

# **PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS ORIENTATIONS GÉNÉRALES**

---

**Edition 2025**

**Agence de la Mobilité**

**DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS**

---

« Une partie du  
problème est que  
nous avons tendance  
à penser que l'égalité  
consiste à traiter tout  
le monde de la même  
manière, alors que ce  
n'est pas le cas. Il  
s'agit de justice. Il  
s'agit de l'équité  
d'accès. »

Judith Heumann

---

# INTRODUCTION

**20** ans après la promulgation de la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la Ville de Paris confirme son engagement en faveur d'une cité plus inclusive et accueillante en engageant la révision de son Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

S'inscrivant dans l'héritage des JOP de 2024, cette démarche prend son appui sur l'expérience solide de la Ville de Paris en matière d'accessibilité de l'espace public, acquise au cours de nombreuses années, et regarde vers l'avenir en esquissant les mesures permettant de poursuivre la construction d'une ville inclusive et hospitalière pour toutes et tous.

Plus qu'un simple document de cadrage et de programmation, le PAVE 2025 de la Ville de Paris se présente comme une démarche toute entière pour mobiliser le collectif et faire vivre une culture de l'accessibilité, conditions nécessaires pour apporter les réponses les plus adéquates aux usagers.

Ce premier document, d'orientations générales, introduit et cadre le travail proposé par le nouveau PAVE 2025. Il présente l'engagement de la collectivité face aux défis de l'accessibilité en explicitant notamment les moyens organisationnels à déployer pour apporter des réponses à la hauteur de l'ambition de la Ville et des attentes des usagers.

Il intègre également des informations clés pour comprendre les enjeux de l'accessibilité et un bilan des démarches et actions précédemment engagées par la collectivité.

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Le PAVE, document strategique à vocation operationnelle</b>	<b>9</b>
	CADRE JURIDIQUE ET PÉRIMÈTRE D'APPLICATION.....	9
	MODALITÉS D'ÉLABORATION ET VALIDATION .....	10
<b>2</b>	<b>Le cadre juridique et reglementaire de l'accessibilité</b>	<b>11</b>
	LES TEXTES DE RÉFÉRENCE .....	11
	RAPPEL DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES en matière de voirie .....	13
<b>3</b>	<b>Comprendre le handicap : enjeux et chiffres clés</b>	<b>14</b>
	LE HANDICAP, UNE GRANDE DIVERSITÉ DE SITUATIONS.....	14
	LES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP .....	17
	L'ACCIDENTOLOGIE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET DES SENIORS .....	19
<b>4</b>	<b>La revision du pave : contexte, enjeux, objectifs et methode</b>	<b>23</b>
	ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC : UN ENGAGEMENT DE LONGUE DATE POUR LA VILLE DE PARIS .....	23
	LA DEMARCHE DE REVISION : L'OPPORTUNITÉ DE METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE PIETONNE ET DE RELANCER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE COLLECTIVE .....	28
<b>5</b>	<b>Une gouvernance renforcée au service de l'Accessibilité</b>	<b>35</b>
	FEDERER UN RÉSEAU D'ACTEURS AUTOUR DE L'ACCESSIBILITÉ.....	35

ENGAGER UNE DEMARCHE DANS LE TEMPS, PERMETTRE UNE AMELIORATION PERMANENTE ET FAIRE VIVRE LA DYNAMIQUE COLLECTIVE .....	45
--	----

## **6 Bilan de l'accessibilité et orientations stratégiques 48**

48	
UN ENGAGEMENT PLURIANNUEL POUR POURSUIVRE L'OBJECTIF DE RENDRE LA VILLE 100 % ACCESSIBLE ET INCLUSIVE .....	48
LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITE AU SEIN D'UNE APPROCHE PLUS LARGE DE TRANSFORMATION URBAINE : DÉFINITION DES AXES STRATÉGIQUES THÉMATIQUES.....	54
L'APAISEMENT DE LA VILLE ET LA TRANSITION DES MOBILITÉS.....	55
L'INTERFACE AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN, CLÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT.....	59
LA VILLE DE PROXIMITÉ ET LES CHEMINEMENTS DU QUOTIDIEN .....	64
L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	67

## **7 Une démarche de Conception inclusive de l'espace public**

<b>68</b>	
UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA PRATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT.....	68
PRINCIPES POUR CONCEVOIR UN ENVIRONNEMENT HOSPITALIER POUR TOUS .....	73
73	
LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'ÉDITION 2025.....	75

<b>ANNEXE 1 : Programme pluriannuel</b>	<b>79</b>
---	-----------

<b>ANNEXE 2 : Programme de travail 2026</b>	<b>94</b>
---	-----------





# PARTIE 1





---

# LE PAVE, DOCUMENT STRATEGIQUE À VOCATION OPERATIONNELLE

---

## CADRE JURIDIQUE ET PÉRIMÈTRE D'APPLICATION

### Un document obligatoire et opposable

Le premier article de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 introduit **l'obligation** pour les collectivités de plus de 1000 habitants de se doter d'un **Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public**. Document stratégique à vocation opérationnelle, il définit les dispositions susceptibles de « *rendre accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune* » afin de « *faciliter le déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite sur le territoire de la commune* ».

→ Il fait partie intégrante du **Plan des déplacements urbains**<sup>1</sup>.

→ Il comporte :

- **un diagnostic de l'existant**
- **une programmation pluriannuelle hiérarchisée des travaux.**

→ Il précise **les conditions et délais de réalisation** des équipements et aménagements prévus

### Périmètre d'application

→ Le PAVE s'applique sur la totalité des **voies publiques** ainsi qu'aux **voies privées ouvertes à la circulation publique**.

Cela implique d'englober les différents espaces de domanialité particulière que le public est amené à fréquenter ou traverser en tant qu'espaces publics mais qui ne sont pas propriété municipale. A Paris, cela inclut, entre autres :

- Les berges de Seine, propriété de Haropa port
- Les abords de grands établissements publics comme les parvis et parcs de la Cité des sciences et de l'industrie et de la Grande halle de La Villette, ou encore la cour du musée du Louvre ;
- Des espaces verts ouverts (sauf IOP<sup>2</sup>) ;
- Les parvis de gares, propriété de SNCF Gares & Connexion ;

Les textes prévoient donc de soumettre le projet de plan à ces organismes tiers avant son adoption par l'assemblée délibérante (art. 2-IV du décret n° 2006-1657). Il s'agit de s'assurer de leur approbation quant aux mesures contenues et aux modalités envisagées dans ce plan. Faute de réponse et de remarques formulées à l'issue d'un délai de quatre mois après cette mise en consultation, l'avis sur le projet de plan est réputé favorable. Dans la mesure où PAVE ne s'accompagne pas d'un délai général de mise en accessibilité comparable à celui existant dans la réglementation pour le bâti ou les systèmes de transport, l'engagement de ces propriétaires extérieurs à la collectivité ne se traduit par aucune obligation particulière ou

---

<sup>1</sup> A Paris, le **Plan local des mobilités** constitue la déclinaison parisienne du Plan des mobilités en Ile de France qui remplace le précédent Plan des Déplacements urbains d'Ile-de-France.

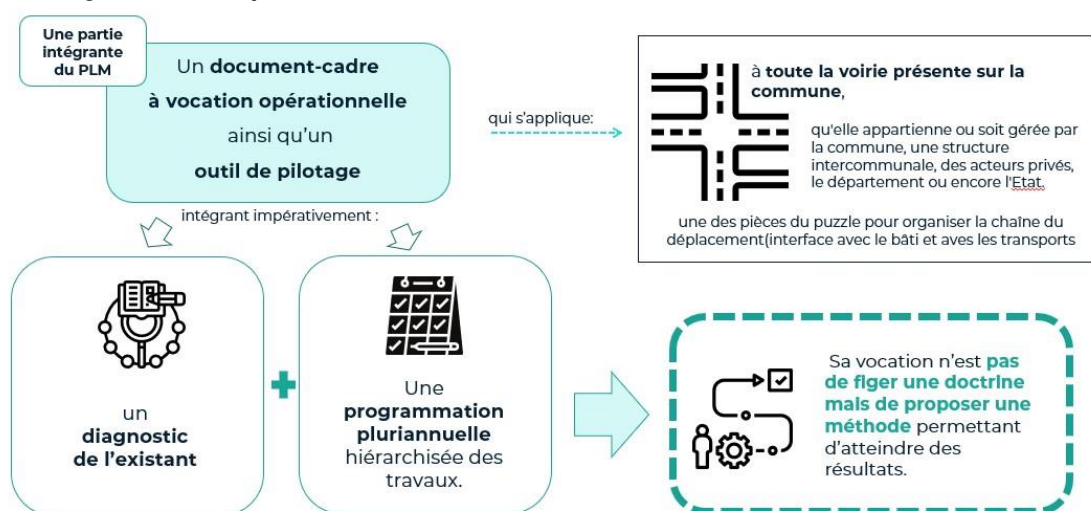
<sup>2</sup> Installations ouvertes au public

supplémentaire à celles prévues par la réglementation. Comme la Ville de Paris, **ces gestionnaires ne sont tenus de mettre en accessibilité leurs espaces publics qu'en cas d'intervention** (du réaménagement complet à la simple réfection de revêtements). Ils gardent toute liberté du rythme et de l'ampleur des programmes spécifiques de mise en accessibilité de leurs espaces qu'ils souhaiteraient mener au bénéfice de leurs usagers et du public fréquentant ces lieux.

- La mise en conformité de la voirie doit être prévue dans **toute opération de voirie, qu'il s'agisse de création, rénovation ou réhabilitation** de voirie.
- Contrairement au cadre bâti et aux transports, il n'existe **pas de délai de mise en conformité** de la voirie et de l'espace public. Seules les opérations de travaux neufs (réalisation de voies nouvelles) et de reprise de l'espace public sont tenues d'appliquer sans délai les dispositions réglementaires en termes d'accessibilité depuis le 1er janvier 2007, au titre du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006.

### MODALITÉS D'ÉLABORATION ET VALIDATION

- Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.
- La commune porte sa décision d'élaborer ou réviser son plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. L'information est également transmise à la Commission communale pour l'accessibilité ainsi qu'au Conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie.<sup>3</sup>
- Lorsque le projet de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est **approuvé par délibération du conseil municipal**.
- Son application fait l'objet d'une **évaluation** dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la **périodicité et les modalités de sa révision**.



<sup>3</sup> Ce conseil remplace, depuis 2017, le Conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

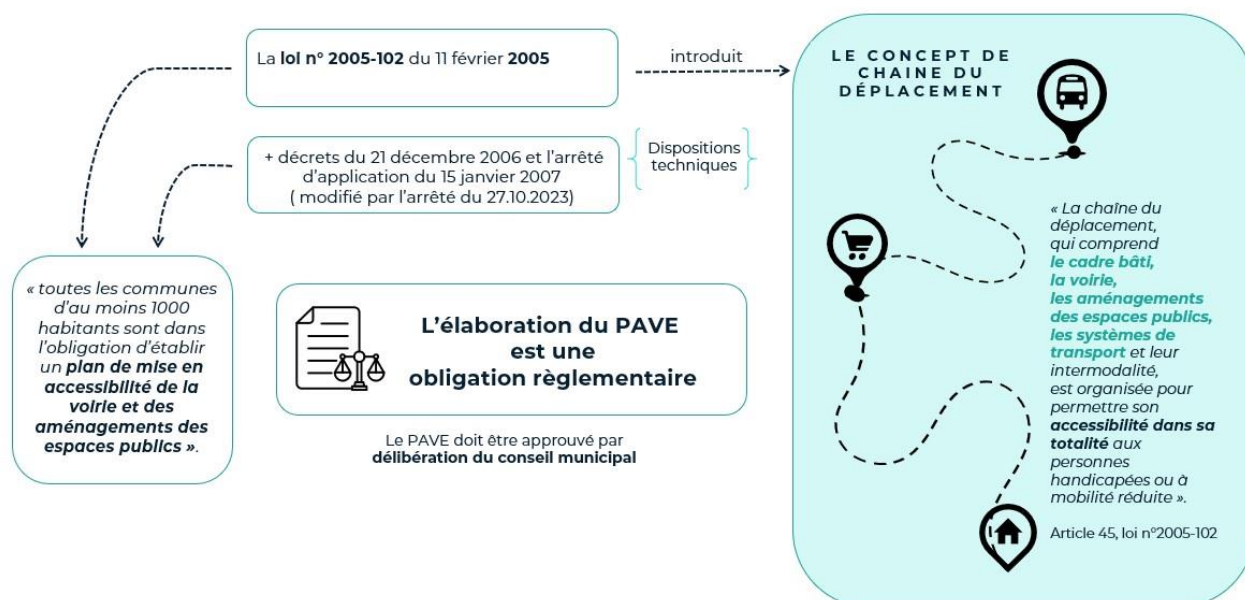
# 2

## LE CADRE JURIDIQUE ET REGLLEMENTAIRE DE L'ACCESSIBILITÉ

### LES TEXTES DE RÉFÉRENCE

**La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :**

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



**Le décret n° 2006-1657 et 1658 du 21 décembre 2006 :**

→ Prévoit dans son article 2 l'élaboration du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) au plus tard le 22 décembre 2009 ;

→ Détermine les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et fixe les principes généraux d'une voirie accessible :

- Des sols non meubles, non glissants, sans obstacle à la roue et au pied,
- Des pentes et dénivellations les plus faibles possible,
- Des ressauts arrondis ou chanfreinés,
- Le mobilier urbain aligné et hors du cheminement piéton et détectable si en porte-à-faux,
- 2 % des places de stationnement sont accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- Des feux de signalisation accessibles aux personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées piétonnes
- Des emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif accessibles
- Des postes d'appel d'urgence accessibles

→ Impose la mise en accessibilité des arrêts de transports publics.

### **L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 :**

Prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics relatifs aux : profils, équipements et mobiliers sur cheminement, traversées piétonnes, signalétique et signalisation, intermodalité, impossibilités techniques.

- Cet arrêté était en cours de révision au moment de la révision du PAVE. Une fois les modifications validées, la Ville de Paris les intégrera aux dispositions techniques du PAVE parisien.

### **L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des ERP, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 :**

- Prescrit l'obligation d'établir un PAVE pour les communes d'au moins 1 000 habitants ou les établissements de coopération intercommunale (EPCI), soit l'obligation de programmer des travaux de mise en accessibilité
- Définit également les critères de hiérarchisation pour la mise en accessibilité des arrêts de transports en commun

### **La Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019**

- oblige à la constitution de bases de données décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie autour des arrêts de bus prioritaires
- confie aux Commissions communales d'accessibilité le bilan de l'accessibilité autour des arrêts prioritaires

### **Le Code général des collectivités territoriales et l'arrêté ministériel du 27 octobre 2023**

- **oblige la collectivité à disposer d'un taux de bornes de recharge de véhicules électriques accessibles PMR**

### **Les normes en vigueur dans le champ de la voirie**

- [NF P98-351](#) relative aux dispositifs podotactiles au sol d'éveil à la vigilance
- [NF P98-352](#) relative aux bandes de guidage tactile au sol
- [NF P98-353](#) relative à la bande d'interception tactile au sol, à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes ou des personnes ayant des difficultés d'orientation
- [NF S32-002](#) relative aux dispositifs répéteurs de feux de circulation à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes<sup>4</sup>
- Bancs et mobiliers d'assise, norme NF P99-610
- Sanitaire sur voirie, norme NF P99-611
- Poste d'appel d'urgence, NF P99-254
- Éclairage des cheminements, NF EN 13-201

### **Les dispositifs en cours de normalisation**

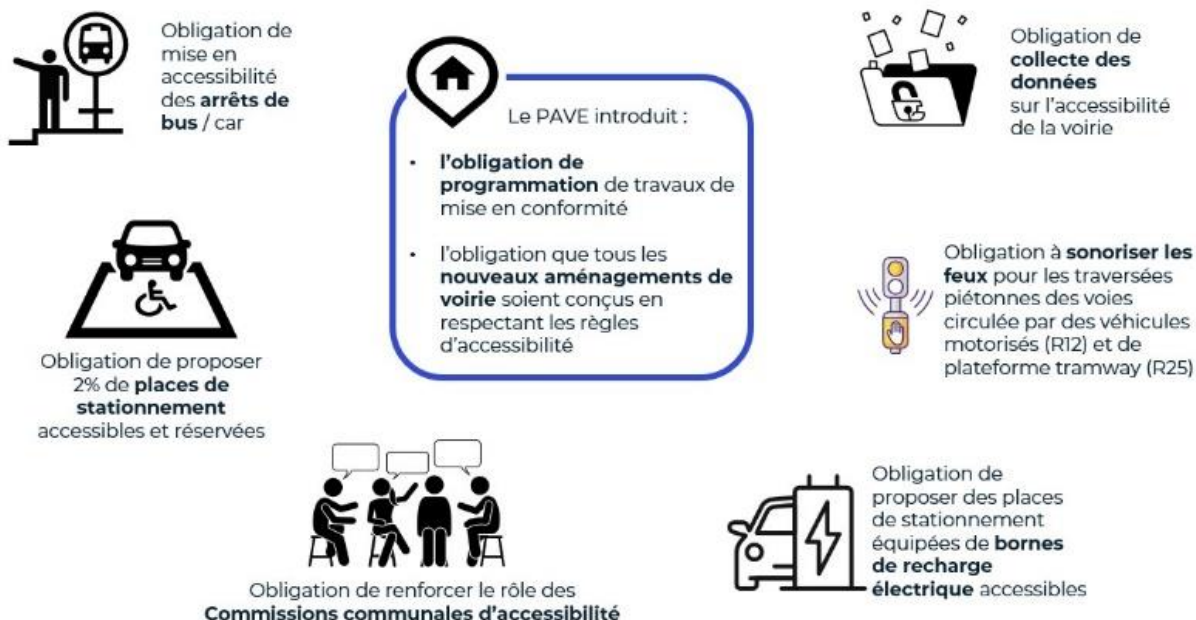
- Tapis traversant

---

<sup>4</sup> norme en révision au moment de la rédaction de ce document → les nouvelles dispositions seront intégrées par la suite dans le document relatif aux dispositions techniques

## RAPPEL DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES en matière de voirie

- Obligation d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)
- Obligation de programmation de travaux en voirie et dans les espaces publics dans le cadre du PAVE
- Obligation de mise en conformité en cas de travaux
- Obligation de mise en accessibilité des arrêts de bus/car
- Obligation de sonorisation des feux de signalisation des traversées piétonnes
- Obligation de réserver 2% minimum de l'offre de stationnement aux PMR et d'aménager ces places conformément à leurs besoins
- Obligation de collecte de données relatives à l'accessibilité de la voirie
- Obligation de proposer des places d'accès aux bornes de recharge pour véhicule électrique accessibles aux PMR.
- Obligation de renforcer le rôle des Commissions communales d'accessibilité désormais chargé de faire le bilan du niveau d'accessibilité des arrêts prioritaires.



En dehors de celles indiquées ci-dessus et relatives à la voirie, d'autres obligations en matière d'accessibilité incombent à la collectivité. Nous rappelons ici celles découlant du droit à l'information et relatives notamment à **l'accessibilité numérique**.



# COMPRENDRE LE HANDICAP : ENJEUX ET CHIFFRES CLÉS

## LE HANDICAP, UNE GRANDE DIVERSITÉ DE SITUATIONS

### La définition de handicap dans la loi de 2005

Dans la loi de 2005, «constitue un handicap, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant »<sup>5</sup>.

### La définition de handicap d'après la Convention internationale sur les droits des personnes handicapées (ONU)

Reconnait que « la notion de handicap évolue et que le handicap résulte de l'interaction entre des personnes personnes présentant des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles et les **barrières comportementales et environnementales** qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres»

### Chiffres clés du handicap<sup>6</sup>

- 12 millions de personnes sont concernées ;
- 1 personne sur 2 sera en situation de handicap au cours de sa vie, de manière temporaire ou durable ;

- 85 % des handicaps surviennent au cours de la vie
- 80 % des handicaps sont invisibles

### Les différents types de handicap

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 fixe le principe d'une **accessibilité généralisée, intégrant tous les handicaps**, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental. La loi reconnaît 5 grands types de handicaps :

- **Les handicaps sensoriels :**
  - Handicap auditif (6 millions de personnes concernées en France)<sup>7</sup>
  - Handicap visuel (2 millions de personnes concernées en France)<sup>8</sup>
- **Les handicaps moteurs** (3,5 millions de personnes concernées en France, dont 650 000 usagers de fauteuil roulant)<sup>9</sup>
- **Les handicaps mentaux ou intellectuels** (difficultés de compréhension, réflexion, conceptualisation, communication, organisation...).
- **Les handicaps psychiques** (13 millions de personnes concernées en France)<sup>10</sup> pouvant notamment engendrer des difficultés de communication et de relation à autrui ;
- **Les handicaps cognitifs** (troubles de la mémoire, de l'attention, du langage...)

<sup>5</sup> [Article L114 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005](#)

<sup>6</sup> Source : [handicap.agriculture.gouv.fr](http://handicap.agriculture.gouv.fr)

<sup>7</sup> Source : INSEE

<sup>8</sup> Source : INSEE

<sup>9</sup> Source : INSEE

<sup>10</sup> Source: OMS

Au-delà de cette catégorisation, il existe une multitude de situations différentes selon la typologie et le degré de sévérité des troubles ainsi que le contexte dans lequel la personne évolue.

### **Le handicap invisible**

En France, près de 80% des handicaps sont invisibles, ce qui représente environ 10 millions de personnes concernées<sup>11</sup>.

Ces handicaps recouvrent une grande diversité de situations. Ils peuvent être liés à :

- une maladie invalidante (comme le cancer, la fibromyalgie ou l'épilepsie),
- un trouble sensoriel (auditif ou visuel),
- des troubles psychiques, cognitifs ou mentaux.

### **Le pluri-handicap et le polyhandicap**

Le pluri-handicap résulte de l'association de plusieurs limitations motrices ou sensorielles ayant des origines diverses. C'est par exemple le cas de la surdi-cécité.

Les solutions identifiées pour répondre aux besoins des usagers impactés par un seul de ces handicaps ne sont pas suffisantes, ne prenant pas en compte la superposition de plusieurs limitations.

Caractérisé par la présence simultanée de déficience intellectuelle sévère associée à une déficience motrice ayant la même origine, le polyhandicap pose des défis spécifiques et impacte lourdement l'autonomie possible des personnes concernées.

D'après les estimations en 2020 de la Haute Autorité de Santé, 50 000 personnes seraient en situation de polyhandicap en France.

### **Les notions de situation de handicap et personne à mobilité réduite**

---

La notion de « situation de handicap » est à privilégier car elle permet de dissocier la personne de son handicap. Par ailleurs elle met l'accent sur les facteurs contextuels (environnementaux et sociaux) qui créent la situation de handicap. En ce sens la notion de situation de handicap est évolutive selon l'adaptation de l'environnement dans lequel la personne évolue. Elle résulte particulièrement adaptée dans le contexte d'adaptation de la voirie et de l'espace public et sera donc la terminologie utilisée par la suite dans ce document.

Sans rentrer dans les catégories médicales de personnes ayant des limitations fonctionnelles (situation de handicap), certaines personnes peuvent éprouver temporairement ou ponctuellement des difficultés similaires à celles des personnes en situation de handicap. Cela peut être le cas, par exemple, lors de déplacements avec des béquilles après un accident, en manoeuvrant une poussette, en transportant une valise ou un chariot de livraison, ou encore en fin de grossesse.

### **Le vieillissement de la population**

Au sens de la Loi de 2005, les personnes âgées peuvent être considérées comme des personnes à mobilité réduite du fait de l'altération de nombreuses fonctions physiques et cognitives.

À Paris, la part de senior (personnes âgées de 60 ans ou plus) est de 23 %, un taux plus élevé par rapport aux territoires avoisinants.

Par ailleurs, d'après les projections démographiques de l'INSEE à horizon 2040<sup>12</sup>, le vieillissement de la population se poursuivrait, faisant de Paris l'un des territoires où la part des personnes de 75 ans et plus serait la plus élevée (12%). La part de parisiens de 65 ans ou plus passerait de 17% à 22%, celles de personnes de 75 ans et plus de 8% à 12%.

<sup>11</sup> Source : INSEE

<sup>12</sup> [Projections démographiques pour Paris à l'horizon 2040 - Insee Flash Ile-de-France - 81](#)

### **Handicap au féminin, la double peine ?**

Les femmes en situation de handicap sont souvent confrontées à des discriminations croisées, à la fois liées au genre et au handicap, comme en attestent de nombreux témoignages<sup>13</sup> et le dénoncent régulièrement les acteurs associatifs.<sup>14</sup>

En plus des barrières physiques, les femmes en situation de handicap rencontrent davantage de barrières symboliques et sociales dans leurs déplacements. L'espace public peut ainsi devenir un lieu d'exclusion. Elles doivent composer avec des infrastructures

inadaptées, un sentiment d'insécurité, et parfois une légitimité contestée dans certains lieux.

Il est par ailleurs à rappeler **la place majoritaire des femmes parmi les aidants des personnes en situation de handicap**, qu'il s'agisse d'aidants familiaux ou de professionnelles des métiers du soin et de l'accompagnement.

Cette situation fait désormais l'objet de mesures spécifiques au sein de certaines collectivités, tel la Ville de Paris dans le cadre de sa politique en faveur de l'égalité de genre.

---

<sup>13</sup> [Être une femme en situation de handicap : la double peine ? - Enquête IFOP x LADAPT | LADAPT](#)

<sup>14</sup> [Plaidoyer-Femmes-def-ok.pdf](#)

## LES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Les principales données concernant les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap en France viennent de la dernière [enquête nationale sur la mobilité des personnes](#) datant de 2019.

Cette enquête met en évidence les réalités suivantes :

→ les personnes en situation de handicap se déplacent en moyenne **moins souvent et moins loin** que la moyenne des Français ;

→ les personnes en situation de handicap utilisent majoritairement **la voiture mais moins que le reste de la population** ;

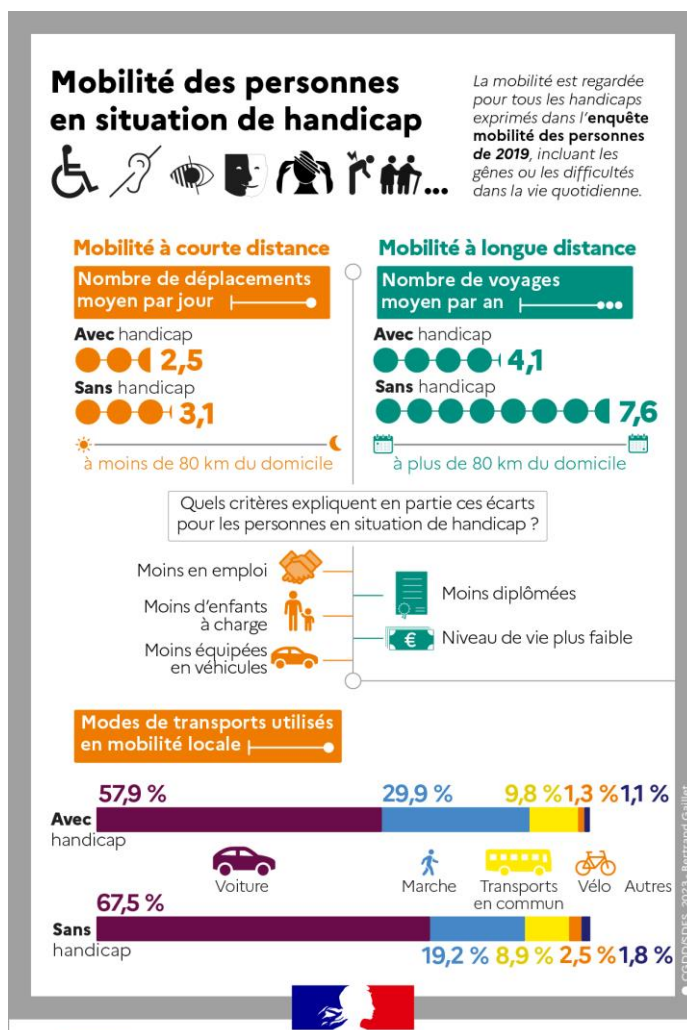
→ les personnes en situation de handicap se déplacent **plus souvent à pied par rapport au reste de la population** : 30% des déplacements contre 19% pour les personnes sans handicap ;

→ les **raisons de déplacement** des personnes en situation de handicap sont davantage liées à des **soins et démarches administratives** qu'à des motifs professionnels contrairement au reste de la population.

[L'enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap réalisée par le STIF en 2014](#), reste, à ce jour, l'enquête la plus récente sur le périmètre francilien, aucune enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap n'ayant depuis été réalisée.

L'enquête mettait en évidence que, en 2014, **l'absence de mobilité était ici 2,4 fois plus fréquente parmi les personnes en situation de handicap** que pour la population francilienne dans son ensemble (17 %, contre 7 % parmi celles qui n'ont pas de handicap). La situation était particulièrement critique pour les utilisateurs de fauteuil roulant, qui étaient 46 % à ne pas être sortis de chez eux la veille de l'enquête.

L'impact du handicap sur le nombre de déplacements était plus marqué pour les



Franciliens qui résident en dehors de Paris : **les personnes en situation de handicap se déplaçaient moins en petite et grande couronne, mais à Paris l'impact était très faible.**

L'impact du handicap sur la portée moyenne était également plus marqué pour les Franciliens qui résident en dehors de Paris : ces déplacements étaient plus courts. **A Paris l'impact du handicap sur la portée moyenne des déplacements était faible.**

Pour ce qui est des **modes de transports**, les écarts entre les personnes en situation de handicap et les autres étaient un peu moins marqués dans Paris qu'en petite et grande couronnes.

Globalement les données de l'enquête du STIF de 2014 montrent que l'impact du handicap sur la mobilité des personnes qui résident à Paris était faible, en quantité, en portée et en modalité : **la mobilité des personnes en situation de handicap était donc nettement moins « empêchée » à Paris qu'en petite couronne et grande couronne.** Ces données n'objectivent pas directement la « qualité » et le « confort » des déplacements des personnes en situation de handicap mais constituent un

signal très positif, dont on peut estimer qu'il est le résultat des efforts significatifs de la collectivité parisienne.

Bien qu'un peu datée, cette enquête constitue encore un éclairage intéressant des spécificités franciliennes et mériterait d'être mise à jour au vu notamment des importantes évolutions en matière de mobilité et configurations de l'espace public.

## LES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES SENIORS à PARIS

Sur le territoire parisien, d'après la dernière enquête globale transport (EGT 2020<sup>15</sup>), la marche à pied est le mode de déplacement prépondérant pour les seniors (66% des déplacements) avec les transports en commun (25%), notamment de surface (bus et tramway). Les déplacements en voiture ne représentent que 6% du volume global des déplacements des seniors.

Une [enquête récente](#) réalisée par l'Apur apporte des éclairages intéressants sur la mobilité des seniors à Paris :

- 49% des interrogés déclarent se déplacer exclusivement à pied et 35% d'entre eux alternent marche et bus pour les déplacements de proximité ;
- Les déplacements plus long sont majoritairement réalisés en transport en commun par les seniors parisiens (68%) ;
- Le recours à la marche semble s'accroître avec l'âge, du fait d'une diminution des distances parcourues ;
- L'âge s'associe également avec un transfert depuis les transports en

commun ferrés (tramway, métro, RER) vers le bus ;

- Après 85 ans le recours à la voiture augmente et les transports en commun sont délaissés ;
- Le taux de motorisation des seniors parisiens est faible et similaire à celui des autres tranches de population (33%). Ce taux baisse après 80 ans et chute après 85 ans ;

Ces comportements de mobilité auraient tendance à se confirmer dans les années à venir, en lien avec les évolutions démographiques, d'après l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) qui a esquissé plusieurs scénarios d'évolution des mobilités en lien avec le vieillissement de la population.<sup>16</sup> Cette étude confirme également que l'adaptation de l'espace public et de l'offre en transport en commun représentent les principaux leviers pour le maintien de l'autonomie des plus âgées.

La mise en accessibilité de l'espace public revêt ainsi un rôle majeur dans l'amélioration de la qualité de vie des seniors, dans un contexte d'accélération du vieillissement de la population.

---

<sup>15</sup> L'Enquête Globale de Transport (EGT) est une enquête ménages réalisée sur le territoire francilien par Ile-de-France Mobilité, l'OMNIL et la DRIEAT.

<sup>16</sup> Etude « [Impact du vieillissement de la population sur les mobilités dans le grand Paris](#) »

## L'ACCIDENTOLOGIE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET DES SENIORS

La dernière étude spécifique sur l'accidentologie des personnes en situation de handicap sur le territoire parisien date de 2017.

À l'époque la Ville de Paris avait fait réaliser une étude spécifique sur les **enjeux de sécurité routière des publics en situation de handicap**. Cette étude avait été réalisée à partir du dépouillement de tous les accidents de piétons repertoriés comme "infirmes"<sup>17</sup> dans la terminologie du système d'information de la Préfecture.

Après 2017 il n'a plus été possible, pour la Ville de Paris, de réaliser ce type d'analyse du fait de l'absence de transmission des procès-verbaux d'accidents par la Préfecture de Police. Or il serait intéressant de reproduire l'exercice dans un contexte d'évolution des mobilités sur le territoire parisien et de baisse généralisée de l'accidentologie des piétons.

En l'absence d'éléments plus récents, il est ici fait le choix de restituer les principaux résultats de l'étude de 2017.

Au total l'étude avait porté sur 137 accidents survenus avec tous types d'usagers, du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2016 (10 ans), à Paris. Ce nombre d'accidents est très faible en valeur absolue. Il reste très difficile à interpréter puisqu'il peut signifier un défaut de codage par les agents de la Préfecture, comme une prudence très importante des personnes en situation de handicap.

Les principaux résultats :

- **Le nombre des accidents reste sensiblement constant**, de 2007 à 2016, avec une moyenne de 14 accidents/an impliquant des piétons en situation de handicap ;
- **Par famille de handicap, les piétons handicapés moteurs sont les plus**

**nombreux** (37% des victimes), suivis ensuite par les handicapés mentaux (19%), les malvoyants (17%) et les malentendants (12%) ;

- **Le taux de gravité est nettement supérieur** pour les piétons en situation de handicap sur l'ensemble de la période (2007-2016) puisqu'il est de 20,4 contre 13,1 sur la même période pour les piétons en général ;
- **Les deux-tiers des accidents se situent en carrefours et places** (64% des accidents), **en majorité sur des passages piétons** (82% des accidents) ;
- **Le piéton en situation de handicap a été considéré comme responsable ou coresponsable dans 63% des accidents** principalement pour les raisons suivantes : a) Traversée de la chaussée en dehors d'un passage piéton (55% des cas) ; b) la traversée dans un passage piétons durant le feu vert véhicules (37% de ses infractions et causes).
- **L'autre usager a été considéré comme responsable ou coresponsable dans 50% des accidents**. Les infractions et causes les plus représentatives sont les suivantes : a) le non-respect de la priorité d'un piéton dans un passage piétons (47% des cas) ; b) la marche-arrière du véhicule sans précaution (23% des cas).

Pour ce qui est de **l'accidentologie des seniors**, la Ville de Paris dispose de données plus récentes permettant d'esquisser un bilan plus complet et fiable. Ces données attestent de l'extrême vulnérabilité des seniors sur l'espace

---

<sup>17</sup> À noter que c'est le terme « infirme » qui figurait dans la terminologie du système d'information de la Préfecture. Le choix est fait

ici de remplacer ce terme par « personnes en situation de handicap » sans certitude que cela corresponde à la catégorisation d'origine.

public du fait notamment d'un temps de réactions allongés avec l'âge, de comportements à risque et d'un état de santé plus fragile pouvant constituer un facteur aggravant en cas d'impact. Ainsi les séniors de plus de 65 ans représentent une part très importante (> 60% sur les années 2023 et 2024) de la mortalité piétonne à Paris. La très grande majorité des accidentés impliquant un piéton senior concernent une traversée de chaussée, qu'elle soit effectuée de manière régulière (sur passage piéton, au feu vert) ou pas

(hors passage piéton ou au feu rouge). Il s'agit dans la grande majorité des cas, de conflits avec des véhicules motorisés.

Cela intervient dans un contexte d'amélioration global de la sécurité routière avec une baisse de l'accidentologie piétonne constante sur les quelques dernières années.



# PARTIE 2



# 4

## LA REVISION DU PAVE : CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS ET METHODE

### ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC : UN ENGAGEMENT DE LONGUE DATE POUR LA VILLE DE PARIS

#### Dès 2002, un premier document de cadrage

La Ville de Paris mène depuis longtemps une politique active pour l'intégration des personnes en situation de handicap. Cela repose notamment sur la possibilité de se déplacer librement et en toute autonomie afin de réaliser les activités du quotidien sans encombre et de participer pleinement à la vie de la cité.

Ce volontarisme de la Ville en faveur de l'inclusion de toutes et tous a été à l'origine de nombreuses actions et mesures ainsi que la rédaction de plusieurs documents de planification et programmation en faveur de l'accessibilité.

Depuis 2001, la mise en accessibilité de l'espace public fait l'objet d'une grande attention ayant conduit à l'élaboration du **Schéma directeur d'accessibilité de l'espace public viaire**, voté par le Conseil de Paris en 2002, bien avant que la loi de 2005 impose aux collectivités l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public. Ce premier document cadre en matière d'accessibilité de l'espace public posait, dès 2002, les bases d'une approche ambitieuse et volontariste pour résorber les obstacles rendant difficiles les déplacements quotidiens de nombreux usagers. Par cette démarche dynamique, la Ville de Paris a pu initier la mise en conformité progressive de sa voirie et de ses espaces publics, en fonction des opportunités d'aménagement pour les grands projets et de façon plus systématique pour les équipements courants sur le patrimoine existant.

#### Le PAVE de 2012 : une démarche ambitieuse visant le confort de l'utilisateur au-delà des obligations réglementaires

Conformément aux exigences de la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Ville de Paris a procédé, de 2009, à l'élaboration de son « Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics » (PAVE). Ce plan avait pour objet de préciser les conditions et les délais de réalisation des aménagements et mesures visant à rendre la voirie et les espaces publics accessibles aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. L'élaboration de ce plan a été menée en partenariat entre plusieurs directions de la Ville et en concertation avec les différentes associations représentatives des personnes en situation de handicap.

Pour relever le défi de l'accessibilité des espaces publics, le travail de conception de ce plan ne s'est pas borné à faire l'inventaire des dispositions réglementaires en vigueur à respecter. Il s'est accompagné d'une **réflexion globale sur la qualité d'usage de l'espace public parisien**. Une approche systématique a donc été menée afin d'**analyser toutes les étapes d'un déplacement d'une personne à mobilité réduite** dès qu'elle franchit le seuil de son logement.

Afin d'identifier, pour chacune de ces situations de la vie courante, les éléments de gêne et de blocage apportés par un environnement inadapté, les services en charge de ce dossier, à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), ont tenu à associer à chaque étape du travail conduit entre la mi-2009 et la mi-2011 un panel

d'usagers à mobilité réduite et les associations les représentant. Ont également été associés les représentants des différentes entités municipales concernées par l'espace public, notamment les directions composant le pôle espace public, et les acteurs extérieurs jouant un rôle important pour la gestion de la voirie parisienne : Préfecture de Police, opérateurs de transports (Sncf, Ratp), organisations professionnelles (chambres consulaires,...), gestionnaires d'emprises privées ouvertes à la circulation du public (ports de Paris, établissements publics de l'Etat).

Pour évaluer le niveau de l'accessibilité des espaces publics parisiens, les équipes de la voirie ont eu une approche concrète et originale en 2009 : un **diagnostic de terrain** a été effectué sous forme de dix itinéraires effectués **en compagnie d'usagers volontaires** qui ont fait part à chaud des difficultés rencontrées. Cette sélection de parcours dans des sites représentatifs de la variété de l'urbanisme parisien a été riche d'enseignements. Ce constat de terrain a permis en effet de relever une fréquence d'incidents élevée puisque, en moyenne, une difficulté a été rencontrée tous les dix mètres, témoignant ainsi de l'ampleur du défi d'une accessibilité réelle. Si une forte proportion de ces incidents ne génère qu'une gêne ponctuelle et surmontable par les usagers, certains éléments sont source de blocage ou de danger évident pour les passants sur leur chemin.

Ce travail conséquent a conduit à l'élaboration du document final qui comportait deux parties essentielles :

- Le référentiel technique
- Le plan d'action.

Le *référentiel technique* du PAVE est un document technique, principalement destiné aux professionnels en charge de l'aménagement et gestion de la voirie. Ce document intègre, au-delà des directives réglementaires nationales en vigueur, les dispositions retenues à Paris, sous forme de doctrines et de recommandations qui permettent de traiter des aspects de

l'accessibilité qui ne font pas l'objet de norme particulière.

Le *plan d'action* contenait un total de 176 actions ventilées dans quatre grandes familles d'actions en fonction des possibilités et opportunités de leur mise en œuvre, selon leurs échéances plus ou moins rapprochées.



## 2017 - 2019 : de nouvelles stratégies et un premier bilan de la mise en œuvre du PAVE de 2012

L'année 2017 est marquée par la mise en place de nouvelles stratégies :

- La **Stratégie Paris piéton**, visant à améliorer le quotidien des piétons et à promouvoir la marche à pied comme mode de déplacement à Paris ;
- La stratégie **Handicap, inclusion et accessibilité universelle** qui détaille les mesures visant à améliorer le quotidien des personnes en situation de handicap ;
- Le schéma parisien 2017-2021 « **Seniors à Paris** »

La mise en œuvre de ces nouveaux programmes remet l'enjeu de l'accessibilité de l'espace public au cœur des actions de la Ville.

Dans ce contexte, il est décidé de réaliser un exercice d'évaluation du PAVE de 2012 visant

à faire un point d'étape et à esquisser des pistes d'amélioration en vue d'une éventuelle mise à jour.

Ce travail conséquent met en évidence la résorption de nombreux problèmes tout en identifiant quelques faiblesses dans la mise en œuvre du plan d'action. Les points de vigilance se traduisent dans les préconisations suivantes :

- **Prioriser le plan d'action**, par exemple en identifiant des **itinéraires prioritaires** ;
- **Simplifier le référentiel technique** et en faciliter l'appropriation notamment en l'adaptant à différents contextes et situations ;
- **Renforcer la gouvernance** par les mesures suivantes :
  - Création des dispositifs de suivi, évaluation et mise à jour collégiale ;
  - Identification d'un chef de file et animation d'un réseau d'acteurs
- Améliorer la relation aux usagers

Cet exercice d'évaluation constitue un point d'étape essentiel pour mesurer les efforts réalisés ainsi que la marge de progression possible tant sur le plan des aménagements qu'au niveau de l'organisation à mettre en place.

Un premier résultat concret de ce bilan a été l'élaboration, courant 2019, d'un guide illustré du référentiel technique permettant la clarification de certaines doctrines et une utilisation plus rapide par les équipes.

### **2022 : nouvelle stratégie handicap & accessibilité universelle / nouveau schéma « Seniors à Paris 2022-2026 »**

Votée par le Conseil de Paris en octobre 2022, la [Stratégie Handicap et accessibilité universelle 2022- 2026](#) prend le relai de la précédente stratégie handicap de 2017 et réaffirme l'engagement de la collectivité autour des axes suivants :

1. Le renforcement de l'information et de la participation active des personnes en situation de handicap à la vie de la cité ;
2. L'élargissement de palette de solutions médico-sociales et de droit commun pour donner plus de choix aux personnes en situation de handicap et à leur famille ;
3. L'encouragement à l'innovation (technique, technologique et sociale) au service de l'accessibilité universelle.

L'élaboration de ce document est le fruit d'un travail de concertation mené en lien avec de nombreux partenaires dont la [MPDH](#) (Maison Départementale pour les Personnes Handicapées) de Paris, l'[Agence régionale de santé](#) (ARS), la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH), des associations du champ du handicap, les Conseils locaux du handicap ainsi que les directions de la Ville en s'appuyant notamment sur le réseau des référents handicap.

De la même manière le nouveau schéma [« Senior à Paris 2022-2026 »](#) s'inscrit dans la continuité du précédent programme et décline les enjeux et actions stratégiques de la politique parisienne en faveur des seniors.

### **2023 : le Code de la Rue et le Plan Paris : priorité piéton ! replacent les usagers vulnérables au cœur des politiques de mobilité**

Depuis 2020 la politique d'apaisement et transition des mobilités vers des usages plus vertueux s'accélère avec la mise en œuvre de nombreux programmes de reconquête progressive de l'espace public en faveur des modes actifs.

Ces politiques convergent vers l'élaboration de nouveaux documents cadre qui replacent la vie de proximité en haut des priorités publiques.

Le [Code de la Rue](#), issu d'une démarche citoyenne, a pour objectif l'apaisement des relations entre les usagers de l'espace public et comporte des mesures tant d'aménagement que de communication et sensibilisation en faveur des usagers vulnérables.

Le [Plan Piéton 2023-2030](#), dans sa volonté de faciliter la marche du quotidien pour toutes et tous, affiche l'ambition d'une **ville 100% accessible**.

Ces deux documents contribuent à renforcer les liens entre politique piétonne et politique d'accessibilité.

### **Les Jeux Olympiques et Paralympique comme accélérateurs**

Dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024, la Ville de Paris a mené une série d'actions ambitieuses visant à améliorer l'accessibilité pour tous les citoyens, en particulier les personnes en situation de handicap. Ces actions ont mobilisé de nombreuses directions de la Ville et ont concerné plusieurs domaines clés, notamment les infrastructures, les transports, les services et la communication.

Outre les travaux de voirie réalisés pour améliorer le parcours des spectateurs (pour une valeur de 5,2 millions d'euros), d'autres mesures ont été mises en place et notamment :

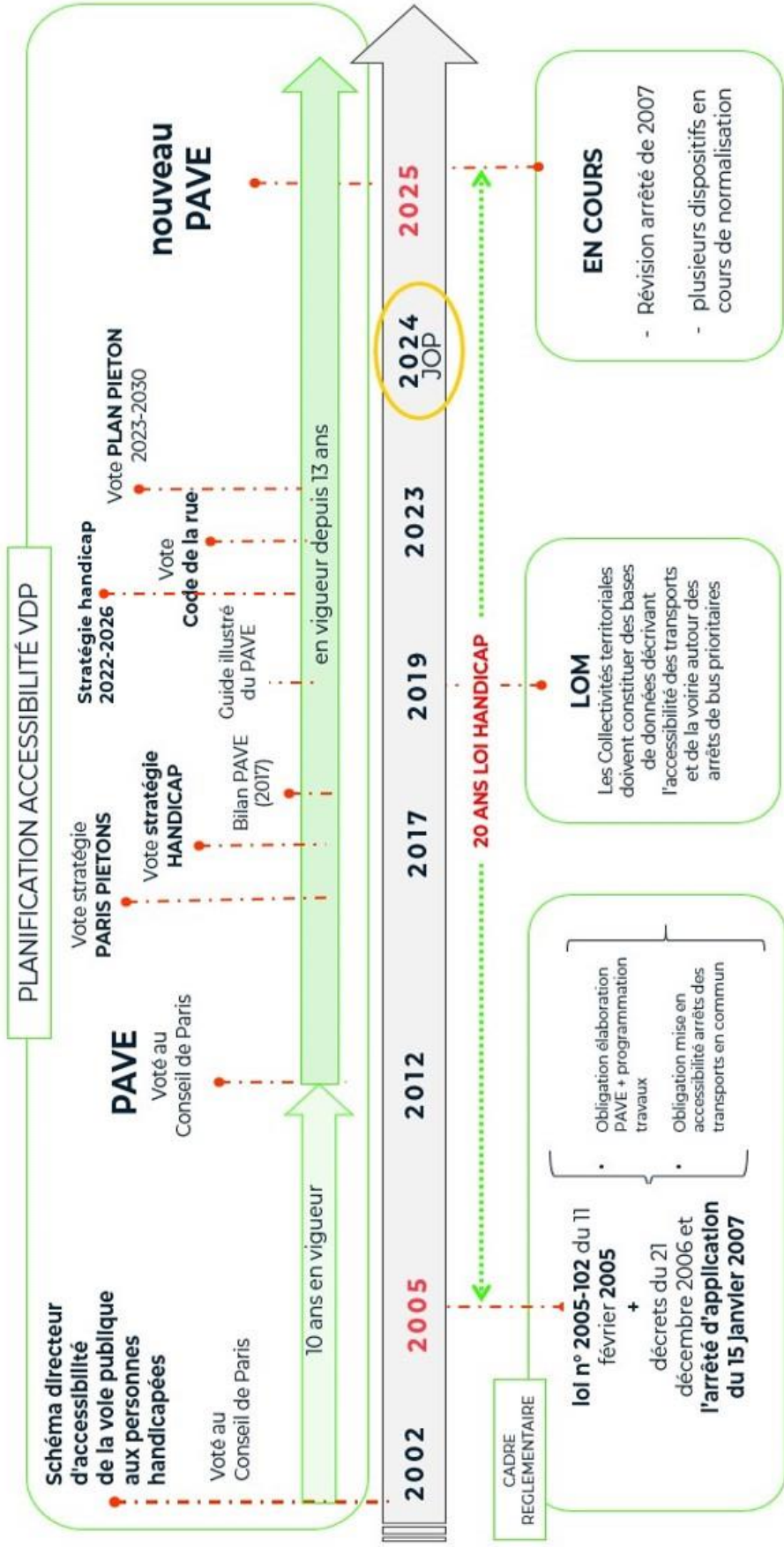
- Mise en place de matériel, dispositifs et accueil dédiés aux personnes en situation de handicap (PSH)
- Informations sur l'accessibilité du site et des services disponibles, dans une page dédiée de [paris.fr](#)
- Zone de dépose-reprise à proximité des sites ; cheminements sans barrière physique avec signalétique accessibles,
- Point d'accueil et services spécifiques pour les visiteurs handicapés (boucles audio magnétiques, cartes tactiles, etc.)
- Application expérimentale de guidage pour les personnes malvoyantes (StreetNav)
- Prêt de fauteuils roulants, de 3èmes roues motorisées, de protections auditives, etc.
- Bénévoles formés à l'assistance sur demande
- Mise en place de patrouilles de l'accessibilité pour identifier quotidiennement les anomalies et les obstacles sur les sites.

Par ailleurs l'échéance des JOP a servi d'accélérateur pour la mise en œuvre de nombreuses mesures déjà initiées telles que la sonorisation des traversées piétonnes et la mise en accessibilité UFR des arrêts de bus.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont vocation à établir un nouveau standard des événements parisiens en termes d'accessibilité. Un certain nombre d'actions en matière d'organisation ou de communication vont ainsi rester en héritage de ces jeux comme par exemple la possibilité de réactiver le dispositif des patrouilleurs à l'occasion de certains événements. En ce qui concerne l'accessibilité de l'espace public, l'ensemble des travaux d'infrastructures réalisés à cette occasion ont accéléré la mise en accessibilité de la voirie (quais bus, sonorisation des feux, QHA, ...).

En outre, la **voie réservée sur le boulevard périphérique** mise en place durant les JOP et destinée à fluidifier les déplacements des ayants-droit accrédités, tout en garantissant la continuité des mobilités essentielles, a été conservée après les JOP sous la forme d'une voie de covoiturage (réservée aux véhicules avec au moins deux occupants). Parmi les ayants-droits pouvant y circuler même s'ils sont seuls dans le véhicule figurent les porteurs de la carte CMI-S.

# Récapitulatif des documents cadre de la Ville de Paris en matière d'accessibilité



**Annnonce IDFM**  
**MISE EN ACCESSIBILITÉ DU METRO**  
 Refonte document de cadrage et programmation de l'accessibilité

## LA DEMARCHE DE REVISION : L'OPPORTUNITÉ DE METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE PIETONNE ET DE RELANCER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE COLLECTIVE

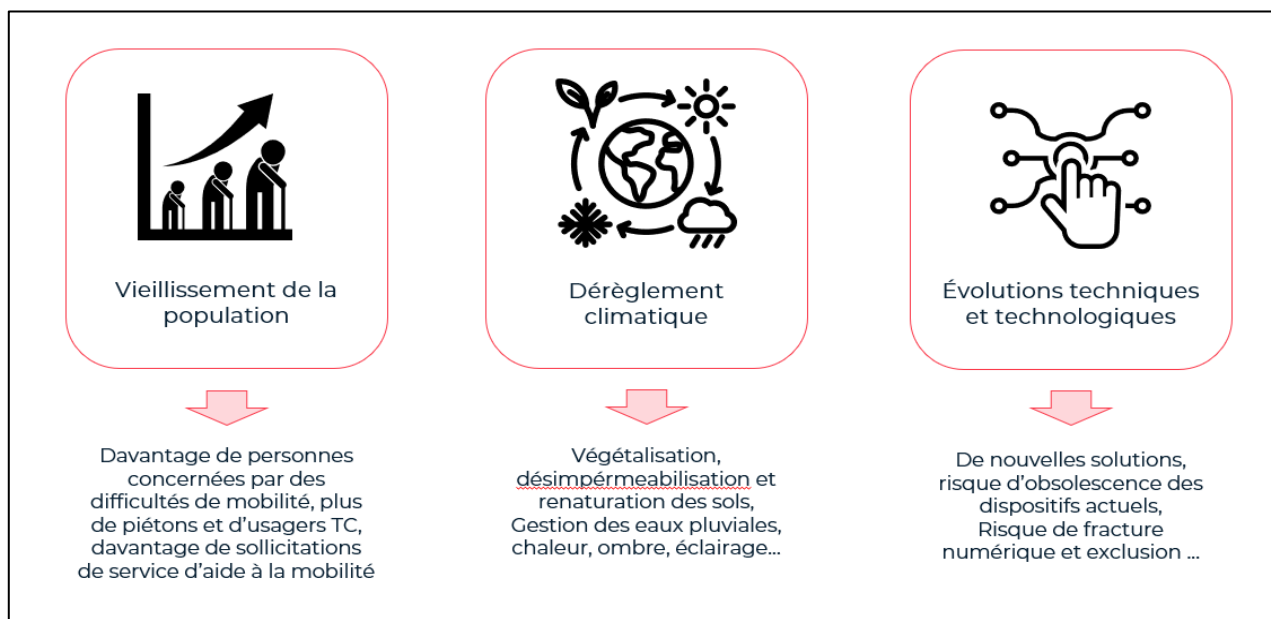
### La nécessaire adaptation du document à de nouveaux enjeux et défis

La décision de lancer la révision du PAVE de 2012 naît du constat partagé que le document de 2012, bien que très ambitieux et qualitatif pour son temps, devenait de moins en moins adapté.

Les nouveaux défis liés aux enjeux climatiques, à la transformation des mobilités et des usages de l'espace public rendent le document de 2012 de moins en moins pertinent laissant ainsi les aménageurs, concepteurs et gestionnaires d'espace public sans orientations précises et cohérentes dans leur ensemble quant à

l'impact de certaines solutions d'aménagement sur l'accessibilité.

Quant au plan d'action proposé à l'époque, il s'avère dépassé et de fait plus du tout suivi, du fait également d'une gouvernance faible : si de nombreuses actions ont été réalisées, d'autres mesures ont été oubliées du fait de difficultés techniques et/ou de problèmes organisationnels. En même temps, de nombreux programmes et investissements avaient vu le jour, montrant une fois de plus le volontarisme de la Ville de Paris en la matière.



A l'échelle parisienne, cette révision se présente aussi comme l'occasion de :

- Mesurer les progrès réalisés en 20 ans de politiques publiques ;
- Tenir les engagements du Code de la Rue, du Plan Piéton et du Plan Local des Mobilités ;
- Capitaliser l'héritage des JOP de 2024 ;
- Prendre en compte les nouvelles pratiques et solutions d'aménagements ;

- Accompanyer la mise en accessibilité du métro historique parisien annoncée par la Région courant 2024.

Il s'agit également de permettre d'intégrer les quelques évolutions réglementaires et de s'inscrire dans l'esprit de la Loi de 2005, qui faisait du PAVE un outil de pilotage évolutif dans le temps.

## Un travail de co-construction au premier semestre 2025

Face à ces constats, la révision est lancée fin 2024 sous le pilotage de l'Agence de la Mobilité de la DVD avec l'appui du secrétariat général de la Ville de Paris. Le processus de révision s'étale sur toute l'année 2025 pour associer, comme prévu par la Loi, l'ensemble des acteurs concernés.

Une fois les objectifs de la révision validés en début d'année (schéma ci-dessous), le premier semestre 2025 a été essentiellement dédié à la discussion avec les différents interlocuteurs en vue de la **révision du référentiel technique** et de la **définition de nouvelles orientations stratégiques**.

Deux **groupes de travail** ont été lancés pour la révision du référentiel technique : l'un interne à la direction de la voirie et des déplacements, l'autre avec un panel d'associations représentatives des usagers en situation de handicap.

4 séances thématiques d'une demi-journée chacune ont été organisées entre début mars et fin juin avec chacun de ces deux groupes de travail autour des thématiques suivantes :

- Cheminement piéton : dimensionnement, encombrement, passage de porte cochère, revêtements ;
- Aires à priorité piétonne / espaces vastes (places, parvis)
- Interface avec les aménagements cyclables et cohabitation entre usagers de l'espace public ;
- Traversées piétonnes/ dispositifs podotactiles et sonores ;
- Interface avec les transports en commun ;
- Stationnement PMR et BRVE ;
- Gestion des chantiers ;
- Occupations temporaires et événementielles.



## Le groupe de travail technique interne à la DVD

Au sein de la DVD, l'exercice proposé a permis de répondre à un besoin clairement identifié de partage d'expériences, de prise de recul et d'alignement des pratiques entre les différents acteurs impliqués.

La diversité des services participants a favorisé une approche croisée des problématiques, enrichissant ainsi la réflexion collective.

Cet exercice a permis :

- L'identification de problématiques récurrentes et de questionnements partagés ;
- La mise en lumière de la diversité des enjeux à prendre en compte dans les projets d'aménagement ;
- La distinction entre les solutions à privilégier et celles à écarter.

Il a été également souligné la nécessité de mettre en cohérence les doctrines existantes au sein de la Ville de Paris.

## OBJECTIFS du GT DVD

→ Identifier les sujets à mettre à jour / compléter / clarifier dans le futur référentiel → les prioriser

→ Discuter **ensemble** ceux qui nécessitent un changement de doctrine et avancer des propositions sur la base des **retours d'expérience** de chacun/e

→ Identifier des cas concrets d'application pour voir **comment adapter les doctrines** à des contextes et contraintes variés

→ **Partager** et analyser les difficultés rencontrées / les solutions trouvées

Enfin, le travail en atelier a contribué à une **acculturation collective** sur les enjeux de l'**accessibilité**, renforçant ainsi une culture commune autour de la conception inclusive de l'espace public.

Afin de capitaliser sur les acquis de l'exercice et de prolonger la dynamique engagée, plusieurs axes de travail ont été identifiés :

- **Finaliser le travail amorcé**, notamment par la **rédaction des annexes** et la **formalisation d'un guide de bonnes pratiques**. Ces outils permettront de consolider les enseignements, d'harmoniser les approches et de faciliter leur appropriation par l'ensemble des acteurs concernés.
- **Pérenniser les temps de travail collectif**, en instaurant une **cadence régulière de rencontres**. Ces séances permettront de maintenir une dynamique de co-construction, de poursuivre l'acculturation sur les enjeux d'accessibilité, et de faire évoluer les pratiques au fil des retours d'expérience.

## Le groupe de travail technique avec les associations

Parallèlement aux réunions internes aux services techniques, l'Agence de la mobilité a animé une série de rendez-vous avec des représentants de plusieurs associations représentatives des personnes en situation de handicap (**APF France Handicap, AVH, CFPSAA, CRAIF, UNADEV**) afin de discuter des principales problématiques d'aménagement de l'espace public.

Ces réunions ont permis de mieux comprendre les pratiques des usagers en situation de handicap et leurs besoins spécifiques.

Le fait de réunir ensemble les représentants des usagers avec différents handicaps s'est avéré très utile car cela a permis de prendre en compte collectivement les besoins des uns et des autres et d'identifier les solutions les plus pertinentes pour tous.

## OBJECTIFS du GT ASSO

→ Identifier et discuter les sujets à **mettre à jour dans le référentiel technique** du PAVE pour qu'il assure la bonne prise en compte des besoins de tous les usagers

→ Identifier **les priorités en matière de programmation** horizon 2030 (au moins)

Si cet exercice s'est révélé indispensable, il est aussi apparu le besoin d'approfondir la réflexion sur certains sujets et d'accompagner la réflexion théorique par des visites de terrains, des tests et des expérimentations.

Il est ainsi convenu de poursuivre le travail démarré, de l'enrichir par des expériences sur le terrain et d'instaurer des échanges réguliers entre usagers et services techniques autour des différentes solutions d'aménagement.

## BILAN GLOBAL DES GROUPES DE TRAVAIL TECHNIQUE

- Un **fort intérêt et participation** des interlocuteurs mobilisés / un enjeu de mobiliser plus largement
- Une attitude constructive et bienveillante, **pas d'opposition de principe**
- Des **attentes élevées** concernant les résultats de cet exercice et une **disponibilité** à poursuivre le travail ensemble
- Des **contributions indispensables** pour garantir que le référentiel technique réponde aux besoins des usagers et des services techniques
- Un **temps très court** qui a permis d'identifier des problématiques à traiter et des interlocuteurs à mobiliser, sans pouvoir approfondir les sujets.
- Nécessité de **renforcer la réflexion sur les enjeux piétons et de cohabitation** qui ont des répercussions sur l'accessibilité mais qui ne relèvent pas du PAVE

## **L'information des usagers et des associations**

Plusieurs canaux ont été utilisés pour informer les usagers de la révision du PAVE. Conformément aux exigences de la loi, l'information de la mise en révision de ce document cadre a fait l'objet d'un **affichage officiel pendant un mois dans toutes les mairies d'arrondissement parisiennes**. Au-delà d'être informés de la démarche, les usagers étaient invités à soumettre des propositions via une adresse générique créée à l'occasion.

L'information et mobilisation des instances de démocratie participative à l'échelle locale (Conseils de quartier et Conseils locaux de handicap) a été laissée à l'initiative de chaque mairie d'arrondissement.

Une réunion du **Conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie** (CDCA) a été dédiée à la révision du PAVE fin avril 2025.

Le **Conseil des Usagers Senior** a également été réuni au printemps 2025 pour une présentation relative aux enjeux liés à la révision du PAVE.

Les participants de ces instances ont à chaque fois été invités à soumettre des idées ou propositions.

Une première version provisoire de ce document d'orientations générales ainsi qu'une synthèse des principales évolutions à venir en matière de dispositions techniques d'aménagement ont été transmis en amont du vote par le Conseil de Paris aux principales associations représentatives des usagers en situation de handicap (GT PAVE associations), aux associations défendant les droits des piétons (60 millions de piétons et Rue de l'Avenir) et aux associations défendant la mobilité cyclable (Collectif vélo Ile-de-France, Mieux se déplacer à bicyclette et Paris en Selle). Les avis de ces associations ont permis de consolider la version définitive du document.

## **La mobilisation des autres directions de la Ville de Paris**

La consultation des autres directions de la Ville de Paris a pris la forme de rendez-vous bilatéraux réalisés au printemps 2025 via le réseau des référents handicap de chaque direction<sup>18</sup>, sous l'égide du Secrétariat Général.

Les principaux objectifs étaient de :

- ➔ Identifier les possibles synergies ;
- ➔ Proposer des axes de travail commun ;
- ➔ Mettre en cohérence les pratiques ;
- ➔ Renforcer le dialogue et l'échange d'informations.

Entre avril et juin, l'Agence de la mobilité de la DVD a échangé avec les directions suivantes :

- Direction des solidarités ;
- Direction de la construction publique et de l'architecture ;
- Direction de l'urbanisme ;
- Direction des espaces verts et de l'environnement ;
- Direction de la propreté et de l'eau ;
- Direction de l'attractivité et de l'emploi ;

Une première version provisoire de ce document d'orientations générales ainsi qu'une synthèse des principales évolutions à venir en matière de dispositions techniques d'aménagement ont été transmis en amont du vote à toutes les directions de la Ville mobilisées par la démarche de révision.

Des rendez-vous ont suivi avec certaines de ces directions pour identifier le travail pouvant être engagé ensemble dès la première année de mise en œuvre du PAVE.

## **La territorialisation de la démarche de révision via le réseau des DGAEP**

Les enjeux, objectifs et calendrier de la démarche de révision ont été partagés au printemps au réseau des directeurs généraux adjoints en charge de l'espace public (DGAEP) de toutes les mairies

---

<sup>18</sup> Le réseau des référents handicap est animé par la Direction des Solidarités de la Ville de Paris dans le

cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Handicap et accessibilité universelle.

d'arrondissement, sous l'égide du Secrétariat Général.

Par le biais de ce réseau, la démarche de révision a pu atteindre l'échelon territorial dans le double enjeu d'identifier les spécificités et besoins de chaque territoire et de mobiliser, au besoin, les instances locales.

L'ensemble de ces DGAEP ont été destinataires de la première version de ce document d'orientations générales ainsi que d'une synthèse des principales évolutions à venir en matière de dispositions techniques d'aménagement afin de recueillir leurs éventuelles remarques avant l'approbation définitive du document par vote du Conseil de Paris.

### **L'information et la consultation des partenaires institutionnels**

Du fait de leurs responsabilités et compétences en matière de mobilité et/ou espace public, et conformément à la loi, un certain nombre d'acteurs institutionnels sont associés à la révision du PAVE. Il s'agit notamment de :

- **Préfecture de Police**
- **Autorité organisatrice des mobilités (IDFM)**
- **RATP**
- **Architectes des bâtiments de France**

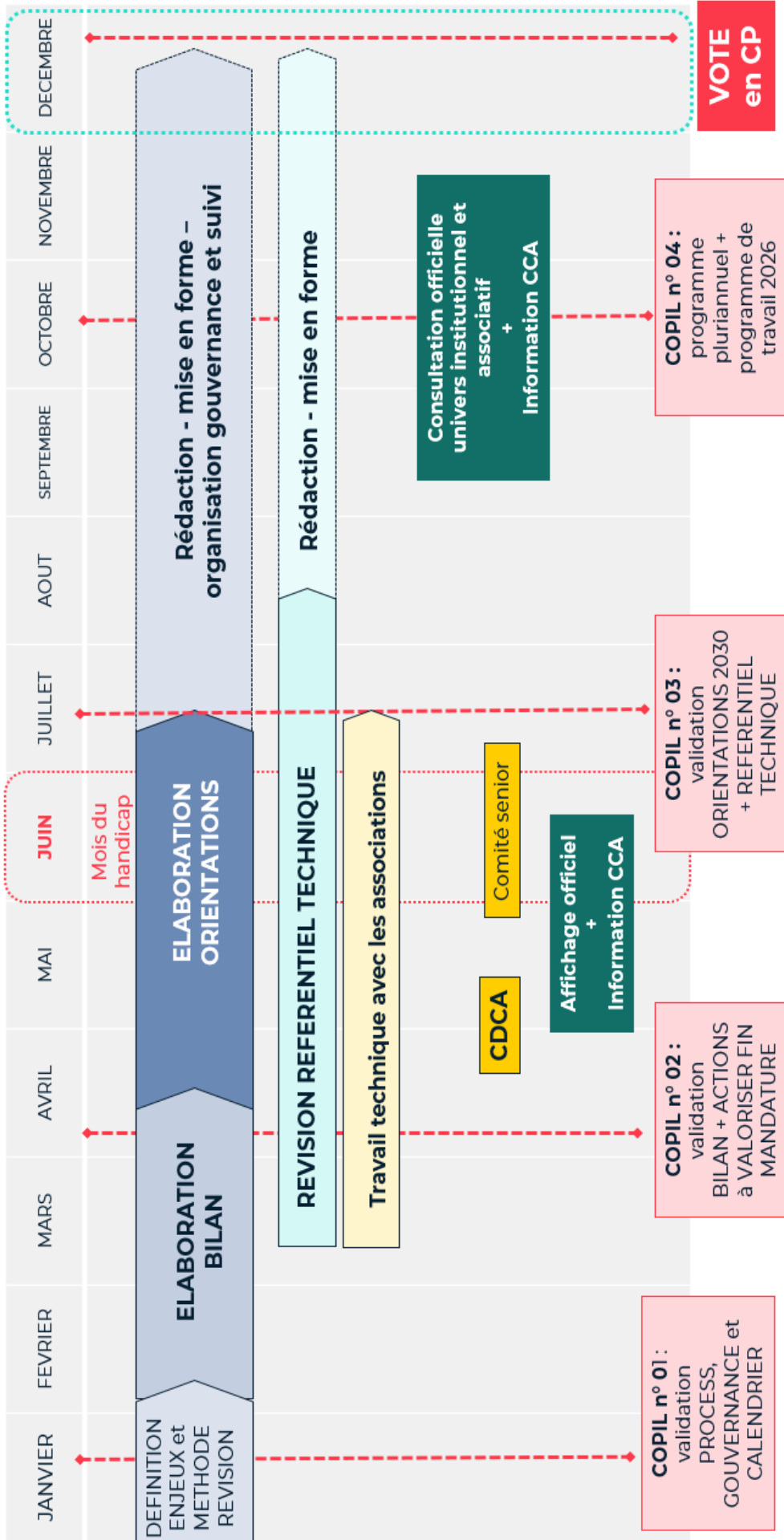
Cela a mené à des entretiens par lesquels la Ville de Paris a partagé les enjeux et objectifs de cette révision ainsi que les principaux sujets concernant chacun de ces acteurs.

D'autres acteurs, tels que **Haropa port, les établissements publics du parc de la Villette, de la Cité des sciences et de l'Industrie, du Musée du Louvre ou Gares & Connexions**, sont informés de cette révision en tant que propriétaires et/ou gestionnaires d'espaces privés ouverts à la circulation publique.

L'ensemble de ces organismes ont été destinataires de la première version de ce document d'orientations générales ainsi que d'une synthèse des principales évolutions à venir en matière de dispositions techniques d'aménagement afin de recueillir leurs éventuelles remarques avant l'approbation définitive du document par vote du Conseil de Paris.

Des rendez-vous bilatéraux ont été organisés à l'automne 2025, en amont du vote en Conseil de Paris, avec la Préfecture de Police, Ile-de-France Mobilités, la RATP et Gares & Connexions pour présenter et discuter plus en détails les volets du PAVE les concernant.

## Vision synoptique des étapes de la révision du PAVE sur l'année 2025





---

## UNE GOUVERNANCE RENFORCÉE AU SERVICE DE L'ACCESSIBILITÉ

---

### FEDERER UN RÉSEAU D'ACTEURS AUTOUR DE L'ACCESSIBILITÉ

#### Les enjeux d'une refonte de la gouvernance

La désormais longue expérience de la Ville de Paris en matière d'accessibilité de l'espace public (plus de 20 ans depuis le premier schéma accessibilité), nourrie par des événements accélérateurs tels que l'accueil de Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024, a mis en évidence le **caractère transversal de l'accessibilité** au sein de nombreuses directions et services et le **nécessaire besoin de coordination pour capitaliser sur les efforts des uns et des autres** et offrir aux usagers la meilleure expérience possible de l'espace public.

En effet, l'absence de coordination empêche, *a minima*, de mutualiser les moyens et les expertises et peut aller jusqu'à produire des incohérences sources de coûts pour la collectivité et des gênes pour les usagers.

On a pu également constater comment les **pratiques des usagers évoluent**, en termes de mobilité et usages de l'espace public et en lien avec des transformations majeures (dérèglement climatique), soulevant de nouvelles problématiques au fil du temps. En parallèle, **des innovations techniques ou technologiques**, apparaissent, offrant de nouvelles réponses à certains de ces défis.

Ces évolutions requestionnent nos pratiques professionnelles et nécessitent des réponses adéquates. Or il est parfois difficile **d'anticiper certaines évolutions** dans un document de planification tel que le PAVE et le risque existe, en voulant figer des règles « une fois pour toutes » sur un horizon temporel assez long, de rendre ce document cadre rapidement obsolète et inadapté.

De la même manière, l'état de l'espace public, son niveau d'accessibilité et de confort évoluent dans le temps en lien avec les interventions d'aménagement de la Ville et de ses partenaires, mais aussi du fait des éventuelles dégradations ou accidents. Conserver une connaissance de l'état global de l'accessibilité relève donc plus d'un suivi régulier que d'un seul et unique diagnostic mené à un instant « T ». L'**expérience quotidienne des usagers** joue en ce sens un rôle majeur, apportant une source précieuse d'informations sur **l'état réel de l'accessibilité** et alimentant ainsi la programmation des interventions. Ces interactions doivent pouvoir se faire dans un cadre structuré.

Par ailleurs, au sein de l'organisation de la Ville de Paris, **les équipes se renouvellent régulièrement**, ce qui permet d'apporter de nouveaux regards et perspectives sur les pratiques et méthodes de travail en vigueur. Ce dynamisme, s'il représente une richesse, peut également générer une déperdition des informations et un appauvrissement du niveau d'expertise, fragilisant ainsi le portage de certaines mesures.

Face à ces constats, il est donc apparu le besoin de **faire vivre la démarche du PAVE dans le temps en structurant le portage de l'accessibilité de manière à engager l'ensemble des acteurs dans un processus d'amélioration continue capable d'intégrer au fil du temps les évolutions en termes de pratiques des usagers ou d'état de la voirie.**

Cette approche permet par ailleurs de :

- S'inscrire dans **l'esprit de la loi de 2005** qui instaure l'obligation du PAVE en tant que document-cadre à portée opérationnelle et **outil de pilotage de l'amélioration de l'accessibilité sur les territoires** et répondre aux obligations réglementaires notamment en termes d'évaluation et de révision ;
- Répondre aux demandes des usagers, et notamment des associations représentatives des usagers en situation de handicap, **qui demandent des interlocuteurs clairement identifiables en termes de pilotage politique et technique, ainsi qu'une meilleure visibilité sur les investissements réalisés et à**

**Le PAVE 2025 instaure donc une instance de pilotage tant politique que technique de l'accessibilité de l'espace public et la structuration d'un réseau d'acteurs autour des objectifs suivants :**

- Préciser et valider au fur et à mesure la programmation, les moyens humains et financiers associés et le calendrier de réalisation en lien avec **l'avancement des diagnostics et études de faisabilité / Assurer le suivi calendaire et budgétaire des actions prévues dans le PAVE 2025 et en informer régulièrement toutes les parties prenantes (élus et associations) ;**
- **Coordonner les actions et faciliter les échanges en matière d'accessibilité de l'espace public au sein des différentes directions et services de la Ville de Paris ainsi qu'avec les partenaires extérieures en identifiant des interlocuteurs et un circuit de transmission de l'information facilement identifiables ;**

**venir pour améliorer l'accessibilité de l'espace public ;**

- Prendre en compte les préconisations formulées dans le cadre du travail d'évaluation interne du PAVE 2012 qui mettait en avant, dès 2017, **le besoin de renforcer la gouvernance du PAVE, de définir un « chef de file » pour la DVD et de mettre en place un dispositif de suivi, d'évaluation et de mise à jour collégiale du PAVE.** Le rapport d'évaluation mettait en effet en avant l'avancement difficile de certaines mesures, voire leur abandon, du fait d'une gouvernance fragile, de l'absence d'instance de suivi et d'acteurs clairement identifiés.
- Diffuser et faire vivre une **culture de l'accessibilité** au sein de la DVD :
  - en matière de **conception inclusive de l'espace public** pour améliorer la prise en compte des enjeux d'accessibilité dans les programmes d'aménagement. Cela passe notamment par le maintien d'un **dispositif de co-construction** de la démarche entre services techniques, représentants des associations d'usagers en situation de handicap et les élus ;
  - Au niveau de la **gestion et de l'entretien** de l'espace public avec une attention particulière pour les périodes de **chantiers et occupations événementielles** susceptibles de générer des dégradations temporaires du niveau d'accessibilité ;

- **Intégrer au fur et mesure au référentiel technique de nouveaux éléments**, pour compléter et illustrer la doctrine d'aménagement, la modifier le cas échéant en fonction

des évolutions légales et réglementaires, des normalisations de nouveaux dispositifs, des résultats d'expérimentations /retours d'expérience.

### **Pilotage politique**

La mise en place d'un **comité de pilotage élargi**, composé de différents cabinets, tel que celui mis en place pour le suivi de la révision du PAVE, **sous l'égide du secrétariat général**, semble être la configuration la plus appropriée pour porter la mise en œuvre de ce programme. Il sera *a minima* composé des cabinets suivants : cabinet Maire, cabinet adjoint au handicap, cabinet adjoint aux personnes âgées, cabinet adjoint en charge de la mobilité, de la voirie et de l'espace public.

**Ce comité de pilotage se réunira a minima une fois par an, pour valider le bilan de l'année écoulée et la programmation de l'année suivante.**

Ce comité de pilotage aura les prérogatives suivantes :

- Approuver le **bilan** de l'année écoulée ;
- Définir et valider la programmation annuelle et les moyens humains et financiers alloués ;
- Définir le **porteur du projet** en cas d'actions transversales à plusieurs directions de la Ville de Paris ;
- Valider des nouveaux éléments à intégrer au référentiel technique du PAVE ;
- Valider la réalisation d'éventuelles **expérimentations**, prendre connaissance des résultats obtenus et valider les suites à donner.

La réunion de ce comité de pilotage pourra être sollicitée sur un rythme plus resserré en lien avec les enjeux suivant :

- Informer les élus de l'avancement des actions mises en œuvre, émettre des alertes concernant d'éventuelles difficultés (techniques, budgétaires,

...) et solliciter les éventuels arbitrages nécessaires ;

- Préparer la participation des représentants de la Ville de Paris à différentes instances (CCA, CDCA, CCA RATP...);

### **Pilotage technique : organisation à mettre en place au sein des services techniques de voirie (DVD)**

Deux enjeux majeurs apparaissent en termes d'organisation DVD :

- Le **besoin de coordination** d'une multitude d'actions et la capacité de valoriser l'effort global de la Ville de Paris en matière d'accessibilité de l'espace public ;
- Le partage d'expériences et bonnes pratiques et la **diffusion d'une culture de l'accessibilité** dans tous les services et à tous les niveaux permettant d'améliorer la prise en compte des enjeux d'accessibilité.

En l'état actuel de l'organigramme de la Direction, la répartition des missions est précisée ci-dessous. Elle est susceptible d'évoluer dans le temps en lien avec d'éventuels changements d'organisation, en veillant à conserver les mêmes missions.

### **L'Agence de la mobilité est placée en chef de file de l'accessibilité de l'espace public au sein de la DVD.**

Jusqu'à présent l'Agence de la mobilité a joué un rôle transversal, plutôt d'expertise et de coordination souple de certaines mesures et programmes. Ce service ayant aussi la charge de l'élaboration et de l'évaluation du PAVE, il semble pertinent, dans cette nouvelle configuration et gouvernance, de lui accorder un rôle de **coordination et pilotage global de la mise**

**en œuvre du PAVE 2025.** L'Agence de la Mobilité renforcerait ainsi son rôle de service référent en termes d'accessibilité de l'espace public. Elle aurait ainsi en charge :

- La préparation, en lien avec les services concernés, de la **programmation annuelle du PAVE** à soumettre à la validation du COPIL ;
- L'adaptation **des outils de suivi** (indicateurs, mise à disposition données ...)
- Le pilotage budgétaire de l'enveloppe « études/ diagnostics / expérimentations... »
- L'organisation des comités techniques « accessibilité » DVD et, à ce titre, la **centralisation de l'information** venant de différents services DVD ;
- L'élaboration de la **méthodologie de diagnostic de l'espace public** en matière d'accessibilité par le biais de grilles d'analyse à usage interne et/ou en contribuant à la rédaction de cahiers de charge pour les éventuels prestataires en charge de ces diagnostics ;
- Le pilotage et suivi de la récolte et mise à disposition de **données** sur l'accessibilité de la voirie ;
- La poursuite de l'élaboration d'outils et de **guides de bonnes pratiques** pour la bonne prise en compte des besoins des usagers et **l'actualisation du référentiel technique du PAVE** en lien avec le groupe de travail « conception inclusive de l'espace public » ;
- L'accompagnement des services opérationnels en charge de l'aménagement sur le **volet conception inclusive de l'espace public** et la supervision du déploiement de dispositifs demandant une expertise spécifique en termes d'accessibilité (notamment les dispositifs podotactiles d'aide aux PAM) ;
- L'amélioration de la connaissance des pratiques de mobilité et usage de l'espace public des PMR ;
- La préparation et l'animation des séances de **sensibilisation et de formation** des agents sur les enjeux d'accessibilité de l'espace public et l'animation du **réseau des référents accessibilité de l'espace**

**public DVD**, notamment dans la prise en main des nouvelles doctrines ;

- **La représentation de la DVD** dans les instances internes ou externes à la Ville concernant l'accessibilité (référents handicap VdP, commission accessibilité RATP, ...);
- Le maintien du **lien avec les associations** et autres instances représentatives des usagers et organiser les concertations ;
- La représentation de la Ville de Paris au **réseau national des techniciens de collectivités territoriales travaillant sur l'accessibilité animé par le Cerema** ([GT-Ravi](#)) et la participation active à l'animation de ce réseau par la participation à son comité de pilotage.

➤ **Le Rôle du Service des déplacements:**

- Suivi et des process de normalisation ;
- Suivi et diffusion des évolutions réglementaires en matière d'accessibilité ;
- Accompagnement de l'AM dans le cadre du déploiement de dispositifs réglementaires et/ou normés ;
- Pilotage de la mise en accessibilité des arrêts de bus ;
- Veille technologiques (solutions de sonorisation des traversées)
- ...

➤ **Le rôle de la Délégations aux territoires en matière de gestion de l'espace public, suivi des chantiers et déploiement des dispositifs**

- Contrôle et sanction éventuelle du maintien de l'accessibilité dans le cadre des chantiers de voirie ;
- Pilotage et suivi des opérations d'entretien et réparation des anomalies sur espace publics ;
- Déploiement de dispositifs podotactiles ou sonores en dehors des opérations d'aménagement de l'espace public.

➤ **La création d'un réseau de correspondants accessibilité de l'espace public dans chaque service**

Afin de faciliter les échanges et le partage de l'information, il est proposé de désigner *a minima* un **correspondant « accessibilité de l'espace public » dans chaque service DVD**. Plusieurs agents pourront être désignés au sein d'un même service, de préférence en indiquant le périmètre de compétence/ intervention des uns et des autres.

Le rôle de ces correspondants sera notamment de :

- Promouvoir au sein du service les formations en matière d'accessibilité de l'espace public et contribuer à l'identification des besoins en la matière ;
- Diffuser au sein de leur services les informations relatives à l'accessibilité de l'espace public produites ou diffusées par l'AM (par exemple offre de formation, mise à jour des référentiels ou outils, nouveautés...);
- Identifier, au sein de leurs services, les bons interlocuteurs selon le besoin (solicitation via AM);
- Participer au COTECH accessibilité DVD et/ ou remonter à l'AM toute éventuelle difficulté à soumettre au Comité de pilotage ;
- ...

Il est proposé **d'inscrire cette mission dans la fiche de poste des agents concernés.**

➤ **Le renforcement de l'offre de formation pour l'adapter aux spécificités des différents métiers et l'inscription d'une sensibilisation à l'accessibilité de l'espace public :**

- ➔ Dans le parcours d'intégration de nouveaux ingénieurs de la DVD ;
- ➔ Dans le parcours de formation des chargés de secteur DVD;

Des nouveaux modules de formations seront élaborés et mis en oeuvre par l'AM

pour répondre aux enjeux plus techniques de mise en oeuvre de solutions d'accessibilité. Ces nouvelles formations s'adresseront directement aux agents en charge de la gestion/ entretien et/ou de la conception/ aménagement de l'espace public.

La participation à ces modules de formation pourra être rendue obligatoire dans les fiches de poste des certains agents en charge de la conception et entretien de l'espace public (au choix des chefs de services).

➤ **La poursuite du groupe de travail PAVE DVD « conception inclusive de l'espace public »**

Dans le cadre de la démarche de révision du PAVE, un groupe de travail a été initié par l'AM pour discuter des évolutions à apporter au référentiel technique et, plus largement, des réponses à apporter aux besoins des usagers en termes d'aménagement de l'espace public.

Le mode de fonctionnement en atelier, animé par l'AM, s'est montré particulièrement adapté et a mis en évidence l'utilité du travail collectif et du partage d'expérience pour identifier les solutions d'aménagement les plus pertinentes.

Si de nombreuses thématiques ont pu être abordées lors de ces séances, il est aussi apparu la **nécessité d'approfondir certaines thématiques et de faire vivre la démarche.**

Il est ainsi proposé de maintenir ce groupe de travail et d'envisager sa tenue régulièrement, d'abord à un rythme mensuel puis autant que de besoin, avec au minimum une réunion semestrielle durant la prochaine mandature.

Tous les services en charge d'opérations de conception et transformation de l'espace public (à minima, SAGP- AEAT, STV- subdivisions projet, MV) seront invités à contribuer à ce groupe de travail.

Dans le cadre de cet exercice, ce GT pourra être amené à travailler avec les représentants associatifs et usagers.

**Ce groupe de travail jouera un rôle clé dans l'actualisation permanente du référentiel technique du PAVE et son appropriation au sein des services opérationnels.**

Les propositions issues des travaux menés au sein du GT seront présentées en COTECH PAVE DVD. Les avis techniques recueillis à cette occasion seront intégrés avant de soumettre les propositions à l'arbitrage politique.

➤ **La prise en compte de l'accessibilité dans le cadre des opérations d'aménagement de l'espace public :**

- ➔ Intégrer des critères ambitieux en matière de conception inclusive de l'espace public dans tous les cahiers des charges des opérations de transformation de l'espace public et exiger des concepteurs qu'ils dépassent le seuil des obligations réglementaires pour atteindre une vraie qualité d'usage pour toutes et tous en intégrant le niveau d'ambition du PAVE VdP ;
- ➔ Mener des diagnostics accessibilité en amont de toute opération majeure d'aménagement de l'espace public ;
- ➔ Exiger un point systématique sur l'accessibilité au sein des instances transversales (Agora, comité projet...) et systematiser une évaluation de l'accessibilité pour toutes les opérations d'aménagement ;
- ➔ Associer les représentants des usagers en situation de handicap le plus en amont possible dans le cadre des opérations d'aménagement, idéalement dès les études de faisabilité ;
- ➔ Associer l'AM pour valider le déploiement de dispositifs podotactiles (hors BEV) sur un site.

Cela pourra se faire dans le cadre d'échanges réguliers à mettre en place avec les subdivisions projet. L'AM jugera du besoin éventuel d'associer les associations représentatives des usagers en SH le cas échéant ;

- ➔ Mettre en place des actions de contrôle et vérification du niveau d'accessibilité et confort d'usage atteint à la suite des opérations d'aménagement et associer les usagers à ces actions.

➤ **La création d'un groupe de réflexion sur le maintien de l'accessibilité en phase chantier et dans le cadre des installations temporaires et évènementielles** avec comme objectifs :

- ➔ La sensibilisation des acteurs concernés (agents VdP, concessionnaires) et la diffusion de bonnes pratiques ;
- ➔ L'identification de points noirs à résorber ;
- ➔ La recherche de solutions innovantes ;
- ➔ Le contrôle des chantiers sous l'angle du maintien de l'accessibilité ;
- ➔ L'amélioration de la communication chantier.

Ce groupe de travail pourrait inclure et/ou solliciter régulièrement des représentants des usagers pour une meilleure prise en compte de leurs besoins.

En matière de gestion de chantier, les réflexions sur l'amélioration de la prise en compte de l'accessibilité devront alimenter la rédaction des prochaines éditions du [Protocole de bonne tenue des chantiers](#).

**Pilotage budgétaire de l'accessibilité de l'espace public**

En interne DVD, presque tous les services sont concernés par des enjeux d'accessibilité. Jusqu'ici, en dehors de quelques programmes spécifiques

(QAA/QHA, mise en accessibilité quai bus ...), l'amélioration de l'accessibilité s'est faite au fil de l'eau dans le cadre des opérations d'entretien et d'aménagement de l'espace public. Ce fonctionnement, s'il présente de nombreux avantages en termes d'organisation opérationnelle, trouve sa limite principale dans l'invisibilisation des efforts réalisés, qui complique le suivi et la valorisation des actions, et dans la difficulté de prioriser les interventions selon des critères liés à l'accessibilité et d'équiper des territoires ne faisant pas l'objet d'aménagement, venant ainsi créer des écarts importants d'un site à l'autre et donnant parfois l'impression aux usagers que la collectivité n'intervient pas là où c'est le plus nécessaire.

Ainsi, dans le cadre du PAVE 2025, il est proposé de mettre en place un pilotage budgétaire de l'accessibilité selon les modalités suivantes :

- **Associer un budget à la programmation du PAVE**, comme prévu par la loi et rendre compte de sa consommation dans le cadre de l'instance de suivi de la mise en œuvre du PAVE ;
- **Instaurer le principe de mesurer, pour chaque opération, l'effort en termes d'amélioration du niveau d'accessibilité**, en menant une évaluation qualitative de l'opération selon une méthodologie à préciser définie sur la base d'un diagnostic préalable ;
  - ⇒ **Prévoir une ou plusieurs enveloppes budgétaires dédiées à l'accessibilité** permettant de mener des interventions dissociées des opérations d'aménagement. Cela pourrait être utile pour réaliser les mesures suivantes : Mise en accessibilité des points d'arrêt bus ;
  - ⇒ Finalisation de la sonorisation des traversées piétonnes ;
  - ⇒ Déploiement de dispositifs tactiles d'aide aux PAM ;

- ⇒ Diagnostics, études, expérimentations, évaluations...
- ⇒ Mise en conformité des traversées piétonnes ;
- ⇒ Entretien des dispositifs ;

Le pilotage budgétaire de ces enveloppes reviendrait aux services en charge de la mise en œuvre des actions.

### **L'interface avec les autres directions de la Ville de Paris**

Le maintien d'un niveau satisfaisant d'accessibilité et de confort d'usage des espaces ne repose pas uniquement sur les interventions de la DVD en termes d'aménagement et entretien de l'espace public. Beaucoup d'autres usages et acteurs interviennent sur l'espace public impactant ainsi son niveau d'accessibilité.

Ainsi de nombreuses directions de la Ville de Paris ont, depuis 2012, été associées à la démarche du PAVE.

Dans le cadre de la démarche de révision 2025, l'Agence de la Mobilité a pris contact avec la plupart des directions concernées pour identifier les possibles synergies ou contradictions ainsi que les axes de travail commun.

Il s'agit notamment des directions suivantes :

- Direction des solidarités ;
- Direction de la construction publique et de l'architecture ;
- Direction de l'urbanisme ;
- Direction des espaces verts et de l'environnement ;
- Direction de la propreté et de l'eau ;
- Direction de l'attractivité et de l'emploi ;
- Direction de la police municipale et de la prévention

De manière générale, ces échanges ont permis d'acter :

- L'intérêt réciproque pour un meilleur partage de l'information et coordination des actions dans le temps ;

- Le besoin de mise en cohérence des doctrines et/ou référentiels des uns et des autres pour assurer une cohérence des consignes au sein des différentes directions ;
- Le besoin d'interlocuteurs clairement identifiés au sein des différents services.

Il a été ainsi convenu de poursuivre le dialogue et d'instaurer des occasions régulières d'échange et notamment :

- Un rendez-vous annuel, sous l'égide du secrétariat général, avec l'ensemble des directions concernées par les sujets d'accessibilité de l'espace public.

Cet espace d'échange sera l'occasion pour la DVD de tenir les autres

directions informées de l'actualité du PAVE : évolutions du référentiel techniques, précisions sur la programmation et son état d'avancement...En retour, les collègues des directions techniques pourront présenter les éventuelles évolutions concernant leurs pratiques. Un premier rdv de ce type sera à prévoir début 2026 pour présenter le PAVE 2025

- Des rendez-vous de travail thématiques entre la DVD (AM) et chacune des directions dont le rythme dépendra des thématiques et des directions. Les axes de travail communs avec chacune des

## LES AXES DE TRAVAIL IDENTIFIÉS AVEC LES DIFFÉRENTES DIRECTIONS VDP

**DEVE** → coordination programmation mise en accessibilité espace public / espaces verts ; complémentarité espace public/ espaces verts en termes de déploiement de dispositifs tactiles ou sonores ; mutualisation expertise et test sur revêtements ;

**DCPA** → coordination programmation mise en accessibilité établissements recevant du public / espace public ; complémentarité établissements recevant du public / espace public en termes de déploiement de dispositifs tactiles ou sonores ;

**DAE** → sensibilisation aux enjeux d'accessibilité dans le cadre de la mise en place de kiosques et activités concédées (dont marchés alimentaires) / mise en place d'une méthode de travail permettant de choisir les emplacements les plus adaptés

**DU** → élaboration d'une guide de bonnes pratiques pour sensibiliser les restaurateurs / cafetiers dans l'implantation des terrasses / élaboration de préconisations à annexer à leurs guides d'aménagements cohérentes avec la doctrine du Guide de conception inclusive de l'espace public

**DPE** → réflexion commune sur l'organisation du ramassage des bacs d'ordures ménagères pour réduire l'impact sur le trottoir et l'offre de dispositifs accessibles pour l'apport volontaire

**DPMP** → sensibilisation, contrôle, sanction

directions sont identifiés dans le volet « programmation » ;

L'agence de la mobilité de la DVD pourra également solliciter les autres directions

pour des contributions au Groupe national des référents accessibilité (GT-Ravi) selon les thématiques à l'ordre du jour.

### La territorialisation de la démarche

Au vu de l'organisation parisienne et de la répartition des responsabilités entre mairie centrale et mairies d'arrondissement en matière d'aménagement de l'espace public et d'organisation de la vie démocratique, la territorialisation de la démarche du PAVE est nécessaire afin de :

- Sensibiliser des acteurs décideurs en matière d'accessibilité ;
- Fluidifier le circuit de transmission de l'information et faciliter la remontée des besoins des usagers ;
- Faire vivre les **Conseils Locaux de Handicap (CLH)** et leur donner un rôle actif dans la mise en œuvre du PAVE

Il est ainsi proposé de :

- Prévoir un **comité de pilotage élargi aux mairies d'arrondissement tous les ans** (adjoint handicap + adjoint espace public)
- Faire du **DGAEP le correspondant accessibilité espace public** dans chaque mairie d'arrondissement ;  
Proposer la **désignation d'un correspondant «accessibilité espace public » au sein de chaque CLH** avec la possibilité de solliciter l'avis du CLH via des questionnaires, la participation à des enquêtes terrains ...
- Prévoir une **réunion annuelle** avec, pour chaque arrondissement, le DGAEP et le référent accessibilité espace public du CLH pour leur partager l'avancement de la mise en œuvre des actions du PAVE et **identifier les priorités de chaque territoire.**

### Le rôle des associations d'usagers

Le PAVE 2025 propose de **renforcer la participation des représentants des usagers dans toutes les étapes de mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'accessibilité de l'espace public** : leur expertise d'usage est en effet reconnue

comme essentielle à la définition et l'évaluation des solutions mises en œuvre.

Les associations représentatives des usagers en situation de handicap seront ainsi invitées à contribuer à la démarche de mise en œuvre du PAVE dans les modalités suivantes :

#### → **Expertise technique sur les solutions d'aménagement et le déploiement de dispositifs**

Il est proposé de **pérenniser le [groupe de travail technique](#) mis en place pendant le process de révision** tout le long de la portée du PAVE, sur un rythme trimestriel, afin de :

- Préciser / compléter / mettre à jour les dispositions techniques du PAVE dans la continuité du travail engagé pendant la phase de révision en 2025 ;
- Préciser la doctrine de déploiement de nouveaux dispositifs, notamment dans le cadre de la finalisation des processus de normalisation de nouveaux produits ;
- Dans le cadre des opérations d'aménagement d'envergure, évaluer les solutions d'aménagement proposées sous l'angle de l'accessibilité et d'identifier, en lien avec les concepteurs et porteurs de projet, les pistes d'améliorations possibles ;
- Expérimenter de nouveaux dispositifs et solutions d'aménagement ;
- De tester des solutions d'aménagement directement sur le terrain.

#### → **Participation à l'évaluation de la mise en œuvre des mesures du PAVE et du niveau de conformité des nouveaux aménagements.**

Une présentation annuelle de l'avancement des actions mises en œuvre dans le cadre du PAVE 2025 sera faite par les services

(PEPQA/AM/DVD) devant les instances représentatives des PSH (CCA, CDCA).

Ce bilan sera également transmis au correspondant « accessibilité espace public » de chaque CLH avec le détail par arrondissement des certaines mesures qu'il est pertinent de territorialiser.

Ces instances pourront ainsi remonter leurs avis sur le niveau d'avancement, la qualité des réalisations et émettre des préconisations.

#### **→ Participation à la priorisation des mesures du PAVE**

Tous les ans, une fois les enjeux programmatiques pour l'année suivante identifiés, il sera proposé aux représentants des usagers de prioriser l'utilisation d'une

partie du budget alloué sur des sites de leur choix (sous réserve de faisabilité technique).

#### **L'interface avec les acteurs institutionnels**

Le PAVE 2025 propose de poursuivre et renforcer le dialogue avec les différents acteurs institutionnels impliqués dans la mise en accessibilité des transports et de l'espace public, dans le cadre des instances existantes ou de rendez-vous dédiés.

Les différentes instances seront notamment sollicitées au moment de la définition et validation du programme de travail annuel si certaines des mesures envisagées par le programme de travail PAVE les concernent.

## ENGAGER UNE DEMARCHE DANS LE TEMPS, PERMETTRE UNE AMELIORATION PERMANENTE ET FAIRE VIVRE LA DYNAMIQUE COLLECTIVE

### Les modalités de définition du programme de travail annuel

Le programme pluriannuel décline en actions les orientations stratégiques définies dans le document « Orientations générales ».

Chaque année, le Comité de pilotage devra :

- Préciser les objectifs annuels, les moyens alloués, le calendrier de mise en œuvre, les outils de suivi ;
- Adapter la programmation annuelle sur la base des diagnostics réalisés, de l'avancement des études éventuelles, des demandes des usagers ;

Le Comité de pilotage pourra également :

- Modifier, si besoin, le calendrier de mise en œuvre, le porteur du projet ou les acteurs concernés ;
- Rajouter des actions si cohérentes avec les orientations stratégiques figurant dans le document « Orientations générales »

**Ainsi le programme soumis au vote en 2025 ne sera pas forcément exhaustif des actions susceptibles d'être réalisées pendant la période de validité du PAVE.**

**Il ne sera par contre pas possible de supprimer des actions représentant des obligations légales ni des actions énoncées dans le document d'orientations générales.**

### Les modalités de mise à jour du guide de conception inclusive de l'espace public (référentiel technique)

L'actualisation des dispositions techniques est une condition nécessaire pour qu'il reste dans le temps un outil de travail appropriable et approprié par les agents en charge de l'aménagement et l'entretien de l'espace public.

Les modifications suivantes du guide pourront être validées par le Comité de pilotage (sans vote en CP) :

- **Évolutions réglementaires** et doctrine Ville de Paris relatives,
- dans le cadre de la finalisation des process de normalisation actuellement en cours ;
- **Annexes et guides de bonnes pratiques** permettant d'illustrer la doctrine et les solutions les plus adaptées ;
- **Modifications graphiques** (illustrations, photos, dessins techniques) ne remettant pas en cause la doctrine ;
- **Résultats d'expérimentations** et test divers et relative doctrine ;
- Préconisations relatives à des **solutions d'aménagement nouvelles** et/ ou nouveaux mobiliers ou intervention sur l'espace public sans que les critères d'appréciations soient modifiés par rapport à ceux identifiés dans le PAVE 2025

Il est également prévu de :

- **Vérifier tous les ans la cohérence entre le le guide de conception PAVE et les autres doctrines en vigueur sur l'espace public ;**
- Limiter le process de mises à jour du document à 2 fois par an au maximum ;
- Numéroter chaque version pour s'assurer du partage du document le plus récent et prévoir les modalités d'information et partage des nouveautés intégrées au fur et mesures auprès des différents usagers potentiels de ce document (notamment via les référents de chaque service/ direction).

## **Le calendrier et les modalités de révision du PAVE**

Une révision complète du PAVE sera nécessaire dans les cas suivants :

- ✓ Évolutions substantielles du cadre juridique et réglementaire de l'accessibilité de la voirie remettant en cause l'approche de ce document<sup>19</sup> ;
- ✓ Évolutions substantielles de la politique d'aménagement de l'espace public remettant en cause les axes stratégiques du document et amenant à la suppression

d'engagements déjà pris (actions inscrites au programme pluriannuel) ;

- ✓ Réalisation de la totalité des actions → besoin d'envisager une nouvelle programmation ;

**Le PAVE voté fin 2025 sera révisé au plus tard au bout de 10 ans, soit avant fin 2035.**

La révision pourra être envisagée plus tôt si une demande politique est faite en ce sens.

---

<sup>19</sup> À noter que les évolutions réglementaires impactant les dispositions techniques d'aménagement pourront être intégrées par vote du Comité de pilotage.



# 6

## BILAN DE L'ACCESSIBILITÉ ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

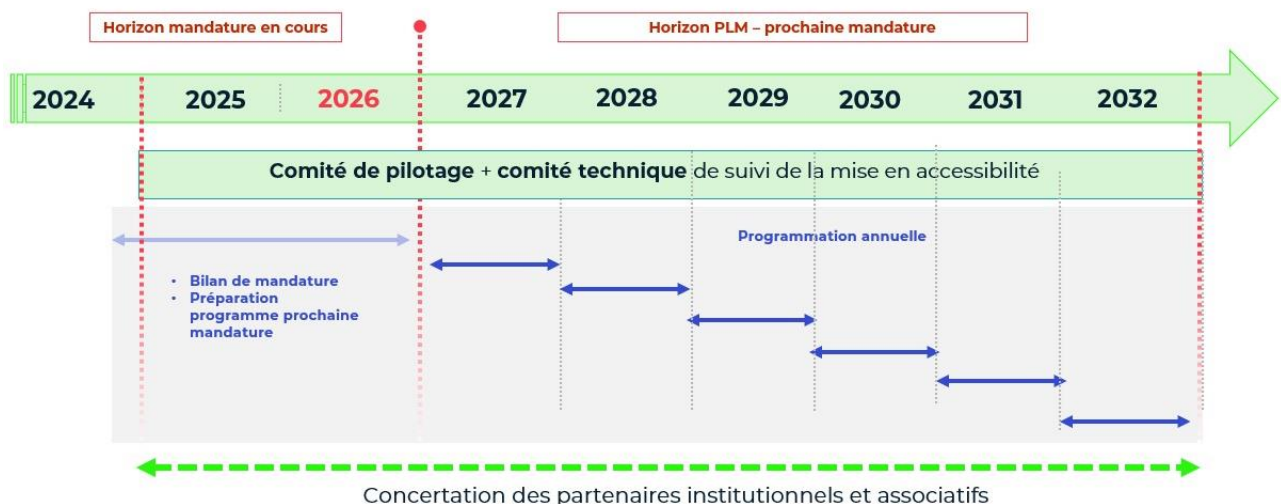
### UN ENGAGEMENT PLURIANNUEL POUR POURSUIVRE L'OBJECTIF DE RENDRE LA VILLE 100 % ACCESSIBLE ET INCLUSIVE

#### Réactivité et adaptation pour faire face aux défis de demain : la nouvelle gouvernance au service de la programmation

L'élaboration d'une programmation pluriannuelle représente une des parties constitutives du PAVE d'après les textes réglementaires. Elle traduit en effet l'engagement de la collectivité à répondre aux besoins de tous les usagers en prévoyant les nécessaires adaptations des espaces publics.

Malgré un investissement de longue date de la Ville de Paris pour rendre la ville inclusive et paisible pour tous, beaucoup reste à faire pour atteindre et conserver un niveau satisfaisant d'accessibilité réelle sur la totalité du territoire parisien.

Au-delà de l'aménagement, il s'agit de prendre en compte également les usages et la gestion de l'espace public pour ne pas en dégrader la qualité d'usage, ce qui touche un large nombre de domaines et d'acteurs au sein d'un contexte évolutif où de nouveaux challenges et de nouvelles solutions se succèdent rapidement et exigent de la collectivité, une certaine réactivité et capacité d'adaptation. Dans un environnement aussi complexe et mouvant, il serait présomptueux et contreproductif de figer une fois pour toute un plan d'action sur le long terme. Au-delà du risque d'essoufflement de la dynamique de mise en œuvre, le risque serait d'imaginer aujourd'hui des réponses inadaptées au contexte de demain.



**Dans le cadre de cette révision du PAVE, la Ville de Paris fait donc le pari de faire perdurer tout au long de la période de validité de ce PAVE une démarche de programmation active rendue possible par [l'instauration de la nouvelle gouvernance](#).**

Si les orientations stratégiques et les grands objectifs sont d'ores et déjà identifiés, en lien avec les obligations réglementaires quand elles existent, il s'agira par la suite de préciser annuellement les priorités et modalités de mise en œuvre en concertation étroite avec les usagers.

## RAPPEL DES PRINCIPALES DEMANDES DES USAGERS

Dans le cadre de la révision du PAVE, l'avis des usagers a été sollicité par différentes modalités.

Tout d'abord le groupe de travail technique avec les associations représentatives des usagers en situation de handicap a fait émerger de nombreuses demandes.

La CFPSAA a par ailleurs fait parvenir à la Ville de Paris une note récapitulative des attentes des usagers déficients visuels.

Ensuite les présentations lors des instances officielles telles que le CDCA et le comité senior ainsi que l'affichage en mairie, ont suscité de nombreuses contributions recensées sur l'adresse générique mise en place pour l'occasion.

Ces avis ont été complétés par la synthèse des contributions issues des marches exploratoires avec les publics en situation de handicap menés par le CAUE de PARIS dans le cadre de la démarche Embellir Votre Quartier.

Les principales demandes des usagers concernent :

- la **qualité du cheminement piéton** ;
- la **sécurité des traversées** piétonnes et leur **sonorisation** ;
- la **cohabitation** avec les autres usagers de l'espace public, notamment dans les espaces partagés à priorité piétonne ;
- les **chantiers et occupations diverses** de l'espace public ;
- l'interface avec les **transports en commun** ;
- l'offre de services et **mobilier** d'agrement (notamment les assises)
- les aides numériques aux déplacements pour les personnes en situation de handicap.

## **Le diagnostic : consolider la connaissance de l'accessibilité réelle**

Partie intégrante du PAVE d'après les textes réglementaires, le diagnostic du niveau d'accessibilité de la voirie est nécessaire pour calibrer les interventions à prévoir.

En raison de l'étendue du territoire, il semble compliqué d'engager un relevé de l'accessibilité sur la totalité de l'espace public parisien. Cela serait long et coûteux et les résultats risqueraient de devenir très vite obsolètes et inexploitable.

Il est ainsi préconisé d'engager une démarche de **monitoring permanent de l'état de la voirie en s'appuyant sur les connaissances des services techniques et sur l'expertise des usagers, notamment via des campagnes de relevé et marches exploratoires**, pour consolider un état des lieux « en temps réel » du niveau d'accessibilité de la voirie.

Un **suivi SIG** de ces démarches sera mis en place permettant ainsi d'enrichir la base de données d'accessibilité.

Les **volontaires de Paris** pourraient également être associés à des campagnes de relevé en capitalisant sur l'expertise développée dans le contexte des JOP de 2024 qui les a vu largement mobilisés sur le suivi de l'état réel de l'accessibilité autour des sites.

Cette approche, basée sur la pratique du terrain, permettra de prioriser les interventions d'entretien et mise en conformité sur la base de **l'état réel de l'espace public**, dont le suivi devra être rigoureux tout au long des années de validité du PAVE.

A côté de ce suivi régulier de l'espace public, des **campagnes de diagnostic dédiées seront réalisées systématiquement dans le cadre de programmes et d'opérations** d'aménagement sur l'exemple de ce qui a été réalisé dans le cadre de la démarche QAA (quartier à accessibilité augmentée) ou QHA (quartier hyper accessible). Ils seront rendus **obligatoires dans le cadre des opérations d'envergure**.

Cela permettra l'identification des points à traiter et la réalisation de bilans avant-après relatifs au niveau d'accessibilité pouvant consolider les données d'accessibilité mises à disposition des usagers, conformément aux dispositions de la loi.

Pour cela, ce PAVE intégrera de nouveaux **outils d'aide au diagnostic**, tels que des grilles et fiches d'analyse, adaptés aux différents acteurs et pouvant être utilisés dans des contextes variés. L'évolution d'outils existants, tels que l'application **DansMaRue**, s'avère indispensable pour améliorer son usage interne (application métier) ainsi que la prise en main de l'outil par les usagers notamment en la rendant complètement accessible et facile à l'utilisation.

## **LA COLLECTE DES DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE : ENJEU POUR LES USAGERS, DÉFI POUR LES COLLECTIVITÉS**

La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) introduit l'obligation pour les gestionnaires de voirie et les autorités organisatrices des mobilités de créer des bases de données décrivant de façon harmonisée l'accessibilité de la voirie et des transports et de mettre ces données à disposition. Ces données visent à alimenter les applications d'information et répondre ainsi aux besoins des usagers de planifier et organiser leurs déplacements selon le trajet le plus adapté. Cette obligation porte au minimum sur les itinéraires principaux dans les 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires. Pour garantir l'harmonisation des données, celles-ci doivent respecter le format validé par le CNIG. A Paris, du fait de la densité du réseau de transport, cette logique a dû être adaptée. La collectivité a choisi de tester une méthodologie de collecte dans le cadre de la démarche QAA (quartier à accessibilité augmentée) dans le double objectif d'alimenter la base de données et d'identifier des points de difficultés à resorber.

Malgré une mobilisation importante, cet exercice s'est révélé peu concluant, du fait notamment de la complexité engendrée par le standard de données, et n'a pas pu aboutir à la mise à disposition de ces données. Cette première expérience a permis d'identifier les difficultés à contourner et les besoins de la collectivité ainsi que ceux des usagers.

La Ville de Paris envisage ainsi de reprendre le travail méthodologique pour engager la collecte et mise à disposition des données, notamment en testant, courant 2026, l'outil de collecte Accesibre Mobilités mis à disposition par l'Etat.

Ce travail sera engagé sur un ou plusieurs secteurs pilotes.

Une fois la méthodologie validée et les outils techniques mis en œuvre, la Ville de Paris réalisera des relevés d'accessibilité en priorisant les opérations d'aménagement d'envergure ou des sites à fort enjeux d'accessibilité.

### **Logiques de priorisation des actions pour répondre aux besoins des usagers**

Contrairement à d'autres collectivités qui avaient privilégié une hiérarchisation géographique des interventions selon une logique d'itinéraires, la Ville de Paris avait fait le choix, lors de l'élaboration du PAVE de 2012, d'une approche diffuse qui n'identifiait pas des sites prioritaires mais prônait une amélioration généralisée et continue du niveau d'accessibilité de la voirie.

Cette approche, si elle a eu le mérite d'éviter la création de poches d'inaccessibilité en appliquant les mêmes règles à la totalité du territoire, a eu aussi quelques limites déjà bien identifiées dans le cadre de [l'évaluation menée en 2017](#).

L'absence d'une logique de priorisation issue de diagnostic d'accessibilité a eu pour effet que la mise en conformité s'est plutôt faite par opportunité, en suivant le calendrier et le périmètre des opérations d'aménagement sans forcément orienter

les interventions là où elles étaient le plus nécessaires.

Par ailleurs, si un grand nombre d'interventions ponctuelles ont été réalisées pour résorber des points critiques, elles ont rarement pu être valorisées, l'absence de logique d'ensemble ayant ainsi invisibilisé les efforts pourtant conséquents de la collectivité.

Plus récemment, d'autres logiques ont pu être testées, notamment dans le contexte des JOP des 2024. La notion de « **zone d'approche** » ainsi que les « **parcours prioritaires** » des quartiers à accessibilité augmentée (QAA) ont semblé particulièrement adaptés et cohérents avec les objectifs de continuité de la chaîne de déplacement, en faisant davantage correspondre l'aménagement au parcours de l'utilisateur.

Si la mise en conformité réglementaire doit concerner la totalité de l'espace public parisien, le nouveau PAVE propose de consolider le niveau d'accessibilité à **l'interface avec les transports en commun** et aux abords des équipements structurant.

Les **pôles de transports**, tels que les gares, devront aussi faire l'objet d'une attention accrue et prioritaire.

Par ailleurs, la priorisation des interventions devra se faire en prenant en compte :

- ➔ **La hiérarchisation du réseau piéton**<sup>20</sup>
- ➔ Les possibles synergies avec les interventions menées par d'autres acteurs, internes ou externes à la Ville de Paris de manière à **amplifier les services rendus aux usagers** ;
- ➔ Les résultats des campagnes de diagnostics de manière à prioriser les interventions selon la gravité des problèmes relevés ;
- ➔ Les demandes des personnes directement concernées, de manière à

---

<sup>20</sup> Une réflexion qui relève le politique piéton

apporter des réponses aux besoins les plus urgents

Cette approche repose sur les instances et logiques de [gouvernance](#) mises au point dans le cadre du nouveau PAVE :

- la **coordination de la programmation** qui est l'un des principaux axes de travail entre la DVD et les [autres directions de la Ville](#) ainsi qu'avec les [acteurs institutionnels](#) ;
- Le renforcement du rôle des associations représentatives des usagers en situation de handicap qui seront invitées à contribuer à la définition et à la priorisation de la programmation annuelle.

### **L'enjeu de la mise en œuvre : du suivi à l'évaluation**

La mise en œuvre des actions prévues dans le PAVE fera l'objet d'un **suivi annuel rigoureux** et aboutira à la **rédaction d'un document de synthèse qui sera annexé au PAVE en vigueur**.

Comme prévu dans le cadre de la mise en place de la nouvelle gouvernance, le bilan annuel des mesures engagées sur l'année sera présenté lors du COPIL « bilan ».

Ce même bilan fera l'objet d'une transmission et d'une présentation dans les instances dédiées (CCA et CDCA).

Un bilan territorialisé par arrondissement pourra être réalisé et présenté aux mairies d'arrondissement et aux acteurs locaux.

Le suivi « quantitatif » se fera sur la base d'indicateurs mis en place au préalable.

Ils permettront notamment de suivre les mesures suivantes :

- Mise en accessibilité points arrêt bus ;
- Offre de places de stationnement PMR ;
- Offre de Bornes accessibles de Recharge de Véhicule Electrique ;
- Déploiement de dispositifs sonores au niveau des traversées piétonnes ;
- Déploiement de dispositifs podotactiles ;
- Mise en conformité de traversées piétonnes (création d'abaissement, de refuge piéton...);
- Élargissement de trottoir (bande de cheminement libre) ;
- ...

D'autres indicateurs pourront être mis en place par la suite.

En complément du suivi quantitatif, des **évaluations qualitatives** seront réalisées en y associant les usagers. Cela pourra prendre la forme de **visites d'aménagement** récemment réalisés et/ou d'**enquêtes auprès des usagers**. Les instances de démocratie participative locale, notamment le Conseils locaux de handicap, pourront être sollicitées pour ces exercices.

L'agence de la mobilité procédera à l'élaboration de nouveaux outils permettant d'effectuer de manière aisée cet exercice d'évaluation : « fiche RETEX », « grille d'analyse »... Ces outils seront partie intégrante du [Guide de conception inclusive de l'espace public](#).

## **L'INNOVATION COMME METHODE : LES EXPÉRIMENTATIONS MENÉES PAR LA VILLE DE PARIS**

Depuis de nombreuses années, la Ville de Paris soutient la recherche de solutions innovantes pour répondre au défi de l'accessibilité. Au cours du temps, elle a ainsi engagé de nombreuses expérimentations, en partenariat avec divers acteurs publics et privés.

Toutes ces expérimentations ont prévu l'association d'un panel d'utilisateurs en situation de handicap invités à exprimer leurs avis et remarques sur les dispositifs en cours de test.

- ➔ 2009 – 2014 : Appel à projet PANAMMES (Projet d'aménagements nouveaux pour améliorer l'accessibilité des malvoyants, malentendants et sourds)
- ➔ 2012-2017 : tapis traversant
- ➔ 2022 : potelet intelligent
- ➔ 2023 : bande d'interception et tapis traversant
- ➔ 2024 : une expérimentation de modules sonores bilingues français-anglais a été menée sur plusieurs sites emblématiques, en vue d'améliorer l'accessibilité des traversées pour les visiteurs internationaux, durant les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP).

Certaines de ces expérimentations, menées avec le Cerema, ont permis de progresser dans la définition des caractéristiques de nouveaux dispositifs podotactiles, et contribuer ainsi au processus de normalisation (tapis traversant et bande d'interception).

## LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITE AU SEIN D'UNE APPROCHE PLUS LARGE DE TRANSFORMATION URBAINE : DÉFINITION DES AXES STRATÉGIQUES THÉMATIQUES

L'élaboration du bilan d'accessibilité réalisé dans le cadre de la démarche de révision a pris en compte, au-delà des interventions d'accessibilité à proprement parler, la manière dont les transformations récentes des mobilités et de l'espace public ont pu impacter les publics à besoins spécifiques.

Cette approche, qui permet **d'appréhender l'accessibilité comme une composante à part entière du processus de transformation de la ville**, a été reprise pour définir les axes stratégiques pour les années à venir.

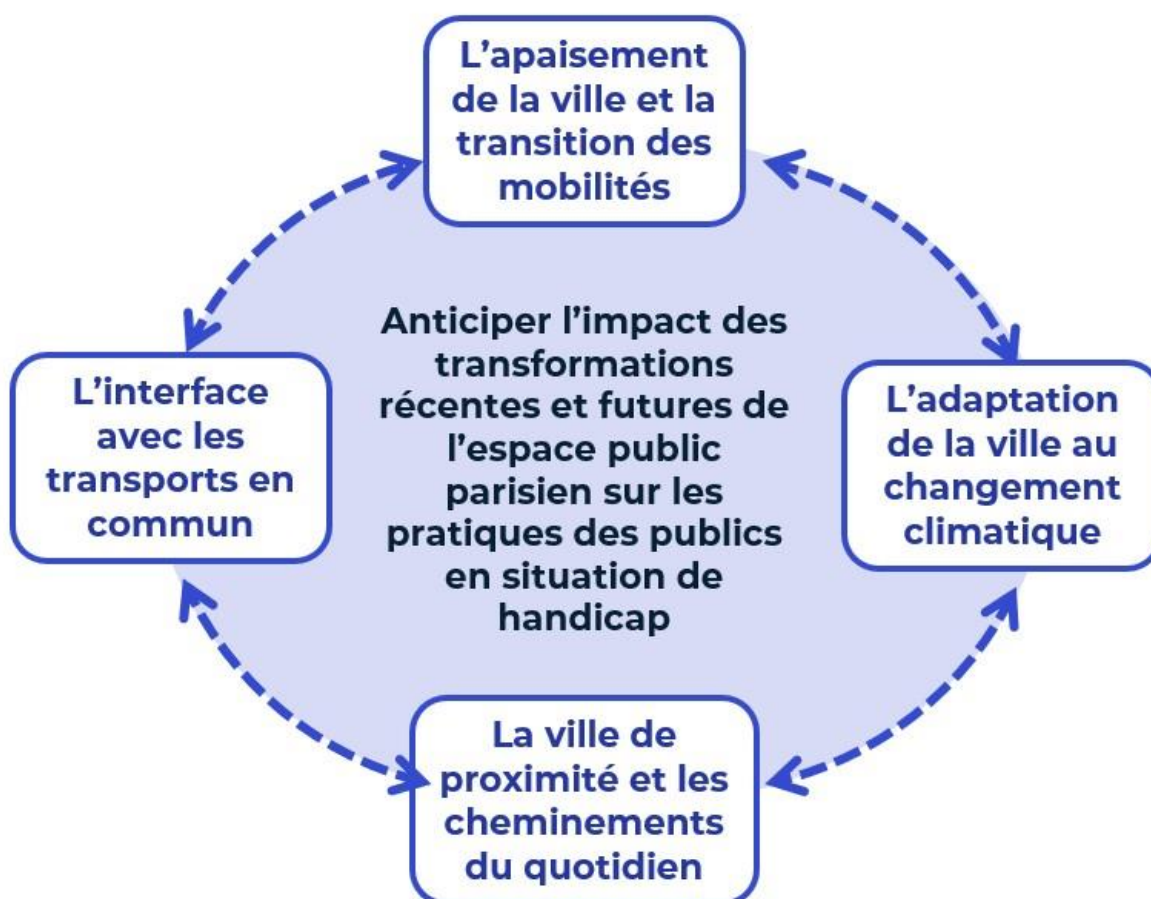
Ainsi la nouvelle programmation du PAVE s'articule autour de **4 axes stratégiques**, emblématiques des évolutions urbaines en cours et à venir :

→ **L'apaisement de la ville et la transition des mobilités ;**

→ **L'interface avec les transports en commun ;**

→ **La ville de proximité et les cheminements du quotidien ;**

→ **L'adaptation au changement climatique.**



## L'APAISEMENT DE LA VILLE ET LA TRANSITION DES MOBILITÉS

### Impact des restrictions à la circulation motorisée sur les PMR

La Ville de Paris porte de nombreuses mesures visant à **réduire la circulation motorisée en faveur d'une amélioration du cadre de vie** et d'un **soutien aux mobilités actives**.

Ces mesures profitent largement aux publics vulnérables notamment par la **réduction des externalités négatives liées à la circulation motorisée**, tels le bruit et la pollution de l'air. Par ailleurs, la réduction du volume globale de circulation motorisée, rend la circulation plus fluide pour les usagers qui en ont besoin.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ces programmes, une attention toute particulière doit être consacrée à certains publics à besoins spécifiques, afin de s'assurer collectivement qu'ils puissent bénéficier de ces transformations de l'espace public sans se voir imposer des restrictions susceptibles de dégrader leur autonomie de déplacement.

Ainsi, **les mesures de restrictions de la circulation** ([Zone à trafic limité](#), opérations [Paris respire, voie réservée](#) au covoiturage sur le boulevard périphérique) prennent systématiquement en compte les besoins spécifiques de personnes en situation de handicap qui font l'objet de **mesures dérogatoires**. Les taxis, les professions médicales, les véhicules de secours et d'autres ayant droits sont également pris en compte au titre des exceptions.

Pour ce qui est des **mesures de modification des conditions de circulation** (limitation de vitesse, modification du plan de circulation...), les mêmes règles s'appliquent à la totalité des usagers, y compris PMR, hors véhicules d'urgence. Il est à noter que ces mesures n'empêchent pas l'accès à des lieux mais peuvent modifier l'itinéraire pour y parvenir.

Pour ce qui est des **projets de piétonnisation**, dont le nombre est en augmentation à Paris du fait d'une politique volontariste d'apaisement, il est utile de rappeler que la **desserte locale** doit toujours être assurée permettant ainsi aux usagers PMR devant s'y rendre de le faire en toute tranquillité. Si la dépose d'un usager est toujours possible dans ces rues, le stationnement est interdit par le Code de la Route. Afin de ne pas pénaliser les usagers détenteurs de carte CMI-S, la Ville de Paris reconstitue systématiquement à proximité les places de stationnement PMR supprimées dans le cadre d'une piétonnisation. Ces projets ne viennent donc pas impacter l'offre globale de stationnement PMR bien qu'ils puissent impacter leur implantation géographique. Afin de conserver une couverture territoriale satisfaisante de l'offre de places de stationnement PMR, il peut être préconisé d'alterner au sein d'un même secteur différentes mesures d'apaisement de manière à pouvoir conserver l'offre de stationnement PMR. Le recours au statut de **zone de rencontre** permet notamment le maintien d'une offre de stationnement. Cette approche est nécessaire en cas de volonté d'apaisement d'un secteur vaste, comme c'est le cas des **Cœurs piétons**.

Au-delà de l'application des consignes en matière d'aménagements, qui font l'objet de prescriptions dans le [guide de conception inclusive de l'espace public de ce PAVE](#), il est recommandé de :

→ **renforcer les actions d'information et de communication, notamment à destination des publics à besoins spécifiques ;**

→ **renforcer les actions de sensibilisation et répressions vis-à-vis des usagers en infraction.**

**Une politique cyclable inclusive et des actions pour réduire la conflictualité entre cyclistes et piétons**

La Ville de Paris a fortement investi pour promouvoir l'utilisation du vélo, notamment par la création d'infrastructures dédiées. Elle travaille également sur la démocratisation de ce mode de déplacement en accompagnant la pratique de nombreux profils d'usagers (enfants, femmes, personnes en situation de précarité). La promotion du vélo adapté s'inscrit dans cette recherche de rendre la mobilité cyclable la plus inclusive possible. Or ces pratiques restent peu développées à Paris, contrairement à d'autres pays

Au-delà des aides financières à l'achat, la Ville de Paris s'engage ainsi à mettre en place des mesures de promotion et accompagnement du vélo adapté auprès des publics présentant des besoins spécifiques et/ou d'institutions souhaitant développer ces pratiques.

La sécurisation des aménagements cyclables constitue également une des actions pour permettre à des usagers plus vulnérables de recourir à ce mode de déplacement. Le bon dimensionnement des infrastructures permet par exemple la circulation de vélos à gabarit élargi, comme c'est souvent le cas de **vélos adaptés**.

**Les UFR peuvent désormais emprunter les aménagements cyclables**, dont le développement constitue aussi un gain de sécurité et d'efficacité de déplacement pour ces usagers.

Si le développement de la mobilité cyclable est donc globalement une bonne nouvelle, d'autant plus que cela contribue à la réduction de la mobilité motorisée, il reste aujourd'hui une **problématique grandissante de cohabitation** dans l'espace public.

La transformation de la voirie pour accueillir les aménagements cyclables ainsi que l'augmentation du nombre de cyclistes modifie en effet le fonctionnement traditionnel de l'espace public, ce qui peut **complexifier sa compréhension et son usage** par les

piétons, d'autant plus les piétons vulnérables. Au-delà du fait que les piétons peuvent éprouver des difficultés à comprendre les règles de cohabitation avec les cyclistes, il s'avère que ces derniers font parfois preuve d'une certaine désinvolture voire de manque de respect du Code de la Route, souvent au détriment des piétons. Cela génère des situations accidentogènes et renforce le **sentiment d'insécurité** de ces usagers.

Les traversées d'axes à fort trafic cyclable sont souvent perçues comme sources de stress et de risques d'accidents. Les usagers les plus vulnérables sont particulièrement concernés par ces enjeux, car ils ressentent ces situations comme encore plus stressantes et dangereuses. Cela peut les amener à éviter ces espaces (lorsque cela est possible), limitant ainsi leur accès à l'espace public, une situation qu'il convient d'éviter.

[Le guide de conception inclusive de l'espace public de ce PAVE](#), définit des solutions techniques qui visent à améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes en agissant sur l'aménagement de l'espace public. Il est également important de travailler sur le volet comportemental, comme cela est défini dans le [« Code de la Rue »](#).

### **L'offre de stationnement PMR et de BRVE accessibles**

Malgré une politique volontariste en termes de diminution globale de l'offre de places de stationnement de surface à Paris, cette mesure ne s'applique pas aux places PMR qui sont en constante augmentation.

Au 31 décembre 2024, la Ville de Paris comptait :

- **5706 emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap**, représentant **4 %** du parc total sur voirie, soit un taux supérieur à l'exigence réglementaire (2 %) ;

Concernant l'offre de stationnement PMR, bien que les obligations réglementaires soient atteintes, **la Ville de Paris s'engage à poursuivre la création de places PMR.**

Une attention particulière sera donnée :

- À la recherche de **solutions d'aménagement** répondant aux exigences réglementaires et offrant un confort d'usage suffisant pour les PMR ;
- La **simplification des démarches** administratives pour profiter de la gratuité du stationnement ;
- Le **renforcement de l'offre dans les secteurs carencés.**

La lutte contre les incivilités et la fraude sera également renforcée, avec la mobilisation de la Police municipale.

Quant à l'offre de **stations de recharge accessibles pour véhicules électriques**, la ville de Paris disposait, au 31 décembre 2024, d'une offre de 43 emplacements accessibles au sein de 430 stations existantes.

Ces emplacements répondent aux critères réglementaires en termes de dimensionnement et ergonomie de la borne.

Les efforts de la collectivité vont être renforcés pour répondre aux évolutions réglementaires qui prévoient l'augmentation de l'offre sur le territoire.

Il est également prévu de :

- Étudier, en lien avec le concessionnaire, l'amélioration de la configuration des places pour mieux répondre aux besoins des usagers ;
- Renforcer la **communication vis-à-vis des utilisateurs non PMR** afin de céder la place accessible aux PMR. En effet les emplacements accessibles ne sont pas réservés aux détenteurs de cartes CMI mobilité inclusion<sup>21</sup> ;
- Renforcer la lutte aux mésusages et à l'occupation inappropriée de ces emplacements

**La Ville de Paris s'engage à définir tous les ans ses objectifs en termes de création de places de stationnement PMR et d'emplacements de BRVE accessibles.**

#### **Les aides financières à la mobilité**

La Ville de Paris propose des [aides financières pour inciter à utiliser des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement](#).

Certaines de ces aides sont directement destinées aux personnes en situation de handicap, telles que le **Pass Paris Access** et **l'Aide à l'achat de vélo adapté**.

Le [Pass Paris Access](#) permet d'emprunter gratuitement les transports en commun ainsi que d'autres facilitations. Le nombre de bénéficiaires est en augmentation constante depuis 2005 et a atteint 28 862 personnes en 2024. La Ville de Paris propose également la [Distribution gratuite de télécommandes d'activation de feux sonores](#) à destination des personnes aveugles ou malvoyantes.

Si ces dispositifs traduisent un engagement significatif de la collectivité, leur impact demeure perfectible en raison d'un déficit de communication auprès des publics concernés.

**L'ensemble de ces aides sera maintenu dans les années à venir.** Les modalités et conditions de leur attribution pourront cependant évoluer dans le temps. De nouvelles aides pourront également être proposées si de nouveaux besoins étaient identifiés.

Les actions d'information et de communication seront renforcées afin de favoriser leur pleine appropriation.

Enfin, la Ville de Paris contribue financièrement à hauteur de **3,85 M€** au **service de transport spécialisé PAM** (Pour Aider à la Mobilité) opéré par Ile-de-France Mobilité.

---

<sup>21</sup> Cela n'est pas du ressort de la Ville de Paris, mais de l'Etat

La Ville de Paris **poursuivra l'accompagnement de cette offre de service**, essentielle pour de nombreux usagers et renforcera sa mobilisation auprès de la Région pour que la qualité du service s'améliore.

#### **La prise en charges des PMR par les Taxis**

La Ville de Paris œuvre pour le maintien d'une offre de taxi adaptée aux multiples besoins de la capitale, notamment dans les secteurs plus fréquentés.

Elle s'engage ainsi à :

- Maintenir l'offre de stations et améliorer leur configuration pour une

meilleure prise en charge des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite ;

- Évaluer l'éventuelle création de nouvelles zones de dépose-minute, comme cela a pu être fait autour des gares dans le cadre des JOP de 2024 ;
- Engager des actions de formation/sensibilisation auprès des conducteurs de taxi pour une meilleure prise en charge des personnes à besoins spécifiques.
- Encourager les taxis accessibles

## L'INTERFACE AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN, CLÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

### Un enjeu d'équité et de transition écologique

L'accessibilité de l'espace public constitue un **levier fondamental pour garantir un accès équitable et autonome aux transports en commun pour tous les usagers**, notamment les personnes en situation de handicap, les personnes âgées, les familles avec enfants, ou encore les voyageurs chargés.

Elle ne se limite pas à la conformité réglementaire : elle vise à créer un **environnement urbain inclusif, lisible et sécurisé**, permettant à chacun de se déplacer librement et de manière fluide entre les différents modes de transport.

L'espace public joue un rôle d'interface entre le cadre bâti et les infrastructures de transport. Il conditionne l'accès aux stations de métro, aux arrêts de bus et de tramway, ainsi qu'aux pôles multimodaux comme les gares. **Une voirie accessible, des cheminements continus, des traversées sécurisées et des dispositifs adaptés sont autant de prérequis pour permettre une utilisation effective des réseaux de transport.**

Favoriser l'accessibilité, c'est donc **encourager l'usage des transports collectifs, en réduisant les freins à leur utilisation**. C'est un enjeu d'équité sociale, mais aussi de transition écologique, en rendant la ville plus inclusive et résiliente.

### Des aménagements qui facilitent l'autonomie et l'intermodalité

Dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public parisien et de l'accompagnement du programme « Métro pour Tous », plusieurs enjeux majeurs se dessinent, et notamment :

- **Faciliter l'accès aux TC et les correspondances entre les différents modes**

- **Simplifier le parcours usagers par la mise à disposition des informations**

Au-delà de l'enjeu majeur de la mise en accessibilité des arrêts de transports en commun de surface, c'est **l'amélioration du niveau de marchabilité et de confort des espaces publics autour des arrêts de transports en commun et des pôles multimodaux qui deviendra une priorité**. Une attention particulière sera consacrée à la **qualité des cheminements menant aux arrêts**, ce qui passe notamment par leur bon dimensionnement, ces itinéraires étant empruntés par de nombreux usagers.

Les dispositifs tels que les bandes podotactiles, les bandes d'interception, la sonorisation des abris voyageurs ou des traversées piétonnes, ainsi que la géolocalisation et la signalétique inclusive, permettent aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap sensoriel de **repérer, rejoindre et utiliser les transports en toute autonomie**.

La Ville de Paris s'engage à **élaborer une stratégie de déploiement de nouveaux dispositifs**, notamment à destination des personnes aveugles et malvoyantes, et à préciser dans la programmation annuelle les objectifs de déploiement.

### Une coordination indispensable entre acteurs institutionnels

Une coordination étroite entre la Ville de Paris, les opérateurs de transport (RATP, SNCF), l'autorité organisatrice des mobilités (IDFM), les aménageurs et gestionnaires d'équipements urbains est nécessaire pour assurer la mise en place de solutions cohérentes et améliorer le parcours de l'utilisateur dans sa globalité. Elle implique une vision partagée de la chaîne de déplacement, des **diagnostics croisés**, et une **planification concertée des aménagements**.

→ Il convient ainsi de **poursuivre la coordination inter-institutionnelle** afin d'assurer la continuité de la chaîne de déplacement, notamment aux abords des pôles d'échanges multimodaux.

Bien que l'intermodalité et l'interface entre différents modes soient une priorité en soi, chaque mode de transport comporte des interfaces spécifiques avec l'espace public et pose des défis différents en termes d'accessibilité. Dans la suite de ce document, chaque mode sera donc analysé séparément.

#### **BUS :**

La Ville de Paris a mis en œuvre des moyens conséquents pour atteindre la **mise en conformité réglementaire<sup>22</sup> des arrêts de bus parisiens** :

→ **59 des 61 lignes** de bus parisiennes sont accessibles pour un total de **1750 arrêts**.

Ce résultat a été atteint en amont de l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, grâce à des investissements majeurs : **22 millions d'euros** ont été investis au total. Les travaux ont consisté principalement à élargir les trottoirs au niveau des quai bus et à adapter la pente pour permettre un accès aisé au véhicule par les usagers en fauteuil roulant (UFR) et en respectant scrupuleusement les dispositions réglementaires en la matière.

Forte de cette réussite, la Ville de Paris s'engage à poursuivre les investissements avec pour ambition **la mise en accessibilité totale des arrêts**, quand c'est techniquement possible. En effet, certains arrêts, du fait de la morphologie urbaine (forts dénivelés) et/ou de la configuration trop contrainte de l'espace public ne pourront pas atteindre les critères de conformité exigés. Pour autant, ils pourront faire l'objet d'interventions

pour améliorer autant que possible le confort des usagers.

Un premier objectif, à **l'horizon 2032**, visera la mise en conformité de **85% des points d'arrêts présents** sur le territoire parisien en priorisant :

- des logiques de desserte de sites prioritaires;
- des logiques « de ligne » pour les lignes de banlieue avec l'objectif de contribuer à la mise en accessibilité réglementaire de la ligne ;
- des logiques d'opportunité dans le cadre d'opérations d'aménagement

Cela consisterait à la **mise en conformité d'environ 311 points d'arrêts** pour un **investissement global** estimé à **17,8 M€**.

Conformément à la gouvernance mise en œuvre, **la programmation annuelle devra préciser les objectifs, le calendrier et les moyens humains et financiers alloués sur chaque période**.

Ce travail se fera en coordination étroite avec IDFM et les opérateurs du réseau bus.

D'autres usagers, et notamment les personnes déficientes visuelles, rencontrent d'importantes difficultés pour repérer l'emplacement précis des arrêts et disposer de l'information voyageur en temps réel, ce qui peut constituer un frein important à leur utilisation par ces publics. Pour répondre à ces besoins spécifiques, la Ville de Paris s'engage à **élaborer une stratégie de déploiement de nouvelles solutions pour permettre le repérage des arrêts TC par les personnes aveugles et malvoyantes (PAM)**.

Il s'agira notamment de :

- Déployer des **bandes d'interception** au niveau des arrêts

---

<sup>22</sup> Une ligne de bus est déclarée accessible quand 70 % de ses arrêts le sont.

de transport en commun prioritaires ;

- Accompagner le déploiement par IDFM de bornes d'informations voyageurs sonorisées et mettre en œuvre, en lien **avec** IDFM les adaptations techniques nécessaires à l'optention d'un niveau de service satisfaisant sur le mobilier parisien.

La Ville de Paris s'engage à **définir tous les ans ses objectifs en termes de priorisation et déploiement**, en concertation étroite avec les associations représentatives des usagers en situation de handicap visuels et les acteurs institutionnels concernés.

Enfin la Ville de Paris s'engage à améliorer les conditions d'attente des transports en commun par les mesures suivantes :

- Déploiement d'abri-voyageurs adaptés aux différentes configurations ;
- Renforcement de l'offre d'assises et mobilier d'agrément à proximité.

#### **TRAMWAY :**

À ce jour, l'ensemble des lignes de tramway est **accessible aux personnes à mobilité réduite (UFR)**, ce qui en fait un réseau exemplaire en termes d'inclusion.

Malgré cette accessibilité des stations, des difficultés subsistent à l'approche des plateformes, notamment pour les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM):

- Risques liés à la traversée des voies en l'absence de repères clairs.
- Absence ou insuffisance de guidage sensoriel (podotactile, sonore) au niveau du quai

Pour répondre à ces besoins spécifiques, la Ville de Paris a conçu un traitement spécifique pour les traversées piétonnes de la plateforme du tramway incluant un marquage visuel et tactile. En effet, le tramway étant prioritaire sur l'ensemble des usagers, y compris les piétons, le marquage « classique » de passage piéton

(bandes blanches) ne peut pas être mis en œuvre.

L'installation de signalisation lumineuse spécifique (R25) et leur sonorisation font également partie des solutions mises en œuvre sur le territoire parisien depuis plusieurs années.

Aujourd'hui, l'arrivée sur le marché de nouveaux dispositifs podotactiles et les récentes avancées technologiques des dispositifs sonores permettent désormais d'équiper tout type de traversée et d'apporter de nouvelles réponses aux usagers déficients visuels.

La Ville de Paris a déjà engagé une campagne de sonorisation des traversées de la ligne T3 sud qui, du fait de son ancienneté, n'avait pas pu être équipée à l'origine. Les lignes plus récentes sont déjà équipées.

**La Ville de Paris s'engage ainsi à finaliser le déploiement de modules sonores au niveau des traversées de plateformes tramway ainsi que dans les zones d'approche.**

Afin de sécuriser l'interface avec ce mode de transport, les associations représentatives ont également demandé de prévoir une détection tactile et visuelle du **gabarit limite d'obstacle** (GLO). La ville de Paris pourra étudier cette demande, notamment dans le cadre de l'aménagement de nouvelles stations avec une attention particulière à l'éventuel passage du tramway dans des secteurs à priorité piétonne.

Le déploiement de dispositifs podotactiles apporte aussi une aide précieuse aux usagers en situation de handicap visuel leur permettant de repérer plus facilement les stations de tramway et d'approcher plus facilement la rame.

La Ville de Paris a déjà déployé des **dispositifs de guidage podotactile** (de type bande de guidage) au niveau de certaines stations de tramway pour permettre leur repérage depuis d'autres points d'intérêt (traversée piétonne et/ou d'autres arrêts TC). Ces efforts seront à

poursuivre et à généraliser en faisant appel à tout le panel de solutions podotactiles actuellement disponibles : bande de guidage, tapis traversant et bandes d'interception.

Les échanges récents avec les usagers ont également fait émerger le **besoin de disposer de repères sur le quai**, notamment pour repérer les portes du tramway, ce qui pourrait représenter un des cas d'utilisation de la bande d'interception en cours de normalisation. **La Ville de Paris s'engage ainsi à tester ce type de solution en lien avec la RATP et IDFM.**

**Les modalités de ces tests et d'un éventuel déploiement seront précisées dans la programmation annuelle.**

#### **METRO / RER:**

Le métro parisien est un pilier de la mobilité urbaine, transportant quotidiennement des millions d'usagers. Or il est peu adapté, voire inaccessible à certains publics : personnes en situation de handicap, personnes âgées, familles avec petits enfants, voyageurs avec bagages ou contraintes spécifiques.

Seule les lignes les plus récentes ou les prolongements récents de lignes historiques disposent en effet de stations accessibles, ce qui représente une faible part de l'offre globale et de la couverture territoriale.

Construit sans prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, le métro historique nécessite aujourd'hui des adaptations profondes pour garantir une **accessibilité universelle**.

Le programme « **Métro pour Tous** », porté par Île-de-France Mobilités, vise à accélérer cette transformation avec un **plan d'investissement estimé à 20 milliards d'euros sur 20 ans**.

Ce projet ambitieux nécessitera une mobilisation et des investissements hors pair de nombreux acteurs publics, dont la Ville de Paris qui est d'ores et déjà pleinement mobilisée.

Si l'horizon du projet (2040) et le périmètre d'intervention (le réseau de transport) dépassent largement le domaine de compétence du PAVE, il semble nécessaire de prévoir dès aujourd'hui les conditions d'une mise en accessibilité future de certaines stations. S'inscrivant dans cette logique de préservation du potentiel de mise en accessibilité, la Ville de Paris s'engage ainsi à réfléchir dès le présent aux **réservations foncières** éventuellement nécessaires à la mise en œuvre de ce programme. S'agissant d'espace public, cela imposera de réaliser systématiquement une **analyse du potentiel de mise en accessibilité pour toute opération d'aménagement de l'espace public au-dessus d'une station** de manière à prendre les dispositions nécessaires et envisager des solutions réversibles dans le temps.

La Ville de Paris est par ailleurs d'ores et déjà pleinement mobilisée dans l'accompagnement des études techniques par ligne réalisées par la RATP sous maîtrise d'ouvrage IDFM.

A ce titre, la Ville de Paris émet aujourd'hui les préconisations suivantes :

→ Élargir la réflexion à la **prise en compte de tous les handicaps** et travailler de manière étroite avec **les associations représentatives** des usagers en situation de handicap ;

→ **Prendre en compte l'articulation entre réseau de transport et espace public**, notamment dans une logique d'intermodalité, pour assurer le meilleur confort d'usage possible de tous les usagers **sans rupture de la chaîne du déplacement** ;

→ Faire du programme « métro pour tous » **une opportunité pour relever le niveau d'accessibilité et confort d'usage** de l'espace public en faisant des alentours des stations des sites exemplaires dans la prise en compte des besoins spécifiques de tous les usagers.

Pour cela la Ville de Paris s'engage à :

→ Élaborer un **cahier des charges « espace public » pour accompagner les travaux de mise en accessibilité**. Cela permettra de définir les critères permettant la meilleure insertion urbaine possible des futures émergences (ascenseurs).

→ **Programmer des diagnostics d'accessibilité** détaillés sur l'espace public autour des stations à mettre en accessibilité.

Ces diagnostics seraient réalisés de manière partenariale avec les autres acteurs publics concernés et en suivant le calendrier des études prévues par IDFM.

→ **Identifier le potentiel de transformation des sites** pour répondre aux enjeux d'accessibilité, de continuité de cheminement, d'intermodalité et de préservation des qualités patrimoniales et paysagères.

En dehors des enjeux liés à la démarche « Métro pour tous », la Ville de Paris s'engage également à poursuivre la recherche d'amélioration de la qualité d'usage des espaces publics autour des stations de métro de manière à améliorer l'expérience de l'utilisateur. Cela pourra notamment prévoir la **priorisation autour de ces sites du déploiement de dispositifs tactiles ou sonores d'aide aux**

**déplacements des personnes aveugles ou malvoyantes**. Une attention particulière sera donnée à la cohérence des dispositifs entre espaces intérieurs et extérieurs.

### **PÔLES MULTIMODAUX**

Les pôles multimodaux — gares, stations de correspondance, hubs de transport — sont des lieux stratégiques dans la chaîne de déplacement. Ils concentrent plusieurs modes de transport (train, métro, tramway, bus, vélo, marche) et accueillent chaque jour des flux importants d'utilisateurs. Leur accessibilité est donc essentielle pour garantir une **mobilité inclusive et équitable**. L'accessibilité de ces pôles et de leurs abords ainsi que la lisibilité des lieux et le repérage revêtent une importance majeure, les ruptures d'accessibilité pouvant compromettre l'autonomie des utilisateurs.

Afin de prendre en compte ces enjeux, la Ville de Paris préconise de :

→ **Renforcer la coordination des actions** d'accessibilité mises en œuvre par les différents opérateurs/ intervenants ;

→ **Engager des diagnostics d'accessibilité** en lien avec les projets de réaménagement / restructuration des pôles gares

## LA VILLE DE PROXIMITÉ ET LES CHEMINEMENTS DU QUOTIDIEN

### Les conditions d'une ville du ¼ d'heure inclusive

La Ville de Paris promeut, depuis plusieurs années, le concept de ville de proximité qui repose sur une organisation urbaine où les services essentiels, qu'il s'agisse d'équipements publics, de commerces, d'espaces verts ou de l'offre de transports en commun, sont accessibles à pied ou à vélo dans un temps court.

Afin que les personnes à mobilité réduite puissent bénéficier pleinement de cette approche, les conditions suivantes doivent être réunies :

- Accessibilité des services de proximité ;
- Accessibilité des cheminements garantissant l'autonomie des déplacements ;
- Inclusion dans la vie locale.

A Paris, ce modèle, centré sur la qualité de vie au sein des quartiers et la réduction des déplacements motorisés, a notamment guidé la mise en œuvre de la démarche « [Embellir votre quartier](#) ». Ce programme de transformation de l'espace public a intégré les enjeux d'accessibilité universelle notamment dans le cadre de la démarche "Quartiers à Accessibilité Améliorée" (QAA) ou "[à Haute Accessibilité](#)" (QHA) qui a permis la création de 17 parcours exemplaires en termes d'accessibilité permettant de relier différents services et équipements du quotidien.

Au-delà des résultats obtenus, cette démarche offre de nombreux enseignements sur la manière d'aborder la mise en œuvre de l'accessibilité, ses principaux points forts étant :

- ❖ La mise en place d'une **gouvernance transversale** en matière d'accessibilité sous l'égide du secrétariat général ;
- ❖ la **transversalité et la coordination** entre actions sur le bâti (ERP) et actions sur la voirie ;

- ❖ la **logique de « parcours »**, significatif pour la chaîne du déplacement et la concentration de l'effort de la Ville sur un périmètre donné en faisant appel à différents programmes qui sont ici priorités ;
- ❖ la réalisation de **diagnostic d'accessibilité** pour définir la priorité des actions à mettre en œuvre ;
- ❖ L'attribution d'un **budget dédié** à l'accessibilité au sein de l'enveloppe de financement du programme.

### La qualité du cheminement et la sécurisation des traversées au cœur des préoccupations des habitants

Les retours d'usagers, les marches exploratoires et les concertations locales révèlent une attente forte : pouvoir se déplacer à pied dans un environnement **sûr, lisible et accessible**.

L'objet « trottoir », son dimensionnement et encombrement, ainsi que les lieux de traversée piétonne concentrent à eux seuls la quasi-totalité des demandes des usagers. En effet pour les personnes à mobilité réduite, les enfants, ou encore les personnes âgées, la qualité de ces aménagements conditionne directement leur **autonomie, leur sécurité et leur confort**.

Parmi les principales difficultés signalées figurent :

- Discontinuités de parcours : trottoirs étroits, encombrés ou dégradés, ruptures de niveau, obstacles non signalés ;
- Traversées dangereuses ou mal aménagées : absence de feux sonores, temps de traversée insuffisant, manque de visibilité ;
- Manque de **repères sensoriels** : absence de bandes podotactiles, signalétique peu lisible, guidage insuffisant pour les personnes aveugles ou malvoyantes ;

→ **Perturbations du fait de chantiers** ou interventions diverses sur la voirie ;

L'absence ou insuffisance de **mobilier de repos** est aussi également souvent soulignée.

Pour répondre à ces attentes, la Ville de Paris s'engage à :

→ **Améliorer la qualité des cheminements** par :

- **Le renforcement des campagnes de relevé ;**
- Le renforcement des actions de formations et sensibilisation des acteurs directement concernés par la gestion et entretien de la voirie et de l'espace public (chargés de secteurs STV) ;
- **Le renforcement des mesures d'entretien et de remise en état** (reprise des revêtements dégradés, reprise des BEV...);
- **Suppression des obstacles** (mobilier, potelets, terrasses) ;
- **Élargissement des trottoirs** dans les zones à fort passage, par exemple devant des écoles ou sur des axes structurants dans le réseau piéton (une réflexion qui relève de la politique piétonne)
- Déploiement où nécessaire de **dispositifs podotactiles de guidage ou interception.**

→ **Poursuivre la sécurisation des traversées piétonnes** en :

- **Poursuivant les efforts de mise en conformité des traversées** (abaissement, refuges piétons) ;
- **Adaptant la configuration des sites spécifiques** (largeur de traversée et refuge, distance entre traversées)
- **Complétant, d'ici 2030, la sonorisation** des traversées conformément aux obligations réglementaires et aux demandes des usagers et veillant à leur bon entretien ;
- Poursuivant le **déploiement de dispositifs podotactiles** de type « tapis traversant » ;

→ Renforcer le déploiement de **mobilier de confort**, notamment assises et sanisettes accessibles ;

→ **Améliorer la gestion des chantiers** et événements divers sur l'espace public pouvant perturber les déplacements par les actions suivantes :

- Poursuite de la **recherche de solutions innovantes** visant à réduire l'inconfort généré en période de chantier ;
- Renforcement de la **communication** à destination des populations vulnérables **en la rendant accessibles à tous** pour leur permettre d'éviter autant que possible les secteurs perturbés ;
- Renforcement des actions de **sensibilisation** auprès des concessionnaires et autres intervenants avec la mise à disposition de guides de bonnes pratiques ;
- Renforcement des **actions de contrôle et sanction** par la police municipale.

Ces programmes devront être déployés sur la base d'une connaissance fine de l'état de la voirie et des besoins des usagers, résultat des diagnostics et travail de terrain.

La stratégie de déploiement de dispositifs podotactiles suivra les dispositions prévues dans le guide de conception inclusive de l'espace public et sera validée avec les associations représentatives des usagers concernés.

**La programmation annuelle devra préciser les objectifs et moyens alloués à ces programmes.**

Ces efforts viendront s'ajouter aux avancées significatives dont la Ville de Paris peut d'ores et déjà se vanter :

- Abaissements de trottoirs : 41 576 abaissements de trottoirs ont été réalisés (état fin 2024), soit une augmentation notable par rapport aux 32 000 de 2003.
- Élargissement des trottoirs : Entre 2020 et 2022, la surface des trottoirs a été

étendue de 1,9 hectare, offrant plus d'espace aux piétons.

- Feux sonores : Environ 60 % des feux de signalisation sont désormais équipés de 12 456 caissons sonores, facilitant la traversée pour les personnes aveugles et malvoyantes.
- Dispositifs podotactiles : Au-delà des dispositifs obligatoires (Bandes d'éveil à la vigilance), des dispositifs podotactiles non obligatoires sont déployés au niveau des certaines traversées piétonnes et/ou sur des espaces vastes pour aider à l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes.
- Équipements de confort : Des installations telles que des assises et des sanisettes accessibles ont été mises en place pour améliorer le confort des usagers.

## L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

### **Faire converger résilience et inclusivité**

L'intégration de l'accessibilité dans les initiatives de transition écologique reste un point d'attention d'autant plus que **les personnes en situation de handicap sont souvent plus exposées aux effets du changement climatique** (canicules, inondations, isolement) et doivent être intégrées aux stratégies d'adaptation.

Dans un contexte qui évolue rapidement, il est nécessaire de s'assurer que les personnes en situation de handicap puissent pleinement profiter des mesures mises en œuvre par la municipalité pour adapter la ville au changement climatique et que ces dernières ne viennent pas interférer avec les politiques d'accessibilité.

Via son PAVE, la Ville de Paris s'engage à :

- Assurer l'accessibilité PMR aux espaces de nature ouverts aux publics ;
- Améliorer l'accessibilité de l'espace public à l'interface des espaces de nature (parcs et jardin) en identifiant

des synergies avec la DEVE pour améliorer la chaîne du déplacement et le parcours usagers ;

- **Assurer l'accessibilité aux espaces frais et à l'eau.** Il s'agira notamment d'engager une réflexion approfondie sur les mesures permettant l'amélioration de l'accessibilité des **berges de Seine** et des **canaux parisiens, notamment en lien avec les nouveaux enjeux de baignade.**
  
- Enfin, Il est crucial de **s'assurer que les objectifs de végétalisation et d'amélioration du confort climatique ne compromettent pas l'accessibilité.** Pour cela, la Ville de Paris s'engage à définir une doctrine d'aménagement qui intègre pleinement les besoins des personnes à mobilité réduite dans tous les nouveaux projets, notamment dans les espaces verts, les bois et sur les berges de Seine.

# 7

## UNE DEMARCHE DE CONCEPTION INCLUSIVE DE L'ESPACE PUBLIC

### UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA PRATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT

Trop souvent vécue comme un ensemble de contraintes supplémentaires dans la démarche du projet, l'accessibilité permet en réalité d'interroger les solutions paysagères, architecturales et techniques à l'aune des besoins réels des usagers les plus vulnérables et peut ainsi devenir **une opportunité pour élever les standards de qualité de nos espaces publics au profit de l'ensemble des usagers.**

Une telle vision, loin de pouvoir se résumer dans un recueil de solutions techniques et/ou de dispositions réglementaires, nécessite de **repenser le process tout entier de la fabrication du projet afin d'intégrer le plus en amont possible les besoins spécifiques de tous les usagers.** Cette réflexion doit se faire dans la complémentarité avec d'autres démarches et réflexions : **le renforcement de la politique piétonne** avec la définition d'une **hiérarchisation du réseau**, l'approfondissement du niveau de **connaissance des pratiques piétonnes**

(flux notamment) permettront notamment d'apporter des éléments de contexte et de priorisation à la mise en œuvre d'une politique d'accessibilité.

Pour cela le nouveau PAVE de la Ville de Paris propose de faire évoluer le référentiel technique d'accessibilité du précédent PAVE de 2012 vers une **démarche de conception inclusive des espaces publics.** En effet il ne s'agit pas seulement de produire un guide d'aménagement mais de mettre en place un système qui permet à l'ensemble des acteurs **d'identifier les enjeux d'accessibilité** et **d'activer les ressources nécessaires** pour apporter des réponses adaptées. Cela passe par une **acculturation collective** en matière d'accessibilité et par la mise à disposition d'un panel **d'outils d'aide à la décision** et de **solutions d'accompagnement** pour les personnes intervenant dans la gestion ou la conception de l'espace public.

**Une nouvelle approche de la pratique de l'aménagement :**  
du référentiel technique au **guide de conception inclusive de l'espace public**

**Mieux connaître les besoins et le contexte pour adapter les solutions d'aménagement**



Un référentiel qui fonctionne AVEC des actions de sensibilisation / formation / accompagnement

**Des principes clairs en lien avec des objectifs ambitieux**

**Une structure souple pouvant évoluer et s'enrichir dans le temps**

**Moins de règles, mais plus claires / plus de préconisations**

**Plus d'outils d'aides à la décision ( grilles d'analyse, marches à suivre, guides de bonnes pratiques...)**

## Une mise à jour des dispositions techniques dans la continuité de la philosophie du PAVE de 2012

L'élaboration d'un référentiel technique d'aménagement ne figure pas parmi les composantes obligatoires du PAVE. Pour autant il traduit efficacement l'ambition de la collectivité et représente un outil précieux, voire indispensable pour rendre opérationnelle la démarche.

Ainsi, comme la plupart des collectivités, la Ville de Paris avait entrepris l'élaboration d'un référentiel technique qui est partie intégrante du PAVE de 2012.

Ce référentiel, souvent plus ambitieux que la réglementation nationale sur l'accessibilité, visait non seulement à dépasser les règles minimales imposées, mais aussi à atteindre une qualité d'usage maximale en adaptant les solutions aux différents contextes.

Le PAVE 2012 encourageait ainsi fréquemment l'adaptation des solutions au contexte spécifique, en tenant compte, par exemple, du flux piétonnier ou de la fonction de l'espace, mais sans fournir davantage d'éléments sur la manière concrète d'appliquer cette approche.

Le référentiel mentionnait parfois des normes, laissant supposer que leur application garantissait automatiquement l'accessibilité de la solution.

Or, dans le temps, et faute d'accompagnement, l'ambition de ce document cadre semble s'être réduite et le référentiel technique est devenu un recueil de dispositions dont certaines sont complètement dépassés.

En effet, bien que le PAVE 2012 indique la nécessité de faire vivre ce référentiel « *appelé à évoluer dans le temps, sous forme de révisions ultérieures, au fur et à mesure de la mise en place de nouvelles pratiques, des opportunités offertes par de nouvelles solutions techniques et des retours d'expériences sur les réponses déjà déployées* », aucune modification substantielle n'y a été apportée depuis 2012.

Ainsi, au démarrage du processus de révision, il est apparu nécessaire de mettre à jour ce référentiel avec les objectifs suivants :

1. **Faire évoluer la doctrine existante quand nécessaire** : cela concerne principalement des évolutions réglementaires, l'intégration de résultats d'expérimentations diverses et/ou des changements dans la politique d'aménagement de la Ville de Paris, notamment ceux voués à mieux prendre en compte les enjeux climatiques et écologiques.  
  
Nous retrouvons dans cette catégorie les dispositions visant à :
  - Améliorer la qualité de cheminement sur le trottoir avec un meilleur dimensionnement et une clarification des modalités d'aménagement et d'occupation ;
  - Sécuriser davantage les traversées piétonnes ;
2. **Compléter la doctrine pour les nouveaux aménagements et dispositifs** : cela concerne notamment l'interface avec les aménagements cyclables, marginalement traités dans la version 2012 du référentiel, ainsi que la doctrine relative à des nouveaux dispositifs, notamment podotactiles.
3. **Simplifier, clarifier et illustrer** les dispositions à l'aide d'études de cas concrètes.

Il ne s'agit pas de bouleverser la logique du PAVE 2012 mais de l'actualiser en l'enrichissant des progrès réalisés depuis et de permettre que certaines de ses dispositions soient vraiment prises en compte grâce à l'organisation mise en place.

### **Le futur guide de conception inclusive de l'espace public, un outil vivant et évolutif**

Loin d'être conçu comme un simple recueil de solutions techniques, le nouveau guide vise à devenir **une aide à la décision pour la conception et la gestion de l'espace public.**

Plutôt que de proposer des solutions clés en main, l'objectif du PAVE 2025 est de faire comprendre les besoins spécifiques et les problématiques pouvant être rencontrées par les usagers. La mise à jour de ce référentiel vise à fournir des éléments plus précis pour permettre de définir les situations pour lesquelles une solution est adaptée, et la manière dont elle devrait être modifiée pour répondre réellement aux exigences en matière d'accessibilité. **Au lieu de donner une réponse définitive, il invite à la réflexion pour trouver la solution appropriée.**

En effet, il n'existe pas de solutions universelles. Pour adopter une démarche de conception inclusive de l'espace public, il est essentiel de s'adapter au contexte spécifique et aux besoins des usagers.

Le guide sera ainsi structuré de manière à intégrer les éléments suivants :

1. **Des fiches thématiques rappelant les dispositions réglementaires obligatoires** ainsi que les **dispositions de la Ville de Paris**, a minima sur les items suivants :

- Cheminement (dimensionnement, encombrement, pente transversale et longitudinale...)
- Traversée piétonne
- Gestion de différences de niveau (rampes, escaliers)
- Arrêts de transport en commun

- Stationnement PMR et BRVE accessible
- Interface avec le bâti
- Mobilier
- ...

Il s'agit de la partie du guide la plus proche du référentiel technique du PAVE de 2012.

Il sera précisé dans chacune des fiches si les dispositions contenues ont une valeur prescriptive ou de simple recommandation.

2. **Des fiches d'aide à la conception inclusive par typologie d'espace public**, notamment les suivants :

- Trottoir – aide au bon dimensionnement du cheminement piéton
- Aire piétonne de type rue
- Aire piétonne de type secteur/ cœur piéton
- Zone de rencontre
- Place, parvis ou espace vaste
- ...

Il sera précisé dans chacune des fiches si les dispositions contenues ont une valeur prescriptive ou de simple recommandation.

Ces fiches pourront être **déclinées selon les différentes temporalités du projet**, de manière à aider les concepteurs à intégrer les bons réflexes dès le démarrage du projet et ensuite à chaque étape clé.

3. **Des outils de diagnostic et d'évaluation des besoins** à destination des gestionnaires et aménageurs d'espace public qui pourront les utiliser en amont des aménagements. Ces outils pourront également être mobilisés dans le cadre des [campagnes de relevé terrain](#) ;

4. **Des outils d'analyse et bilan de la prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements.** Ces outils permettront notamment d'enrichir le [bilan annuel](#) avec des

données qualitatives comme préconisé ;

5. Des **fiches « marche à suivre »** pour accompagner le déploiement de dispositifs et/ou la gestion de situations spécifiques. Ces fiches concerneront notamment :

- Les modalités de déploiement de dispositifs podotactiles (hors BEV obligatoire) ;
- Les **modalités de sonorisation** (hors dispositifs obligatoires au traversées) ;
- Les modalités **d'occupations temporaires** de l'espace public ;
- Les modalités d'implantation de **mobilier** sur l'espace public ;
- Les modalités **d'implantation d'activités concédés** sur l'espace public (kiosques, terrasses ...)
- Les modalités d'intervention sur voirie et de **gestion des chantiers** sur l'espace public ;
- Communication ? ...

Ces fiches visent à fonctionner comme des « pense-bête » pour les acteurs concernés de manière à ce qu'ils se posent les bonnes questions au bon moment en vue d'une meilleure prise en compte de besoins spécifiques de certains usagers.

6. Des **fiches « RETEX et bonnes pratiques »** pour mettre en avant des solutions vertueuses, ayant fait l'objet de retour d'expérience positif par les usagers directement concernés.

Ces fiches seront élaborées au fur et mesure de la mise en œuvre dans le temps et permettront d'une part de réaliser le bilan qualitatif de certaines opérations, d'autre part d'identifier d'éventuelles modifications à apporter aux dispositions techniques obligatoires.

7. Des **fiches « approfondissements thématiques »** pouvant être déclinées par typologie de handicap ou de public de manière à apporter des éléments de connaissance supplémentaires aux

décideurs, aménageurs et gestionnaires de l'espace public.

Ces approfondissements seront préparés en lien étroit avec les usagers des différentes catégories de manière à refléter au mieux leurs pratiques et besoins.

Les **différentes composantes** de ce guide seront **complémentaires** l'une avec l'autre et de nombreux liens interactifs permettront de « **naviguer** » **d'une partie à l'autre du document selon le besoin.**

Tel que conçu, le guide de conception inclusive de l'espace public est donc un **document « vivant » qui est voué à s'enrichir et évoluer au fil du temps** grâce à la démarche partagée mise en œuvre avec ce nouveau PAVE.

L'actualisation et adaptation de ce guide est une condition nécessaire pour qu'il reste dans le temps un outil de travail appropriable et approprié par les agents en charge de l'aménagement et de l'entretien de l'espace public.

Sa [capacité à évoluer, rendue possible par la gouvernance mise en œuvre](#), sera aussi un levier essentiel pour faire vivre la démarche du PAVE et prolonger la mobilisation de tous les acteurs.

### **L'accompagnement au changement et l'enjeu de l'acculturation collective**

Cette nouvelle approche exige de repenser certaines pratiques et méthodes de travail au sein des différents services, ce qui nécessite un **accompagnement au changement** pour permettre à chacun de s'approprier ces nouveaux outils.

L'Agence de la Mobilité prendra en charge cet exercice de support et proposera une nouvelle offre de solutions d'accompagnement aux différents services techniques et partenaires de la Ville concernés.

Cela pourra prendre des formes variées :

- Séances de prise en main de nouveaux outils ;
- Accompagnement spécifique sur projet ;
- Formations courtes thématiques ;

- ...

## PRINCIPES POUR CONCEVOIR UN ENVIRONNEMENT HOSPITALIER POUR TOUS

### Comprendre les besoins et les pratiques des usagers pour rendre l'espace hospitalier pour tous

Bien que le handicap couvre une grande variété de situations différentes et que l'expérience vécue par chaque usager soit unique et spécifique à la personne et au contexte, le retour des usagers et les études en la matière permettent désormais d'identifier les situations susceptibles de générer de l'inconfort, du danger et/ ou la limitation de l'autonomie des personnes en situation de handicap.

Ainsi il s'avère nécessaire que toute personne ayant en charge la conception ou gestion de l'espace public puisse comprendre les modalités de pratique de l'espace public par les personnes atteintes de limitations

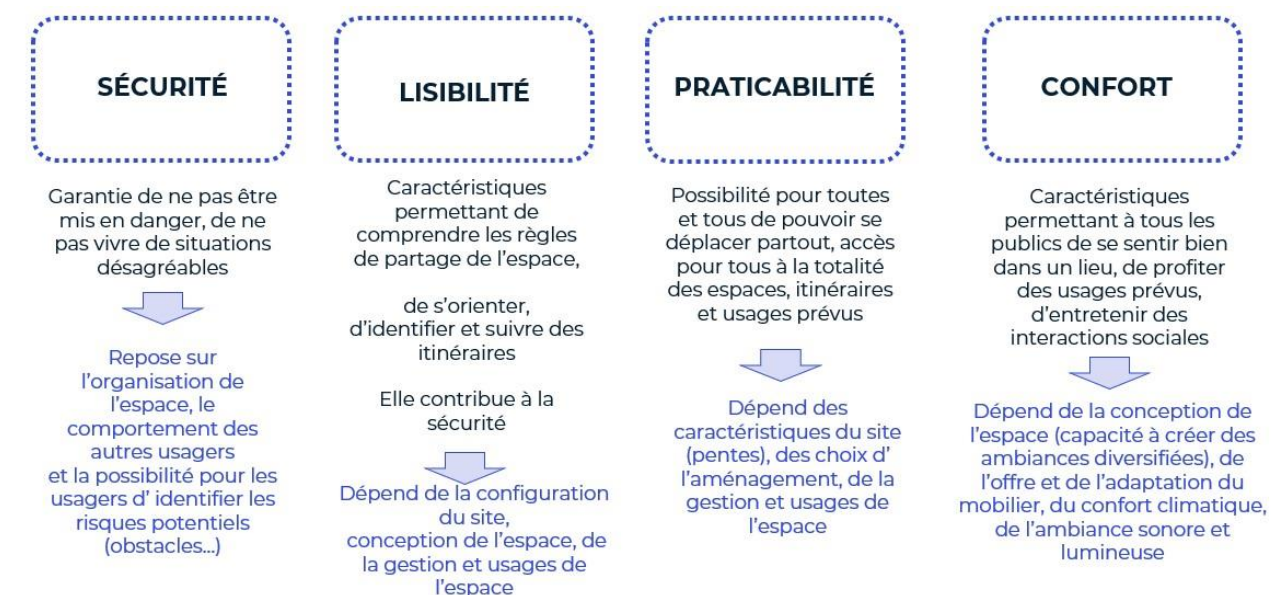
fonctionnelles ainsi que leurs besoins spécifiques.

Nous résumons ici ceux qui nous semblent particulièrement dépendant des différentes configurations de l'espace public :

- éviter les dangers ;
- comprendre les règles d'utilisation et partage de l'espace public ;
- s'orienter et se repérer dans l'espace ;
- cheminer sans problème / atteindre une destination ;
- s'arrêter pour se reposer etc. sans problème ;
- avoir accès à l'information notamment en cas de perturbations ;
- se sentir à l'aise et s'appropriier l'espace.



L'identification de ces besoins permet de définir les piliers de la conception d'un espace inclusif et hospitalier qui doit garantir à chaque usager la sécurité, la lisibilité, la praticabilité et le confort d'usage.



**L'enjeu de sécurité est primordial.** Il s'agit de garantir à chaque usager la possibilité de se déplacer et utiliser un espace sans être mis en danger et sans rencontrer de situation de risque. Selon les capacités et éventuelles limitations fonctionnelles de l'usager, les risques sont différents et les capacités d'évaluation des risques variables. La connaissance des spécificités des usagers, de leurs pratiques et leurs besoins spécifiques est donc une condition préalable pour lever les situations de risque potentiel, notamment par le biais d'aménagements adaptés.

Au-delà des dangers les plus graves, devant à tout prix être exclus, il s'agit également de réduire le sentiment d'insécurité que certaines situations peuvent générer.

La sécurité repose sur de nombreux facteurs : l'organisation de l'espace, le comportement des autres usagers ainsi que la possibilité donnée à l'usager d'identifier des risques potentiels et/ou d'éviter des situations le mettant en difficulté.

La **lisibilité** demeure essentielle pour faciliter la pratique de l'espace public pour les usagers. Elle repose sur l'ensemble des caractéristiques d'un lieu qui permettent de **comprendre de manière immédiate, simple et intuitive l'usage prévu pour cet espace**, les usagers présents et/ou pouvant le pratiquer et les modalités de cohabitation et partage de l'espace. Elle intègre la possibilité pour tous les usagers de se repérer dans l'espace, de s'orienter et de choisir l'itinéraire de leur choix en s'appuyant sur des repères de différents types : visuels, auditifs, tactiles ou olfactifs. L'offre de repères doit être multiple pour que chaque usager puisse correctement interpréter l'environnement selon ses capacités fonctionnelles ou intellectuelles. En ce sens, la **lisibilité contribue grandement à la sécurité et à l'autonomie** de nombre d'usagers.

Elle implique une attention particulière pour définir les usages possibles et

préserver des cheminements dégagés et identifiables.

La cohérence et une certaine répétitivité des solutions d'aménagement peuvent contribuer grandement à la compréhension des règles d'usages d'un site par des personnes en situation de handicap et/ou des usagers à besoins spécifiques tels les enfants ou les seniors.

La **praticabilité** engage la capacité pour tout usager, quelles que soient ses capacités fonctionnelles, d'accéder en toute facilité aux différents espaces sans être exclu, empêché ou discriminé par rapport à d'autres usagers. Elle impose l'adaptation des espaces et cheminements pour qu'ils soient praticables par tous les usagers.

Au-delà de la qualité du revêtement, premier facteur clé de la praticabilité d'un lieu, il est important d'intégrer d'autres paramètres et notamment la notion de fatigabilité, accrue pour certaines catégories d'usagers. Ainsi la praticabilité interroge également les pentes, les distances à parcourir et la mise à disposition de mobilier de repos.

Lisibilité et praticabilité dépendent tout autant de choix d'aménagement que des modalités de gestion et d'usages de sites.

Le **confort** implique une notion de **plaisir et d'aisance dans la pratique des lieux**, qui est en soi, un facteur majeur d'inclusion. La notion de confort repose sur les caractéristiques permettant à tout usager de s'y sentir à sa place, d'être à l'aise, de profiter du lieu et vivre une expérience positive. Cette notion d'aisance et de confiance est souvent une condition nécessaire pour engager et entretenir de relations sociales, renforçant ainsi l'inclusion des personnes à besoins spécifiques dans la société et la vie de la cité.

## LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'ÉDITION 2025

Tout en s'inscrivant dans la continuité du référentiel technique de 2012, le PAVE de 2025 apporte des précisions et quelques éléments nouveaux, notamment sur les enjeux suivants :

- **le confort de cheminement piéton ;**
- **l'aménagement des espaces à priorité piétonne et la cohabitation entre usagers, notamment dans les espaces partagés ;**
- **l'interface avec les aménagements cyclables ;**
- **l'interface avec les transports en commun ;**
- **les modalités de déploiement des nouveaux dispositifs podotactiles ;**
- **le stationnement PMR et les BRVE accessibles**

Le **dimensionnement de l'espace piéton** revêt une importance majeure pour garantir le confort d'usage pour tous. Les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ont souvent besoin d'un espace plus important par rapport à d'autres usagers pour des nombreuses raisons, du fait du **recours à des dispositifs d'aide au déplacement** (fauteuils, canne, déambulateurs...) ou de la **nécessité fréquente de se faire accompagner** par une autre personne. Certains usagers ont une **vitesse de déplacement faible** et inférieure à celle d'autres usager et/ou nécessite d'effectuer de pause fréquente. Cela nécessite de prévoir un espace suffisamment large pour que chacun puisse avancer à son propre rythme. **Un espace trop restreint peut en effet devenir anxiogène** du fait de la peur de se faire bousculer et/ou du sentiment d'intrusion lié à la proximité trop forte avec d'autres personnes notamment dans des contextes très fréquentés. Ces situations peuvent pénaliser particulièrement certains usagers jusqu'à limiter leur autonomie dans le déplacement.

Dans une ville dense comme Paris, qui s'est engagée dans une transformation ambitieuse de l'espace public en faveur

des mobilités actives et qui œuvre pour faire respecter les droits des usagers les plus vulnérable, **il apparaît primordial d'offrir aux usagers piétons des espaces généreux.**

Pour garantir l'accessibilité et le confort des piétons, la **largeur libre du cheminement piéton** (la largeur réservée aux piétons libre d'obstacle) doit être assez large pour permettre à tous de :

- Marcher côte à côte : Accompagner une personne âgée ou discuter avec des amis
- Se croiser : Sans être bousculés, y compris avec des fauteuils roulants ou des poussettes
- Dépasser ou être dépassés : Important pour les personnes ayant des problèmes d'équilibre
- S'arrêter : Se reposer, observer ou profiter de l'environnement
- En répondant aux besoins des usagers les plus vulnérables, tous les piétons bénéficient d'un meilleur confort et d'une sécurité accrue.

Cette largeur doit également permettre la réalisation d'abaissements de trottoir conformes sans impacter la pente transversale du trottoir.

Le territoire parisien présentant des situations très variées, **il ne semblerait ni utile ni pertinent de viser une seule et unique largeur de référence** qui serait garante du confort des piétons partout.

Ainsi le PAVE 2025 propose certes de **relever la largeur minimale à rechercher**, en se basant sur une largeur de **2m50** tel que proposé par le Cerema, mais propose surtout **d'adapter la largeur de cheminement piéton au contexte et à chaque situation spécifique.**

Pour cela, le guide de conception inclusive de l'espace public proposera une méthode permettant d'évaluer les besoins et la largeur idéale selon le contexte.

Cette approche vise à **stimuler la recherche de la meilleure solution possible** tout en acceptant le fait que la

morphologie urbaine ne permet pas toujours de maximaliser l'espace piéton.

**Le seuil minimal de la conformité du PAVE parisien** sera, selon la situation, **compris entre 1m80 et 2m50**. Le seuil du confort piéton sera à rechercher au-delà d'une largeur de cheminement de 2m50.

Au-delà du dimensionnement, l'enjeu de **la continuité du cheminement** est essentiel pour garantir la **lisibilité et praticabilité** de l'espace pour tous les usagers. Cela repose notamment sur l'absence d'obstacles et impose une **vraie discipline dans les choix d'implantation de mobiliers et activités sur l'espace dédié aux piétons**. Reconquérir l'espace public pour les piétons doit permettre de sacrifier l'espace « trottoir » pour des usages piétons et sortir de cet espace tout le mobilier que dans le temps s'est accumulé ici pour ne pas perturber le domaine d'autres usagers. De nombreuses fonctions, tels le stationnement vélo, peuvent ainsi être prévues ailleurs que sur trottoir et/ou dans des configurations moins perturbantes pour les piétons. La présence de mobiliers et activités n'est pas en soi à proscrire, d'autant plus qu'elle représente des opportunités d'usage intéressantes pour les piétons, mais l'organisation spatiale de ces usages doit préserver un **couloir de marche capacitaire et le plus rectiligne possible pour les piétons**. Slalomer autour des obstacles, bien que faisable pour certains, devient rédhibitoire pour d'autres. Par ailleurs cela exige un niveau de concentration supérieure et induit une fatigabilité importante chez certaines personnes.

Ainsi des dispositions spécifiques seront prévues pour orienter l'occupation de l'espace piéton par toute occupation temporaire ou pérenne, des kiosques de presse aux terrasses de café, des sanisettes aux bacs des ordures ménagères.

La praticabilité de l'espace piéton passe également par la gestion des différences de niveau qui doivent permettre un déplacement conforme et confortable des

PMR et une gestion des eaux pluviales performante. La planéité sera à rechercher autant que possible en évitant de générer des pentes inutiles. Ainsi il est envisagé de **repenser la configuration des entrées charretières des immeubles, ou passage porte cochère (PPC)**. Les aménagements actuels, conçus pour favoriser l'accès automobiles, génèrent des pentes transversales gênantes pour les UFR et autres PMR, ce qui devient particulièrement fastidieux si la succession de PPC est importante du fait d'un effet de vague sur le trottoir.

Au-delà de l'organisation spatiale et de la géométrie des lieux, le choix des matériaux, et notamment du **revêtement**, contribuent grandement à la qualité d'usage des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Par ailleurs l'alternance de matériaux peut **contribuer à la lisibilité de l'espace** en permettant d'identifier des espaces dédiés à des usages spécifiques. Pour cela il est important de recourir à des matériaux suffisamment contrastés, visuellement et tactilement.

Si les caractéristiques générales sont définies par la réglementation, il est parfois compliqué d'afficher des préconisations universelles, **le contexte et les conditions de pose pouvant impacter l'expérience d'usage**. Ce volet du guide sera ainsi enrichi sur la base de **séances de test à effectuer avec les usagers**.

Lieu de la confrontation entre usagers, la **traversée piétonne** nécessite une attention particulière pour assurer la sécurité de tous les usagers.

Le PAVE 2025 remet ainsi un coup de projecteur sur les besoins spécifiques et les dispositions techniques à respecter. La notion de conformité réglementaire est là aussi à dépasser pour atteindre un confort d'usage supérieur par le biais de multiples solutions d'aménagement : **interdistances, positionnement, dimensionnement, gestion des feux ...**

Les discussions avec les usagers ont permis de définir les configurations à

envisager ou à éviter. Le travail sera à poursuivre pour définir et identifier les **situations les plus complexes** et y apporter les améliorations nécessaires, notamment en termes de **dispositifs**.

Une attention particulière est portée sur la **traversée d'aménagement cyclable** où la configuration de l'espace peut contribuer à la réduction du risque de conflit.

**L'interface avec les aménagements cyclable** occupe une partie importante du guide, reflet de l'importance de ces infrastructures dans la transformation et les usages actuels de la voirie. Ainsi des nouvelles dispositions viennent compléter le guide sur des aménagements signalés comme problématiques par certains usagers. Il s'agit notamment des **quai bus et du stationnement PMR déportés au-delà d'une piste cyclable**. Dans les deux cas, des solutions d'aménagement ont été recherchées et validées dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et usagers de transports en commun.

Volet majeur de ce PAVE, **l'interface avec les transports en commun** fait l'objet d'une attention particulière dans le guide, notamment pour ce qui concerne le volet bus. Au-delà de la mise en accessibilité UFR des quai, cadrée par des dispositions réglementaires, il s'agit d'apporter un niveau de confort supplémentaire en aidant au repérage de l'arrêt et en améliorant les conditions d'attente. C'est en effet la qualité de l'espace public qui entoure l'arrêt, ainsi que les cheminements autour qui deviennent la condition d'une accessibilité réelle de ce mode de transport.

De manière générale toute la question de la **cohabitation entre usagers** anime la recherche de solutions techniques.

Cela devient d'autant plus important au sein des **espaces partagés** entre usagers et/ou au niveau d'espaces vastes pouvant devenir complexés pour certains usagers : des nouvelles préconisations pour les

espaces à priorité piétonne (**aire piétonne et zone de rencontre**), discutées avec les usagers concernés, permettront de rendre ces espaces plus inclusifs.

Cela passera notamment par le recourir à des dispositifs, dont le panel ne fait que s'agrandir avec l'arrivée de bandes d'interception et tapis traversant notamment. Les modalités de déploiement de ces nouveaux dispositifs et leur complémentarité avec les dispositifs déjà connus et utilisés (BEV et bande de guidage notamment) seront précisés dans le guide pour accompagner leur déploiement.

Pour ce qui est du stationnement PMR et des places de BRVE accessible, le guide indiquera les configurations plus adaptées selon les différents contextes.

**Une attention particulière sera par ailleurs apportée à la complémentarité des différentes dispositions et à la vision globale de l'espace public, de manière à garantir une cohérence d'ensemble et le confort de tous.**





# ANNEXE 1

## PLAN PLURIANNUEL

1	APAISEMENT DE LA VILLE et TRANSITION des MOBILITÉS	PUBLIC BENEFICIAIRE							ETAT de l'ACTION	SERVICE DVD PILOTE	AUTRES SERVICES DVD CONCERNES	AUTRES DIRECTION VDP CONCERNEE	AUTRES ACTEURS CONCERNES
		PSH moteur	PSH auditif	PSH visuel	PSH mental / cognitif	Senior	Aidants	tout public					
1.1	Approfondir la connaissance des pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap par le biais d'études, enquête et d'échange avec les usagers.	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM			IDFM, CEREMA
1.2	Poursuivre les mesures d'apaisement de la circulation motorisée nécessaires à la sécurité et au bien-être des usagers et s'assurer que ces mesures profitent pleinement aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	DVD			
1.2.1	Dans le cadre de révision de plan de circulation et mise en œuvre de mesures de restriction à la circulation motorisée, préserver la desserte d'équipements et/ ou lieux de destination PMR	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	SD	DAT		
1.2.2	Prévoir des dérogations pour les usagers PMR dans le cadre des mesures de restriction de la circulation permanentes ou temporaires	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	SD	AM	/	
1.2.3	Communiquer de manière claire et accessible à tous les dérogations pour les PMR aux éventuelles restrictions de circulation permanentes ou temporaires	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	HUB	AM	DICOM	Associations représentatives des usagers
1.2.4	Élaborer un guide d'aide au choix du statut de voie (aire piétonne, zone de rencontre, ZTL ...) en prenant en compte les besoins PMR	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM			
1.2.5	Préserver et augmenter si possible l'offre de stationnement PMR dans le cadre des projets d'apaisement (hors aire piétonne mais à proximité immédiate)	X						X	Action engagée, à poursuivre	SD	DAT, SAGP, MV...		
1.3	Aire piétonne : préserver la desserte interne PMR et prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et le confort d'usage de tous les publics	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer				
1.3.1	Prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et confort d'usage de tous les publics	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM			
1.3.2	Répertorier les besoins en termes de guidage et orientation sur les espaces vastes et déployer les solutions adaptées (notamment dispositifs podotactiles et/ou sonores d'aide aux personnes déficientes visuels)		X		X				Action engagée, à renforcer	AM			Associations représentatives des usagers
1.4	Zone de rencontre : prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et le confort d'usage de tous les publics	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer				
1.4.1	Prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et confort d'usage de tout les publics (Guide de conception inclusive de l'espace public)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP, MV		Associations représentatives des usagers
1.5	Promouvoir une mobilité cyclable inclusive et adaptée aux usagers à besoins spécifiques	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	MV		

1.5.1	Poursuivre les aides à l'achat de vélos adaptés et améliorer la communication vis-à-vis des publics concernés	X			X	X	X		Action engagée, à poursuivre	AM, MV			
1.5.2	Accompagner les usagers par des formations, événements, possibilité de tester des vélos adaptés	X	X	X	X	X	X		Action à initier	AM, MV			Associations représentatives des usagers
1.5.2.a	Organisation d'un évènement "Vélo pour tous"	X			X	X	X		Action à initier	AM	MV		ADEME
1.5.3	Prévoir les besoins des usagers de vélo adapté lors de l'aménagement des infrastructures cyclables (y compris stationnement vélo)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	MV	AM		Associations représentatives des usagers
<b>1.6</b>	<b>Cohabitation entre usagers de l'espace public : prendre en compte les besoins des usagers vulnérables et déployer des solutions d'aménagement et contrôle pour mieux sécuriser leur présence dans l'espace public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>Action engagée, à renforcer</b>				
1.6.1	Améliorer la connaissance et prise en compte des conflits entre usagers de l'espace public par la réalisation d'études, observation et enquête terrain (mettre en place une méthodologie d'observation et analyse des situations conflictuelles entre usages) Associer les usagers à ces démarches.	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	MV		Cerema, PP
1.6.2	Appliquer une tolérance zéro face aux comportements dangereux des conducteurs de véhicules motorisés (vitesse excessive, refus de priorité, non-respect des mesures de restriction à la circulation, stationnement abusif...) vis-à-vis des publics vulnérables	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre (code de la rue)	AM		DPMP	
1.6.3	Appliquer une tolérance zéro face aux comportements dangereux des conducteurs de vélo (vitesse excessive, refus de priorité, stationnement abusif...) vis-à-vis des publics vulnérables	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre (code de la rue)	AM		DPMP	
1.6.4	Étudier et tester de nouvelles solutions d'aménagement permettant une meilleure cohabitation notamment dans l'interface entre espaces piétons et espaces cyclables	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM, MV	DAT, SAGP		
1.6.5	Promouvoir une culture de la cohabitation en mettant en place une instance de dialogue regroupant les représentants des différentes catégories d'usages de l'espace public (associations handicap, piétons, cyclistes...)	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	MV		Associations représentatives des usagers
1.6.5.a	Réunir ensemble les associations représentatives des usagers en situation de handicap, cyclistes et piétons dans le cadre de la finalisation des travaux de conception du Guide de conception inclusive de l'espace public	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	MV		Associations représentatives des usagers
<b>1.7</b>	<b>Stationnement PMR : poursuivre la création d'emplacements réservés, augmenter la part des places élargies, simplifier le parcours usagers et renforcer le contrôle</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>Action engagée, à poursuivre</b>				
1.7.1	Poursuivre la création de places réservées PMR	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à poursuivre	AM, DAT, SD			
1.7.2	Poursuivre la recherche de solutions techniques pour aménager de places de stationnement PMR aux exigences réglementaires / identifier les cas dérogatoires	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	AM, DAT, SD			PP
1.7.3	Veiller à la mise à disposition de données à jour concernant l'offre de places de stationnement PMR (opendata)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	AM		DSIN	

1.7.4	Communiquer clairement autour de ce droit et des modalités d'y accéder, rendre l'information accessible (y compris internet)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	HUB	AM		
1.7.5	Agir pour un meilleur respect des places PMR (communication + sanction)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	SD, HUB	AM	DPMP	
<b>1.8</b>	<b>Poursuivre le déploiement d'installations de recharge pour véhicules électriques accessibles</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>Action engagée, à poursuivre</b>				
1.8.1	Poursuivre le déploiement de places accessibles pour atteindre les nouveaux objectifs réglementaires	X						X	Action engagée, à poursuivre	SPV	AM		
1.8.2	Définir et développer des solutions d'aménagement adaptés aux besoins des PMR	X						X	Action engagée, à renforcer	AM, SPV			Concessionnaire BRVE
1.8.3	Agir pour un meilleur respect de l'accessibilité de ces places (communication + sanction)	X						X	Action engagée, à renforcer	SD, AM		DPMP	
<b>1.9</b>	<b>Promouvoir un service PAM à la hauteur des besoins des usagers</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>Action engagée, à poursuivre</b>				
1.9.1	Confirmer la contribution financière de la Ville	X	X	X	X			X	Action engagée, à poursuivre	SD			
1.9.2	Renforcer le plaidoyer auprès de l'AOM pour une amélioration du service	X	X	X	X			X	Action engagée, à renforcer			DDCT, SG	Élus parisiens
<b>1.10</b>	<b>Taxi : accompagner l'offre de solutions adaptées aux besoins des PMR</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>Action engagée, à poursuivre</b>				
1.10.1	Veiller à proposer une offre de stations de taxi satisfaisante notamment en lien avec les besoins des PMR (sites à enjeux)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	AM			
1.10.2	Veiller à ce que la configuration des emplacements réponde aux besoins des PMR	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP, MV		

2	INTERFACE avec les TRANSPORTS en COMMUN	PUBLIC BENEFICIAIRE							ETAT de l'ACTION	SERVICE DVD PILOTE	AUTRES SERVICES DVD CONCERNES	AUTRES DIRECTION VDP CONCERNEE	AUTRES ACTEURS CONCERNES
		PSH moteur	PSH auditif	PSH visuel	PSH mental / cognitif	Senior	Aidants	tout public					
2.1	Faciliter et promouvoir l'utilisation des transports en commun pour les PSH et seniors	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre				IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transport
2.1.1	Maintenir les aides financières pour les personnes en situation de handicap et les seniors (Pass Paris Access et pass Paris senior)	X	X	X	X	X			Action engagée, à poursuivre	SD	AM		
2.1.2	Améliorer le niveau d'accessibilité et confort piéton des cheminements principaux menant aux arrêts de transports en commun en priorisant les campagnes d'entretien et aménagement	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT		
2.1.3	Prioriser autour des pôles de transports la réalisation de diagnostic visant la constitution de bases de données sur l'accessibilité de la voirie et veiller à leur compatibilité avec les données disponibles sur le niveau d'accessibilité des transports en commun (produites par d'autres instances)	X	X	X	X	X	X		Action à initier	AM			IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.1.4	Mener une veille active au sujet des solutions d'accessibilité et confort des stations (mobilier, services, dispositifs...) et tester d'éventuelles solutions innovantes	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.2	Maintenir et renforcer le dialogue en matière d'accessibilité avec l'Autorité organisatrice des mobilités et les opérateurs de transport exploitant les différentes lignes (métro, RER ou bus)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	AM			IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3	BUS : poursuivre la mise en accessibilité des arrêts et améliorer l'expérience d'usage pour tous les publics	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	AM, SD			IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3.1	Poursuivre la mise en accessibilité UFR des arrêts	X				X	X		Action engagée, à poursuivre	SD	AM		IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3.2	Étudier et mettre en œuvre les solutions d'aménagement les plus adaptées à chaque configuration urbaine (notamment quai bus déporté)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP, MV		IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3.3	Accompagner le déploiement des nouvelles bornes d'informations voyageurs sonorisées (par IDFM) et veiller à l'adaptation du mobilier parisien (abribus) pour la bonne diffusion du son			X					Action engagée, à poursuivre	SD	AM		IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3.4	Identifier les arrêts prioritaires pour le déploiement des dispositifs podotactiles (Bande d'interception) d'aide au repérage des arrêts et de l'accès au bus (porte avant) par les usagers déficients visuels / procéder à leur mise en œuvre			X	X				Action à initier	AM	DAT		IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports
2.3.5	Améliorer les conditions d'attente aux arrêts et leur adaptation aux besoins spécifiques des usagers PMR, par le déploiement du mobilier le plus adapté	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	SD, AM	SPV		IDFM, RATP et/ou autres opérateurs de transports

<b>2.4</b>	<b>Metro / RER : accompagner la mise en accessibilité et fluidifier le parcours usagers dans la transition entre réseau de transport et espace public</b>	X	X	X	X	X	X	X					<b>IDFM, RATP</b>
2.4.1	Accompagner les études de mise en accessibilité du métro historique et assurer la meilleure prise en charge possible de tous les public (tous handicap) dans toutes les étapes du parcours usager y compris sur l'espace public	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	SAGP		IDFM, RATP
2.4.1.a	Contribuer financièrement aux études de mise en accessibilité	X	X	X	X			x	Action à initier	AM			IDFM, RATP
2.4.1.b	Élaborer un cahier des charges spécifique sur l'accessibilité de l'espace public et le confort d'usage piéton autour des futures émergences pour accompagner les études de faisabilité			X	X				Action à initier	AM			IDFM, RATP
2.4.1.c	Préserver, dans toute éventuelle opération d'aménagement d'espace public, les espaces nécessaires au-dessus ou aux abords d'une station de métro pour ne pas obérer son éventuelle mise en accessibilité			X	X				Action à initier	AM		DU	IDFM, RATP
2.4.2	Améliorer la sécurité et l'expérience d'usage des usagers déficients visuel à l'approche des stations par le déploiement et le bon entretien de dispositifs sonores et podotactiles			X	X				Action engagée, à renforcer	AM			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.4.2.a	Prioriser la sonorisation des traversées piétonnes dans la continuité des cheminements d'accès au métro en lien avec la sonorisation des entrées de métro (action RATP)			X	X				Action engagée, à renforcer	AM			RATP
2.4.2.b	Déployer des nouveaux dispositifs podotactiles (bandes d'interception et bandes de guidage) pour aider le repérage des stations			X	X				Action à initier	AM			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.4.2.c	Veiller à la présence et à l'entretien des bandes d'éveil à la vigilance en haut des trémies de métro / fluidifier la transmission de l'information entre DVD et RATP et mettre en place un process pour l'entretien de ces dispositifs			X	X				Action engagée, à renforcer	AM	AM		RATP
<b>2.5</b>	<b>Tramway : sécuriser l'interface avec la plateforme et améliorer l'expérience d'usage à l'approche des stations et sur les quais</b>	X	X	X	X	X	X	X					<b>IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport</b>
2.5.1	Identifier les situations de traversées les plus complexes à l'approche des stations de tramway pour y apporter des réponses prioritaires	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.5.2	Compléter la sonorisation des traversées de plateforme de tramway équipées de feux R25			X	X				Action engagée, à renforcer	DAT, AM			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.5.3	Étudier, puis déployer, des solutions podotactiles de guidage des usagers autour des stations pour favoriser l'identification et l'accès aux quais			X	X				Action engagée, à renforcer	AM, SD	DAT		IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.5.4	Étudier et tester des solutions de détection tactile et visuelle du Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) pour améliorer la lisibilité de la plateforme du tramway et la sécurité des piétons	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM, SD			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport

2.5.5	Tester, en lien avec la RATP et IDFM, des solutions pour aider le repérage sur le quai des PAM (dispositifs podotactiles de guidage et interception). Si résultats positifs, étudier la stratégie de déploiement et mettre en place			X	X					Action à initier	AM, SD			IDFM, RATP et/ou autre opérateurs de transport
2.6	<b>Pôles d'échange multimodaux (PEM): mieux prendre en compte les besoins des PMR et PSH dans la conception des espaces et l'offre de services</b>	X	X	X	X	X	X	X						<b>IDFM, SNCF...</b>
2.6.1	Accompagner les projets de réaménagement / restructuration des pôles gares avec une réflexion élargie sur l'espace public et les cheminements principaux menant vers le PEM (chaîne complète du déplacement) dans le but de faciliter les correspondances par la lisibilité et praticabilité de l'espace	X	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	AM	SAGP		IDFM, Gare & connexion, SNCF réseau, opérateurs de transports
2.6.2	Améliorer la lisibilité du parcours usagers depuis l'espace public élargi et à l'approche du pôle d'échange avec la mise en place d'une signalétique accessible. Déployer des dispositifs podotactiles et/ou sonore pour assurer l'orientation des personnes aveugles ou malvoyantes. Veiller à la cohérence avec l'éventuelle signalétique et dispositifs déployés au sein des espaces intérieurs du PE.	X	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP		IDFM, Gare & connexion, SNCF réseau, opérateurs de transports
2.6.3	Prioriser autour de ces sites les campagnes d'entretien des cheminements piétons et éventuels dispositifs d'aide aux déplacements des PAM	X	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à renforcer	AM	DAT		

3	LA VILLE DE PROXIMITÉ et les CHEMINEMENTS du QUOTIDIEN	PUBLIC BENEFICIAIRE							ETAT de l'ACTION	SERVICE DVD PILOTE	AUTRES SERVICES DVD CONCERNES	AUTRES DIRECTION VDP CONCERNEE	AUTRES ACTEURS CONCERNES
		PSH moteur	PSH auditif	PSH visuel	PSH mental / cognitif	Senior	Aidants	tout public					
3.1	Marchabilité des trottoirs : poursuivre l'amélioration du confort piéton en créant des cheminements généreux, continus, lisibles et praticables par tous	X	X	X	X	X	X	X					
3.1.1	Adapter le dimensionnement des cheminements au contexte et besoins des piétons	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM			
3.1.1.a	Mener un audit des trottoirs de largeur insuffisante en priorisant ceux de largeur non réglementaire (<1m40) et programmer la mise en conformité quand techniquement faisable	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	DAT	DCPA	
3.1.1.b	Relever le niveau d'exigence VdP en matière de dimensionnement minimal du cheminement piéton (2m50) et mettre en place une méthodologie d'aide au bon dimensionnement des cheminements par rapport à la fréquentation attendue et au contexte urbain	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM		/	
3.1.1.c	Poursuivre les actions d'élargissement de trottoir en priorisant les cheminements structurants, l'interface avec les transports en commun et les lieux très fréquentés	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	SAGP, DAT, MV	AM		
3.1.2	Veiller à garder les cheminements libres de tout obstacle	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT	AM		
3.1.2.a	Tester des solutions pour libérer les trottoirs étroits des bacs de collecte des Ordures ménagères / revoir la doctrine et la mettre en œuvre	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	DAT	DPE	
3.1.2.b	Réviser la doctrine d'implantation des activités concédées (kiosque, terrasses, étalage...) pour une meilleure prise en compte des enjeux d'accessibilité et sensibiliser les différents acteurs	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	SPV	DAE, DU	Différents prestataires, commerçants...
3.1.2.c	Veiller à positionner le mobilier dans une bande fonctionnelle facilement identifiable en dehors du cheminement et poursuivre les actions de désencombrement des trottoirs en supprimant progressivement tous les obstacles au cheminement	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP		
3.1.3	Identifier et déployer les revêtements conformes et confortables pour tous les usagers et adaptés au contexte d'usage (durabilité)	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	SPV		Cerema
3.1.4	Modifier la doctrine en matière d'aménagement des passages porte cochère (PPC) pour éviter au maximum les ondulations de trottoir et les irrégularités de surface / la mettre en place progressivement dans les nouveaux aménagements	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	DAT, SAGP, MV		
3.1.4.a	Développer et tester un nouveau module de bordure de trottoir intégrant un rampant	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	SAGP, SPV	AM		
3.1.5	Identifier les dispositifs podotactiles nécessaires aux déplacements des personnes mal ou non voyantes/ procéder à leur déploiement et à leur bon entretien ( BEV, bande de guidage, bandes d'interception)			X	X				Action engagée, à renforcer	AM			

3.1.6	Procéder à la suppression progressive des aménagements cyclables sur trottoir et veiller à identifier et mettre en place des délimitations efficaces et détectables entre espaces piétons et espaces cyclables quand nécessaire	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM, MV	SAGP, DAT		
3.1.7	Améliorer l'entretien des revêtements (trottoir)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT	AM		
3.1.8	Veiller à conserver et déployer des typologies de supports lumineux et un niveau d'éclairage adaptés aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	SPV			
<b>3.2</b>	<b>Améliorer le confort et la sécurité des traversées piétonnes</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>					
3.2.1	Poursuivre la mise en conformité de traversées piétonnes (création ou réfection d'abaissements...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à poursuivre	DAT	AM		
3.2.2	Augmenter le nombre des traversées piétonnes (traversée recommandée à toutes les branches d'une intersection) et réduire l'interdistance pour éviter des détours aux piétons fatigables	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT, SAGP, MV	AM		
3.2.3	Identifier les traversées les plus problématiques en menant des études et enquêtes qualitatives (accidentologie, observation des quasi-accidents, ressentis des usagers) et identifier des actions prioritaires	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			Cerema
3.2.4	Caractériser les traversées complexes et identifier les solutions d'aménagement à mettre en œuvre (raccourcir, redresser...) / procéder à la simplification systématique des traversées complexes dans le cadre des opérations d'aménagement (sous réserve de faisabilité technique)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP, MV		
3.2.4.a	Définir une stratégie de déploiement de tapis traversants sur les traversées complexes (travail méthodologique à engager) et poursuivre leur déploiement			X	X				Action engagée, à renforcer	AM			
3.2.4.b	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les traversées piétonnes et engager leur déploiement			X	X				Action à initier	AM			
3.2.4.c	Aménager des refuges piétons conformes et adaptés aux flux autant que nécessaire en priorisant les traversées les plus longues et dangereuses	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT, SAGP, MV	AM		
3.2.5	Poursuivre les actions de dégagement de la co-visibilité en supprimant les masques visuels en amont des traversées. Appliquer ces principes aux doubles sens cyclables ainsi qu'aux éventuels masques situés sur trottoir (mobilier, végétation...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT	AM		
3.2.6	Appliquer la gestion des feux la plus favorable possible aux piétons vulnérables	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	SD	AM		
3.2.7	Finaliser le déploiement de modules sonores au niveau des traversées équipées de feux (horizon 2030) et adapter le contenu des messages aux différentes configurations urbaines			X	X				Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SD		
3.2.8	Poursuivre la distribution gratuite de télécommandes d'activation de modules sonores aux Parisiens			X					Action engagée, à poursuivre	AM			

3.2.9	Adapter les solutions d'aménagements les plus favorables aux piétons vulnérables dans le cadre de la traversée des voies cyclables avec une attention particulière à la traversée de pistes à fort trafic cyclable ou bidirectionnelles	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	MV	AM		
3.2.10	Accompagner la mise en place de trottoirs traversants dans les situations pertinentes sur la base d'une doctrine d'aménagement favorable aux personnes à besoins spécifiques (PMR, PSH)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM			
3.3	<b>Améliorer l'hospitalité des espaces piétons pour tous et prévoir une offre d'équipements et services accessibles à tous</b>	X	X	X	X	X	X	X					
3.3.1	Elaborer une stratégie de renforcement de l'offre d'assises sur l'espace public pour répondre aux besoins de repos et convivialité / adapter l'offre aux besoins des tous les usagers	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	SAGP		
3.3.2	Caractériser et poursuivre le déploiement de mobilier de confort accessible (sanisettes, fontaines à boire...) et tester de nouveaux dispositifs répondant aux besoins des usagers à besoins spécifiques	X	X	X	X	X	X		Action engagée, à poursuivre	AM	SAGP		
3.3.3	Multiplier des espaces calmes et tester des solutions adaptées aux besoins des publics pouvant souffrir des sursollicitations d'un environnement vécu comme chaotique ou complexe				X			X	Action engagée, à renforcer	AM			
3.3.4	Prévoir des solutions accessibles pour les conteneurs d'apport volontaire des déchets sur espace public	X		X	X	X			Action à initier	AM		DPE	
3.4	<b>Se repérer dans la ville : améliorer et adapter la communication visuelle dans l'espace public</b>	X	X	X	X	X	X	X			DVD		
3.4.1	Etudier et déployer une signalétique de jalonnement piéton simple, efficace et adaptée aux besoins des PSH	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			
3.4.1.a	Procéder à une campagne de relevé de la signalétique piétonne existante en vue de sa mise à jour	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	DVD			
3.4.1.a	Indiquer le niveau d'accessibilité selon les publics ainsi que les temps de marche de différents types d'usagers (lents, rapides...) dans la signalétique de jalonnement piéton / illustrer par des pictogrammes universels	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			
3.4.2	Adapter les différents supports de communication de rue (totems, panneaux d'information...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	HUB	AM	DICOM	
3.5	<b>Améliorer la gestion des chantiers impactant l'espace public et réduire l'inconfort pour les usagers vulnérables</b>	X	X	X	X	X	X	X					
3.5.1	Améliorer la prise en compte de l'accessibilité dans le cadre du protocole de bonne tenue de chantier en renforçant les actions de sensibilisation, accompagnement, contrôle et sanction	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	DAT, AM			cessionnaires
3.5.2	Poursuivre la recherche de solutions innovantes visant à réduire l'inconfort engendré en période de chantier	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM, DAT			cessionnaires
3.5.3	Renforcer la communication chantier et l'adapter aux besoins spécifiques des usagers en situation de handicap	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	HUB	AM		
3.6	<b>Améliorer la prise en compte des enjeux d'accessibilité dans le cadre des occupations événementielles de l'espace public</b>	X	X	X	X	X	X	X					

3.6.1	Minimiser l'impact sur les cheminements principaux, notamment en termes de lisibilité de l'espace et détectabilité des dispositifs spécifiques	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	SPV		
3.6.2	Renforcer la communication sur les modifications en termes de cheminement et pratique de l'espace	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	SPV		
3.6.3	Permettre à tous les usagers de profiter des activités événementielles prévues sur l'espace public	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	SPV		
<b>3.7</b>	<b>Soigner l'interface avec les établissements recevant du public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>					
3.7.1	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les entrées des principaux équipements et engager leur déploiement			X	X				Action à initier	AM		DCPA	
3.7.2	Mieux coordonner les interventions sur l'espace public et le bâti de manière à créer des synergies en matière d'accessibilité (continuité chaîne du déplacement)	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM	DAT	DCPA	
<b>3.8</b>	<b>Collecter et mettre à disposition les données relatives à l'accessibilité de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>					
3.8.1	Se doter d'un graphe piéton de qualité de manière à pouvoir consolider la collecte de données concernant l'accessibilité des espaces piétons et son exploitation pour le calcul d'itinéraire	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM		DSIN	
3.8.2	Tester les solutions de collecte de données accessibilité disponibles (dont AccesLibre Mobilité) sur un ou plusieurs sites pilotes	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM		DSIN	
3.8.3	Programmer des actions de collecte et mise à disposition des données accessibilité dans le cadre des opérations d'aménagement et de mise en accessibilité des transports en commun	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM			
<b>3.9</b>	<b>Faire évoluer l'outil DansMaRue pour une meilleure prise en compte des signalements concernant l'accessibilité et pour une utilisation plus ergonomique par tous les usagers</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>Action engagée, à renforcer</b>	<b>DAT</b>			

4	ADAPTATION au CHANGEMENT CLIMATIQUE	PUBLIC BENEFICIAIRE							ETAT de l'ACTION	SERVICE DVD PILOTE	AUTRES SERVICES DVD CONCERNES	AUTRES DIRECTION VDP CONCERNEE	AUTRES ACTEURS CONCERNES
		PSH moteur	PSH auditif	PSH visuel	PSH mental / cognitif	Senior	Aidants	tout public					
4.1	<b>Assurer l'accessibilité PMR aux espaces de nature ouverts aux publics hors parcs et jardins</b>												
4.1.1	Renforcer les actions d'amélioration de l'accessibilité (cheminement, signalétique...) au sein des bois de Boulogne et Vincennes notamment en lien avec les équipements recevant du public	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT	DEVE	
4.2	<b>Améliorer l'accessibilité de l'espace public à l'interface des espaces de nature (parcs et jardin)</b>												
4.2.1	Mieux coordonner les interventions sur l'espace public et les espaces verts de manière à créer des synergies en matière d'accessibilité (continuité chaîne du déplacement)	X	X	X	X	X			Action à initier	AM		DEVE	
4.3	<b>Assurer l'accessibilité aux espaces frais et à l'eau</b>												
4.3.1	Caractériser le niveau d'accessibilité et confort piéton des berges de Seine et des canaux dans leur partie parisienne afin de définir des préconisations d'aménagement	X	X	X	X	X	X	X	Action à initier	AM		DTEC, DEVE	
4.3.2	Renforcer l'accessibilité aux sites de baignade (cheminement d'approche et mise à l'eau) et à Paris Plage	X	X	X	X	X	X		Action à initier	DTEC	AM		
4.4	<b>Prendre en compte les besoins et spécificités des usagers en SH dans la recherche et mise en œuvre de solutions d'adaptation de la ville aux enjeux du dérèglement climatique</b>												
4.4.1	Intégrer les critères d'accessibilité dans la recherche de solutions de revêtement adaptées aux enjeux climatiques (enjeux de désimperméabilisation, albédo...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	SPV	AM	DTEC	Aménageurs
4.4.2	Intégrer les critères d'accessibilité dans la mise en œuvre de solutions de végétalisation de l'espace public (délimitation des espaces végétalisés, suppression de tout effet de masque, entretien du végétal pour éviter débordement sur cheminement...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP	DEVE	Aménageurs
4.4.3	Intégrer les critères d'accessibilité dans la mise en œuvre de solutions de rafraîchissement dans l'espace public (ombrières, brumisateurs, lames d'eau...)	X	X	X	X	X	X	X	Action engagée, à renforcer	AM	DAT, SAGP	DTEC	Aménageurs

5	GOUVERNANCE					
		ETAT EXISTANT	SERVICE DVD PILOTE	AUTRES SERVICES DVD CONCERNES	AUTRES DIRECTION VDP CONCERNEE	AUTRES ACTEURS CONCERNES
5.1	Mettre en place un comité de pilotage de mise en œuvre et suivi du PAVE	action à initier		SG	SG	
5.2	Structurer le portage de l'accessibilité au sein de la DVD de manière à engager l'ensemble des acteurs dans un processus d'amélioration continue	action à initier	Directeur	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.2.1	Mettre en place un pilotage technique clair et efficace au sein de la direction de la voirie et des déplacements pour coordonner les actions	action à initier	AM	SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.2.2	Conforter l'agence de la mobilité en tant que chef de file sur les mesures d'accessibilité de l'espace public	action à initier	Directeur DVD	AM		
5.2.3	Clarifier le rôle de chaque service DVD sur la prise en charge des enjeux d'accessibilité	action à initier	Directeur DVD	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.2.4	Création d'une instance régulière de validation technique des mesures d'accessibilité (COTECH PAVE ACCESSIBILITÉ) et mise en cohérence des doctrines	action à initier	AM	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.2.5	Création et animation d'un réseau de correspondants accessibilité dans les différents services	action à initier	AM	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.2.6	Maintien du groupe de travail conception inclusive de l'espace public initié pendant la démarche de révision du PAVE	action à initier	AM	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		
5.3	Renforcer la coordination avec les autres directions de la Ville de Paris et développer des synergies entre les actions réciproques en matière d'accessibilité	Action engagée, à renforcer	AM		SG	
5.3.1	Systématiser un rdv à annuel pour identifier les synergies possibles en termes de programmation	Action engagée, à renforcer	AM		SG, DU, DAE, DEVE, DEPE, DPCA, DPMP	
5.3.2	Mettre en cohérence les doctrines, référentiels et démarches réciproques pour une meilleure prise en compte globale de l'accessibilité	Action engagée, à renforcer	AM		SG, DU, DAE, DEVE, DEPE, DPCA, DPMP	
5.3.3	Mettre en place, le cas échéant, des groupes de travail technique transerses	action à initier	AM		SG, DU, DAE, DEVE, DEPE, DPCA, DPMP	
5.4	Renforcer la coordination avec les interlocuteurs institutionnels concernés par l'accessibilité de l'espace public ( PP, IDFM, RATP, ABF, Gares&Co ...)	Action engagée, à renforcer	AM			PP, IDFM, RATP...
5.4.1	Systématiser un rdv à annuel pour identifier les synergies possibles en termes de programmation	Action engagée, à renforcer	AM, SD			PP, IDFM, RATP et/ou autre opérateur de transport...
5.4.2	Mettre en place, le cas échéant, des groupes de travail technique transerses	Action engagée, à renforcer	AM, SD			PP, IDFM, RATP et/ou autre opérateur de transport...
5.4.3	Renforcer la participation de la Ville de Paris aux instances concernant l'accessibilité pilotées par d'autres acteurs institutionnels	Action engagée, à renforcer	AM, SD			PP, IDFM, RATP et/ou autre opérateur de transport...

5.5	<b>Renforcer la participation des représentants des usagers dans toutes les étapes de mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'accessibilité de l'espace public</b>	Action engagée, à renforcer	AM			associations représentatives des usagers en SH
5.5.1	Présenter annuellement le bilan des actions réalisées et à engager à la Commission communale pour l'accessibilité	Action engagée, à renforcer	AM		DSOL, SG	CCA
5.5.2	Présenter annuellement le bilan des actions réalisées et à engager au Conseil Départemental pour la citoyenneté et l'autonomie	Action engagée, à renforcer			DSOL, SG	CDCA
5.5.3	Perenniser le groupe de travail technique mis en place pendant la démarche de révision pour préciser les doctrines, donner des avis techniques sur les opérations en cours, tester et évaluer les aménagements...	action à initier	AM			associations représentatives des usagers en SH
5.5.4	Associer les associations représentatives des usagers à la priorisation des actions engagées	action à initier	AM			associations représentatives des usagers en SH
5.5.5	Faire vivre les Conseils Locaux de Handicap (CLH) et leur donner un rôle actif dans la mise en œuvre du PAVE	action à initier	AM	DAT	MA	associations représentatives des usagers en SH
5.5.5.a	Désigner un (ou plusieurs) correspondant « accessibilité espace public » au sein de chaque CLH	action à initier	AM	DAT	MA	associations représentatives des usagers en SH
5.5.6	Mettre en place une instance de dialogue regroupant plusieurs acteurs associatifs engagés sur l'évolution de l'espace public (associations piétonnes, cyclistes, personnes en situation de handicap...)	action à initier	AM	MV		associations représentatives des usagers SH et mobilités actives
5.6	<b>Diffuser et faire vivre une culture de l'accessibilité / Fédérer un réseau d'acteurs engagés dans l'amélioration de l'accessibilité</b>	<b>Action à initier</b>				
5.6.1	Faire évoluer l'offre de formation "accessibilité" et l'adapter aux différents métiers de la voirie/ rendre ces formations obligatoires dans le parcours professionnel des agents confrontés directement aux enjeux d'accessibilité	Action engagée, à renforcer	AM			
5.6.2	Territorialiser la démarche en mobilisant le pôle "espace public" des mairies d'arrondissement	action à initier	AM	DAT	DDCT	
5.6.2.a	Désigner le DGAEP en tant que correspondant "accessibilité" au sein des mairies d'arrondissement et l'associer périodiquement au bilan ainsi qu'à la priorisation des actions	action à initier	AM	DAT	DDCT	
5.7	<b>Maintenir une démarche de programmation active tout le long de la période de validité du PAVE</b>	<b>action à initier</b>	<b>AM</b>			
5.7.1	Définir le programme de travail annuel et les moyens budgétaires, humains et organisationnels	action à initier	AM			
5.7.2	Mettre en place des indicateurs et une méthodologie de suivi et évaluation des mesures engagées	action à initier	AM			
5.8	<b>Actualiser et enrichir le Guide de conception inclusive de l'espace public en lien avec les évolutions réglementaires, les innovations et l'évolution des pratiques et solutions d'aménagement</b>	<b>Action à initier</b>	<b>AM</b>			
5.8.1	Vérifier tous les ans la cohérence entre le le guide de conception PAVE et les autres doctrines en vigueur sur l'espace public	Action à initier	AM	AM, SD, DAT, SPV, MV, HUB...		



# ANNEXE 2

PROGRAMME DE TRAVAIL PAVE POUR L'ANNÉE 2026

## Contexte :

- Le PAVE est un document cadre à vocation opérationnelle ainsi qu'un outil de pilotage. Il comporte une **programmation pluriannuelle hiérarchisée des travaux**.
- Dans le cadre de l'élaboration du PAVE 2025, le choix a été fait de proposer une nouvelle approche à la programmation de l'accessibilité et de **faire perdurer tout au long de la période de validité du PAVE une démarche de programmation active rendue possible par la mise en place d'une nouvelle gouvernance**. Plutôt que de figer un programme pluriannuel en amont, au risque qu'il devienne rapidement obsolète, le choix est fait de proposer un fonctionnement interne à la Ville capable de réinterroger tous les ans la programmation en matière d'accessibilité. Cela semble davantage correspondre au fonctionnement parisien, au contexte de fin/début de mandature et à la demande des associations de contribuer activement aux choix de priorisation des mesures. Cette approche permet de **faire du PAVE un vrai outil de pilotage**.

L'ambition de la ville, les axes stratégiques et les objectifs principaux sont identifiés dans le chapitre 6 du document « **Orientations générales** », qui pose le cadre pour déployer des futures actions. Il s'agira par la suite de préciser annuellement les priorités et modalités de mise en œuvre en réengageant autant que possible le dialogue avec les différents partenaires institutionnels et associatifs.

## Les enjeux de la programmation 2026 :

L'année 2026 représente la première année de mise en œuvre du PAVE, essentielle pour **installer la gouvernance** et le nouveau fonctionnement interne à la Ville ainsi que pour donner aux usagers la preuve de l'engagement réel de la Ville de Paris. **La crédibilité de la démarche de révision reposera ainsi sur la capacité d'engager rapidement des actions**, et notamment celles attendues depuis longtemps par les usagers, d'autant plus de nombreux programmes lancés ou développés dans la période des JOP arrivent sur la fin. Le **maintien de l'ambition de la Ville dans la période post-paralympique** est un enjeu majeur.

Or 2026 sera également une année atypique, de transition entre deux mandatures. Afin d'éviter que l'année électorale marque une année de rupture dans la mise en œuvre de l'accessibilité et un coup d'arrêt dans la mobilisation engagée pendant la période de révision, l'agence de mobilité de la DVD engagera un programme d'actions compatibles avec les spécificités de l'année électorale et l'installation d'une nouvelle équipe de décideurs politiques.

La priorité sera donnée à la continuité de la mise en place des mesures relevant d'obligations réglementaires pour la collectivité et ne dépendant pas d'une quelconque orientation politique ni d'un projet ou programme d'aménagement spécifique. Les **priorités du monde associatif**, exprimés pendant la concertation PAVE, sont également prises en compte, notamment pour les demandes de longue date. Enfin l'agence de la mobilité a vérifié la capacité à faire des équipes techniques en priorisant les actions déjà engagées pour lesquelles une **ingénierie technique et d'ores et déjà mobilisable**.

*Les mesures présentées ci-après ne sont pas exhaustives de la programmation PAVE 2026. Un grand nombre de mesures d'ores et déjà initiées (notamment les aides financières à la mobilité) ne sont pas ici détaillées mais seront poursuivies en 2026.*

*Sont ici recensées les nouvelles mesures introduites par l'édition 2025 du PAVE ainsi que celles qui impliquent de nouveaux financements.*

## ➔ INSTALLER LA NOUVELLE GOUVERNANCE

L'ensemble des actions présentées ci-dessous seront initiées dès l'année 2026 :

5.1	<b>Mettre en place un comité de pilotage de mise en œuvre et suivi du PAVE</b>
5.2	<b>Structurer le portage de l'accessibilité au sein de la DVD de manière à engager l'ensemble des acteurs dans un process d'amélioration continue</b>
5.2.1	Mettre en place un pilotage technique clair et efficace au sein de la direction de la voirie et des déplacements pour coordonner les actions
5.2.2	Conforter l'agence de la mobilité en tant que chef de file sur les mesures d'accessibilité de l'espace public
5.2.3	Clarifier le rôle de chaque service DVD sur la prise en charge des enjeux d'accessibilité
5.2.4	Création d'une instance régulière de validation technique des mesures d'accessibilité (COTECH PAVE ACCESSIBILITÉ) et mise en cohérence des doctrines
5.2.5	Création et animation d'un réseau de correspondants accessibilité dans les différents services
5.2.6	Maintien du groupe de travail conception inclusive de l'espace public initié pendant la démarche de révision du PAVE
5.3	<b>Renforcer la coordination avec les autres directions de la Ville de Paris et développer des synergies entre les actions réciproques en matière d'accessibilité</b>
5.3.1	Systématiser un rdv à annuel pour identifier les synergies possibles en termes de programmation
5.3.2	Mettre en cohérence les doctrines, référentiels et démarches réciproques pour une meilleur prise en compte globale de l'accessibilité
5.3.3	Mettre en place, le cas échéant, des groupes de travail technique transverses
5.4	<b>Renforcer la coordination avec les interlocuteurs institutionnels concernés par l'accessibilité de l'espace public ( PP, IDFM, RATP, ABF, Gares &amp; Co ...)</b>
5.4.1	Systématiser un rdv à annuel pour identifier les synergies possibles en termes de programmation
5.4.2	Mettre en place, le cas échéant, des groupes de travail technique transverses
5.4.3	Renforcer la participation de la Ville de Paris aux instances concernant l'accessibilité pilotées par d'autres acteurs institutionnels

5.5	<b>Renforcer la participation des représentants des usagers dans toutes les étapes de mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'accessibilité de l'espace public</b>
5.5.1	Présenter annuellement le bilan des actions réalisées et à engager à la Commission communale pour l'accessibilité
5.5.2	Présenter annuellement le bilan des actions réalisées et à engager au Conseil Départemental pour la citoyenneté et l'autonomie
5.5.3	Pérenniser le groupe de travail technique mis en place pendant la démarche de révision pour préciser les doctrines, donner des avis techniques sur les opérations en cours, tester et évaluer les aménagements...
5.5.4	Associer les associations représentatives des usagers à la priorisation des actions engagées
5.5.5	Faire vivre les Conseils Locaux de Handicap (CLH) et leur donner un rôle actif dans la mise en œuvre du PAVE
5.5.5.a	Désigner un (ou plusieurs) correspondant « accessibilité espace public » au sein de chaque CLH
5.5.6	Mettre en place une instance de dialogue regroupant plusieurs acteurs associatifs engagés sur l'évolution de l'espace public (associations piétonnes, cyclistes, personnes en situation de handicap...)
5.6	<b>Diffuser et faire vivre une culture de l'accessibilité / Fédérer un réseau d'acteurs engagés dans l'amélioration de l'accessibilité</b>
5.6.1	Faire évoluer l'offre de formation "accessibilité" et l'adapter aux différents métiers de la voirie/ rendre ces formations obligatoires dans le parcours professionnel des agents confrontés directement aux enjeux d'accessibilité
5.6.2	Territorialiser la démarche en mobilisant le pôle "espace public" des mairies d'arrondissement
5.6.2.a	Désigner le DGAEP en tant que correspondant "accessibilité" au sein des mairies d'arrondissement et l'associer périodiquement au bilan ainsi qu'à la priorisation des actions
5.7	<b>Maintenir une démarche de programmation active tout le long de la période de validité du PAVE</b>
5.7.1	Définir le programme de travail annuel et les moyens budgétaires, humains et organisationnels
5.7.2	Mettre en place des indicateurs et une méthodologie de suivi et d'évaluation des mesures engagées

➔ FINALISER LE TRAVAIL ENGAGÉ SUR L'ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS TECHNIQUES, METTRE EN FORME LE GUIDE DE CONCEPTION INCLUSIVE DE L'ESPACE PUBLIC ET ACCOMPAGNER SA PRISE EN MAIN PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS CONCERNÉS

Action PAVE correspondante :

5.8	<b>Actualiser et enrichir le Guide de conception inclusive de l'espace public en lien avec les évolutions réglementaires, les innovations et l'évolution des pratiques et solutions d'aménagement</b>
5.8.1	Vérifier tous les ans la cohérence entre le le guide de conception PAVE et les autres doctrines en vigueur sur l'espace public

La formalisation du *Guide de conception inclusive de l'espace public* sur l'année 2026 permet d'engager les actions suivantes prévues au programme pluriannuel :

1.3.1	Aire piétonne : Prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et confort d'usage de tous les publics
1.4.1	Zone de rencontre : prévoir des solutions d'aménagement garantissant l'accessibilité et confort d'usage de tous les publics
1.5.3	Prévoir les besoins des usagers de vélo adapté lors de l'aménagement des infrastructures cyclables (y compris stationnement vélo)
1.6.4	Étudier et tester de nouvelles solutions d'aménagement permettant une meilleure cohabitation notamment dans l'interface entre espaces piétons et espaces cyclables
1.7.2	Poursuivre la recherche de solutions techniques pour aménager de places de stationnement PMR aux exigences réglementaires / identifier les cas dérogatoires
1.8.2	Définir et développer des solutions d'aménagement des BRVE (borne de recharge de véhicules électriques) adaptés aux besoins des PMR
1.10.2	Veiller à ce que la configuration des emplacements TAXI réponde aux besoins des PMR
2.3.2	Étudier et mettre en œuvre les solutions d'aménagement des arrêts de bus les plus adaptées à chaque configuration urbaine (notamment quai bus déporté)
2.4.1.b	Élaborer un cahier des charges spécifique sur l'accessibilité de l'espace public et le confort d'usage piéton autour des futures émergences pour accompagner les études de faisabilité de la mise en accessibilité du métro historique
3.1.1.b	Relever le niveau d'exigence VdP en matière de dimensionnement minimal du cheminement piéton (2m50) et mettre en place une méthodologie d'aide au bon dimensionnement des cheminements par rapport à la fréquentation attendue et au contexte urbain
3.1.2.b	Réviser la doctrine d'implantation des activités concédées (kiosque, terrasses, étalage...) pour une meilleure prise en compte des enjeux d'accessibilité et sensibiliser les différents acteurs
3.1.3	Identifier et déployer les revêtements conformes et confortables pour tous les usagers et adaptés au contexte d'usage (durabilité)
3.1.4	Modifier la doctrine en matière d'aménagement des passages porte cochère (PPC) pour éviter au maximum les ondulations de trottoir et les irrégularités de surface / la mettre en place progressivement dans les nouveaux aménagements

3.2.4	Caractériser les traversées complexes et identifier les solutions d'aménagement à mettre en œuvre (raccourcir, redresser...) / procéder à la simplification systématique des traversées complexes dans le cadre des opérations d'aménagement (sous réserve de faisabilité technique)
3.2.4.a	Définir une stratégie de déploiement de tapis traversants sur les traversées complexes (travail méthodologique à engager) et poursuivre leur déploiement
3.2.4.b	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les traversées piétonnes et engager leur déploiement
3.2.9	Identifier et adopter les solutions d'aménagements les plus favorables aux piétons vulnérables dans le cadre de la traversée des voies cyclables avec une attention particulière à la traversée de pistes à fort trafic cyclable ou bidirectionnelles
3.2.10	Accompagner la mise en place de trottoirs traversants dans les situations pertinentes sur la base d'une doctrine d'aménagement favorable aux personnes à besoins spécifiques ( PMR, PSH)
3.3.1	Élaborer une stratégie de renforcement de l'offre d'assises sur l'espace public pour répondre aux besoins de repos et convivialité / adapter l'offre aux besoins des tous les usagers
3.7.1	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les entrées des principaux équipements et engager leur déploiement

## ➔ POURSUITE DE LA SONORISATION DES TRAVERÉES PIÉTONNES

Action PAVE correspondante :

<b>3.2 Améliorer le confort et la sécurité des traversées piétonnes</b>	
3.2.7	Finaliser le déploiement de modules sonores au niveau des traversées équipées de feux (horizon 2030) et adapter le contenu des messages aux différentes configurations urbaines
2.4.2.a	Prioriser la sonorisation des traversées piétonnes dans la continuité des cheminements d'accès au métro en lien avec la sonorisation des entrées de métro (action RATP)
2.5.2	Compléter la sonorisation des traversées de plateforme de tramway équipées de feux R25
5.5.4	Associer les associations représentatives des usagers à la priorisation des actions engagées

Contexte de l'action :

La sonorisation des traversées piétonnes équipées de feux est une obligation réglementaire. Sur le territoire parisien, le taux de sonorisation est d'environ 60% des traversées concernées.

Engagement PAVE 2025 :

L'objectif de finalisation de la sonorisation à horizon fin 2030 figure dans le document « Orientations Générales » de l'édition 2025 du PAVE de la Ville de Paris (chapitre 6 – volet « La ville de proximité et les cheminements du quotidien »).

Objectif 2026 <sup>23</sup>:

Pose de 1450 nouveaux modules (équivalent 180 carrefours) en priorisant la finalisation de la sonorisation des traversées de plateforme de tramway, les logiques de continuité de sonorisation et les demandes prioritaires des usagers.

Budget 2026 : 1,8 M €

Service DVD pilote de l'action : AM / DAT

Autres acteurs concernés :

- Associations représentatives des usagers en situation de handicap visuel
- Producteur et fournisseur des dispositifs / prestataire SLT VdP

---

<sup>23</sup> Objectif pouvant évoluer en lien avec les études de faisabilité technique et la disponibilité du matériel

## ➔ POURSUITE DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS

Action PAVE correspondante :

2.3	<b>BUS : poursuivre la mise en accessibilité des arrêts et améliorer l'expérience d'usage pour tous les publics</b>
2.3.1	Poursuivre la mise en accessibilité UFR des arrêts
2.3.3	Accompagner le déploiement des nouvelles bornes d'informations voyageurs sonorisées (par IDFM) et veiller à l'adaptation du mobilier parisien (abribus) pour la bonne diffusion du son

### Contexte de l'action :

La ville de Paris a atteint la conformité réglementaire (70% des arrêts) pour les lignes parisiennes. Les arrêts des lignes non parisiennes n'ont pas été traités. L'objectif réglementaire a été atteint grâce à une mobilisation exceptionnelle (équipe dédiée, ligne budgétaire dédiée) en amont des JOP 2024.

### Engagement PAVE 2025 :

La poursuite de la mise en accessibilité figure dans le document « Orientations Générales » du PAVE 2025 (chapitre 6 – volet « L'interface avec le transport en commun, clé de la chaîne de déplacement ») avec l'engagement à poursuivre la mise en accessibilité avec un premier objectif d'atteindre le taux de **85% des arrêts** conformes sur le territoire parisien pour 2032.

### Objectif 2026 :

Mise en conformité supplémentaire de 35 /40 arrêts. Cet objectif, définis sur la base des précédents travaux, sera à préciser et confirmer en lien avec l'avancement des études de faisabilité technique, le coût étant variable selon le niveau de complexité de l'arrêt.

Budget 2026 : **en cours de définition** (études de faisabilité en cours)

Service DVD pilote de l'action : SD

Autre service DVD concerné : AM

### Acteurs concernés hors VdP :

- IDFM en tant que AOM et co-financeur à hauteur de 70% des coûts des travaux HT
- RATP et/ou tout autre opérateur du réseau bus

➔ **POURSUITE DE LA MISE EN CONFORMITÉ DES TRAVERSÉES PIÉTONNES**

Actions PAVE correspondantes :

3.2	<b>Améliorer le confort et la sécurité des traversées piétonnes</b>
3.2.1	Poursuivre la mise en conformité de traversées piétonnes (création ou réfection d'abaissements...)

Objectif 2026 :

Mise en conformité des traversées piétonnes, notamment par la création ou la réfection d'abaissements de chaussée conformes.

Les objectifs seront définis dans le cadre des diagnostics et campagnes de relevé dans la limite de l'enveloppe budgétaire disponible.

Budget 2026 : **1 M €**

Service DVD pilote de l'action : DAT

Autre service DVD concerné : AM

➔ **DEPLOIEMENT DE DISPOSITIFS PODOTACTILES d'AIDE à l'ORIENTATION et aux DEPLACEMENTS des USAGERS en SITUATION de HANDICAP VISUEL**

Actions PAVE correspondantes :

3.1.5	Identifier les dispositifs podotactiles nécessaires aux déplacements des personnes mal ou non voyantes/ procéder à leur déploiement et à leur bon entretien ( BEV, bande de guidage, bandes d'interception)
3.2.4a	Définir une stratégie de déploiement de tapis traversants sur les traversées complexes (travail méthodologique à engager) <u>et poursuivre leur déploiement</u>
3.2.4.b	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les traversées piétonnes et <u>engager leur déploiement</u>
3.7.1	Définir une stratégie de déploiement de bandes d'interception pour repérer les entrées des principaux équipements et <u>engager leur déploiement</u>

1.3.2	Répertorier les besoins en termes de guidage et orientation sur les espaces piétons vastes (places et parvis) et déployer les solutions adaptées (notamment dispositifs podotactiles et/ou sonores d'aide aux personnes déficientes visuels)
2.3.4	Identifier les arrêts prioritaires pour le déploiement des dispositifs podotactiles (Bande d'interception) d'aide au repérage des arrêts et de l'accès au bus (porte avant) par les usagers déficients visuels / procéder à leur mise en œuvre
2.4.2.b	Déployer des nouveaux dispositifs podotactiles (bandes d'interception et bandes de guidage) pour aider le repérage des stations de métro/RER
2.4.2.c	Veiller à la présence et à l'entretien des bandes d'éveil à la vigilance en haut des trémies de métro / fluidifier la transmission de l'information entre DVD et RATP et mettre en place un process pour l'entretien de ces dispositifs
2.5.3	Étudier, puis déployer, des solutions podotactiles de guidage des usagers autour des stations de tramway pour favoriser l'identification et l'accès aux quais
2.5.5	Tester, en lien avec la RATP, des solutions pour aider le repérage sur le quai des PAM ( dispositifs podotactiles de guidage et interception). Si résultats positifs, étudier la stratégie de déploiement et mettre en place
2.6.2	Améliorer la lisibilité du parcours usagers depuis l'espace public élargi et à l'approche du pôle d'échange avec la mise en place d'une signalétique accessible. Déployer des dispositifs podotactiles et/ou sonore pour assurer l'orientation des personnes aveugles ou malvoyantes. Veiller à la cohérence avec l'éventuelle signalétique et dispositifs déployés au sein des espaces intérieurs du PE.

Contexte de l'action :

La Ville de Paris est depuis longtemps engagée dans la recherche et l'expérimentation de nouvelles solutions et dispositifs permettant de faciliter les déplacements des usagers en situation de handicap visuel. Elle a ainsi contribué à la mise au point de nouveaux dispositifs et participé activement aux processus qui ont mené à leur normalisation.

Engagement PAVE 2025 :

L'objectif de déploiement de dispositifs podotactiles figure dans le document « Orientations Générales » du PAVE 2025 (chapitre 6 – volet « L'interface avec le transport en commun, clé de la chaîne de déplacement » et volet « La ville de proximité et les cheminements du quotidien ») avec l'engagement à définition d'une stratégie de déploiement pour les dispositifs les plus récents, le recensement des besoins des usagers puis la pose des dispositifs.

### Objectif 2026 :

*Les objectifs suivants sont donnés à titre indicatif et pourront évoluer, dans la limite de l'enveloppe financière disponible, en lien avec la définition de la stratégie de déploiement de bande d'interception et tapis traversant et l'avancement des études de faisabilité technique.*

- Tapis traversant : déploiement sur 20 à 30 traversées complexes
- Bande de guidage (fil d'Ariane) : déploiement sur 10 à 15 sites prioritaires (nouveaux déploiements ou compléments de guidage)
- Bande d'interception :
  - Déploiement sur 3 sites pilotes (15-20, INJA, siège Unadev)
  - Déploiement au niveau de 15 à 20 entrées d'équipements prioritaires
  - Déploiement au niveau de 15 à 20 arrêts de transports en commun

**Budget 2026 : 600 k€**

Service DVD pilote de l'action : AM

Autre service DVD concerné : DAT

### Autres directions VdP concernées :

- DCPA pour identification des équipements prioritaires
- DEVE pour identification des besoins en continuité avec les dispositifs déployés dans les parcs et jardins.

### Acteurs concernés hors VdP :

- IDFM en tant que AOM pour déploiement dispositifs au niveau des arrêts de TC
- RATP et/ou tout autre opérateur du réseau bus pour BEV au niveau des trémie d'entrée/sortie du métro et déploiement dispositifs au niveau des arrêts de TC
- Associations représentatives des usagers en situation de handicap

## ➔ POURSUITE DE CRÉATION DE PLACES DE STATIONNEMENT PMR

Actions PAVE correspondantes :

1.7	<b>Stationnement PMR : poursuivre la création d'emplacements réservés, augmenter la part des places élargies, simplifier le parcours usagers et renforcer le contrôle</b>
1.7.1	Poursuivre la création de places réservées PMR

Les actions suivantes seront également poursuivies courant 2026 :

1.7.3	Veiller à la mise à disposition de données à jour concernant l'offre de places de stationnement PMR (opendata)
1.7.4	Communiquer clairement autour de ce droit et des modalités d'y accéder, rendre l'information accessible ( y compris internet)
1.7.5	Agir pour un meilleur respect des places PMR (communication + sanction)

Contexte de l'action :

La Ville de Paris a atteint et dépassé le seuil réglementaire de 2% de places réservées aux PMR sur l'offre globale de stationnement de surface.

Dans le cadre de sa récente réforme du stationnement, la Ville de Paris s'est engagée à renforcer l'offre en réalisant 1000 places PMR supplémentaires.

La configuration contrainte de l'espace public représente un obstacle majeur à la réalisation de places aux dimensions conformes, dont le nombre est encore faible.

Engagement PAVE 2025 :

L'objectif de renforcement de l'offre de places de stationnement PMR figure dans le document « Orientations Générales » du PAVE 2025 (chapitre 6 – volet « Apaisement de la ville et transition des mobilités »). Y figure également l'objectif d'augmenter l'offre de places élargies répondant aux exigences réglementaires.

Objectif 2026 :

Poursuivre l'augmentation de l'offre pour atteindre l'objectif de + 1000 places PMR.

➔ **POURSUITE DE CRÉATION D'EMPLACEMENTS DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES ACCESSIBLES AUX PMR**

Actions PAVE correspondantes :

1.8	<b>Poursuivre le déploiement d'installations de recharge pour véhicules électriques accessibles</b>
1.8.1	Poursuivre le déploiement de places accessibles pour atteindre les nouveaux objectifs réglementaires

Contexte de l'action :

La ville dispose d'emplacements conforme dans 10% de ces stations de recharge pour véhicules électriques, ce qui répond aux obligations réglementaires en vigueur jusqu'à fin 2025. Cependant les évolutions réglementaires au 1<sup>er</sup> janvier 2026 augmentent le nombre de places exigées le portant à 20% des emplacements, ce qui exige un renforcement de l'offre.

Engagement PAVE 2025 :

L'objectif de renforcement de l'offre d'emplacements de BRVE accessibles figure dans le document « Orientations Générales » du PAVE 2025 (chapitre 6 – volet « Apaisement de la ville et transition des mobilités »). Y figure également l'objectif d'améliorer la configuration et le respect de ces emplacements.

Objectif 2026 :

Augmentation de 10 à 15 % de l'offre d'emplacements accessibles par rapport à l'état existant (fin 2025).

Budget 2026 : 300 k€

Service DVD pilote de l'action : SPV

Autre service DVD concerné : AM

Acteurs concernés hors VdP : Concessionnaire BRVE

➔ **APPROFONDIR LA CONNAISSANCE DE L'ÉTAT DE LA VOIRIE / PRÉPARER ET LANCER LES CAMPAGNES DE DIAGNOSTIC et de COLLECTE des DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ**

Actions PAVE correspondantes :

3.8	<b>Collecter et mettre à disposition les données relatives à l'accessibilité de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires</b>
3.8.1	Se doter d'un graphe piéton de qualité de manière à pouvoir consolider la collecte de données concernant l'accessibilité des espaces piétons et son exploitation pour le calcul d'itinéraire
3.8.2	Tester les solutions de collecte de données accessibilité disponibles (dont AccesLibre Mobilité) sur un ou plusieurs sites pilotes
3.8.3	Programmer des actions de collecte et mise à disposition des données accessibilité dans le cadre des opérations d'aménagement et de mise en accessibilité des transports en commun

Contexte de l'action :

La collecte et mise à disposition des données relative à l'accessibilité de la voirie est une obligation réglementaire introduite par la Loi d'orientation des mobilités en 2019.

Engagement PAVE 2025 :

L'objectif de mise en place d'un process de collecte des données figure dans le document « Orientations Générales » du PAVE 2025 (chapitre 6 – volet « La ville de proximité et les cheminements du quotidien »).

Objectif 2026 :

Élaboration d'une méthodologie de collecte, test d'outils et collecte sur 2 à 3 secteurs pilotes

Budget 2026 : **100 k€**

Service DVD pilote de l'action : AM

Autres directions VdP concernées : DSIN

Acteurs concernés hors VdP : Prestataires éventuels

➔ ORGANISATION D'UN ÉVÈNEMENT DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ CYCLABLE INCLUSIVE

Actions PAVE correspondantes :

1.5	<b>Promouvoir une mobilité cyclable inclusive et adaptée aux usagers à besoins spécifiques</b>
1.5.2.a	Organisation d'un évènement "Vélo pour tous"

Contexte de l'action :

Afin de promouvoir le vélo comme un mode de déplacement accessible, bénéfique pour la santé, et adapté à tous, la Ville de Paris organisera un évènement, centré sur la pratique du vélo par les personnes âgées, les personnes porteuses d'un handicap, n'ayant jamais appris à faire du vélo ou n'ayant pas pratiqué depuis longtemps...

Les objectifs d'un tel évènement sont les suivants :

- Favoriser l'inclusion dans la mobilité active : démontrer que le vélo peut être adapté à toutes les conditions physiques, âges, et capacités.
- Contribuer à l'amélioration de la santé publique en encourageant la pratique / la reprise d'une activité physique modérée, accessible, et régulière.
- Informer et orienter les publics vers les ressources existantes (formations, aides, équipements).
- Mobiliser les acteurs institutionnels, associatifs et économiques engagés pour une ville inclusive, mobile et durable.

Budget 2026 : 60 k€

Service DVD pilote de l'action : AM

Autre service DVD concerné : Mission vélo

Autres directions VdP concernées :

- Direction des solidarités (DSOL)
- Direction de la Santé Publique (DSP)
- Direction de la Jeunesse et des Sports

Autres acteurs concernés :

- ADEME Ile-de-France (financeur de l'évènement)
- ARS Ile-de-France
- Associations représentatives des usagers en situation de handicap
- Associations senior / comité des seniors
- Associations cyclistes
- Acteurs économiques : fabricants de vélos adaptés, revendeurs et loueurs spécialisés ; mutuelles et assureurs...

➔ ACCOMPAGNEMENT DES ETUDES DE FAISABILITÉ POUR LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO HISTORIQUE PARISIEN

Actions PAVE correspondantes :

2.4.1	Accompagner les études de mise en accessibilité du métro historique et assurer la meilleure prise en charge possible de tous les public (tous handicap) dans toutes les étapes du parcours usager y compris sur l'espace public
2.4.1.a	Contribuer financièrement aux études de mise en accessibilité
2.4.1.b	Élaborer un cahier des charges spécifique sur l'accessibilité de l'espace public et le confort d'usage piéton autours des futures émergences pour accompagner les études de faisabilité

Contexte de l'action :

La Ville de Paris accompagne les études de faisabilité techniques pour la mise en accessibilité du métro historique parisien portée par IDFM.

Budget 2026 : **325 k€**

Service DVD pilote de l'action : AM

Autre service DVD concerné : SAGP, DAT

Autres acteurs concernés :

- IDFM
- RATP
- Associations représentatives des usagers en situation de handicap

## **LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES du PAVE 2025 de la VILLE de PARIS**

Ce document contient les orientations générales de l'édition 2025 du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Ville de Paris.

Il présente l'engagement de la collectivité face aux défis de l'accessibilité en explicitant notamment les moyens organisationnels à déployer pour apporter des réponses à la hauteur de l'ambition de la Ville et des attentes des usagers.

Il intègre également des informations clés pour comprendre les enjeux de l'accessibilité et un bilan des démarches et actions précédemment engagées par la collectivité.