



DVD - AGENCE DE LA MOBILITÉ

# PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC (PAVE) – Edition 2025

**Évolutions par rapport au référentiel technique de 2012  
et synthèses des principales dispositions techniques de l'édition 2025**



# Introduction

Ce document constitue une **étape intermédiaire** dans la révision du référentiel technique du PAVE 2012. Les éléments présentés ici seront développés, enrichis et illustrés dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public**, l'une des composantes du **PAVE 2025**. Ce futur guide remplacera le référentiel technique de 2012 en matière de dispositions techniques d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La **première partie** du document propose une sélection de fiches issues du référentiel technique de 2012, qui feront l'objet de modifications dans la version 2025 du PAVE.

La **deuxième partie** présente les principales nouveautés ainsi que les productions à venir, qui seront intégrées dans le Guide de conception inclusive de l'espace public.

## Lexique des acronymes utilisés dans le document

Pour faciliter la lecture, voici un lexique expliquant les différents acronymes mentionnés dans le document :

**UFR** – Usager de fauteuil roulant

**PMR** – Personne à mobilité réduite

**PSH** – Personne en situation de handicap

**PAM** – Personne aveugle ou malvoyante

**BEV** – Bande d'éveil à la vigilance

**BI** – Bande d'interception

**ABV** – Abri voyageur

**PPC** – Passage porte cochère

# **PARTIE 1**

## **Évolutions par rapport au référentiel technique de 2012**

# Mode d'emploi de la partie 1



Le référentiel technique du PAVE de 2012 est téléchargeable [ICI](#) dans sa version complète.

Les pages qui suivent présentent une sélection des fiches du **référentiel technique du PAVE de 2012**.

Seules les dispositions qui feront l'objet de modifications dans la version 2025 sont ici présentées.

Dans chaque fiche, un code graphique permet d'identifier, dans le texte d'origine du PAVE 2012 :

- Les dispositions à supprimer car obsolètes
- Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments
- Une colonne « **commentaires 2025** » apporte des précisions concernant les évolutions prévues.

**I/ CHEMINEMENT SUR UN TROTTOIR EN SECTION COURANTE**

**REFERENCES REGLEMENTAIRES**

*Notions générales d'aménagement*

- impératif d'évacuation de l'eau de pluie implique la création de pentes en long et de dévers.
- nécessité de contrastes visuels et tactiles afin de faciliter la lisibilité de l'aménagement
- importance du niveau d'entretien constant du revêtement.

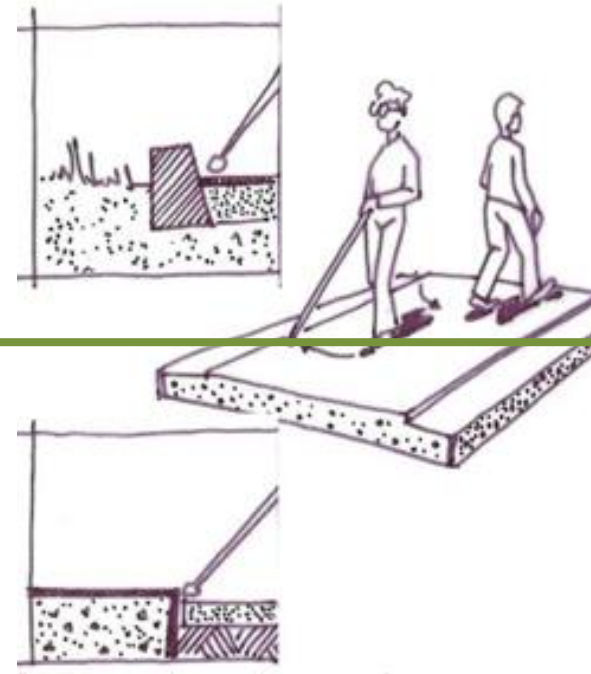
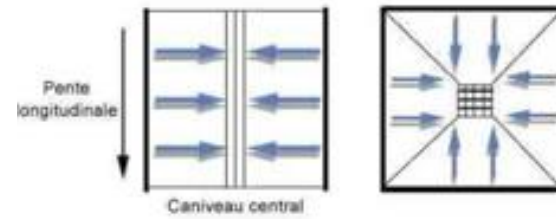
**RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)**

Les personnes à mobilité réduite sont particulièrement sensibles à la formation de flaques qu'elles ne peuvent détecter et/ou éviter et à la tenue des revêtements en cas de pluie.

- Pentes longitudinales et transversales (travers) supérieures à 0,5 % (de préférence 1 %) Bon entretien des grilles et des caniveaux assurant l'écoulement des eaux permet de conserver en bon état d'usage les espaces piétonniers. Bonne inclinaison des caniveaux centraux (8 – 10%) afin de canaliser les eaux.

- Sols non meubles (formations d'ornières et affaissements)
- sols non glissants (Coefficient d'adhérence SRT ≥ 0,45 à l'état mouillé)

Les personnes atteintes de déficience visuelle ont besoin de contrastes afin de se repérer dans l'espace. Outre les produits de marquage, l'usage de matériaux contrastés peut aider à ce repérage (exemple : bordures en granit le long d'un trottoir asphalté). Le contraste peut également être tactile, avec des revêtements de relief différents, reconnaissables au pied.



Contrastes visuels et tactiles entre revêtements ou entre un revêtement et sa bordure.  
(Circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007)

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

### Revêtement

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

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

**Article 1<sup>er</sup> – I. 1° Cheminements :** « (...) 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. (...) »

### Les différents types de revêtement utilisés à Paris

- l'asphalte : le plus employé à Paris, offre l'avantage d'une surface lisse et uniforme, qui offre un bon confort de marche. Inconvénient lié à sa plasticité, il se poinçonne sous la contrainte du passage ou du stationnement de véhicules (béquilles des motos), mais aussi des mobiliers des commerçants.

- le granit, qui recouvre une grande diversité de techniques. On peut citer par ordre décroissant d'emploi :  
– la dalle « de fendage » (fendue et non sciée) de grande dimension et à larges joints de mortier particulièrement utilisée dans le centre de Paris où elle est en harmonie avec les bâtiments historiques ;  
– la dalle sciée (et flammée pour éviter une glissance trop importante) de dimensions variant entre 30 et 60 cm présentant des joints de mortier de faible largeur du fait de leur régularité ;  
– le pavé scié flammé, de dimensions 15 x 20 cm (parfois 10 x 10 ou 15 x 15) à larges joints de mortier fréquemment utilisé dans des aménagements ;  
– le pavé brut, de dimension 10 x 10 ou 15 x 20, à joints creux, utilisé à proximité de certains monuments, (centre Pompidou, Institut de France,...).

En général utilisé pour ses qualités architecturales, le granit présente l'avantage d'une durée de vie plus longue, moyennant un entretien des joints de mortier et d'une dureté appréciée notamment lorsque le trottoir est équipé de terrasses. La qualité de confort est bonne lorsqu'il s'agit de dalles ou pavés sciés donc bien plats et réguliers, moindre pour les dalles « brut de fendage », qui sont maintenant peu utilisées en nouvel aménagement. Ce confort peut se dégrader en cas de mauvais entretien de joints et de déchaussement.

Revêtement de trottoir en dalles granit.

Revêtement béton (boulevard Arago, 14<sup>e</sup>)

## COMMENTAIRES 2025

### Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

- Des testes seront réalisées avec les usagers pour définir le niveau de confort des revêtements les plus souvent utilisés sur la voirie parisienne.
- Cela permettra d'élaborer des préconisations en la selon les différents contextes

R7

- Les dispositions à supprimer car obsolètes

- Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

R8

**Circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007** relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

- le « stabilisé », que l'on retrouve majoritairement dans les parcs, jardins et bois. Utilisé pour son aspect naturel et sa perméabilité, notamment sur des trottoirs plantés des grandes promenades parisiennes, ce matériau peut être associé à une bande en asphalte, voire en béton, dédiée au passage des piétons. **Les personnes à mobilité réduite apprécient peu ce sol du fait de son instabilité aux intempéries ou aux projections d'eau** (création d'omières et de flaques) et de son caractère sablonneux, voire boueux ou poussiéreux selon les saisons. Il est donc en général nécessaire d'assurer des cheminements de type asphalte en parallèle de ces espaces. A noter cependant que **la DEVE expérimente de nouveaux sols stabilisés en réponse à ces inconvénients.**

- le béton est parfois également employé dans ce type de sites, sous forme de grandes plaques sans aspérités ; il a l'inconvénient cependant de se déformer en créant des ressauts au niveau des joints.

*Revêtement asphalte d'un trottoir parisien  
(avenue Daumesnil 12<sup>e</sup>)*

## COMMENTAIRES 2025

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

- Selon sa composition, un sol stabilisé présente des caractéristiques différentes. Des tests permettront d'identifier les types de stabilisé compatibles avec les exigences d'accessibilité, ce qui permettra d'établir des recommandations.
- A noter que le sol stabilisé ne se prête pas à l'installation de dispositifs podotactiles d'aide aux déplacements des personnes aveugles ou malvoyantes.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objet de modifications ou compléments

## PAVE 2012

### Largeur

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.  
r 1,40 mètre libre de tout mobilier ou de tout autre obstacle éventuel,  
r 1,20 mètre si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement.

La largeur de passage optimale permettant à deux usagers en fauteuil roulant ou munis de poussettes de se croiser, précisée dans le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France est de 1,80 m. Cette cote doit en outre s'entendre comme un minima à adapter en fonction des flux piétons constatés ou attendus sur le site.

**Circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007** relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

### Configuration du trottoir en fonction de sa largeur :

des règles de répartition de l'espace disponible sur le trottoir sont à appliquer comme suit, sachant qu'il convient d'adapter la largeur de la bande piétonne en fonction de la fréquentation des lieux.

< 160 cm : il ne convient pas de poser de potelets pour assurer un passage effectif de 140cm.

#### 160 cm < X < 220 cm

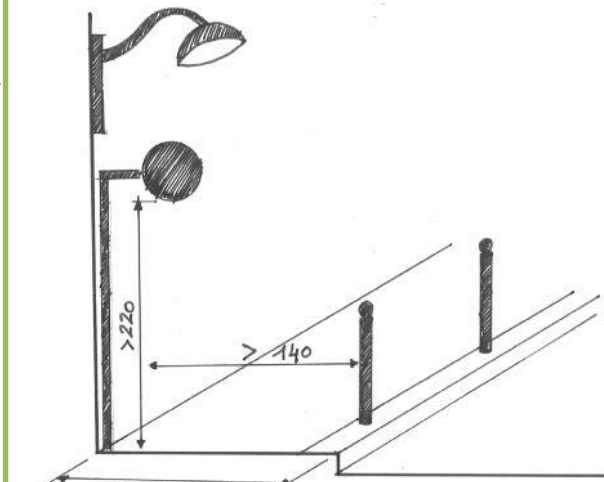
– implantation des éventuels potelets dans la bordure de trottoir (carottage), pas de bande fonctionnelle, les mobiliers présents dans le cheminement sont contrastés (cf. schéma), pas de bande de concessions, fixation en applique (par consoles ou tubes soudés) sur façade si possible des équipements de la rue.

#### 220 cm < X < 600 cm :

- bande piétonne de largeur supérieure à 160 cm et supérieure aux deux tiers de la partie circulaire,
- bande de concessions < 1/3 de la largeur utile,
- bande fonctionnelle éventuelle sur le reste de la largeur.

La gestion des bandes de concession et fonctionnelle doit toujours ménager le passage libre de 180 cm (pas de bandes en vis à vis pour des largeurs de trottoir inférieures à 3 m). Cela signifie en pratique que, pour des trottoirs de largeur inférieure à 3 m, il ne doit pas être implanté de concession au droit de mobilier urbain (potelets, signalisation, candélabres...).

Au-delà de 3 m, la bande fonctionnelle est soustraite à la largeur du trottoir pour obtenir la « partie circulaire », dont la bande piétonne doit représenter au moins les 2/3.



L'implantation de potelets dans les trottoirs étroits n'est à pratiquer qu'en tout dernier recours, si aucune autre solution de réglementation du stationnement ne peut être mise en place.

Référentiel d'accessibilité de la voirie parisienne

## COMMENTAIRES 2025

### Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

- S'aligner sur les recommandations du Cerema en fixant une largeur utile minimale recommandée de 2,50 m, tout en maintenant la conformité à partir de 1,80 m.
- Une méthode / aide à la décision pour définir la largeur de cheminement piéton nécessaire au contexte spécifique sera développée. La méthode permet ensuite de définir la largeur de trottoir nécessaire pour répondre aux besoins des usagers et au contexte spécifique.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

### Passage de porte cochère (PPC)

réalisation en asphalte quadrillé ou en pavés ; idée d'employer de l'asphalte de chaussée pour en améliorer la durabilité en cas de passage intensif de véhicules et assurer un bon niveau d'entretien des PPC, qu'ils soient pavés ou asphaltés.

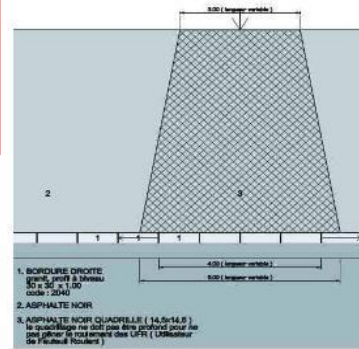
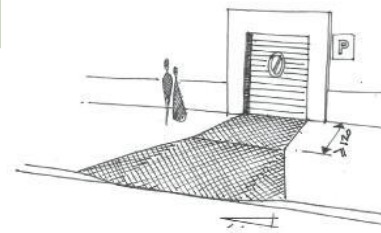


Schéma traitement disposition du trottoir au droit d'une porte cochère.

supprimer les abaissements inutilisés pour rétablir un nivellement constant du trottoir.



Le passage libre sans dévers est à calibrer à 120 cm, avec un minimum pour impossibilité technique de 90 cm hors de toute saillie ou d'obstacle sur façade (saillies de 20 cm architecturales, descentes eau pluviale, etc.)

concilier le passage transversal des véhicules et le passage longitudinal des usagers en fauteuil roulant en conservant un dévers de 2 % le long des façades sur une largeur de 80 cm, ce qui consiste à infléchir la pente en travers du passage en question.



La pente d'accès du véhicule, au-delà de la zone de dévers de moins de 2%, est à calibrer en fonction de la largeur du trottoir, et la hauteur de bordure.

## COMMENTAIRES 2025

**Changement de doctrine à venir** pour mieux prendre en compte les besoins des usagers PMR et réduire l'inconfort généré par le traitement actuel des PPC (effet de vague du trottoir)

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 :

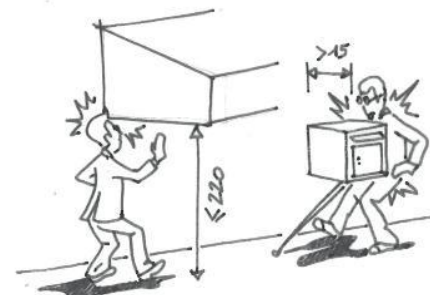
→ vers une approche moins routière dans le traitement des PPC (revêtement, potelets, configuration)

Les dispositions à supprimer car obsolètes

Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## II/ CONFIGURATION ET DETECTION DES EQUIPEMENTS URBAINS

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p>De manière générale, l'ensemble des équipements urbains implantés sur l'espace public doit respecter un certain nombre de règles :</p> <p>☐ <b>réduction et logique d'implantation</b> : limitation du nombre d'éléments (ex. mobilier de protection contre le stationnement sauvage,...), et principes d'implantation de telle sorte à ne pas gêner le passage des piétons ;</p> <p>☐ <b>regroupement</b> : utilisation de mâts ou de supports existants pour y associer plusieurs éléments et fonctions ;</p> <p>☐ <b>détection visuelle et tactile</b> : grâce à un élément de contraste ou par sa configuration permettant la détection à la canne.</p> <p><b>Caractéristiques générales</b></p> <p><b>Arrêté du 15 janvier 2007</b>, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.</p> <p>☐ <i>Forme et matériaux</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence d'éléments saillants (voir détection) et agressifs (angles vifs).</li> <li>- dispositifs de commande (claviers, écrans,...) à une hauteur comprise entre 0,90 et 1,30 m.</li> </ul> <p>Annexes de l'arrêté du 21 décembre 2006.</p>	<p>☐ proscrire l'emploi de matériels ne répondant pas à ces caractéristiques, y compris pour ceux implantés par d'autres maîtres d'ouvrage : exemple des boîtes aux lettres de La Poste en saillie fixées aux façades (nota : modèle sur pied pas conforme non plus en termes de détection, tandis que le nouveau modèle dit « bal-mod » n'est quant à lui pas agréé en Commission du mobilier urbain).</p> <p>☐ l'implantation du matériel de commande de type distributeurs, billetteries, etc. doit ménager un espace de manœuvre suffisant permettant de l'atteindre (aire de retournement du fauteuil roulant de diamètre 150 cm et/ou des paliers de 120 x 140 cm si le matériel est implanté sur un cheminement à pente ou à devers), de même qu'un espace de stationnement de 80 x 130 cm du fauteuil au droit dudit matériel.</p>



Exemples d'implantations en saillies dangereuses sur trottoir (hauteur < 220 et saillie latérale > 15cm)



Distributeur de titres de transport RATP  
Hauteurs réglementaires des écrans et commandes.

Référentiel d'accessibilité de la voirie parisienne

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 :

- Au niveau de caractéristiques du mobilier lui-même (niveau de confort , détectabilité...)
- Au niveau des préconisations d'implantation sur le trottoir

→ Ce travail sera enrichi par les retours d'expérience des usagers

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

RS

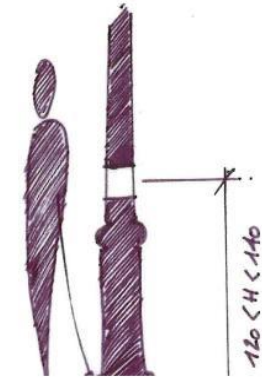
### r<sup>2</sup> Détection

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.  
*Détection visuelle* : bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan : une bande de 10 cm minimale de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m.

r<sup>2</sup> selon règle appliquée pour l'implantation du mobilier sur un trottoir : en l'absence d'une bande fonctionnelle continue, les éléments de mobilier sont situés dans le cheminement des piétons et doivent être contrastés visuellement par la pose d'une collerette blanche située entre 1,20 m et 1,40 m de hauteur ;

r<sup>2</sup> cette mesure concerne également les mobiliers situés à proximité de traversées piétonnes, même dans le cas de trottoirs larges comportant une bande fonctionnelle continue.

La canne blanche, utilisée par les personnes aveugles, ne permet qu'une détection partielle, comportant d'importantes lacunes. Elle n'autorise en effet que la détection d'objets uniquement situés à une hauteur comprise entre la hanche de l'utilisateur et le sol. De plus, le mouvement pendulaire effectué par la canne combiné au déplacement de la personne déficiente induit un balayage d'amplitude limitée à la largeur du corps et comportant des zones « inexplorées ».  
*Les mobiliers neufs implantés dans le cheminement des piétons devront donc être équipés de la collerette et une opération d'équipement des mobiliers existants sera mise en œuvre dans les prochaines années.*  
La réglementation permet de travailler sur le contraste d'une partie seulement de l'objet par rapport à une autre (à son support par exemple), plutôt que de rechercher un contraste de l'objet complet par rapport au « fond visuel » qui l'entoure.



#### **Principe de détection visuelle pour tout élément situé sur cheminement piéton**

*La recherche quant au positionnement exact et la nature de la bande de contraste sur mobilier isolé implanté sur trottoir étroit (< 200 cm) devra aboutir à une harmonisation du traitement sur l'ensemble du mobilier parisien.*

## COMMENTAIRES 2025

Mise à jour à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 pour intégrer les prescriptions techniques de l'arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 sur les configurations et détections des équipements urbaines.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

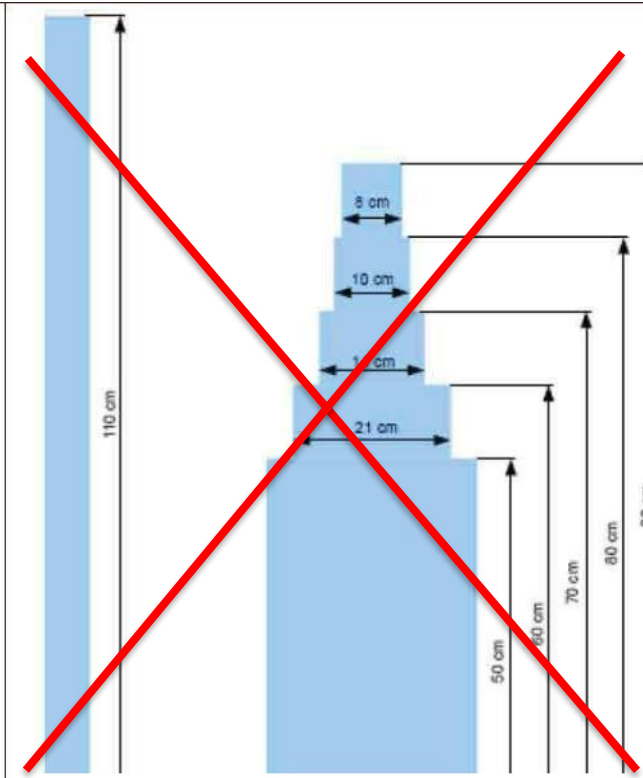
Détection physique des mobiliers sur poteaux ou sur pieds, selon abaque de détection en vigueur, présentée en annexe 3 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (nota : la norme étant amenée à évoluer prochainement, selon la date de parution de ce présent document, seule l'illustration en cours de validité sera conservée dans la version finale de ce projet de référentiel) :

- hauteur du **poteau** : 1,20 m min pour diamètre ou largeur : 0,06 m.
- longueur et largeur de la **borne** (ou massif bas) : 0,80 m min pour hauteur 0,40 m max.
- au-dessous de 0,80 m de côté, hauteur à respecter augmente au fur et à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque.
- si obstacles en porte-à-faux, laisser un passage libre de 2,20 m de hauteur mini.
- si obstacles en saillie latérale de plus de 15 cm et inférieur à 2,20 m de hauteur, les rappeler par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.

Cet abaque constitue une sorte de gabarit permettant de déterminer si les caractéristiques dimensionnelles d'un élément de mobilier urbain le rendent effectivement détectable à la canne.

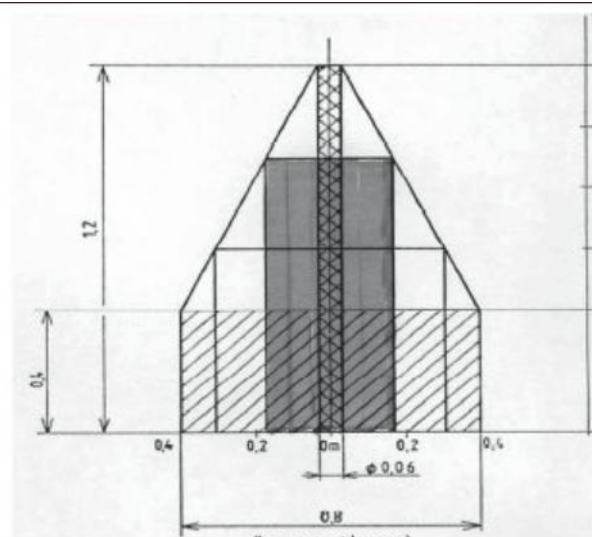
Par exemple, les équipements ou mobiliers auront les dimensions minimales :

- pour un massif bas, embase large de 0,80 m pour hauteur de 0,40 m,
- pour une borne, hauteur de 0,60 m pour largeur de 0,60 m,
- pour un poteau, hauteur de 1,20 m pour diamètre ou largeur de 0,06 m.



**A titre d'information : futur abaque de détection (projet)**

Prescription minimum : volume qui doit contenir un cylindre de diamètre et hauteur comme indiqué ci-dessus (interpolation si côtés intermédiaires)



**Abaque de détection (réglementation en vigueur)**

## COMMENTAIRES 2025

Mise à jour à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 pour intégrer les prescriptions techniques de l'arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 sur les configurations et détections des équipements urbaines.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Implantation**

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.

règles s'ils sont suspendus au-dessus du cheminement, laisser un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur au-dessus du sol.

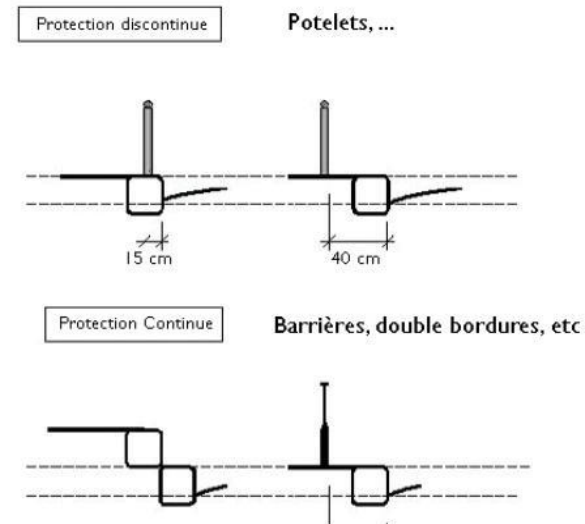
**Circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007** relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. De façon très ponctuelle (présence d'un équipement

**Article L 113-2 du code de la voirie routière** qui oblige tout occupant du domaine public à avoir une autorisation de l'autorité compétente : « En dehors des cas prévus aux articles L.113-3 à L.113-7, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ces autorisations sont délivrées à titre précaire et révocable ». Le gestionnaire du domaine public routier autorise la permission de voirie nécessaire à son implantation (NB : le permis de stationnement, sans emprise, relève quant à lui de l'autorité qui a la police de la circulation).

**Article L 113-3 du code de la voirie routière** : Le gestionnaire de la voirie peut demander au propriétaire d'un mobilier ou d'un équipement implanté sur la voirie publique de déplacer (ou supprimer) celui-ci à ses frais, s'il se révèle gênant pour le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite voire les oblige à se mettre en danger.

en règle générale, adopter le principe d'implantation dans une bande fonctionnelle côté chaussée, en appliquant la règle du tiers, afin de garantir une largeur de passage de 1,80 m mini (et, à défaut, 1,40 m dans les endroits contraints) ;

éviter l'implantation d'équipements au niveau des traversées piétonnes afin d'éviter de créer un masque visuel et sonore à la visibilité entre piétons et conducteurs ; dans le cas de trottoirs étroits, privilégier l'alternative de l'implantation des équipements urbains en les adossant ou en les fixant (consoles) aux façades.



Principes d'implantation des potelets (protection discontinue) et des barrières de protection continues (croix de St André) ou des doubles bordures

Précisions et développement de contenu à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

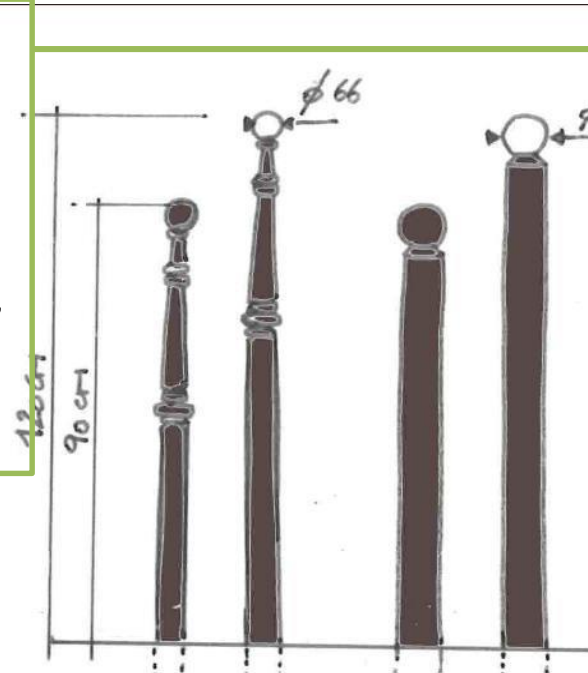
• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

### Mobiliers de protection

#### Potelets

- r l'objectif est de limiter l'installation de potelets et de cantonner leur usage aux seuls cas où les phénomènes de stationnement illicite ne peuvent être contrôlés par d'autres parades : privilégier lors de la conception de l'aménagement des dispositions pour organiser l'espace public telle l'implantation d'autres éléments ou mobiliers urbains faisant office de dissuasion (parterres, bancs,...), prendre dans un premier temps d'autres mesures préventives (contrôle social, verbalisation...);
- r ne jamais poser de potelets le long d'une file de stationnement longitudinal, y compris sous forme de lincoln;
- r veiller à utiliser du mobilier urbain uniforme en termes de taille (et de typologie) pour un même aménagement.



A gauche : potelet dit « Champs-Élysées »  
- hauteurs 900 mm et 1200 mm contrasté (boule blanche)  
A droite : potelet à boule – hauteur 900 mm  
et potelet à boule blanche (posé au droit des passages pour  
portes cochères et éventuellement des abaissements pour  
traversées piétonnes) - hauteur 1200 mm minimum

Précisions et reformulation à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 :

- politique de désencombrement de l'espace public vise à retirer le mobilier inutile là où cela est possible et à limiter l'implantation de nouveaux dispositifs.
- Consignes pour limiter autant que possible l'implantation des potelets dans l'espace public (PPC, trottoirs, traversées etc.)

- Les dispositions à supprimer car obsolètes

- Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

*Équipements de propreté  
(porte-sac, colonnes à verre,  
conteneurs à vêtements...)*

☑ utiliser si possible, pour les nouveaux lieux équipés, la pose du modèle de porte-sac mieux détectable (cerclage en partie basse) en l'attente de l'arrivée d'un futur matériel (procédure de marché en cours) répondant aux exigences de détection physique et visuelle requises ; veiller à la pertinence de l'implantation de ces équipements pour éviter de gêner le cheminement des piétons :

- orientation du porte-sac parallèlement au cheminement ;
- localisation des colonnes à verre éloignée des traversées piétonnes pour éviter de masquer la visibilité entre piétons et conducteurs ;



☑ privilégier le principe de conteneurs enterrés dès que possible .



Conteneur à verre enterré (place Bonsergent, 10<sup>e</sup>)

Précisions et mise à jour à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025  
Sur la base de nouveaux équipements de propreté actuellement déployés sur l'espace public parisien.

Les retours des usagers permettront d'établir de recommandation sur les différents modèles et leurs modalités d'implantation.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Mobiliers de confort : bancs, sanitaires et points d'eau publics**

**Circulaire no 2000-51 du 23 juin 2000** relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées. NOR : EQUR0010106C  
IV.1.2. Les cheminements

r 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.

**Norme NF P 99 610 (juin 1991) et Fascicule de documentation P 98-350 publié par l'AFNOR (février 1988)**, Cheminements, Insertion des handicapés : Cheminement piétonnier urbain, conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées  
r Hauteur d'assise  $\geq 45$ cm  
Points d'appui permettant de se relever plus facilement

Le banc est un mobilier de confort pour chacun. C'est un mobilier indispensable à la mobilité des personnes pour qui la marche est pénible, permettant des haltes dans leur trajet. Implanter des bancs « relais » avec une maille de 100 m entre bancs (50 m sur les trajets en forte pente) lorsque la largeur du trottoir le permet.

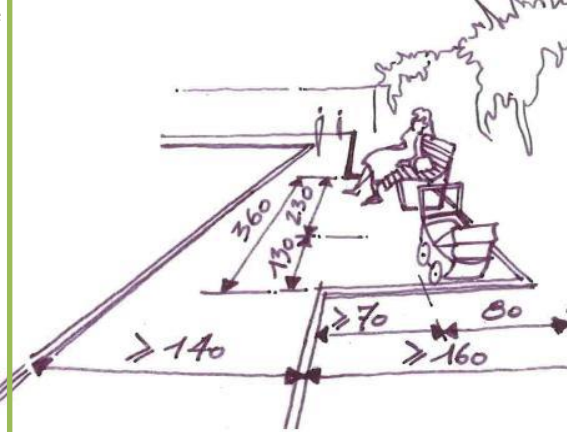
Implanter des bancs « d'attente » au niveau des zones d'activité importante (commerces, transports urbains notamment arrêts de bus fréquentés, etc).

Implanter enfin des bancs « plaisir » dans des zones avec belle vue, ou dans les espaces urbains de loisir.

prévoir un espace libre d'un côté du banc pour permettre à une personne en fauteuil roulant de s'installer (0,80 x 1,30 m) ;

disposer d'un espace suffisant devant le banc pour ne pas empiéter sur la zone de cheminement qu'il borde (cf. croquis) ;

- Le banc doit être détectable latéralement ( $< 40$  cm)  
- Privilégier la pose d'accoudoirs de part et d'autre de chaque place assise (idem assis-debout)



Banc modèle DVD

Précisions et reformulation à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

### Emprises concédées à des activités : terrasses et étalages, kiosques,...

#### Article L.113-2 du code de la voirie routière

qui oblige tout occupant du domaine public à demander une autorisation à l'autorité compétente : « En dehors des cas prévus aux articles L.113-3 à L.113-7, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ces autorisations sont données à titre précaire et révocable. »

#### Règlement des étalages et terrasses en vigueur

- largeur de passage libre de tout obstacle de 1,60 m minimum réservé à la circulation piétonne,
- largeur de l'installation  $\leq$  1/3 de la largeur utile du trottoir

#### Terrasses fermées

- si espace disponible  $<$  60 cm, installation de ce type ne peut être autorisée,
- aucun équipement à l'extérieur (applique, projecteur, chevalet,...),
- hauteur des panneaux 2,20 m.

#### Terrasses ouvertes

- si espace disponible  $<$  60 cm, terrasses interdites,
- pose de tapis ou de revêtement recouvrant le sol interdite,
- respect de l'emprise autorisée sans présenter d'éléments en débord (mobilier en saillie proscrits).

#### Contre terrasse

- si espace disponible  $<$  60 cm, contre-terrasses interdites,
- Implantées en retrait de 70 cm de la bordure du trottoir.

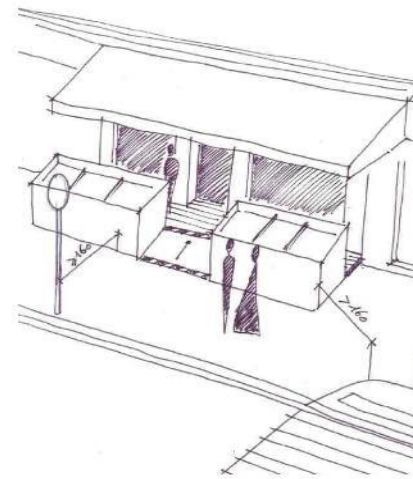
Avant toute chose, il est nécessaire de tenir compte des flux piétons constatés ou attendus sur le site. Pour le confort des piétons, préconiser de disposer d'une largeur de trottoir de 1,80 m (hors terrasse ou étalage), et garantir une largeur de 160 cm libre de tout obstacle. Ces valeurs sont des minima correspondant à des largeurs réduites de trottoir, les piétons devant bénéficier des deux tiers de la largeur circulaire du trottoir hors mobilier (si  $<$  6m). Autorisation éventuelle de pose sur 40 cm de pots détectables, à partir de 2,20 m. Autorisation éventuelle de terrasses de 60 cm à partir de 2,40 m.

en cas de contre-terrasse, ou contre-étalage, prévoir un passage libre de la même dimension que la bande piétonne habituelle.

- ☑ installation de terrasses au niveau des traversées de chaussées, si et seulement si un espace de cheminement piéton libre de tout obstacle sur le trottoir est assuré avec un minimum de 80 cm à partir de la limite de l'abaissement du trottoir et d'une pente en travers (dévers) de 2 % maximum ; lors de la création d'avancées de trottoir (oreilles), la largeur gagnée doit être acquise au cheminement des flux de piétons et non au bénéfice des activités privées riveraines ;
- ☑ généraliser la délimitation des emprises autorisées à l'exploitation d'activités privées par un dispositif de marquage au sol de type pastilles en laiton.



Banc modèle DEVE



Tenir compte de la présence de mobiliers et d'abaissements de trottoirs pour le calcul de la zone de passage libre

Précisions et reformulation à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 :

- Doctrine en cours de développement en lien avec le DAE et JCDecaux sur l'implantation des kiosques dans l'espace public ;
- Discussion en cours avec la Direction de l'Urbanisme pour accompagner le Règlement des étalages et terrasses d'un guide pratique illustrant les solutions permettant de réduire l'impact sur l'accessibilité de l'espace public.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

### III/ FRANCHISSEMENT DE CHAUSSEES

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p>Différentes interventions doivent permettre la continuité du cheminement piéton au moment du franchissement de la chaussée. Pour cela, les conditions de confort et de sécurité doivent être assurées pour l'ensemble des usagers, les personnes à mobilité réduite étant particulièrement vulnérables dans de telles situations (capacités physiques et sensorielles restreintes). L'implantation des traversées et de leurs aménagements (avancées et baissements de trottoir, surélévations de passages,...) doit être facilement identifiable et permettre de traverser de façon rectiligne : implantation perpendiculaire à la chaussée, deux traversées perpendiculaires doivent être physiquement séparées au droit des carrefours pour limiter le risque des traversées en « diagonale », notions de longueurs, de contrastes, d'éveil de vigilance et de guidage sont importantes pour permettre de traverser en toute sécurité et visibilité.</p>	
<p><b>MATERIALIZATION / SIGNALISATION DE LA TRAVERSEE</b></p> <p><b>Signalisation horizontale (bandes blanches)</b> r<sup>2</sup> passages pour piétons dotés d'un marquage réglementaire conformément aux dispositions de l'article 113 de l'<b>instruction interministérielle sur la signalisation routière</b>, septième partie (Marques sur chaussées). Ils comportent un contraste visuel, tel que précisé en annexe I du présent arrêté ; r<sup>2</sup> longueur : 2,50 m min en ville ; r<sup>2</sup> largeur 50 cm ; r<sup>2</sup> inter distance de 0,50 à 0,80 mètre.</p>	<p>r<sup>2</sup> tenir compte du flux piétons pour aménager une longueur de bandes blanches adaptées : largeur du passage de 4 m préférable mais insuffisante dans certains sites à hautes fréquentation, possibilité d'une largeur encore supérieure dans ces cas afin de favoriser le confort des usagers ; r<sup>2</sup> au niveau de carrefours, s'écarter des angles (bordures circulaires) afin de bien distinguer les traversées antagonistes et les aménager si possible de façon perpendiculaire à la bordure du trottoir afin d'éviter de donner une fausse indication de direction aux personnes déficientes visuelles.</p>
	 <p>Traversées courantes de chaussées</p>

Mise à jour de la doctrine à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 au sujet du positionnement de la traversée piétonne. La continuité naturelle avec le cheminement est à rechercher.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Bandes d'éveil de vigilance**

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes (**Norme NF P98-351 révisée en août 2010**) en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006  
 r<sup>2</sup> implanter au droit des abaissements de trottoir et des traversées matérialisées ;  
 r<sup>2</sup> à 0,50 m du bord du trottoir.

**Éléments de guidage**

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006

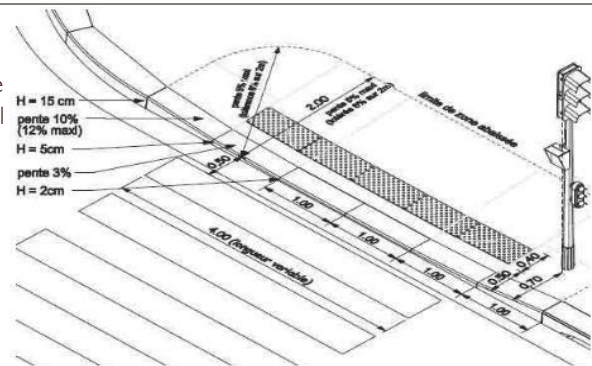
un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites.

*Nota bene : aucun dispositif nommé ne permet l'application de cet arrêté. Après avoir étudié toutes les expérimentations réalisées en France et à l'étranger, l'Etat a lancé un groupe de travail ayant pour objectif de proposer une nouvelle norme.*

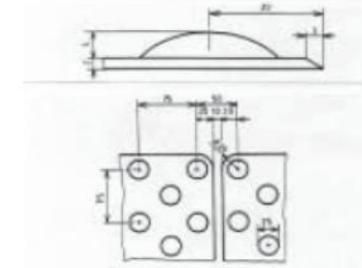
r<sup>2</sup> implantation au droit des passages sur la partie centrale plane (tablier) d'une largeur de 1,60 m minimum et sur les rampants (jusqu'à 5 cm de ressaut maximum), à une distance de 50 cm du nez de bordure ; la longueur de la bande d'éveil ne doit pas excéder au total celle du marquage du passage piéton sur chaussée lui-même ;

r<sup>2</sup> nouvelles caractéristiques de la bande d'éveil depuis août 2010 avec une largeur standard passant à 60 cm (afin d'éviter qu'une personne n'enjambe la bande sans la détecter) ; d'autres aspects sont retenus dans cette révision, comme le contraste visuel avec le sol adjacent imposé à l'état neuf (seuil contraste positif = 2,30 / seuil contraste négatif = 0,70), la spécification des lieux d'implantation ou encore l'augmentation des résistances au glissement et à l'indentation ;

r<sup>2</sup> dans les zones de rencontre, la pose de bandes d'éveil au niveau des endroits de traversée privilégiés des piétons, sans pour autant constituer des passages piétons réglementaires, sera expérimentée.



Détail d'implantation des bandes d'éveil au droit d'une traversée



Les éléments de détection ne doivent pas être sectionnés en raccord - la pose des bandes successives doit être faite dans le respect de la norme NFP 98-351.

Mise à jour à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 pour intégrer les résultats des expérimentations menées dans la passé ainsi que les modalités d'implantation des nouveaux dispositifs podotactiles.

- Contraste et matériaux du BEV
- Implantation du tapis traversant (par ex. au niveau des traversées complexes)
- Implantation des bandes d'interception (localisation et solutions technique)

- Les dispositions à supprimer car obsolètes

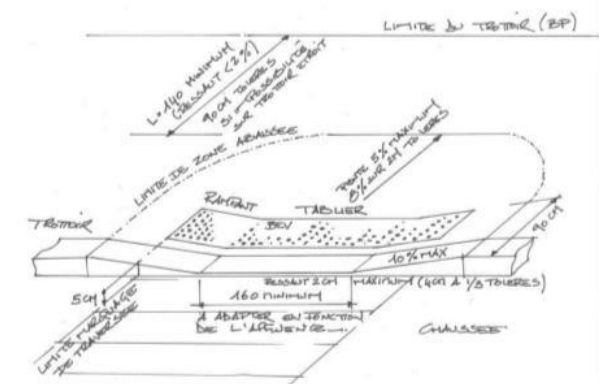
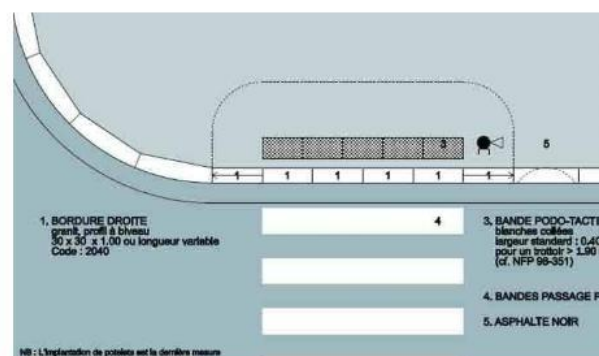
- Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**AMENAGEMENT DE TRAVERSEE**

**Abaissement de trottoir**

**Arrêté du 15 janvier 2007**, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 implantation au droit de chaque traversée pour piétons ;  
 largeur de l'abaissement ≥ 120 cm mais 160 cm mini en application à Paris ;  
 ressauts à bords arrondis ou munis de chanfreins : hauteur de 2 cm maxi, ou de 4 cm maxi si chanfrein « à un pour trois » ;  
 concernant les pentes (cf. trottoir), dévers maximum de 5 à 8/12 % (voir schéma).

- ☑ ressaut de 2 cm pour délimiter la chaussée du trottoir (repère pour les personnes déficientes visuelles et élément franchissable par les personnes en fauteuil) ;
- ☑ partie de l'abaissement à 2 cm, appelée tablier, doit avoir une largeur optimale, en fonction de la fréquentation du site : 2 m dans le cas courant (1,60m minimum) et plus si flux piétons importants ;
- ☑ si la largeur du trottoir le permet, veiller à conserver un espace de 90 cm minimum (140 cm minimum recommandé), en dévers inférieur à 2 %, au droit de l'abaissement de trottoir, entre la pente du plan incliné vers la chaussée et les façades ou tout autre obstacle, afin d'assurer le confort des passants (en particulier usagers en fauteuil roulant) ne cherchant pas à traverser mais à poursuivre leur chemin.
- ☑ distinguer voire écarter l'implantation des passages situés à l'angle d'un carrefour sur deux branches orthogonales : dispositions pour maintenir systématiquement la présence de bordures hautes (> ou = à 5 cm) aux angles de rue afin de distinguer clairement les deux abaissements de trottoirs correspondant à chaque passage : pas de pose d'une bande d'éveil de vigilance continue dans l'angle ; éventuellement, en cas de carrefours dangereux, implantation de croix de saint André ;
- ☑ afin d'éviter la stagnation ou le débordement des eaux dans le caniveau, veiller à des mesures techniques adaptées (reprise du profil et repositionnement des avaloirs en amont et aval de la traversée, réalisation d'un caniveau en asphalte) ;
- ☑ ne pas équiper l'abaissement de trottoirs de potelets sauf en cas de besoin avéré (stationnement illicite constaté) ; si nécessité de potelets, ménager un espace libre axé sur la traversée de 160 cm mini entre les 2 potelets (modèle de hauteur 120 cm équipé d'une boule blanche)



Les avancées de trottoirs comptent parmi les meilleures solutions d'amélioration de la visibilité au droit des traversées (Mag.Technicité n°67 – 08/2004)

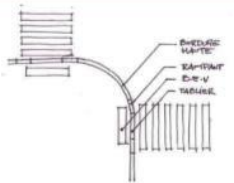
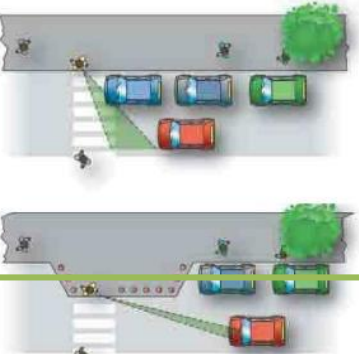
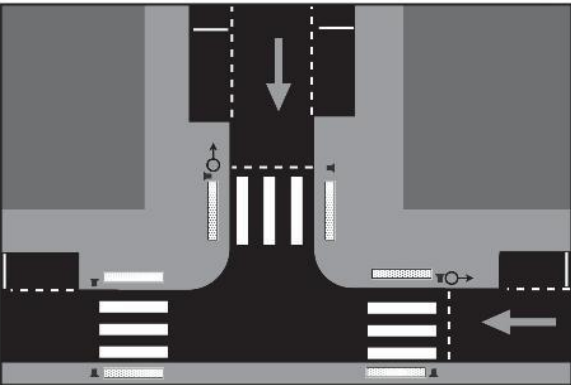
Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025:

- Largeur de la traversée piétonne
- Offre de traversées et inter-distance
- Positionnement et configuration de la traversée
- Dispositifs d'aide aux personnes déficientes visuels

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## PAVE 2012

<p><b>Elargissement de trottoir</b></p> <p><b>Rehaussement de chaussée (passage piéton surélevé)</b></p> <p><b>Arrêté du 16 février 1988</b> relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière - chap.VI- article 118.</p> <p>Passages pour piétons</p> <p>☐ signalisation horizontale : pose de bandes blanches prolongées de 50 cm de part et d'autre du plateau constituant le passage piéton, en l'absence d'un matériau contrasté pour ces rampants.</p>	<p>Pour une hauteur de bordure de 15 cm, l'abaissement de bordure va empiéter le trottoir sur environ 2,15 m (voir schéma : pente à 8 % sur un trottoir de dévers 1 %). Cette disposition sera donc difficile à obtenir pour des trottoirs de largeur inférieure à 3 m</p> <p>Dans ce cas, plusieurs solutions sont possibles :</p> <p>☐ dans le cadre d'aménagements complets, concevoir un aménagement dont les bordures ont une plus faible hauteur (5 à 12 cm) ;</p> <p>☐ élargir le trottoir au niveau des traversées (création d'une « oreille ») ;</p> <p>☐ créer un passage piéton ou un carrefour surélevé, en venant traiter la traversée de chaussée en la rehaussant afin d'assurer un passage des piétons à niveau constant (absence totale de dévers) entre trottoir et chaussée ; seule une différence de niveau (ressaut) de 2 cm doit être conservée au niveau des bordures de trottoir.</p> <p>☐ pour augmenter l'effet de visibilité apporté par les élargissements de trottoir, combiner l'avancée de trottoir avec la création en amont d'une zone de stationnement deux-roues (vélos à immédiate proximité, deux-roues motorisés éventuellement encore plus en amont). Proscrire dans ces espaces toute pose d'éléments volumineux (meublier d'affichage, conteneurs à verre,...) qui produiraient un masque visuel et auditif.</p> <p>☐ cas particulier de certains ouvrages de rehaussement à Paris (entrées de zones 30 par exemple) dont les rampants sont exécutés en matériaux pavés qui permet aux personnes déficientes visuelles de repérer les limites de la traversée : dans ce cas, limitation du marquage du passage au seul plateau ;</p>	 <p>Nota : les passages créés doivent être perpendiculaires au trottoir et la bande d'éveil implantée droite, et parallèle à la bordure du trottoir.</p>  <p>Schéma CERTU 2006 – Elargissement des trottoirs par création d'oreilles au droit des carrefours pour améliorer la visibilité et implanter correctement les avertisseurs sonores.</p> 
--	---	---

## COMMENTAIRES 2025

### Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

- Dégagement visuel (intégrer la réglementation et comment aller au-delà de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM))

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Traversées de chaussée simple avec feux**

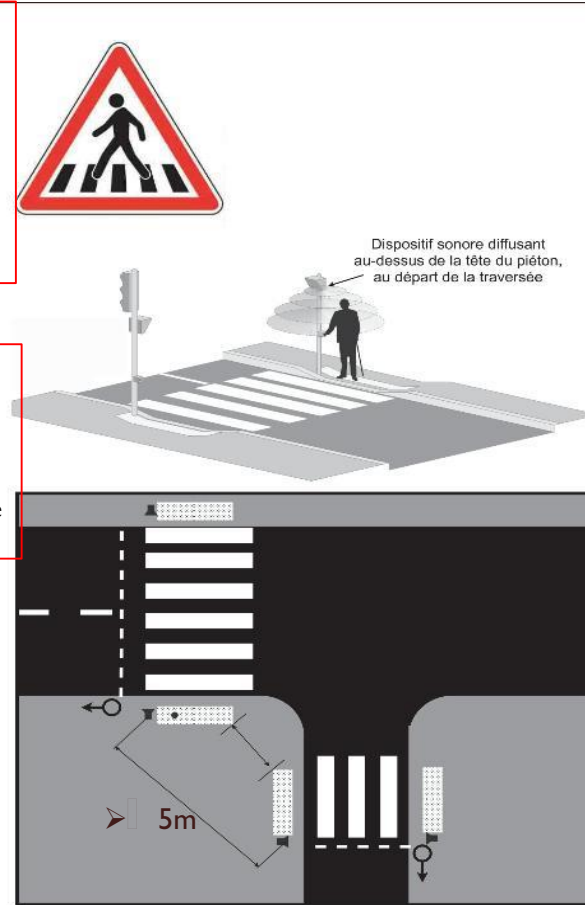
r La **norme NF S32-002**, homologuée le 20 décembre 2004, en vigueur, porte sur les fonctionnalités, les caractéristiques acoustiques ainsi que la fréquence des messages délivrés par les répéteurs de feux de circulation à l'usage des personnes déficientes visuelles.  
 r Les télécommandes utilisées pour déclencher les modules sonores doivent répondre à la norme NF EN 301489-3 de décembre 2002 et à la directive RTTE 1999/5/CE du 9 mars 1999.

r Les traversées **simples** équipées de signalisation lumineuse tricolore doivent être équipées de modules sonores, intégrés dans les caissons piétons. Ils fonctionnent sur commande des usagers équipés d'une télécommande ou, à défaut, par un bouton-poussoir situé sur le mat (hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m) du caisson piéton implanté en bord de chaussée et à proximité immédiate de la traversée.

r **Certaines traversées sont considérées comme dangereuses. Suivant les recommandations du CERTU, ces traversées ne sont pas équipées de modules sonores.**

r Cette contrainte peut être très gênante pour le cheminement des personnes déficientes visuelles. Il est donc important de veiller à éviter autant que possible ce type de disposition en protégeant les passages piétons exposés à d'importants mouvements tournants par une ligne de feux en sortie de carrefour (voir traversées en baïonnette).

r distance de 5 m nécessaire entre 2 diffuseurs sonores afin de bien distinguer les traversées.



Figures CERTU 2006 – Principes de diffusion et d'éloignement des diffuseurs sur croisement et T et sur ilot refuge droit (éloignement de 5 m des diffuseurs – difficile à mettre en application sur refuges droits à cause des dimensions insuffisantes des voies aménagées)

Mise à jour de la doctrine à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 202 : les avancées technologiques permettent désormais d'équiper en modules sonores la totalité des traversées piétonnes équipées de feux.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objet de modifications ou compléments

**Traversées de chaussée à plusieurs temps**

r<sup>2</sup> refuge conseillé pour des largeurs de chaussée > 12m (**recommandation Certu** « répéteurs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes », janvier 2006) ;  
 r<sup>2</sup> refuge visible et matérialisé à l'identique du trottoir (pose d'une bande d'éveil et de vigilance et abaissement du plateau à 2 cm de ressaut par rapport à la chaussée).

**Code de la route livre IV, section 6 Article R412-40**

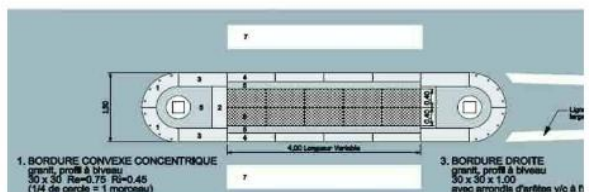
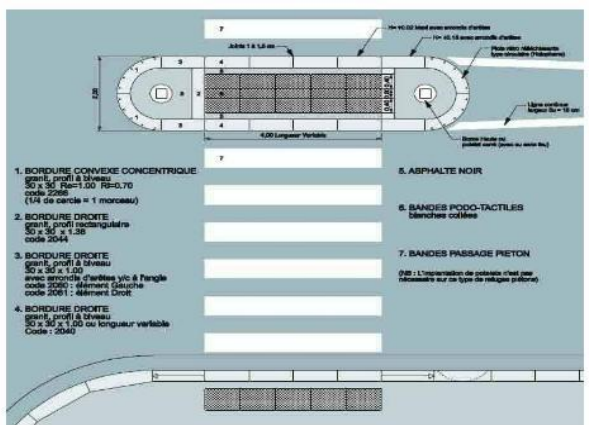
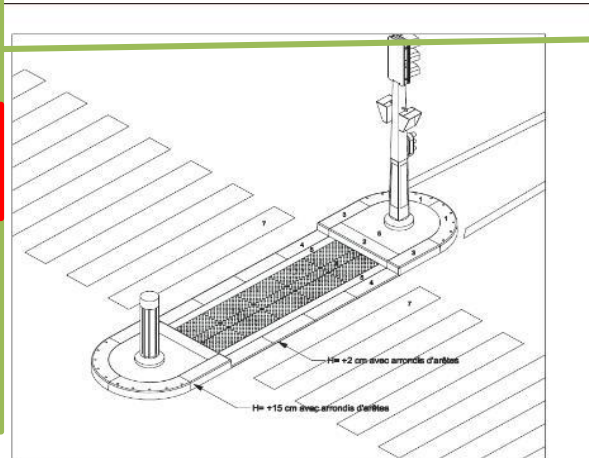
« Lorsque la chaussée est divisée en plusieurs parties par un ou plusieurs refuges ou terre-pleins, les piétons parvenus à l'un de ceux-ci ne doivent s'engager sur la partie suivante de la chaussée qu'en respectant les règles prévues ».

**Refuge droit**

- largeur optimale de 2,30 m pour un arrêt des piétons en confort et en sécurité (1,50 m exceptionnellement) ;  
 à noter que ce type de traversée ne peut à ce jour pas être équipée de modules sonores car les signaux sonores des deux demi-traversées ne peuvent être distingués par une personne se trouvant sur le refuge.

r<sup>2</sup> Pour y remédier, la DVD suit l'évolution des technologies disponibles et va expérimenter dans le futur de nouveaux modes de diffusion sonore des messages pour l'équipement des traversées s'effectuant en deux temps ou dans des carrefours complexes (ex : mouvement tournant provoquant un conflit entre piéton et automobiliste).

r<sup>2</sup> les refuges piétons constitués de socles Devaux ne sont pas conformes à la réglementation car ils ne comportent pas de dénivelé de 2 cm permettant un repérage tactile du refuge. En cas de réaménagement, ils doivent être remplacés par des refuges complètement équipés ; toutefois, une alternative pour les sites existants d'une largeur de 1,50 m pourrait être examinée par la rehaussement de 2 cm de l'emprise comprise entre deux socles.


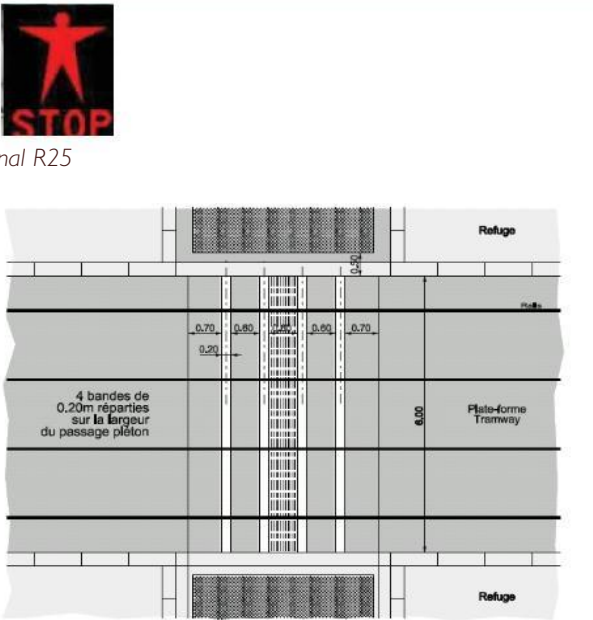


Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 :

- Recommandations pour l'implantation et le dimensionnement des refuges piétons

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

<p><b>Traversées des voies affectées au bus</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>les couloirs de bus à contresens ou à double sens posent des problèmes de perception par les usagers ;</li> <li>il s'agit de mieux identifier ces couloirs afin de permettre aux usagers de mieux repérer la présence de véhicules dans ce type de voies, en prévoyant une signalétique adaptée ainsi qu'un dispositif signalant l'approche du bus à contresens.</li> </ul>	
<p><b>Franchissement d'une plate-forme de tramway</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Du fait de son statut particulier qui n'assimile pas la plate-forme du tramway à un espace de voirie mais à une emprise de caractère ferroviaire, cet espace est prise en charge (aménagement et maintenance) par l'opérateur de transport, à savoir la RATP.</li> <li>Le tramway étant prioritaire sur l'ensemble des usagers, il ne peut être créé de passage piéton réglementaire (bandes blanches) sur la plate-forme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>à Paris, un traitement spécifique des traversées piétonnes de la plate-forme a été conçu pour le prolongement de la ligne T3, avec l'installation classique de refuges et de bandes d'éveil et de vigilance, mais complétée par un dispositif particulier de marquage visuel et tactile.</li> <li>installation de feux de signalisation lumineuse spécifique pour les piétons (pictogramme réglementaire du signal R25, par arrêté du 10 avril 2009), dont la sonorisation est à l'étude au niveau national (groupe de travail CERTU).</li> </ul>	<p>Couloir de bus à contresens</p>  <p>Schéma du marquage traversée piétonne sur plate-forme tramway</p>

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 en ce qui concerne la traversée de plateforme de tramway pour intégrer les évolutions (sonorisation) ainsi que d'éventuelles préconisations, notamment en terme de déploiement de dispositifs podotactiles.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Traversées d'une voie cyclable (bande ou piste)**

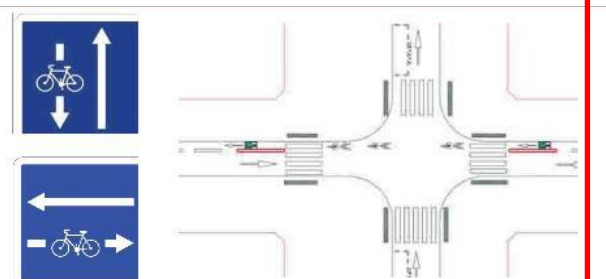
Une voie cyclable (bande ou piste cyclable) est considérée comme une voie réservée aux cycles à deux et à trois roues.

**Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008** introduit dans le code de la route la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30.

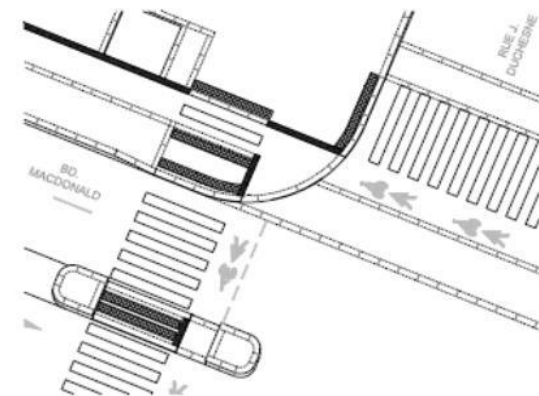
privilégier le positionnement de la voie cyclable sur la chaussée, en réalisant une bande (considérée comme une file de circulation affectée à certains véhicules) ou une piste (voie protégée par un séparateur physique, longée ou non d'un stationnement déporté) ; dans les deux cas, le traitement de la traversée des piétons n'est pas affectée par la présence de la voie cyclable ;

Pour les pistes cyclables implantées au niveau du trottoir, différencier la piste de la partie réservée aux piétons, comme le recommande le Certu : changement de matériau (contrastes de texture, couleur,...), délimitation matérialisée visuellement et tactilement ; parmi les solutions proposées à ce jour à Paris pour assurer cette délimitation physique, il est proposé la pose d'une bordure entre piste et trottoir avec une vue de 2 cm ou la pose d'une bande en relief (striée) à

niveau. quand elle est à moins de 2,50 m de la chaussée principale, traiter la piste cyclable au droit des traversées piétonnes comme une chaussée circulée, en l'équipant d'un passage piéton (marquage de bandes blanches et pose d'une bande d'éveil et de vigilance).



Double sens cyclable : bordure de séparation éventuelle à proximité passage piéton  
Exemple de l'aménagement du tramway (extension ligne T3) : détection et délimitation de piste cyclable grâce à une bande de rive (côté intérieur) tactile



Mise à jour de la doctrine et précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 en lien avec les mesures du Code de la Rue et du Plan Piétons et en prenant en compte les différentes configurations de l'infrastructure cyclable.



→ Dispositions à venir notamment au niveau de la configuration et gestion des traversées piétonnes d'aménagements cyclables pour réduire les frictions entre piétons et cyclistes.

→ Attention : changement de doctrine au niveau de la délimitation des espaces piétons et cyclables

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## IV/ AMENAGEMENT D'AUTRES ESPACES PIETONNIERS

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p>Les usagers recherchent sécurité et confort lors de leurs cheminements : l'aménagement des espaces piétonniers particuliers, tels les aires piétonnes, les zones de rencontre, les esplanades et parvis, les contre-allées, ... nécessite des dispositions spécifiques pour répondre aux attentes et besoins des personnes à mobilité réduite et en situation de handicap.</p> <p>Ces espaces présentent des particularités : règles de priorité en faveur des piétons dont le respect est délicat à obtenir, limitation de la vitesse pour les véhicules qui passe par un traitement visuel et physique de l'espace, grande variété des situations et des aménagements dans des espaces ouverts particuliers.</p> <p>Ces espaces sont difficiles à appréhender pour les personnes en situation de handicap qui ont du mal à comprendre leur fonctionnement</p>	
<p><b>Aires piétonnes</b></p> <p><b>Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008</b> portant diverses dispositions de sécurité routière :</p> <p>r▣ section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente ; seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées</p> <p>0A5E signalisation de police ; principe de prudence à l'égard de l'usager le plus vulnérable ; r▣ chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;</p>	<p>r▣ privilégier un profil d'aménagement proscrivant la présence de bordures hautes délimitant des trottoirs tout en conservant la possibilité de distinguer l'espace circulé en assurant un contraste tactile et visuel, avec un changement de matériaux, un caniveau avec une vue (ressaut) de 2 cm ou en V, ... ; r▣ veiller à prévoir des zones de stationnement deux-roues motorisés aux abords et à l'extérieur du périmètre d'une aire piétonne et du stationnement vélos aux endroits les plus appropriés dans le site (proximité de pôle d'attraction, y compris privés : grands commerces, cinémas, ... ) ; compléter la signalisation visuelle (panneaux réglementaires) en entrée et sortie du périmètre par une information sous forme tactile et/ou sonore ; r▣ pour un vaste espace piéton, de type esplanade, implanter de façon logique les équipements par rapport aux cheminements les plus empruntés et disposer à ces endroits de passage un revêtement au sol confortable (surface lisse) et différent du reste de l'emprise, afin d'offrir aux passants une trajectoire intuitive.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <p><i>Guidage intuitif apporté par une différence de revêtements (abords du centre Georges Pompidou, 2<sup>e</sup>)</i></p>

Mise à jour de la doctrine et précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

Avec:

- Des recommandations d'aménagement
- Des outils d'aide à la décision pour choisir le statut de voie compatible avec les caractéristiques d'usage du site

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Zone de rencontre**

**Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008** portant diverses dispositions de sécurité routière :

- r☑ zone affectée à la circulation de tous les usagers ;
- r☑ piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficiant de la priorité sur tous les véhicules ;
- r☑ vitesse des véhicules limitée à 20 km/h ;
- r☑ chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;
- r☑ entrées et sorties de cette zone annoncées par une signalisation de police réglementaire ;
- r☑ ensemble de la zone aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

☑ étudier la nécessité de conserver des notions de traversées piétonnes repérables visuellement et tactilement, l'absence totale de passage piéton dans les zones de rencontre pouvant provoquer un manque de repères. Au moment de la rédaction de ce présent document, aucune solution n'a été retenue parmi des pistes de travail possibles pour identifier les sites de traversée privilégiés des piétons : pose de bandes d'éveil et de vigilance, repérage visuel (marquage au sol spécifique), repérage tactile (traitement de sol différencié par un emploi d'un matériau particulier,...).



Exemple de zone de rencontre (mail Brechet, 17<sup>e</sup>)

**Parvis, place, esplanade**

**Arrêté du 15 janvier 2007**

« e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre. »

☑ établir des cheminements privilégiés en créant des allées revêtues d'un matériau de sol adapté (lisse et stable) qui se différencie du reste de l'aménagement, en particulier dans les cas de places pavées ou en stabilisé, pour structurer l'espace et orienter les usagers sur les parcours principaux ;

☑ le cas échéant, et à défaut, implanter des éléments de guidage visuel et tactile sur les cheminements à privilégier dans les sites complexes existants qui ne peuvent être restructurés (nota : modèle de dispositif de guidage pas retenu à ce jour et restant à étudier) ;

☑ améliorer la lisibilité des voies comportant des retraits d'alignement (traitement ou clôture des retraits, repères pour les cheminements le long de la parcelle).



Guidage intuitif apporté par une différence de revêtements (parvis église Saint-Germain l'Auxerrois, 1<sup>er</sup>)

Mise à jour de la doctrine et précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

Avec:

- Des recommandations d'aménagement
- Des outils d'aide à la décision pour choisir le statut de voie compatible avec les caractéristiques d'usage du site

Précisions à venir en termes de modalités de déploiement de dispositifs podotactiles de guidage

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Stationnement de véhicules à quatre ou deux-roues**

**Code de la route**

**Article R. 417-5 :** Interdiction de l'arrêt ou du stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons, à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

**Article R. 417-10 :** Interdiction de l'arrêt ou du stationnement d'un véhicule gênant la circulation publique dans les aires piétonnes, sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

**Article R. 417-11 :** Interdiction de l'arrêt ou du stationnement, considéré comme gênant, d'un véhicule sur les chaussées, voies, pistes, bandes, trottoirs ou accotements réservés à la circulation de transports publics de voyageurs, de taxis ou de véhicules d'intérêt général prioritaires ; d'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte de stationnement de modèle communautaire pour personne handicapée, ou un macaron grand invalide de guerre (GIG) ou grand invalide civil (GIC), à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

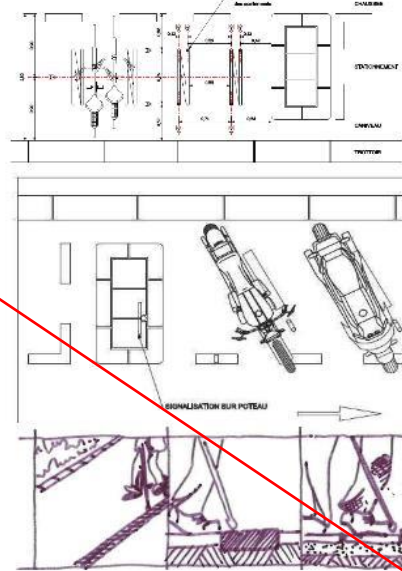
**Article R. 417-9 :** Interdiction de l'arrêt ou du stationnement constituant un danger pour les usagers. Le champ de l'incrimination est assez ouvert puisque sont « notamment » considérés comme dangereux, lorsque la visibilité est insuffisante, l'arrêt et le stationnement à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côte et des passages à niveau à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Pour le stationnement des deux-roues à Paris, il faut distinguer le cas des deux-roues motorisés qui est organisé exclusivement sur chaussée ou sous forme de lincoln sur trottoir, de celui des vélos qui peut se faire soit de préférence sur la chaussée, soit sur les trottoirs à rédiger.

Dans ce dernier cas, afin d'assurer la détection pour les piétons de la présence de la zone de stationnement vélos, l'emprise est ceinturée d'une bande contrastée visuellement (couleur blanche) et tactilement (relief).

Nota : pour le stationnement des deux-roues motorisés, il est opportun de prévoir un élément de calage de la roue arrière côté trottoir pour éviter le débord des coffres au niveau du trottoir.

Principes du stationnement deux roues sur chaussée.



Principe de repérage du stationnement deux roues sur trottoir par la mise en place d'une bande visuelle et tactile d'accompagnement.



Dispositif expérimental de détection visuelle et tactile emprise zone de stationnement vélos sur trottoir

Mise à jour de la doctrine et précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

- Principes d'emplacements à mettre en œuvre pour l'installation des stationnements vélo sans gêner les usagers piétons
- Prise en compte des gabarit de vélos-adaptés dans la configuration de l'offre de stationnement

Solution à abandonner : utilisation de dispositifs podotactile pour entourer les aires de stationnement vélo

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## VI STATIONNEMENT RESERVE

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p><b>Signalisation verticale et horizontale</b></p> <p>article 55-3-C-2 de l'<b>instruction interministérielle sur la signalisation routière du 13 août 1977</b>, article 118-2-C de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.</p> <p>r<sup>0</sup> panneau B6d et nouveau panonceau M6h (modifié au titre de l'arrêté du 26 juillet 2011 modifiant l'arrêté du 24 nov ; 1967 relatif à la signalisation routière),</p> <p>r<sup>0</sup> marquage au sol blanc doublé du symbole international d'accessibilité (figurine normalisée « fauteuil roulant ») sur la ligne de marquage ou à l'extérieur de celle-ci (dimensions 0,50 x 0,60 m ou 0,25 x 0,30 m), comme à l'intérieur de la place en option (de dimensions 1 m x 1,20 m).</p> <p><b>Circulaire interministérielle 2007-53 du 30 novembre 2007</b> précise qu'il convient de matérialiser la place entière et non d'identifier la seule bande de surlargeur par rapport à une place de stationnement ordinaire.</p>	<p>Conformément à l'article 4 de l'arrêté du 26 juillet 2011, la Ville de Paris doit comme toute collectivité procéder au remplacement des anciens modèles de panonceaux M6h existants d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2015.</p>  <p>Exemple de place de stationnement réservé (implantation longitudinale)</p>  <p>Panneau B6d</p>  <p>Panonceau M6H M6h</p> <p>Pictogramme normalisé article 118-2 paragraphes A et C de l'ISR 7<sup>e</sup> partie – marquage au sol</p> <p>Pictogramme peint en blanc sur la limite ou le long de l'emplacement de dimensions 0,50 x 0,60 m ou 0,25 x 0,30 m</p> 

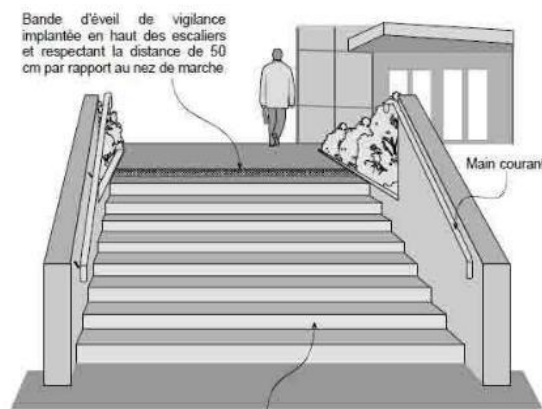
Mise à jour de la doctrine et précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 pour prendre en compte de nouvelles configurations de voirie, notamment stationnement en bande déportée au-delà d'un aménagement cyclable, et les évolutions dans la politique de stationnement.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

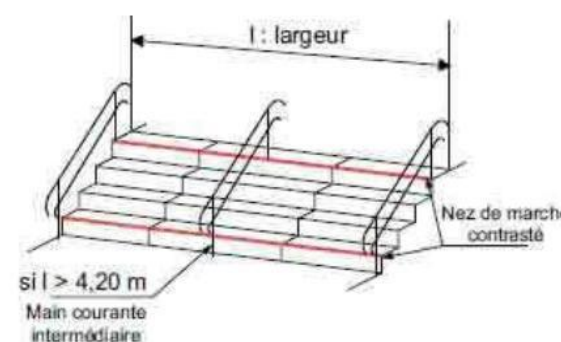
• Les dispositions qui feront l'objet de modifications ou compléments

## VI/ LES DENIVELLES

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p><b>Escaliers</b></p> <p><b>Arrêté du 15 janvier 2007</b>, portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>r▣ largeur minimale d'escalier de 1,20 m si aucun mur de chaque côté, de 1,30 m si bordé d'un mur d'un seul côté et de 1,40 m s'il est placé entre deux murs ;</li> <li>r▣ distance de 2,50 m minimale entre deux ressauts successifs ; disposition sous forme d'une pente possédant plusieurs ressauts successifs dits « pas d'âne » interdite ;</li> <li>r▣ marches de hauteur 16 cm maxi, et de largeur du giron 28 cm mini ;</li> <li>r▣ nez des première et dernière marches visuellement contrasté, tel que défini en annexe 2 du présent arrêté, d'une largeur de 5 centimètres au minimum ;</li> <li>r▣ marches en pas d'âne proscrites ;</li> <li>r▣ pour chaque escalier de plus de 3 marches : main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre ; passage entre mains courantes de 1,20 m mini et de 4,20 m maxi (pose au moins d'une double main courante intermédiaire pour tels intervalles) ;</li> <li>r▣ conception de la main courante de façon à se prolonger horizontalement de la longueur d'au moins un giron de marche au-delà de la première et la dernière marche de chaque volée ; hauteur comprise entre 0,80 et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches.</li> </ul> <p><i>Nota : si un garde-corps tient lieu de main courante, celle-ci devra être située pour d'évidents motifs de sécurité à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>r▣ éviter l'aménagement de marches en sifflet et évaluer les escaliers existants comportant de tels cas en vue d'adapter les doctrines d'aménagement pour résoudre l'enjeu essentiel de sécurité posé aux personnes déficientes visuelles ;</li> <li>r▣ doubler les mains courantes pour les personnes de petite taille, à des hauteurs de 0,90 m et de 0,50 m ;</li> <li>r▣ implanter en anticipant l'arrivée de la nouvelle norme une bande d'éveil de vigilance, en haut d'une volée d'escalier de plus de 3 marches et respectant la future réglementation concernant leur pose (profondeur de 60 cm de la bande posée à 0,50 m du nez de la 1<sup>ère</sup> marche).</li> <li>r▣ par analogie aux règles employées dans le bâti, création d'un palier pour chaque volée d'escalier de plus de 16 marches et installation d'un élément de protection au sol afin d'empêcher de passer sous cet escalier.</li> </ul>



Nez de marche et contre marche de couleur contrastée  
(Recommandations concernant les surfaces tactiles au sol pour personnes aveugles ou malvoyantes – CERTU 2003)



Référentiel d'accessibilité de la voirie parisienne

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

**Ascenseurs et élévateurs**

La réglementation pour ces équipements est celle s'appliquant aux établissements recevant du public. L'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie ne prévoit pas la présence d'ascenseurs ou d'élévateurs sur voirie : ces dispositifs sont donc dérogatoires pour traiter les questions de franchissement de dénivelés dans l'espace public.

**Arrêté du 1 août 2006** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création NOR : SOCU0611478A  
**Arrêté du 21 mars 2007** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-8 et R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation NOR: SOCU0612412A

Les ascenseurs doivent être conformes à la norme NF EN 81-70 relative à l'accessibilité aux ascenseurs pour tous les usagers, avec différentes dispositions telles que : porte d'entrée d'une largeur de passage de 0,90 m minimum, dimensions intérieures entre revêtements intérieurs de la cabine : 1,10 m min (parallèlement à la porte) x 1,40 m (perpendiculairement à la porte) ; commandes de l'appareil situées à l'extérieur comme à l'intérieur (sur le côté de la cabine) à une hauteur maximale de 1,30 m ; précision d'arrêt de la cabine de 2 centimètres maxi ; installation d'une main courante périphérique à 0,90 m de hauteur. Lorsque l'ascenseur comporte plusieurs faces de service, les dimensions minimales de 1 mètre (parallèlement à la porte) x 1,30 mètre (perpendiculairement à la porte) sont obligatoires face à chacune des portes.

- r▣ implantation des ascenseurs ou d'élévateurs sur l'espace public est à limiter car pose des problèmes de maintenance et de rupture de cheminement. Privilégier les solutions alternatives de conception de l'espace (rampes,...).
- r▣ structure en verre qui permet d'intervenir d'urgence en cas de panne pour libérer et communiquer avec une personne déficiente auditive qui peut signaler ainsi sa présence ;
- r▣ temps d'ouverture des portes suffisant, main courante sur laquelle les boutons de commande de niveaux d'étage sont inscrits aussi bien en braille qu'en chiffres arabes pour aider les personnes handicapées visuelles, motrices ou de petite taille à se diriger, à se placer dans l'ascenseur, à accéder aux commandes...
- r▣ pour un ouvrage en émergence sur l'espace public, veiller à assurer la continuité du cheminement (retrait de l'appareil ménageant un espace d'attente).



Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025, notamment en accompagnement de la démarche « métro pour tous » qui nécessitera la création de nombreux ascenseurs sur l'espace public.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objet de modifications ou compléments

## VII/ INTERACTIONS AVEC LES DIVERS ESPACES

La voirie est en lien avec différents espaces riverains, des domaines publics comme privés : parcelles bâties ou non, espaces verts accueillant du public (bois, parcs, cimetières...), lieux de transports (tramway, bus, métro). Le traitement des articulations avec ces espaces est essentiel pour assurer la continuité de la chaîne des déplacements des différents usagers en situation de handicap, qui doivent pouvoir détecter l'existence de ces espaces et y accéder sans difficultés. L'accessibilité au bâti relève du code de la construction.

### Accès au cadre bâti

**Arrêté du 1 août 2006** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) lors de leur construction ou de leur création

NOR: SOCU0611478A

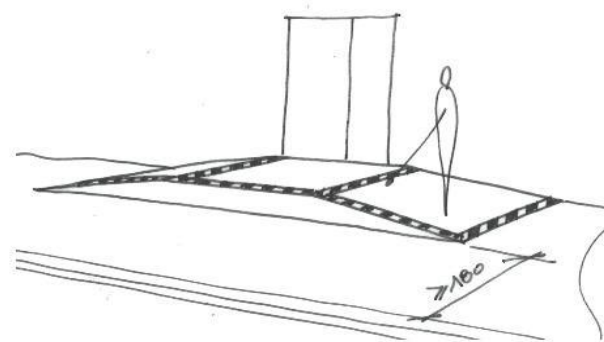
☑ l'ensemble des ERP et IOP se doit d'être

accessible d'ici 2015 ;

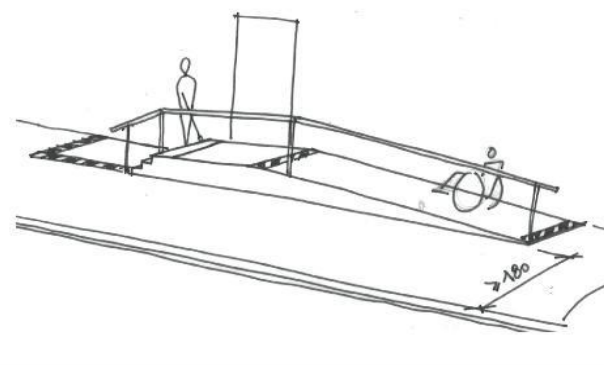
☑ desserte de bâti : seuil  $\leq$  à 2 cm ou 4 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33 % ; installation de rampes si différence de niveau supérieure à l'intérieur des emprises de l'établissement considéré.

Les dispositions en faveur de l'accessibilité intérieure des différentes constructions et installations ne doivent pas se traduire par une moindre qualité de l'accessibilité de l'espace public. Un document interne à la DVD a été rédigé pour instruire ce type de demandes dérogatoires.

- ☑ aménagement de rampes d'accès aux commerces et bâtiments à prévoir au sein de l'emprise de la parcelle construite et non en débord sur l'espace public, hors cas dérogatoires exceptionnels, liés à des impossibilités techniques avérées ; dans ce seul cas, préserver 1,80 m minimum de passage libre, en tenant compte du besoin d'un espace de manoeuvre de la porte de 1,70 m si son ouverture vers l'intérieur est effectuée en poussant, et de 2,20 m si celle-ci est effectuée en tirant ;
- ☑ pour compenser les différences de niveau entre bâti existant et voirie, sachant que les ressauts sont proscrits en construction neuve au niveau de la porte d'entrée du bâtiment et pour l'existant, revoir le nivellement dans la mesure du possible à l'occasion d'importantes opérations de réaménagement de l'espace public.



Rampe pour rupture de niveau de moins de 16 cm



Rampe pour rupture de niveau de plus de 16 cm

Référentiel d'accessibilité de la voirie parisienne

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025, en lien avec la DCPA pour la mise en accessibilité des équipements publics.

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

### Accès aux espaces de transport

#### Traitement des points d'arrêt lignes de bus

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

#### Article 1<sup>er</sup> – I. 5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif :

« 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. »

R tout mobilier encombrant est à proscrire en amont (masque à la visibilité) et dans l'emprise du point d'arrêt d'autobus ; espace laissé entre les obstacles (arbres, poteaux,...) et les abribus de 0,90 m au minimum ; montant publicitaire de l'abribus à 1 m mini du fil d'eau ; passage libre à conserver entre l'abribus et les façades de 1,80 m recommandé (1,60 m à défaut) ;

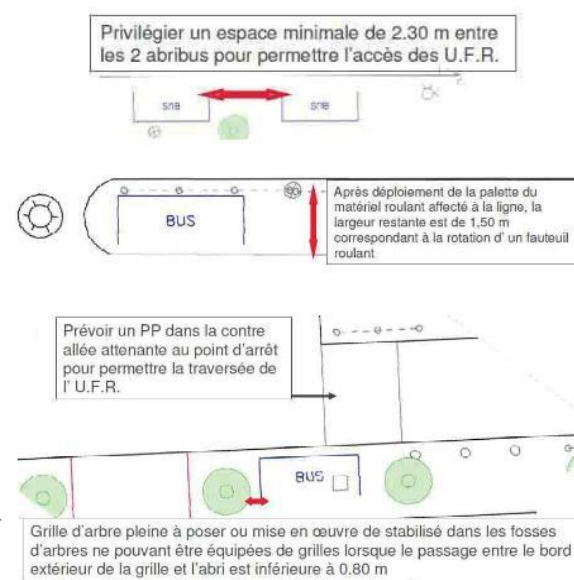
R mettre en accessibilité les points d'arrêts en traitant à 18 cm de hauteur par rapport à la chaussée les sites qui ne présentent pas d'impossibilité technique (et si la pente de la palette s'avère supérieure à 10%) ; implantation du quai le long de la chaussée sur une longueur de 20 m pour assurer aussi bien l'accostage d'un véhicule standard qu'articulé ;

R pour les points d'arrêts situés sur terre-plein ou le long d'une contre-allée, veiller à garder une largeur minimale de cheminement de 1,50 m (une fois la palette déployée) afin de permettre à une personne en fauteuil roulant d'effectuer une rotation ;

privilégier un espace minimal de 2,30 m entre 2 abribus pour permettre l'accès des personnes en fauteuil roulant ;

R prévoir un passage piéton dans la contre-allée attenante au point d'arrêt afin de permettre la traversée des usagers en toute sécurité et l'accès au trottoir principal ;

☒ quand le passage entre le bord extérieur de la grille et l'abri est < 0,90 m et empêchant ainsi l'accès d'un usager en fauteuil roulant aux informations voyageurs, une solution est de poser une grille d'arbre pleine ou de mettre en œuvre un sol stabilisé dans les fosses d'arbres ne pouvant être équipées de grilles, ou encore de déposer la glace latérale de l'abri (LC).



Schémas d'implantation des abribus sur trottoirs.

Mise à jour à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 en prenant en compte les nouvelles configurations de voirie (cas du quai bus déporté au-delà d'un aménagement cyclable)

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objet de modifications ou compléments

**VIII/ OCCUPATION TEMPORAIRES OU REVOCABLES SUR LA VOIE PUBLIQUE**

RSE

REFERENCES REGLEMENTAIRES	RECOMMANDATIONS ET DISPOSITIONS PARISIENNES (DOCTRINES)
<p><i>Chantiers de voirie (signalisation, espace prévu...)</i></p>	<p>☑ dispositions édictées au titre de la Charte de bonne tenue des chantiers, établie entre la Ville de Paris et la Fédération régionale des travaux publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- détection et protection des emprises grâce à l'implantation de clôtures (barrières vertes et grises) agréées par la ville et la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France pour clôturer le chantier ;</li> <li>- disposition des emprises avec des barrières posées en biais pour canaliser de façon fluide les passants, en évitant tout angle saillant non protégé ;</li> <li>- pour des chantiers de courte durée, détection des emprises grâce à l'implantation de cônes et de lisses (barrières de type B) ;</li> <li>- maintien d'un cheminement libre de tout obstacle un espace pour le piéton d'1,80 m de préférence et au minimum de 1,4 m ;</li> <li>- en cas d'impossibilité d'assurer un passage libre (tranchée transversale,...), pose d'éléments temporaires de protection et de franchissement des tranchées : platelages et passerelles chanfreinés ;</li> <li>- pose de goulottes et de chemins de câbles avec pans coupés ou rampants,...</li> </ul> <p>☑ en cas de neutralisation d'un passage piéton, mise en place de passages piétons provisoires accessibles (abaissement ou chanfrein de bordures) ; la déviation pour un autre passage piéton doit être réservée aux cas où celui-ci est très proche ;</p> <p>☑ délivrer sur place une information à l'ensemble des usagers les chantiers de plus de 3 jours, selon les dispositions du « vademecum info chantier » établi à cet effet par la Mission communication de la DVD ; diffuser cette information sur le site Internet de la ville; projet d'étendre l'information délivrée de façon visuelle sous d'autres formes pour toucher l'ensemble des personnes à mobilité réduite sur site et à distance ;</p>



Enceinte de chantier de voirie avec information au public conforme

Précisions à venir dans le **Guide de conception inclusive de l'espace public** du PAVE 2025 en lien avec les prescriptions et mesures du Protocole de bonne tenue des chantiers à Paris:

- Un guide illustré de solutions et dispositifs testés et validés par les usagers
- check-lists pour la prise en compte de l'accessibilité aux différentes étapes de chantier

• Les dispositions à supprimer car obsolètes

• Les dispositions qui feront l'objets de modifications ou compléments

## **PARTIE 2**

# **synthèses des principales dispositions techniques de l'édition 2025**

## Introduction partie 2 :

Cette deuxième partie présente un aperçu synthétique des  **futures dispositions techniques sur quelques sujets clés**. Ces contenus seront développés et illustrés dans le  **Guide de conception inclusive de l'espace public**, l'une des composantes du  **PAVE 2025**.

Le contenu présenté ici est le fruit du travail des  **groupes techniques** organisés au premier semestre 2025 dans le cadre de la révision du PAVE et qui ont réuni de représentants d'associations de personnes en situation de handicap ainsi que les différents services de la  **Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD)**. Des échanges ont également été menés avec plusieurs autres services de la Ville concernés par cette démarche.

Enfin, ce contenu a été  **validé lors du comité de pilotage (COPIL) mis en place dans le cadre de la révision du PAVE** qui s'est tenu en  **juillet 2025**.

Il ne prétend pas être  **exhaustif** : certaines problématiques et orientations seront intégrées et/ou approfondies par la suite.

## Sommaire partie 2

1. Cheminement piéton
2. Traversées piétonnes
3. Aires à priorité piétonne
4. Dispositifs podotactiles
5. Interface avec les aménagements cyclables
6. Interface avec les transports en commun
7. Stationnement PMR et BRVE accessibles

**01**

**Cheminement piéton**

# Largeur et confort du cheminement piéton

## On conserve / on renforce

- Le principe d'adapter la largeur de cheminement aux flux piétons / Le seuil de 1m80 pour la conformité PAVE
- Le principe d'implantation du mobilier en bande technique / La suppression de potelets et mobilier gênant
- % pentes en long et en travers

## On supprime

- Les informations contradictoires
- Le traitement routier des PPC

## C'est nouveau !

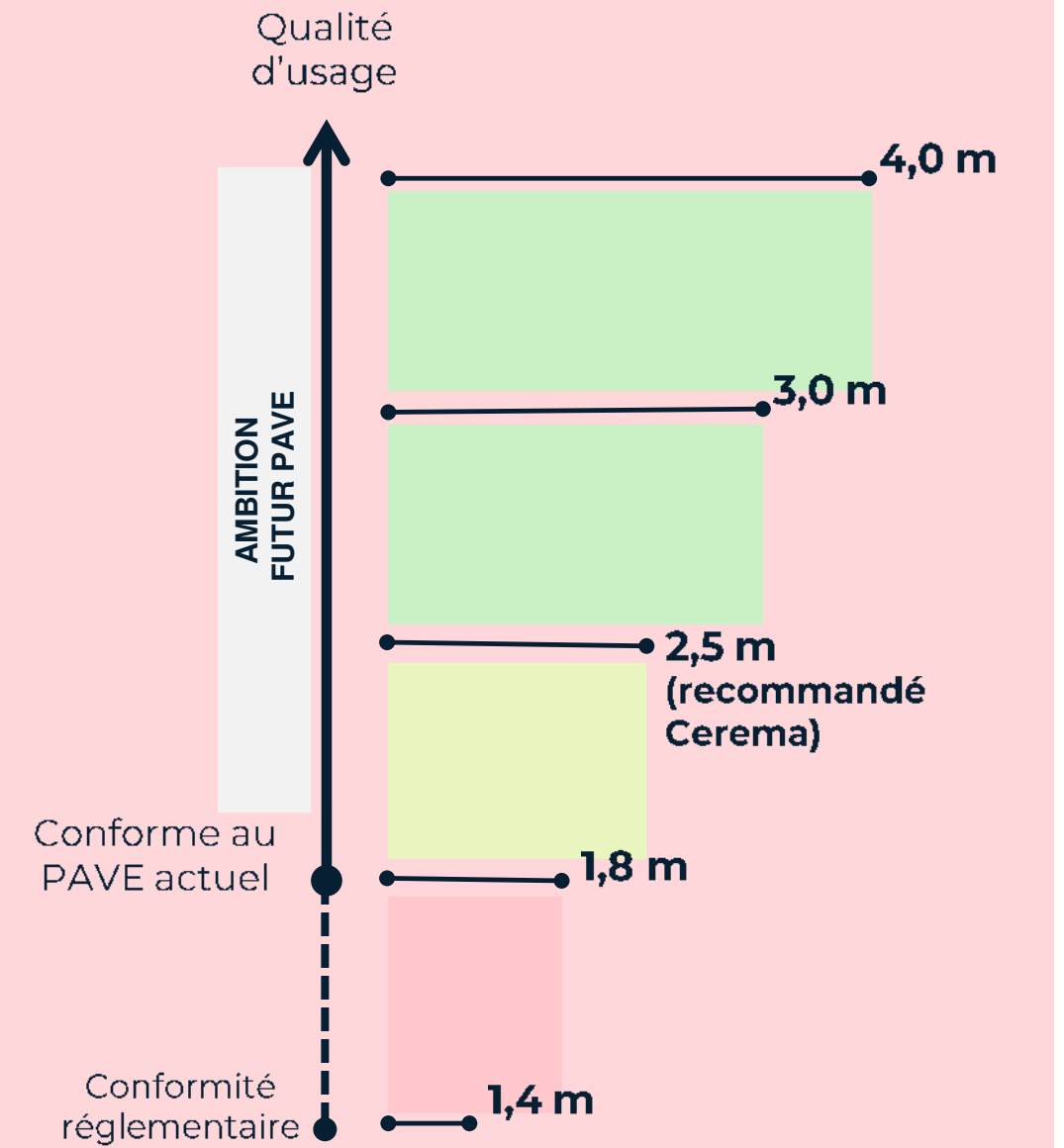
- Une nouvelle approche pour mieux identifier les besoins et contexte
- la mise en cohérence des consignes et référentiels ( y compris outils DAO)

## À venir!

- Guide d'aide à la décision pour bon dimensionnement du cheminement
- Test nouveau module PPC
- Travail avec DU, DAE, DPE pour impact activités diverses sur trottoir

CONDITION NÉCESSAIRE DE LA MARCHABILITÉ POUR TOUTES ET TOUS dans la cadre d'une **politique de reconquête de l'espace public en faveur des modes actifs**

- ✓ une méthode pour **adapter la largeur de cheminement piéton au contexte spécifique** en prenant en compte: flux piétons, programmation urbaine, présence d'abaissments de trottoir, besoin de déployer du mobilier (assises, abribus...), présence de publics spécifiques
- ✓ S'aligner sur les recommandations Cerema en portant la **largeur utile minimale préconisée à 2m50** tout en conservant la **conformité PAVE à partir de 1m80**
- ✓ Préserver un **dégagement visuel** tout le long du cheminement
- ✓ **Supprimer** autant que possible (dans les nouveaux aménagements) **l'inconfort généré par la réalisation de PPC** en termes de pente en travers et de revêtement / lever l'obligation de réalisation de quadrillage / éviter la pose de potelets le long des PPC
- ✓ **Limiter** au maximum la pose de mobilier technique sur le cheminement piéton et **rationaliser leur implantation**



**02**

**Traversées piétonnes**

# Aménagement des traversées piétonnes

## On conserve / on renforce

- Configuration de l'abaissement
- Principe d'adaptation de la largeur de traversée au flux piéton
- Maintien d'une bande de cheminement à devers < 2 %
- Configuration traversées antagonistes
- Pas de potelets

## On modifie

- Doctrine sonorisation traversées simples et complexes

## C'est nouveau !

- Dégagement co-visibilité (LOM)
- positionnement des traversées dans des intersections obliques
- Tapis traversant / bande interception

## À venir!

- Identification traversées complexes
- guide d'aide à la décision pour bien dimensionner la traversée

## LARGEUR DE LA TRAVERSÉE PIÉTONNE :

→ Minimum 4 mètres / À adapter au flux piéton → si traversée XL il faut adapter le niveau sonore

## OFFRE de TRAVERSEES ET INTER-DISTANCE :

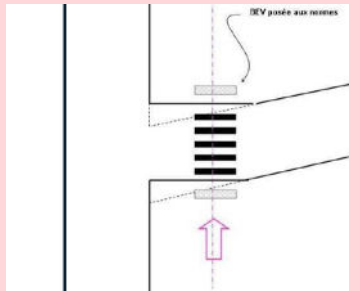
Envisager davantage de traversées pour réduire les détours des piétons :

- une traversée piétonne à toutes les branches d'une intersection
- Viser une distance maximale de 100 mètres entre 2 traversées dans les secteurs à forts enjeux piétons (sous réserve de faisabilité technique et respects des enjeux de sécurité) → Traversée en section courante possible

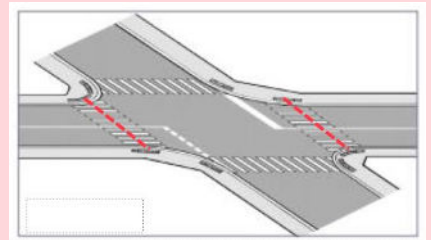
## POSITIONNEMENT et CONFIGURATION de la TRAVERSEE:

→ la plus courte et droite possible, dans l'axe le plus naturel du cheminement des piétons

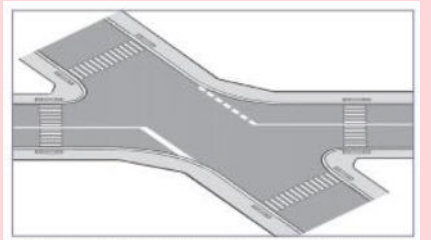
→ Traversée en intersection oblique, **carrefour en « T »** :  
→ redresser la traversée en reprofilant la voie (sous réserve de faisabilité technique)



→ Traversée en intersection oblique, **carrefour en « X »** :  
→ suivre le cheminement le plus direct et naturel bien qu'oblique  
→ réduire autant que possible la longueur et l'inclinaison  
→ matérialiser la trajectoire avec tapis traversant



L'option de déplacer la traversée jusqu'à approcher l'orthogonalité n'est pas à privilégier à tout prix (allongement du détour piéton et perte de repères possible). Cette solution peut être intéressante si cela correspond aux trajectoires piétonnes (selon lieux de destination).



## DEGAGEMENT VISUEL (aller au-delà de la LOM) :

- Éviter les effets de masque générés par des installations sur trottoir (mobilier...)
- Neutraliser le stationnement motorisé (et tout autre masque éventuel) sur un linéaire de 5 à 10 mètres (selon le besoin) en amont du passage piéton par rapport au sens de circulation (prendre en compte le double sens cyclable également)

## DISPOSITIFS d'AIDE AUX personnes déficientes visuels

- Mise en place des dispositifs sonores conformément aux obligations réglementaires
- Mise en place des dispositifs podotactiles ( tapis traversant ) conformément à la doctrine parisienne

# Refuge piéton

## On conserve / on renforce

- largeur optimale d'un refuge piéton est 2,30 m pour un arrêt des piétons en confort et en sécurité (1.50 m exceptionnellement)
- Modalités implantation BEV selon obligations réglementaires
- Ressaut de 2 cm maximum
- les refuges piétons constitués de socles Devaux ne sont pas conformes à la réglementation.

## À venir!

- Guide d'aide à la décision pour choisir la **largeur du refuge piéton adapté au flux piéton** et son contexte

## REFUGE PIÉTON : QUAND FAUT-IL EN METTRE UN ?

### Obligatoire d'avoir un refuge piéton si :

- Traversée en deux temps
- Traversée, gérée ou pas par feux, de longueur supérieure à 12 mètres

### Recommandé également dans les cas suivants :

- Traversée, gérée par feux de longueur supérieure à 10 mètres
- Traversée non gérée par feux de longueur supérieur à 8 mètres (recommandation Cerema)
- Traversée comportant une succession de sens de circulation pour permettre au piéton de faire une pause avant de se re-engager. Ex: entre piste bidirectionnelle et circulation motorisée, entre couloir bus bidirectionnel et circulation motorisée ...
- Traversée de piste cyclable unidirectionnelle à forte flux, gérée ou pas par feux (refuge à implanter entre la piste cyclable et les voies de circulation des motorisés)

### DIMENSIONNEMENT:

- À adapter en longueur et largeur selon configuration de l'espace et flux piéton

# 03

## Interface avec les aménagement cyclables

# Interface avec les aménagements cyclables

## On conserve / on renforce

- Privilégier le positionnement de la voie cyclable sur la chaussée, clairement séparé de l'espace piétons

## On supprime

- L'utilisation de dispositifs podotactiles pour délimiter les aménagements cyclable (pistes et stationnement)

## À venir!

- Évaluation de la détectabilité des séparateurs piste/trottoir sur site avec les associations
- Test de solution pour remplacer bandes podotactile en délimitation d'aménagement cyclable sur trottoir
- Test de marquage d'alerte pour réduire conflits piétons/ cyclistes

**Les usagers en fauteuil roulant sont autorisés à circuler sur les bandes et pistes cyclables. L'amélioration de l'offre et qualité des infrastructures cyclables offre un cadre de déplacement plus sécurisé à ces usagers ainsi qu'aux utilisateurs de vélos adaptés. La configuration des aménagements cyclables doit prendre en compte les besoins de ces usagers, notamment en termes de dimensionnement.**

- Privilégier les pistes cyclables au niveau de la chaussée (aménagement sur trottoir déjà interdits par code de la Rue et plan piéton)
- Privilégier les pistes unidirectionnelles pour faciliter la traversée pour les piétons
- Prévoir contraste visuel et tactile entre espace cyclable et espace piéton
- Améliorer la compréhension du double sens cyclable par les piétons:
  - Dégagement la co-visibilité de tous les cotés
  - Tester picto vélo au niveau des traversées pour alerter les piétons de l'arrivée possible de vélos
- Amélioration la gestion de la traversées pour réduire conflits piétons/ cyclistes :
  - Toujours marquer le passage piéton (bande blanche) au niveau de la traversée de voie cyclable / prévoir BEV
  - Toujours équiper le feux (et module sonore) de la traversée de voie cyclable dans la continuité d'une traversé de voie motorisée gérée par feux ( enjeu sécurité piétonne et continuité couloir sonore)
  - De préférence équiper de feux (et module sonore) toute traversée de piste bidirectionnelle et/ ou à fort trafic cyclable ( hors traversée aménagement cyclable pour atteindre quai bus déporté)
  - Prévoir refuge piéton avant/ après traversée de piste bidirectionnelle et/ ou à fort trafic cyclable

Pour des raisons d'accessibilité et de confort des piétons,  
**le PAVE recommande le recours à des aménagements cyclables unidirectionnels.**

# Stationnement vélo

## On conserve / on renforce

- Principe d'implantation préférentiel du stationnement vélos sur la chaussée

## On supprime

- Utilisation de dispositifs podotactiles en délimitation de stationnement vélo
- Possibilité d'implantation de stationnement vélo sur trottoir

## À venir!

- Encadrement stationnement Vélo électrique en free floating (VEFF) sur trottoir

## Offre et typologie de stationnement:

→ Prendre en compte les besoins des usagers de **vélos adaptés** (gabarit plus large)

## POSITIONNEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO :

→ Prévoir le stationnement vélo sur la chaussée (**éviter autant que possible la pose sur trottoir**)

→ En l'absence de solutions sur chaussée, la pose de arceaux vélo sur trottoir est autorisée en respectant les préconisations suivantes:

- Configuration en bande technique de préférence avec accès au stationnement depuis la chaussée (Lincoln);
- Éviter la pose d'arceaux vélo isolés hors bande technique ;
- Éviter la pose de arceaux vélo dans le sens longitudinal du trottoir (parallèle au sens de cheminement piéton ;
- Éviter la pose à proximité des traversées piétonnes ;
- S'assurer de la détectabilité par les PAM de ce mobilier (par ex. revêtement de sol différencié)

## CONFIGURATION DU STATIONNEMENT VÉLO EN AIRE PIÉTONNE:

→ renforcer l'offre aux abords de l'espace piétonisé pour ne pas induire une circulation cyclable dans l'espace dédié aux piétons.

→ Privilégier le regroupement des arceaux dans des zones spécifiques, en dehors du cheminement des piétons en rendant l'emplacement détectable.

**04**

**Interface avec les  
transports en commun**

# Interface transports en commun (bus)

Cette doctrine pourra / devra être mise à jour régulièrement (COPIL PAVE) notamment en lien avec des évolutions coté IDFM et/ou des modifications du mobilier parisien (abris voyageur)

## On conserve / on renforce

- Passage libre à conserver entre abri-bus et façade (R 52 PAVE 2012)
- Mise en accessibilité UFR des arrêts

## On supprime

- règles devenues obsolètes (non conformes avec préconisations IDFM)

## C'est nouveau !

- Doctrine aménagement quai bus déporté au-delà de piste cyclable
- Mise en cohérence avec carnet de détail SAGP et version DAO

## À venir!

- Étude de cas et élaboration préconisations en matière de cheminement libre derrière ABV;
- Définition critères « usagers » pour la pose d'ABV et choix du modèle
- Doctrine de déploiement de la bande d'interception au niveau des arrêts
- Sonorisation des arrêts (BIV IDFM)

## Cheminement libre à conserver entre abris voyageurs (ABV) et façade :

- recommandation de préserver 1m80 minimum de passage libre de tout obstacle entre façade et ABV ( 2m50 souhaitable partout où possible)
- Autoriser une largeur inférieure (1m60 ou 1m40) dans des situations spécifiques (impossibilité technique / état existant) de manière à ne pas dégrader les conditions d'attente des voyageurs. Selon le contexte urbain, la fréquentation du bus et le flux piéton, il pourra être préconisé de préserver l'ABV au détriment de la largeur de cheminement libre ou l'inverse.

## Dimensionnement quai / positionnement ABV :

- prévoir un espace de 2m65 minimum au niveau de la porte UFR du bus pour permettre le déploiement de la palette (1m15 maxi) et l'espace de retournement du fauteuil (1m50)
- Faciliter l'accès à la porte avant du bus en préservant un cheminement libre de tout obstacle de 0,90 minimum entre la bordure de trottoir et la partie avant de l'ABV (d'où l'implantation de l'ABV à environ 2m20 du bord de trottoir) / distance à augmenter si seul cheminement disponible vers la porte avant du bus (porte avant en aval de l'ABV) / distance pouvant être réduite si ABV sans parois latérale /

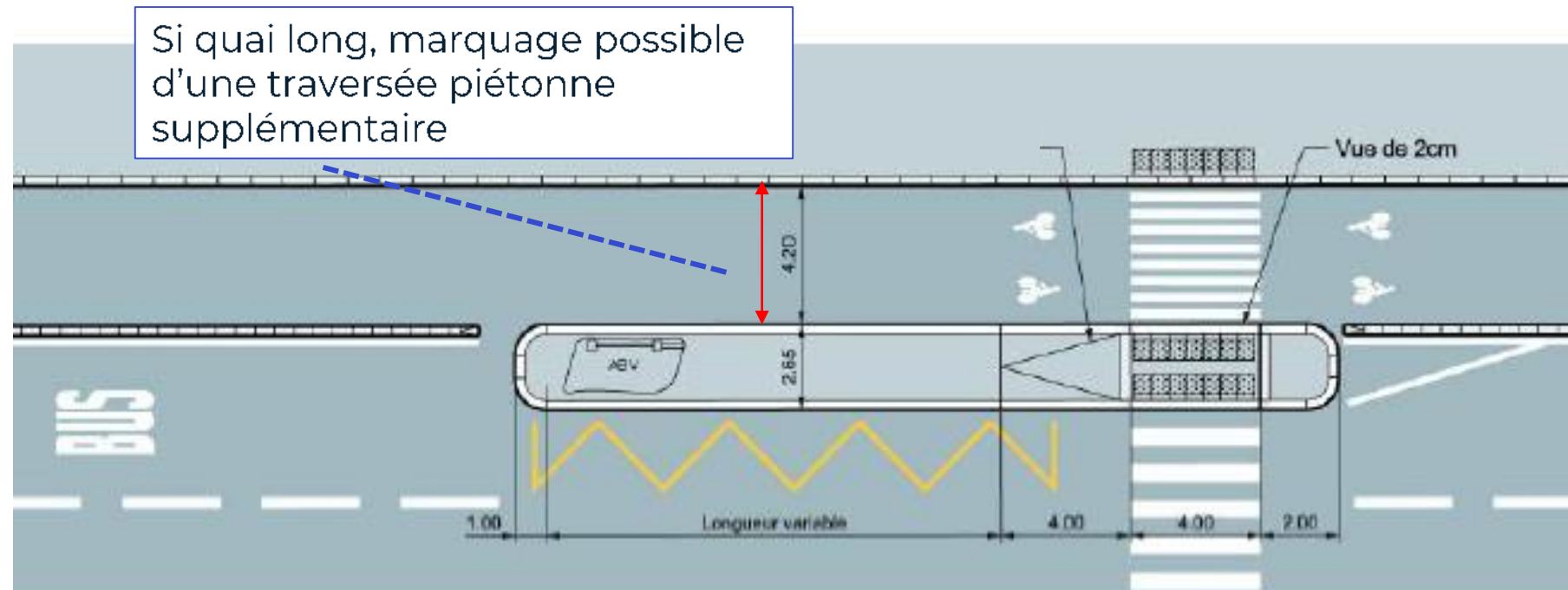
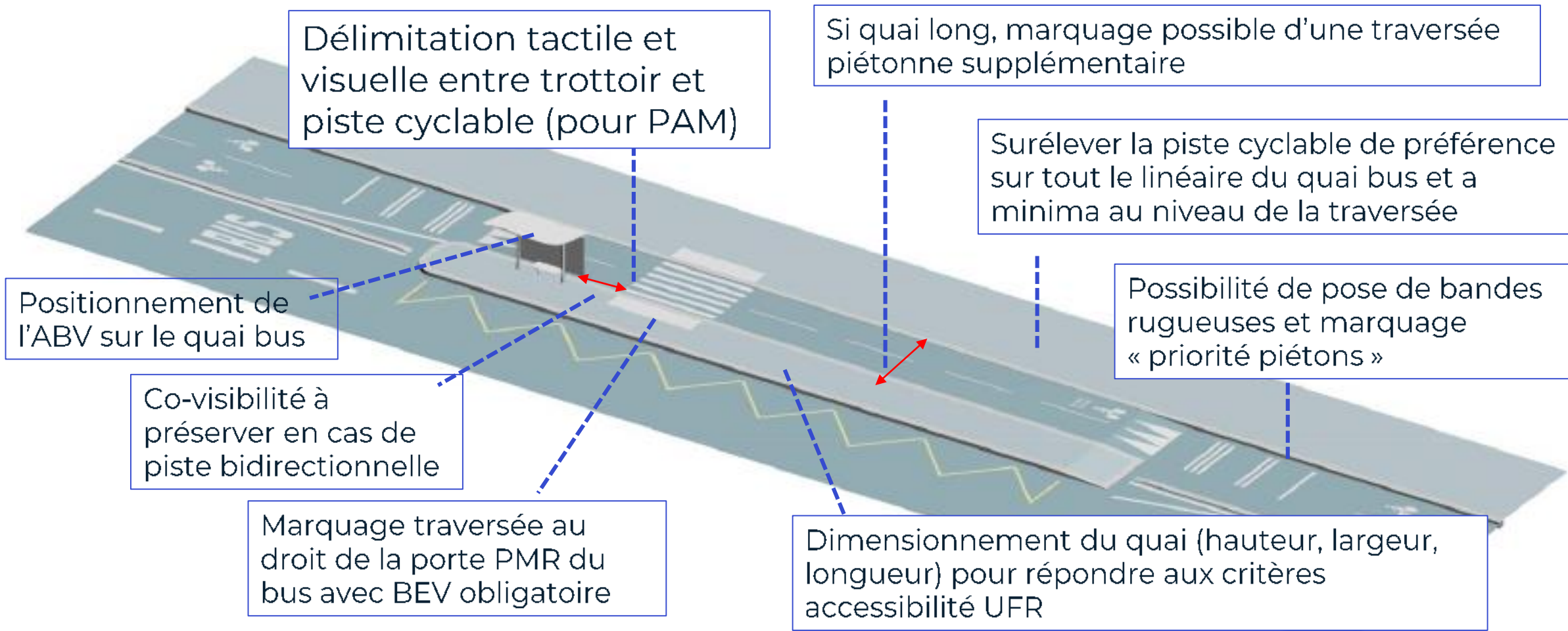
## Accessibilité UFR de l'arrêts :

- se référer aux prescriptions IDFM en vigueur répondant aux caractéristiques du matériel roulant (mise à jour « automatique » des prescriptions PAVE si modifications côté IDFM)

Critères à respecter:

- **devers** → tendre vers une pente transversale de 1% pour les nouveaux aménagements / autorisé < ou = 2%
- **pente de la palette** → recommandé : < ou = 10% / autorisé : < ou = 12%

# Quai bus déporté au-delà d'une piste cyclable



## Recommandations PAVE 2025:

- Largeur quai bus : 2,65m minimum pour permettre déploiement palette UFR et implantation d'un ABV
- Réduire l'inconfort piéton en surélevant la piste au niveau du trottoir ( préserver 2 cm pour détection PAM) et réduisant la longueur de la traversée piétonne (éviter autant que possible bidirectionnelle, pincement de la piste possible / préconisation de la Mission Vélo à respecter)
- Marquage de traversée piétonne et pose de BEV obligatoire. Si pose de bande d'interception sur trottoir, elle arrivera au niveau du passage piéton (milieu)
- En cas de piste bidirectionnelle, veiller à distancier l'ABV de la traversée piétonne pour garantir des bonnes conditions de co-visibilité entre cyclistes et piétons
- En cas de proximité du quai bus avec une traversée piétonne, privilégier la connexion directe au quai bus depuis le refuge piéton pour éviter d'imposer un détour aux piétons arrivant depuis le trottoir opposé. → prévoir rampe UFR et passage libre PMR
- Selon la longueur du quai et le positionnement de la traversée, envisager une autre traversée vers le quai plus proche de l'ABV

# Interface TC - enjeu « métro pour tous »

## On conserve / on renforce

- Pose de BEV en haut des trémies de métro (RATP)
- Sonorisation entrées métro (RATP)

## On supprime

- RAS

## C'est nouveau !

- Mise en accessibilité du métro historique parisien

## À venir!

- Cahier des charges pour accompagner les études de faisabilité de la mise en accessibilité du métro
- Appui méthodologique au diagnostic de l'accessibilité autour des stations : grilles d'analyse + cahier de charge pour prestataires

## **PRINCIPES POUR L'INTÉGRATION DES ÉMERGENCES ( ASCENSEURS SUR ESPACE PUBLIC)**

### **→ Préserver la qualité des espaces piétons et la lisibilité de l'espace public :**

- Faciliter la lisibilité de l'espace public et le repérage des arrêts de TC notamment sur les sites intermodaux en évitant les effets de masque créés par les nouvelles émergences.  
Afin de permettre à tout usager d'identifier facilement les cheminements principaux, il faudra préserver une bonne visibilité sur :
  - les traversées piétonnes
  - les autres éventuels points d'arrêt TC
  - les éléments du paysage urbain permettant de se repérer dans l'espace
  - les entrées des principaux lieux de destination

Préserver une largeur de cheminement libre généreuse et adaptée à chaque situation.

- Ne pas réduire la largeur de cheminement libre de tout obstacle par rapport à l'état existant ;
- Préserver un minimum de 2m50 libres de tout obstacle . Ce dimensionnement sera à adapter selon le contexte urbain et les flux piétons existants et attendus.
- Prévoir un espace de manœuvre UFR de 1m50 minimum au niveau des ouvertures des ascenseurs. Cet espace ne doit pas empiéter sur la bande de cheminement afin d'éviter des conflits d'usages.

### **→ Faciliter l'intermodalité pour tous les usagers:**

- Rapprocher autant que possible des autres points d'arrêt
- Soigner la signalétique et le jalonnement en prenant en compte les besoins spécifiques des usagers en situation de handicap.
- ....

### **→ Offrir aux usagers de fauteuil roulant (principalement concernés par les ascenseurs) un cadre accueillant et un confort d'usage exemplaire**

**05**

**Aires à priorité piétonne**

# Aire piétonne (de type « rue »)

## On conserve / on renforce

- Principes généraux PAVE 2012 ( R-37)

## C'est nouveau !

- Traitement des traversées
- Clarification des cas d'usage appropriés pour ce statut de voie;
- Clarification des aménagements adaptés pour les PMR / PSH

## À venir!

- Précisions sur les solutions adaptées (délectabilité, revêtements, guidage naturel ...)
- Guide d'aide à la décision pour choisir le statut de voie adapté (aire piétonne /zone de rencontre
- Illustration de la doctrine + guide de bonnes pratiques

- ✓ **Maintien de l'accès PMR (desserte locale)** → pas de cadenas sur barrières
- ✓ **Suppression du « vocabulaire » routier** ( dispositifs anti-stationnement, croix de st André, ralentisseurs ..)
- ✓ Garantir la **praticabilité de la totalité de la rue** à tous les usagers → Si différenciation entre chaussée et trottoir conservée, veiller à créer des accès PMR (abaissments)
- ✓ Assurer un **traitement de l'entrée de rue** soulignant le statut de priorité piétonne ( trottoir traversant envisageable sous condition)
- ✓ Conserver des **cheminements accessibles** et généreux **le long des façades**  
→ Obligatoire si accès immeubles ou commerces
- ✓ Positionner le **moblier de sécurisation** en limite extérieur de l'espace piéton et en dehors des cheminements pour ne pas gêner les mouvements des piétons et protéger le maximum des espaces qui leur sont dédiés
- ✓ Renforcer **l'offre de mobilier d'agrément** pour favoriser l'appropriation de l'espace par les piétons, renforcer l'offre de : assises , solutions d'ombrage, fontaines à boire  
→ Veiller à ce que l'implantation du mobilier ne gêne pas les usagers, n'entrave pas des usages piétons et soit correctement détectable
- ✓ Privilégier le renforcement de **l'offre de stationnement vélo aux abords de l'espace piétonisé** pour ne pas induire une circulation cyclable dans l'espace dédié aux piétons.  
✓ Éviter la pose d'arceaux vélo isolés qui sont très difficiles à détecter
- ✓ Au besoin, matérialiser (suggérer) des **traversées piétonnes** (abaissement + dispositifs podotactiles + marquage spécifique)

# Aire piétonne (de type « place, parvis »)

## On conserve / on renforce

- Principes généraux PAVE 2012 ( R-38)

## C'est nouveau !

- Clarification des aménagements adaptés pour les PMR / PSH ;
- Clarification du process de projet (implication usagers via l'Agence de la Mobilité)

## À venir!

- Précisions sur les solutions adaptées (délectabilité, revêtements, guidage naturel ... )
- Illustration de la doctrine + guide de bonnes pratiques
- Guide au déploiement des dispositifs tactiles et/ou sonores pour PAM

- Structurer l'espace de manière à **garantir la lisibilité et l'efficacité des principaux itinéraires piétons** : connexions vers les traversées piétonnes, vers les arrêts TC, vers les lieux de destination
  - éviter les détours piétons
  - Éviter les effets de masque visuel
- utiliser autant que possible la conception paysagère pour créer des ambiances confortables ainsi que des repères
- **Bien dimensionner les cheminements piétons structurants** (largeur mini 4 mètres )
- Garantir un **confort de séjour adapté à tous les usagers** : donner envie de s'arrêter, s'asseoir dans des bonnes conditions
- Assurer le **confort climatiques pour tous** (cheminements et zones de séjour )
- **Gérer l'interface avec les autres usagers** :
  - Canaliser les flux cyclables en dehors des principaux itinéraires piétons par la matérialisation d'aménagements cyclables dédiées et clairement identifiables ( **cohabitation à éviter**)
    - gérer les éventuels croisements entre itinéraires piétons et cyclables → repérage tactile et visuel nécessaire
- Veiller à dédier un maximum d'espace aux usages piétons

# Zone de rencontre

## On conserve / on renforce

- Principes généraux PAVE 2012 ( R-38)

## C'est nouveau !

- Traitement des traversées
- Clarification des aménagements adaptés pour les PMR / PSH ;
- Clarification du process de projet (implication usagers via AM)

## À venir!

- Précisions sur les solutions adaptées ( détectabilité, revêtements , guidage naturel ... )
- Guide d'aide à la décision pour choisir le statut de voie adapté
- Illustration de la doctrine + guide de bonnes pratiques

## Toute la rue doit être praticable PMR, y compris la chaussée

### la traversée libre doit être garantie à tous les usagers sans occasionner du danger

- Aménager pour réduire la vitesse (plan de circulation, réduire largeur chaussée, tracé sinueux ...)
- Réduire le vocabulaire routier (ralentisseurs..)
- Assurer une **différenciation tactile et visuelle entre la partie circulée et la partie 100% réservée aux piétons** : délimitation franchissable UFR et détectable PAM
- Assurer un traitement de **l'entrée de rue** soulignant le statut de priorité piétonne
- Assurer une **perméabilité physique et visuelle** entre espace circulé et espace 100% piéton pour rendre la traversée possible partout dans des **bonnes conditions de co-visibilité** → Éviter l'effet de mur dû à une bande continue de stationnement, terrasses, jardinières...
- Réduire l'offre de stationnement et **privilégier les places PMR**, ZL et stationnement vélo → éviter la bande de stationnement continue (effet de mur)
- Si de plain pied, le **stationnement PMR** ne nécessite pas de surlargeur mais un marquage de l'emprise praticable UFR est préconisé
- Au besoin, **matérialiser (suggérer) des traversées piétonnes** (abaissement + dispositifs podotactiles + marquage spécifique)

**06**

**Stationnement PMR et  
BRVE accessibles**

# MISE à JOUR du RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE / Stationnement PMR

## On conserve / on renforce

- Déploiement selon obligations réglementaires

## On supprime

- délimitation de la place par dispositif podotactile
- Les places de stationnement en épi

## C'est nouveau !

- Mise à jour des configurations adaptées dans le carnet de détail (+ version DAO)
- Validation doctrine pour stationnement déporté
- Stratégie de déploiement

## À venir!

- Validation avec la préfecture de Police des configurations de places retenues conformes
- Mise en place d'une procédure simplifiée de dérogation par type de voie/ configuration de place

### ✓ Dispositions réglementaires:

- La largeur de la place (3m30)
- La pente et le devers transversal (<2%)
- L'accès au cheminement piéton libre de tout obstacle
- Longueur recommandée 7/8 mètres

### ✓ La création de places PMR « réglementaires » (élargies) ne doit pas se faire au détriment de la qualité du cheminement piéton (trottoir), d'autant plus dans les secteurs très sollicités.

- Une largeur de cheminement piéton libre de tout obstacle de 2,5 m minimum est à rechercher pour garantir le confort des piétons. Cela doit être priorisé à chaque fois qu'une solution alternative de qualité existe pour la réalisation de place PMR.
- en cas d'impossibilité technique, et pour préserver la possibilité de création/ maintien de la place PMR, la largeur de cheminement libre de tout obstacle peut être réduite à 1,8 m.
- la diminution de la largeur de cheminement libre au seuil minimal réglementaire (1m40) devra rester exceptionnelle et réservée à des situations spécifiques ( besoin impératif de place PMR et sollicitation piétonne faible).

### ✓ une **délimitation de l'emplacement** et de sa bande sur le trottoir est nécessaire, notamment pour que cet espace soit respecté et reste libre de tout obstacle. / **l'utilisation de dispositif podotactile à ces fins est à proscrire.**

### ✓ **stationnement déporté au-delà d'une piste cyclable :**

- déconseillé (mais pas interdit) en cas de piste bidirectionnelle et/ou à fort trafic cyclable
- Créer systématiquement un **abaissement de trottoir** en correspondance de la place PMR pour permettre aux PMR de remonter sur le trottoir sans avoir à parcourir la piste ;
- **Prévoir une surlargeur** de la place PMR coté piste cyclable en réduisant la largeur de cette dernière / prévoir un **marquage** permettant d'identifier cet espace comme rattaché à la place de stationnement (**picto PMR**) pour faire comprendre aux cyclistes qu'ils doivent se rabattre du côté opposé ;
- Améliorer la co-visibilité entre piétons et cyclistes en mettant du stationnement vélo en amont de la place PMR (par rapport au sens de circulation cyclable)
- Éviter le marquage de traversée piétonne et pose de BEV pour ne pas induire en erreur les PAM

**07**

**Dispositifs podotactiles**

# MISE à JOUR du RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE / dispositifs podotactiles

## On conserve / on renforce

- Déploiement et entretien BEV selon obligations réglementaires

## On supprime

- Utilisation des dispositifs podo en délimitation de piste cyclable et/ ou stationnement auto ou vélo

## C'est nouveau !

- **Tapis traversant** : process de normalisation en cours
- **Bande d'interception** : process de normalisation en cours

## À venir!

- Définition de « **traversée complexe** » et identification des traversées concernées à Paris
- **Guide au déploiement des dispositifs podotactiles** à Paris :
  - Doctrine tapis traversant
  - Doctrine bande d'interception

- ✓ **BANDE D'ÉVEIL À LA VIGILANCE :**
  - Utilisation du produit normalisé
  - Déploiement selon obligations réglementaires
  - Renforcer niveau d'exigence sur contraste ( notamment en cas de revêtement clair)
  - Préserver de tout obstacle
- ✓ **BANDES DE GUIDAGE ( Fil d'Ariane) :**
  - À prioriser sur espaces vastes
  - À utiliser en absence de guidage naturel suffisant
  - Utilisation du produit normalisé
  - 4 bandes si guidage simple / 2 fois 3 bandes si guidage double
  - **Identification des besoins et définition du tracé à discuter/ valider toujours avec représentants des usagers et accompagnement agence de la Mobilité**
- ✓ **TAPIS TRAVERSANT :**
  - Utilisation du produit en cours de normalisation
  - Exclusivement sur traversée piétonne ( chaussée )
    - sur traversées complexes équipées ou pas de feux et module sonore
    - Sur la totalité de la traversée y compris si elle comporte plusieurs tronçons
    - Implantation axiale, ayant pour début et fin le milieu de la traversée (centre de l'abaissement)
- ✓ **BANDE D'INTERCEPTION (BI):**
  - Utilisation du produit normalisé
  - Implantation perpendiculaire au cheminement piéton, exclusivement sur trottoir
  - Au niveau d'une traversée, la BI arrive au milieu, en correspondance du TT s'il existe
  - Implantation tjs jointive au niveau de la BEV, du bâti et/ou de la bordure de trottoir
  - Au niveau de l'arrêt bus, la BI arrive de préférence au niveau de la porte avant du bus / pas de freinage de 0,50 à prévoir par rapport à la bordure de trottoir



**Merci**

*Merci*

**Merci**

**Merci**

**Merci**

