-section 4

« Décision d'approbation

« Art. R. 1112-17.-I.-Un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut être approuvé que si les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des services de transport sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont applicables et s'il ressort de la présentation des travaux et actions à réaliser pour l'accessibilité des bâtiments et installations associés aux points d'arrêt prioritaires des services de transport ferroviaire, qu'ils devraient permettre d'assurer la conformité aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées qui leur sont respectivement applicables.

« II.-Lorsque le dossier de demande d'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée n'a pas été déposé dans le délai imparti, que ce délai résulte des dispositions générales ou d'une décision individuelle, et que ce retard n'est pas justifié, la durée du dépassement du délai imparti pour le dépôt du schéma est imputée sur la durée d'exécution de ce schéma.

« Art. R. 1112-18.-I.-Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée à l'expiration du délai prévu par le III de l'article L. 1112-2-1 vaut approbation implicite du schéma et, le cas échéant, octroi implicite des dérogations pour impossibilité technique avérée sollicitées.

« II.-Lorsque l'autorité compétente envisage de refuser l'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle peut demander à l'auteur du projet de lui soumettre un projet modifié, sur des points et dans un délai qu'elle indique. En ce cas, les consultations prévues sur le projet sont limitées à ces modifications.

« III.-Lorsque l'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est refusée, l'autorité qui prend cette décision peut également préciser le délai laissé pour présenter un nouveau projet, qui ne peut excéder six mois.

« IV.-Le préfet ayant statué sur la demande de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée tient à jour, sur le site internet de la préfecture, un document retraçant les demandes d'approbation enregistrées, les services de transports publics de voyageurs concernés, la décision prise ainsi que la durée octroyée pour mettre en œuvre le schéma.

« V.-Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports a été élaboré en application du I de l'article L. 1112-2, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée approuvé dans les conditions prévues par la présente section s'y substitue à la date de son approbation.

« Sous-section 5

« Prorogation des délais

« Art. R. 1112-19.-I.-Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

« II.-Le contenu du dossier de la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est fixé par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé des finances qui précise notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande et prévoit que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives sont établis par tous éléments utiles.

« Art. R. 1112-20.-Le délai d'instruction de la demande de prorogation des délais de dépôt ou de mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans le délai d'un mois à compter de la réception de la demande, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« Art. R. 1112-21.-I.-La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée.

« A défaut de notification d'une décision explicite du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la demande de prorogation est réputée rejetée.

« II.-Lorsque la demande de prorogation des délais de dépôt est refusée, l'autorité qui prend cette décision précise le délai laissé pour présenter de nouveau à l'approbation un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée qui ne peut excéder six mois.

« III.-Le bénéfice de la prorogation de la durée d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de douze mois prévue par le second alinéa de l'article L. 1112-2-3 est accordé notamment quand l'analyse du dossier fait apparaître le dépassement des seuils déterminés par l'arrêté prévu par le II de l'article R. 1112-19.

« IV.-Les décisions de prorogation de délai sont enregistrées sur le document relatif aux schémas directeur d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée disponible sur le site internet de la préfecture prévu par le III de l'article R. 1112-18.

« Sous-section 6

« Suivi de l'avancement du schéma

« Art. R. 1112-22.-I.-Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli

recommandé avec demande d'avis de réception :

« 1° A l'issue de la première année, un point de situation ;

« 2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

« Lorsque le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée concerne un service de transport ferroviaire, ces bilans sont également adressés aux commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations associés aux gares qui les concernent qui les transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« II.-Le bilan prévu au 2° du I indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. »

Article 2

Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article R. 1821-1, les mots : « du chapitre II du titre Ier du livre Ier ainsi que » sont supprimés ;

2° Il est inséré au chapitre unique du titre II du livre VIII de la première partie un article ainsi rédigé :

« Art. R. 1821-2. - Pour l'application des dispositions de la section 3 du chapitre II du titre Ier du livre Ier et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévues à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral. »

Article 3

Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article 4

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des finances et des comptes publics et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
Ségolène Royal

Le ministre des finances et des comptes publics,
Michel Sapin

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain Vidalies

JORF n°0257 du 6 novembre 2014

Texte n°5

DECRET

Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée

NOR: DEVT1415389D

ELI:<http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/DEVT1415389D/jo/texte>
Alias: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/2014-1323/jo/texte>

Publics concernés : autorités organisatrices des transports ; Etat ; gestionnaires de voirie et de points d'arrêt ferroviaires ; exploitants de services de transport ferroviaire.

Objet : conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : 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 impose aux services de transport public de personnes d'être accessibles avant le 13 février 2015. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit la mise en place d'un outil, l'agenda d'accessibilité programmée - schéma directeur d'accessibilité - permettant de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de personnes.

Le décret définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorités.

Références : le texte du présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment ses articles L. 114-4 et L. 312-1 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-7 à L. 111-8-4, R. 111-19-8, R. 123-2, R. 123-18 et R. 123-19 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1 à L. 1112-10, L. 1231-1, L. 1231-4, L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu les lettres en date du 27 juin 2014 par lesquelles le conseil général de Mayotte et les conseils territoriaux de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ont été saisis pour avis ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 juillet 2014 ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

Article 1

Il est inséré au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des

transports (partie réglementaire), avant l'article D. 1112-1, l'intitulé suivant :

« Section 1

« Dispositions applicables au matériel roulant

Article 2

Il est ajouté au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports (partie réglementaire), après l'article D. 1112-7, une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Dispositions applicables aux points d'arrêt

« Art. D. 1112-8.-Au sens de la présente section, on entend par :

« 1° Gare accessible ou point d'arrêt accessible :

«-soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ou, lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation, aux dispositions de l'article R. 111-19-8 de ce code ;

«-soit un point d'arrêt ferroviaire qui répond aux dispositions de l'annexe de la décision 2008/164/ CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ainsi qu'aux dispositions de l'article R. 111-19-8 du code de la construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 de ce code ;

« 2° Fréquentation d'un arrêt : la moyenne journalière, pour les deux dernières années disponibles à la date de la publication du présent décret, du cumul des montées et des descentes ou du double des montées de voyageurs ;

« 3° Ligne routière urbaine structurante : en dehors de l'Ile-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports ;

« 4° Pôle d'échanges : un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points ;

« 5° Pôle générateur de déplacements : un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public

classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

« 6° Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

« 7° Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1 ;

« 8° Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11.

« Art. D. 1112-9.-L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1.

« Cette liste est approuvée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport et, pour l'Etat, fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

« L'autorité organisatrice de transport ou l'Etat peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« Art. D. 1112-10.-I.-Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;

« 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 3° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II.-Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

«-pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;

«-pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la

principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.

« Art. D. 1112-11.-I.-Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 2° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 3° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II.-Lorsque l'application des conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.

« Art. D. 1112-12.-I.-Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France, un point d'arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1, s'il n'appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 et s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

« 1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Ile-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Ile-de-France ;

« 2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires ainsi identifiés s'effectue sans préjudice de l'application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l'annexe de la décision 2008/164/ CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

« II.-Lorsque l'application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif.

« Art. D. 1112-13.-Pour les transports publics guidés, tous les points d'arrêt et gares qui n'appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l'article L. 1112-1, à l'exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France.

« Art. D. 1112-14.-L'autorité organisatrice de transport compétente ou l'Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

« Art. D. 1112-15.-La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

Article 3

Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article 4

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

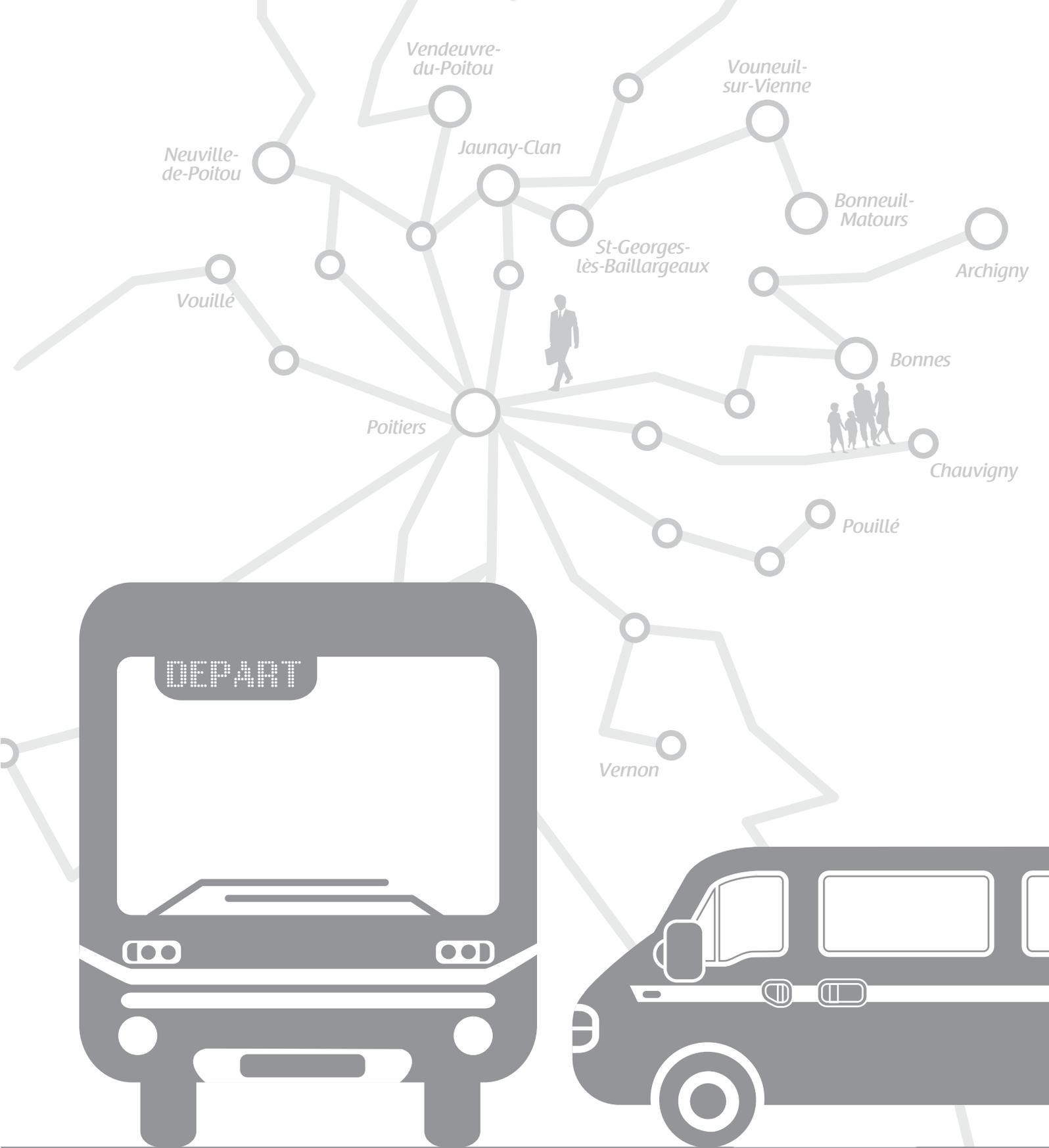
Fait le 4 novembre 2014.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
Ségolène Royal

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain Vidalies



ANNEXE 6

Transport des scolaires
La sécurité aux points d'arrêt
Note sur les règles de visibilité

CETE

Normandie
Centre

centre
d'Etudes
Techniques
de l'Équipement

division
Exploitation,
Sécurité, Gestion
des Infrastructures

les rapports

Transport des scolaires La sécurité aux aires d'arrêt

Note sur les règles de visibilité

Décembre 2006



VISIBILITÉ : LES FONCTIONS

La visibilité doit être suffisante pour permettre :

- à un piéton de traverser la chaussée,
- à un usager d'éviter un car arrêté sur la voie ou sortant d'un arrêt.

Également, un car à l'arrêt à proximité d'une intersection ne doit pas constituer un obstacle visuel lorsque l'arrêt est fréquent et/ou long et que le trafic sur la route secondaire est important.

LA DISTANCE DE VISIBILITÉ POUR UN PIÉTON TRAVERSANT LA CHAUSSÉE

EN MILIEU URBAIN

Le guide « Carrefours urbains », CERTU, janvier 1999, donne une distance de 25 à 30m (cf page 119). Cette valeur semble faible.

Le groupe pourrait proposer une distance égale à la distance d'arrêt d'un véhicule : distance parcourue pendant le temps de réaction de 2s + distance de freinage. Cette méthode est utilisée dans le guide « Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Savoir-faire et Techniques », CETUR, 1990 (cf page 241).

Vitesse en km/h	20	30	40	50	60	70
Distance d'arrêt en m (sur chaussée humide)	15	25	40	50	70	85

Le document « Sécurité des Routes et Rues », SETRA, CETUR, septembre 1992, donne également des distances équivalentes (cf page 129).

EN MILIEU INTERURBAIN

La visibilité doit être suffisante pour permettre à un enfant de regarder à gauche et à droite, puis de traverser la chaussée. On fait l'hypothèse d'un temps d'observation de 2s et d'une vitesse de traversée de 1m/s.

La distance de visibilité pour une chaussée de 6m de large peut être estimée à :

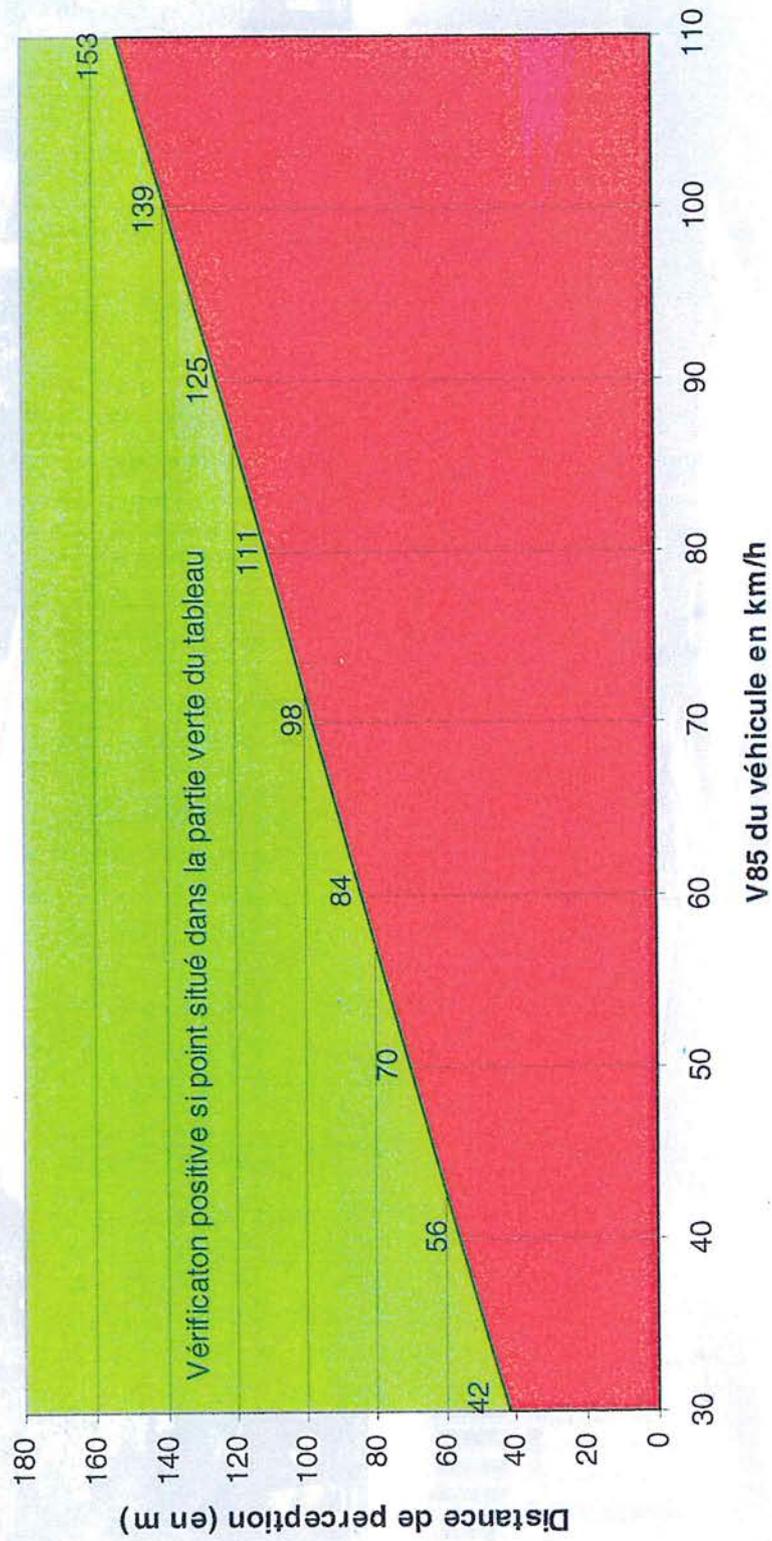
$$D = V_{85} \times 2 + V_{85} \times 6 \quad (\text{avec } D \text{ en m et } V_{85} \text{ en m/s}).$$

V_{85} = vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers.

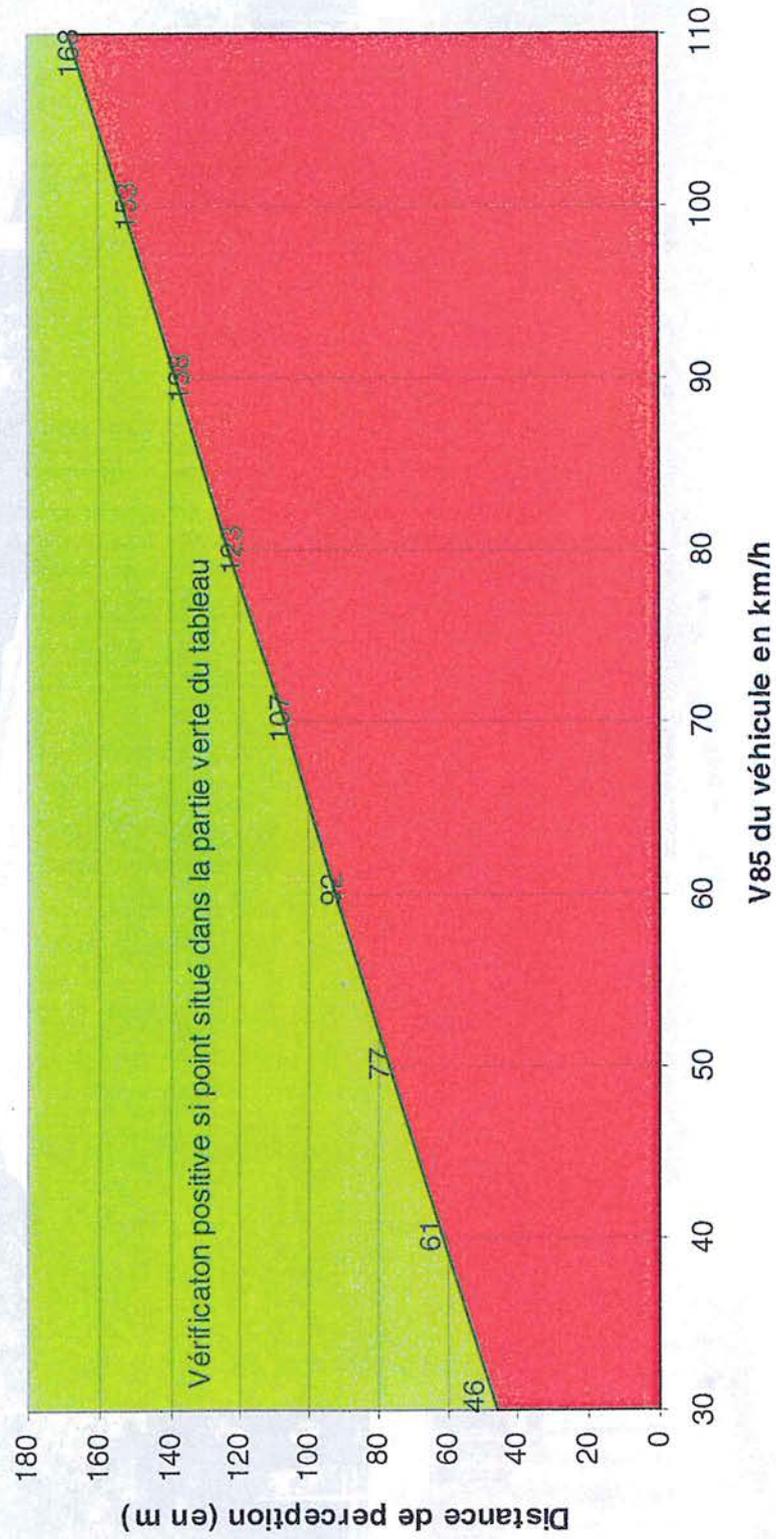
On peut fixer une valeur minimum en diminuant les temps de 2s pour tenir compte d'un changement de comportement du piéton ou de l'utilisateur (hypothèse à vérifier).

Des abaques donnant la distance de visibilité en fonction de la vitesse et de la largeur de chaussée sont utilisés par le Conseil Général de l'Orne.

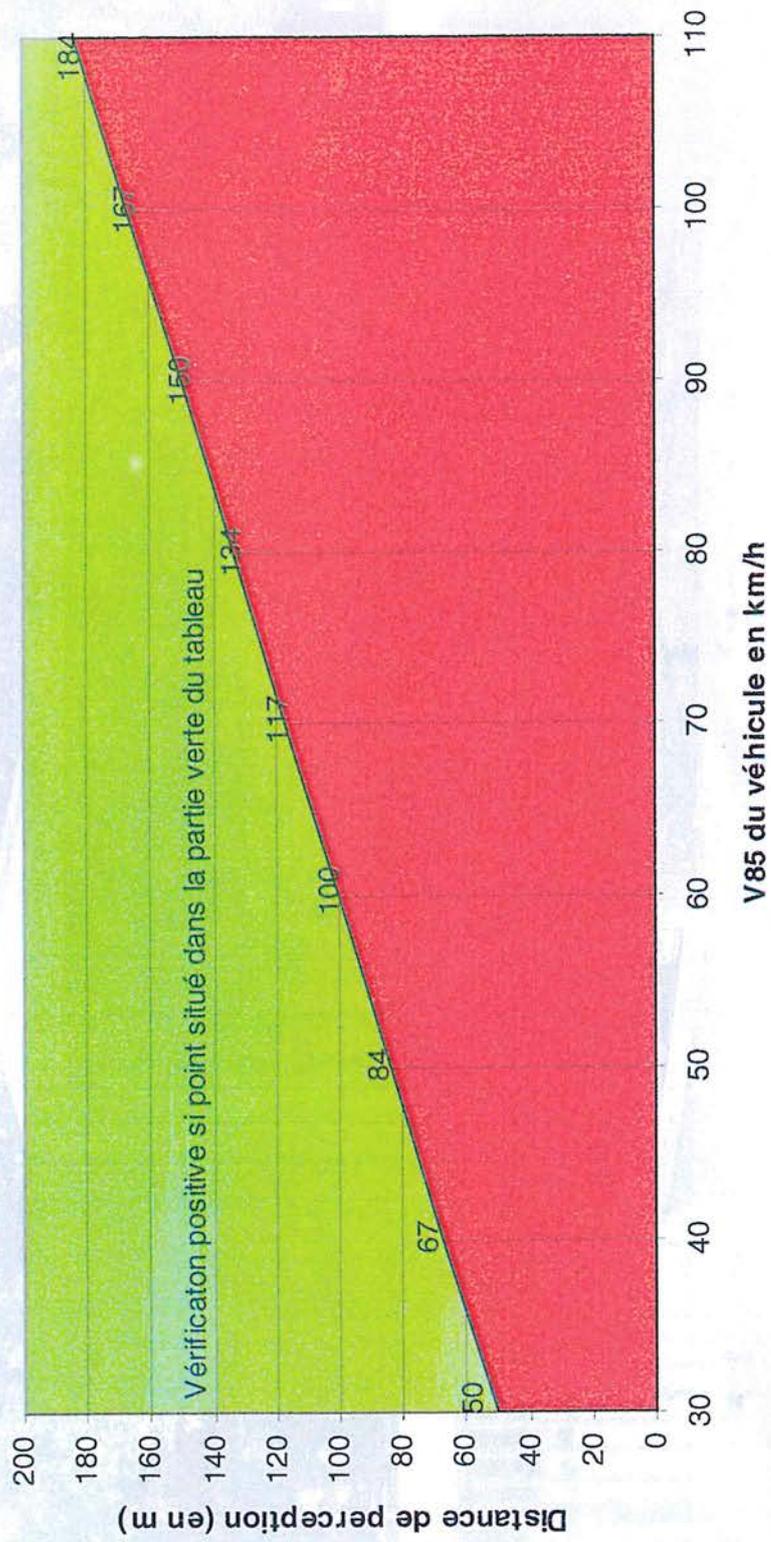
Chaussée de 3.00 m de largeur Temps de traversée estimé à 5 secondes (3 + 2)



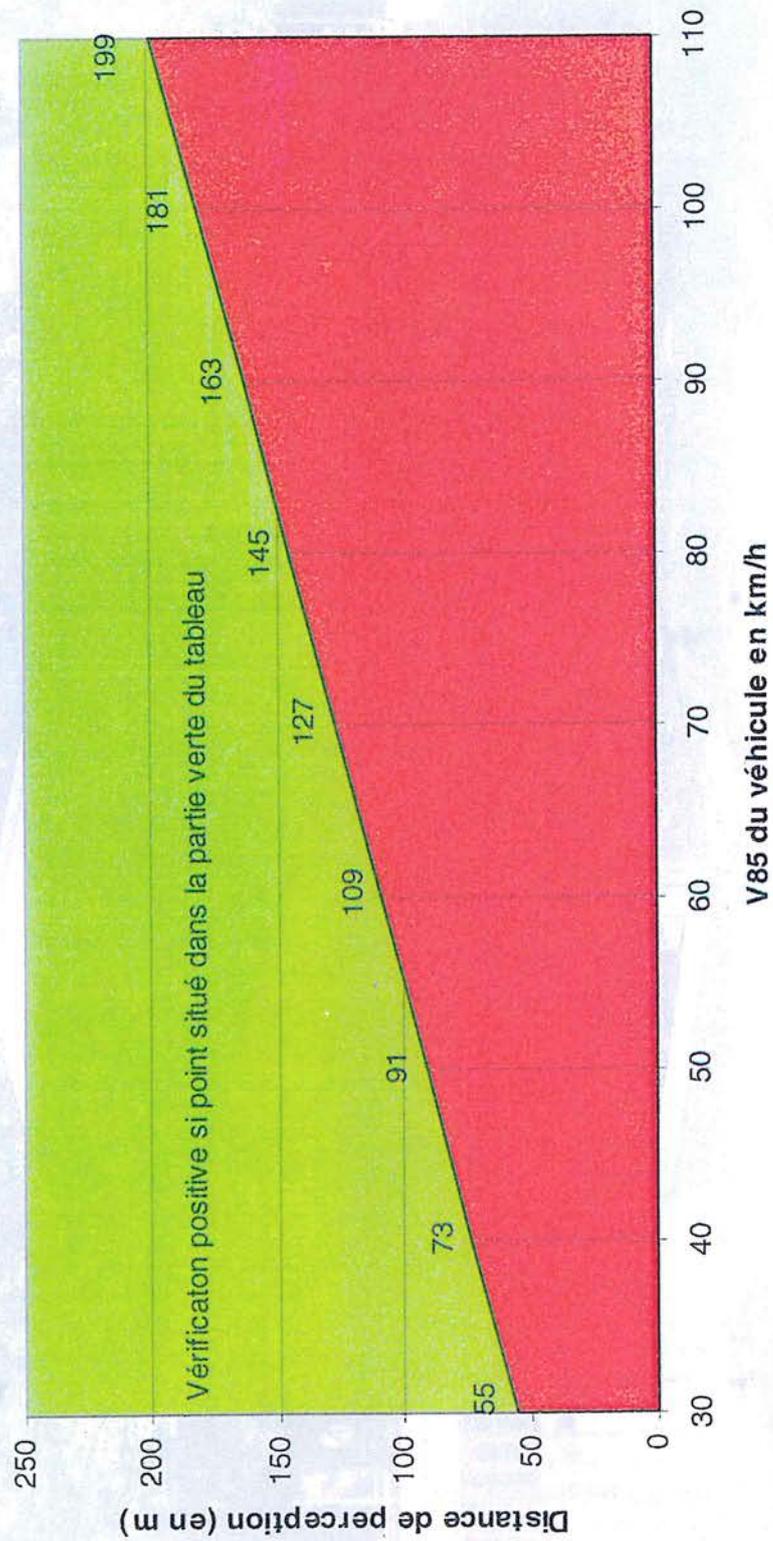
Chaussée de 3.50 m de largeur Temps de traversée estimé à 5.5 secondes (3.5 + 2)



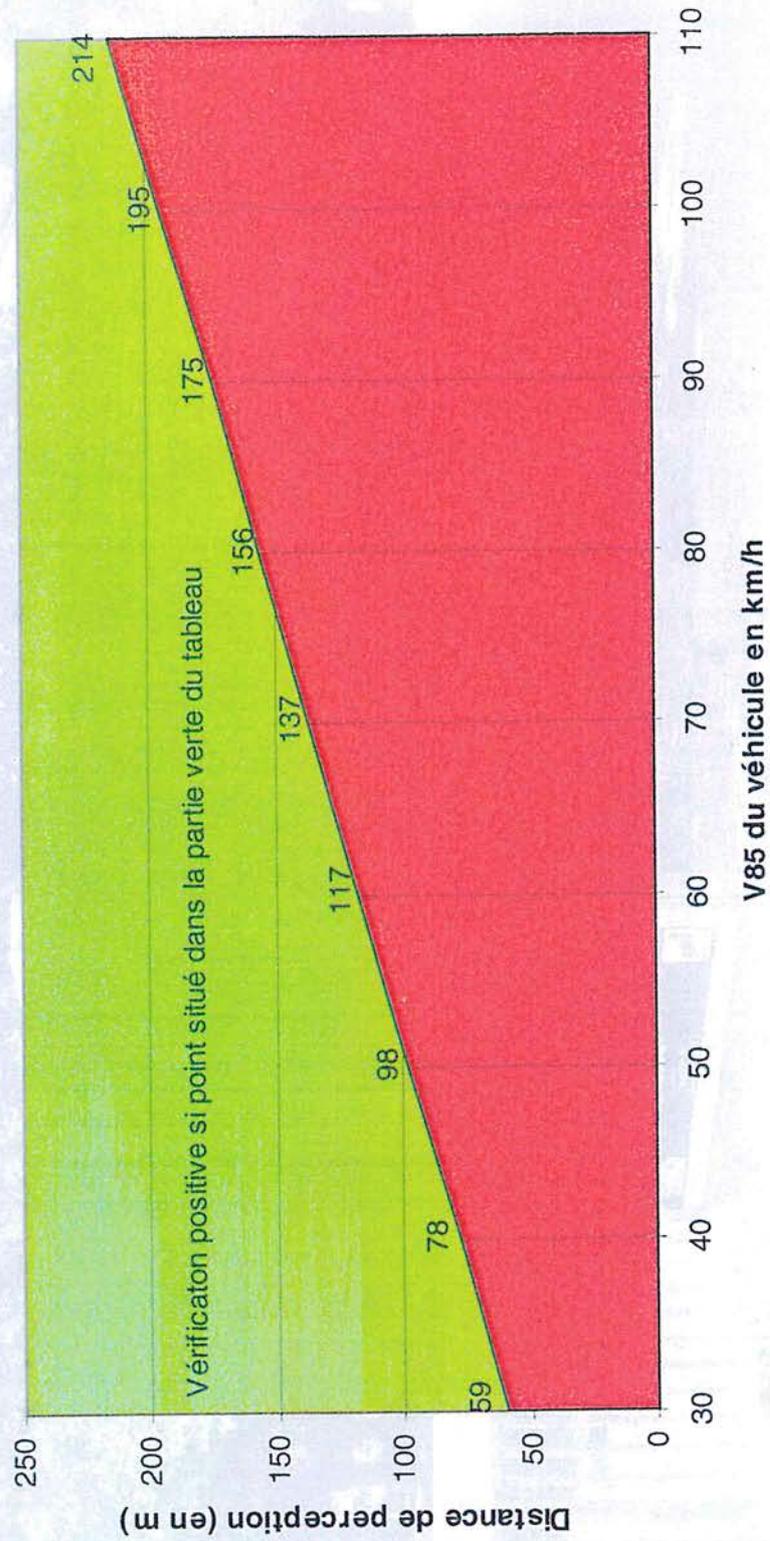
Chaussée de 4 m de largeur Temps de traversée estimé à 6 secondes (4 + 2)



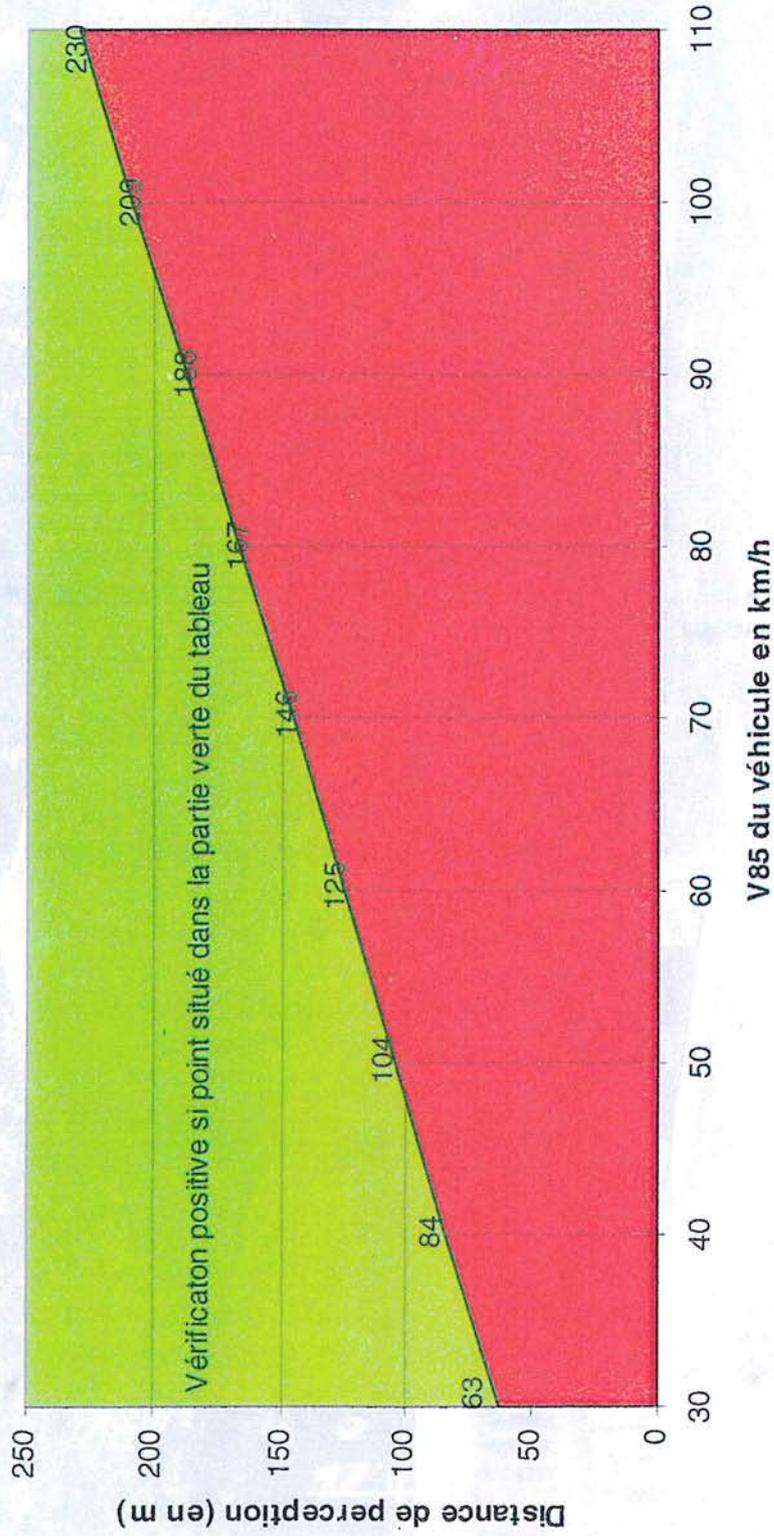
Chaussée de 4.5 m de largeur Temps de traversée estimé à 6.5 secondes (4.5 + 2)



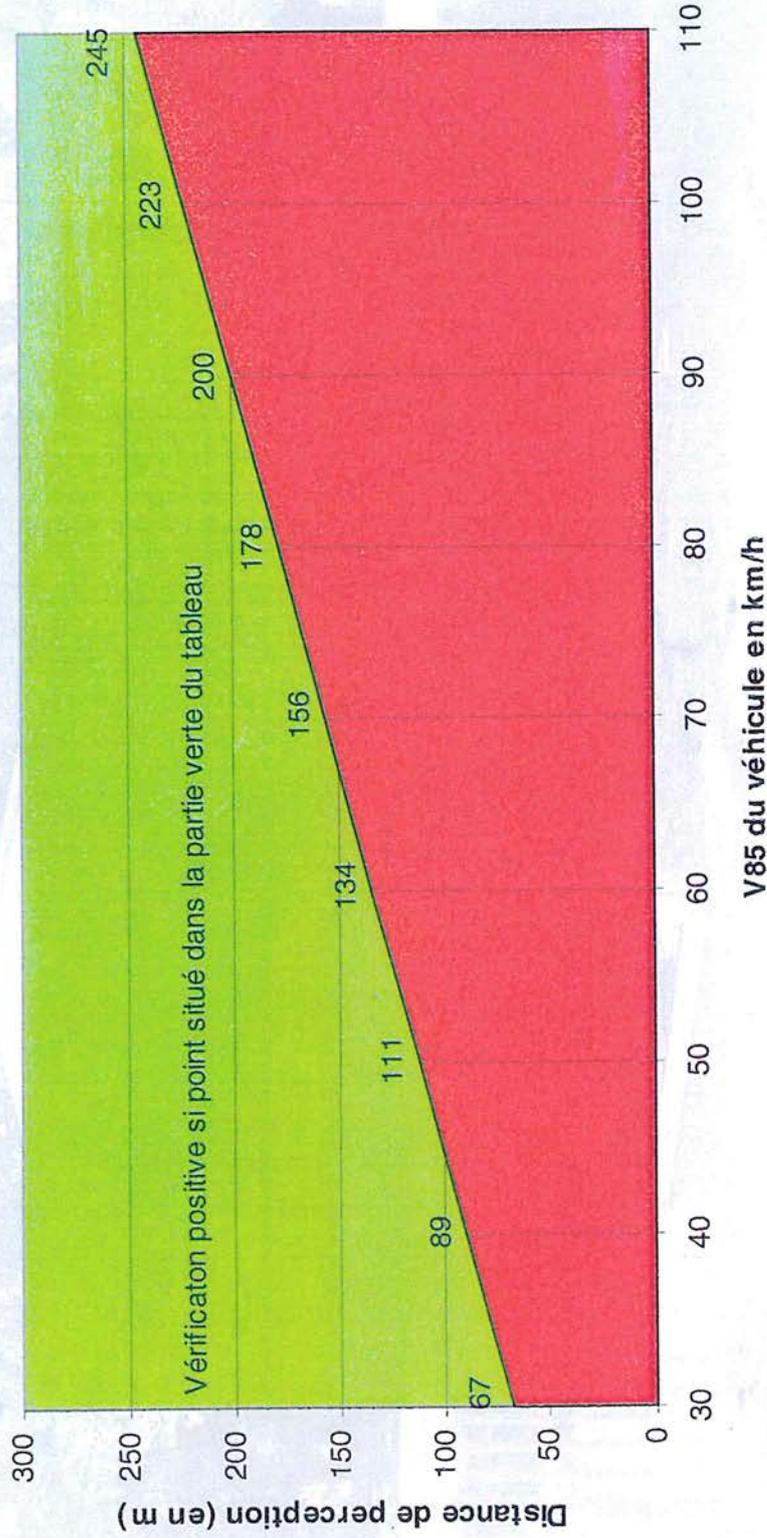
Chaussée de 5.00 m de largeur Temps de traversée estimé à 7 secondes (5 + 2)



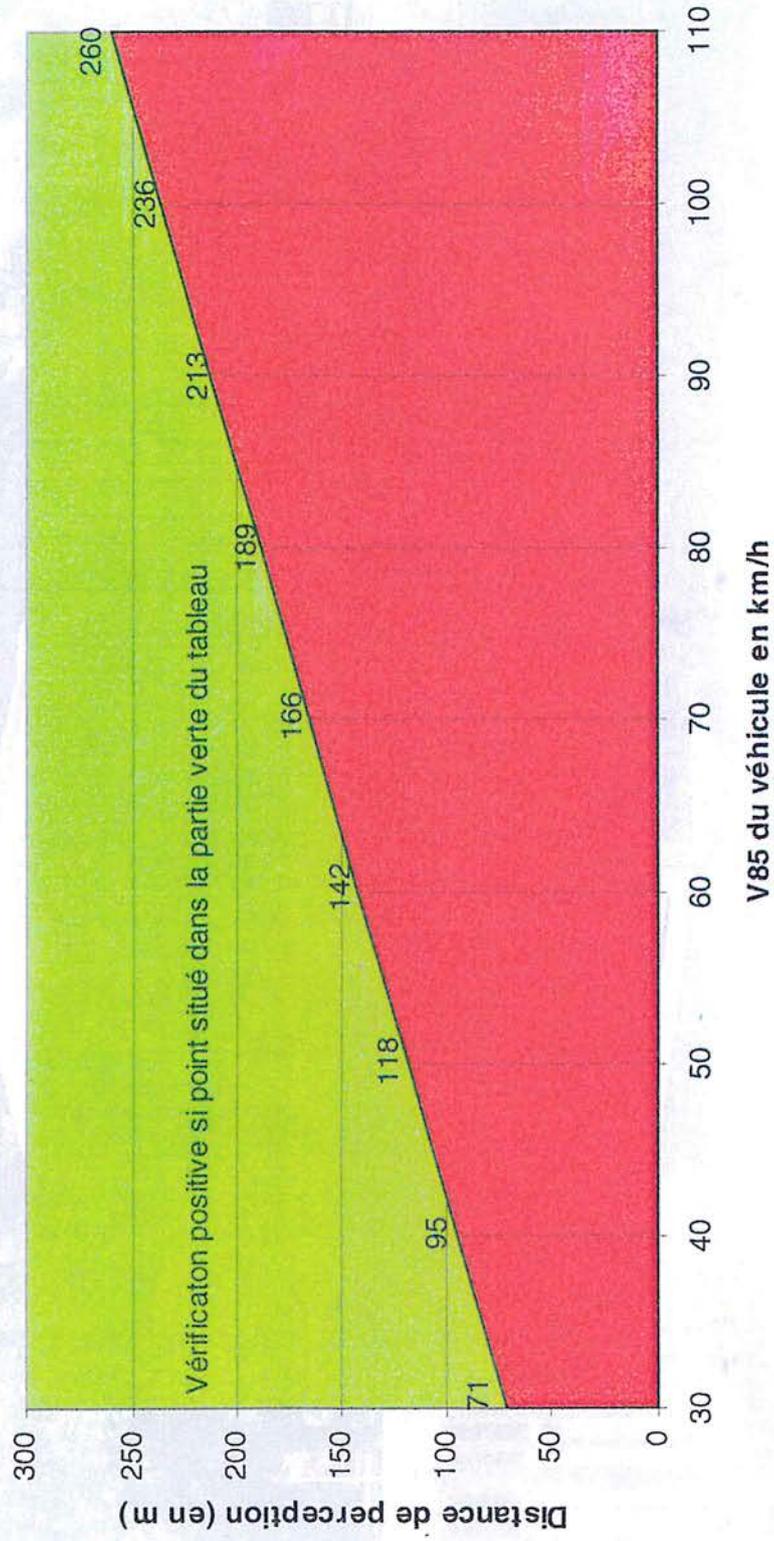
Chaussée de 5.5 m de largeur Temps de traversée estimé à 7.5 secondes (5.5 + 2)



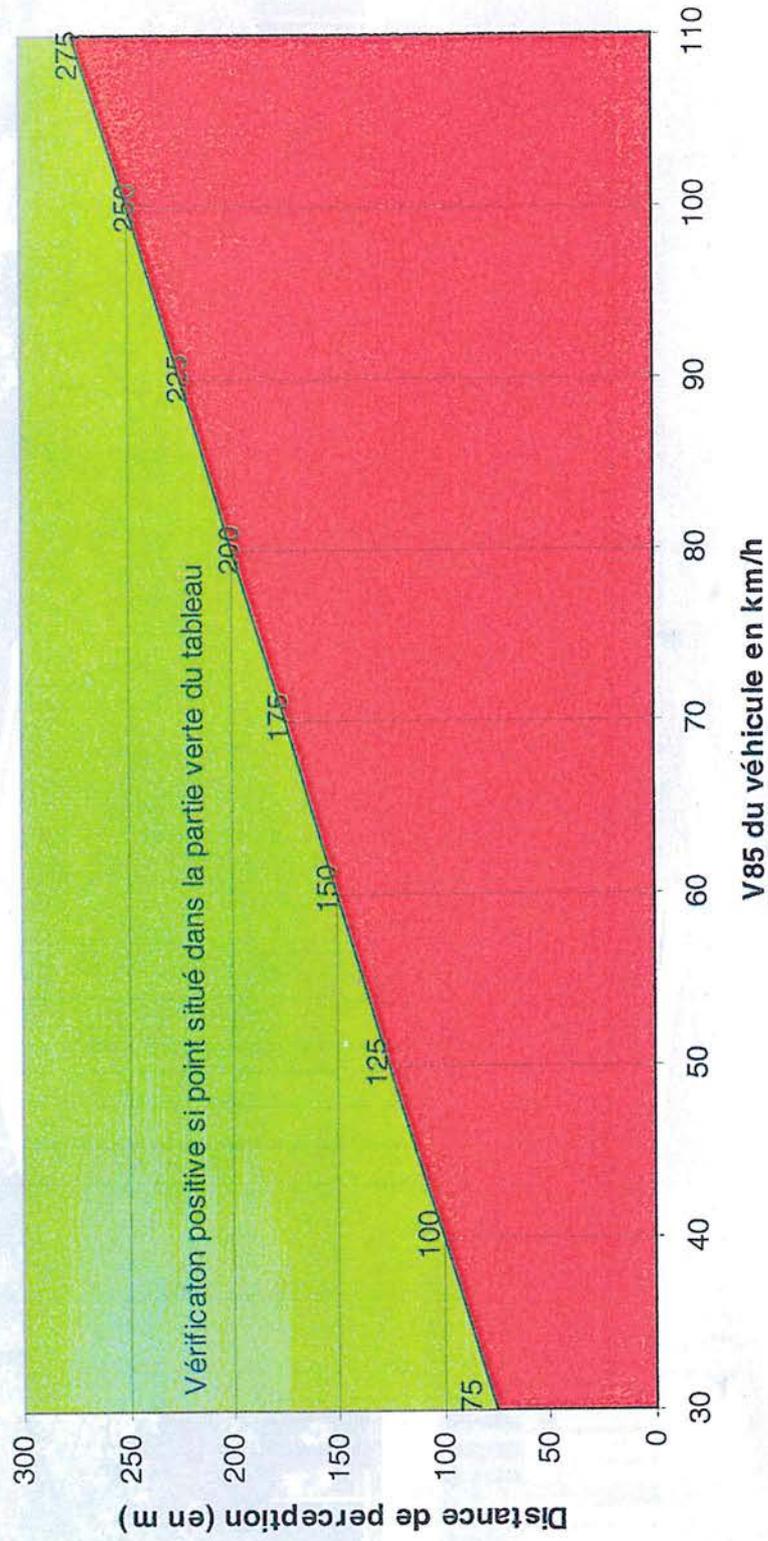
Chaussée de 6 m de largeur Temps de traversée estimé à 8 secondes (6 + 2)



Chaussée de 6.50 m de largeur Temps de traversée estimé à 8.5 secondes (6.5 + 2)



Chaussée de 7.00 m de largeur Temps de traversée estimé à 9 secondes (7 + 2)



LA VISIBILITÉ SUR UN CAR À L'ARRÊT SUR LA CHAUSSÉE OU REDÉMARRANT D'UN ARRÊT HORS CHAUSSÉE

Se baser sur la distance d'arrêt donnée dans le guide Aménagement des Routes Principales, SETRA, août 1994 (page 77) :

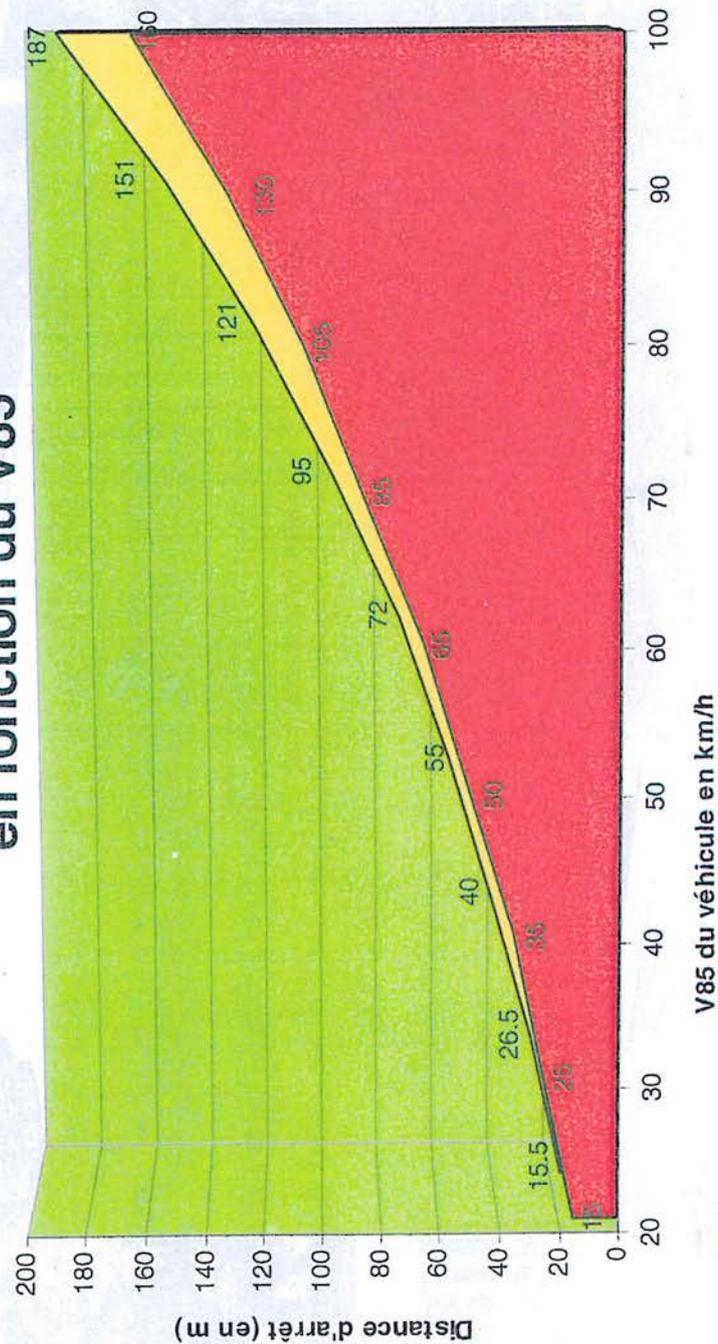
V₈₅ (km/h)	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Distance d'arrêt (m) (sur chaussée humide et en alignement droit)	15	25	35	50	65	85	105	130	160

Rappelons que ces distances sont relatives à un freinage d'urgence sur chaussée humide, avec un temps de réaction de 2s.

En milieu interurbain, elles sont plus faibles que celles relatives à la traversée des piétons. Cette règle sera donc moins contraignante que la précédente.

Distance d'arrêt sur chaussée mouillée en fonction du V85

- En alignement
- En courbe



DISTANCE À L'INTERSECTION D'UN ARRÊT DE CAR EN RASE CAMPAGNE

Un car arrêté à proximité d'une intersection crée des masques à la visibilité des usagers en attente au stop ou au cédez-le-passage. Ces masques doivent être pris en compte dès lors que la fréquence des arrêts, leur durée et le trafic sur la route secondaire dépassent un certain seuil. Les différents seuils seront à fixer par le groupe et ne devront pas être trop faibles.

En effet, plus les seuils seront faibles, plus on augmentera le nombre d'arrêts à éloigner d'une intersection et plus on augmentera la fréquence des cheminements piétons en bord de chaussée pour accéder aux arrêts.

Pour calculer la distance entre l'arrêt de car et l'intersection, on prendra les règles figurant dans ARP (page 77) :

« L'utilisateur de la route non prioritaire ou de l'accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de traversée, avant qu'un véhicule prioritaire initialement masqué ne survienne. Il est nécessaire pour cela qu'il voit à une distance correspondant à 8 secondes (de préférence, sinon 6s constitue un minimum impératif) à la vitesse V_{85} pratiquée sur la route principale. Soit $8 \times V_{85}$, ou à défaut $6 \times V_{85}$, la vitesse V_{85} étant exprimée en m/s.

...

Point d'observation : hauteur 1m, situé sur la route secondaire en retrait de 4m par rapport au bord de la chaussée principale.

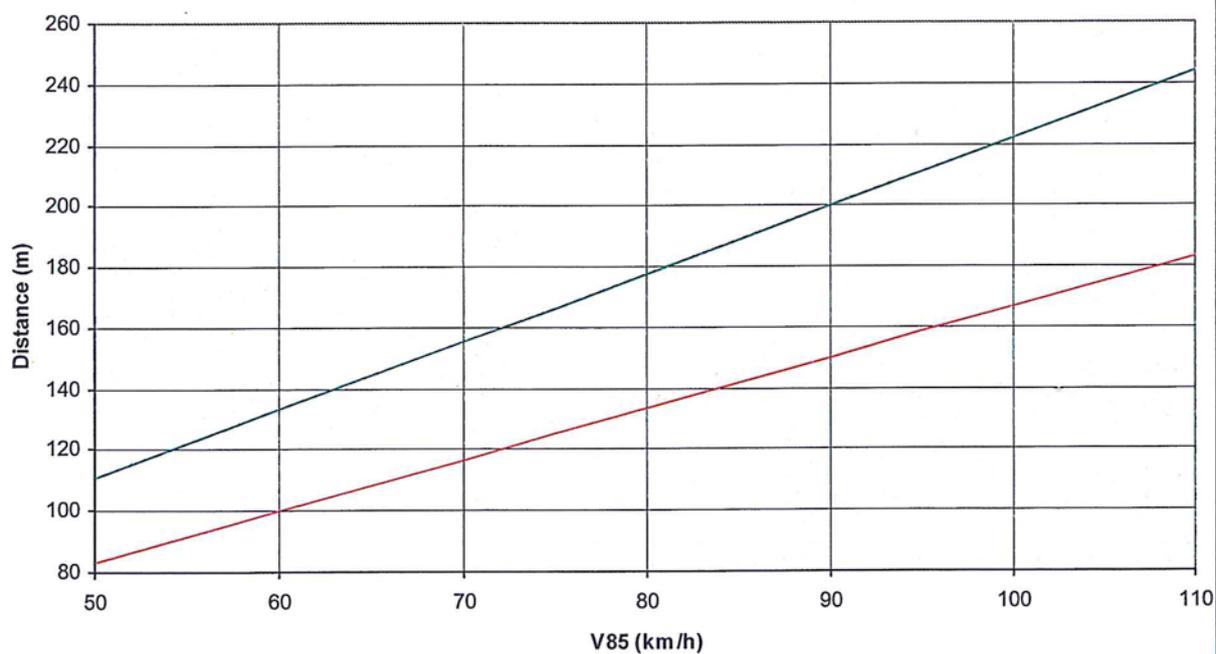
Point observé : hauteur 1m, situé sur la route principale sur l'axe de la voie concernée (voie de gauche par rapport au sens de circulation si la route principale est bidirectionnelle avec autorisation de dépasser. »

Dans le guide « Aménagement des Carrefours Interurbains sur les routes principales - Carrefours plans », SETRA, décembre 1998, il est précisé à l'annexe 5 que le point d'observation doit être en retrait de 4m par rapport à la ligne de stop ou en retrait de 15m de la ligne du cédez-le-passage.

NB : Ces règles sont à appliquer au dessus d'un temps de présence des cars et d'un niveau de trafic sur la sécante significatifs.

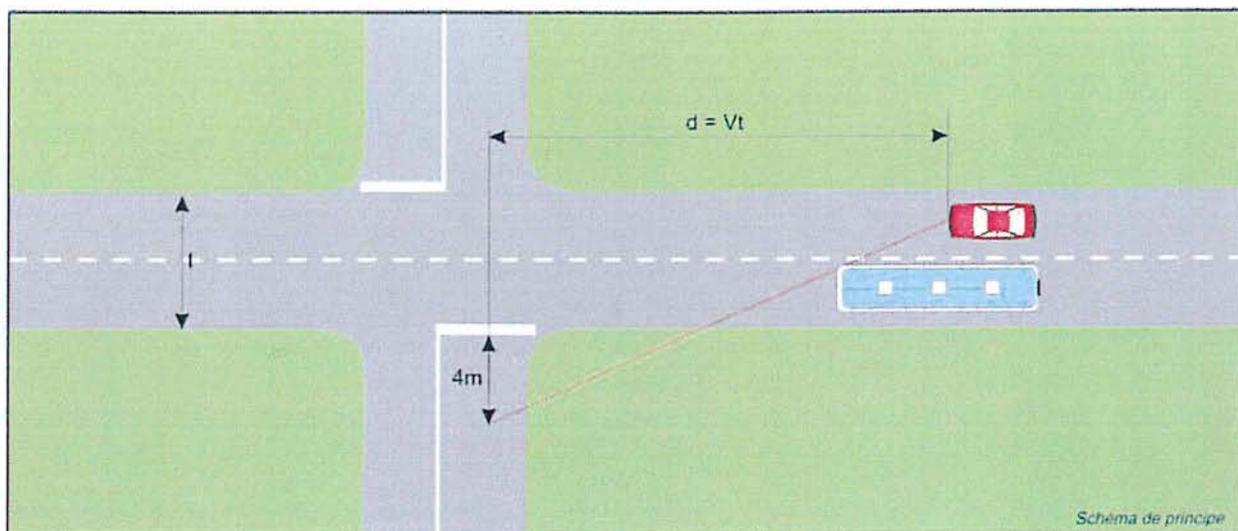
Le cas des 3 voies n'a pas été traité, car la traversée de ce type de route nous semble dangereuse en raison de la largeur et des vitesses pratiquées.

Distance entre l'intersection et le point d'arrêt pleine voie,
sur une route à 2 voies



— distance minimum — distance conseillée

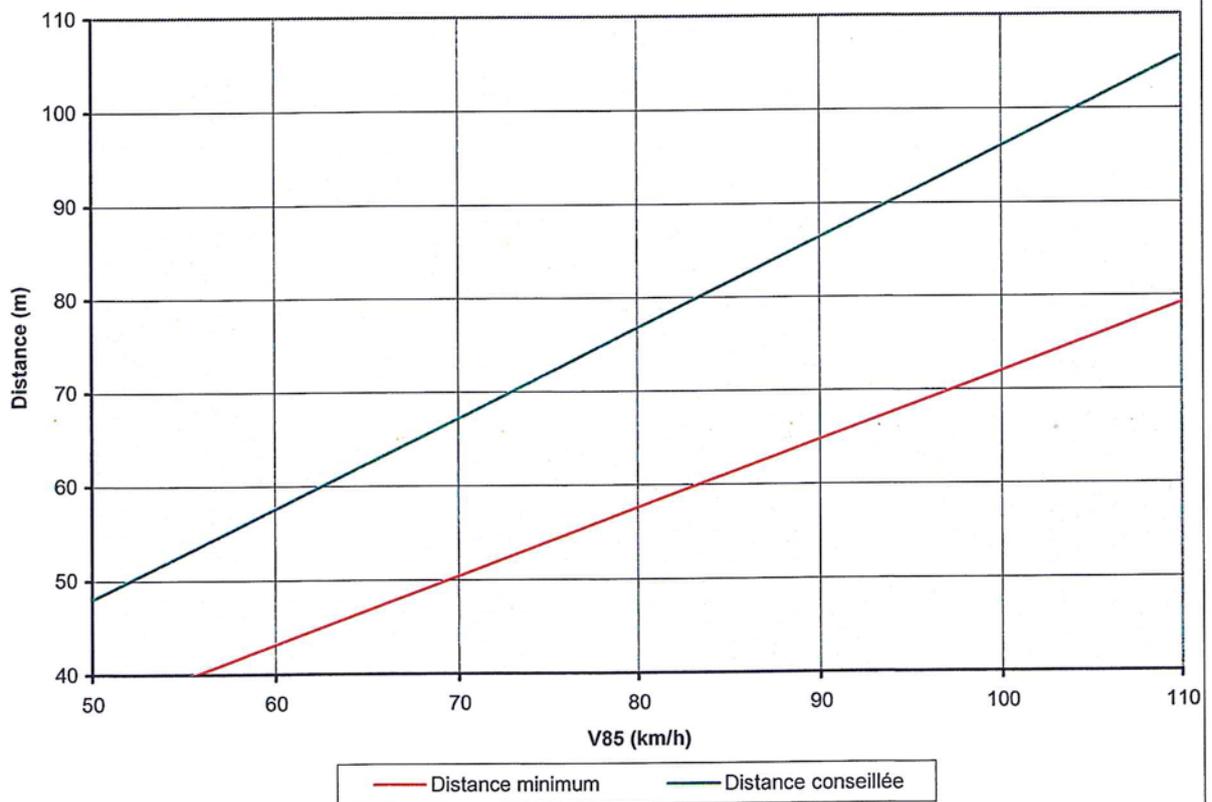
ARRÊT PLEINE VOIE



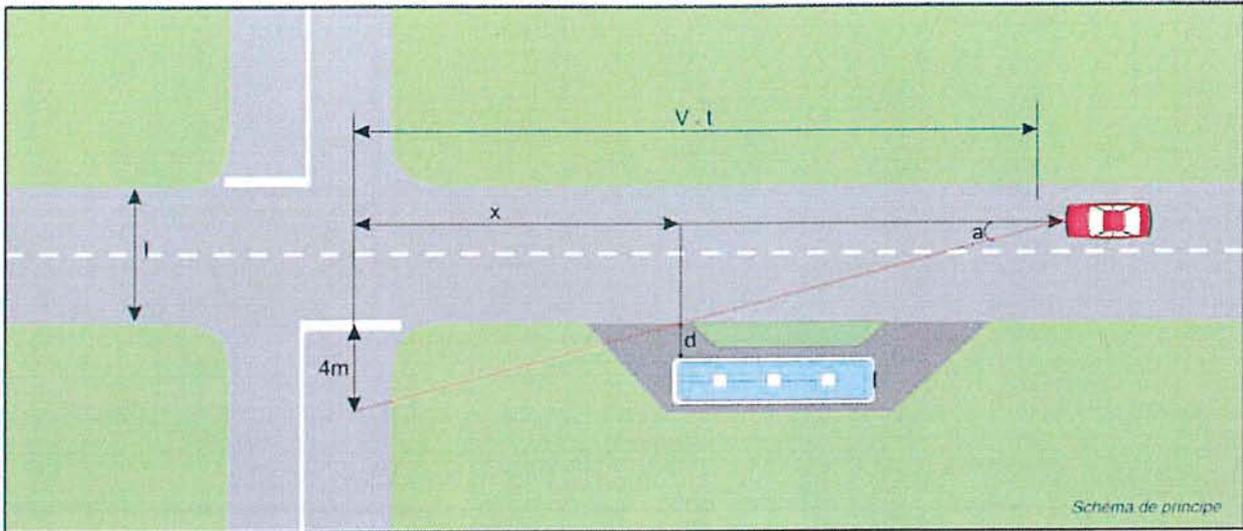
La distance à prévoir entre le point d'arrêt et l'intersection correspond à la distance de visibilité nécessaire à l'utilisateur de la sécante pour s'engager. Elle est calculée en multipliant la vitesse V_{85} des usagers de la route prioritaire par le temps de traversée (6s minimum et 8s conseillé).

Le graphique ci-contre donne les distances à prévoir en fonction des vitesses.

Distance entre l'intersection et le point d'arrêt en encoche,
sur une route de 7m à 2 voies, avec $d = 0$



ARRÊT EN ENCOCHE



Calcul de la distance à prévoir entre l'intersection et le point d'arrêt, selon la position du car par rapport au bord de chaussée :

$$\operatorname{tga} = \frac{\frac{3}{4}l+4}{Vt} = \frac{\frac{3}{4}l+d}{Vt-x} \quad \Rightarrow \quad x = \frac{16Vt-4Vtd}{3l+16}$$

avec :

- o l : largeur de chaussée en mètres
- o V : vitesse en mètres par secondes
- o t : 6 ou 8 secondes (temps recommandé et temps minimum nécessaire à l'usager de la sécante)
- o d : distance entre le point d'arrêt et le bord de chaussée en mètres
- o x : distance entre l'intersection et le point d'arrêt en mètres

Le graphique ci-dessous donne les distances à prévoir en fonction des vitesses.

Si le dépassement est autorisé sur la route prioritaire, il faut prendre comme référence la visibilité sur la voie de gauche et non plus sur la voie de droite, ce qui revient à utiliser les règles définies pour un point d'arrêt pleine voie.

ANNEXE

- Tableaux donnant la distance entre une intersection et un point d'arrêt, en fonction du type de point d'arrêt, de la vitesse sur la route prioritaire et de la largeur de chaussée.

Point d'arrêt en encoche sur une chaussée de 6m								
Vitesse (km/h)	sans retrait		en retrait de 1m		en retrait de 2m		en retrait de 3m	
	distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)	
	minimum	conseillé	minimum	conseillé	minimum	conseillé	minimum	conseillé
50	39	52	29	39	20	26	10	13
55	43	58	32	43	22	29	11	14
60	47	63	35	47	24	31	12	16
65	51	68	38	51	25	34	13	17
70	55	73	41	55	27	37	14	18
75	59	78	44	59	29	39	15	20
80	63	84	47	63	31	42	16	21
85	67	89	50	67	33	44	17	22
90	71	94	53	71	35	47	18	24
95	75	99	56	75	37	50	19	25
100	78	105	59	78	39	52	20	26
105	82	110	62	82	41	55	21	27
110	86	115	65	86	43	58	22	29

Point d'arrêt en encoche sur une chaussée de 7m								
Vitesse (km/h)	sans retrait		en retrait de 1m		en retrait de 2m		en retrait de 3m	
	distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)		distance à l'intersection (m)	
	minimum	conseillé	minimum	conseillé	minimum	conseillé	minimum	conseillé
50	36	48	27	36	18	24	9	12
55	40	53	30	40	20	26	10	13
60	43	58	32	43	22	29	11	14
65	47	62	35	47	23	31	12	16
70	50	67	38	50	25	34	13	17
75	54	72	41	54	27	36	14	18
80	58	77	43	58	29	38	14	19
85	61	82	46	61	31	41	15	20
90	65	86	49	65	32	43	16	22
95	68	91	51	68	34	46	17	23
100	72	96	54	72	36	48	18	24
105	76	101	57	76	38	50	19	25
110	79	106	59	79	40	53	20	26

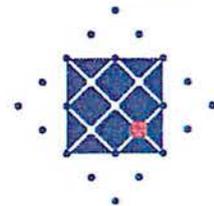
Point d'arrêt pleine voie		
Vitesse (km/h)	distance à l'intersection (m)	
	minimum	conseillé
50	83	111
55	92	122
60	100	133
65	108	144
70	117	156
75	125	167
80	133	178
85	142	189
90	150	200
95	158	211
100	167	222
105	175	233
110	183	244

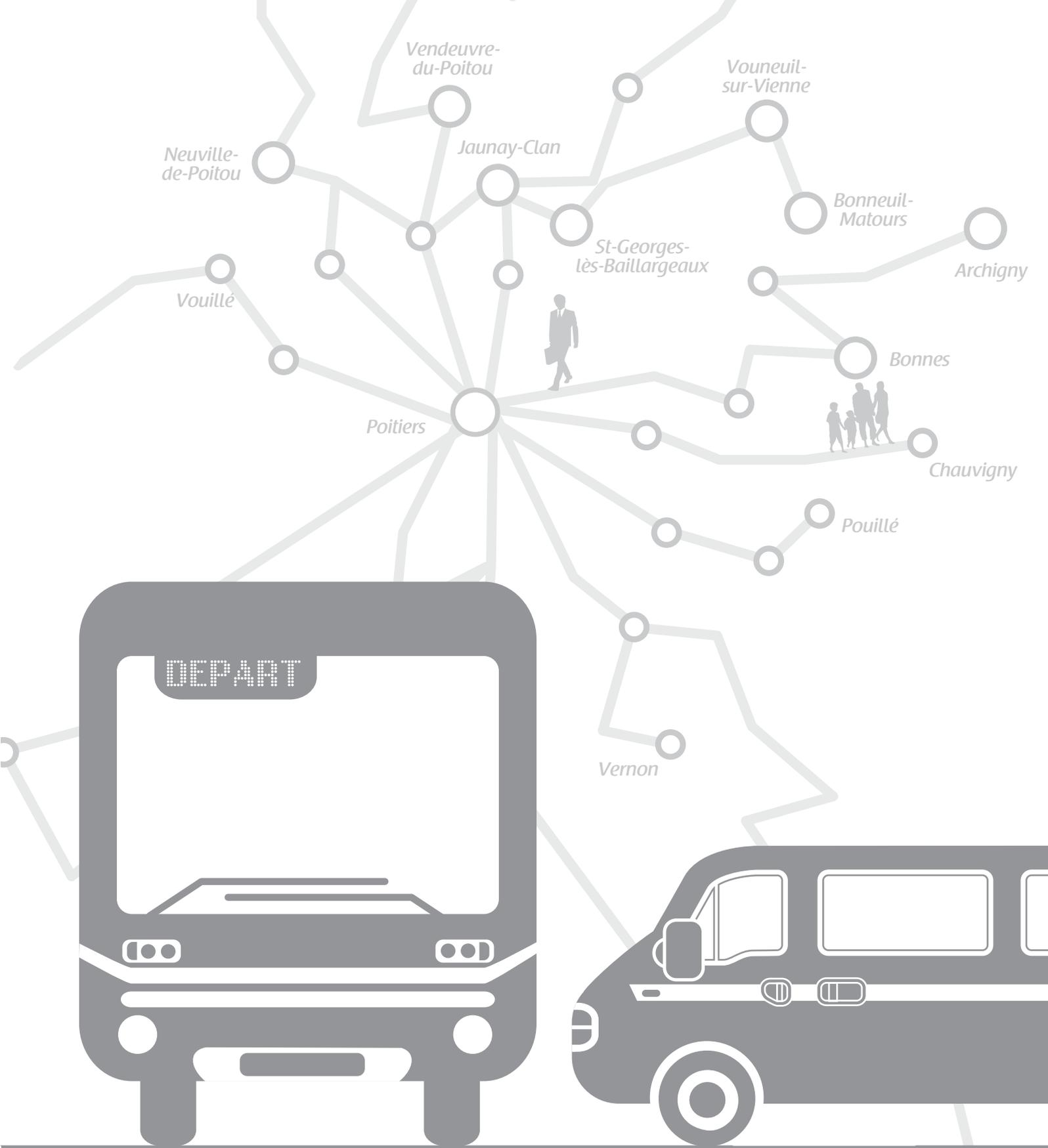
Division
Exploitation,
Sécurité, Gestion
des Infrastructures

CETE
Normandie
Centre

10, chemin
de la Poudrière
BP 245
76121 Le Grand-Quevilly
cedex
téléphone :
02 35 68 81 24
télécopie :
02 35 68 81 23
mél : [desgi.cete-nc](mailto:desgi.cete-nc@equipement.gouv.fr)
[@equipement.gouv.fr](mailto:desgi.cete-nc@equipement.gouv.fr)

Réseau
Scientifique
et Technique
de l'Équipement





ANNEXE 7

Bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes sur la voirie.

Certu

CETE

Les rapports d'étude

Bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes sur voirie

*Pratiques et expériences en
France et à l'étranger*



Resources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

www.certu.fr

Bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes sur voirie

Pratiques et expériences en France et à l'étranger

Janvier 2010



centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Certu

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

Maryvonne Dejeammes Tél. 04.72.74.58.67

Patrice Hallet Tél. 04.72.74.59.57

VOI.certu@developpement-durable.gouv.fr

Délégation ministérielle à l'accessibilité du MEEDDM

Éric Alexandre

Ont réalisé l'une des études et contribué à la rédaction :

Émilie Vignon, Catia Rennesson

Sophie Desprez

CETE de Lyon

DVT – Pôle accessibilité

Organisme commanditaire :			
Titre : Bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes sur voirie			
Sous-titre : Pratiques et expériences en France et à l'étranger		Date d'achèvement : janvier 2010	Langue : Français
Organisme auteur : Certu + CETE Lyon		Rédacteurs ou coordonnateurs : Sophie Desprez, Wilhemine Lecointre et Sandira Sanieel - CETE Lyon, Patrice Hallet - Certu	Relecteur assurance qualité : Maryvonne Dejeammes
<p>Résumé</p> <p>Lorsque le trottoir est très large ou sur une vaste place, les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM) ont besoin de repères et d'information de localisation pour cheminer seules et trouver leurs destinations. S'il n'existe pas de surface qui constitue un guide naturel, des bandes de guidage tactiles peuvent être implantées au sol.</p> <p>Le Centre d'études technique de l'Équipement (CETE) de Lyon a réalisé une étude pour la Délégation ministérielle à l'accessibilité du MEEDDM faisant un état de l'art sur les bandes de guidage implantées dans les bâtiments et sur la voirie, à partir de la littérature et suite à des entretiens menés auprès d'associations d'usagers et de services techniques de collectivités. Des différences entre les surfaces ont été observées selon leurs destinations.</p> <p>Le présent document présente uniquement les résultats de cette étude pour la voirie et les espaces publics. Ils sont complétés par les enseignements tirés d'une expérimentation effectuée à l'initiative du Certu.</p> <p>L'implantation généralisée de bandes de guidage sur les trottoirs et les espaces publics n'est pas souhaitée par les associations de personnes aveugles et malvoyantes. Ces bandes peuvent constituer un complément indispensable à l'aide à l'orientation et à la localisation en complément de messages sonores.</p>			
Observations :			
A mettre sur le portail de l'environnement : oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			
Autres			
Thème général et thème : Voirie, espace public, Ville accessible à tous			
Ouvrages sur le même thème :			
Mots clés : accessibilité, personnes à mobilité réduite, voirie, espace public		Diffusion : téléchargement	Web : oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
Nombre de pages : 26	Tirage :	Confidentialité : non	Bibliographie : Oui

Sommaire

1. Bandes de guidage recensées	5
1.1 Bande de guidage 3 nervures	6
1.2 Bande de guidage rugueuse en enrobé avec granulats	7
1.3 Bande de guidage rugueuse en revêtement pelliculaire	8
1.4 Bande de guidage à cannelures	9
1.5 Alternative aux bandes de guidage	10
2. Les applications et implantations des bandes de guidage	11
2.1 Guidage sur un itinéraire	11
2.2 Changement de direction	12
2.3 Localisation de points remarquables	14
2.4 Signalement des passages piétons	15
2.5 Guidage sur des espaces vastes	16
2.5 Guidage sur des espaces vastes	17
3. Bandes de guidage testées sur trottoir	18
3.1 Profils testés	18
3.2 Conclusion des tests	20
4. Principaux enseignements	22

Introduction

Lorsque le trottoir est très large ou sur une vaste place, les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM) ont besoin de repères et d'information de localisation pour cheminer seules et trouver leurs destinations. S'il n'existe pas de surface qui constitue un guide naturel, des bandes de guidage tactiles peuvent être implantées au sol.

Le Centre d'études technique de l'Équipement (CETE) de Lyon a réalisé une étude pour la délégation ministérielle à l'accessibilité du MEEDDM faisant un état de l'art sur les bandes de guidage implantées dans les bâtiments et sur la voirie, à partir de la littérature et suite à des entretiens menés auprès d'associations d'usagers et de services techniques de collectivités.

Des différences entre les surfaces ont été observées selon leurs destinations. Le présent document présente uniquement les résultats de cette étude pour la voirie et les espaces publics. Ils sont complétés par les enseignements tirés d'une expérimentation effectuée à l'initiative du Certu.

1. Bandes de guidage recensées

A - Remarques préalables

Peu de dispositifs de guidage au sol sont implantés en France.

- Les dispositifs de guidage se rencontrent principalement dans les grandes villes.
- La voirie publique est peu équipée ; les bandes de guidage servent essentiellement de guidage vers un point d'arrêt de transport ou vers un ERP.
- Les pratiques des pays étrangers suivants ont été observées, à savoir Royaume-Uni, Belgique, Suisse, Italie, Espagne, Nouvelle-Zélande et Japon.
- Le contraste visuel d'une bande de guidage par rapport au sol est un moyen complémentaire de détection pour les personnes malvoyantes.

B - Terminologie

Nous adoptons les termes :

- Cannelure, « sillon creusé par l'érosion, rainure longitudinale » ;
- Nervure, « moulure, filet saillant » ;

selon les définitions du dictionnaire Larousse.

1.1 Bande de guidage 3 nervures

- Bande synthétique nervurée
- Largeur : 17,5 cm
- Hauteur moyenne: 5 mm
- Divers coloris disponibles
- Coût approximatif: 35 € HT /m hors pose
- Mise en œuvre: colle
- Bonne facilité d'entretien



Maison de la Culture - Grenoble



Aéroports de Paris



Gare, Grenoble



Ville de Nancy

Ce dispositif est plus souvent composé de deux séries de trois nervures, d'ailleurs normalisé en Suisse.

- s'il y a une seule bande, la PAM va chercher à suivre la nervure latérale à la canne (si elle l'utilise) et ne fera plus de balayage pour détecter un éventuel obstacle ;
- s'il y a deux bandes, l'écartement est tel que le balayage de la canne permettra de détecter les bandes d'un côté et de l'autre au cours du déplacement.

1.2 Bande de guidage rugueuse en enrobé avec granulats

- Semelle synthétique recouverte d'un mélange de granulats et d'asphalte
- Hauteur moyenne : 5 mm
- Réalisation par les services techniques de la ville de Grenoble
- Mise en œuvre : colle
- Bonne facilité d'entretien



Gare, Grenoble



Gare, Grenoble

Nota : la largeur de la bande a son importance sur la capacité de détection et de suivi. L'expérience de Villeneuve d'Ascq montre que 20 cm serait un minimum. La remarque faite précédemment quant à la technique de balayage est aussi valable.



Grenoble

1.3 Bande de guidage rugueuse en revêtement pelliculaire

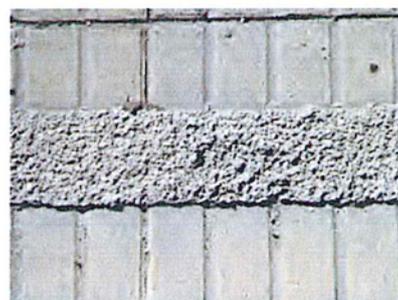
- Mélange de résine méthacrylate et granulats (sans semelle)
- Largeur total dispositif 2 bandes : 39 cm
- Hauteur moyenne: 8 mm
- Nombreux coloris disponibles
- Coût approximatif : 60 € HT/ m2 pose comprise
- Mise en œuvre sur site par superposition de couches de résine et de granulats. Éventuellement utilisation d'un primaire d'accrochage
- Bonne facilité d'entretien



Villeneuve d'Ascq



Quartier Antigone, Montpellier



Quartier Antigone, Montpellier

Nota : la largeur de la bande a son importance sur la capacité de détection et de suivi. L'expérience de Villeneuve d'Ascq montre que 20 cm serait un minimum. La remarque faite précédemment quant à la technique de balayage est aussi valable.

1.4 Bande de guidage à cannelures

- Cannelures gravées dans la masse
- Profondeur moyenne: 5 mm
- Coût variable
- Mise en œuvre pour la maison de la culture de Grenoble : utilisation d'un positif lorsque le béton est coulé
- Bonne facilité d'entretien mais tendance à l'encrassement



Maison de la culture, Grenoble



Maison de la culture, Grenoble



Parvis de La Villette, Paris
Largeur totale : 80 cm

Des bandes podotactiles à cannelures ont été implantées le long de quais de tramways à Strasbourg, Rouen et Montpellier, ainsi que le long du transport sur voie réservée (TVR) de Caen. Elles ne se sont pas avérées efficaces pour plusieurs raisons :

- manque de détectabilité à la canne comme au pied ;
- encrassement qui en limite la profondeur et donc la détectabilité ;
- risque de glissance en cas de stagnation d'eau gelée.

1.5 Alternative aux bandes de guidage

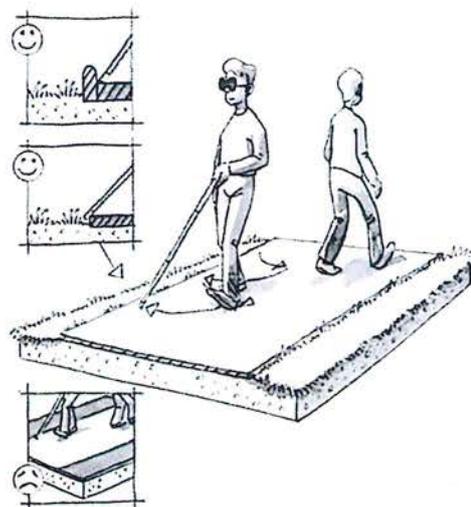
Allée de texture différenciée

Principe :

- Cheminement délimité par des matériaux contrastés
- Cheminement libre de tout obstacle
- Utilisable par tous les usagers

Intérêts :

- Réalisable en intérieur comme en extérieur
- Intérêt esthétique du dispositif
- Facilité d'entretien



Source : Pierre-Antoine Thierry. www.titwane.fr



Place Bellecour, Lyon



Berges du Rhône, Lyon



Matériaux contrastés

2. Les applications et implantations des bandes de guidage

Tout d'abord, il faut rappeler que les bandes de guidage ne sont pas nécessaires partout. Les allées bordées de pelouses ou autres revêtements contrastés constituent les premiers éléments naturels remarquables pour que la PAM conserve la bonne trajectoire sur son cheminement.

En fait, les bandes de guidage recensées peuvent avoir plusieurs applications en rapport avec leur capacité à fournir une direction à suivre, à savoir :

- le guidage sur une trajectoire ;
- la localisation de points remarquables tels que point d'information, point d'arrêt de transport, entrée de bâtiment, passage piéton à l'écart du cheminement, etc.

2.1 Guidage sur un itinéraire

Utile sur des espaces vastes, la grande difficulté pour la PAM est de trouver le point de départ. C'est sans doute pourquoi peu d'exemples ont pu être observés. En revanche, l'accès à un pôle d'échange transports ou à une gare par des portes d'entrée rend plus facile la détection des bandes de guidage, moyennant une réflexion préalable à la pose.



Gare de l'Est, Paris

2.2 Changement de direction

Si la trajectoire n'est pas rectiligne, il faut pouvoir faire un changement de direction. Plusieurs techniques sont déployées, sachant que la PAM devrait pouvoir identifier immédiatement le point de changement et être capable de prendre la nouvelle direction sans hésiter.

Trois politiques observées en matière de changement de direction ou d'intersection de bandes de guidage :



Parvis de la Villette, Paris



Maison de la culture, Grenoble

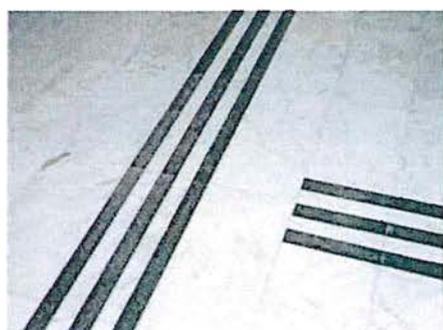
2.2.1 Pas de traitement particulier

Sans doute, la détection d'un tel changement n'est possible et facile que si l'angle est faible de sorte que la PAM retrouve rapidement la nouvelle bande à la canne ou au pied.



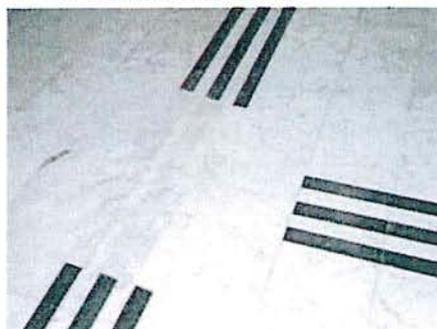
Passage piétons, Nancy

2.2.2 Interruption de la bande de guidage-signalement par une surface vide



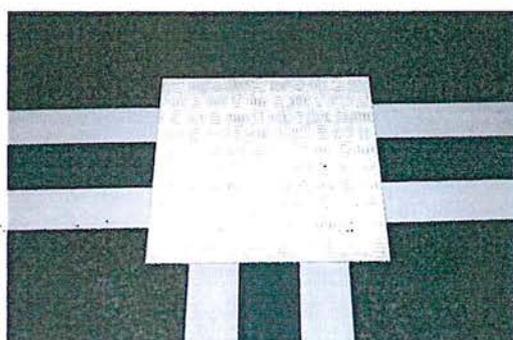
Maison de la culture, Grenoble

PHOTOMONTAGE:



Maison de la culture, Grenoble

2.2.3 Traitement par ajout d'un élément significatif



Médiathèque, Chambéry

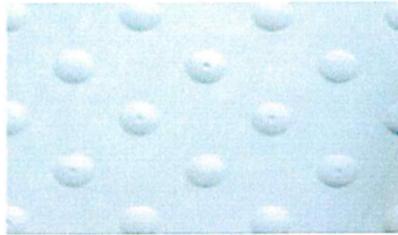


Gare de l'Est, Paris



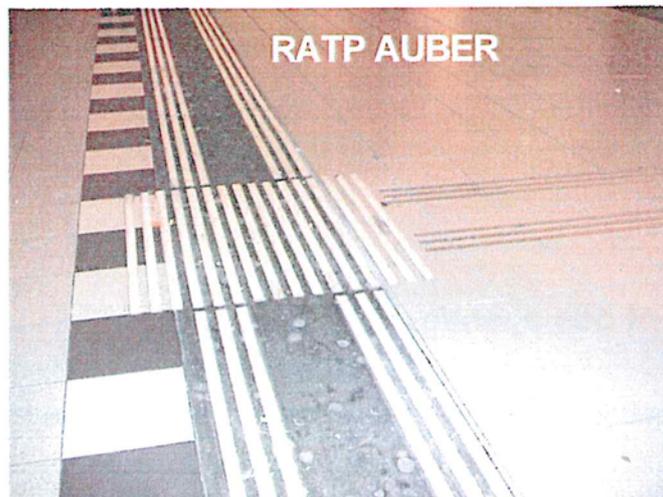
Quartier Antigone, Montpellier

Nota : dans certains pays, la surface qui signale le changement de direction est la bande d'éveil de vigilance. En France, la norme NF P 98-351 exclut l'utilisation de cette bande d'éveil dans ce cas.



Bande d'éveil de vigilance

L'expérimentation BIOVAM, réalisée par l'Inrets, la SNCF et la RATP, a montré qu'il valait mieux que le champ de nervures indiquant le changement soit plus large que la bande de guidage. [synthèse en téléchargement sur le site www.inrets.fr/lescot rubrique partenariats]



source : Inrets

2.3 Localisation de points remarquables

Les bandes de guidage peuvent permettre la localisation de points spécifiques tels que :

- Points information, guichets
- Plans tactiles, bornes d'appel
- Points d'arrêt de transports en communs, etc.



Gare de l'Est, Paris



UK, accès au quai du tramway



Italie, Système ITER Tactus, entrée métro

2.4 Signallement des passages piétons

Pavage en briquettes tout au long du trottoir et guidage vers les passages piétons



source : ville de Lorient



Pav.Guide, Strasbourg

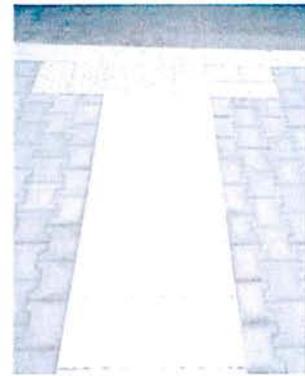
Bandes de guidages implantées en prolongement du cheminement ou en interception



Japon



Barcelone



Italie



Bande de guidage en interception
Belgique



Bande de guidage en interception - Italie



Accès au répéteur feu piéton, Suisse

Guidage sur des espaces vastes

Les bandes de guidage sont répandues dans les gares ferroviaires et pôles d'échanges transports dans des pays tels que le Japon, la Suisse, les Pays Bas.



Plan relief, gare Bruxelles

En Belgique, l'association GAMAH est réservée quant à l'implantation des bandes de guidage sur de grands espaces du fait de la difficulté de trouver leur point de départ



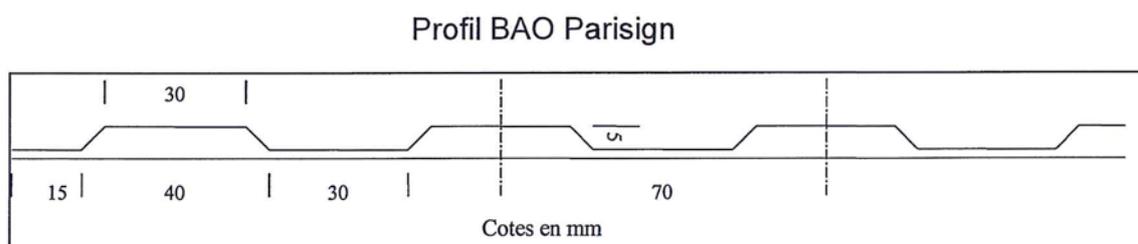
Guidage, Pays Bas

3. Bandes de guidage testées sur trottoir

Le Certu a cherché des solutions pour aider à prendre la direction d'un passage piéton, dans le cas de trottoirs avec arrondi ou de traversée oblique. Une expérimentation a été réalisée en mai 2005, avec l'aide de la ville de Paris, dans le but de tester l'efficacité de « bandes d'aide à l'orientation » (BAO) implantées sur un trottoir ou sur un îlot. Deux types de surfaces striées (à cannelure) ont été testés avec l'aide de la ville de Paris. Leur relief a été choisi dans la plage de cotes de largeur et d'espacement des nervures proposées par le projet de norme ISO 23599¹.

3.1 Profils testés

Deux fabricants participant au groupe de travail et à la commission de normalisation ont fourni des prototypes reproduisant les profils choisis. Les premières bandes, de couleur blanche, ont été implantées par le fabricant Parisign. Ce sont des plaques de dimension 60x60 cm, plutôt rugueuses et de consistance rigide, dont le profil est décrit ci-après.

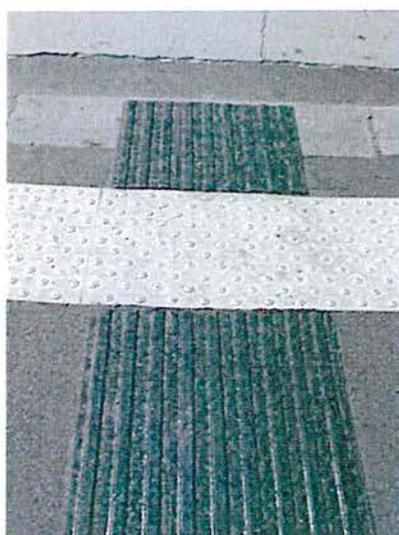
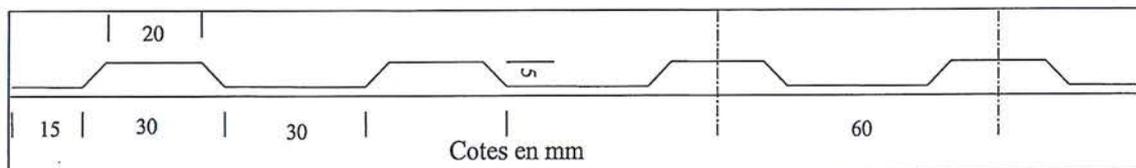


BAO Parisign installée de part et d'autre de la BEV

¹ ISO 23599 – projet de norme “Assistive products for persons with vision impairment --- Tactile walking surface indicators”. Document qui n'a pas eu de suite au 01/01/2010.

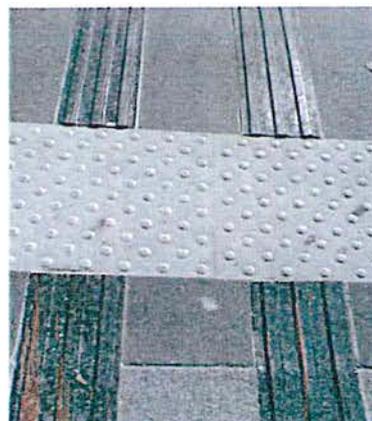
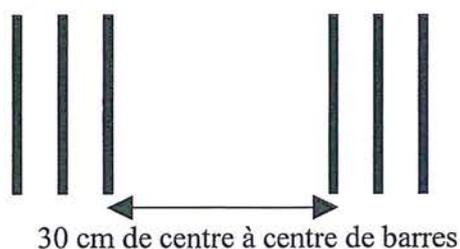
Les secondes, de couleur noire, ont été fournies par le fabricant APM. D'une matière caoutchouteuse, elles sont plus souples et plus lisses que les bandes Parisign. Un traitement de surface est destiné à en augmenter l'adhérence. Leur profil est le suivant :

Profil BAO APM



BAO APM installée de part et d'autre de la BEV

De plus, une implantation de deux séries de ce dernier type de BAO a été testée, implantation pouvant être schématisée comme suit :



Deux séries de BAO APM installées de part et d'autre de la BEV



Exemple d'implantation d'une BAO large pour une traversée oblique



Exemple d'implantation d'une BAO pour un trottoir en arrondi

3.2 Conclusion des tests

Cette expérimentation avec mise en situation d'un panel réduit de 31 personnes aveugles ou malvoyantes pour tester des BAO sur trottoir et sur îlot ainsi que 8 personnes en fauteuils roulants ou se déplaçant avec cannes, donne de bonnes indications sur le niveau d'efficacité en interception et en orientation de ces bandes. Le suivi vidéo des cheminements a permis de recadrer les différents enseignements à retenir qui sont les suivants :

- la capacité à détecter les BAO et à prendre la direction des nervures est plutôt bonne : ce qui confirme la pertinence des reliefs choisis ;
- certaines configurations d'implantation de BAO ne semblent pas être justifiées, les PAM utilisent les signaux déjà existants pour s'orienter : pentes, abaissé de trottoir... ;
- un temps d'apprentissage est nécessaire pour certains ainsi qu'une large information aux usagers potentiels ;
- la configuration des deux séries de BAO en parallèle type rail semble être plus efficace ;
- la capacité à suivre la direction varie en fonction des individus, de la longueur de la traversée et de la configuration du carrefour ;

- il y a peu ou pas de problèmes pour les personnes à mobilité réduite ;
- la détection des marquages du passage piéton classique reste difficile. Leur surépaisseur est trop faible.

Les résultats montrent que l'implantation de BAO sur certaines configurations apportent une réelle aide pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Mais il semble qu'une généralisation de leur implantation ne se justifie pas. Elles ne représentent pas le remède universel pour améliorer un guidage dans leurs déplacements. Une réflexion globale sur l'accessibilité lors de la conception de tous projets d'aménagement est un moyen pour limiter la multiplication de signaux et le recours à des équipements spécifiques dans les espaces publics.

4. Principaux enseignements

- **L'implantation généralisée** de bandes de guidage sur les trottoirs et les espaces publics n'est pas souhaitée par les associations de personnes aveugles et malvoyantes, représentées par le CNPSAA. La conception des aménagements devrait permettre de se diriger en mobilisant les sens kinesthésiques et les aides techniques usuelles. Elle s'avère utile sur des espaces publics vastes où les repères habituels n'existent pas et moyennant le respect de certains principes pour en garantir l'efficacité.
- L'utilisation des bandes de guidage requiert une forte concentration qui s'accompagne d'une moindre réceptivité aux informations, principalement auditives, habituellement utilisées lors du déplacement. Ainsi, l'implantation sur chaussée pour suivre la direction d'un passage piéton risque de ralentir la PAM et de réduire son attention au bruit de circulation des véhicules (voir le dernier paragraphe page suivante).
- Il est difficilement envisageable d'équiper l'intégralité de la voirie en bandes de guidage, pour des raisons techniques (complexité de mise en œuvre et maintenance) et financières. Toutefois, l'implantation de bandes de guidage s'avère être un complément indispensable à l'aide à l'orientation et à la localisation par messages sonores.
- En revanche les personnes interrogées ont mis en avant certains lieux particuliers dans lesquels un dispositif de guidage semble nécessaire :
 - grands espaces (places, parvis...) et larges trottoirs ;
 - zones de circulation partagée (par exemple les zones de rencontre) ;
 - localisation des points d'arrêt de transports en commun ;
 - localisation de certaines traversées piétonnes (par exemple en section courante) et de points d'intérêts.



Problème de repérage en zone de rencontre

- Le contraste visuel de la bande de guidage par rapport au revêtement du sol adjacent est un moyen complémentaire de détection et de suivi pour les personnes malvoyantes. Les spécifications et la méthode de mesure prévus dans la révision de la norme NF P 98-351 (à paraître) pour les bandes d'éveil de vigilance sont directement applicables.

Par ailleurs, le repérage de la direction du passage piéton sur chaussée² a fait l'objet d'une étude du Certu, aidé par plusieurs CETE dont les résultats sont disponibles dans le rapport d'études cité en référence.



Pavés en bordure passage piéton, Rennes

² L'arrêté voirie du 15 janvier 2007, portant application du décret n° 2006 - 1658 du 21 décembre 2006, prescrit que : « un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, afin de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites ».

Glossaire

BAO : bande d'aide à l'orientation

BEV : bande d'éveil de vigilance

BIOVAM : besoin en information et en orientation des voyageurs aveugles ou malvoyants

CERTU : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE : centre d'études techniques de l'équipement

CNPSAA : comité national pour la promotion sociale des aveugles et des amblyopes

DMA : délégation ministérielle à l'accessibilité

ERP : établissement recevant du public

MEEDDM : ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer

PAM : personne aveugle ou malvoyante

TVR : transport sur voie réservée

ZELT : zone expérimentale et laboratoire de trafic (CETE du sud-ouest)

Références

- Techni.Cités n° 174, « Déficiants visuels : les bandes de guidage au sol, une idée qui chemine », septembre 2009.
- « Bandes de guidage au sol », étude CETE de Lyon.
- « Dispositifs directionnels de guidage ou de repérage sur passages piétons ou trottoirs pour les personnes aveugles et malvoyantes », Rapport d'étude Certu, septembre 2009.
- « Expérimentation in situ de bandes d'orientation et de guidage. Rapport de synthèse », Certu / Zelt, 2006.

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Téléchargement : Juillet 2010

Dépôt légal : 2^e trimestre 2010

ISSN : 1263-2570

ISRN : Certu/RE--10-05--FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

(+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet <http://www.certu.fr>

CETE
de Lyon

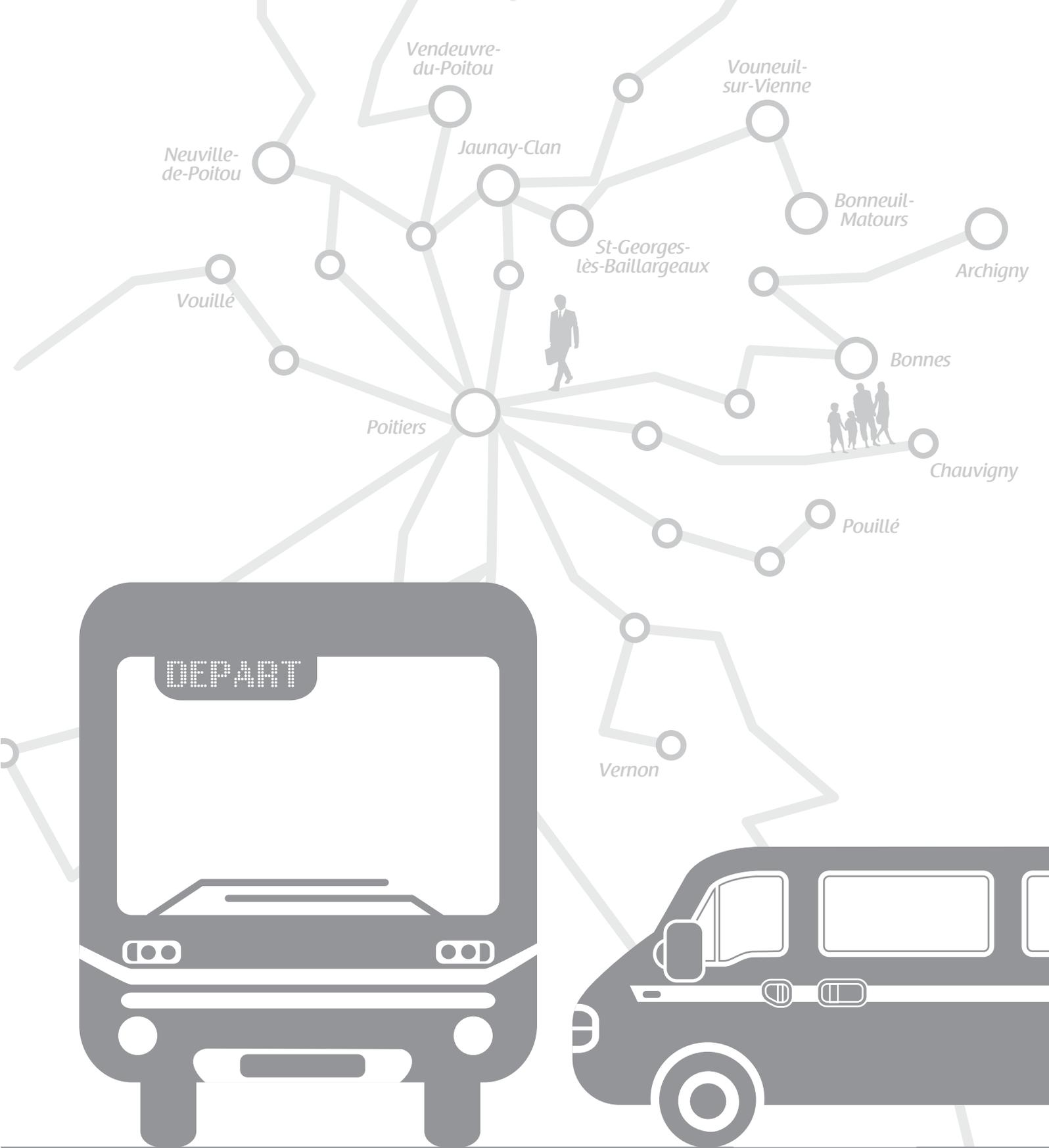
Certu

centre d'Études
techniques
de Lyon

centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme,
et les constructions
publiques

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer,
en charge des technologies vertes et des négociations
sur le climat,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalisations au service de la cité.*

ISSN 1263-2570
ISRN Certu/RE--10-05--FR



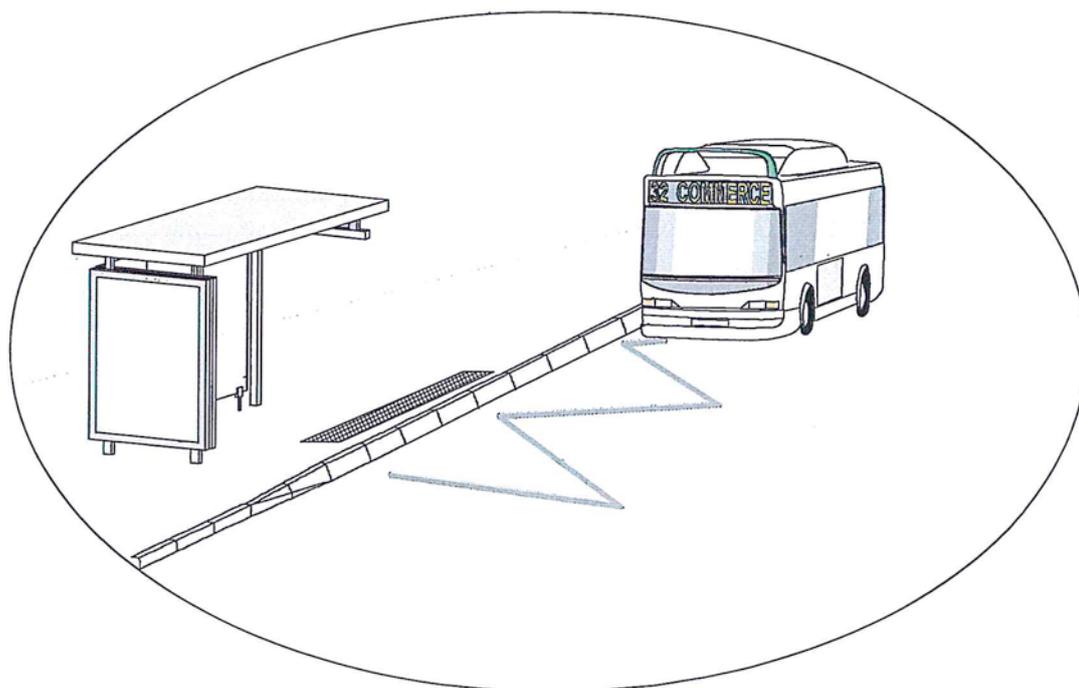
ANNEXE 8

Charte - Guide

Aménagement et équipement des arrêts de car accessibles à tous.



Charte -Guide Aménagement et Equipement des arrêts de bus accessibles à tous



**Réseau de transports collectifs communautaire
accessible aux personnes en situation de
handicap.**

Sommaire

INTRODUCTION	3
Le Quai	4
Implantation des arrêts	6
1 –Arrêt en ligne.....	6
2 –Arrêt en avancée de trottoir	6
Caractéristiques du quai d'accostage	8
La bordure de quai :.....	8
Caractéristiques du quai voyageur	9
La longueur de quai :.....	9
La largeur des quais :	9
Les informations nécessaires à mettre en œuvre au sol :	10
Signalisation horizontale.....	10
Les dalles podotactiles	11
Les dalles normalisées.....	11
Les dalles DPSU:	11
Procédés et matériaux de construction de quai	12
Disposition générale	12
Bordures	13
a – Taille.....	13
b - Aspect	13
c – Tolérances.....	13
d – Caractéristiques physiques	14
Pose des bordures.....	14
Tolérances	14
Joints.....	15
Coupe	16
Revêtement de trottoir	16
Caniveaux.....	16
Concept quai.....	17
Les arrêts ordinaires existants sans accessibilité facilitée	18
Implantation des arrêts	18
La dalle DPSU :.....	18
Annexes	20
Extrémité Standard.....	20
Extrémité interrompue en sortie d'arrêt.....	21
Extrémité interrompue en entrée d'arrêt.....	22
Référents.....	23

INTRODUCTION

Le principe de continuité de la chaîne de déplacement est un principe en vertu duquel tout obstacle, qu'il vienne du bâti, de la voirie, de l'espace public, des systèmes de transport et de leur intermodalité, doit être supprimé pour ne pas nuire à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

La conception et l'aménagement des arrêts de bus participent de cette démarche. C'est ainsi que Nantes Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun et gestionnaire du domaine public a inscrit l'accessibilité dans les objectifs de son plan de déplacements urbains où les actions entreprises sont :

- Renouvellement du parc des autobus où l'objectif vise à atteindre à moyen terme 100% du parc à seuil d'accès abaissé.
- Réalisation d'arrêts de bus conçus pour faciliter l'accès et la prise en charge des personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'obligation d'accessibilité vise ainsi les travaux ayant pour effet de modifier la structure ou l'assiette de la voie et des trottoirs.

Le présent guide recense et détaille les différents dispositifs qui devront être mis en œuvre pour satisfaire cet engagement.

Liliane Plantive

Le Quai

Un concept qui appréhende le mieux l'accessibilité...

Hier, l'arrêt se situait en ligne ou en enclave avec une bordure généralement dénivelée de 12 à 14 cm par rapport à la chaussée.

L'enclave rendait l'approche difficile en raison des manœuvres d'entrée et de sortie, l'espace consommé par l'enclave ne permettait pas de développer la notion de quai.

Aujourd'hui, afin de mieux appréhender l'accessibilité, les arrêts sont revus dans leur globalité.

Le concept quai, conçu comme un mobilier urbain, est complémentaire à l'acquisition de matériel roulant accessible son implantation tient compte des contraintes du site, de la sécurité des voyageurs ainsi que des autres usagers de la chaussée et des conditions d'exploitation.

L'aménagement des arrêts en quai d'attente doit permettre de :

- prendre en compte les cheminements d'approche.
- faciliter la montée et la descente des bus pour l'ensemble de la clientèle et en particulier pour les personnes en situation de handicap
- permettre l'accès des utilisateurs de fauteuil roulant par une rampe escamotable avec un maximum de sécurité et un confort de manœuvre.

...permettant de satisfaire aux besoins des voyageurs

- Identifier facilement l'arrêt
- Accéder au bus dans des conditions de confort optimales.
- Etre vus par le conducteur du bus (jour/nuit),
- Trouver:
 - les infos concernant le réseau TC,
 - un abri contre les intempéries,
 - un dispositif de repos : banc ou appui ischiatique,
 - une corbeille à papier,

Mais aussi, pour les personnes handicapées :

- localiser la porte avant (hand. visuel)
- identifier la zone d'accès en fauteuil roulant (hand. moteur)
- disposer d'informations visuelles les rendant autonomes (hand. auditif)

- Eviter d'exposer les voyageurs en attente à tous chocs avec le bus (rétro, ...);
- Alerter les déficients visuels, sur la nécessité de s'éloigner du bord du quai ;
- Informer de la position de la première porte ;
- Réduire les lacunes d'embarquement (verticales, horizontales);

...et devant répondre aux attentes suivantes,

- Garantir une zone libre de tout obstacle en bordure du quai et/ou dégager une continuité piétonne traversant l'arrêt, par le positionnement du mobilier en place (décret d'août 99);
- Bénéficier de l'éclairage public ambiant ou d'un éclairage spécifique;
- Disposer d'un abri situé si possible en tête de station;
 - avec protection latérale ; profondeur : $\pm 1,40$ m ; équipé d'un banc qui procure un dégagement : 0,70 m,
 - sans protection latérale ; abri étroit avec appui ischiatique qui procure un dégagement de: 0,70 m,
 - ou à défaut un poteau d'arrêt .

Implantation des arrêts

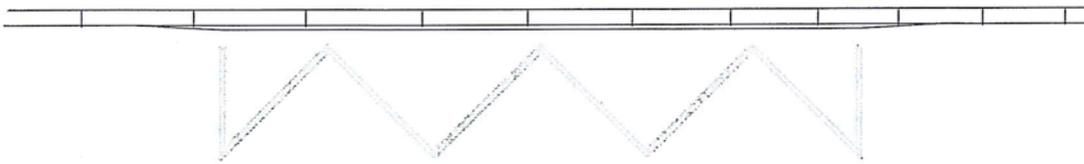
La Géométrie et l'implantation des points d'arrêt doivent répondre à 2 principes;

- Simplifier l'approche pour le conducteur
- Garantir cette approche

Pour obtenir un accostage correct, proche de la lacune horizontale souhaitée, il est impératif de limiter les manœuvres d'approche.

En zone urbaine, ***l'arrêt sera pratiqué en ligne***. La nécessité de le soustraire totalement ou partiellement à la circulation générale par une enclave devra être motivée. Sa conception sera réalisé en concertation avec l'exploitant.

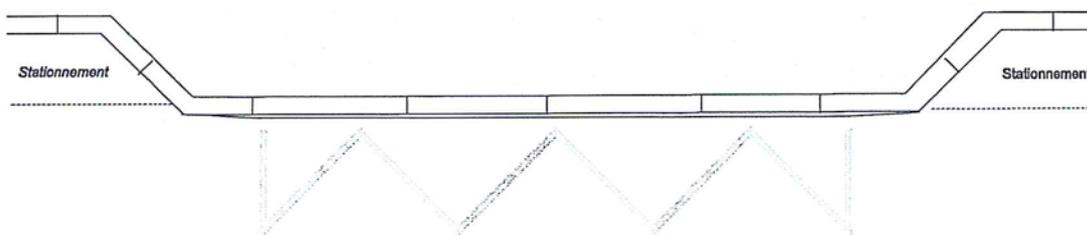
1 – Arrêt en ligne



- sur voie sans stationnement ou couloir de bus

Si l'environnement le permet, si l'approche le rend nécessaire, le bord du quai peut ne pas être parallèle à l'axe de la chaussée. Ceci, afin d'éviter tout contre braquage sur la longueur du quai, pour faciliter l'approche en ligne par une prise en compte des possibilités de trajectoire suivies par les trains de pneu.

2 – Arrêt en avancée de trottoir



- situé en zone avec stationnement longitudinal sur trottoir

Afin que l'approche ne soit pas perturbée par le stationnement, une analyse des pratiques sera réalisée sur 20,00 m en amont et 10,00 m en aval. Le stationnement longitudinal sera préféré au stationnement épi.

- sur voie avec stationnement en épi

le quai sera réalisé si la configuration de la chaussée le permet, par un débordement de 20 à 50 cm en avant des limites de stationnement pour faciliter l'accostage. Cette disposition pourra conduire à la réalisation d'un captage supplémentaire des eaux pluviales.

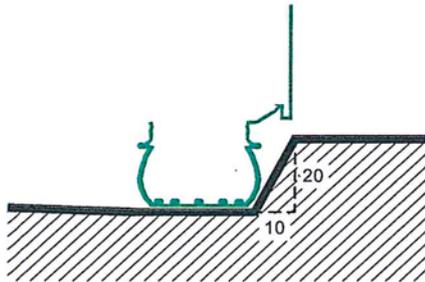
En amont, une ligne continue en rive écartera et guidera la circulation générale. Ce marquage pourra également permettre de gérer le stationnement immédiat à l'arrêt. Les éventuelles bandes cyclables s'écarteront en amont d'autant pour conserver leurs sections de roulement. Seules les files de circulation affectées aux automobiles seront réduites.

Caractéristiques du quai d'accostage

- La hauteur du quai sera de 20 cm \pm 5 mm,
- La pente en travers de la chaussée sera proche de 2 %,
- Le zébra jaune réglementaire détermine la zone d'arrêt du bus,
- La position exacte de la porte avant du véhicule est déterminée par la fin de la bande **DPSU (Dalle Pododactile en Site Urbain)**
- La DPSU positionne la limite de la zone d'attente ; elle éloigne les usagers du bord du quai, elle est située entre la 1^{ère} et la 2^{ème} porte, elle est d'une longueur de 4.00m .

La bordure de quai :

- Le profil de la bordure de quai a un "fruit" déportant le fil d'eau 10 cm en avant,
- Angle, la bordure a un fruit de 63° (10 cm de base pour une hauteur de 20 cm),
- Le parement incliné de la bordure sera poli.



Plans inclinés : Le raccordement du quai au trottoir se fera en respectant les pentes autorisées.

- Zone de transition, les personnes handicapées visuelles s'y déplaceront à l'aide de leur canne.
- L'accessibilité aux plans inclinés par les automobiles sera étudiée ; du mobilier pourrait en interdire l'accès.

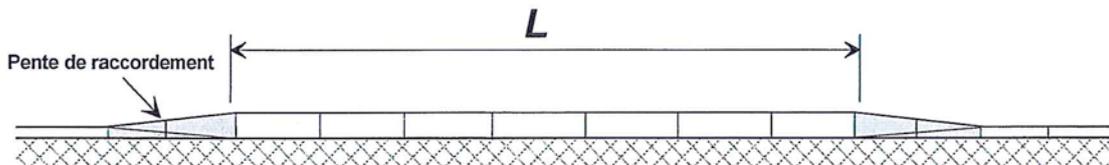
Caractéristiques du quai voyageur

- Le mobilier urbain ne devra pas perturber la circulation des usagers des transports en commun.
- Le stationnement licite ou illicite d'automobiles ne devra pas perturber la circulation des usagers des transports en commun,

La longueur de quai :

Est comprise comme longueur de quai la partie à hauteur constante hors rampant.

Longueur **de quai : 15,00 m** réduite exceptionnellement selon la capacité du site, mais aucune réalisation ne sera inférieure à 8,00 m.



La largeur des quais :

Les largeurs de circulation d'usagers seront déterminées selon le décret d'août 1999. Toutefois, il conviendra de garantir dans une bande de 1,10 m de large l'absence de tout obstacle (mobilier, arbres,...) sur toute la longueur du quai.

Aux abords immédiats des portes utilisées par les usagers en fauteuil, le dégagement du mobilier devra permettre d'y inscrire un rectangle de 1,80 m par 3,00 m de long, au bord du quai.

Ceci impacte la définition des largeurs minimales en fonction du mobilier:

- **Abribus avec protection latérale** équipé d'un banc :
quai mini de 2,50 m,
- **Abribus sans protection latérale** équipé d'un appui ischiatique :
quai mini de 2,00 m,
- **Avec mât d'arrêt** :
quai mini de 1,80 m.

Les informations nécessaires à mettre en œuvre au sol :

- Par sa hauteur, (20cm) un quai bus n'est pas considéré comme présentant une situation de danger majeur . Ce dispositif podotactile précise les limites de la zone d'attente en bord de quai. Il sera posé dans la partie haute du quai sur 4.00m.
- Le positionnement de la première porte du bus sera donné par l'arrêt de la bande DPSU,
- La visualisation de la zone "deuxième porte" accessible aux personnes circulant en fauteuil ne sera pas matérialisée par un pictogramme mais le sera par le début de la DPSU ,
- Il y aura rupture de pose entre le dispositif podotactile du quai et celui de la traversée piétonne.
- Aux arrêts ordinaires non accessibles, la bande podotactile DPSU assurera le message de positionnement de la porte

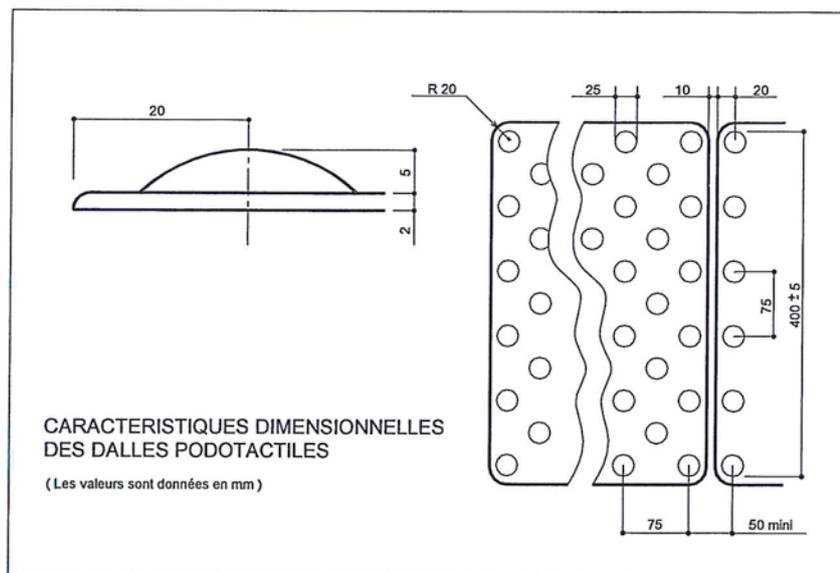
Signalisation horizontale

Le marquage horizontal de l'arrêt sera réalisé selon les prescriptions de la 7^{ième} partie du livre I de la signalisation routière (zébra). Sa fonction est de délimiter l'emprise de la zone d'interdiction de stationner nécessaire au positionnement d'un bus.

Les dalles podotactiles

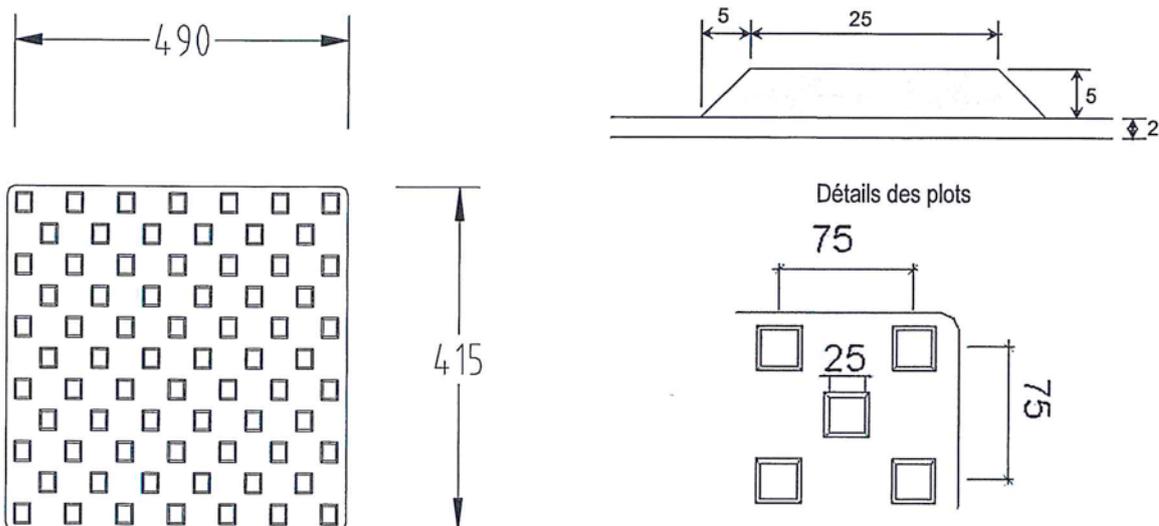
Les dalles normalisées

Elles sont décrites par la norme NF P98-351, les domaines d'implantation y sont précisés, les arrêts bus n'entrent pas dans les sites à signaler par ces bandes d'éveil et de vigilances, ils en sont exclus.



Les dalles DPSU:

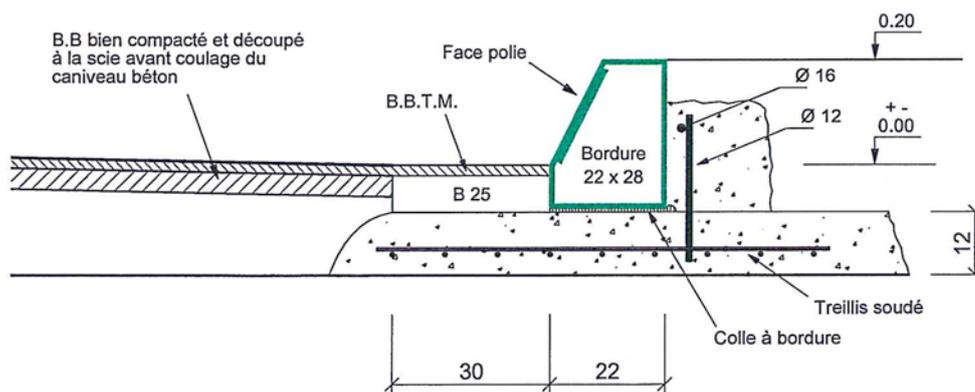
Développées dans la communauté urbaine de Nantes, elles se différencient des dalles normalisées par l'émergence de plots carrés. Les dimensions sont précisées dans le croquis ci-dessous.



Procédés et matériaux de construction de quai

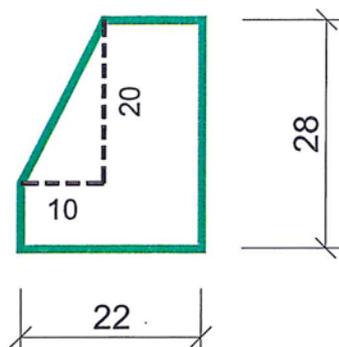
Disposition générale

Il est rappelé que cet ensemble est appelé à supporter des sollicitations dynamiques importantes. En effet, l'objectif fixé au conducteur d'accoster avec une lacune horizontale aussi faible ($5\text{ cm} \pm 5\text{ cm}$) conduira automatiquement à développer des efforts importants sur la bordure.



- La semelle en béton armé est indispensable pour obtenir un blocage correct de l'ensemble et une bonne répartition des efforts,
- Un bon blocage avant et arrière permet de bien buter la bordure et de la réduire en dimensions (problème de poids à la pose),
- La réalisation du caniveau en béton coulé en place (B25) permet de constituer une bonne butée avant de la bordure tout en évitant de détériorer la face inclinée au compactage des enrobés. Dans le cas d'une voirie neuve, le BBTM peut venir jusqu'à la bordure (utilisation d'un petit compacteur en rive).

Bordures



- Les bordures seront en granit,
- Le parement incliné sera poli,
- Le parement supérieur sera bouchardé,
- Le raccordement du quai aux bordures courantes, sera réalisé par des bordures biseautées et polies de même nature que celle du quai. Sa longueur adaptée au profil du site est souvent de 2.00m.(voir types de bordures en annexe)

Les éléments de bordure en granit devront répondre aux caractéristiques suivantes par référence à la norme NFP.98-304 :

a – Taille

La taille se fait par sciage au fil, au disque, au châssis.

Les arêtes sont sans écornure. Les abouts sont perpendiculaires aux faces vues dans toute la hauteur, sans amaigrissement.

b - Aspect

Aucune bordure ne doit contenir de fente, de fil ou de partie friable ou tendre. La couleur des éléments livrés doit être homogène.

b1 – Les parements non vus sont bruts de sciage :

Les ondulations ou décrochements ne doivent pas s'écarter du plan général de ± 2 mm. La profondeur des petits creux ne doit pas dépasser 0,5 mm.

b2 – Les parements vus sont « polis miroir » en face inclinée et bouchardée en face supérieure.

L'arête supérieure est légèrement chanfreinée (1 cm – 1 cm) ou rabattue et arrondie à la boucharde pour la rendre moins agressive. Dans ce cas, le rayon de l'arrondi doit être au moins égal à 2 cm.

b3 – Les abouts sont bouchardés en zone centrale jusqu'à 15 mm des arêtes afin de ne pas les fragiliser. Ceci afin d'obtenir une bonne adhérence des matériaux composant les joints.

c – Tolérances

La tolérance sur la longueur des éléments est de ± 2 mm.

La tolérance transversale est de ± 1 mm toute face.

d – Caractéristiques physiques

La masse volumique mesurée conformément à la norme doit être supérieure à 2,6.
Le coefficient d'absorption d'eau mesuré conformément à la norme doit être inférieur à 1 %.

e1 – Résistance à l'abrasion :

A l'issue de l'essai réalisé conformément à l'article 9,5 de la norme, les éprouvettes doivent présenter une longueur d'empreinte inférieure à 22 mm.

e2 – Résistance à la compression :

La résistance moyenne à la compression, mesurée conformément à la norme, doit être supérieure à 140 MPa.

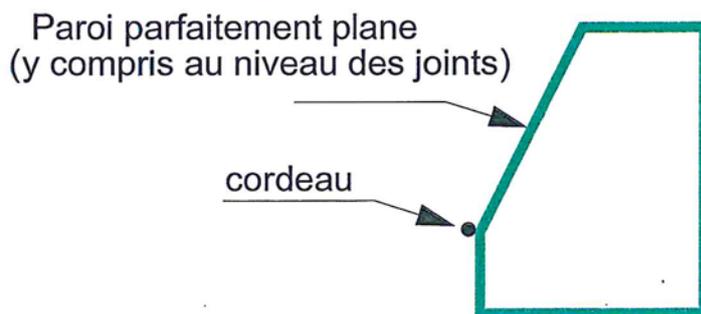
e3 – Résistance à la flexion :

La résistance moyenne à la flexion, mesurée conformément à la norme NFB.10.510 doit être supérieure à 15 MPa.

Pose des bordures

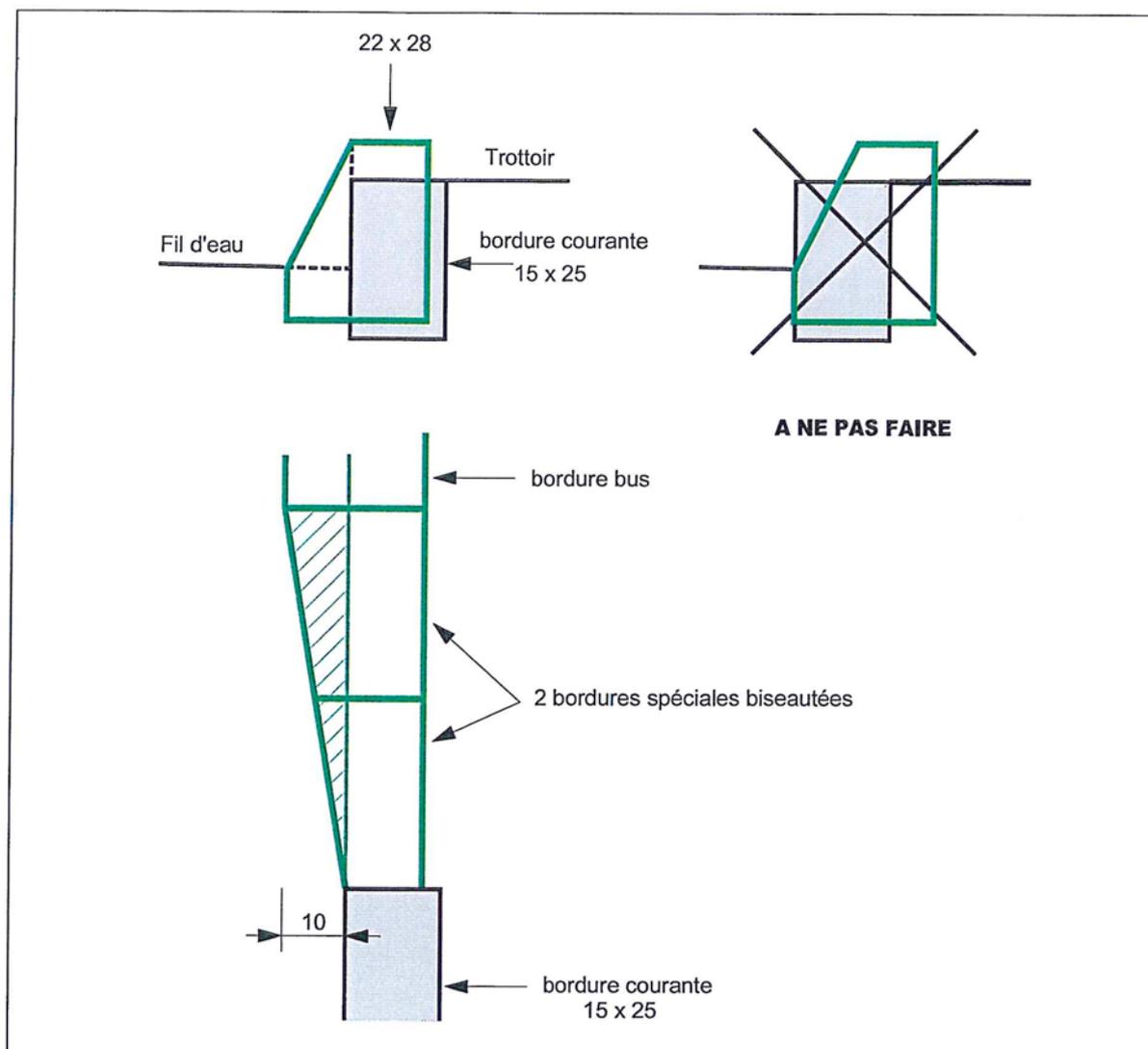
Tolérances

La tolérance de pose est fixée à ± 1 mm entre éléments de bordure tant en plan qu'en nivellement (aligner les bordures à l'avant). Cette tolérance qui peut paraître draconienne s'obtient assez facilement en pratique et est indispensable pour éviter l'usure des flancs de pneu.



La pose se fera sur béton B25 dosé à 350 kg de ciment formant une semelle en béton armé permettant d'obtenir les tolérances ci-dessus.

Lors de la pose, il faut aligner l'avant des bordures et raccorder les bordures de quai sur les bordures courantes comme indiqué sur le croquis ci-dessous (voir plan d'ensemble).



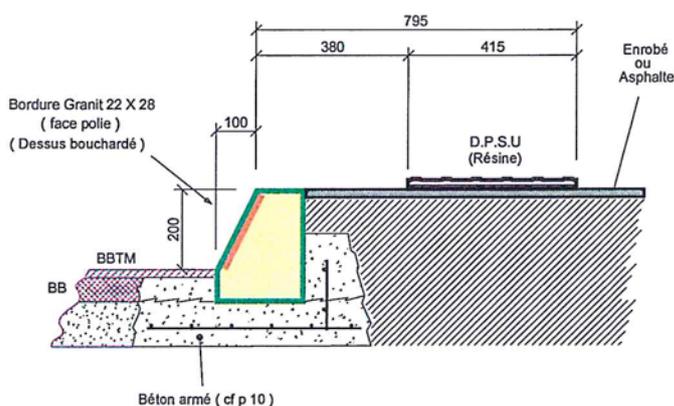
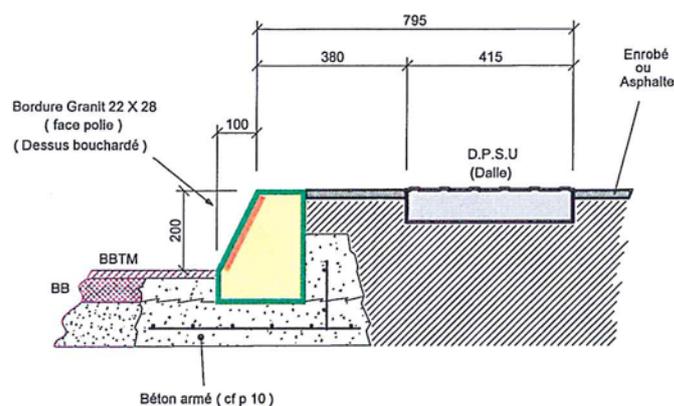
Afin d'obtenir les tolérances de pose indiquées ci-dessus, il est souhaitable de dresser la semelle en béton armé à la règle et de poser sur un mortier colle type Lanko 717 ou similaire.

Joint

Les joints de bordure feront 5 mm et seront réalisés en mortier de réparation (résine pouvant être poncée, Lanko 730 ou similaire : il faut être très vigilant sur les quantités d'eau de gâchage et utiliser un malaxeur). Laisser un joint sec aux deux extrémités (après les bordures de transition) afin de permettre la dilatation. (Les résines type Lanko 723 sont très bien mais présentent des conditions d'application très drastiques. Le Mortier à retrait compensé Lanko 730 est mieux adapté que le 731 et accepte une mise en oeuvre sur parement légèrement humide.)

Le joint sera poncé à la pierre ponce après durcissement et recouvert d'un durcisseur de surface pour obtenir une continuité parfaite de la surface « polie miroir ».

Coupe



Revêtement de trottoir

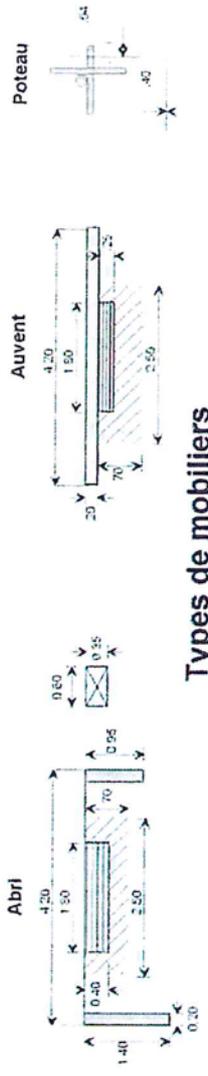
Le revêtement de trottoir peut être de l'asphalte, de l'enrobé, du béton ou du pavé. Un aspect plus harmonieux peut être obtenu par la pose de plaques en granit accolées à la bordure sur la longueur de l'arrêt.

Toutefois, dans une qualité environnementale moindre, le revêtement du quai (trottoir) sera homogène jusqu'à la bordure de quai.

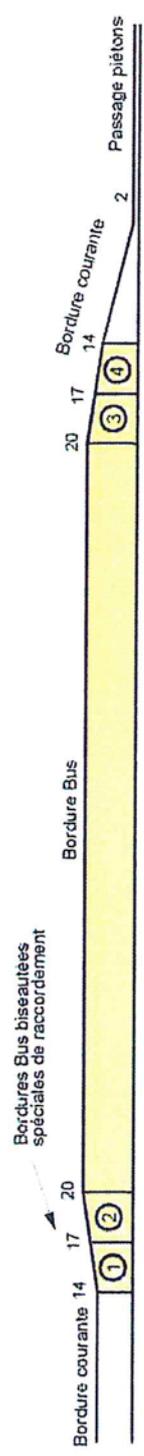
La dalle podotactile de site urbain (DPSU) d'une longueur de 4.00m, doit être de couleur contrastée par rapport au nez de quai, elle peut être en matériau collé

Caniveaux

Le caniveau sera en béton coulé en place pour obtenir une bonne butée. Sa pente transversale ne devra pas dépasser 1 cm sur les 30 cm de largeur.

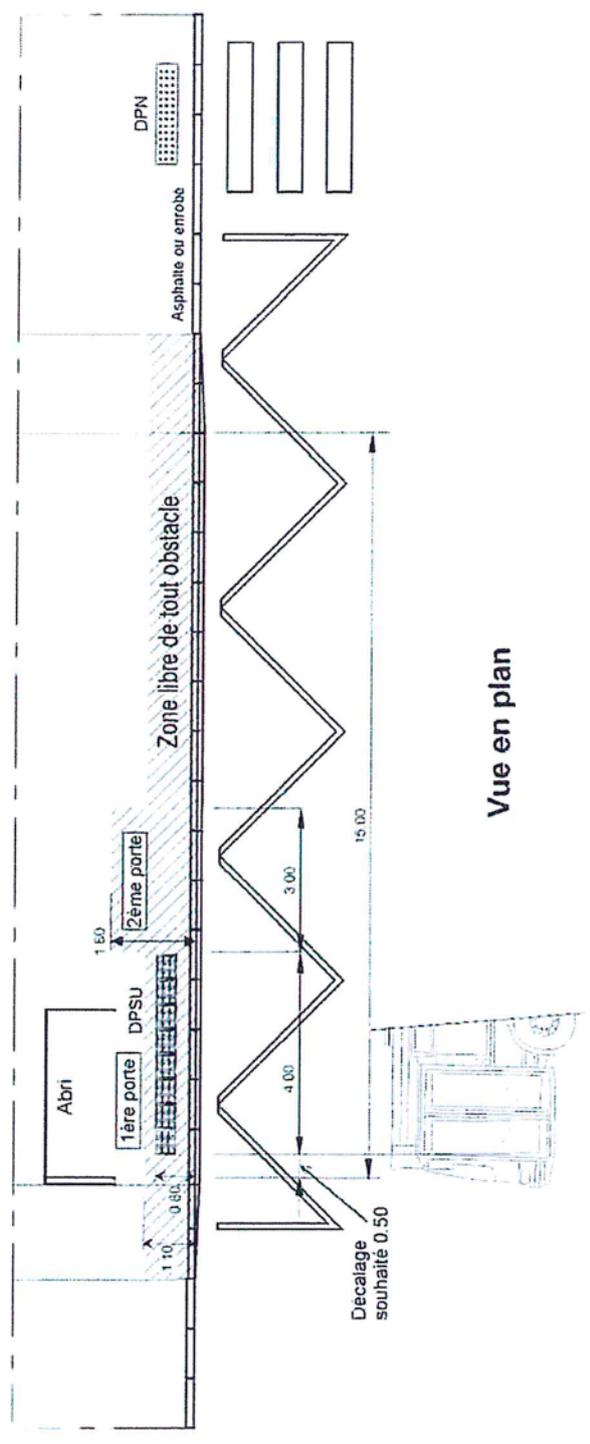


Types de mobiliers



Profil en long

Concept quai



Vue en plan

Les arrêts ordinaires existants sans accessibilité facilitée

La mise place progressive de quai d'accessibilité aisée, la gestion des sites existants, imposent de préciser les conditions de repérage des arrêts sans accessibilité.

Les besoins des voyageurs sont identiques (voir page 5).

Le concept arrêt est essentiellement différent en raison des bordures de trottoir d'une vue de 14 cm. Pour autant;

- la position de la première porte sera également indiquée par l'arrêt de la DPSU.
- le confort défini par le décret d'août 99 sera également pris en compte
- La pose de potelets anti-stationnement sera réalisée en limite de la zone libre de tout obstacle
- l'abri sera situé en tête de station dans la mesure du possible
 - avec protection latérale (pub)
 - sans protection latérale
 - ou à défaut un poteau d'arrêt :

Implantation des arrêts

En zone urbaine, *l'arrêt en ligne* est généralisé, les enclaves sont proscrites.

La dalle DPSU :

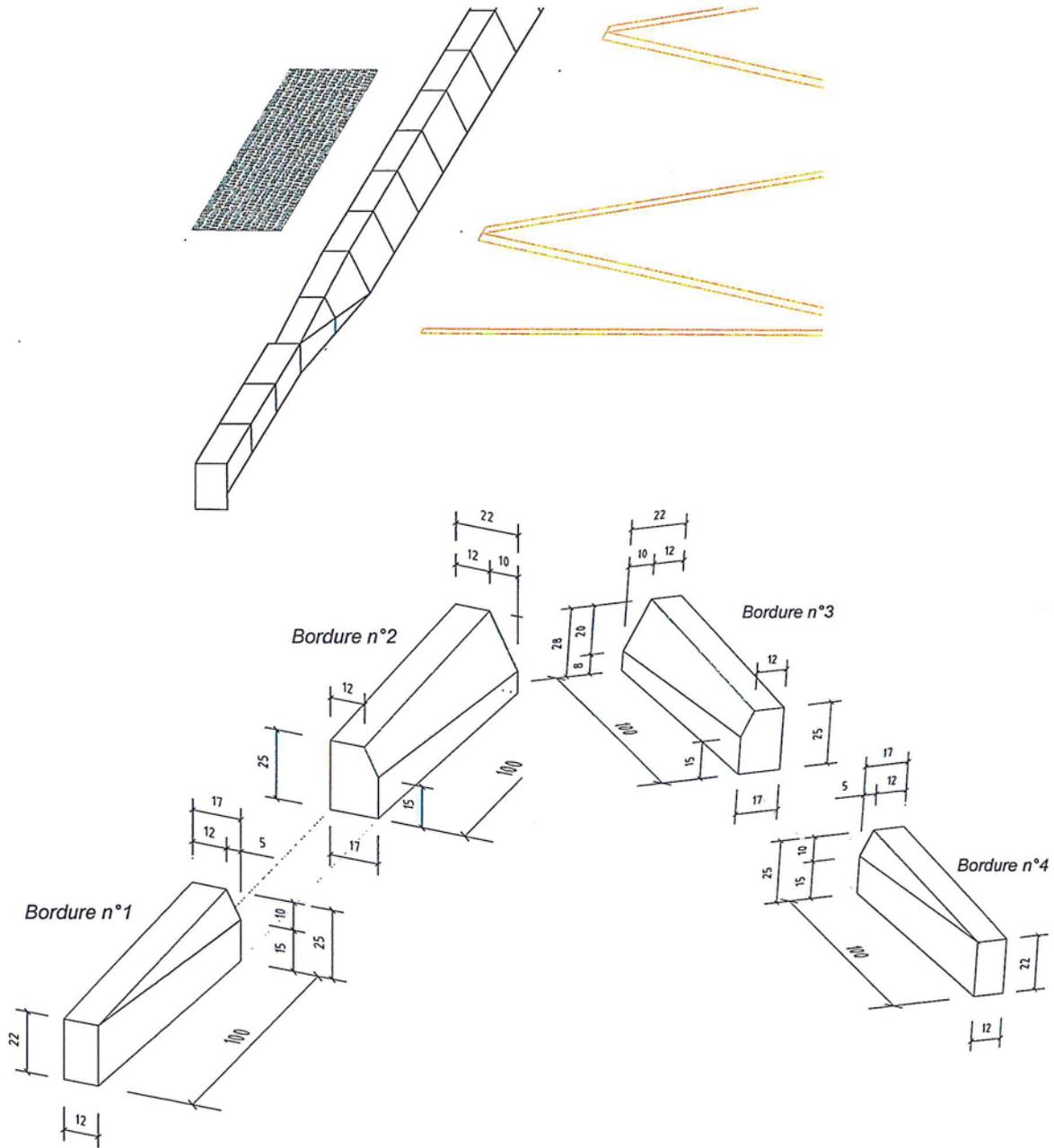
1. Elle détermine la position de la zone d'attente des voyageurs, son interruption détermine la position de la première porte,
2. L'idéal serait que cette interruption soit décalée d'au moins 50 cm par rapport au panneau publicitaire de l'abribus ou de tout autre obstacle,
3. Sa longueur peut être limitée à ≤ 4.00 m , idem dans le cas d'un poteau d'arrêt.(4 m est la distance moyenne entre la porte avant et la seconde porte)
4. Elle sera posée sans interruption
5. Dans le cas d'un arrêt disposant de deux aubettes, l'aubette la plus en amont ne disposera pas de dalles podotactiles.
6. Elle pourra être située hors aubette, si celle-ci n'est pas en tête d'ar

les dalles actuellement mises en place pourront être :

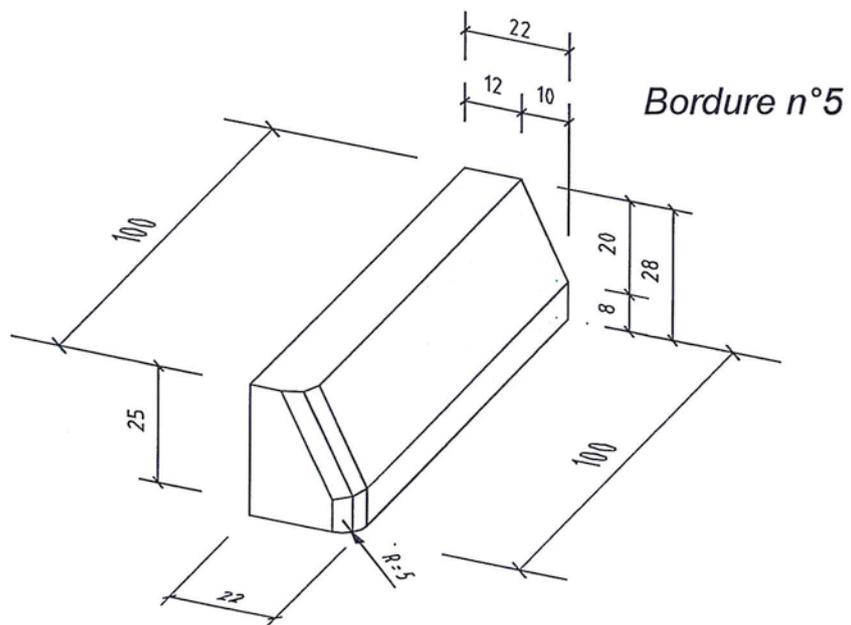
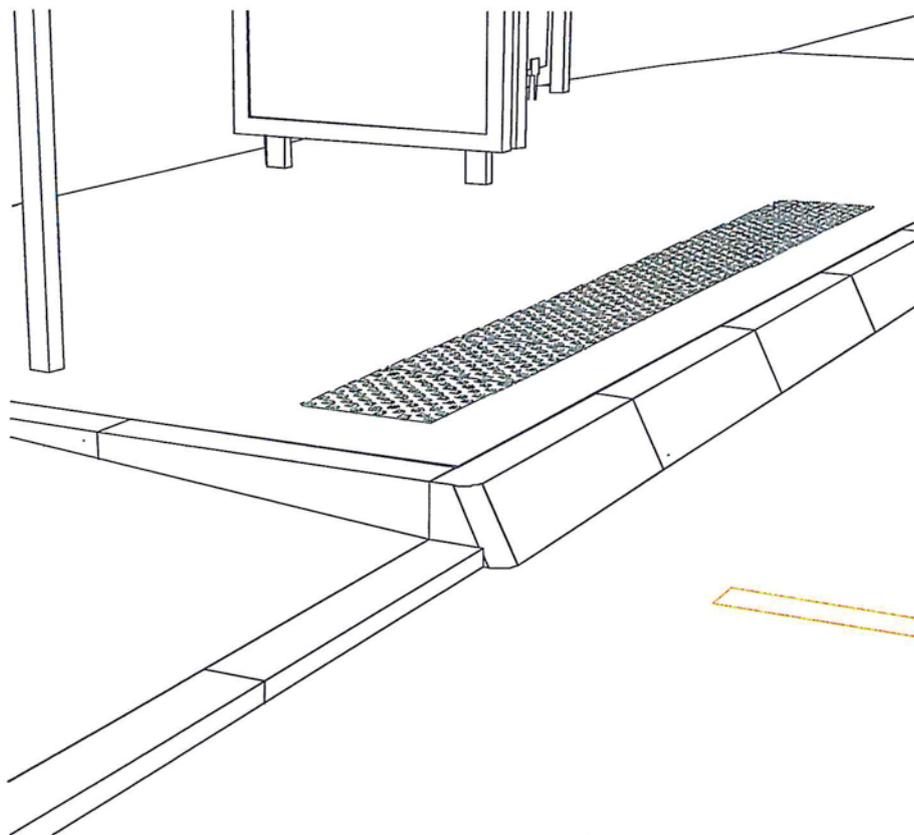
- effacées, décalées d'au moins 50 cm de tout obstacle par rabotage jonctionnées entres-elles s'il y a interruption
- repositionnées à la hauteur de la première porte
- sur les quais, une étude de faisabilité sera menée pour aboutir aux dispositions énumérées dans ce document (linéaire de 4.00 m, début de bande au droit de la porte AV, interruption entre la tête de quai et le passage piétons.....)

Annexes

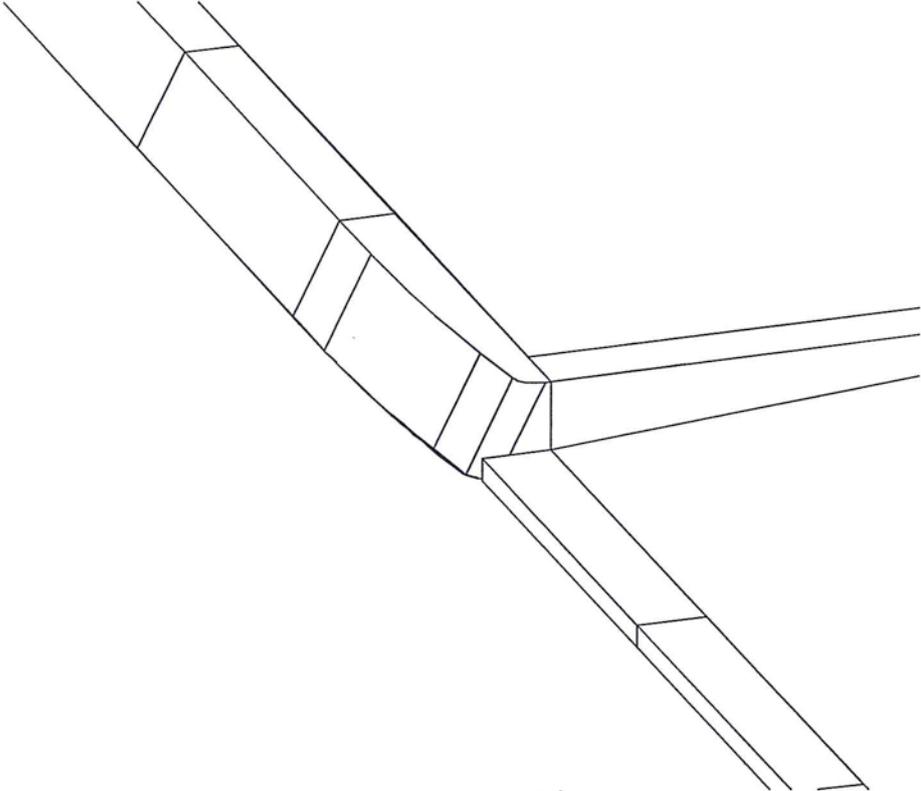
Extrémité Standard



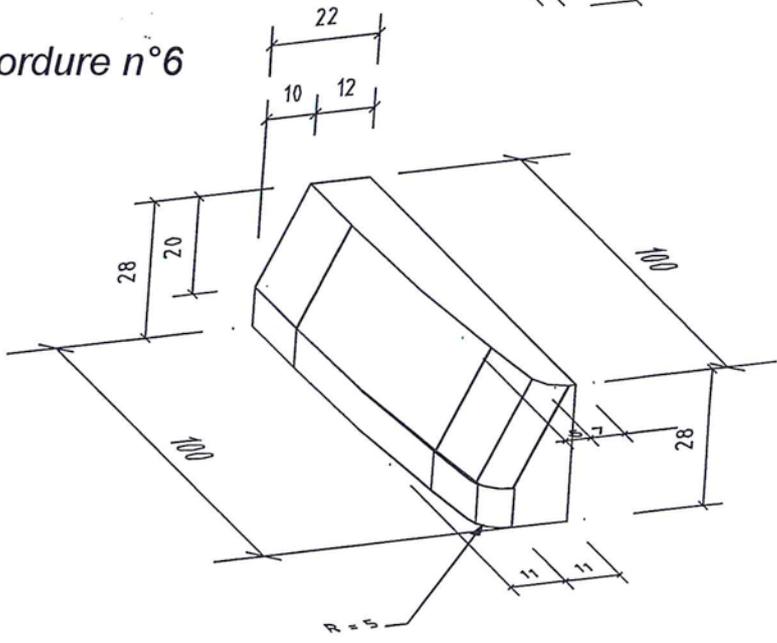
Extrémité interrompue en sortie d'arrêt



Extrémité interrompue en entrée d'arrêt



Bordure n°6



Référents

Cette nouvelle publication de la conception des *arrêts bus accessibles à tous* peut être mis à votre disposition sous format pdf, les croquis insérés peuvent vous être fournis sur CD en fichiers autocad 2000.

Renseignements complémentaires, avis techniques ou validation de vos projets:

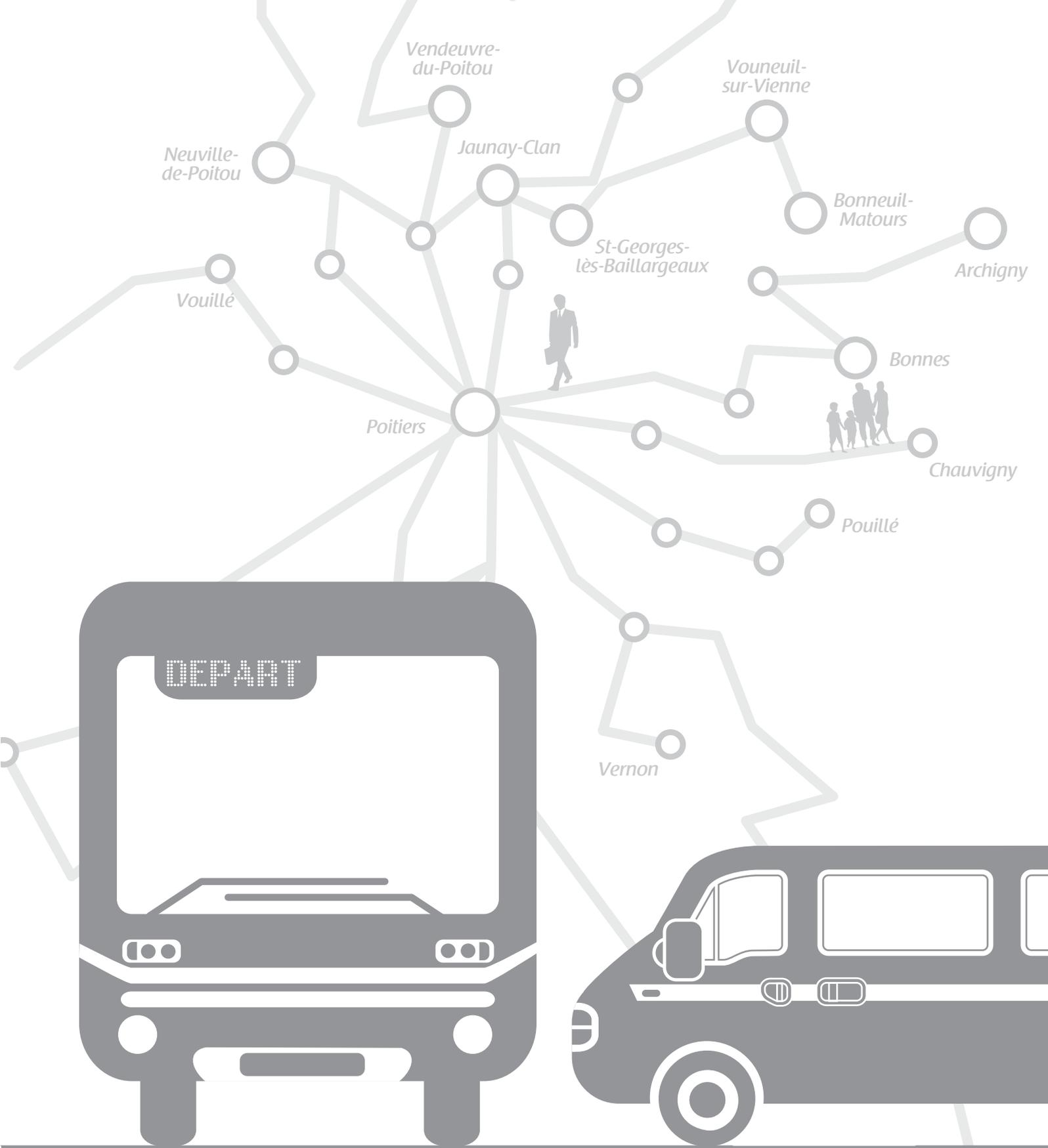
- TAN / Direction des études et des projets :
Conception : F Lejeune 02 51 81 79 71 flejeune@tan.fr
Projet : C. Rouaud 02 51 81 79 72 crouaud@tan.fr
Dessin : L. Larcher 02 51 81 79 70 - llarcher@tan.fr
- TAN / Direction commerciale :
Personne à contacter pour;
Réalisation et **validation** : D. Bréhéret ☎ 02 51 81 79 11 -
dbreheret@tan.fr ☎ 06 60 36 53 27



- CUN / Direction des transports collectifs et du stationnement:
Définition : D. Garrigue ☎ 02 40 99 49 45
Damien.GARRIGUE@nantesmetropole.fr
- CUN / Direction de l'espace public:
Définition, publication : C. Chamberlin ☎ 02 40 99 50 19 :
Claude.CHAMBERLIN@nantesmetropole.fr
Dessin : P. Patourel
Patrick.PATOUREL@nantesmetropole.fr



Nouvelle publication: **mai 2007**



ANNEXE 9

Exemples d'arrêtés de police.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

**ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
VOIE COMMUNALE N°**

Réglementation de la vitesse, hors agglomération par la mise en place d'une restriction de vitesse sur la voie communale ,

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983*;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R 411-25 et R 413-1 ;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU la délibération du Conseil Municipal du ; (si elle existe)

Considérant qu'au droit de l'arrêt de transport en commun de voyageur, exemple : la pente et l'étroitesse de la chaussée ou la sinuosité de la Voie Communale n° , hors agglomération, entre et , représente un danger, la vitesse de tous les véhicules doit être limitée à km / heure ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : La vitesse de tous les véhicules circulant sur la Voie Communale n° , hors agglomération, est limitée à km / heure, sur la section comprise entre et , en raison exemple : de la pente et l'étroitesse de la chaussée ou la sinuosité de cette voie au droit d'un arrêt de transport en commun de voyageur.

ARTICLE 2 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle - quatrième partie - signalisation de prescription - sera mise en place à la charge de la commune de la commune de .

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 1er prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 2 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le maire de la commune de ,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,
M. le Directeur des Transports Scolaires
M. le Directeur du SDIS
M. le Commandant de la CRS 18

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT

du

ROUTE NATIONALE N°

ROUTE DEPARTEMENTALE N°

ROUTE COMMUNALE N°

Réglementation de la vitesse, en
agglomération par mise en
place d'une restriction de vitesse sur la
RN, RD, VC N° .

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983*;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R 411-25 et R 413-1 ;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU l'avis de Monsieur le Directeur Départemental des Territoires de la Vienne, par délégation de Monsieur le Préfet de la Vienne, émis au titre des routes classées à grande circulation; (pour les routes nationales et les routes classées à grande circulation)

VU l'avis favorable du Département de la Vienne, (pour les routes départementales)

VU la délibération du Conseil Municipal du ; (si elle existe)

Considérant qu'au droit de l'arrêt de transport en commun de voyageur, exemple : l'étroitesse de la chaussée ou la sinuosité de la Route Nationale/Départementale/Voie Communale n° , entre les P.R. , et . , représente un danger, la vitesse de tous les véhicules doit être limitée à km / heure ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : La vitesse de tous les véhicules circulant sur la Route Nationale/Départementale/Voie Communale n° , en agglomération, est limitée à ___ km / heure, sur la section comprise entre le P.R. . , et le P.R. . , en raison de exemple : la pente et l'étroitesse de la chaussée ou la sinuosité de cette voie au droit de l'arrêt de transport en commun de voyageur.

ARTICLE 2 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle - quatrième partie - signalisation de prescription - sera mise en place à la charge de la commune de .

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 1er prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 2 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le Directeur Général des Services Départementaux,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,
M. le Directeur des Transports Scolaires
M. le Directeur du SDIS
M. le Commandant de la CRS 18
Subdivision de Loudun/Châtelleraut/Poitiers-Futuroscope/Montmorillon/l'Isle Jourdain pour les routes départementales.

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
ROUTE NATIONALE N°
ROUTE DEPARTEMENTALE N°
ROUTE COMMUNALE N°
Mis en place d'un arrêt de transport en
commun de voyageur en agglomération.

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983;*

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-3, L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R411-25 et R 417-10, R 417-11;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU l'avis de Monsieur le Directeur Départemental des Territoires de la Vienne, par délégation de Monsieur le Préfet de la Vienne, émis au titre des routes classées à grande circulation; (pour les routes nationales et les routes classées à grande circulation)

VU l'avis favorable du Département de la Vienne, (pour les routes départementales)

VU la délibération du Conseil Municipal du (Si elle existe) ;

Considérant que pour améliorer la sécurité des piétons et des usagers de la route nationale/Route départementale/Voie communale n° , située en agglomération au droit d'un arrêt de transport en commun de voyageur;

Considérant, que par mesure de sécurité, sur la route nationale/Route départementale/Voie communale n° , entre et , il est nécessaire de signaler l'arrêt de transport en commun de voyageur par des panneaux de position et de pré signalisation complété par un marquage au sol;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : La signalisation réglementaire composée de panneaux C6, A13a accompagné d'un panneau M9 « ARRET DE CAR » et d'un marquage au sol de type « Zig-Zag », conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation sera mise en place à la charge de la commune de

ARTICLE 2 : L'arrêt et le stationnement sont interdits pour tous les véhicules sur le Zig-Zag et sont réservés au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs.

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 2 prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 1 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le Directeur Général des Services Départementaux,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,
M. le Directeur des Transports Scolaires
M. le Directeur du SDIS
M. le Commandant de la CRS 18
Subdivision de Loudun/Châtelleraut/Poitiers-Futuroscope/Montmorillon/l'Isle Jourdain pour les routes départementales.

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
VOIE COMMUNALE N°
Mis en place d'un arrêt de transport en
commun de voyageur hors agglomération.

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983*;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-3, L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R411-25 et R 417-10, R 417-11;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU la délibération du Conseil Municipal du (Si elle existe) ;

Considérant que pour améliorer la sécurité des piétons et des usagers de la route de la Voie Communale n° , située hors agglomération au droit d'un arrêt de transport en commun de voyageur;

Considérant, que par mesure de sécurité, sur la Voie Communale n° , entre et , il est nécessaire de signaler l'arrêt de transport en commun de voyageur par des panneaux de position et de présignalisation complété par un marquage au sol;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : La signalisation réglementaire composée de panneaux C6, A13a accompagné d'un panneau M9 « ARRET DE CAR » et d'un marquage au sol de type « Zig-Zag », conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation sera mise en place à la charge de la commune de .

ARTICLE 2 : L'arrêt et le stationnement sont interdits pour tous les véhicules sur le Zig-Zag et sont réservés au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs.

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 2 prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 1 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le maire de la commune de ,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,
M. le Directeur des Transports Scolaires
M. le Directeur du SDIS
M. le Commandant de la CRS 18

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

**ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
Place ou PARKING**

Désignation de X emplacement(s)
réservé(s) au transport public adapté
pour les personnes handicapées ou à
mobilité réduite

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée* par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L2213-1 à L2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L411-1, L411-6, R417-11, R 411-25 à R411-27 ;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU 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, notamment son article 45 ;

VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Considérant qu'il est nécessaire de réserver X emplacement(s) de stationnement pour un véhicule de transport public adapté pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, sur le parking ou sur la place .

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : Sont exclusivement réservés aux véhicules de transport public adapté pour personnes handicapées, le(s) emplacement(s) de stationnement situés sur le parking ou sur la place .

L'arrêt et le stationnement sans autorisation d'un véhicule sur ces emplacements réservés est considéré comme gênant et constitue une infraction au sens de l'article R417-11 du Code de la Route.

ARTICLE 2 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle - quatrième partie - signalisation de prescription - sera mise en place à la charge de la commune de .

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 1er prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 2 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le maire de la commune de ,

M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,

M. le Directeur des Transports Scolaires

M. le Directeur du SDIS

M. le Commandant de la CRS 18

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
ROUTE NATIONALE N°
ROUTE DEPARTEMENTALE N°
ROUTE COMMUNALE N°
Interdiction de dépasser, en agglomération.

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983*;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R411-25 et R 414-4 à R 414-16 ;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU l'avis de Monsieur le Directeur Départemental des Territoires de la Vienne, par délégation de Monsieur le Préfet de la Vienne, émis au titre des routes classées à grande circulation; (pour les routes nationales et les routes classées à grande circulation)

VU l'avis favorable du Département de la Vienne, (pour les routes départementales)

VU la délibération du Conseil Municipal du (Si elle existe) ;

Considérant que les véhicules circulant à vive allure effectuent des dépassements sur une section rectiligne de la Route Nationale/Départementale/Communale n° , située en agglomération au droit d'un arrêt de transport en commun de voyageur;

Considérant, que par mesure de sécurité, sur la Route Nationale/Départementale/Communale n° , entre les P.R. . , et . , le dépassement des véhicules n'est pas souhaitable, une interdiction de dépasser est mise en place ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : Le dépassement de tous les véhicules circulant sur la Route Nationale/Départementale/Communale n° , en agglomération, est interdit sur la section comprise entre le P.R. . et le P.R. .

ARTICLE 2 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle - quatrième partie - signalisation de prescription - sera mise en place à la charge de la commune de .

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 1er prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 2 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le Directeur Général des Services Départementaux,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,

M. le Directeur des Transports Scolaires

M. le Directeur du SDIS

M. le Commandant de la CRS 18

Subdivision de Loudun/Châtelleraut/Poitiers-Futuroscope/Montmorillon/l'Isle Jourdain pour les routes départementales.

, le

Le Maire,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

COMMUNE DE

ARRÊTÉ MUNICIPAL PERMANENT
du
VOIE COMMUNALE N°
Interdiction de dépasser hors
agglomération.

LE MAIRE DE ,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 et par la loi n°83-8 du 07 janvier 1983*;

VU le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-4 ;

VU le code de la route et notamment les articles L 411-6, R 110-1, R 110-2, R 411-5, R 411-8, R411-25 et R 414-4 à R 414-16 ;

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, (livre I - quatrième partie - signalisation de prescription) approuvée par l'arrêté interministériel du 7 juin 1977 modifiée et complétée ;

VU la délibération du Conseil Municipal du (Si elle existe) ;

Considérant que les véhicules circulant à vive allure effectuent des dépassements sur une section rectiligne de la Voie Communale n° , située hors agglomération au droit d'un arrêt de transport en commun de voyageur;

Considérant, que par mesure de sécurité, sur la Voie Communale n° , entre et , le dépassement des véhicules n'est pas souhaitable, une interdiction de dépasser est mise en place ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : Le dépassement de tous les véhicules circulant sur la Voie Communale n° , hors agglomération, est interdit sur la section comprise entre et .

ARTICLE 2 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle - quatrième partie - signalisation de prescription - sera mise en place à la charge de la commune de .

ARTICLE 3 : Les dispositions définies par l'article 1er prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 2 ci-dessus.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur et dans la commune de .

ARTICLE 6 : Conformément à l'article R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication.

ARTICLE 7 :

M. le maire de la commune de ,
M. le Lieutenant-Colonel, Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Vienne,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la commune de et dont l'ampliation leur sera adressée ainsi qu'à :

M. le Président des transporteurs routiers de la Vienne,
M. le Directeur des Transports Scolaires
M. le Directeur du SDIS
M. le Commandant de la CRS 18

, le

Le Maire,

Département de la Vienne
Direction des Transports
Téléport 1 - Arobase 3
Avenue du Futuroscope
86360 Chasseneuil-du-Poitou

