



MINISTÈRES TRANSITION ÉCOLOGIQUE COHÉSION DES TERRITOIRES TRANSITION ÉNERGÉTIQUE MER

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Délégation Ministérielle à l'Accessibilité



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

TRANSPORT, VOIRIE, CADRE BÂTI : QUEL CADRE LÉGAL POUR UNE SOCIÉTÉ INCLUSIVE ?

Version synthétique - Mai 2023

Sommaire

1. Cadre légal de l'accessibilité du cadre bâti
2. Cadre légal de l'accessibilité des transports
3. Cadre légal de l'accessibilité des TPMR
4. Cadre légal de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
5. Annexes

Quelques sigles utilisés

PSH : Personne en **S**ituation de **H**andicap

PH : Personne **H**andicapée

PMR : Personne à **M**obilité **R**éduite

ERP : Établissements **R**ecevant du **P**ublic

DOV : Règlement européen sur les **D**roits et **O**bligations des **V**oyageurs ferroviaires, aussi appelé PRR pour « *rail Passenger's Rights and obligations Regulation* »

LOM : Loi d'**O**rientation des **M**obilités

BUP : Bâtiments à **U**sage **P**rofessionnel

UFR : **U**sager en **F**auteuil **R**oulant

PA : Personne **Â**gée

TPMR : **T**ransport de **P**ersonne à **M**obilité **R**éduite

1. Cadre légal de l'accessibilité du cadre bâti

Cadre législatif et réglementaire du cadre bâti

CODE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION (CCH)

Titre VI du Livre Ier : « Accessibilité »

- **Partie législative**

- ❖ Articles L161-1 à L 165-7

- **Partie réglementaire**

Titre VI du Livre I^{er} (art. R111-1 à R192-4)

- ❖ Articles R161-1 et de R165-1 à R162-13 pour les Établissements Recevant du Public neufs (ERP) et les Installations Ouvertes au Public neufs (IOP)
 - ❖ Arrêté du 8 décembre 2014 relatif à l'accessibilité aux PSH des ERP situés dans une cadre bâti existant et des IOP existantes
 - ❖ Arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux PSH des les ERP lors de la construction et des IOP lors de leur aménagement
 - ❖ Arrêté du 24 décembre 2015 relatif à l'accessibilité aux PSH des bâtiments d'habitation collectifs et des maisons individuelles lors de leur construction
 - ❖ Ordonnance 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 (dispositif Ad'AP)
 - ❖ Arrêtés spécifiques avec établissements pénitentiaires, logements saisonniers, etc.

Cadre législatif et réglementaire du cadre bâti

Distinction entre le cadre bâti neuf et le cadre bâti existant

- **Bâti neuf** = tout doit être accessible et pas de dérogation possible. Théorie cohérente de prime abord > contraintes environnementales
- **Bâti existant** = dérogations possibles

Les **arrêtés**, qui complètent de façon opérationnelle le CCH, s'organisent toujours de la même manière :

- 1) les usages attendus
- 2) les caractéristiques minimales (le moyen de respecter ces objectifs attendus)

Pour ne pas empêcher l'innovation, le CCH a intégré le **concept de solutions d'effet équivalent** > dès lors qu'un équipement ou un aménagement apporte le même usage attendu réglementaire que la déclinaison prévue par le CCH

Dispositions pour le logement neuf

- Grand principe : obligation d'un ascenseur (R + 3)
- 2018 : **20 %** des logements situés **en RDC ou desservis par un ascenseur accessible** (habitables pour UFR) ; les 80 % sont **évolutifs** (visitables par un UFR = entrer, aller dans le salon, aller aux toilettes et ressortir)
- 2018 : **douche sans ressaut avec réversibilité**, pour tous les logements en RDC ou desservis par un ascenseur

Dispositions pour le logement existant

- **Principe d'adaptation** du logement en fonction des besoins (PH et PA)
- Gros travaux de réhabilitation d'un immeuble > application des règles du neuf

Cadre législatif et réglementaire du cadre bâti

Dispositions pour les ERP neufs et existants

« Constituent des établissements recevant du public tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non. Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit en plus du personnel. » (art. R.143-2 du CCH)

- **ERP neuf** : tout doit être accessible et, pour certains équipements, une notion de pourcentage s'applique (cabines d'essayage, places PSH, etc.)
- **ERP existant** : dérogation possible pour 4 motifs dérogatoires :
 - 1) Impossibilités techniques,
 - 2) Disproportion manifeste,
 - 3) Préservation architecturale,
 - 4) Pour les ERP situés dans des immeubles d'habitation, le refus de la copropriété en ce qui concerne les parties communes
- Les obligations sont allégées pour les plus petits **ERP (5^{ème} catégorie)** > on impose seulement la mise en accessibilité **d'une partie de l'établissement** à la condition que les **prestations soient accessibles à l'utilisateur** (décroché d'une pharmacie, etc.)
- Tout service public ou établissement accomplissant une mission de service public qui demande une dérogation, a **l'obligation de proposer une mesure de substitution pour garantir l'accès au service**
- **Intégration progressive** des bâtiments à usage professionnel dans le CCH (travaux en cours)
- **Insertion du code de travail** dans le CCH et création de nouvelles dispositions au niveau arrêté
- Projet d'écriture **d'un arrêté unique** (en cours) rassemblant **toutes les recommandations du cadre bâti** (ERP, logement, BUP)
- Logique de prise en compte **de la vie d'un bâtiment** qui peut, un jour être une habitation et plus tard un local de travail, ou bien encore un ERP (évolutivité du bâtiment).

Le dispositifs d'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

Le dispositif Ad'AP (2015 – 2024)

Constat

La disposition de la loi de 2005, obligeant tous les ERP à se rendre accessibles, est restée au **niveau de l'incantation**, donc :

> **Création d'un cadre légal contraignant** pour engager l'ensemble des ERP non conformes : **programmation de travaux pouvant aller de 1 à 9 ans** en fonction de la taille de l'ERP et du nombre d'ERP quand on est propriétaire ou exploitant

En contrepartie de cette programmation, tout risque de sanctions pénales de la loi de 2005 est levé

Bilan

Aujourd'hui, les Ad'AP = effet boost indéniable avec **900 000 ERP entrés dans le dispositif**

Mais, on estime à 1 000 000 d'ERP encore en dehors du dispositif (quantification difficile entre les ERP conformes car construits depuis 2006, et les autres...)

Les limites et faiblesses du dispositif

Les **plus petits ERP sont restés éloignés du dispositif** > les plus fragiles en termes de moyens humain et financier

Très peu de sanction appliquée > possible **effet démobilisateur** pour ceux impliqués et **confortation de la non implication** pour d'autres

2. Cadre légal de l'accessibilité des transports

Cadre légal de l'accessibilité des transports en Europe (1/2)

- **Transport aérien** : règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2005 concernant les droits des PSH et PMR lorsqu'elles font des voyages aériens

Il impose **plusieurs obligations** aux transporteurs aériens, aux organisateurs de voyages et aux gestionnaires d'aéroport, en posant le principe général de **l'interdiction de toute forme de discrimination** (réservations, achat et transport) et celui de **l'assistance spécifique gratuite**

- **Transport maritime ou fluvial** : règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant en mer ou par voie de navigation intérieure

Il impose le droit d'accès au transport pour les PSH et PMR **sans aucune discrimination** ainsi que celui du **droit à une assistance spéciale**

- **Transport dans les autobus et autocars** : règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans les transports en autobus et autocar

Pour le secteur routier, il impose le **droits d'accès au transport pour les PSH et PMR**, pose le principe de leur accessibilité aux services **sans coût supplémentaire**, prévoit une **indemnisation financière** en cas de perte ou de détérioration de leur équipement, et un **droit à une assistance spécifique gratuite** pour les services régulier à longue distance

Cadre légal de l'accessibilité des transports en Europe (2/2)

- **Transport ferroviaire** : règlement (CE) n° 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (« DOV »)
 - Définition de la **qualité de personne en situation de handicap et à mobilité réduite** (Règlement (CE) n° 1371/2007, article 3, paragraphe 15 et règlement (CE) n° 1300/2014, point 2.2)
 - Réaffirmation **d'un droit de transport pour les PSH/PMR** : règles d'accès non discriminatoires, y compris pour l'achat des billets (suppléments de prix, refus de la vente, l'accompagnement PSH/PMR non obligatoire sauf exception)
 - Mise en place d'un **droit à être accompagné** par : un assistant personnel (tarif spécial ou gratuité ; loi prévue par la Loi d'Orientations des Mobilités) ou un chien d'assistance
 - Précisions sur les **modalités d'assistance**
 - **Délai préalable de réservation d'un besoin d'assistance** : réduit à 24h (les Etats membres de l'UE peuvent porter ce délai à 36h jusqu'au 30 juin 2026 au plus tard)
 - Le **renforcement du régime de responsabilité** à l'égard des chiens d'assistance et des équipements de mobilité (indemnisation des blessures, dommages ou pertes)
 - Une **obligation de formation du personnel** aux questions liées à la prise en charge des PSH/PMR

Règles et objectifs d'accessibilité pour le ferroviaire et le matériel bus

- Transport dans les autobus et autocar

Le **règlement n° 107** sur la construction des véhicules du transport routier de personnes de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (2001) rassemble l'ensemble des **prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules catégories M2 et M3** en ce qui concerne les caractéristiques générales de la construction

- Transport ferroviaire

Le règlement (UE) n° 1300/2014, dit « **STI PMR** » de la Commission du 18 novembre 2014 sur les **spécifications techniques d'interopérabilité** relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite :

- Il étend le champ d'application de cette STI à l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Union européenne et non plus au seul Réseau transeuropéen de transport (RTE)
- Il introduit des dispositions dérogatoires de mise en œuvre de cette réglementation aux gares existantes hors RTE
- Il aligne la définition de la personne à mobilité réduite avec celle de l'article 1^{er} de la CNUDPH
- Il révisé les exigences techniques en favorisant les exigences fonctionnelles de haut niveau lorsque cela est possible

Cadre légal de l'accessibilité des transports en France

- **Partie législative**

Première partie, Livre Ier, Chapitre I

- ❖ Articles L1111-1 et L1111-7 : définissent les **principes généraux** (l'organisation des mobilités du territoire, le droit à la mobilité, programmation des infrastructures et le déploiement, mesures particulières, etc.)

Première partie, Livre Ier, chapitre II : « *L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transports* »

- ❖ Articles L1112-1 à L1112-10 : définissent **l'accessibilité des transports et des matériels roulant**

- **Partie réglementaire**

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

- ❖ Chapitre II : « Dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public et aux schémas directeurs d'accessibilité des services-agendas d'accessibilité programmée (articles 6 à 8, modifiant le Code des transports) »

3. Cadre légal de l'accessibilité des TPMR

Le Transport de Personne à Mobilité Réduite

- **Article L1112-4-1** du Code des Transports sur le coût

« Le coût pour les personnes handicapées du transport à la demande mis en place par une autorité organisatrice de transport ne peut être supérieur à celui applicable aux autres usagers dans le ressort territorial de cette autorité.... »

- **Article R3111-2 du code des transports**

« Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de quatre places, y compris celle du conducteur. »

- **Art. R3111-3** (créé par Décret n°2016-1550 du 17 nov. 2016)

« Les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers. »

4. Cadre légal de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Voirie et espace public

Les dispositions législatives relèvent de **l'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 systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite »

Ainsi, **à compter du 1^{er} juillet 2007**, tous les nouveaux aménagements de voirie doivent être conçus en respectant les nouvelles règles d'accessibilité, qu'il s'agisse de travaux de réhabilitation, de réfection, de réaménagement ou de création

Les normes s'appliquent aux voies publiques et privées ouvertes à la circulation publique

Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des ERP, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées > obligation d'établir un **Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)** pour les communes d'au moins 1 000 habitants ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)

- **Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006**, article 2 : les communes doivent élaborer au plus tard le 22 décembre 2009 un PAVE
- **Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006** : prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Arrêté du 15 janvier 2007 modifié par l'arrêté du 18 septembre 2012** portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, qui apporte toutes les prescriptions techniques en matière d'accessibilité de l'espace public et de la voirie (dimensionnement des places accessibles, caractéristiques d'un arrêt accessible...)

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

La **Loi d'Orientation des Mobilités** (loi °2019-1428 du 24 décembre 2019) vise à transformer en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

S'adresse aux autorités organisatrices des mobilités (AOM), aux exploitants de transports et aux fabricants de matériels

Trois points concernent les concepteurs et gestionnaires de la voirie :

- Le diagnostic de sécurité routière concernant les **passages à niveau** (article 125)
- L'obligation de rendre accessible les **Installations de Recharges de Véhicules Electriques (IRVE)** (article L2224-37 du Code général des collectivités territoriales)
- L'obligation de **collecte des données d'accessibilité aux PMR aux abords des arrêts de transports en commun principaux** (décrets n° 2021-836 et 2021-856 des 29 et 30 juin 2021, pris en application de l'article 27)

5. Annexes

Cadre légal de l'accessibilité aux ERP

« Constituent des établissements recevant du public tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non. Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit en plus du personnel. » (art. R.143-2 du CCH)

Article 49 de la loi n° 2018-727 du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance (dite loi ESSOC) ouvre le chantier de simplification normative à travers la réécriture du livre 1er du code de la construction et de l'habitation (CCH)

L'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 relative à la réécriture des règles de construction et recodifiant le livre 1er du code de la construction et de l'habitation est la première étape de ce travail de réécriture en venant modifier la partie législative du CCH (ESSOC)

Le **décret n° 2021-872 du 30 juin 2021** recodifiant la partie réglementaire du livre 1er du code de la construction et de l'habitation et fixant **les conditions de mise en œuvre des solutions d'effet équivalent** a permis d'actualiser la numérotation des articles relevant de la partie réglementaire du CCH (ESSOC)

Cadre légal de l'accessibilité au logement

« Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment d'habitation collectif ou tout aménagement lié à un bâtiment permettant à un habitant ou à un visiteur handicapé, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer et de communiquer. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des autres publics ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente » (art R162-2 du CCH).

- Seuls les **bâtiments neufs** sont soumis à des obligations d'accessibilité (art. R162-1 du CCH)
- Seules les **maisons individuelles** construites pour être louées, ou mises à disposition, ou pour être vendues sont soumises aux obligations d'accessibilité (art. R162-5 du CCH)

L'article 64 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite **loi ELAN**) et le décret n° 2019-305 du 11 avril 2019 modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité des bâtiments d'habitation et au contrat de construction d'une maison individuelle avec fourniture du plan fixent à **20% des logements en rez-de-chaussée ou desservis par un ascenseur l'obligation d'accessibilité**. Le reste de ces logements sont **évolutifs**.

Cadre légal de l'accessibilité des locaux de travail

Article R.235-3-1 selon le décret du 31/03/1992 et l'arrêté du 27/06/1994 « *relatif aux dispositions destinées à rendre accessibles les lieux de travail aux personnes handicapées (nouvelles constructions ou aménagement) en application de l'article R.235-3-1* »

Décret n° 2009-1272 du 21 octobre 2009, entré en vigueur le 24 avril 2010, relatif à l'accessibilité des lieux de travail aux travailleurs handicapés porte sur les bâtiments nouvellement construits (y compris les parties neuves d'un bâtiment existant)