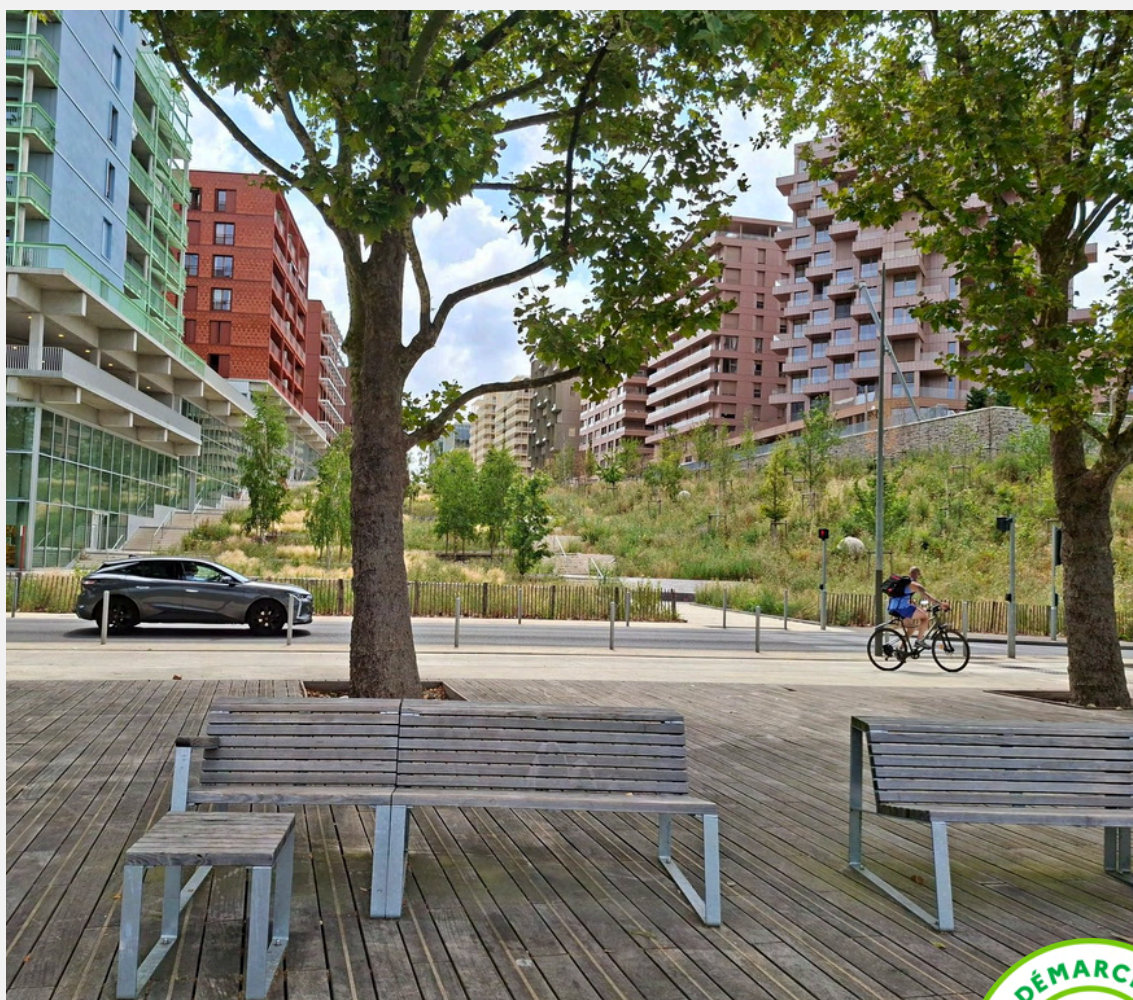


MIEUX INCLURE

LES PUBLICS VULNÉRABLES DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT



L'ÉQUIPE PROJET POUR LA PUBLICATION DU RÉFÉRENTIEL :

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) :

- Pierre MOUREY, directeur d'études ville durable
- Anna SPAJER, chargée de mission morphologies urbaines
- Isabelle FOUCAUD, responsable de la Mission ville durable

Agence Régionale de Santé Île-de-France (ARS Île-de-France) :

- Carole POISSON, responsable du département Politiques territoriales et urbaines en promotion de la santé

Domelia Conseil :

- Mélanie CIOCIOLA, cheffe de projets
- Constance SUCHEL, chargée de missions Santé et Analyse territoriale



Sommaire

EDITO

Bâtir la ville inclusive de demain

P.04

P.04

I - INTRODUCTION

Les vulnérabilités prises en compte

Les différentes phases dans un projet d'aménagement

La question des coûts : anticiper, ajuster, investir durablement

La co-construction avec les personnes concernées

P.05

P.05

P.07

P.07

P.08

II - MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Cheminements piétons

Passages piétons

Barrières sélectives et rampes d'accès

Cyclistes

Circulation automobile

Accessibilité aux transports en commun

Signalétique

P.10

P.10

P.12

P.14

P.16

P.18

P.20

P.22

III - CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Espaces verts

Lieux de sociabilité

Assises

Toilettes publiques

Eclairage

Poubelles

P.24

P.24

P.26

P.28

P.30

P.32

P.34

IV - 5 ECOQUARTIERS DONNANT L'EXEMPLE

5 ÉcoQuartiers franciliens comme terrain d'étude

Le Trapèze, Boulogne Billancourt (92) : vers une cohabitation des usagers

Camille Claudel, Palaiseau (91) : vers des espaces inclusifs

Bel-Air, Saint-Germain-en-Laye (78) : vers une participation citoyenne

La Cerisaie, Villiers-Le-Bel (95) : vers un quartier apaisé

La ZAC du Village Olympique et Paralympique, Saint-Ouen (93) : vers une signalétique universelle

P.36

P.36

P.37

P.39

P.41

P.43

P.45

V - QUELQUES POINTS CLÉS À RETENIR

L'approche par le milieu de vie

L'urbanisme favorable à la santé

L'urbanisme adapté au vieillissement et au handicap

La conception universelle

La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

P.47

P.47

P.47

P.48

P.48

P.48

EDITO

Bâtir la ville inclusive de demain

Selon la Conférence Nationale du Handicap de 2023, le niveau d'accessibilité s'est amélioré en France depuis 2005. Aujourd'hui, la majorité des communes et de nombreux établissements recevant du public sont engagés dans une démarche de mise en accessibilité. Mais la Conférence Nationale du Handicap rappelle également que, malgré ces avancées, le quotidien des personnes en situation de handicap demeure loin d'être satisfaisant. Les parcours aménagés restent souvent interrompus et les traversées difficiles, les ruptures dans les cheminements étant encore trop nombreuses.

Vingt ans après la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le constat reste sévère : nos espaces publics n'intègrent pas encore suffisamment toutes les formes de vulnérabilité et de handicap, y compris invisibles. Rendre nos villes enfin accessibles à toutes et tous, sans distinction, reste un objectif essentiel à atteindre collectivement.

Levier de cette transformation, le label ÉcoQuartier encourage et valorise l'ambition de quartiers mixtes et inclusifs. La ville de demain, résiliente face aux évolutions environnementales et climatiques, doit promouvoir un cadre de vie et un espace quotidien de qualité, adaptés aux besoins de chacun.

C'est pourquoi la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) et l'Agence Régionale de Santé (ARS) Île-de-France ont construit ensemble ce référentiel à l'intention des acteurs de l'aménagement.

Élaboré avec un cabinet spécialiste des enjeux du vieillissement, du handicap et de la santé, ce guide a vocation à constituer un outil concret pour aider les porteurs de projets d'aménagement et leurs partenaires.

Il détaille des mesures éprouvées à chaque phase d'un projet urbain, et s'appuie notamment sur l'analyse d'expériences réussies dans des ÉcoQuartiers franciliens. Il propose des fiches pratiques illustrées, couvrant l'essentiel des dispositifs à mettre en œuvre pour garantir l'inclusion de tous les publics vulnérables, quels que soient les fragilités et handicaps concernés. Il a été enrichi par un comité des personnes directement concernées par le handicap, piloté par l'ARS Île-de-France, afin de mettre à l'épreuve l'accessibilité des mesures proposées.

Notre souhait est que ce référentiel encourage et inspire tous les acteurs de l'aménagement pour réaliser des espaces publics apaisés, sûrs, conviviaux, conçus pour la diversité de ses habitants et usagers.

L'inclusion et l'accessibilité doivent devenir des piliers incontournables des projets d'aménagement, franciliens et au-delà. Au regard des enjeux du vieillissement de la population et des bouleversements climatiques, cette ambition, loin de ne concerner qu'une minorité, bénéficiera in fine à toutes et tous.



Emmanuelle Gay

Directrice régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France



Denis Robin

Directeur général de l'Agence Régionale
de Santé d'Île-de-France

I - INTRODUCTION

Structure du présent référentiel

Le référentiel se compose de deux volets complémentaires.

Le **premier** rassemble des fiches thématiques, organisées autour des grands enjeux de l'inclusion urbaine (mobilité et accessibilité, confort d'usage, qualité de vie, etc.). Chaque fiche propose des **préconisations concrètes**, assorties d'éléments techniques, de points de vigilance et d'indications pratiques, afin de donner aux porteurs de projet toutes les clés nécessaires pour concevoir des aménagements réellement adaptés à la diversité des usages. Les préconisations proposées s'appuient sur de retours d'expériences, et d'échanges avec des acteurs de terrain, des personnes concernées par ces vulnérabilités et des professionnels dans ces champs d'action. Elles sont à analyser au regard de chaque contexte et des caractéristiques de chaque site, dans une approche globale garantissant la sécurité de tous les usagers. Il peut être utile, dans cette logique, d'expérimenter et tester les dispositifs avant leur implantation définitive.

Le **second** volet regroupe des fiches « ÉcoQuartiers », issues d'un échantillon de cinq opérations franciliennes étudiées. Elles présentent des **exemples de bonnes pratiques observées sur le terrain**, mises en perspective avec les thématiques du référentiel, afin d'inspirer et d'illustrer la mise en œuvre concrète de démarches inclusives.

Cette articulation entre recommandations générales et retours d'expérience est destinée à permettre au lecteur d'utiliser le guide à la fois comme un outil méthodologique et comme une source d'inspiration opérationnelle.

Définition des vulnérabilités

La vulnérabilité se définit comme une situation d'équilibre instable, qui rend les personnes plus exposées à des risques physiques, sociaux ou sanitaires. Elle peut être durable ou temporaire et résulter de facteurs liés à l'âge, à l'état de santé, aux fonctions cognitives, sensorielles ou physiques, ou à la situation socio-économique.

Pour les personnes en situation de handicap, la loi du 11 février 2005 définit le handicap comme « *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.* »



Il faut noter que les personnes en situation de handicap invisible représentent 80 % de l'ensemble des personnes en situation de handicap ; leurs besoins dans les interactions avec l'environnement urbain doivent être identifiés et pris en compte.

En outre, certaines populations peuvent présenter des vulnérabilités liées à des facteurs plus ou moins durables, affectant leur mobilité et leur manière d'occuper et de pratiquer leur territoire au quotidien :

- **Fragilité liée au vieillissement**, y compris non pathologique : état d'équilibre précaire situé entre bonne santé et maladie, autonomie et dépendance, indépendance physique et perte de ressources, présence ou absence d'un entourage aidant. La fragilité se traduit par un risque de basculement et une réduction des réserves fonctionnelles, souvent accentuée par la perte d'autonomie liée à l'âge, des troubles neurodégénératifs ou encore les maladies de longue durée.
- **Personnes sans domicile fixe (SDF)** : situation de précarité, fortement exacerbée par l'instabilité des conditions de vie, entraînant une vulnérabilité accrue.
- **Usagers ne maîtrisant pas le français** : exclusion partielle qui limite l'accès à l'information et aux services, renforçant leur vulnérabilité.
- À noter que si ce référentiel n'aborde pas spécifiquement la problématique de la ville à hauteur d'enfant, l'**enfance** constitue néanmoins une vulnérabilité dans l'espace public.

Reconnaître cette diversité des situations est une condition préalable à toute démarche d'aménagement inclusif : il s'agit de concevoir des espaces capables de s'adapter à la pluralité des usages et des trajectoires de vie.

Les différentes phases dans un projet d'aménagement

Ce référentiel a pour vocation d'accompagner les acteurs de l'aménagement tout au long du cycle de vie d'un projet urbain. Les mesures qu'il propose peuvent être mobilisées à chaque temporalité :

- Études préalables,
- Conception du projet urbain,
- Travaux d'aménagement des espaces publics,
- Livraison et mise en service,
- Gestion à long terme de la vie du quartier.

Il n'est jamais trop tard pour agir en faveur de l'accessibilité, du confort et de la qualité de vie. Toutefois, intégrer ces enjeux dès les premières phases du projet présente de nombreux avantages : meilleure cohérence technique, réduction des surcoûts liés à des ajustements tardifs, facilitation des démarches de concertation et anticipation des usages futurs.

Penser ces dimensions en amont, c'est poser les bases d'un aménagement plus inclusif, durable et adapté aux besoins réels de la population.

La question des coûts : anticiper, ajuster, investir durablement

La mise en œuvre d'aménagements ou d'équipements inclusifs soulève souvent la question des coûts. Or, cette question ne doit pas être un frein à l'action, mais bien un levier de réflexion stratégique.

Les dépenses liées à l'accessibilité et à l'inclusion dépendent d'une multitude de paramètres :

- l'échelle du projet : un aménagement localisé (mobilier, signalétique, cheminement...) n'a pas les mêmes implications qu'une requalification d'ensemble ;
- la temporalité d'intervention : une adaptation anticipée en phase de conception est généralement moins coûteuse qu'une modification post-travaux ;
- le niveau d'exigence visé : certains dispositifs techniques ou technologiques (guidage sonore, signalétique tactile, éclairage intelligent...) impliquent des investissements spécifiques, alors que d'autres stratégies d'urbanisme transitoire ou d'innovation sociale proposent des solutions à moindre coût ;
- les contraintes physiques du site : topographie, bâti existant, réseaux, etc.

Intégrer la dimension inclusive dès les études préalables permet de mutualiser les coûts et d'éviter des reprises coûteuses *a posteriori*. Un cheminement accessible prévu dès le plan-guide s'inscrit naturellement dans le dessin du projet, tandis qu'un ajustement tardif peut nécessiter des reprises lourdes d'infrastructures. De la même manière, penser la polyvalence des espaces (mobilier modulable, usages réversibles, signalétique adaptable...) limite les dépenses futures et garantit une évolutivité du cadre bâti.

Pour autant, il est essentiel de rappeler que les adaptations peuvent être réalisées à toutes les phases du projet. Même en phase d'exploitation, des ajustements ciblés (ajout d'assises, amélioration de la lisibilité des parcours, dispositifs d'ombre ou d'abri, signalétique multilingue, etc.) peuvent améliorer sensiblement le confort et l'accessibilité sans nécessiter de refonte majeure. Ainsi, la démarche inclusive n'est pas figée dans le temps : elle repose sur une capacité d'ajustement continu, au service d'une ville vivante et accueillante.

Enfin, considérer l'inclusion comme un investissement durable permet de dépasser la logique du coût immédiat. Un espace public confortable, accessible et sûr profite à tous les usagers — enfants, personnes âgées, familles, touristes — et renforce la valeur d'usage et la valeur patrimoniale des lieux. L'argent investi dans la qualité et l'adaptabilité des aménagements se traduit donc, à long terme, par des économies d'entretien, une meilleure appropriation sociale et une cohésion territoriale renforcée.

La co-construction avec les personnes concernées

Inclure les publics vulnérables dans les projets d'aménagement suppose de garantir leur **participation effective**. Cette participation ne peut être uniforme : elle doit prendre en compte les fragilités susceptibles de limiter l'accès à l'information et à l'expression (état de santé, âge, handicap, maîtrise de la langue, précarité sociale, rapport aux institutions).

Il ne s'agit pas d'isoler les personnes vulnérables dans des dispositifs spécifiques, mais de favoriser leur **insertion dans des démarches de co-construction universelles**, accessibles et adaptables, permettant à chacun de contribuer selon ses capacités et ses usages.

La conception de démarches inclusives implique donc d'interroger, dès l'amont, les **conditions concrètes de co-construction** : formats, lieux, horaires, supports, modalités d'animation et accompagnements proposés.

- **Des principes clés pour une co-construction inclusive :**
 - **Penser la co-construction comme un processus continu**, intégré à toutes les phases du projet (diagnostic, conception, mise en œuvre, évaluation), et non comme un temps ponctuel ;
 - **Clarifier le niveau de participation attendu** afin d'adapter les outils et d'éviter les malentendus ;
 - **Identifier les publics éloignés de la concertation et s'appuyer sur l'existant**, sans créer de dispositifs parallèles. Les associations locales, les structures de proximité (centres sociaux, CCAS, maisons de santé), les instances existantes (conseils citoyens, commissions pour l'accessibilité) et les professionnels de terrain constituent des relais privilégiés pour repérer les publics concernés, faciliter la mobilisation et adapter les modalités de participation.
- **Adapter les formats et les outils :**
 - **Fournir des supports d'information accessibles** et pas uniquement numériques (langage clair, visuels, méthode FALC - "facile à lire et à comprendre"), afin de lever les freins matériels à la participation ;
 - **Diversifier les formats** et ne pas se limiter aux réunions publiques (ateliers en petits groupes, balades urbaines, diagnostics en marchant) ;
 - **Expérimenter des démarches dans les lieux de vie** (centres sociaux, foyers, établissements médico-sociaux) ;
 - **Assurer l'accompagnement humain** (médiation, appui linguistique, accessibilité des lieux).
- **Assurer une restitution lisible et transparente,**
 - **Expliquer les arbitrages réalisés**, en garantissant la lisibilité du processus d'inclusion des propositions (ce qui a été pris en compte ou non, pour quelles raisons – opérationnalité, arbitrage politique, coût, etc.) ;
 - **Restituer les choix retenus** dans un langage clair et une diversité de supports ;
 - **Maintenir un lien** avec les participants jusqu'à la mise en œuvre, par exemple par le biais de cahiers de doléances mis à disposition dans une maison de quartier.

II - MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Cheminements piétons

Des préconisations ...

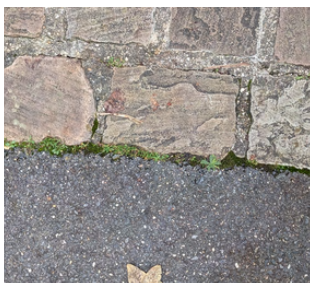
L'accessibilité des cheminements

- ✚ Garantir une **largeur** suffisante des cheminements piétons afin de permettre aux usagers de se croiser sans difficulté.
- ✚ Assurer un cheminement continu, **sans obstacles** pour ne pas entraver la mobilité des usagers. Du mobilier urbain peut être installé tel que des poubelles ou des potelets, mais ceux-ci doivent être implantés de manière à ne pas réduire la largeur minimale des trottoirs.
- ✚ Concevoir des **ouvertures au sol sécurisées** (grilles, caillebotis, aérations) de façon à ne pas laisser passer la pointe d'une canne blanche ni bloquer une roue.
- ✚ **Réaménager** les cheminements piétons **en pente** (itinéraires alternatifs, rampes adaptées, ascenseurs, paliers intermédiaires, ...) lorsque la mise à niveau n'est pas possible.



La Cerisaie à Villiers-le-Bel (95)

Le repérage des cheminements



Camille Claudel à Palaiseau (91)

- ✚ Délimiter et **signaler clairement les cheminements** piétons, en bordant l'espace de part et d'autre par de la végétation (au sol ou surélevée), une **bordure**, une **couleur** de revêtement **contrastée**, une bande de pierre, une bande d'éveil à la vigilance...

La qualité des revêtements

- ✚ Les revêtements piétons doivent **être lisses, non réfléchissants, non meubles, non glissants, sans trou ni aspérité**, et propres.
- ✚ Éviter tout revêtement comportant des motifs visuels susceptibles de perturber la perception des usagers et de compromettre le **confort de la marche**.
- ✚ Lorsque le sol est pavé, **être vigilant sur les risques de coincement** des cannes, béquilles ou roues.



Bel Air à Saint-Germain-en-Laye (78)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

Les cheminements piétons larges et continus **améliorent significativement l'accessibilité**, notamment en permettant le croisement de deux fauteuils roulants ou poussettes.

La délimitation des espaces permet également de **sécuriser** l'ensemble des cheminements piétons. Le réseau piéton du quotidien est celui qui structure le plus la ville. Il conditionne l'accessibilité aux services essentiels, tout en créant des centralités à la fois animées et apaisées.

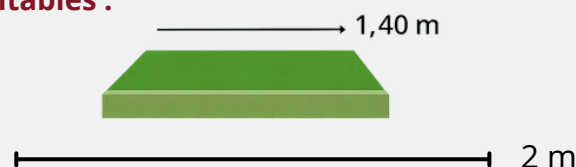
La différenciation des revêtements entre les espaces facilite la perception des délimitations et **améliore également le repérage** dans l'espace pour les personnes déficientes visuelles.

Points de repères techniques

Largeur des trottoirs et des cheminements piétonniers souhaitables :

- ✦ minimum 1,40 m et libre de tout obstacle (y compris le mobilier)
- ✦ 2 m si cela est possible

Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025



Largeur des joints (sol pavé) :

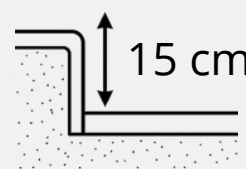
- ✦ une largeur des joints de plus d'un cm peut constituer un risque



Une voirie accessible à tous – Cerema - 2025

Bordure optimale :

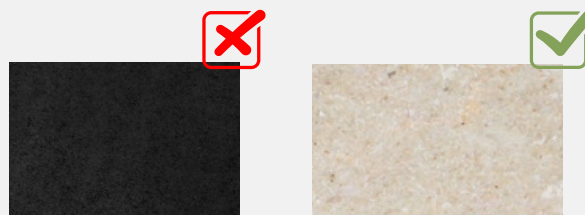
- ✦ inférieure ou égale à 15 cm



Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics – Mairie de Paris - 2012

Revêtements :

- ✦ travailler sur la couleur des revêtements pour une bonne visibilité



Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025

Acteurs à mobiliser

- Services voirie
- Bureaux d'études en mobilité, urbanisme ou accessibilité
- Urbanistes, architectes, aménageurs, entreprises de travaux publics
- Associations de personnes handicapées, commission d'accessibilité

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Passages piétons

Des préconisations ...

L'implantation des passages piétons

- ✚ Installer suffisamment de passages piétons et à des **emplacements stratégiques** (aux abords des lieux de passage, aux arrêts de transports en commun, aux carrefours, à l'entrée de parc etc.).
- ✚ Prendre en compte le temps de traversée des piétons et améliorer leur **visibilité**.



Camille Claudel à Palaiseau (91)

Le repérage des passages piétons

- ✚ Assurer une bonne visibilité des passages piétons, tant pour les automobilistes que pour les piétons, avec un **marquage au sol clair**, une **absence d'obstacles** et un **entretien régulier**.
- ✚ Implanter des **leds** au niveau des passages piétons pour les identifier de nuit, sans éblouir les usagers.
- ✚ Prévoir un **dégagement visuel suffisant** en amont des passages piétons pour assurer la bonne **visibilité** des usagers.



Le Trapèze à Boulogne Billancourt (92)

L'accessibilité des passages piétons

- ✚ Installer des **bandes d'éveil à la vigilance**, positionner des **potelets de part et d'autre** du passage piéton, et aménager un **abaissement de trottoir** afin de garantir l'accessibilité universelle des traversées piétonnes.
- ✚ Installer des **feux piétons** dans les zones à fort trafic, avec des **pictogrammes lisibles** associés à la couleur des feux et prévoir également une **sonorisation des feux** (déclenchable avec la télécommande) pour les personnes déficientes visuelles.



Camille Claudel à Palaiseau (91)

... pour une meilleure inclusion



Du point de vue des personnes en situation de handicap, l'installation de passages piétons dans l'espace public permet de **sécuriser l'espace**.

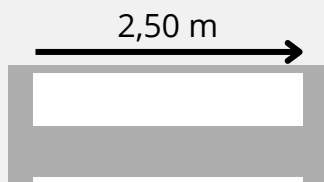
Les **bandes d'éveil à la vigilance**, de part et d'autre du passage piéton, associées à une **bande de guidage centrale** et si nécessaire à des potelets de délimitation, assurent une traversée accessible et sécurisée pour tous les publics, y compris les personnes à mobilité réduite ou déficientes visuelles.

Source : Domelia Conseil

Points de repères techniques

Largeur des passages piétons :

- ✦ 2,5 m minimum



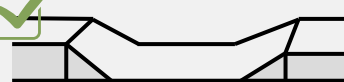
Marquage au sol :

- ✦ bandes blanches parallèles entre elles et perpendiculaires au trottoir
- ✦ peinture résistante, antidérapante et visible de jour et de nuit
- ✦ 50 cm de large espacées de 50 cm



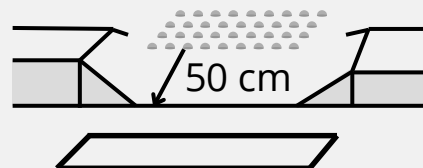
Abaissement du trottoir :

- ✦ abaissement du trottoir



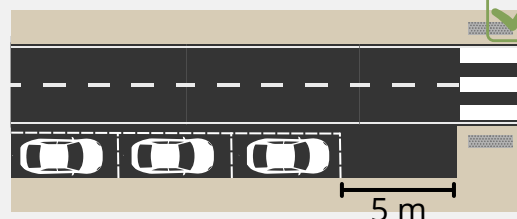
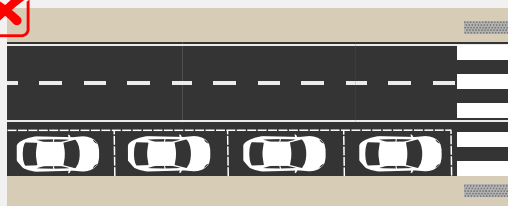
Bandes d'éveil à la vigilance :

- ✦ 50 cm en amont de la chaussée



Visibilité :

- ✦ dégagement visuel de minimum 5 m en amont du passage piéton



Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025
Référentiel Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap - 2021

Acteurs à mobiliser

- Services techniques municipaux, services voirie
- Bureaux d'études en mobilité, sécurité routière ou accessibilité
- Urbanistes, aménageurs, architectes, entreprises de travaux publics et voirie
- Associations de personnes handicapées, commission d'accessibilité

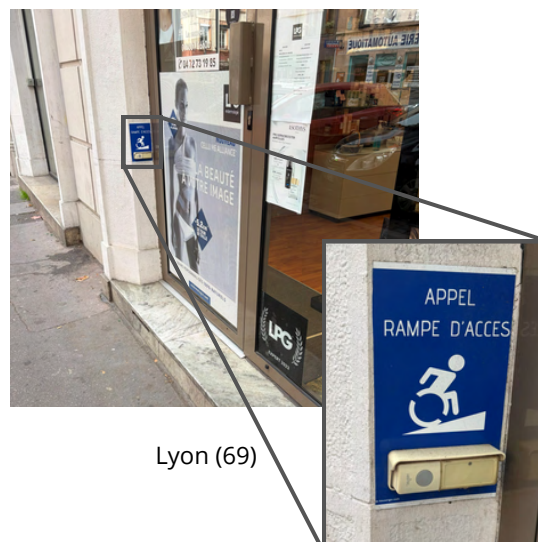
MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Barrières sélectives et rampes d'accès

Des préconisations ...

Les rampes d'accès

- ✦ Installer des rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap afin d'accéder à l'**ensemble des établissements recevant du public** (ERP).
- ✦ Installer des **rampes d'accès permanentes** dans les bâtis neufs ou **amovibles à défaut** (pliables ou rétractables) dans les bâtis existants.
- ✦ Privilégier une **rampe striée** avec un **revêtement antidérapant**, une pente douce et une solidité (surtout en cas de rampe amovible) adaptés à tous les types de publics.



Lyon (69)



Camille Claudel à Palaiseau (91)

Les barrières sélectives

- ✦ Installer des barrières urbaines sélectives lorsqu'elles sont nécessaires pour **sécuriser et structurer les espaces publics** (trottoirs, entrées de parcs, zones piétonnes, abords d'écoles, zones de chantiers, etc.).
- ✦ Assurer une implantation adaptée des barrières de manière à protéger les usagers **sans trop nuire à la fluidité** de leurs déplacements.

L'adaptation des barrières sélectives

- ✦ Favoriser l'installation de **barrières sélectives tournantes** ou des **tourniquets** avec un angle de rotation suffisamment large pour permettre le passage d'un fauteuil roulant ou d'une poussette, en faisant attention à **conserver un espace public lisible**.



La Cerisaie à Villiers-Le-Bel (95)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

La mise en place de **rampes d'accès** permet aux **usagers en fauteuil roulant ou à mobilité réduite** d'avoir un **accès à l'ensemble des établissements ou services** en autonomie. De plus, les rampes d'accès permettent de **limiter les risques de chutes** ou d'accidents des publics vulnérables.

Les **barrières urbaines** sélectives permettent de **sécuriser les espaces** mais également d'**empêcher l'accès** à certaines zones pour les **véhicules motorisés**. Elles contribuent aussi à **limiter le stationnement illégal** et à mieux délimiter les espaces. Cependant, il est important que ces dispositifs ne puissent pas être contournés par des stratégies détournées. De plus, les barrières sélectives doivent être **accessibles** pour les publics concernés en s'assurant que le lieu d'implantation soit praticable, avec un **revêtement adapté** pour permettre le passage à des personnes en fauteuil ou en poussette, et cela même en cas de pluie.

Points de repères techniques

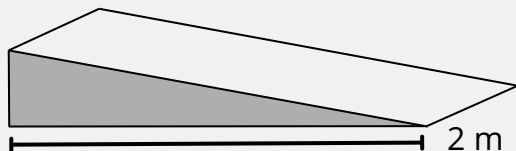
Rampes d'accès :

Si la pente est supérieure à 4%, prévoir un palier de repos de 1,40 m × 1,20 m tous les 10 m

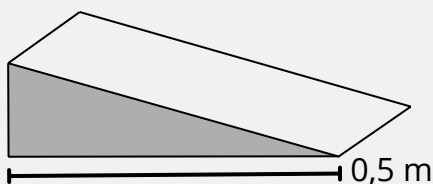
- ✦ pente de **5%** maximum pour tout accès



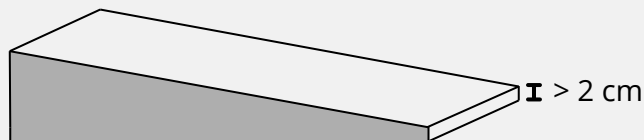
- ✦ pente **8%** sur 2 m de longueur maximum



- ✦ pente de **12%** sur 0,5 m de longueur maximum



- ✦ Marches ou ressauts inférieur à 2 cm



Accessibilité PMR (rampes d'accès et barrières sélectives) :

- ✦ Largeur minimum de 0,90 m

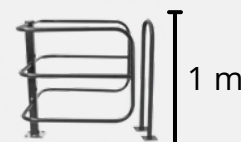
Barrières sélectives : Barrière adaptée à la largeur :

- ✦ hauteur entre 1m et 1m20

- ✦ barrière fixe et portillon tournant



- ✦ barrière tournante et portillon fixe



- ✦ Tourniquet de sécurité



Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025

Acteurs à mobiliser

- Services techniques municipaux, services accessibilité
- Bureaux d'études, commission communale d'accessibilité
- Urbanistes, architectes, entreprises de travaux publics et d'aménagement urbain
- Associations de personnes handicapées, commission d'accessibilité

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Cyclistes

Des préconisations ...

La séparation des pistes cyclables

- ✚ Délimiter clairement les pistes cyclables des autres voies de circulation en veillant à bien **séparer les chaussées** (automobilistes, piétons, cyclistes) avec une **séparation *a minima* visuelle**.
- ✚ Assurer une bonne lisibilité, avec des **marquages au sol clairs** et une **signalétique adaptée**, entre cyclistes, piétons et automobilistes, notamment aux intersections et aux sorties de stationnements.



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

Les intersections et continuités des pistes cyclables



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

- ✚ Maintenir une **continuité de la piste cyclable**, en limitant les obstacles et interruptions de parcours.
- ✚ Établir des **règles de priorité aux intersections**, notamment en intégrant des **feux dédiés aux cyclistes**.
- ✚ Prévoir des abaissements au niveau des trottoirs lorsqu'ils sont aménagés avec des voies cyclables afin de **fluidifier les changements de voie**.

La largeur des pistes cyclables

- ✚ Prévoir des pistes cyclables suffisamment **larges** quand c'est possible pour permettre le dépassement entre cyclistes sans empiéter sur la voie opposée.



Rouen (76) - source Cerema

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

L'**élargissement des pistes cyclables** permet non seulement de **fluidifier le trafic** en permettant aux cyclistes de se dépasser en toute sécurité, mais aussi de **réduire** significativement les **risques d'accidents**, notamment pour les cyclistes moins expérimentés, les enfants ou les seniors.

La mise en place de **feux dédiés aux cyclistes** limite également les conflits aux intersections, zones particulièrement accidentogènes, et **sécurise** ainsi **les traversées pour les publics vulnérables**, comme les usagers en vélos adaptés ou les parents avec enfants.

La **continuité des pistes cyclables** et la clarté de la signalétique sont des facteurs déterminants d'accessibilité : elles garantissent une **meilleure lisibilité des trajets**, réduisent le stress lié aux interruptions et rendent ce mode de déplacement plus inclusif pour l'ensemble des usagers.

Points de repères techniques

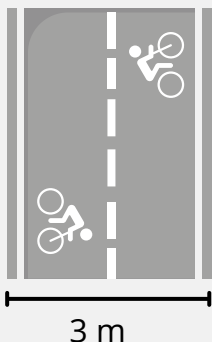
Piste cyclable unidirectionnelle :

- ✦ 1,5 m minimum – 2 m recommandé



Piste cyclable bidirectionnelle :

- ✦ entre 3 et 3,5 m de largeur

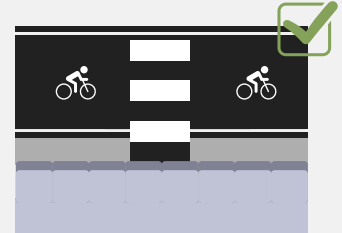
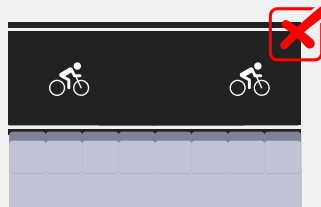


Séparateurs de pistes cyclables avec les circulations piétonnes :

- ✦ bourrelet sur chaussée (de forme ovoïde)



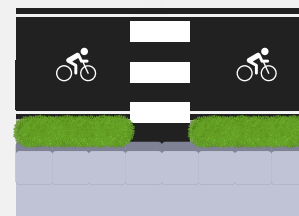
- ✦ terre-plein de faible largeur



- ✦ potelets, plots, barrières



- ✦ noues végétales



Aménagements en faveur du vélo : une série de fiches pratiques du Cerema – Cerema - 2020

Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025

Acteurs à mobiliser

- Commission d'accessibilité et associations de cyclistes
- Services techniques municipaux, bureaux d'études
- Urbanistes, entreprises de travaux publics, de signalisation et d'aménagement urbain

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Circulation automobile

Des préconisations ...

La régulation de la vitesse

- ✚ Mener des réflexions, tenant compte de la configuration des sites, afin de **réduire les vitesses des véhicules motorisés**.
- ✚ Étudier l'opportunité et la faisabilité de l'instauration d'un **sens unique** dans certaines rues.
- ✚ Installer des **radars pédagogiques** qui affichent la vitesse des automobilistes en temps réel.



La Cerisaie à Villiers-Le-Bel (95)

L'accessibilité et le stationnement

- ✚ Séparer les voies de circulation automobile des autres voies de circulation (pistes cyclables et cheminements piétons) avec une **séparation au moins visuelle**.
- ✚ Adapter la hauteur et l'implantation de la **signalétique en bordure de chaussée**, tout en garantissant une largeur libre suffisante sur le trottoir pour permettre le passage d'un fauteuil roulant, et en veillant aux impératifs de sécurité des usagers.
- ✚ Aménager des **places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite** sur l'ensemble des parkings, situées à proximité des accès principaux et clairement identifiées par une signalétique adaptée (codes couleurs en fonction du handicap, cartographie en ligne des places réservées).



La Cerisaie à Villiers-Le-Bel (95)
Crédits : Ekopolis



Le Trapèze à Boulogne Billancourt (92)
Crédits : @spl-valdeseine.fr

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

La **réduction de la vitesse** des automobilistes contribue fortement à **diminuer le nombre d'accidents** et à renforcer le sentiment de sécurité des usagers.

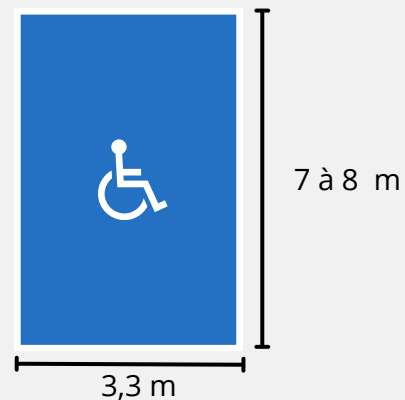
De plus, la **séparation des différentes voies de circulation** (piétonnes, automobiles, cyclables) limite les conflits d'usage et **protège** davantage les publics vulnérables.

Enfin, une **signalétique claire**, des espaces bien délimités et des **aménagements adaptés**, tel que les **places de stationnement handicapées** favorisent une utilisation sereine et sécurisée de l'espace public pour l'ensemble des individus et **incitent les publics les plus vulnérables à sortir de chez eux**.

Points de repères techniques

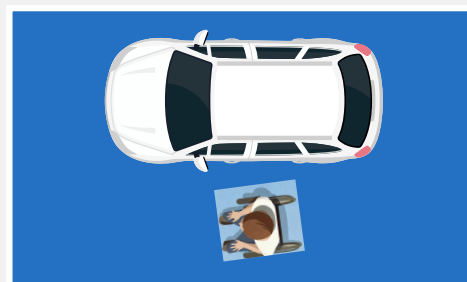
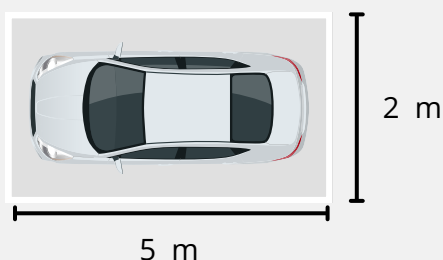
Stationnement handicapé :

- ✦ largeur de 3,30 m
- ✦ longueur de 7 à 8 m
- ✦ situé au plus proche des accès principaux (entrée des bâtiments)



Différence entre une place de parking traditionnelle et handicapée :

Il faut permettre l'entrée et la sortie à l'arrière et sur le côté du véhicule (sans empiéter sur les voies de circulation automobiles, cyclables et piétonnes)



Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025

Acteurs à mobiliser

- Services techniques municipaux, bureaux d'études
- Police municipale, nationale, entreprises de travaux publics et d'aménagement urbain

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Accessibilité aux transports en commun

Des préconisations ...

Les aménagements

- ✦ Installer des **rampes d'accès** ou **ascenseurs** sur l'ensemble du réseau de transports en commun et à proximité des entrées lorsque la configuration du site l'exige, afin de garantir une **accessibilité totale**.
- ✦ Aménager des **abris voyageurs avec des assises**, des protections contre les intempéries et des éclairages aux différents arrêts des transports en commun.
- ✦ Installer des **bandes d'éveil à la vigilance en bordure de quai** et un **revêtement adapté** et antidérapant pour la sécurité des usagers.
- ✦ **Élargir** les **trottoirs** et adapter la hauteur pour faciliter l'accès aux entrées des transports en commun.



Lyon (69)

La signalétique informative et directionnelle

- ✦ Afficher les **horaires des transports** et les **informations essentielles** à la compréhension des usagers et prévoir des **balises sonores** ou bornes d'informations pour les personnes malvoyantes ou non voyantes (pour localiser l'arrêt, connaître le numéro de la ligne, le nom de l'arrêt et le temps d'attente).
- ✦ Installer des **dispositifs de guidage sonore** et/ou **visuel** pour faciliter l'orientation et l'accès aux correspondances lorsque les arrêts ne peuvent pas être regroupés.
- ✦ Améliorer la **signalétique** existante afin de rendre le repérage plus intuitif pour tous les publics.



Lyon (69)

La continuité du service

- ✦ Essayer dans la mesure du possible de **regrouper les arrêts** de différentes lignes au même endroit pour **faciliter les correspondances**.
- ✦ Aménager les arrêts de transports pour garantir l'accessibilité, en veillant à la **bonne réception des rampes amovibles sur les trottoirs**, et en intégrant des bandes d'éveil à la vigilance et des **bandes de guidage** pour signaler l'entrée du bus.



Lyon (69)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

L'utilisation des transports en commun, couplée à la marche, est **bénéfique pour la santé**.

De plus, les transports en commun sont **plus écologiques**, plus **économiques** et sécurisant par rapport à l'utilisation de la voiture.

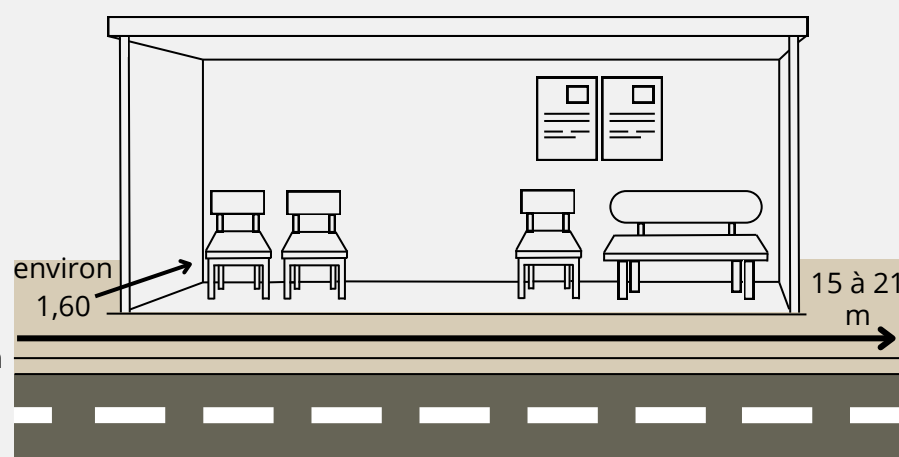
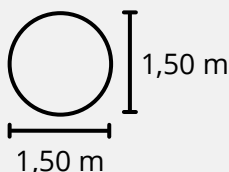
Enfin, pour le bien-être des publics vulnérables, il est recommandé que l'arrêt se situe dans un rayon de 150 m autour du domicile, que la fréquence des transports n'excède pas 15 minutes et qu'il n'y ait pas plus d'une correspondance.

Points de repères techniques

Abris voyageurs :

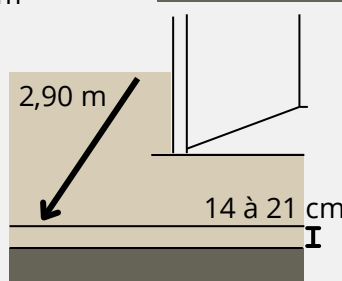
- ✦ largeur (profondeur) d'environ 1,60 m pour permettre le croisement de 2 fauteuils roulants

- ✦ zone de giration pour les poussettes ou les fauteuils roulants d'1,50 m par 1,50 m

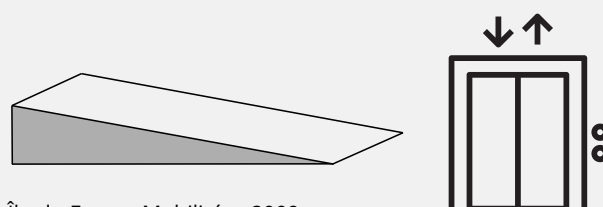


Dimensions du quai :

- ✦ longueur entre 15 et 21 m
- ✦ largeur minimale de 2,9 m
- ✦ hauteur entre 14 et 21 cm



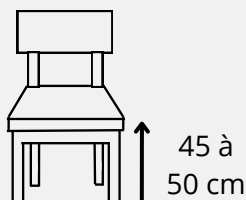
Rampes d'accès ou ascenseurs :



Guide d'aménagement des quais bus accessibles - Schéma Directeur d'Accessibilité - Île-de-France Mobilités - 2009

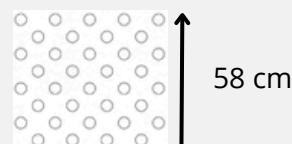
Assises des abris voyageurs :

- ✦ hauteur d'assises de 45 à 50 cm
- ✦ avec dossier



Quais :

- ✦ bandes d'éveil à la vigilance, en bordure du quai pour éviter les chutes



Référentiel "Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap" Département de Seine-Saint-Denis- 2021

Acteurs à mobiliser

- Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)
- Services techniques municipaux, bureaux d'études
- Urbanistes, architectes, entreprises de travaux publics et d'aménagement urbain, exploitants des réseaux de transport, services de maintenance

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Signalétique

Des préconisations ...

La lisibilité des informations

- ✦ Éviter la surcharge d'informations dans l'espace public et sélectionner uniquement les **indications essentielles** (services, équipements, commerces, lieux publics) aux emplacements clés (places, parvis, carrefours, etc.).
- ✦ Privilégier le **doublage des informations** avec l'utilisation de **pictogrammes** (ou d'informations non textuelles) pour faciliter la compréhension de tous les publics.
- ✦ Indiquer les **temps de parcours** pour les piétons (en minutes) en intégrant les **informations textuelles** et les **pictogrammes** associés pour certains lieux stratégiques du quartier.
- ✦ **Diversifier** les dispositifs de **signalétique** en intégrant à la fois des **panneaux**, des **marquages au sol** et d'autres supports complémentaires.



Bezons - 95



Le Trapèze à Boulogne Billancourt (92)

L'accessibilité

- ✦ Veiller à ce que l'installation de **panneaux de signalisation sur les trottoirs** permette de conserver un **passage accessible**.
- ✦ Implanter des **bornes sonores** dans les lieux les plus fréquentés (devantures des commerces etc.).

La qualité

- ✦ Assurer un **bon contraste** de couleurs pour les panneaux physiques et numériques.
- ✦ Éviter les réfléchissements et les éblouissements nocturnes pour la **lisibilité des panneaux la nuit**.
- ✦ Planifier l'**entretien** ou le **remplacement régulier** en fonction de l'état visuel du panneau (dégradations, etc.) et anticiper l'usure liée aux intempéries.
- ✦ Assurer la **visibilité des numéros et noms de rues** : caractères de taille adaptée, couleurs et contrastes lisibles, plaques installées en nombre suffisant et aux emplacements stratégiques.



Lyon (69)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

Une **signalétique claire et inclusive** permet à l'ensemble des usagers de **s'orienter de manière autonome** dans l'espace public.

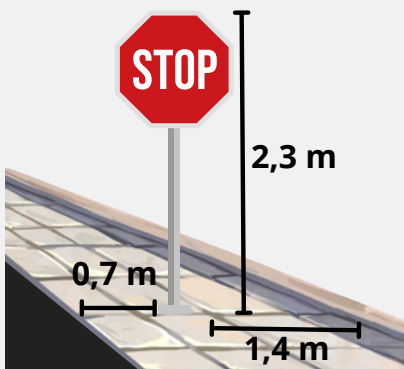
En outre, le **doublage de l'information** (avec du **texte** et des **pictogrammes** ou avec du texte et des **informations sonores**, etc.) permet de rendre la **signalétique multisensorielle**. L'espace public est alors plus accessible pour les personnes ayant des troubles cognitifs, des déficiences visuelles ou ne parlant pas la langue.

Enfin, une signalétique indiquant le temps de parcours permet d'encourager les usagers à marcher.

Points de repères techniques

Panneaux situés sur un trottoir :

- ✦ distance entre le poteau et la bordure de 1,40 m pour le libre passage d'un fauteuil roulant
- ✦ distance entre le poteau et la chaussée de 0,70 m minimum
- ✦ hauteur de 2,3 m



Matériaux :

- ✦ matériaux mats (éviter les matériaux brillants ou réfléchissants pour limiter l'éblouissement)
- ✦ contraste de couleur entre le poteau et l'environnement

Lisibilité du texte :

- ✦ police linéale (en bâton)
- ✦ taille du texte adaptée à la hauteur du panneau pour une lecture à distance

PIÉTONS PRENEZ LE TROTTOIR D'EN FACE



PIÉTONS PRENEZ LE TROTTOIR D'EN FACE



Référentiel "Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap"
Département de Seine-Saint-Denis- 2021
Signalétique et jalonnement : harmoniser les messages pour une ville inclusive -
Cerema - 2025

Acteurs à mobiliser

- Services techniques municipaux, services de voirie
- Bureau d'études spécialisés en aménagement urbain ou mobilité
- Entreprises de travaux publics, signalétique

III - CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Espaces verts

Des préconisations ...

L'accessibilité et la durabilité

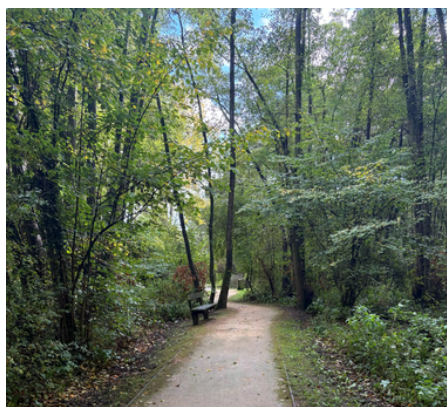
- ✦ Privilégier des **essences locales** à l'espérance de vie importante, **non allergènes** et **adaptées au changement climatique**.
- ✦ Assurer un **entretien régulier** des espaces publics (ramassage des feuilles mortes) pour **améliorer la sécurité** des usagers (risque de chutes).
- ✦ Assurer une **pluralité** dans les choix **des essences** à implanter dans le quartier et éviter les plantations mono-spécifiques.
- ✦ **Adapter la hauteur des arbres** en fonction de l'environnement (bâtiments, intersections, qualité du sol, taille des fosses de plantation, etc.). Les arbres de grande hauteur ont besoin de davantage d'espace pour leurs racines et peuvent causer des **contraintes** sur les façades, les fils électriques et sur la lisibilité.



Camille Claudel à Palaiseau (91)

La qualité multifonctionnelle

- ✦ Intégrer **différents usages** dans les espaces végétalisés (qualité paysagère, **ombrage**, espace de sociabilité, **jardin thérapeutique**, etc.).
- ✦ Privilégier l'implantation d'espèces végétales avec une **couverture végétale importante** (haies végétalisées, arbres de tailles moyennes avec un élagage régulier).
- ✦ Privilégier les espèces à **fort potentiel d'ombrage et d'évapotranspiration**.
- ✦ **Éviter** les **grandes étendues de pelouse** sans plantations.



Limonest (69)

L'intégration urbaine

- ✦ Aménager des **cheminements piétons dans les espaces verts** afin de protéger les pelouses et de garantir l'accessibilité aux personnes en fauteuil, même par temps humide (éviter les revêtements sableux).
- ✦ Assurer la **continuité des espaces verts** (parcs, jardins, aires de jeux, plantations d'arbres, etc.) pour assurer une **continuité de promenade**, en toute sécurité.
- ✦ **Végétaliser** au maximum **le bâti** (immeubles, parkings, etc.).
- ✦ Planter des **arbres fruitiers** dans l'espace public, sous forme de **vergers collectifs** ou en bordure des cheminements, avec un libre accès à la cueillette.



Camille Claudel à Palaiseau (91)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

Les **espaces verts** avec une couverture végétale importante ont des **impacts positifs sur la qualité de l'air en ville**. De plus, les arbres avec une forte évapotranspiration permettent de **rafraîchir l'air en ville** (îlots de fraîcheur) et de réduire l'effet des îlots de chaleur urbain.

L'installation des espaces verts rend également l'espace urbain plus esthétique, favorable à une bonne santé mentale et **incite à la pratique de l'espace public par tous**.

Enfin, il est important d'aménager les espaces verts avec des **cheminements adaptés** pour ne pas endommager les espaces verts mais surtout permettre à ces derniers d'**être accessibles à l'ensemble des publics**.

Points de repères techniques

Hauteur des arbres :

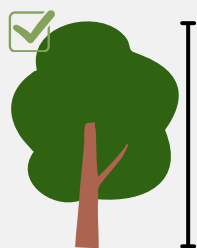
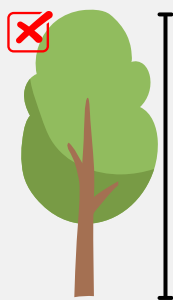
à adapter en fonction de la hauteur des bâtis, de la distance entre l'arbre et le bâti, de l'espacement entre les arbres, de l'aménagement des réseaux souterrains et aériens et de la taille de la fosse

✦ entre 3 et 10 m

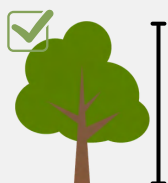
✦ entre 10 et 20 m

✦ plus de 20 m (grande hauteur*)

plus de 20 m



entre 10 et 20 m



entre 3 et 10 m

Arbres avec une forte évapotranspiration

✦ Chênes

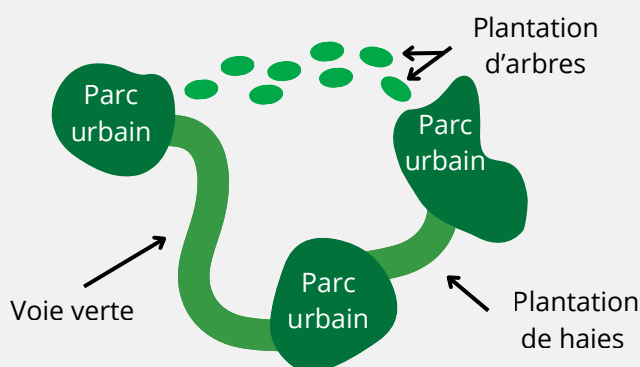


✦ Tilleuls



Exemples d'espèces recommandées par l'ONF

Corridors écologiques

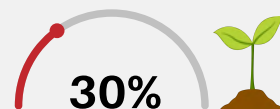


Fiches Nature en ville - Cerema - 2020

Couverture végétale importante

✦ L'OMS recommande d'offrir au moins 10 m² d'espaces verts par habitant.

✦ La végétation doit représenter minimum 30% de la surface totale en milieu urbain.



Guide de l'arbre urbain - Plan Canopée - Ville de Liège - Direction de la Gestion de l'Espace public - Service de Foresterie urbaine - 2023
Charte de l'arbre en ville - Ville de Rennes - 2023

Acteurs à mobiliser

- Urbanistes, paysagistes, écologues
- Architectes, bureau d'études environnementaux, aménageurs

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Lieux de sociabilité

Les espaces de partage

- ✦ Aménager des **jardins partagés** accessibles à tous, afin de favoriser les rencontres, l'**apprentissage collectif** et la transmission **intergénérationnelle** (en fonction de la qualité du sol, les plantations peuvent être alimentaires).
- ✦ Installer des **kiosques** dans les lieux de passages ou au sein des espaces verts, pouvant accueillir des commerces alimentaires ou éphémères, des ludothèques, etc. et offrant des **espaces de sociabilité couverts et accessibles**.
- ✦ Garantir une **inclusion sociale** en intégrant les **publics vulnérables à la gestion collective et participative** des espaces et des activités (ludothèque, jardin partagé, ferme urbaine, entretien, etc.)
- ✦ Installer des **boîtes à livres** dans l'espace public pour permettre des échanges et des dons.

Des préconisations ...



Fleurieux-sur-l'Arbresle (69)



Camille Claudel à Palaiseau (91)

Les lieux de bien-être



Le Trapèze à Boulogne Billancourt (92)



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

- ✦ Installer des **fontaines à eau potable** facilement accessibles aux enfants, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.
- ✦ Mettre en place des **jets d'eau** ou **brumisateurs** pour créer des **zones de fraîcheur** en période estivale et créer des circuits fermés pour récupérer l'eau et la réutiliser.
- ✦ Prévoir un **espace apaisant** séparé des aires bruyantes par des transitions douces (barrières végétales, reliefs naturels).
- ✦ Mettre en place un **parc sensoriel** avec des stimulations tactiles, olfactives et visuelles adaptées à l'ensemble des publics et notamment aux personnes autistes.

Les pratiques inclusives et solidaires

- ✦ Aménager un **espace sportif inclusif** non genré combinant terrains libres et équipements adaptés pour les personnes à mobilité réduite (**physioparc**).
- ✦ Créer un **espace animalier** tel qu'une ferme urbaine ou une bergerie urbaine, permettant l'**éco-pâturage** et l'entretien des espaces verts.
- ✦ Installer des **défibrillateurs** dans l'espace public avec une signalétique claire et des **panneaux pédagogiques** présentant les **gestes de premiers secours**.



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

La présence de **lieux de sociabilité accessibles** favorise le **bien-être individuel** et **collectif** de l'ensemble des usagers. La mise en place de **jardins partagés**, de **kiosques polyvalents**, de **parcs sensoriels** ou encore d'**aires sportives adaptées** permettent de répondre aux besoins de tous les publics, en donnant une place à chacun dans l'espace public.

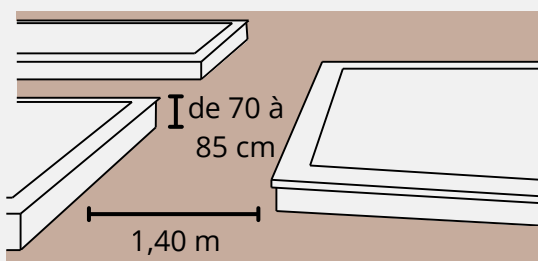
Ces aménagements sont particulièrement essentiels pour les publics vulnérables comme les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les familles isolées ou les enfants. Mais, **ces espaces bénéficient en réalité à l'ensemble de la population** et rendent l'espace public plus accueillant, plus vivant et plus solidaire.

L'existence de **lieux de sociabilité favorise la mixité sociale, réduit l'isolement** et **encourage l'entraide**. Ces espaces permettent de **se rencontrer**, de **tisser des liens** et de **participer activement à la vie du quartier**.

Points de repères techniques

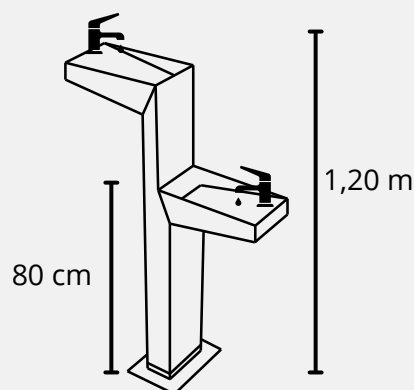
Jardins partagés :

- ✦ allées de 1,40 m minimum
- ✦ des bacs de culture de 70 à 85 cm de hauteur



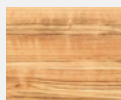
Fontaines à eau :

- ✦ hauteur de robinet entre 70 et 90 cm
- ✦ fontaines avec double hauteur (adultes, enfants)



Parc sensoriel :

- ✦ sols variés (galets, copeaux, bois lisse, etc.)
- ✦ massifs aromatiques (lavande, romarin, menthe, thym)
- ✦ panneaux artistiques, contrastes de couleurs, parcours lumineux (basse intensité)



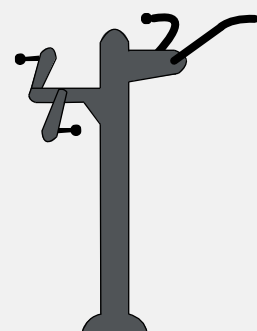
Kiosques :

- ✦ Rampe d'accès ou seuil plat



Physiopark :

- ✦ terrain avec une surface souple (gazon)
- ✦ équipements adaptés PMR (vélos à bras, machines de musculation avec accès latérale, tapis modulaire, etc.)



Accessibilités des personnes en situation de handicap - Association Le passe jardins - 2018

Acteurs à mobiliser

- Services techniques municipaux
- Architectes, urbanistes, paysagistes, entreprises locales et commerces
- Associations locales, coopératives, habitants

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Assises

La localisation

- ✦ Implanter des **assises tous les 100 mètres**, le long des cheminements piétons, à proximité des équipements publics et à l'écart des nuisances sonores.
- ✦ Privilégier l'implantation d'assises dans des **lieux ombragés** ou **semi-ombragés** et si possible prévoir des **assises couvertes** et à l'abri du vent en cas d'intempéries.

Des préconisations ...



Camille Claudel à Palaiseau (93)



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

La diversité

- ✦ **Varier** les types d'**assises** (basses, hautes, avec ou sans dossier, avec ou sans accotoirs, dossiers inclinés ou non, larges, normes PMR, etc.).
- ✦ Installer des **assises groupées** et des **assises isolées** pour répondre aux différents usages sociaux.

Les matériaux et la sécurité

- ✦ Privilégier des assises avec des **matériaux résistants** et bénéficiant de traitements contre les UV, les graffitis et la corrosion.
- ✦ **Éviter les assises en métal**, conductrices de chaleur.
- ✦ Ancrer les assises au sol avec des **fixations sécurisées**.
- ✦ Prévoir un **revêtement adapté autour des assises** pour faciliter l'accès en fauteuil roulant (éviter les sols meubles et les graviers).



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

L'installation d'**assises adaptées** dans l'espace public **favorise l'autonomie des personnes fragiles** en leur permettant de **faire des pauses** régulières lors de leurs déplacements et en contribuant à **réduire la fatigue** et à **prévenir les chutes**.

En outre, leur présence régulière dans l'espace public constitue un **élément rassurant favorisant les sorties**.

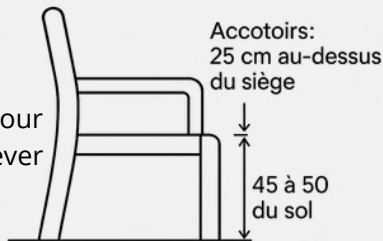
Les assises correctement installées et adaptées permettent également de lutter contre l'isolement relationnel.

Les tables de pique-nique adaptées PMR favorisent aussi l'inclusion.

Points de repères techniques

Assises standards :

- ✦ 45 à 50 cm du sol pour s'asseoir et se relever sans effort excessif



Accotoirs :

- ✦ 25 cm au-dessus du siège pour offrir un point d'appui stable



Tables de pique-nique :

- ✦ 70 cm d'espace libre sous la table
- ✦ 80 cm de largeur
- ✦ 75 cm de hauteur de plateau (taille réglementaire pour le passage d'un fauteuil).

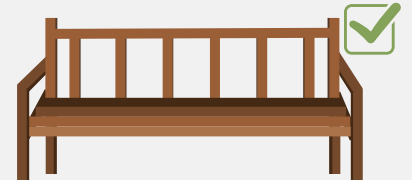
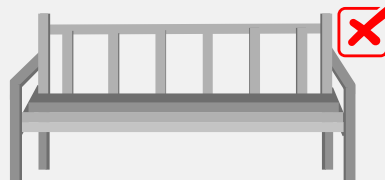


Fixation sécurisée



Matériaux pour éviter l'inconfort thermique:

- ✦ HPL (fibre de bois)
- ✦ bois traité (acacia, pins, douglas)



Référentiel "Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap" Département de Seine-Saint-Denis- 2021

Acteurs à mobiliser

- Services techniques de la collectivité
- Architectes/paysagistes, experts de l'accessibilité
- Entreprise de travaux publics, pose de mobilier urbain

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Toilettes publiques

Des préconisations ...

L'accessibilité

- ✦ Veiller à implanter des toilettes publiques **en nombre suffisant**, en privilégiant des lieux centraux afin de **faciliter leur repérage**, renforcer le sentiment de sécurité et limiter les risques de dégradation, tout en prévoyant une signalétique adaptée.
- ✦ Assurer l'accès et la **gratuité** aux toilettes publiques.
- ✦ Prévoir un **espace libre** pour laisser la **possibilité** à une personne en fauteuil de **se déplacer** sans difficulté.
- ✦ Installer un **espace pour poser un sac**, une veste ou alors un **espace adapté pour changer un bébé** (table à langer).
- ✦ Mettre en place une **signalétique** indiquant les bâtiments publics de la ville (ex. mairie, médiathèque, etc.) où des **toilettes accessibles** à tous les usagers sont disponibles.



Rennes (35) - source Cerema

L'hygiène et la maintenance



Lyon (69)

- ✦ Assurer la **propreté** des toilettes publiques avec un **nettoyage automatique** ou par des **agents**.
- ✦ Installer des **barres d'appui** et adapter la hauteur des toilettes ; des **robinets et sèche-mains automatiques** pour qu'ils soient adaptés à l'ensemble des usagers.
- ✦ Installer des **poubelles** à l'intérieur des toilettes publiques.
- ✦ Fournir du **savon**, du **papier hygiénique**, des serviettes et des tampons hygiéniques et veiller au réapprovisionnement.
- ✦ Prévoir une **ventilation naturelle** ou non pour limiter les odeurs nauséabondes.

La durabilité

- ✦ Utiliser des **matériaux** intérieurs classés M0 ou M1 au feu, **non inflammables** voire **ininflammables**.
- ✦ Installer des **dispositifs économes en eau** (chasse d'eau à double débit) et en énergie.



Lyon (69)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

Des études et retours d'expérience montrent que 50% des personnes âgées sont touchées par l'incontinence urinaire.

L'implantation de **toilettes publiques** améliore l'**hygiène collective** et favorise l'**égalité dans l'usage de l'espace public** en permettant aux publics vulnérables de sortir en sachant que leur mobilité est sécurisée (personnes âgées, personnes menstruées, personnes travaillant en extérieur comme les livreurs, etc.).

Les toilettes publiques contribuent à la **santé publique** et réduisent les comportements d'urgence ; leur présence améliore la **propreté de l'espace urbain**.

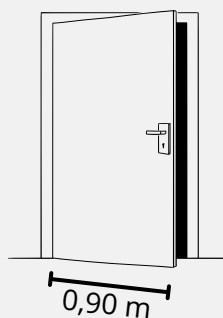
Points de repères techniques

Surface cabine :

- ✦ minimum 1,50 m de largeur
- ✦ minimum 2,10 m de longueur

Portes :

- ✦ largeur de 0,90 m
- ✦ s'ouvrant vers l'extérieur

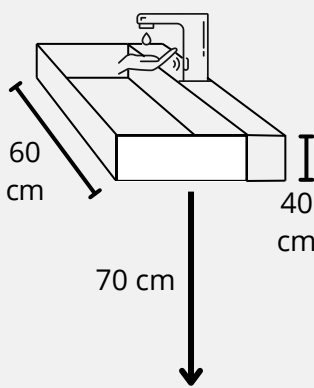


Verrou ergonomique



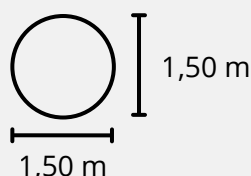
Lavabo accessible :

- ✦ espace libre de 70 cm de hauteur sous le plateau
- ✦ 60 cm de largeur
- ✦ 40 cm de profondeur
- ✦ espacement suffisant entre le lavabo et les toilettes pour permettre le passage d'un fauteuil roulant



Espace de manœuvre :

- ✦ diamètre libre de 1,5 m minimum pour permettre un demi-tour en fauteuil roulant à l'intérieur de la cabine



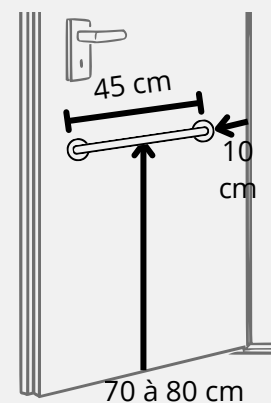
Cuvette accessible :

- ✦ 45 à 50 cm de hauteur



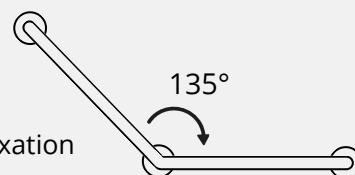
Barre de rappel sur la porte :

- ✦ hauteur entre 70 et 80 cm de sol
- ✦ longueur de 45 cm maximum
- ✦ à 10 cm du bord de la porte, du côté opposé à la poignée



Barre d'appui :

- ✦ inclinée à 135°
- ✦ avec 3 points de fixation
- ✦ à droite ou à gauche (voire de deux côtés)



Référentiel "Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap" Département de Seine-Saint-Denis- 2021

Acteurs à mobiliser

- Services techniques de la collectivité
- Architectes/paysagistes, experts de l'accessibilité
- Entreprise de travaux publics, pose de mobilier urbain

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Éclairage

La sécurité

- ✦ Installer des éclairages publics de manière à favoriser la **sécurité des déplacements** et des **personnes**, à permettre une **vie urbaine nocturne** et à valoriser les espaces publics.
- ✦ Aménager l'éclairage public afin que chaque **dispositif de signalisation** reste clairement **visible la nuit**.
- ✦ **Éviter la création d'espaces délaissés** pouvant être sources d'insécurité, accentuant l'isolement de certains quartiers et attirant des usages indésirables (vandalisme, trafic, etc.).

Des préconisations ...



Le village olympique à Saint-Ouen (93)



Paris (75)

La qualité visuelle et le confort

- ✦ Concevoir un éclairage public performant réduisant l'insécurité en améliorant l'**attractivité des espaces publics la nuit**.
- ✦ Adapter l'éclairage public afin de garantir le **confort visuel**, prévenir l'éblouissement et répondre aux besoins spécifiques des personnes sensibles à la lumière.

La durabilité

- ✦ Remplacer les éclairages au sodium haute pression, ou au mercure par des **éclairages LED** ou des **éclairages solaires autonome** pour réduire la consommation électrique.
- ✦ Adapter l'éclairage à la biodiversité nocturne (**trame noire**) en évitant l'éclairage inutile dans les corridors écologiques ou en bordure d'espaces naturels (temporalités d'éclairage, détection de présence).



Le Trapèze à Boulogne Billancourt (92)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

L'**éclairage** dans l'espace public permet de répondre aux **enjeux d'accessibilité**, de **sécurité** et d'inclusion pour les usagers les plus vulnérables.

Par ailleurs, l'**adaptation de l'éclairage public** contribue à la préservation de la **biodiversité nocturne** tout en générant des **économies** significatives, tant **sur le plan énergétique** que **financier**.

Points de repères techniques

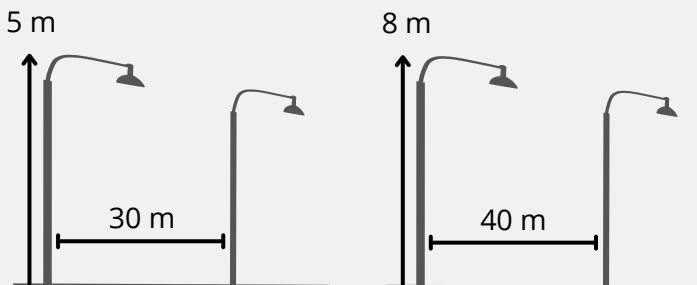
Hauteur de l'éclairage :

- ✦ 3 m sur les places publiques
- ✦ entre 5 à 6 m le long des voies piétonnes, en zones résidentielles, le long des pistes cyclables
- ✦ 8 m le long des voies urbaines principales et des boulevards

Recommandations de l'Association Française de l'Éclairage

Espacement de l'éclairage :

- ✦ pour un mât de 5 m : espacement de 30 m
- ✦ pour un mât de 8 m : espacement de 40 m

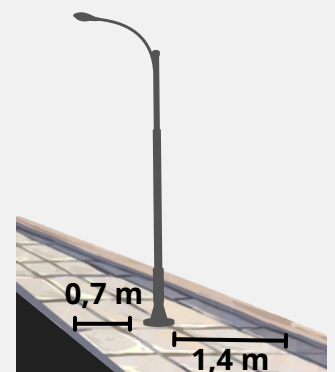


Norme NF EN 13201

8 m

3 m

Accessibilité :



Arrêté ministériel du 15 janvier 2007- Accessibilité voirie

Type d'éclairage

- ✦ LED blanches
- ✦ 30 Watts pour les routes principales
- ✦ 20 Watts pour les routes secondaires

Norme NF EN 13201

Type de luminaire :

- ✦ Crosse simple
- ✦ Crosse double
- ✦ Crosse double adapté à la fois aux chemins piétons et aux voies urbaines



Recommandations de l'Association Française de l'Éclairage

Acteurs à mobiliser

- Services de voirie ou d'éclairage
- Bureaux d'études techniques en éclairage public
- Urbanistes, paysagistes et acteurs des nouvelles technologies

CONFORT D'USAGE ET QUALITÉ DE VIE

Poubelles

Des préconisations ...

L'implantation

- ✦ Rendre les **poubelles accessibles**, notamment aux personnes à mobilité réduite, **en adaptant la hauteur** et en laissant des espaces libres autour pour le passage d'un fauteuil roulant.
- ✦ Installer des poubelles **en nombre suffisant**, les répartir de manière homogène et organiser le **ramassage régulier des ordures**.
- ✦ Implanter des **poubelles dans les lieux les plus fréquentés**, tels que les arrêts de transports en commun ou les sorties de commerces.



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

Les types

- ✦ Privilégier l'installation de **poubelles enterrées** afin de limiter la diffusion des odeurs, particulièrement en période de fortes chaleurs.
- ✦ Installer des **poubelles** spécifiques pour les **mégots**, afin de limiter la pollution au sol, préserver la propreté de l'espace public et réduire les risques d'incendie.
- ✦ Installer des **poubelles** dédiées aux **déjections canines**, équipées d'un **distributeur de sacs** et d'une technologie anti-odeur.
- ✦ Installer également des bornes de recyclage des déchets alimentaires (**bornes à compost**).



Limonest (69)



Paris (75)

Le tri des déchets

- ✦ Installer des **poubelles bi-flux** et **tri-flux** dans les espaces publics afin de faciliter le tri des déchets.
- ✦ Ajouter des **visuels éducatifs** et artistiques sur les poubelles de tri, combinant pédagogie et design attractif, afin de sensibiliser les usagers au tri des déchets et d'encourager leur utilisation.



Le village olympique à Saint-Ouen (93)

... pour une meilleure inclusion



Source : Domelia Conseil

L'**entretien** régulier des espaces publics ne contribue pas uniquement à l'**hygiène**, mais aussi à la **sécurité physique des déplacements**. En effet, un espace bien entretenu, sans déchets sur les voies de circulation, **permet de limiter les risques de chute**.

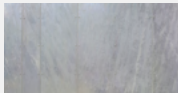
D'autant plus que de nombreuses études montrent que les seniors sont particulièrement sensibles à l'insécurité liée aux dégradations ou aux ordures.

Enfin, le **tri des déchets** favorise une **gestion plus efficace** et contribue au **recyclage**.

Points de repères techniques

Matériaux pour faciliter le nettoyage :

✦ acier galvanisé



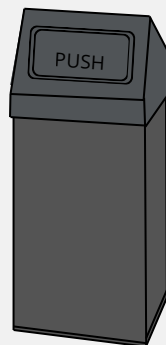
✦ inox



Vidage facile

✦ système à trappe

✦ bac intérieur amovible



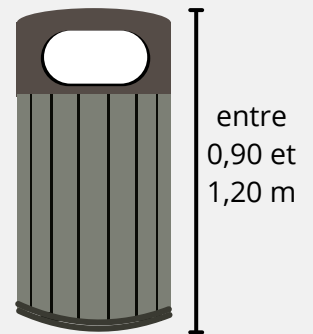
Accessibilité :

✦ 90 à 120 cm de hauteur

✦ ouvertures larges

✦ posées à même le sol pour empêcher la canne de passer sous les poubelles

✦ dégagement pour un fauteuil roulant



Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : Cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations - Cerema - 2025

Fixation au sol

✦ éviter tout risque de basculement



Systèmes anti-odeurs :

✦ couvercles hermétiques

✦ plaquettes de gel

✦ ventilation contrôlée

Référentiel Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap (2021)

Acteurs à mobiliser

- Services techniques de la collectivité
- Urbanistes
- Entreprises de travaux publics, pose de mobilier urbain, agents de la propreté

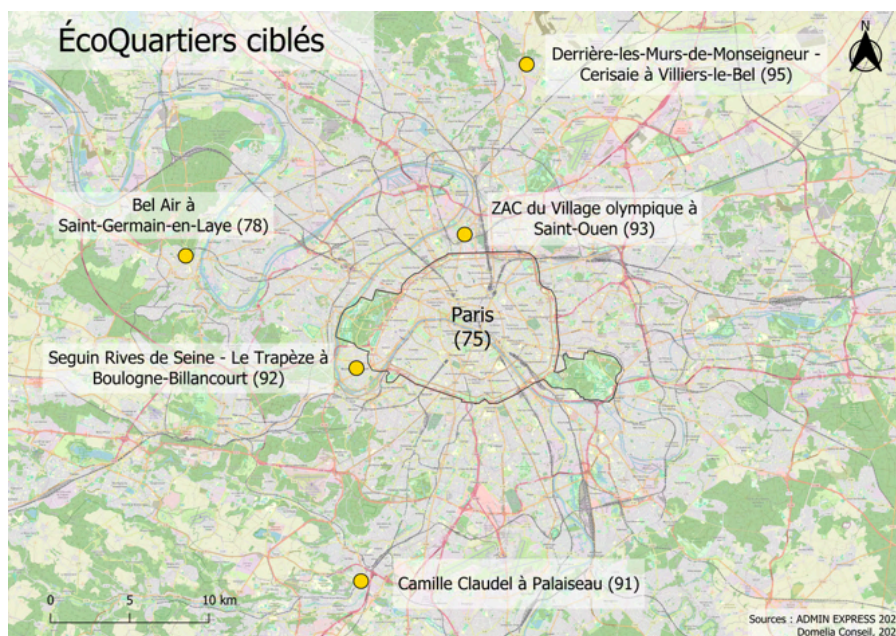
IV - 5 ECOQUARTIERS DONNANT L'EXEMPLE

IV - 5 ECOQUARTIERS DONNANT L'EXEMPLE

5 ÉcoQuartiers franciliens comme terrain d'étude

Cinq ÉcoQuartiers franciliens ont été visités et analysés sous l'angle de l'accessibilité et de la conception universelle. Cette démarche a permis de croiser les regards et d'articuler différentes formes d'expertise autour de l'usage des espaces publics et des aménagements.

Les cinq ÉcoQuartiers étudiés se distinguent par leur localisation, leur morphologie urbaine ainsi que par leur composition sociale.



Les visites ont été guidées par les acteurs locaux (aménageurs, techniciens, élus...), apportant un éclairage sur les choix d'aménagement et les logiques de conception. Les personnes en situation de handicap ont enrichi l'observation par leur expertise d'usage, essentielle pour identifier les obstacles et les leviers concrets de l'accessibilité au quotidien. Les habitants et les professionnels du secteur du handicap ont, quant à eux, apporté la perspective de leurs pratiques quotidiennes de l'espace, permettant de confronter la conception aux réalités vécues.

Un remerciement particulier est adressé à l'ensemble de ces contributeurs, dont les apports ont rendu possible la richesse des analyses.

À la suite de chaque visite, des ateliers collectifs ont permis de capitaliser sur les observations. Ces temps d'échange ont favorisé :

- l'identification des bonnes pratiques observées,
- la mise en évidence des axes d'amélioration,
- et une réflexion approfondie sur la manière d'intégrer la notion de conception universelle dans le processus de labellisation ÉcoQuartier.

L'ensemble de ce travail s'inscrit dans une logique d'immersion dans plusieurs contextes franciliens, afin de tirer des enseignements transférables et mobilisables par les acteurs de l'aménagement. Les solutions d'aménagement retenues doivent cependant s'apprécier au regard de chaque contexte et dans une approche globale garantissant la sécurité de tous les usagers.

Vers une cohabitation apaisée des usages entre piétons, vélos et voitures

Séparation entre la piste cyclable et le cheminement piéton

Comment ?

Par le maintien d'une **continuité visuelle** et fonctionnelle de l'espace public

Par une **faible bordure** afin d'identifier sensoriellement la séparation des chaussées

Pourquoi ?

Pour une transition douce, sans rupture brutale et une sécurité des usagers



Marquage au sol



Comment ?

Par des **pictogrammes** et **bandes blanches** présentes au sol des pistes cyclables

Pourquoi ?

Pour guider les usagers, structurer les flux et influencer positivement les usages des piétons

Revêtements distincts (texture et couleur différentes)

Comment ?

Par un **revêtement pavé plat** (joints fins), **non glissant**, de couleur grise, sans porosité pour le cheminement piéton

Par un **revêtement de sol en résine**, de **couleur différenciée**, pour la piste cyclable

Pourquoi ?

Pour identifier rapidement les différents usages et permettre un cheminement plus agréable et sécurisé pour l'ensemble des usagers



Le Trapèze, Boulogne Billancourt (92)

Bordures végétalisées entre la chaussée et la piste cyclable

Comment ?

Par la **valorisation paysagère** de l'espace public

Par le développement de la **biodiversité** en milieu urbain

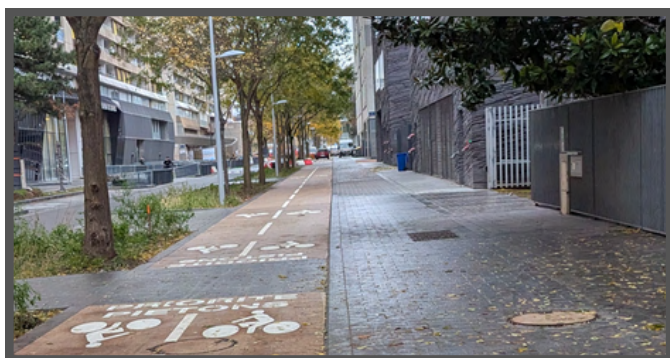
Grâce à une **barrière physique douce** (permettant de séparer les espaces)



Pourquoi ?

Pour la sécurité et la réduction des conflits d'usages

Largeur des trottoirs et de la piste cyclable



Comment ?

Par une **piste cyclable spacieuse**

Par une **voie** de circulation **piétonne large**

Pourquoi ?

Pour favoriser les déplacements de personne en fauteuil roulant ou avec une poussette et pour permettre un double sens de circulation

Traversées piétonnes aménagées



Comment ?

Par l'**interruption ponctuelle** de la bordure végétale

Par un **marquage au sol**

Par une **continuité visuelle du revêtement piéton** (en remplacement du revêtement de la piste cyclable)

Pourquoi ?

Pour induire le bon usage à avoir sur les voies de circulation et pour permettre d'alerter les cyclistes d'un danger éventuel

Vers des espaces verts et des squares inclusifs

Équipements de loisirs



Comment ?

Par des choix d'équipements issus de la partie 'inclusion' d'un catalogue fournisseur

Pourquoi ?

Pour permettre un usage universel de ces espaces

Baby-foot et table de ping-pong

Comment ?

Par un **dégagement** suffisant avec le **réhaussement du baby-foot** et de la **table de ping-pong**

Par une **hauteur du plateau** et de la **table** adaptée

Pourquoi ?

Pour permettre aux personnes à mobilité réduite ou aux enfants de jouer



Balançoire à assise modulable



Comment ?

Par deux **sièges pivotants** simples

Par une **balançoire en nid d'oiseau** qui est une alternative aux sièges simples

Pourquoi ?

Pour répondre aux besoins des enfants, qu'ils soient en situation de handicap ou non et pour permettre de s'asseoir ou de s'allonger

Camille Claudel, Palaiseau (91)

Paniers de basket

Comment ?

Par l'**abaissement** de certains **paniers de basket** au sein du city stade - d'autres sont à hauteur réglementée par la fédération française de basket -

Pourquoi ?

Pour permettre à un enfant ou une personne à mobilité réduite de pouvoir jouer au basket sans la contrainte de la hauteur du panier



Mobilier urbain



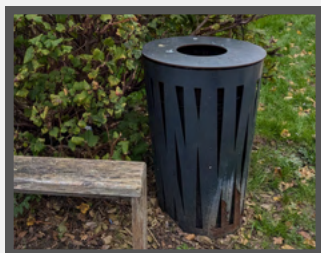
Comment ?

Par des **assises variées** et **nombreuses** dans l'espace public : bancs avec ou sans dossier, assises individuelles, avec ou sans accotoirs...

Pourquoi ?

Pour permettre des lieux de pause et de rencontres et inciter les usagers à se déplacer à pied

Propreté et entretien



Comment ?

Par des **poubelles** en nombre suffisant

Par des **rues spacieuses** et **entretenu**

Pourquoi ?

Pour permettre une gestion efficace des déchets et des espaces publics dégagés et propres

Comment ?

Par des **agents de nettoyage** qui interviennent régulièrement (en automne pour enlever les feuilles mortes)

Pourquoi ?

Pour préserver la sécurité des piétons et des cyclistes



Vers une implication citoyenne dans les choix d'aménagement (solicitation de la commission d'accessibilité)

Mobilisation citoyenne



Comment ?

Par la dynamique solidaire et d'inclusion sociale avec le **projet** conceptualisé **AXIOM** (initiative innovante qui renforce les liens sociaux et les solidarités dans l'espace public), animé par des habitants.

Par la **Maison des projets** : espace d'animation et de lien social

Pourquoi ?

Pour dynamiser le lien social, le relai d'informations et favoriser les animations entre voisins

Comment ?

Par la **Commission Communale d'Accessibilité (CCA)** qui se réunit tous les mois

Par la mise en place d'**audit**

- Avec la **cartographie des places de stationnement adaptées** avec un référencement par code couleur en fonction du type de handicap
- Avec la mise en avant des **cheminements piétons avec feux sonores**

Par l'organisation d'**ateliers** autour de la nature, de la transmission de savoir-faire et du vivre ensemble

Pourquoi ?

Pour émettre des avis sur la mise en accessibilité des projets de la ville et des qualités d'usage



Bel-Air, Saint-Germain-en-Laye (78)

Jardin partagé de Frontenac



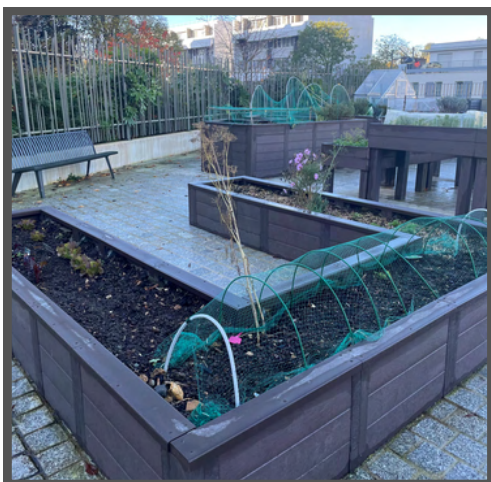
Comment ?

Par un **lieu d'éducation à l'environnement**

Par la présence de **plantes**, d'**insectes** et d'**oiseaux**

Pourquoi ?

Pour permettre le respect de la nature et l'apprentissage du jardinage et participer à la qualité écologique du quartier



Comment ?

Par un **lieu de jardinage**

Par un **jardin partagé**

Pourquoi ?

Pour permettre de cultiver des fruits, des légumes, des plantes aromatiques, des fleurs en ville sans avoir de jardin et pour encourager l'agriculture urbaine

Comment ?

Par un **lieu d'échanges** et de **rencontres**, accessible gratuitement

Pourquoi ?

Pour permettre la solidarité et la coopération entre les habitants du quartier



Comment ?

Par des **hauteurs de bacs** différentes

Pourquoi ?

Pour permettre un accès aux enfants ou aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Vers un apaisement de quartier par la reconquête de l'espace public (circulation apaisée, travail sur la sécurité réalisé)

Aménagements des voies de circulation

Comment ?

Par la présence de **ralentisseurs** de type trapézoïdal



Pourquoi ?

Pour permettre de réduire la vitesse des véhicules motorisés et de renforcer la sécurité des piétons



Comment ?

Par des zones de **circulation à 30 km/h**

Par la mise en place de **routes à sens unique**



Pourquoi ?

Pour renforcer la cohabitation entre les différents usagers en renforçant leur sécurité, diminuer les nuisances sonores et les émissions de gaz polluants et réduire considérablement la gravité des accidents

Stationnement

Comment ?

Par l'**accroissement** de création des **places de stationnement en rez-de-chaussée** ou semi-enterrées, mais préférentiellement le **long des rues**, bien positionnées et dimensionnées

Pourquoi ?

Pour répondre à un besoin de places de stationnement et assurer un sentiment plus sécurisant qu'en sous-sol grâce à la lumière naturelle et la covisibilité des usagers.



La Cerisaie, Villiers-Le-Bel (95)

Marchabilité

Comment ?

Par l'**élargissement** des **cheminements piétons**

Pourquoi ?

Pour encourager les mobilités actives et la circulation douce (notamment la marche)



Crédits : Vincent BOUTIN Conception et suivi de réalisation INUITS Paysagistes et Urbanistes

Démarches inclusives et sécurisantes pour tous et toutes



Crédits : Ekopolis

Comment ?

Par une **démarche** inclusive et **attentive aux besoins de tous les publics** avec l'appui d'une association spécialisée dans la place du genre en ville

Par des **aménagements pour les femmes** (buanderies collectives, résidence égalitaire)

Pourquoi ?

Pour permettre de renforcer le sentiment de sécurité pour tous et toutes

Comment ?

Par l'installation d'**éclairage**

Par des **bancs** positionnés **sous des lampadaires**

Pourquoi ?

Pour sécuriser l'espace public la nuit et pour permettre aux usagers d'utiliser le mobilier la nuit, en toute sécurité



Crédits : Ekopolis

La ZAC du Village Olympique et Paralympique, Saint-Ouen (93)



Vers une signalétique universelle (sonore, visuelle, tactile, au sol...)

Signalétique universelle (signalétique inclusive et multisensorielle (SIMS))



Comment ?

Par des **éléments de guidage** qui facilitent la circulation autonome des personnes déficientes visuelles

Par des **informations visuelles, tactiles et sonores**

Par des **repères au sol**

Pourquoi ?

Pour rendre les déplacements simples, fluides et sécurisés et pour faciliter l'orientation et les déplacements des personnes malvoyantes, malentendantes ainsi que des personnes présentant des troubles cognitifs, intellectuels ou ne maîtrisant pas la lecture

Conception participative

Comment ?

Grâce à l'**implication des futurs usagers**, qui expriment leurs besoins notamment par voie électronique

Par la **prise en compte des besoins** et des situations des usagers

Par la **continuité** de la qualité d'usage dans les différents espaces

Pourquoi ?

Pour permettre aux usagers de participer aux dispositifs mis en place



La ZAC du Village Olympique, Saint-Ouen (93)

Signalétiques



Comment ?

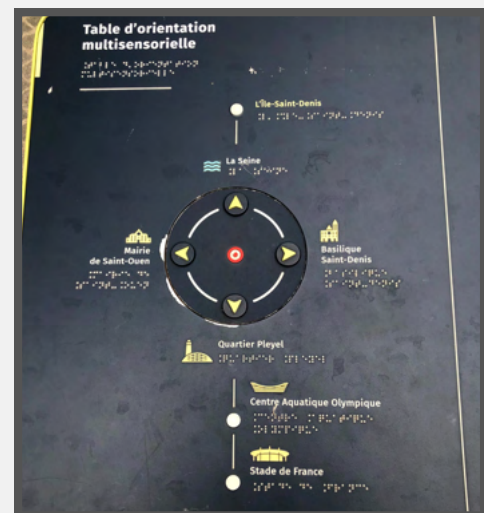
Par une **table d'orientation** tactile et sonore

Par une **signalétique** sur un **axe orthonormé** et une **cartographie linéaire** sur le même principe qu'un métro mapping

Par des **mats directionnels** avec une couleur signal, de la lumière et un contraste ainsi que des **pictogrammes** qui ont été créés pour l'occasion

Pourquoi ?

Pour permettre la transmission d'informations à l'ensemble des usagers



V - QUELQUES POINTS CLÉS À RETENIR

V - QUELQUES POINTS CLÉS À RETENIR

Introduction

La démarche de ce guide s'appuie sur des notions-clés de la santé publique, visant plus particulièrement la promotion de la santé urbaine. Le cadre de vie est un déterminant de santé majeur de l'état de santé des populations urbaines, et les projets d'aménagement favorables à la santé doivent tenir compte de l'organisation sociale et matérielle de l'espace en ville. Les vulnérabilités, liées notamment à l'âge, à l'état de santé ou à la position socio-économique, peuvent être à l'origine de disparités et d'inégalités de santé sur les territoires visés par des projets d'urbanisme. Il importe de maintenir cette approche par les vulnérabilités pour assurer l'accès pour toutes et tous à un cadre de vie sain.

L'approche par le milieu de vie

L'approche par le milieu de vie est une façon de concevoir la promotion de la santé en mettant l'accent sur les déterminants et les facteurs favorables ou défavorables à la santé. Ces facteurs peuvent être sociaux, environnementaux, politiques, éducationnels, collectifs ou individuels, et en tous les cas, extérieurs au système de soin qui ne représente que 15% de l'état de santé d'une population (OMS, 2010).

L'urbanisme favorable à la santé

L'urbanisme favorable à la santé désigne une approche globale de planification urbaine visant à créer des environnements propices au bien-être physique, mental et social de l'ensemble de la population. Cette approche privilégie la promotion des transports actifs (marche, vélo), l'accès à des espaces verts, la mixité des usages (logement, travail, services) et des aménagements qui encouragent les interactions sociales. L'objectif principal est de prévenir les maladies chroniques, de soutenir le bien-être général et de réduire les inégalités sociales de santé.

L'urbanisme adapté au vieillissement et au handicap

L'urbanisme adapté au vieillissement et au handicap se concentre sur l'accessibilité et l'inclusion des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. Il met l'accent sur des aménagements concrets qui facilitent la mobilité et l'autonomie : trottoirs larges et réguliers, passages piétons sécurisés, bancs de repos, éclairage adapté et signalétique claire... Cette approche vise à réduire les obstacles physiques et cognitifs, renforcer la sécurité et permettre à ces populations de participer pleinement à la vie urbaine, tout en favorisant le lien social et l'appropriation des espaces publics.

La conception universelle

L'article 2 de la convention relative aux droits des personnes handicapées datant de 2006, définit la « conception universelle » comme :

« la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. La « conception universelle » n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires. »

Cette approche universelle définit l'accessibilité comme n'étant pas spécifique aux personnes en situation de handicap mais utile au plus grand nombre.

La Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi n°2005-102 dite "loi handicap" impose l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement, comprenant le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les transports. Depuis le 1er juillet 2007, tout nouvel aménagement de voirie ou d'espace public doit respecter les règles d'accessibilité. Les opérations de réhabilitation ou de réaménagement doivent également intégrer ces exigences. Les collectivités doivent en outre programmer la mise en accessibilité de leur territoire à travers un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Bibliographie

Les recommandations et éléments techniques présentés dans ce référentiel s'appuient sur différents travaux institutionnels, guides méthodologiques et référentiels techniques relatifs à l'accessibilité universelle, à l'aménagement urbain inclusif et à la conception de l'espace public.

1. Référentiel national d'aménagement durable

- Guide de l'aménagement durable pour des territoires sobres, résilients, inclusifs et créateurs de valeurs.

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2025.

2. Guides techniques nationaux

- Une voirie accessible à tous – Guide synthétique : cadre légal et réglementaire, conseils et recommandations.

Cerema, 2025.

- Aménagements en faveur du vélo – Fiches techniques.

Cerema, 2020.

- Signalétique et jalonnement : harmoniser les messages pour une ville inclusive.

Cerema, 2025.

- Nature en ville – Fiches techniques.

Cerema, 2020.

3. Référentiels et guides de collectivités

- Référentiel Seine-Saint-Denis favorable au vieillissement et au handicap.

Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, 2021.

- Guide de la signalisation verticale et horizontale à Paris.

Ville de Paris, 2022.

- Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Ville de Paris, 2012.

- Guide de l'arbre urbain – Plan Canopée.

Ville de Liège, 2023.

- Charte de l'arbre en ville

Ville de Rennes, 2023

Réalisé par :

**La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France**

21-23 rue Miollis - 75015 PARIS - Tél : 01 40 61 80 80

www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

L'Agence Régionale de Santé Île-de-France

