

VOIRIE ET ESPACE PUBLIC ACCESSIBLES À TOUS ?

20 ans après la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

**Avec le parrainage du Comité Val d'Yerres - Sénart de la Société des Membres de
La Légion d'Honneur**

Maison de l'Amitié, Montgeron, 8 mars 2025

<https://www.montgeron-environnement.fr/la-circulation-les-pietons-pmr-laccessibilite-les-liaisons-douces/>



Des partenaires associatifs agissant pour aider à la mise en œuvre de la loi

Galaxie Mobilité Réduite : une charte qui rassemble des associations qui défendent l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (VEP), des établissements recevant du public (ERP), des transports collectifs et des logements neufs aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

60 Millions De Piétons : au plan national,

Montgeron Environnement : ancrée sur le territoire communal et communautaire pour le cadre de vie et l'environnement,

Le Comité Val d'Yerres - Sénart de la Société des Membres de la Légion d'Honneur : attaché aux valeurs d'égalité des droits et des chances, à la participation, et à la citoyenneté



60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

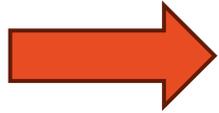


Montgeron Environnement

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS
Val d'Yerres - Val de Seine



Accessibilité, loi, décrets, arrêté, un arsenal juridique solide



Article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les transports publics et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

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

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

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Qui sont les Personnes à Mobilité Réduite ?

Toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer : personnes handicapées, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris enfants en poussette).

Définition utilisée au niveau international, notamment de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.



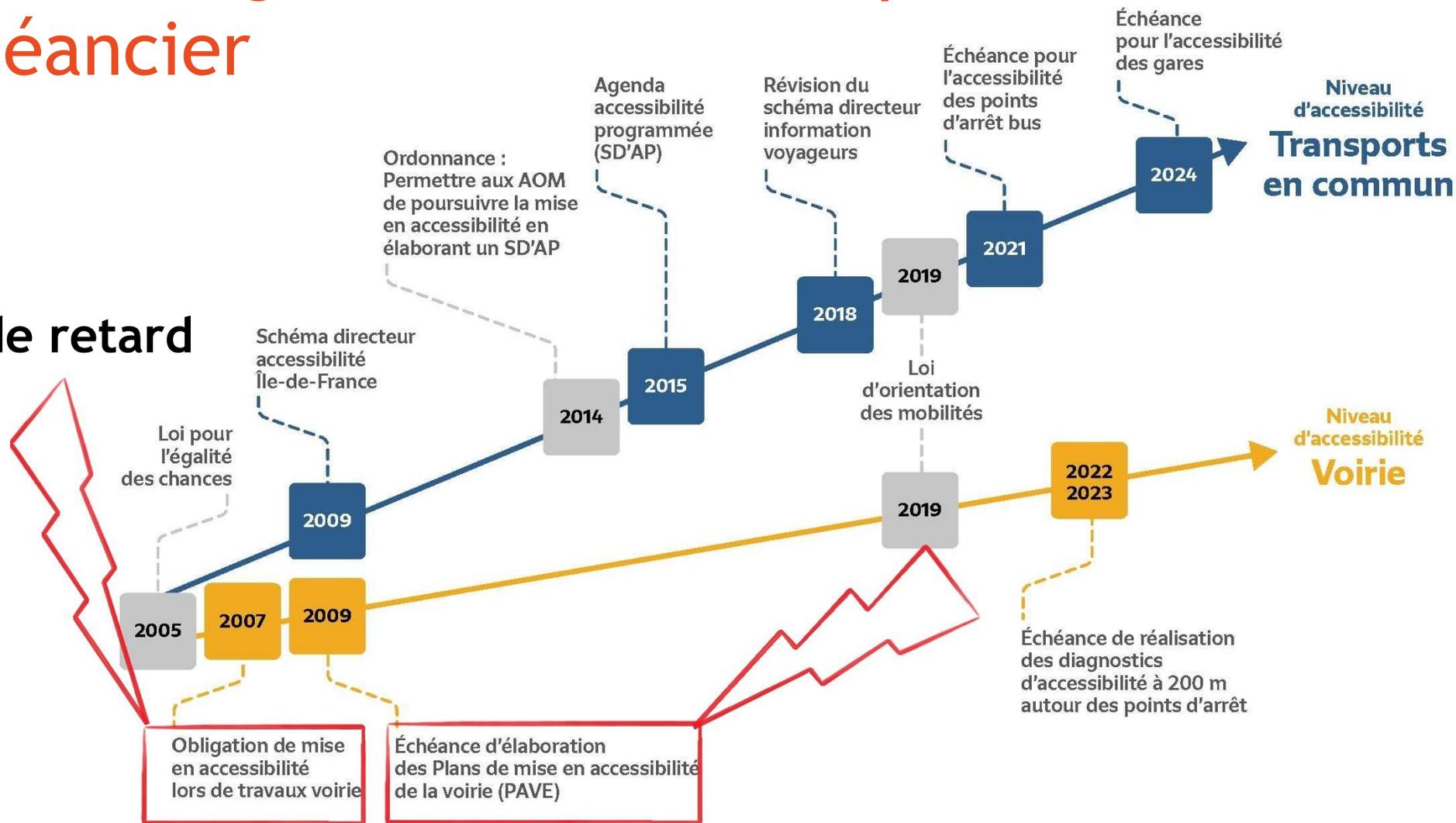
41% des franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour



D'après © CRID

Des déclinaisons régionales et locales prévues, avec un échéancier

... mais beaucoup de retard



Montgeron 8 mars 2025



Plan des Mobilités en Île-de-France enquête publique du 28 février au 31 mars

Le Plan des mobilités en Île-de-France, arrêté le 27 mars 2024, succède au Plan de déplacements urbain de 2013 et fixe la stratégie régionale jusqu'en 2030.

Ses objectifs incluent :

- Réduction de 15% des déplacements en voiture et à moto
- Augmentation de 15% de la fréquentation des transports collectifs
- Triplement du nombre de déplacements à vélo d'ici 2030

Mais quels objectifs chiffrés pour les piétons PMR ?

Montgeron 8 mars 2025

REGISTRE NUMERIQUE
ENQUÊTE PUBLIQUE DÉMATÉRIALISÉE



Le dossier

Consulter les contributions

Déposer votre contribution



PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 - RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

OUVERT LE 28/02/2025 À 00 HEURES, CE REGISTRE SERA CLOS LE 31/03/2025 À MINUIT



<https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030>

Au plan local aucune commune de la CAVYVS ne s'est dotée d'un PAVE

► Obligatoire depuis le 22 décembre 2009 dans les communes d'au moins 1 000 habitants, ou intercommunalités, le **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics** prévoit :

- ❑ Un diagnostic de l'existant
- ❑ Une programmation pluriannuelle
- ❑ De hiérarchiser les travaux



► Une instance stratégique locale : les Commissions communales (ou intercommunales) pour l'accessibilité (CCA/CIA)

Nous agissons localement: conférences, parcours pédestres, reportages photographiques

7 octobre 2023 : conférence le sur le 2ème Baromètre des villes marchables, 3 communes en Essonne dont Montgeron dans la CAVYVS

Octobre 2023 et en septembre 2024 : parcours pédestres avec reportage photographique, diagnostic, actions correctives



Reste à mettre en place le travail avec les municipalités et au sein des commissions d'accessibilité...

VILLES MARCHABLES
PARCOURS PEDESTRE 14 octobre 2023
De Super U aux rives de l'Yerres (Centre Equestre)

VILLES MARCHABLES
Parcours pédestre 28 septembre 2024
De la Résidence de La Forêt à la Gare Montgeron Crosne



Conférence / débat

Nos villes sont-elles marchables?

Présentation du Baromètre des villes « marchables » 2023 sur les communes de l'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine.
Par Montgeron Environnement avec la participation de 60 Millions de Piétons et de Montgeron Randonnées

Samedi 7 octobre à 14h

[Lieu](https://www.montgeron-environnement.fr) : Maison de l'Amitié, 119 ter av. de la République, Montgeron

Le piéton est trop souvent silencieux. Se sent-il toujours en sécurité ? Peut-il trouver facilement son chemin ? Peut-il se déplacer facilement ? Peut-il s'asseoir ? Est-il obligé de faire de grands détours ? Les piétons s'expriment dans le Baromètre 2023, mis au point sous l'égide de l'ADEME par notre réseau associatif (60 Millions de Piétons, Fédération française de randonnée pédestre...)

Toutes les informations : <https://www.montgeron-environnement.fr>

Tel : 06 87 61 97 13



Quelques exemples

Pistes cyclables sur trottoirs, marquage au sol dangereux, ...



Largeur, encombrement, aménagements, ...



Obstacles divers, largeur, ...



Mobilier urbain inadapté ou mal positionné, ...



VOIRIE et ESPACES PUBLICS

PRESCRIPTIONS LEGALES

GALAXIE

MOBILITE REDUITE

MONTGERON ENVIRONNEMENT

Conférence

« Pour une voirie accessible à tous »

Samedi 8 mars 2025

En 2025 nous allons fêter QUATRE anniversaires

➤ Il y a 50 ans Loi n° 75-534 du 30 juin 1975. Loi d'orientation en faveur des personnes handicapées, dont entre autres, Dont article 19 Les dispositions architecturales et aménagements des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public.

Il y a 34 ans Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991, portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public et notamment l'article 2 La voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret.

➤ Il y a 20 ans Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dont accessibilité voirie et espaces public, établissements recevant du public, école

➤ Il y a 10 ans. LOI n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et visant à favoriser l'accès au service civique pour les jeunes en situation de handicap

LES TEXTES EN VIGUEUR

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Article 45

I. - **La chaîne du déplacement**, qui comprend **le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les transports publics et leur intermodalité**, est organisée **pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite**.

....

LES TEXTES EN VIGUEUR

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

Article 1er

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique ... est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion :

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

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

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

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

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

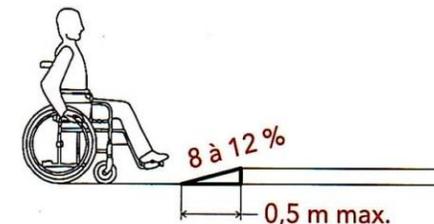
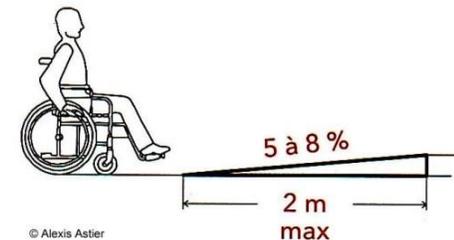
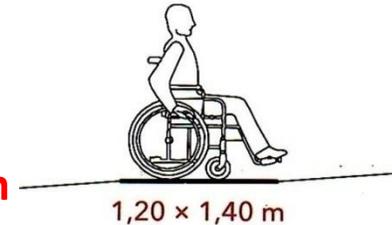
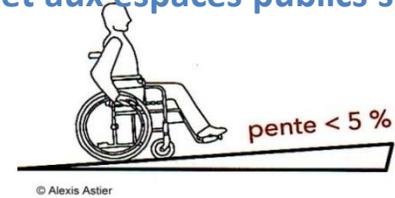
La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Article 1er

Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

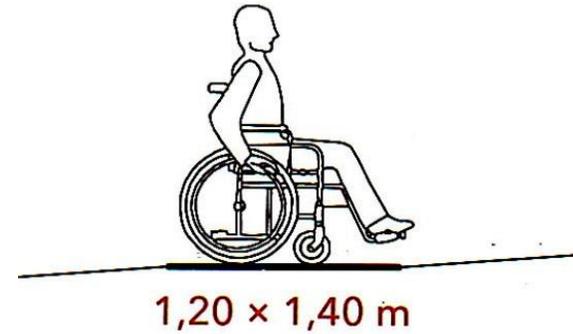
1° Pentes

- Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, **elle est inférieure à 5 %**.
- **Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m en cheminement continu.** Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.
- En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement **supérieure à 5 % est tolérée.** Cette pente peut aller jusqu'à **8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres**
- et jusqu'à **12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 m.**



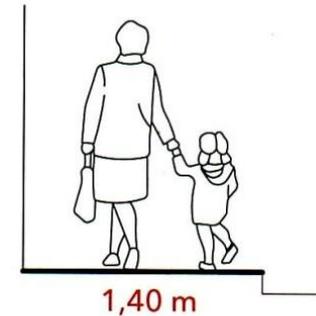
2° Paliers de repos

- Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés à chaque bifurcation du cheminement.

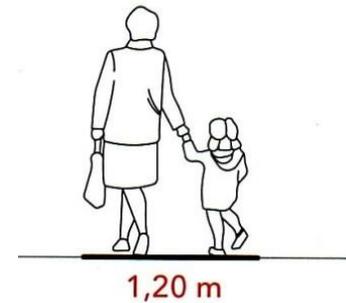


3° Profil en travers

- En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %.
La largeur minimale du cheminement est de 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.
- Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.



1,40 m minimum,
libre de tout
obstacle



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

© Alexis ASTIER



Définition d'un trottoir

Le 8 mars 2022, la chambre criminelle de la Cour de Cassation, dans son pourvoi n° 21-84.723, donne une définition précise des trottoirs :

« Il en résulte que constitue un trottoir, au sens des textes susvisés, la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée **ou non**, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons. »

Donc, exit des trottoirs : les pistes cyclables, voies vertes ou partagées, stationnement anarchiques, l'occupation illicite de l'espace public, etc...



Un trottoir est réservé uniquement à la circulation des piétons

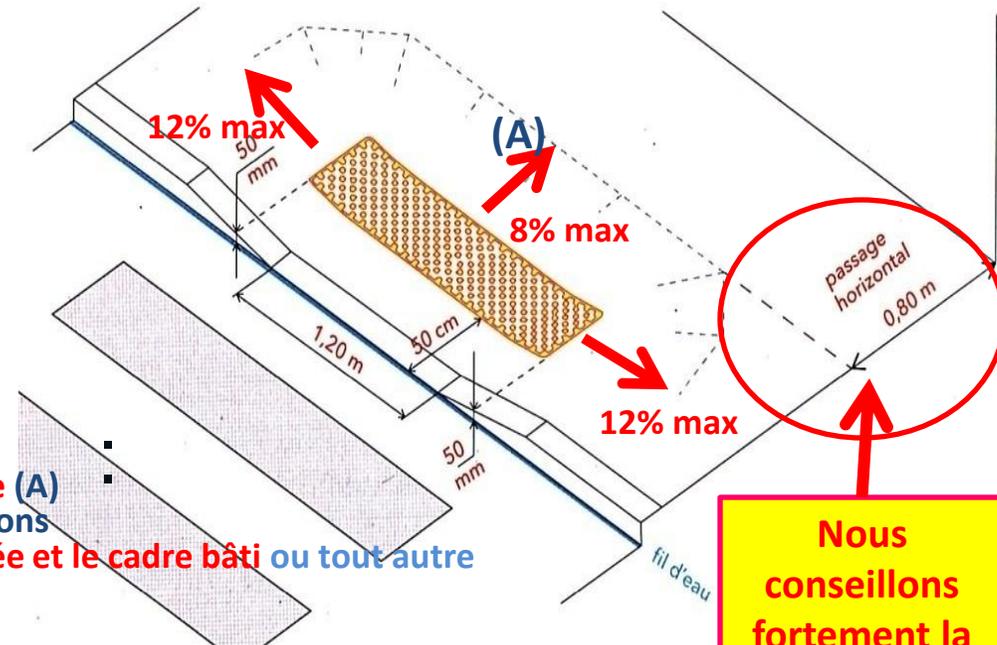


Distinction entre le trottoir et la piste cyclable

Code de la route Article R110-2
Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

4° Traversées pour piétons

- Au droit de chaque traversée pour piétons, des " abaissés " de trottoir, ou " bateaux " , sont réalisés avec des ressauts conformes.
La partie abaissée du bateau a une **largeur minimale de 1,20 mètre** et les pentes des plans inclinés sont conformes



- Si la largeur du trottoir le permet, un **passage horizontal d'au moins 0,80 mètre (A)** est réservé au droit des traversées pour piétons **entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.**
- Une **bande d'éveil de vigilance** conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Nota : 1- Vous pouvez également l'appliquer si c'est possible au droit des sorties charretières pour éviter un dévers supérieur à 2% sur la largeur du trottoir
2 - Les potelets ne sont pas obligatoires mais recommandés

Nous conseillons fortement la même chose au droit des portes charretières, sorties de garage.



Bande d'Eveil à la Vigilance **NORME NF P98-351**

- En bordure de quais d'accès aux **transports collectifs guidés, maritimes ou fluviaux**, au droit des zones d'embarquement ou de débarquement, de montée ou de descente de passagers.
- En **bordure de trottoir au droit de traversées de chaussées équipées d'abaissés de trottoir, AVEC ou SANS matérialisation du passage piétons.**
- Au droit de **traversées de chaussée relevées sans dénivellation détectable, AVEC ou SANS matérialisation du passage pour piétons**
- Au droit de **traversées de voies ferrées sur le cheminement des piétons.**
- **En haut de chaque volée d'escalier de TROIS marches et plus au moins située sur la voirie ou espace public**

TRES IMPORTANT

La Bande d'éveil à la vigilance (BEV) est toujours posée de manière à **suivre le fil d'eau à 0,50 m**. Elle doit être fortement **contrastée (70%)** par rapport à son support.

NF P 98-351

Cotes en millimètres

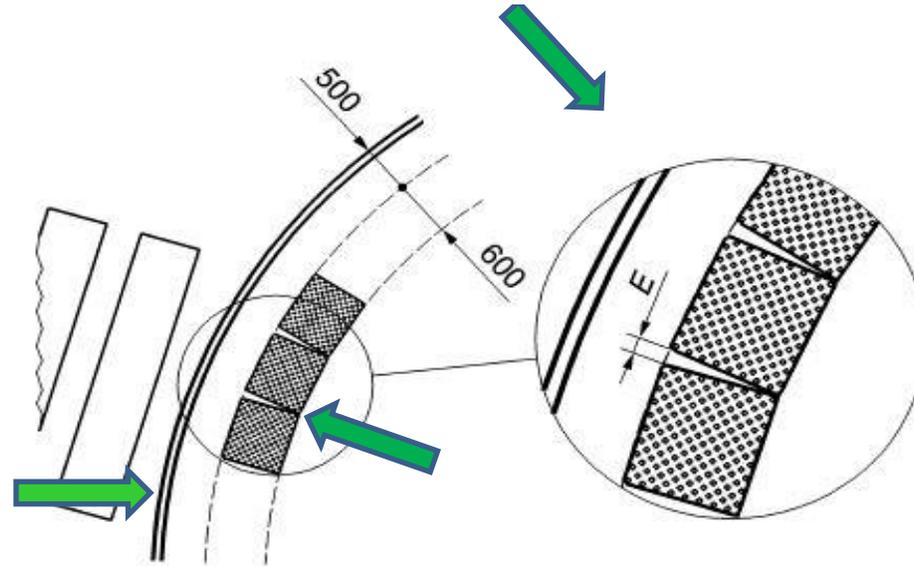
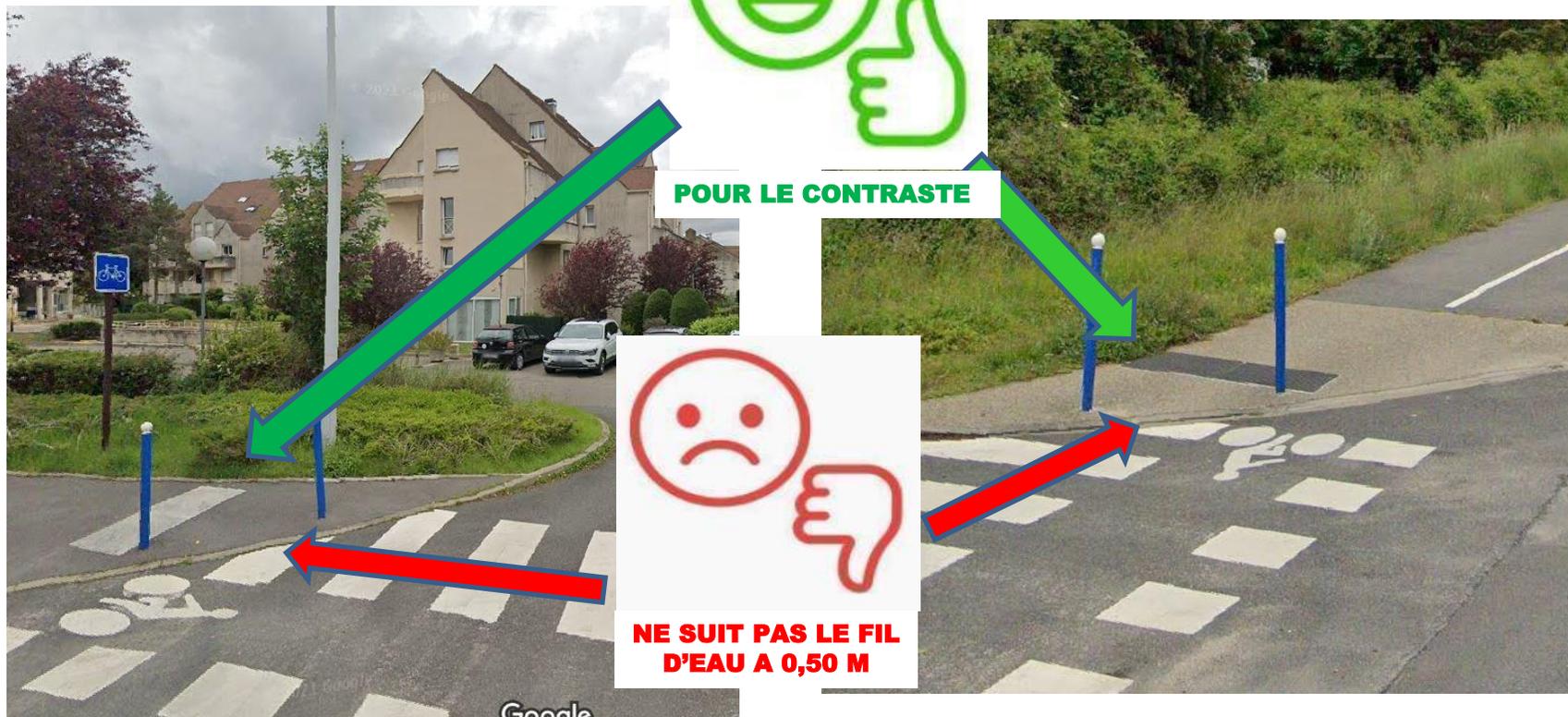


Figure 4 — Implantation sur trottoir abalssé en arrondi

Deux largeurs sont définies selon les implantations. La largeur définie dans les paragraphes 5.1.2.2 et 5.1.2.3 est vérifiée entre deux règles tangentes aux bases des plots de la première et de la dernière ligne de plots.

4° Traversées pour piétons



4° Traversées pour piétons

ILOT REFUGE



- PAS DE BEV CONTRSTEE à 0,50 M du FIL D'EAU & SUR L'ILOT REFUGE
- PAS DE BANDE D'AIDE A L'ORIENTATION



Le département est responsable de l'ensemble de cette voirie.
La notion de « dépendances de la route » **a été établie par la jurisprudence** qui considère que les éléments nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route **ainsi qu'à la sécurité des usagers sont indissociables de la chaussée.**

4° Traversées pour piétons



Montgeron 8 mars 2025

4° Traversées pour piétons

La bande de guidage fait partie des dispositifs podotactiles indispensables pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Comme son nom l'indique, **elle guide les usagers déficients visuels aussi bien au sein des établissements recevant du public que des réseaux de transport.**

Qu'appelle-t-on bande de guidage ?

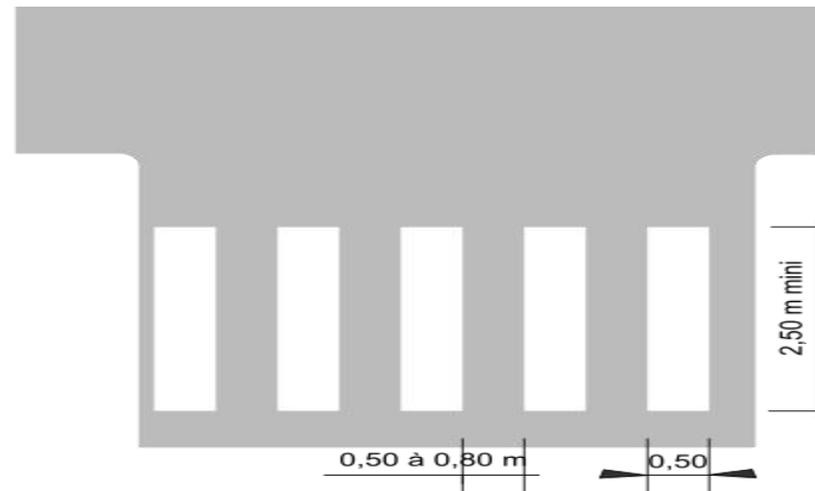
Également appelées **dalles podotactiles**, rails de guidage au sol, barres tactiles au sol ou **Bandes d'Aide à l'Orientation (BAO)**, les bandes de guidage sont un dispositif podotactile à l'usage des personnes à mobilité réduite en général et des personnes aveugles ou malvoyantes en particulier.

Cela signifie qu'elles **se servent de leurs pieds ou de leur canne blanche pour les suivre et ainsi être guidées.**

Bandes en relief, collées ou encastrées dans le sol, à 3 ou 4 nervures, (**Norme NF P98-352**)

4° Traversées pour piétons

- Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988, et notamment **aux dispositions de l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées)**.
- Ils comportent un **contraste visuel de 70%**
- Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, **permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites** (Bande de guidage Norme NF P95-352)

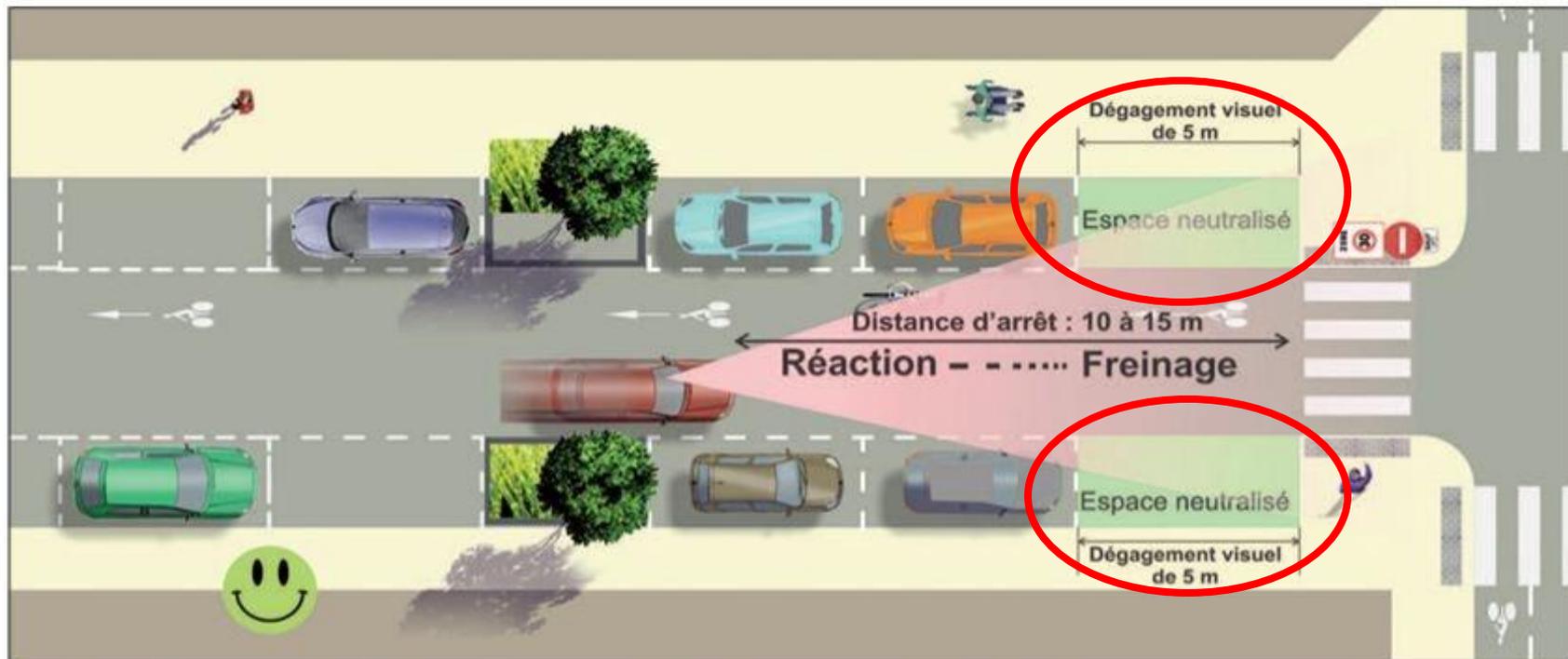


- 4° Traversées pour piétons



La **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** demande l'obligation de la **suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons.**

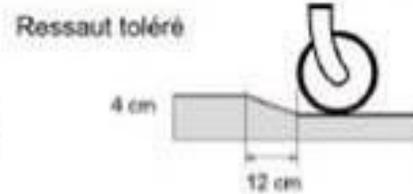
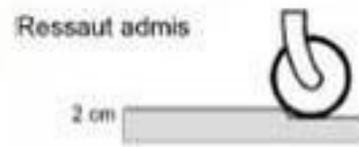
Le décret du 18 mai 2020 précise l'interdiction de stationner 5 mètres avant un passage piéton. **Ceci doit-être réaliser avant le 31 décembre 2026**



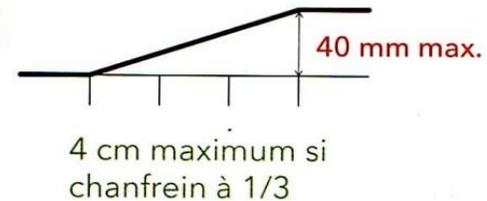
Nota : Il convient dans tous les cas de dégager la visibilité de part et d'autre de la traversée piétonne et du côté correspondant à l'approche des véhicules.

5° Ressauts

- Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons **sont à bords arrondis ou munis de chanfreins**. La hauteur des ressauts est au **maximum de 2 cm**. Elle peut atteindre **4 centimètres** lorsque les ressauts **sont aménagés en chanfrein "à un pour trois"**.

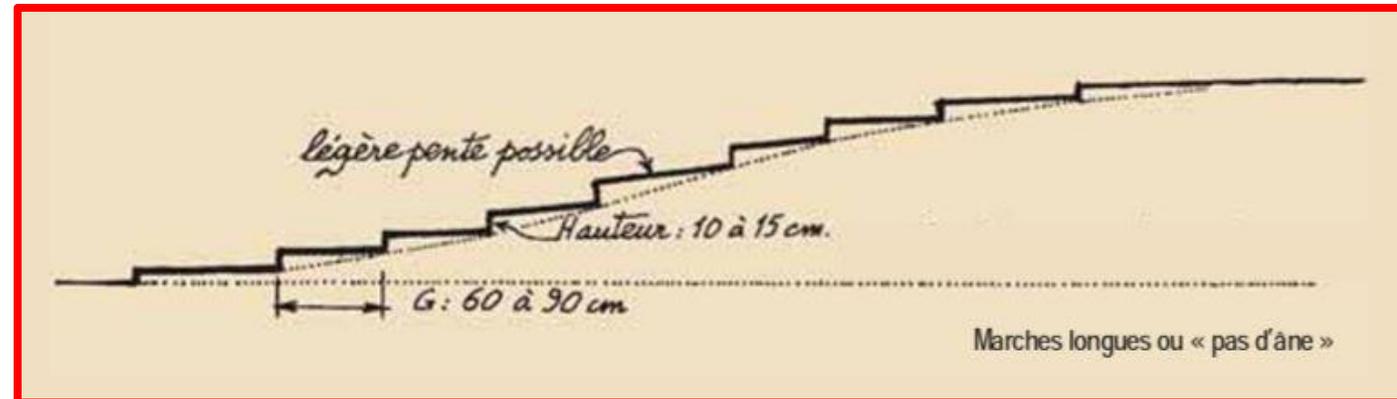


2 cm maxi avec à bords arrondis



© Alexis ASTIER

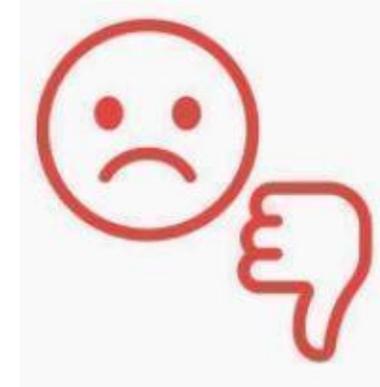
- La **distance minimale** entre deux ressauts successifs est de **2,50 mètres**. Les pentes comportant **plusieurs ressauts successifs, dits "pas-d'âne"**, sont **interdites depuis 1999**.



5° Ressauts (suite)

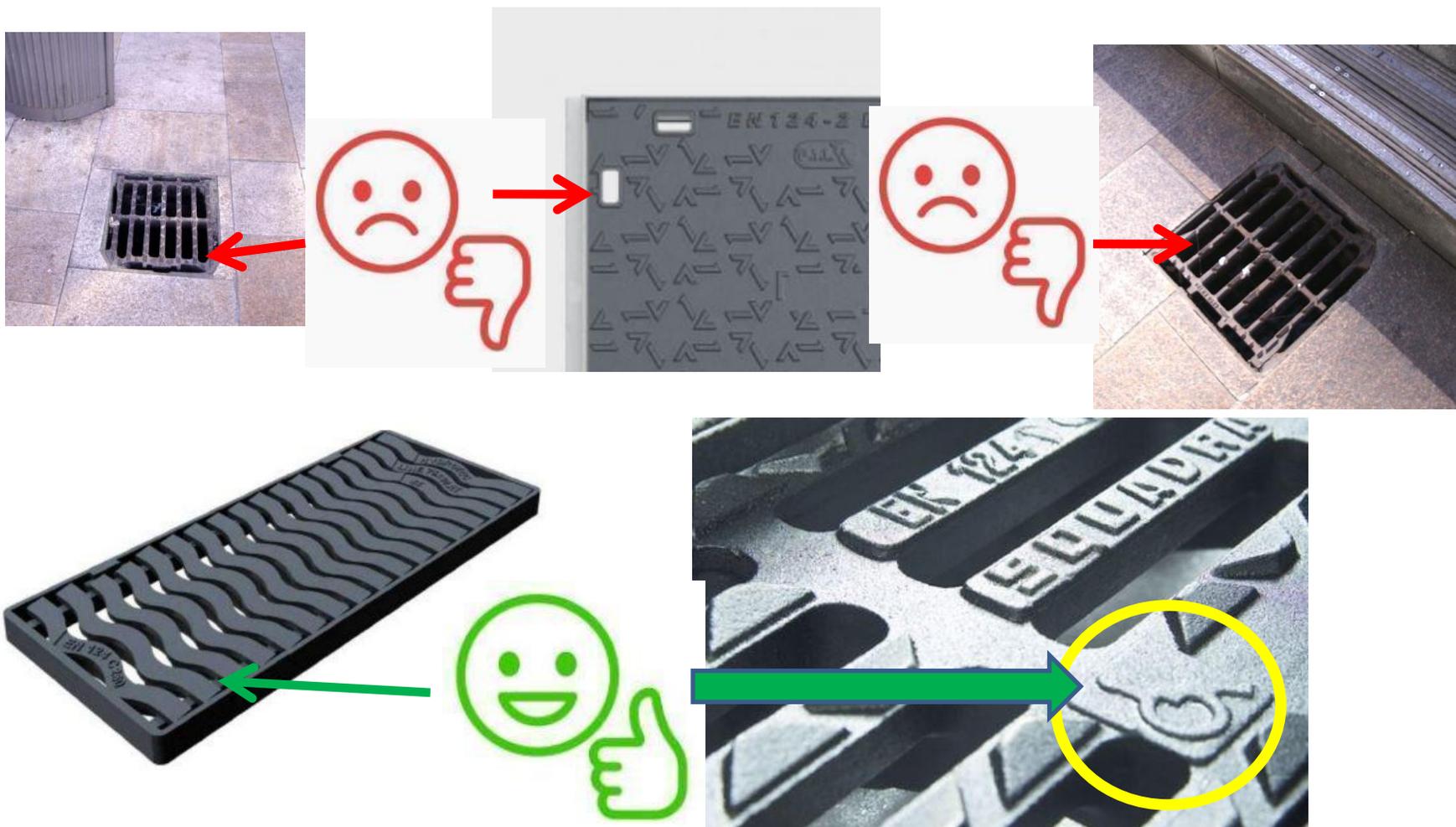
Bordures de trottoir

	Rapport Y / X	Pourcentage	Degré
	2 dans 1	200 %	63 degrés
	1 dans 1	100 %	45 degrés
	1 dans 1,5	66 %	33 degrés
	1 dans 2	50 %	27 degrés
	1 dans 3	33 %	18 degrés



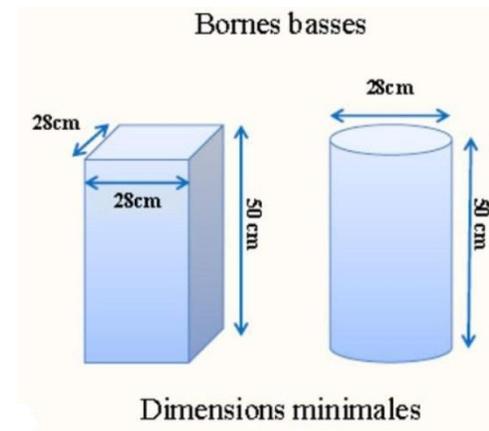
6° Equipements et mobiliers sur cheminement

- a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.



6° Equipements et mobiliers sur cheminement

- b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements **comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan**
- **La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour du support, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.**
- Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre.



6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

ANNEXE 3 - Détection d'obstacles

Les dimensions des bornes et poteaux sont déterminées conformément au schéma ci-présent et compte tenu des précisions suivantes :

- la hauteur se mesure à partir de la surface de cheminement ;
- la largeur hors-tout, la plus faible des dimensions, ou le diamètre sont mesurés dans un plan horizontal.

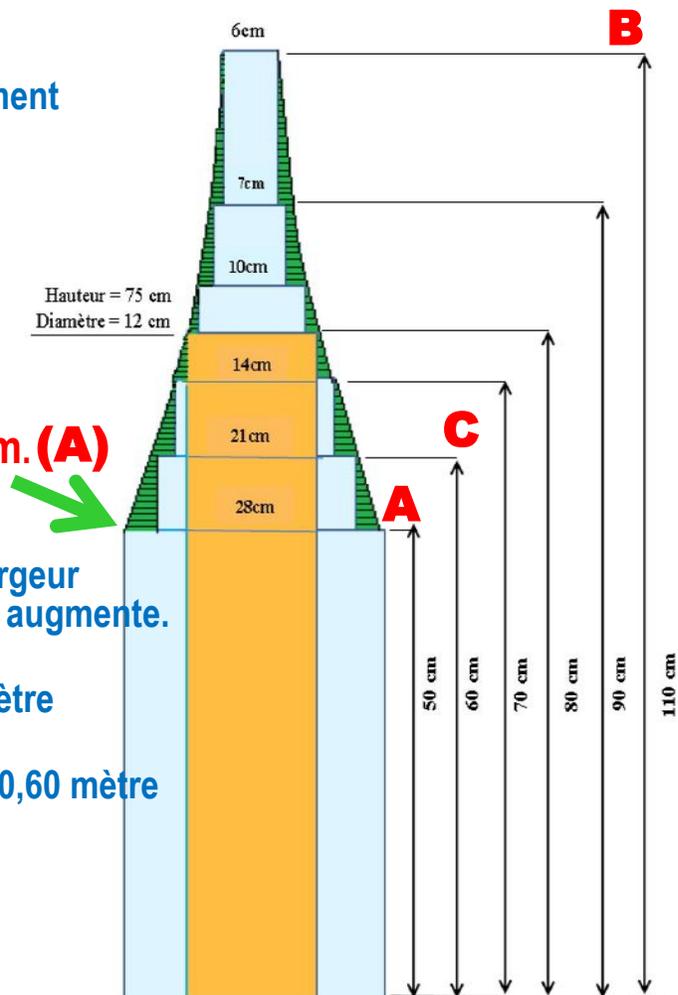
La hauteur ne peut être inférieure à 0,50 mètre.
Si la borne ou le poteau a une hauteur de 0,50 mètre, sa largeur ou son diamètre ne peut être inférieure à 0,28 m. (A)

Si la borne ou le poteau a une hauteur supérieure à 0,50 mètre, la largeur ou le diamètre minimal de la base diminue à mesure que sa hauteur augmente. Ainsi, par exemple :

- la hauteur du poteau est de 1,10 mètre au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 mètre **(B)**;
- une borne de 0,21 mètre de largeur ou diamètre a une hauteur de 0,60 mètre au minimum. **(C)**

Des resserrlements ou évidements sont acceptés au-dessus de 0,50 mètre de hauteur.

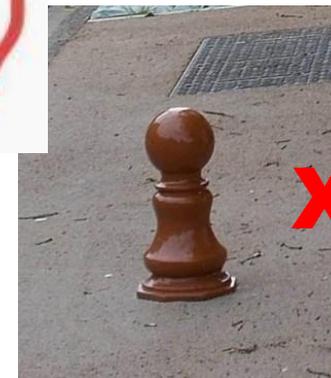
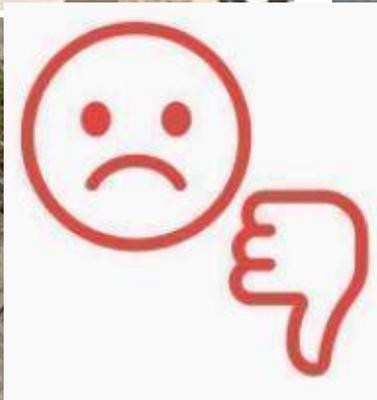
Pour les bornes et poteaux comportant un resserrlement ou un évidement, **un contraste visuel est réalisé sur sa partie sommitale sur une hauteur d'au moins 10 centimètres**, afin de veiller à la sécurité des déplacements des personnes malvoyantes.



6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

Détection d'obstacles

Des resserrlements ou évidements sont acceptés au-dessus de 0,50 mètre de hauteur.



Montgeron 8 mars 2025

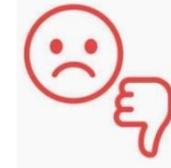
6° Equipements et mobiliers sur cheminement (suite)

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds **comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées** lorsque celles-ci **ne ménagent pas** un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. **Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.**

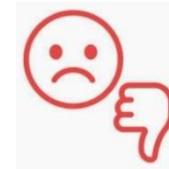
S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

- s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;
- s'ils sont **en saillie latérale de plus de 15 cm** et laissent un passage libre inférieur à 2,20 m de hauteur, ils sont **rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol** ou par une **surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.**

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



Panneau en porte-à-faux avec passage libre inférieur à 2,20 m



Boîte aux lettres en saillie de plus de 15 cm, aucun rappel au sol



7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de :

- **1,20 mètre** s'il ne comporte aucun mur de chaque côté,
- **1,30 mètre** s'il comporte un mur d'un seul côté
- **1,40 mètre** s'il est placé entre deux murs.

La hauteur maximale des marches est de **16 centimètres**.

La largeur minimale du giron des marches est de **28 centimètres**.

Les première et dernière **CONTRE** marches sont visibles, avec un contraste visuel de 70% sur une largeur de 5 centimètres au minimum.

**POURCENTAGE
DE CONTRASTE
ENTRE DEUX
COULEURS**

	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune
Rouge	78	84	32	38	7	57	23	24	62	13	82
Jaune	14	16	73	89	80	58	75	76	52	79	
Bleu	75	82	21	47	7	50	17	12	56		
Orange	44	60	44	76	59	12	47	50			
Vert	72	80	11	53	18	43	6				
Violet	70	79	5	56	22	40					
Rose	51	65	37	73	53						
Brun	77	84	26	43							
Noir	89	91	58								
Gris	69	78									
Blanc	28										

7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

Tout escalier de **trois marches ou plus** comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre.

Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à **4,20 mètres**.

Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de **1,20 mètre** entre mains courantes.

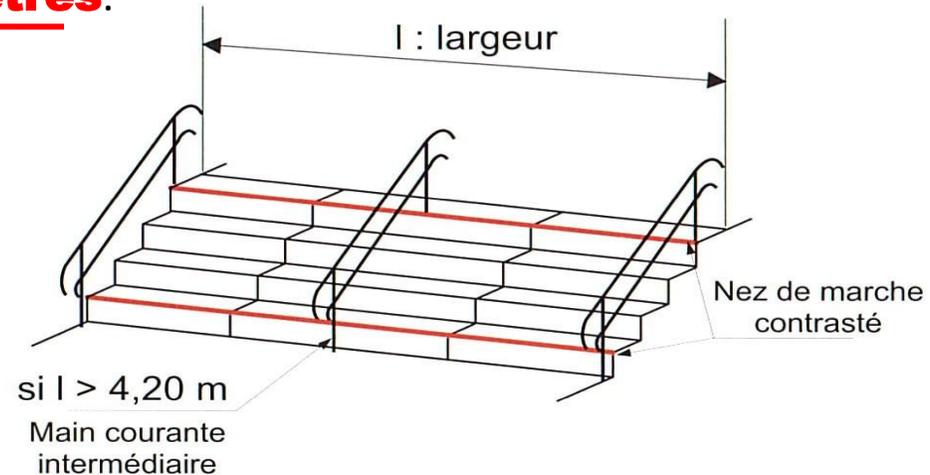
Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron.

La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre **0,80 mètre et 1 mètre** mesurée à la verticale des nez de marches.



Attention

Contrairement au cadre bâti, la BEV en haut des escaliers n'est pas obligatoire en VEP dans le sens strict du Droit et donc est soumis au bon vouloir du maître d'ouvrage. Idem pour les mains courantes.



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

8° Stationnement réservé (et non pas PMR)

Qui peut bénéficier d'une Carte Mobilité Inclusion mention stationnement ?

L'attribution d'une Carte Mobilité Inclusion mention stationnement est conditionnée à l'une ou plusieurs des situations suivantes :

- avoir un périmètre de marche limité et inférieur à 200 mètres,
- avoir toujours besoin d'une aide pour ses déplacements à l'extérieur (tierce personne), prothèse ou orthèse de membre inférieur ; canne ou déambulateur ; fauteuil roulant ; oxygénothérapie),
- avoir besoin d'un accompagnement lorsque la personne risque d'être un danger pour elle ou pour autrui, ou lorsqu'elle a besoin d'une surveillance régulière (troubles psychiques ou du comportement).

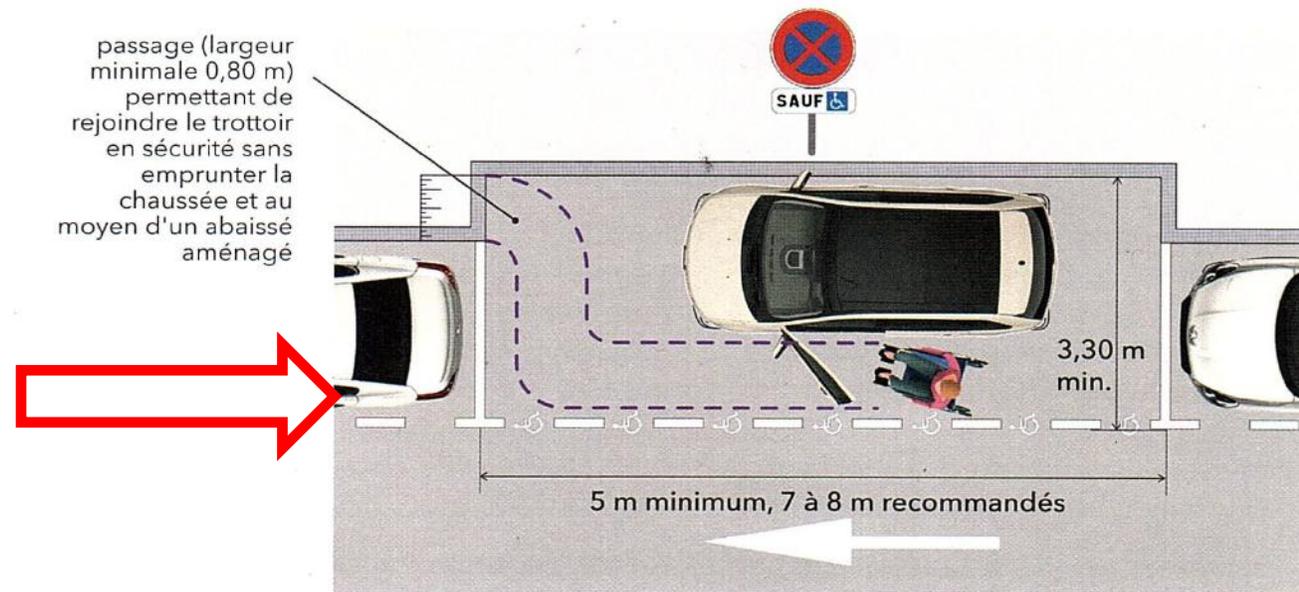
La surdité ne constitue pas un critère d'attribution.



8° Stationnement réservé (et non pas PMR) à **DROITE**

Un stationnement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un **dévers Transversal inférieurs à 2 %**.

S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 m permet de rejoindre le trottoir en sécurité **SANS EMPRUNTER LA CHAUSSÉE** au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.



▲ Illustrations des prescriptions liées à l'accessibilité relatives à l'emplacement réservé en stationnement longitudinal à droite

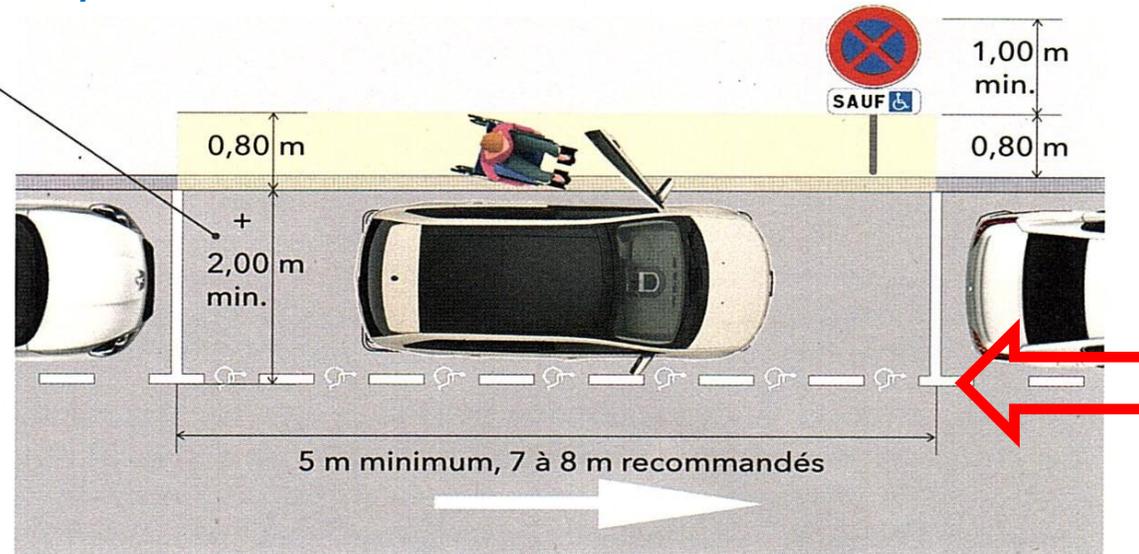
© Alexis Astier

8° Stationnement réservé (et non pas PMR) à **GAUCHE**

Par dérogation à la règle, en cas de stationnement longitudinal à **GAUCHE et de PLAIN PIED AVEC LE TROTTOIR**, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de l'emplacement

la largeur de l'emplacement réservé peut être réduit à 2,00 m si et seulement si :

- le stationnement est longitudinal et à gauche
- le stationnement est de plain-pied avec le trottoir ;
- à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 m comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 m au droit de cet emplacement.



▲ Illustrations des prescriptions liées à l'accessibilité relatives à l'emplacement réservé en stationnement longitudinal à gauche de plain-pied avec le trottoir

© Alexis Astier

8° Stationnement réservé (et non pas PMR)

Les **stationnements réservés** sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées).

Ils sont répartis de manière **homogène** sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

En cas de stationnement payant, les **instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout**. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement **sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol**.

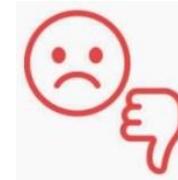




Ce panneau n'est pas un panneau de parking

Le panneau CE14 est implanté uniquement en tant que pré signalisation dans les séquences des aires de repos. Il ne peut être implanté que sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain et si tous les services signalés sont accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Ce panneau ne doit en aucun cas signaler une place de stationnement réservée aux personnes handicapées.

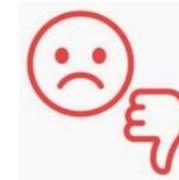


Le stationnement réservé aux personnes handicapées **ne doit être signalé qu'au moyen du panneau du panneau B6d (stationnement et arrêt interdit) et du panneau M6h (sauf handicapé).**



Depuis le 1er janvier 2015 , le panneau ci-contre n'a plus cours conformément

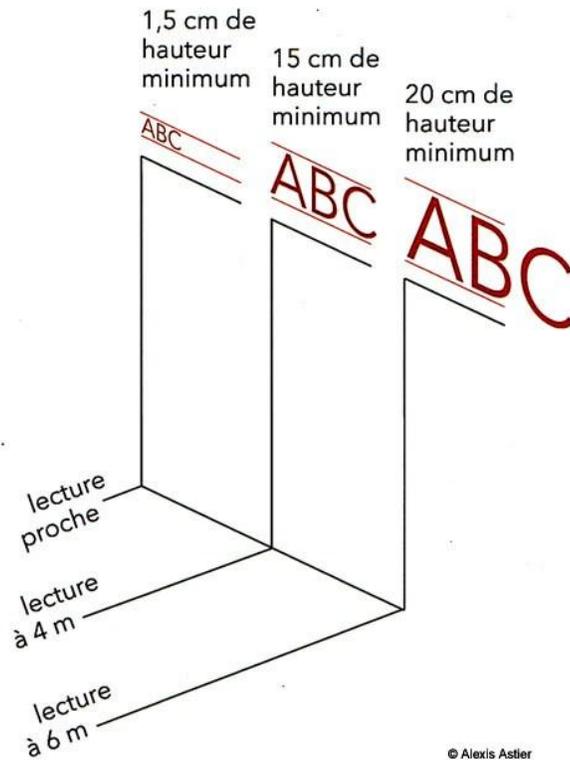
à l'article 4 de l'Arrêté du 26 juillet 2011 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes en ce qui concerne la signalisation des emplacements réservés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles



9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore.

Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond (voir ci-dessous)



Les caractères ont une hauteur de 1,5 CENTIMÈTRE AU MINIMUM pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 m et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

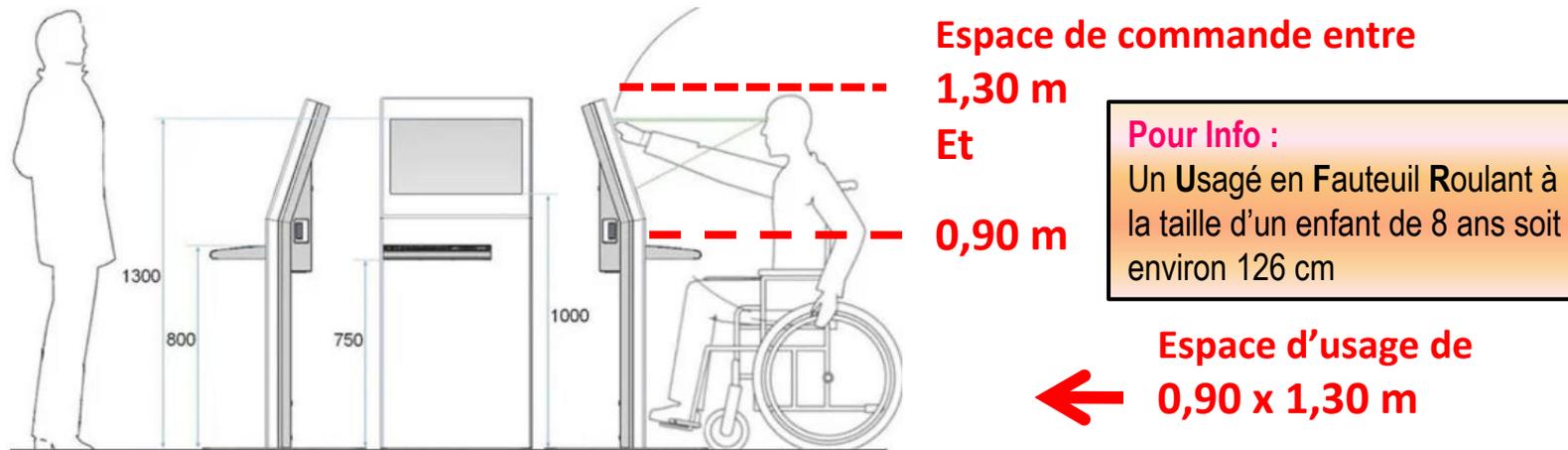
	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune
Rouge	78	84	32	38	7	57	28	24	62	11	82
Jaune	16	16	13	89	80	68	75	76	62	79	
Bleu	75	82	21	47	7	50	17	12	66		
Orange	44	60	44	76	69	12	47	60			
Vert	72	80	11	53	18	43	6				
Violet	70	79	5	56	22	40					
Rose	51	65	37	73	53						
Brun	77	84	26	43							
Noir	89	91	58								
Gris	69	78									
Blanc	28										

POURCENTAGE DE CONTRASTE ENTRE DEUX COULEURS

Source : Arthur P. and Passini R., *Wayfinding - People, Signs and Architecture* (page 179), McGraw-Hill Ryerson, Whitby, Ontario, 1992. ISBN 0-07-551016-2.

9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

- Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile **est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol (UFR ou PPT) (1)**.
Ces éléments sont identifiés par un **pictogramme** ou une **inscription en relief**.
Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant ou de petite taille, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger.
Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre.



- Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements sont signalés au moyen d'idéogrammes. (7% de la population souffrent d'illettrisme et pour les étrangers)

(1) UFR = Usager en Fauteuil Roulant ; PPT = Personne de Petite Taille

10° Feux de circulation permanents

Parmi les objectifs de la réglementation accessibilité, tous les feux de signalisation pour les piétons doivent être progressivement **équipés de répéteurs sonores** pour que les personnes ayant un handicap visuel sachent quand traverser la rue en sécurité.

Cela concerne :

- Les feux de signalisation R 12 aux droits **de traversée pour piétons sur chaussées routières,**
- Les feux de signalisation R 25 au droit **de traversée pour piétons de voies tramways ou de transports en commun en site propre**
- Les feux de signalisation R 24 au droit **de traversée pour piétons de passages à niveau.**

10° Feux de circulation permanents

Les outils de déclenchement disponibles en France sont au nombre de trois :

- La [télécommande norme NF S32-002](#),
- L'[application smartphone MyMoveo](#).
- Le bouton poussoir fixé au mât du feu

Ci-contre le bouton poussoir « normal » pour déclencher les feux.

Pour les PAM (1), un bouton est situé en dessous pour actionner la sonorisation des feux



(1) **P**ersonne **A**veugle ou **M**alvoyante

10° Feux de circulation permanents

Le contenu des messages diffusés par un feu sonore est réglementé. Celui-ci doit être personnalisé en fonction de la nature du feu de signalisation et de son emplacement.



Messages pour une voie de circulation automobile

La réglementation sur la signalisation routière et la norme concernant les répéteurs de feux sonores définissent clairement la nature des messages

Les petits bonhommes lumineux **ROUGE** et **VERT** installés sur les traversées des voies de circulation automobile sont nommés « **signaux R12** ».

Un feu sonore **R12** diffuse un message parlé sur la phase **ROUGE** et un message codé sur la phase **VERTE**.

10° Feux de circulation permanents

Sur la phase ROUGE :

Le feu sonore diffuse un message parlé commençant par l'expression « **Rouge piéton** » obligatoirement suivie du nom de la rue ou autre indication géographique.

Cette indication complémentaire permet de distinguer les différentes traversées d'un même carrefour.

Exemple : « **Rouge piéton, rue de la République** », « **Rouge piéton, cours de la Liberté** ».



Sur la phase VERTE :

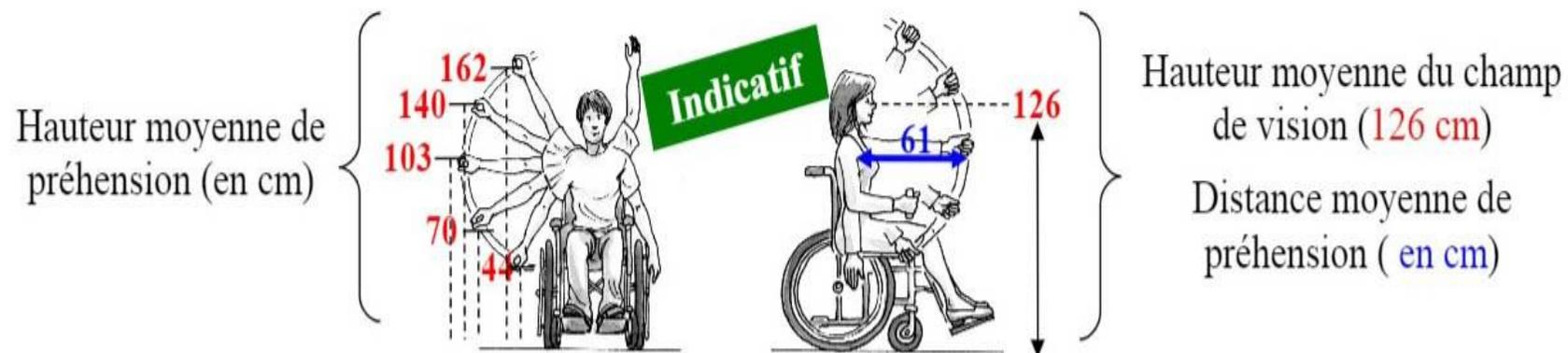
Le feu sonore diffuse un son de cloche appelé « **sonorité normale de vert** » ou parfois « **ritournelle** ». Le son est émis pendant toute la durée de la phase verte.



Ce son peut être précédé d'un court jingle appelé « **sonorité de début de vert** ». Ce jingle permet d'améliorer la localisation de la traversée grâce à la directivité du son.

11° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée



Par ailleurs, toutes les installations sur la voie publique comme par exemple les Points d'Apport Volontaire doivent être accessibles. (Application de l'Arrêté du 15 janvier 2007)

La collecte par apport volontaire constitue une mesure d'application générale sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes, visant l'ensemble des usagers. En ce sens, il s'agit d'une mesure apparemment neutre et garantissant l'égalité de traitement des usagers du service.



Accès, ressaut, cheminement, espace, hauteur,...

Aux termes de l'article 1er de la loi n°2008-496 du 27 mai 2008 : « (...) Constitue **une discrimination indirecte** une disposition, un critère ou une pratique neutre en apparence, mais susceptible d'entraîner, pour l'un des motifs mentionnés au premier alinéa [handicap, état de santé, perte d'autonomie], un désavantage particulier pour des personnes par rapport à d'autres personnes, à moins que cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens pour réaliser ce but ne soient nécessaires et appropriés (...)

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

Dans ce paragraphe **les prescriptions déjà abordées sont obligatoires** :

- Les cheminements et trottoirs
- Les traversés piétons
- Les ressauts
- Les Equipements et mobiliers sur cheminement
- La détection d'obstacle
- La signalétique et système d'informations
- La hauteur des caractères
- Le contraste des caractères

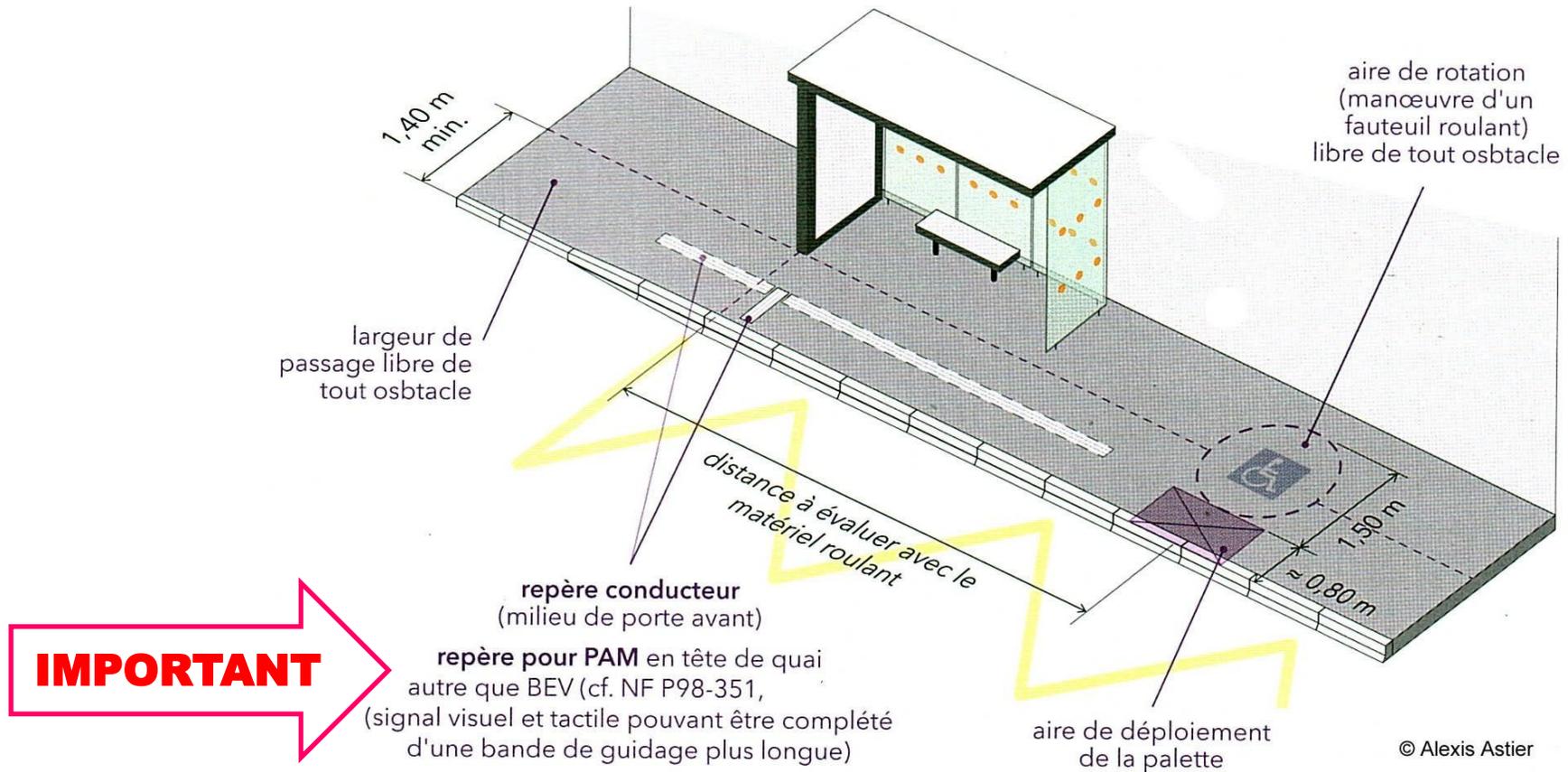
Pour info l'aménagements des points d'arrêt dépend de L'Autorité Organisatrice des Transport au niveau régionale qui assure le SD'AP et apporte une partie du financement du point d'arrêt.

L'AOM au niveau de l' EPCI (Communauté de communes, Communauté d'Agglomération, Métropole) qui assure les travaux d'aménagement du point d'arrêt (quai et mobilier)

La commune qui assure les travaux d'accessibilité dans les 200m autour du point d'arrêt (trottoir, abaissé de trottoir, passage piéton) et doit renseigner les données d'accessibilité dans un fichier destiné à alimenter les calculateurs d'itinéraires piétons.

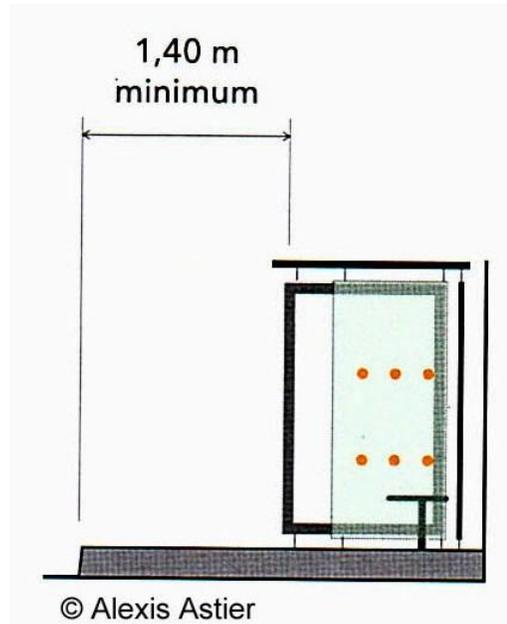
12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. **Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.**



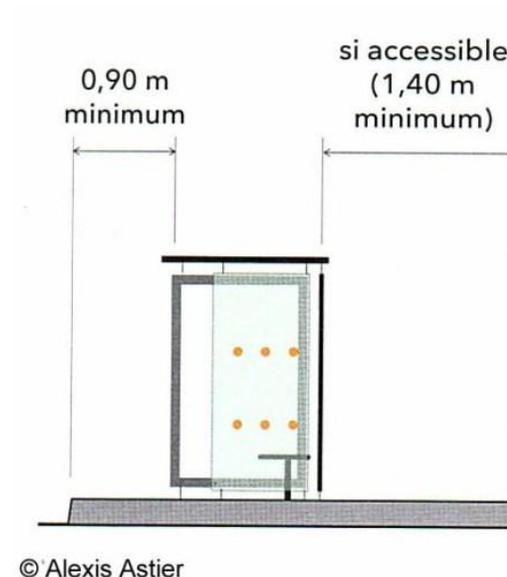
12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

Espace de circulation libre de tout obstacle sur les points d'arrêt.



Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, **cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.**

Une largeur minimale de **passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle**, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel.



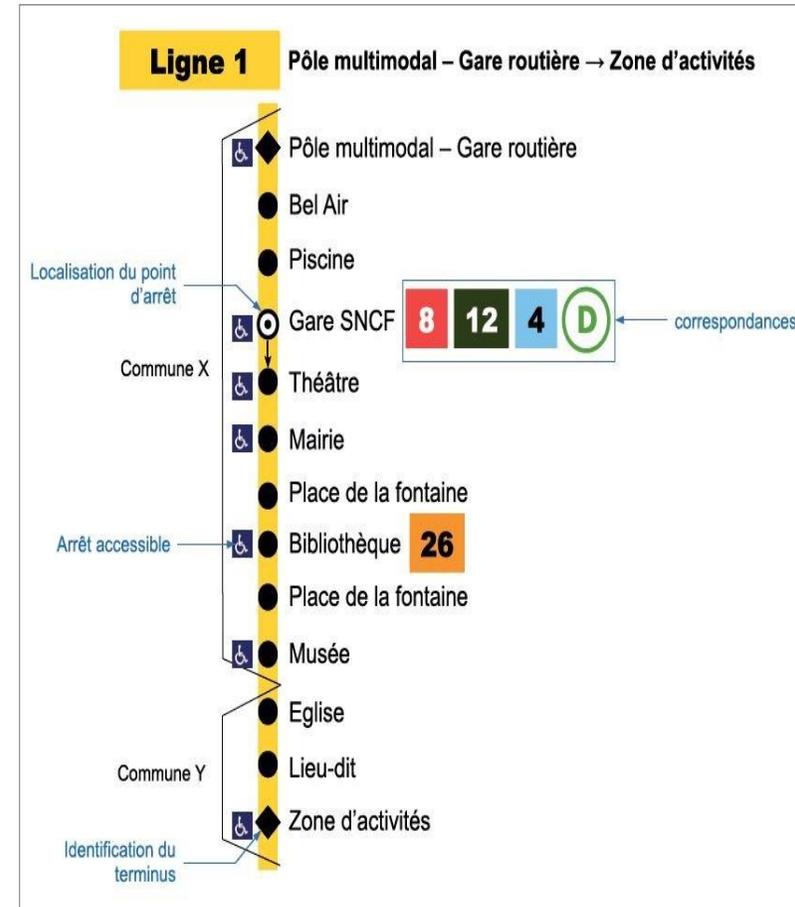
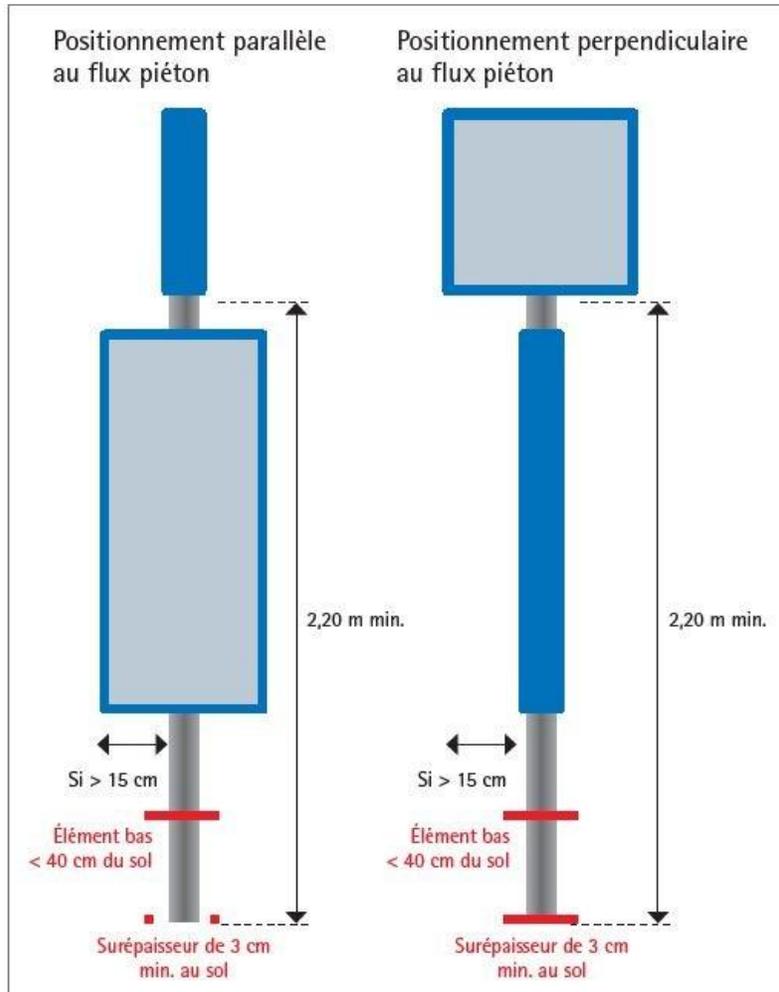
12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

- Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.
- **Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond.**
- **Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond.**
- **Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.**



12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

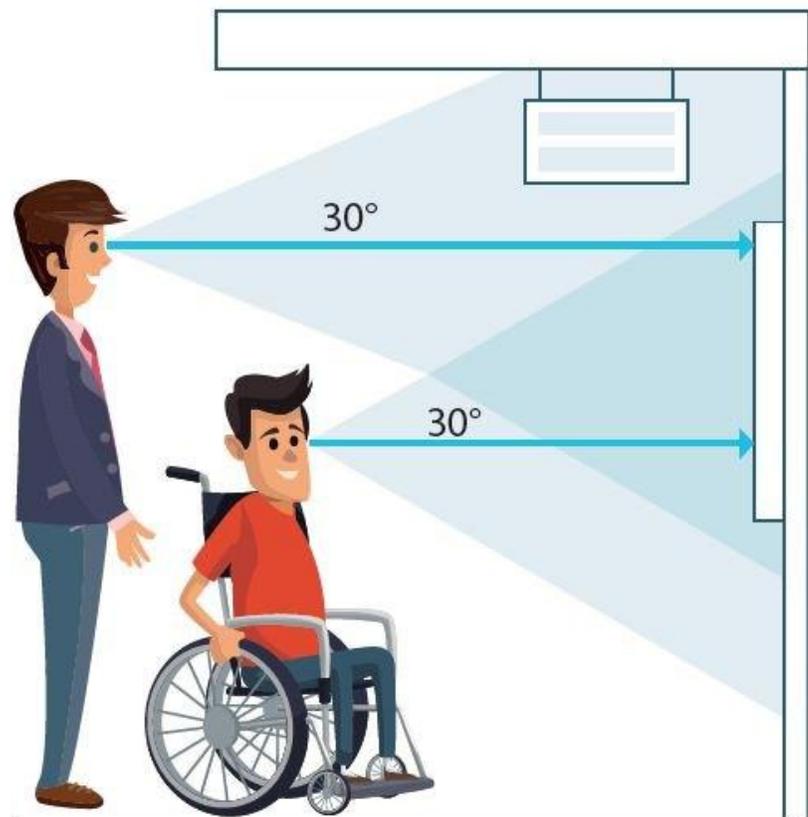
Schéma d'un poteau d'arrêt



Modèle fictif de bonne pratique d'un thermomètre de ligne lisible et compréhensible

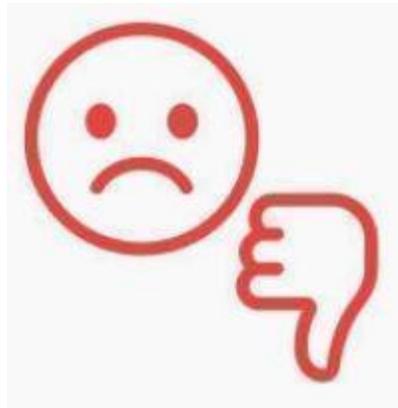
Source CEREMA

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif



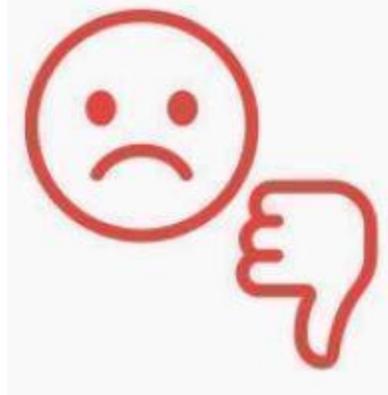
Source CEREMA

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif



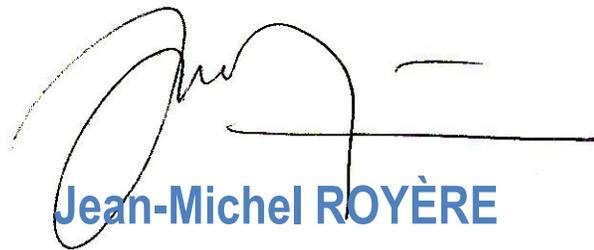
Montgeron 8 mars 2025

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif



Montgeron 8 mars 2025

MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION



Jean-Michel ROYÈRE

Président de [l'Association Mobilité Réduite](#)
Cofondateur de la [Galaxie Mobilité Réduite](#)

Créateur de l'appli « Accessibilité PMR »
[Version IOS](#) - [Version ANDROID](#)

Montgeron 8 mars 2025



Conférence
VOIRIE ET ESPACE PUBLIC ACCESSIBLE A TOUS ?
Montgeron-Environnement

Présentation de l'association

**MARCHER
CONFORTABLEMENT
ET EN SÉCURITÉ
DANS NOS QUARTIERS**

**4 BONNES RAISONS
DE SOUTENIR
60 MILLIONS
DE PIÉTONS**

www.pietons.org

60 Millions de Piétons



Pour des trottoirs praticables

Remédier aux trottoirs étroits, encombrés de mobilier urbain, occupés par des véhicules, 2 roues et trottinettes électriques, envahis par des terrasses de restaurants et café; revêtements déformés...



Pour des cheminements piétons continus

Récupérer des trottoirs, disparus dans les zones péri-urbaines ou inexistant dans les villages pour prendre un bus scolaire; raccourcir des cheminements rallongés par la coupure de grandes routes ou de chemins de fer, détournés par des chantiers ou d'immenses carrefours giratoires.



Pour un sentiment de sécurité

Faire respecter les règles de l'art de l'aménagement pour traverser les routes où les passages piétons ne respectent; éclairer les trottoirs pour marcher paisiblement la nuit.

1. Une expertise reconnue auprès des législateurs

Dans les ministères, à l'Assemblée nationale, au Sénat, 60 Millions de Piétons porte des textes pour des Plans « Mobilité piétonne » obligatoires:



Suppression des discontinuités des cheminements piétons et des effets de coupures dus aux grandes infrastructures (routes, voies ferrées et fluviales)



Sanctuarisation des trottoirs bannissant le stationnement et la circulation des quatre et deux roues motorisés y compris les vélos et les trottinettes.



Contrôle de l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées



Prévention des accidents piétons par l'audit de sécurité des passages piétons, l'amélioration de l'éclairage des trottoirs, l'apaisement du trafic par la création de vraies zones de rencontres.

2. Une écoute des habitants, des actions auprès des élus en régions

30 correspondant·e·s Piéton sont à l'écoute des plaintes des piétons, sollicitent des audits de sécurité des aménagements piétons. Ils développent une culture piétonne auprès des élus, là où la mobilité piétonne figure à peine dans les programmes de mobilité des municipalités. Ils plaident pour la prise en compte des déplacements à pied dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.

30 correspondant·e·s en France métropolitaine



3. La voix des piétons dans les médias

Sollicitée régulièrement par la presse nationale et régionale, présente sur les réseaux sociaux, l'association médiatise la cause des piétons et valorise la mobilité piétonne.

4. Plus fort dans un réseau de partenaires

Conseil National de la Sécurité Routière; Collectif Place aux Piétons; La galaxie Mobilité réduite; International Federation of Pedestrians



Au sein du collectif Place aux Piétons, 60 Millions de Piétons a participé à la réalisation du baromètre des villes marchables en 2020 et 2022.

Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

Objectif : Encourager la marche



Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

LES BIENFAITS DE LA MARCHÉ



Marcher transforme la santé,
le corps et l'esprit

Stimule
la mémoire

Agit
contre la dépression

Rend
plus heureux

Stabilise
la fréquence cardiaque

Aide
à perdre du poids

Régule
la pression artérielle

Donne
de l'énergie

Réduit le risque
cardio-vasculaire

Aide
à dormir

Renforce
les os

Diminue
le risque de diabète

Allonge
l'espérance de vie

Le bon dosage :
chaque pas est bénéfique !

Réduit
le stress



 **Agir pour
le Cœur
des Femmes**
Women's Cardiovascular Healthcare Foundation

www.agirpourlecoeurdesfemmes.com



Deux axes stratégiques

La sécurité des piétons

L'accessibilité de la voirie



Comité Piétons –
Paris 17ème

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

L'accessibilité des trottoirs

20 ans après la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dite loi « Handicap » qui devait renforcer les obligations de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics,

c'est toujours le parcours du combattant pour les personnes en situation de handicap : trottoirs inexistants, trop étroits, défoncés, encombrés (poubelles, poteaux, panneaux ...) ou occupés (véhicules en stationnement, terrasses, pistes cyclables, chantiers ...).



Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

Pistes d'action sur l'accessibilité

PETITION NATIONALE : <https://petitions.pietons.org/voirie-accessible-aux-pietons/>

Pour une voirie accessible aux piétons : 4 mesures à prendre par la loi

Mesure 1 : Un soutien financier de l'État pour encourager les municipalités à développer l'accessibilité de leur voirie, comme il a su le faire pour développer le vélo.

Mesure 2 : L'application effective de la loi de 2005 qui rendait obligatoire, dans chaque commune, l'élaboration d'un Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) et la mise en place de commissions communales d'accessibilité

Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS



Pistes d'action sur l'accessibilité

Mesure 3 : Des mesures coercitives pour mettre en œuvre concrètement ces plans, dont un contrôle de conformité à l'accessibilité pour tous les travaux neufs ou de réfection de la voirie.

Mesure 4 : La reconnaissance légale du trottoir dans le Code de la route, comme maillon essentiel de la chaîne d'accessibilité, permettant sa libération de tout obstacle au cheminement des piétons

Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

VOISINS-LE-BRETONNEUX

A la Remise, les aménagements de voirie pointés du doigt par l'association 60 Millions de piétons

L'association 60 Millions de piétons n'est pas convaincue par les aménagements de voirie du nouvel écoquartier de la Remise à Voisins-le-Bretonneux. La maire estime que le quartier a été réalisé « selon les règles en vigueur ».

L'écoquartier de la Remise prend forme à Voisins-le-Bretonneux. 500 logements ont été construits. Le quartier tout juste sorti de terre, l'association 60 Millions de piétons alerte déjà sur les aménagements cyclables, piétonniers, mais aussi sur l'accessibilité de la voirie pour les personnes en situation de handicap, jugés selon elle pas au niveau.

Christian Machu, correspondant local de Saint-Quentin-en-Yvelines pour l'association, commence sa déambulation aux points d'apport volontaire pour les ordures ménagères. « Il y a une butée, qui gêne pour les personnes à mobilité réduite, empêchant l'accès », regrette-t-il, avant de s'attaquer aux passages piétons. « Les bornes d'éveil au sol pour les déficients visuels ne sont pas droites mais décalées. Elles leur montrent ainsi un mauvais chemin. Ils pourraient alors se diriger sur la route ! »

Des aménagements jugés discutables
Dans la rue de la Nouvelle Re-

mise, les aménagements pour les vélos sont également pointés du doigt. « Dans cet écoquartier, où visiblement la voiture n'a pas été sacrifiée, les cheminements cyclables se trouvent sur les trottoirs, et ce qui reste est attribué aux piétons. remarque Chris-

tiens de stationnement » Mais ce qui l'interpelle le plus, se trouve juste sur le trottoir opposé : un panneau « Voie verte ». « Une voie verte est une route. Le piéton n'a donc pas le droit de marcher au milieu. Réglementairement, elle ne peut se trouver sur un trottoir », indique-t-il encore, craignant des accidents entre les usagers.

« Ce panneau se trouve à proximité d'un arrêt de bus desservant notamment le collège Champollion, signale aussi Christian Machu. La fin de voie verte à cet endroit traduit bien l'embarras de l'aménageur. Mais ce panneau ne se dédouane pas de sa responsabilité en cas d'accident. »

Le membre du conseil national de la sécurité routière évoque d'ailleurs un accident survenu le 10 novembre 2023 à l'entrée du nouveau quartier, au carrefour de la RD 36 avec la RD 93 : « Une jeune fille se

tier, mais aussi l'église, assure Christian Machu. Des aménagements sont à prévoir. »

Contacté, le maire de Voisins-le-Bretonneux indique avoir « échangé avec Christian Machu à plusieurs reprises. »

60 L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (N.D.L.R.) aménageur du quartier à travaillé selon les règles en vigueur. »

ALEXANDRA ROSETTI, MAIRE DE VOISINS-LE-BRETONNEUX

Une pétition nationale lancée

L'association 60 Millions de piétons a lancé une pétition nationale jusqu'au 10 février 2025 pour une voirie accessible aux piétons. Comme c'est le cas pour les bâtiments, l'association demande notamment de rendre obligatoire des contrôles de conformité à l'accessibilité

Autres pistes d'action

Appeler à une prise de conscience

La marche est le mode de déplacement le plus universel.

Chacun de nous est un piéton potentiel, que l'on effectue un déplacement en marchant ou que l'on marche pour rejoindre son vélo, sa voiture ou les transports en commun.

La marche est principalement un complément essentiel des transports en commun

C'est pourquoi toutes les politiques de mobilité de l'échelon national à l'échelon local doivent avoir un volet dédié à la mobilité piétonne.

Favoriser la marche, c'est répondre à des enjeux climatiques, sanitaires, mais aussi des problématiques de raréfaction de l'énergie et des ressources financières des ménages et des collectivités.

Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

Autres pistes d'action

Les élections municipales

Mettre à l'agenda de son programme municipal 2026-2032 une vraie politique en faveur du piéton et d'encouragement à marcher, telle doit être l'ambition de tout candidat pour devenir Maire.

Une telle ambition ralliera tous les électeurs car tous les électeurs sont tous piétons.

Finis les trottoirs encombrés et les traversées piétonnes dangereuses, **le piéton ne doit plus être le grand oublié des politiques publiques de mobilité.**



La marche à pied a toutes les vertus de socialisation, de santé et de protection de l'environnement. Le piéton est le moteur de l'économie de la cité. Tout déplacement débute et se termine à pied.

Conférence -
Montgeron

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

Prendre soin du Piéton

Je vous remercie de votre attention et à votre disposition pour répondre à vos questions

Comité piétons
Paris XVII

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS





60 MILLIONS
DE  **PIÉTONS**