

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
Direction des routes

**Circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées.
Décrets et arrêté du 31 août 1999**

NOR : *EQUR0010106C*

Textes sources :

Articles L. 131-2 et L. 141-7 du code de la voirie routière ;

Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, et notamment ses articles 49, 52 et 60 ;

Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 et notamment son article 2 ;

Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 ;

Décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et le ministre de l'intérieur à Madame et Messieurs les préfets de région et Mesdames et Messieurs les préfets de département.

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, a été adoptée en vue de renforcer les dispositions déjà mises en œuvre en matière d'aménagement du cadre bâti et de son environnement, notamment par l'article 49 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées.

I. - Le contexte

Les principaux objectifs de cette nouvelle loi ont été d'étendre à de nouveaux lieux le principe de l'accessibilité aux personnes handicapées et de renforcer les moyens de contrôler l'application des dispositions à mettre en œuvre dans les différents domaines.

En ce qui concerne la voirie, elle a réaffirmé le principe de l'accessibilité de la voirie au travers de son article 2, qui stipule : « La voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret conformément aux articles L. 131-2 et L. 141-7 du code de la voirie routière ».

C'est en application de cet article 2 qu'ont été pris les deux nouveaux décrets relatifs à la voirie ainsi que l'arrêté d'application du 31 août 1999 commentés dans cette circulaire.

Il convient de rappeler que, comme pour l'ensemble des textes concernant l'accessibilité aux personnes handicapées, les dispositions arrêtées en matière de voirie sont non seulement indispensables pour permettre le cheminement des personnes handicapées mais qu'elles bénéficient à bien d'autres usagers tels que les personnes âgées, les enfants, les personnes gênées temporairement dans leurs déplacements. Elles participent donc pour la plupart d'entre elles à l'amélioration du confort général de toute la population.

**I.1. Les dispositions existant antérieurement au 31 août 1999
en matière de voirie**

Il s'agit des dispositions mises en œuvre par les décrets suivants, pris en application des articles 49 et 52 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 :

– le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public, dont l'article 1^{er} précisait qu'elles étaient rendues applicables également à la voirie publique ;

– 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 appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, dont les articles 4 et 5 concernent la voirie et le titre III (art. 15 à 19) les installations de transports collectifs.

**I.2. Les dispositions supprimées
et les dispositions maintenues**

Le décret n° 94-86 du 26 janvier 1994 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des établissements et installations recevant du public, pris en application de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 a mis en œuvre de nouvelles dispositions concernant l'accessibilité des établissements recevant du public et toutes les dispositions correspondantes du décret n° 78-109 ont été abrogées. N'ont été maintenues que celles relatives à la voirie dans l'attente de la publication des décrets n°s 99-756 et 99-757 du 31 août 1999.

Avec la publication de ces derniers décrets, le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 est donc maintenant totalement abrogé.

L'article 2 du décret n° 99-757 du 31 août 1999 a également abrogé le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978, à l'exception de l'article 4, relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie aux personnes handicapées dans les agglomérations de 5 000 habitants et plus, et du titre III relatif aux installations et services de transport collectif.

Le maintien de l'article 4 mentionné ci-dessus rappelle l'obligation faite à ces communes de prévoir des aménagements de voirie les plus cohérents possibles et coordonnés entre eux, y compris ceux rendus obligatoires par les nouveaux textes du 31 août 1999.

I.3. Les décrets n°s 99-756 et 99-757 du 31 août 1999 et l'arrêté du 31 août 1999

Le décret n° 99-757, pris après avis du Conseil d'Etat, abroge les dispositions indiquées ci-dessus des décrets n°s 78-109 et 78-1167 qui avaient été pris également en Conseil d'Etat. Il définit le nouveau champ d'application des dispositions techniques à mettre en œuvre.

Le décret n° 99-756, qui est un décret simple, et l'arrêté du 31 août 1999 fixent l'ensemble des dispositions techniques à appliquer.

La présente circulaire commente ces nouveaux textes.

II. - le champ d'application de la nouvelle réglementation

II.1. La différence de régime entre les voies en agglomération et hors agglomération

II.1.1. Le décret distingue les voies en agglomération et hors agglomération, pour lesquelles les prescriptions diffèrent. Pour les voies situées hors agglomération, il ressort du décret que la « mise en accessibilité » est limitée à des prescriptions relatives aux aménagements de zones de stationnement, d'emplacements d'arrêt de transports en commun et de postes d'appel d'urgence.

On verra que cette restriction apportée par le décret N° 99-757 du 31 août 1999 ne doit en aucune façon être comprise comme dispensant l'autorité gestionnaire des ouvrages interurbains de tout effort en matière d'accessibilité hors agglomération.

Le principe est que le décret tel qu'il est rédigé ne dispense pas de l'obligation générale d'aménagement, même dans les hypothèses où la réglementation n'impose aucune obligation explicite.

En effet, le domaine public doit être aménagé pour correspondre à son affectation. L'affectation des routes exige, même sans texte spécifique, qu'elles soient accessibles à tous, ce qui inclut les personnes à mobilité réduite.

L'absence d'obligation systématique de mise en accessibilité ne doit donc pas être analysée comme une dispense absolue de réaliser des travaux en faveur des personnes handicapées.

II.1.2. L'identification des voies en agglomération

Pour l'application de ces dispositions, il y a lieu de se référer à la définition des « agglomérations » telle qu'elle ressort des dispositions de l'article R. 1 du code de la route.

En pratique, il y aura lieu de prendre en considération les panneaux réglementaires d'agglomération, régulièrement implantés en application d'un arrêté du maire.

La signalisation des lieux-dits (panneaux bleus et lettres blanches) ne délimite pas une agglomération. Les sections en traverse des hameaux ou des lieux-dits seront donc considérées comme des routes de rase campagne pour l'application des décrets et de l'arrêté.

II.1.3. Définition des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique

Ne sont considérées, au sens des décrets et de l'arrêté du 31 août 1999, que les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique. Les voies d'accès aux bâtiments qui relèvent directement de l'application des dispositions du code de la construction et de l'habitation (R. 111-18 et R. 111-19) ou du code du travail ne sont pas concernées par le présent texte.

Outre les voies publiques telles que définies par le code de la voirie routière (routes nationales qui comprennent les autoroutes, routes départementales, voies communales et routes de la collectivité territoriale de Corse), sont concernés les chemins ruraux et, le cas échéant, les voies appartenant à des particuliers et ouvertes à la circulation publique (voies

privées de lotissement, par exemple).

Sont également concernés les parkings ouverts au public lorsqu'ils ne relèvent pas des règles du code de la construction et de l'habitation.

En tout état de cause, le niveau d'exigence technique diffère notablement suivant que l'on est ou non en agglomération. Les hypothèses où des chemins ruraux auront à être spécifiquement aménagés seront fort rares puisqu'ils se trouvent hors agglomération.

II.1.4. *La mise en accessibilité ne doit pas s'arrêter à la stricte application des prescriptions réglementaires*

L'absence de prescriptions impératives dans certaines hypothèses ne dispense pas le gestionnaire de la route de prendre en considération les besoins des personnes handicapées alors même que les cheminements se trouveraient hors agglomération.

Les voies ouvertes à la circulation publique doivent être accessibles à tous, ce qui inclut également les personnes handicapées

Ainsi, dans les hypothèses où les voies publiques, fussent-elles hors agglomération, desservent des équipements publics ou privés utilisés par des personnes handicapées, les principes généraux de la loi commandent que le gestionnaire de la route prenne les mesures nécessaires pour en assurer l'accessibilité.

III. - DISPOSITIONS COMMUNES AUX VOIES SITUÉES EN AGGLOMÉRATION ET HORS AGGLOMÉRATION

III.1. **Un aménagement progressif**

Conformément au principe de progressivité affirmé par la loi de 1975, l'aménagement ne se concrétise sur le terrain qu'à l'occasion de travaux d'une certaine importance.

Il n'est pas apparu réaliste d'introduire une obligation générale de mise en conformité s'appliquant sans délai à toutes les voies existantes.

Aussi, l'obligation d'accessibilité concerne-t-elle uniquement :

- la réalisation de voies nouvelles ;
- les travaux ayant pour effet de modifier la structure de la voie ou son assiette ;
- les travaux de réfection de trottoirs ;
- la création ou l'organisation de places de stationnement, d'arrêts de véhicules de transports en commun et de postes d'appel d'urgence.

III.1.1. *La réalisation de voies nouvelles*

Cette disposition n'appelle pas de développements particuliers.

Outre que la notion de voie nouvelle est de bon sens, s'il y avait le moindre doute il apparaîtrait que les travaux entrent en toute hypothèse dans l'une au moins des deux catégories suivantes.

III.1.2. *Les travaux modifiant l'assiette de la voie*

Par assiette, on doit entendre la surface du terrain réellement occupée par la voie, ce qui comprend les talus de déblai ou de remblai et inclut la surface extérieure des ouvrages indispensables à la conservation de la route.

C'est, on le constate, la définition même du contenu du domaine public routier.

La modification d'assiette vise donc l'agrandissement ou, au contraire, la réduction des limites du domaine affecté à la circulation publique.

Il faut noter qu'en cas de modification d'assiette les travaux modifient presque certainement la structure de la voie.

III.1.3. *Les travaux modifiant la structure de la voie*

La notion de structure

Il s'agit tout d'abord des éléments constitutifs du corps de la voie. Cependant on ne peut ici se contenter de l'acception purement technique du terme. Il s'agit plus généralement de la manière dont l'ouvrage routier peut être envisagé, dans ses parties et son organisation spatiale.

Cette notion de structure s'apprécie donc également du point de vue d'un observateur. La structure est dès lors la forme observable et analysable que présentent les éléments de l'ouvrage.

La notion de modification

Il faut que le changement apporté à la géométrie et à l'organisation de la route soit observable et « notable ». Il ne saurait résulter de travaux mineurs ou trop limités dans l'espace ou leurs effets.

Est ainsi considéré comme modifiant la structure un changement appréciable ou sensible du profil en long ou du profil en travers. Ce sera le cas d'un élargissement ou d'un rétrécissement de chaussée. Il en va de même d'une modification de la superficie respective de la chaussée et des trottoirs dans le cadre d'un réaménagement global.

En revanche, mettre une simple couche mince d'enrobés ne modifie *a priori* pas la « structure de la voie », dont la

physionomie ou les conditions d'usage ne sont pas modifiées.

Il va cependant de soi qu'à l'occasion de travaux mineurs hors du champ d'application du décret, il faut, d'une part, ne pas dégrader les conditions d'accessibilité préexistantes et, d'autre part, préserver l'avenir et donc retenir des techniques qui, dans le futur, faciliteront une mise en accessibilité plus globale de l'ouvrage.

III.2. L'étendue des obligations résultant de l'exécution de travaux

Il convient, sous réserve de l'appréciation de cas particuliers, d'admettre que la mise en accessibilité ne concerne que la zone touchée par les travaux ou la modification d'assiette. Ainsi, une modification de structure sur une surface limitée de route n'induit pas une obligation de mise en accessibilité sur une surface plus étendue.

D'une façon générale, les obligations nées à l'occasion de travaux ne concernent que l'emprise de ces derniers.

III.2.1. La réfection des trottoirs

Le cas des réfections de trottoirs mérite une attention particulière. Il s'agit de travaux auxquels le décret réserve un sort particulier en ce qu'ils emportent exigence de mise en accessibilité alors même qu'ils n'entraîneraient pas de modification de structure.

A l'occasion de travaux de simple réfection, il y a obligation de faciliter la circulation des personnes handicapées sur ces parties de voie qui sont, précisément, affectées à la circulation des piétons, dont font partie les usagers à mobilité difficile ou réduite.

On admettra toutefois que sont essentiellement concernés les travaux de réfection touchant à l'aménagement tels que dépose des bordures, enlèvement de matériaux en place. Ne sont pas concernés les travaux d'entretien qui, par exemple, n'entraînent pas de dépose des bordures ni d'enlèvement de matériaux en place (sont assimilés à ces travaux d'entretien la réparation ou le renouvellement des enduits de surface ou les réparations localisées). Dans ces derniers cas, la mise en accessibilité n'est obligatoire que si la superficie concernée par les travaux est effectivement susceptible d'aménagements. Si tel n'est pas le cas, il n'y a pas lieu d'imposer, à l'occasion d'une réfection localisée à une partie du trottoir, des aménagements d'une autre partie, sur laquelle des travaux n'étaient pas prévus, même si cette partie est adjacente au chantier.

A contrario, des travaux globaux, notamment lorsqu'ils entraînent une dépose des bordures ou le changement complet du corps de l'ouvrage (remplacement d'une surface en enrobés par une surface en granit, par exemple), justifient la mise en accessibilité.

Conformément aux principes généraux déjà évoqués, il n'en demeure pas moins qu'il revient au maître de l'ouvrage de prendre en considération, dans l'intérêt général, la réalisation, à l'occasion de travaux limités, d'une mise en accessibilité sur des parties voisines, dont le coût serait alors moindre, ce alors même que le décret ne l'imposerait pas formellement. Dans ce cas également, il faut veiller à ne pas dégrader les conditions de circulation des personnes à mobilité réduite.

III.2.2. Travaux réalisés dans le cadre d'occupation du domaine public routier et non dans l'intérêt direct de ce dernier

Il s'agit ici essentiellement des travaux réalisés par des « occupants », non pas dans l'intérêt de la voie mais dans celui des installations tierces ayant vocation à occuper le domaine public routier.

A cette occasion, il n'est pas rare que soient exécutées des tranchées de quelque importance dont les conditions de la « réfection » sont réglementées par les articles L. 141-11 et R. 141-13 à R. 141-21 et R. 131-11 du code de la voirie routière.

Ces textes prévoient qu'un règlement de voirie fixe les modalités de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive « conformément aux normes techniques et aux règles de l'art ».

Il revient donc à chaque maître d'ouvrage d'intégrer dans le règlement de voirie des stipulations de mise en accessibilité lors des travaux de réfection, dont le coût est à la charge de l'occupant.

Il ne s'agit pas d'une simple faculté mais d'une obligation prévue par le législateur (art. L. 141-11 précité du code de la voirie routière).

III.2.3. Le cas particulier des aménagements justifiant une mise en accessibilité même hors agglomération

Le décret 99-757 prévoit, hors agglomération, un aménagement des « zones de stationnement » des « emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun » et des « postes d'appel d'urgence ».

La mise en accessibilité de ces installations ponctuelles est étalée dans le temps, comme pour les autres installations, puisqu'elle n'est prévue qu'en cas de travaux modifiant la structure et l'assiette des dispositifs en cause. Il va de soi que, pour ces installations, la notion de modification de structure doit être adaptée à la nature de l'objet concerné et donc plus circonscrite qu'une « route » ou un « trottoir » que l'on prend dans son ensemble.

Il y a donc mise en accessibilité dès qu'il y a création, réfection ou aménagement spécifique des éléments en cause.

III.2.4. Les zones de stationnement

Hors agglomération, cela peut correspondre, par exemple, à la réalisation d'aires de repos ou de parcs de stationnement sur des sites touristiques. En agglomération cela concernera de très nombreux travaux, dont l'aménagement du stationnement payant.

Seules des opérations d'une certaine ampleur sont concernées puisqu'il s'agit de réserver et d'aménager une place de stationnement par tranche ou fraction de cinquante places. Dans le cadre de projets globaux aboutissant à la réalisation d'au moins cinquante places de stationnement, c'est sur l'ensemble de ces projets globaux qu'il conviendra de calculer le nombre de places réservées.

Cette disposition diffère donc légèrement de celle concernant les établissements recevant du public (ERP) qui impose une place aménagée par tranche de cinquante places dès le début de l'exécution d'une tranche.

En plus des dispositions mentionnées au paragraphe IV.1.4, il est rappelé que la largeur de 3,30 m du stationnement réservé est à respecter impérativement, de plain-pied, en dehors de tout obstacle et de toute circulation automobile, pour permettre une bonne approche des véhicules par les personnes circulant en fauteuil roulant.

Toutefois, pour éviter le fractionnement de tels aménagements, le décret précise que le nombre d'emplacements concernés est calculé sur « l'ensemble du projet ».

Cette notion de projet doit s'entendre non seulement de l'aménagement ayant fait l'objet d'une décision unique, mais encore de l'ensemble des décisions concernant des places de stationnement s'inscrivant dans un programme d'aménagement cohérent, fût-il étalé dans le temps.

Il est alors recommandé de veiller à ce que les conditions d'accès aux personnes handicapées soient préservées et, en toute hypothèse, non dangereuses.

Le panneau réglementaire à mettre en place pour réserver une place aux personnes handicapées est le panneau de stationnement interdit B6a1 à compléter du panneau M6n « sauf GIG-GIC ».

Un arrêté de l'autorité détentrice des pouvoirs de police est toujours nécessaire.

D'autres aménagements peuvent, en complément, mieux faire ressortir le caractère strictement réservé de ces emplacements.

III.2.5. *Emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun*

L'arrêté ne contient pas de prescription technique.

Ainsi qu'il est indiqué dans les dispositions communes, la mise en accessibilité est réalisée soit par un aménagement physique de l'ouvrage, soit par le choix du véhicule de transport en commun, soit encore par une combinaison des deux.

Les décisions en la matière doivent être mises en œuvre en collaboration entre le gestionnaire de la route, celui de la ligne de transports en commun et, le cas échéant, celui de l'autorité organisatrice des transports en commun.

Si la collectivité gestionnaire de la route ne participe pas à la gestion de la ligne de transport, les parties devront se rapprocher pour examiner les conditions de réalisation et de financement de l'aménagement.

Il sera utile de se référer aux recommandations du Comité de liaison pour le transport des handicapés (COLITRAH), devenu (COLIAC) approuvées par le Conseil national des transports, intitulées « prescriptions pour l'accessibilité à tous des réseaux d'autobus urbains » (octobre 1997).

Par ailleurs, il est nécessaire de protéger l'arrêt et les abords de l'arrêt des stationnements anarchiques qui empêchent l'approche et l'accostage de l'autobus au plus près de la bordure de l'emplacement pour permettre l'accès au véhicule, en particulier au véhicule à plancher bas. Le cas échéant, le gestionnaire de la voie s'il n'est pas titulaire du pouvoir de police de la circulation devra se préoccuper, en se rapprochant de l'autorité de police compétente, de la mise en œuvre de moyens propres à supprimer ou limiter les risques de stationnement irrégulier sur l'emplacement aménagé. On veillera, d'une façon générale, à ce que cet aménagement soit accompagné des mesures nécessaires pour en assurer l'efficacité, ce qui comprend un traitement des accès.

Le préfet ou le président du conseil général, gestionnaires de routes en agglomération n'ont en effet pas le pouvoir de police du stationnement, lequel appartient au maire.

D'une façon plus générale, et alors même que le décret est muet sur ce point, les autorités de police devront veiller à ce que les prescriptions qu'elles édictent en faveur des personnes handicapées soient bien respectées.

Le rappel d'interdiction de stationner se fait par le marquage en zigzag de couleur jaune sur la chaussée.

Il est nécessaire d'assurer l'accessibilité des cheminements piétonniers aux abords des emplacements d'arrêt pour ne pas rompre la chaîne de déplacement. Pour faciliter l'accès des fauteuils roulants, il faudra veiller à fournir la surface suffisante pour effectuer les manœuvres de retournement, souvent nécessaires sur l'emplacement d'arrêt au droit de la porte accessible du véhicule.

IV. - les caractéristiques techniques imposées

Le décret n° 99-756 et l'arrêté du 31 août 1999 reprennent toute une série de dispositions précédentes mais en modifient parfois le contenu pour mieux les adapter au contexte de la voirie et de ses contraintes. Ils comportent également de nombreuses dispositions nouvelles correspondant à une évolution de la prise en compte des demandes émanant des associations de personnes handicapées. Il est important de préciser l'ensemble de ces modifications.

IV.1.1. *La cohérence avec la normalisation*

Il est rappelé que le code des marchés publics, lorsqu'il s'applique, impose la référence aux normes. Le respect de la norme s'impose donc lorsque son application tend à une meilleure accessibilité que les règles minimales prévues dans le décret et l'arrêté. Dans le cas contraire, ce sont les prescriptions du décret et de l'arrêté qui s'appliquent.

D'une manière générale, il est souhaitable que la bonne application de ces dispositions soit examinée avec les associations concernées de personnes handicapées. Il faut prendre soin de rencontrer les associations représentatives des différents types de handicap afin de prendre en compte au mieux les exigences de tous.

IV.1.2. *Les cheminements*

La principale modification sur le cheminement concerne la pente maximale tolérée qui est portée à 12 %, sans limitation de distance autre que la nécessité des paliers de repos.

L'arrêté précise toutefois que cette tolérance permettant de réaliser des pentes supérieures à 5 % n'est envisageable qu'en cas d'impossibilité due notamment à la topographie et à la présence de constructions existantes.

Il convient de différencier deux cas pour apprécier cette impossibilité.

Dans des opérations d'aménagement de voirie nouvelle, sur des sites non construits, il est le plus souvent possible de réaliser ces aménagements avec des pentes de 5 % au maximum. En revanche, ce n'est pas toujours possible sur des sites déjà construits, et c'est donc surtout dans ce type d'aménagement que la tolérance pouvant aller jusqu'à 12 % peut être mise en œuvre, sans passer par la procédure comportant la consultation de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité prévue à l'avant dernier paragraphe de l'article 1^{er} du décret n° 99-756.

Il est rappelé que les pentes supérieures à 5 %, et particulièrement celles à 12 %, sont pour beaucoup de personnes à mobilité réduite des obstacles infranchissables sinon dangereux et que, même dans les situations exceptionnelles, elles doivent être utilisées sur les distances les plus courtes possible.

Une main courante située à environ 0,90 mètre de haut, de préférence de part et d'autre du cheminement, constitue une aide précieuse pour les personnes ayant des difficultés de marche le long de rampes de pente supérieure à 4 %.

L'installation de mains courantes complémentaires à une hauteur intermédiaire permettra leur utilisation par des enfants et des personnes de petite taille.

Il est utile de prévoir une bordure de quelques centimètres de hauteur sur les cheminements longeant des ruptures de niveaux afin de permettre le guidage des roues des fauteuils roulants.

Les cheminements horizontaux sont bien évidemment à favoriser.

Si des pentes sont nécessaires, il est préférable de s'en tenir aux recommandations du fascicule P 98-350 de l'AFNOR (cheminement-insertion des personnes handicapées, février 1988), qui donne des tolérances et des distances de mise en œuvre plus conformes aux besoins des personnes handicapées.

Il est demandé par ailleurs un revêtement non lisse. Le terme non lisse doit être compris dans le sens de non glissant.

Les différences de revêtement de sol peuvent être perçues par les personnes non voyantes et, judicieusement utilisées, elles peuvent les aider à se diriger, notamment dans les grands espaces sans points de repères. Il convient de veiller cependant à ce qu'aucun relief trop important ne gêne le mouvement de balayage de la canne nécessaire pour permettre à la personne non voyante de détecter les obstacles.

De la même manière, la couleur, les oppositions de tons peuvent aider les personnes mal voyantes à se guider plus facilement.

Le cheminement accessible devra être le cheminement le plus usuel pour éviter tout effet de ségrégation ; la locomotion étant pénible pour beaucoup de personnes, il devra être le plus direct et le plus court possible.

Sur les longs trajets, il est recommandé de prévoir des appuis ischiatiques (appuis de repos assis-debout) à une hauteur de 0,70 mètre environ. Cette fonction peut être remplie par un choix approprié de mobilier urbain.

Des abris accessibles sont souhaitables, par exemple tous les 200 mètres, pour se protéger des intempéries sur de longs parcours.

En ce qui concerne la pente transversale, il est demandé en cheminement courant un dévers inférieur ou égal à 2 %. Lorsque des passages à fort dévers sont inévitables, au droit des passages piétons notamment, des dévers importants peuvent être tolérés sur de très courtes distances.

En cheminement courant il est cependant souhaitable, lorsque c'est possible, que la valeur du dévers ne dépasse pas 1 %.

Les dévers sur les pentes supérieures à 4 % sont à éviter car ils entraînent inutilement une augmentation de ce pourcentage dans le sens de la plus grande pente.

Le long des escaliers il est également intéressant d'installer une main courante intermédiaire pour les raisons déjà indiquées ci-dessus.

Le long des escaliers, les mains courantes doivent être situées à une hauteur maximale de 0,90 centimètre environ au-dessus du nez de marche.

Les nez de marche saillants et les escaliers à claire-voie sont à éviter pour les personnes qui marchent difficilement et celles qui se déplacent avec une canne.

IV.1.3. *Les trottoirs*

Le fascicule de documentation de l'AFNOR P 98-350 mentionné ci-dessus donne également les recommandations des pentes nécessaires à la réalisation de bateaux faciles à utiliser par des personnes en fauteuil roulant.

D'autres solutions comme des abaissements généralisés de la bordure de trottoir sur l'ensemble d'un carrefour ou la remontée de la chaussée au niveau des trottoirs peuvent aussi être mises en œuvre sous réserve de respecter les caractéristiques du cheminement accessible. Mais elles présentent pour les mal voyants l'inconvénient de rendre plus difficilement perceptible le passage du trottoir à la chaussée.

Le décret stipule qu'un revêtement au sol différencié doit être prévu au droit des bateaux pour en avertir les personnes aveugles.

Cette obligation ne concerne que les bateaux ou dispositifs équivalents situés au droit des passages piétons et ne concerne pas les bateaux destinés à l'accès des véhicules automobiles. Il faut en effet éviter toute confusion de nature à laisser croire, à tort, à une personne mal voyante qu'elle peut s'engager sur la chaussée parce qu'elle a détecté un revêtement différencié mal situé. Une collaboration plus poussée avec les associations d'aveugles et de mal voyants doit permettre de préciser la meilleure utilisation de ce revêtement.

Le dispositif au sol différencié, appelé aussi signal d'éveil de vigilance, fait l'objet de la norme NFP 98-351. Cette norme qui comporte des exigences supérieures au décret n° 99-756 est donc applicable dans les conditions rappelées précédemment. L'utilisation de ce signal unique est indispensable pour assurer aux personnes aveugles des conditions de sécurité maximale d'un lieu à un autre, mais aussi d'une ville à une autre.

Le fascicule de documentation de l'AFNOR P 98-350 donne enfin des indications sur les dimensions des bornes et poteaux permettant leur détection dans de bonnes conditions par des aveugles se déplaçant avec une canne.

Une couleur contrastée par rapport à leur environnement est souhaitable pour les personnes mal voyantes.

Mais les bornes et les poteaux doivent être évités autant que possible le long des cheminements.

Les obstacles situés en porte à faux à une hauteur inférieure à 2 mètres (à hauteur de tête notamment) constituent également un grand danger pour les personnes mal voyantes ainsi que pour les personnes distraites. Si l'on ne peut déplacer l'obstacle, on pourra le prolonger jusqu'au sol ou le rappeler en partie basse par un élément fixe situé à l'aplomb, dont la partie basse sera située à une hauteur maximale de 0,40 mètre de préférence.

Il convient aussi de signaler toute excavation dangereuse, lors de travaux par exemple, par un obstacle bien visible et détectable par une canne d'aveugle.

Les barrières doivent comporter un élément bas situé à la hauteur maximale de 0,40 m signalée ci-dessus.

IV.1.4. *Le stationnement*

La place de stationnement accessible doit être reliée au trottoir par un cheminement accessible de 0,80 m de large. Si ce cheminement comporte des changements de direction il est nécessaire de prévoir les élargissements minimaux permettant le mouvement du fauteuil roulant.

Il est recommandé de prévoir une hauteur de passage minimale de 2,15 mètres pour faciliter l'accès des véhicules adaptés aux besoins des personnes en fauteuil roulant.

IV.1.5. *Les feux de signalisation*

Le décret renvoie explicitement à des dispositifs conformes « aux normes en vigueur » et la seule norme en vigueur dans ce domaine est la norme expérimentale S 32-002 intitulée « Insertion des personnes handicapées – Répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des mal voyants ». Bien qu'ancienne (octobre 1983) et bien qu'il ait été prévu une révision en 1985, cette norme n'a été ni révisée ni annulée. De caractère général, elle ne concerne que les dispositifs sonores et les spécifications techniques qu'elle contient sont uniquement d'ordre acoustique. Aussi, une procédure lourde de révision de cette norme vient-elle d'être engagée, afin d'intégrer l'ensemble des dispositifs existants, par signal sonore ou tactile ainsi que les modes d'activation, par bouton poussoir ou télécommande et d'en préciser les exigences et spécifications.

En l'absence de normalisation des dispositifs tactiles, le maître d'ouvrage devra, s'il choisit une telle solution technique, s'assurer notamment auprès des associations concernées, que le système répond à l'objectif d'accessibilité.

Compte tenu de la complexité des travaux, deux ou trois ans seront nécessaires à leur aboutissement. Aussi, en attendant la parution de cette nouvelle norme, les bureaux de normalisation concernés préparent une version légèrement modifiée de la norme expérimentale en vue de la rendre compatible avec les matériels existants sur le marché.

Afin d'intégrer les éventuelles évolutions à venir, il est opportun que les maîtres d'ouvrage s'assurent de choisir des matériels dont le signal sonore ou tactile soit aisément modifiable. Il est en effet très important pour la sécurité des utilisateurs d'éliminer tout risque de confusion due à une diversité de messages. De même, il sera apprécié par les utilisateurs de ne recourir qu'à une seule télécommande pour activer le dispositif sonore d'une agglomération ou de plusieurs villes. La normalisation des émetteurs et récepteurs de télécommande va être entreprise et pourra entraîner certaines adaptations.

Il faut noter que certaines associations estiment qu'il n'est pas nécessaire d'équiper tous les carrefours systématiquement. De plus une utilisation non raisonnée de tels dispositifs pourrait s'avérer plus dangereuse qu'efficace.

Il en résulte que les maîtres d'ouvrage ne devront équiper leurs feux qu'après une réflexion sur les risques de confusion que les dispositifs sont susceptibles d'entraîner, réflexion qui pourra utilement être éclairée par les représentants locaux d'associations de non-voyants et mal voyants.

L'installation de ces dispositifs sera avantageusement mise en œuvre pour l'équipement d'itinéraires cohérents, choisis en tenant compte des besoins exprimés par les utilisateurs et/ou en consultant les représentants locaux d'associations de

non-voyants et mal voyants.

Dans un souci de sécurité, l'équipement simultané de tous les feux de signalisation d'un même carrefour ne sera réalisé que s'il ne présente aucun risque de confusion pour les utilisateurs. La cohérence d'itinéraire pour les piétons non-voyants ou mal voyants pourra là encore être un critère pour établir un plan d'équipement de ces dispositifs.

Il est rappelé que, par ailleurs, la modification des équipements existants n'est nécessaire qu'à l'occasion des travaux mentionnés dans le décret c'est-à-dire lors de la réalisation de voies nouvelles, de travaux ayant pour effet de modifier la structure de la voie ou d'en changer l'assiette et de travaux de réfection des trottoirs.

Si la modification des équipements existants est telle que décrite dans le décret, elle pourra s'effectuer à l'initiative du maître d'ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre de cheminements spécifiques.

IV.1.6. *Les postes d'appel d'urgence*

L'accessibilité d'un poste d'appel d'urgence nécessite non seulement que le poste lui-même soit accessible mais encore que la zone de stationnement et de cheminement qui y conduit le soient également comme cela est prévu par la norme NFP 99-254 : ces différents éléments sont décrits dans le fascicule de documentation P 98-350.

On peut alors distinguer plusieurs cas de figure :

- la création d'un réseau d'appel d'urgence lié à une infrastructure nouvelle ;
- l'implantation ou l'extension d'un réseau d'appel d'urgence sur route existante ;
- la rénovation de postes d'appel d'urgence existants.

Pour une infrastructure nouvelle, le décret s'applique de plein droit sauf impossibilité technique pour laquelle un avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité sera demandé.

Il est également utile de rappeler que l'implantation d'un réseau d'appel d'urgence n'est formellement obligatoire que pour le réseau autoroutier et pour certains tunnels situés sur le réseau national.

Lors de l'extension ou de l'implantation d'un réseau d'appel d'urgence sur route existante, on s'efforcera de le rendre accessible sous réserve d'impossibilité technique.

Quant aux travaux de rénovation de postes d'appel d'urgence qui consistent à remplacer le poste sans modification de la zone de stationnement, ils ne sont pas concernés par le décret.

IV.1.7. *Les emplacements d'arrêt d'un véhicule de transport collectif*

L'arrêté ne contient pas de prescription technique.

Les manœuvres des fauteuils roulants seront facilitées autant que possible.

V. - le problème de l'impossibilité technique

V.1.1. *La procédure de consultation*

L'article premier du décret prévoit que « les dispositions du présent article ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ».

Cette dernière a été créée par le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 (JO du 10 mars 1995) : conformément aux principes généraux relatifs aux procédures consultatives, le point de départ du délai court à compter du jour du dépôt de la demande de dérogation à la préfecture. Ce délai est de deux mois. Si à l'expiration de ce délai, l'avis n'a pas été reçu, l'autorité compétente pour prendre la décision peut passer outre, l'avis étant réputé donné.

L'attention est donc attirée sur l'intérêt de détecter, suffisamment tôt qu'il y a impossibilité de respecter les prescriptions techniques relatives à l'accessibilité des personnes handicapées.

« Comme le prévoit le décret n° 95-260 du 8 mars 1995, le préfet peut consulter la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (art. 3) en matière d'accessibilité de la voirie. Il peut en outre créer une sous-commission départementale spécialisée sur l'accessibilité. Dans ce cas l'avis émis par cette sous-commission spécialisée a valeur d'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (art. 10). Aussi il faudra tenir compte de l'organisation mise en place par arrêté préfectoral et éventuellement adapter les arrêtés existants pour identifier clairement la commission compétente pour émettre un avis en matière de voirie. »

V.1.2. L'autorité compétente pour saisir la commission

L'autorité compétente est la personne qui a pris l'initiative de l'aménagement ou, encore, « pour le compte de laquelle les travaux d'aménagement sont réalisés ».

Compte tenu des attributions qui sont les leurs, le maire, le président du conseil général, le préfet et le président de la collectivité territoriale de Corse représentent leurs collectivités respectives.

Pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'autorité administrative compétente est le préfet à l'initiative de la société concessionnaire.

En cas de voie privée, le maire saisit la commission à la demande du propriétaire de la voie.

On note que ce dernier peut, s'il estime par exemple que les exigences pesant sur lui en matière de mise en accessibilité

sont excessives, fermer sa voie à la circulation publique.

V.1.3. *La force contraignante de l'avis*

Il s'agit d'un avis simple.

En conséquence, il est possible au maître de l'ouvrage de ne pas y donner suite, sous le contrôle du juge, bien entendu, en cas de contentieux.

V.1.4. *L'avis tacite*

L'avis tacite est réputé favorable, conformément aux règles habituelles.

J.-C. Gaysot

J.-P. Chevènement