



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **ACCESSIBILITÉ DES PLACES DE STATIONNEMENT ÉQUIPÉES DE BORNES DE RECHARGE (IRVE)**

SAV de l'arrêté du 27 octobre 2023 – session du 26 mars, 9h30

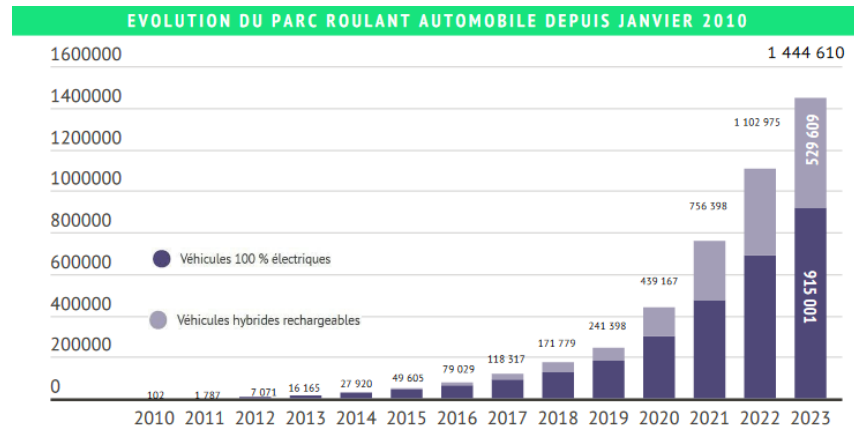
# Sommaire

- 1. Le déploiement des véhicules électriques et des IRVE associées (DGEC/Cerema)**
- 2. Les obligations d'accessibilité au service public des bornes de recharge (DMA)**
- 3. Règles d'accessibilité des places et recommandations techniques (Cerema)**
- 4. Les ressources et les contacts**

# 1. Le déploiement des véhicules électriques et des IRVE associées

# ÉTAT DES LIEUX ET OBJECTIFS DE DÉPLOIEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

- Au 1er septembre 2023, > **915 000 véhicules électriques** sont en circulation en France, soit 2% du parc roulant.
- Le règlement (UE) 2023/851 prévoit l'objectif de **fin de vente** des véhicules légers neufs thermiques en 2035.
- Selon le Secrétariat général à la planification écologique, les véhicules électriques représenteront 66% des immatriculations en 2030. **15% du parc total des VP sera électrifié en 2030, soit 5,7 millions de VE vendus d'ici 2030**



<https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2023/10/barometre-avere-columbus-septembre-2023-1.pdf>

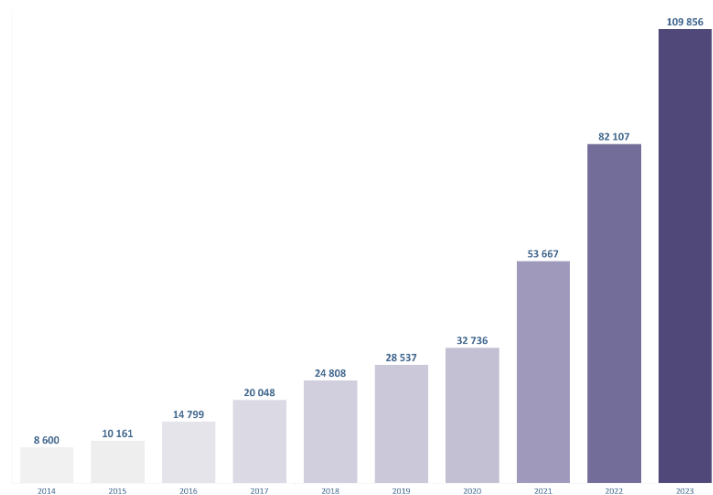
# LE DÉPLOIEMENT DES IRVE

Une des conditions de réussite pour le déploiement du VE est le déploiement d'infrastructures de recharge associées (IRVE) :

- La recharge à domicile / sur le lieu de travail > 90% des recharges
- Mais des besoins pour
  - Les particuliers qui n'ont pas de stationnement au domicile
  - Les déplacements longs / « chaînés » (particuliers et professionnels)
  - Les « touristes / visiteurs »...
- Nécessité de développer des réseaux de bornes de recharge **ouvertes au public**

- 110 000 points de charge ouverts au public en septembre 2023
- 1,5 millions de bornes privées (domicile, entreprises)
- Objectif national : 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030 (dont 400 000 ouverts au public)

Évolution du nombre de points de recharge ouverts au public par année



# LES SCHÉMAS DIRECTEURS POUR LE DÉPLOIEMENT D'IRVE

## ➤ Loi d'Orientation des Mobilités (2019) :

«Le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables ouvertes au public **définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit.»

Prise en charge à 75% des coûts de raccordement des IRVE au réseau d'électricité

## ➤ L'objectif des démarche de SDIRVE : Planifier et déployer une offre d'IRVE

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit ;
- adaptée aux capacités du réseau de distribution d'électricité.



[https://www.ecologie.gouv.fr/developper-lautomobile-propre-et-voitures-electriques#scroll-nav\\_5](https://www.ecologie.gouv.fr/developper-lautomobile-propre-et-voitures-electriques#scroll-nav_5)



# LES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES D'ÉQUIPEMENTS EN IRVE DES PARCS DE STATIONNEMENT

Parcs de stationnement rattachés à des bâtiments non résidentiels existants et  
parcs de stationnement gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public :

**1 POINT DE RECHARGE / 20 PLACES** de stationnement au 1er janvier 2025,

Sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation.

« Sur délibération, les collectivités compétentes peuvent répartir les IRVE dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de 20 emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette application. »

*Code de la construction et de l'habitation - Section 3 : Stationnement des véhicules électriques - Articles L113-11 à L113-17*



**Def du pré-équipement :** l'arrêté du 23 dec. 2020 en application de l'article R111-1462

Réponse ministérielle sur exercice de la compétence parcs et aires de stationnement ([lien](#))

**En voirie :** pas d'obligation d'implantation de bornes

# Les places avec IRVE, des obligations différentes selon le code

Obligation	<b>parking relevant du CCH</b> Code de la Construction et de l'habitat	<b>stationnement en voirie</b> Code Général des Collectivités territoriales
<b>Pré équipement en IRVE</b>	Obligation (s'aider de l'abaque)	pas d'obligation
<b>Equipement en IRVE</b>	Obligation (s'aider de l'abaque)	pas d'obligation
<b>places accessibles réservées</b>	Obligation (s'aider de l'abaque)	non
<b>places accessibles <u>NON réservées</u></b>	Obligation (s'aider de l'abaque)	obligation selon taux variable

[Lien vers l'abaque](#) permettant de déterminer le nombre de places pré équipés ou équipées d'IRVE et le nombre de places accessibles voire réservées



# Lien entre IRVE et performance énergétique des bâtiments

Perspective :

- La directive Européenne révisée en 2023 relative à la performance énergétique des bâtiments vient renforcer les obligation en matière d'IRVE.
- Lien vers la Directive : <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-15-2023-INIT/fr/pdf>
- Pour plus d'information, se référer à l'accord du trilogue intervenu le 8 décembre 2023, plus précisément à l'article 12 (pp 79 à 83).

## 2. Les obligations d'accessibilité au service public des bornes de recharge

# Obligations d'accessibilité des IRVE pour les parkings relevant du CCH

## Cadre légal :

**L'article L113-12 du code de la construction et de l'habitat (CCH)** impose que l'accessibilité de certaines places équipées d'IRVE dans les parkings selon les règles suivantes, **dans les parcs neufs et rénovés de plus de 10 emplacements :**

- **Pré équipement :** Au moins 1 emplacement sur 5 est pré équipé et 2% de ces emplacements, avec un minimum de un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux PMR (non réservés)
- **Équipement :** Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, **au moins deux emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.**

## Point d'attention :

Habituellement, dans les parkings en ouvrage (avec étages),

- **les places accessibles sont implantées au plus près des entrées/sorties de parking** disposant d'ascenseurs pour des questions d'accessibilité et de sécurité d'évacuation des personnes handicapées,
- **les places avec bornes de recharge sont plutôt implantées au dernier étage** pour des questions de sécurité incendie,.

Donc il y a localement à échanger sur la meilleure solution pour les places accessibles équipées d'IRVE

**Abaque disponible pour déterminer le nombre de places accessibles réservées et non réservées**

[https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-du-stationnement#scroll-nav\\_\\_7](https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-du-stationnement#scroll-nav__7)

# Obligations d'accessibilité des IRVE pour les places en voirie, art. L. 2224-37 du CGCT

## Cadre légal :

- Obligations prévues par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 déc. 2019 et codifiées
- L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales (CGCT), 4<sup>ème</sup> alinéa, impose un taux d'accessibilité des places équipées d'IRVE en voirie.

[Lien vers le code](#)

## Principes posés par la loi à l'article L 2224-7 du CGCT

- Ces places accessibles ne sont pas réservées
- Les taux s'appliquent à toutes les places équipées d'IRVE depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 (effet de rétroactivité)

« Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, **un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées.** Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel. »

# Obligations d'accessibilité des IRVE pour les places en voirie : arrêté du 27 octobre 2023

**Cadre réglementaire : L'arrêté du 27 octobre 2023 précise les taux et les obligations associées.**

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>

## Principe suivis dans l'arrêté du 27 octobre 2023 (1/2)

### • Les taux (articles 1 et 2) :

- Ces taux s'appliquent soit à l'échelle de la commune, soit sur le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- Ces taux sont dégressifs, plus le gestionnaire de voirie a prévu d'IRVE, plus le taux baisse.
- L'arrêté permet d'intégrer dans le calcul les places accessibles créés avant 2020.
- Afin de tenir compte de l'augmentation du parc de véhicules électriques et des élections municipales de 2026, les taux sont légèrement relevés à partir de cette date.
- Article 2 : L'arrêté impose en outre qu'une place toutes les 25 présente une longueur de 7 à 9 mètres pour permettre l'usage des hayons élévateurs ou de véhicules plus longs qu'une citadine.

### • Les caractéristiques

- Article 3 : Les caractéristiques d'accessibilité des places sont celles de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie c'est-à-dire une surlargeur, un accès au trottoir et à la borne et une borne accessible.

Les taux s'appliquent à l'échelle de la collectivité ou de l'établissement public de coopération intercommunale	Nombre de places équipées ou pré équipées de bornes IRVE installées en voirie entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2025	Taux minimal de places accessibles	Nb minimal de places d'une longueur de 7 à 9 m
jusqu'à (inclus)	5	un forfait de 1	(1) option
jusqu'à (inclus)	10	30%	1
jusqu'à (inclus)	20	30%	1
jusqu'à (inclus)	50	25% (*)	2
jusqu'à (inclus)	100	20% (*)	4
jusqu'à (inclus)	199	15% (*)	8
au-delà	200	10% (*)	2 places toutes les 50 places

Les taux s'appliquent à l'échelle de la collectivité ou de l'établissement public de coopération intercommunale	Nombre de places équipées ou pré équipées de bornes IRVE installées en voirie à partir du 1er janvier 2026	Taux minimal de places accessibles	Nb minimal de places d'une longueur de 7 à 9 m
jusqu'à (inclus)	5	un forfait de 1	1
jusqu'à (inclus)	10	35%	1
jusqu'à (inclus)	20	35% (*)	3
jusqu'à (inclus)	50	35% (*)	4
jusqu'à (inclus)	100	25% (*)	8
jusqu'à (inclus)	199	20% (*)	14
au-delà	200	20% (*)	4 places toutes les 50 places équipées ou pré-équipées

# Obligations d'accessibilité des IRVE pour les places en voirie : arrêté du 27 octobre 2023

## Cadre réglementaire :

### 1. L'arrêté du 27 octobre 2023 précise les taux et les obligations associées

- <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>

### 2. L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

- <https://www.legifrance.gouv.fr/loa/id/JORFTEXT000000646680/>

## Principe suivis dans l'arrêté du 27 octobre 2023 (2/2)

### • Les caractéristiques

- Article 3 : Les caractéristiques d'accessibilité des places sont celles définies par l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie c'est-à-dire une surlargeur, un accès au trottoir et à la borne et une borne accessible.
- Article 4 et 5 : les règles d'implantation des bornes, de respect de l'accessibilité du cheminement et de l'accessibilité des bornes elles mêmes sont celles prévues par l'arrêté du 15 janvier 2007

### • Le bilan et les perspectives

- Article 6 : la Commission communale ou intercommunale à l'accessibilité dresse une fois par an le bilan de l'application du présent arrêté et les perspectives à venir



# 3. Règles d'accessibilité des places et recommandations techniques

# Les points d'attention sur l'accessibilité des places IRVE

La réglementation d'accessibilité actuelle est basée sur celle de l'arrêté du 15 janvier 2007, relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, incluant les places de stationnement, les parcmètres...

Or pour la recharge, les besoins sont parfois légèrement différents pour les 4 éléments liés aux places équipées d'IRVE.

- Les places
- L'accès à la borne
- La borne en elle-même
- La voirie et les phases chantier

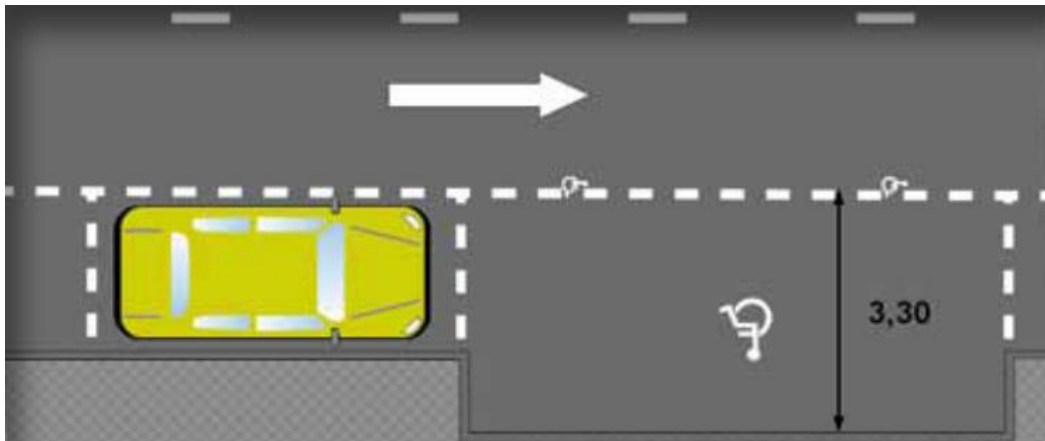
# L'accessibilité des places

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
  - <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

## Réglementation :

- Largeur place  $\geq 3,30$  m
- Pente et dévers transversal  $< 2\%$
- Largeur cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée : 0,80 m minimum



# L'accessibilité des places

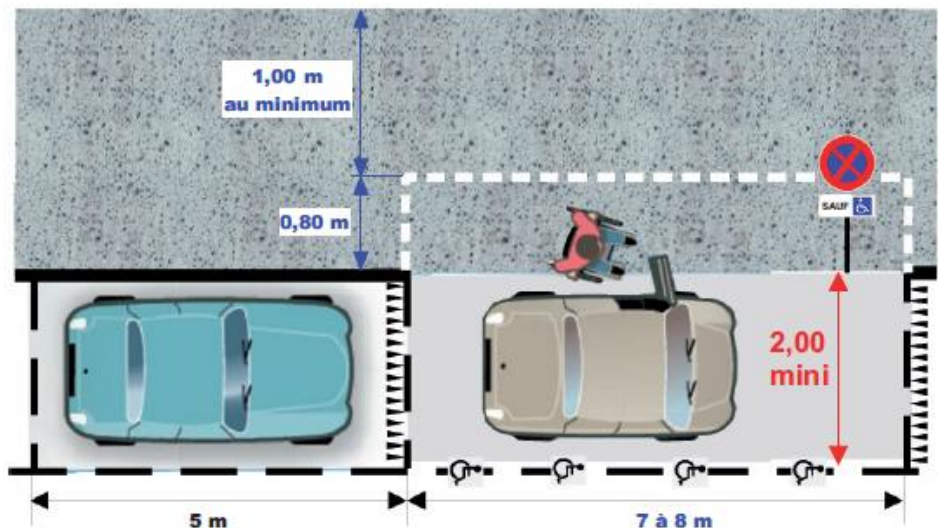
## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
  - <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

## Réglementation :

En cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir\* de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement.

## Stationnement longitudinal de plain-pied à gauche de la chaussée

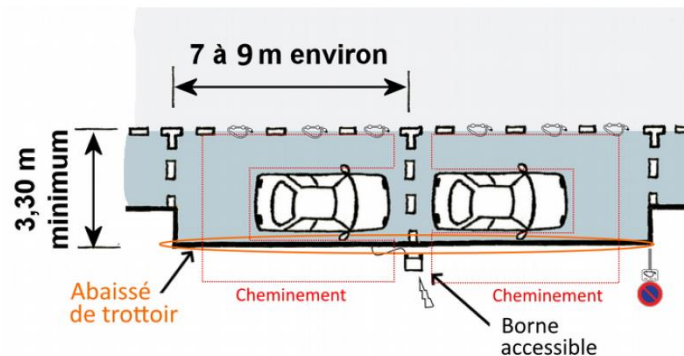
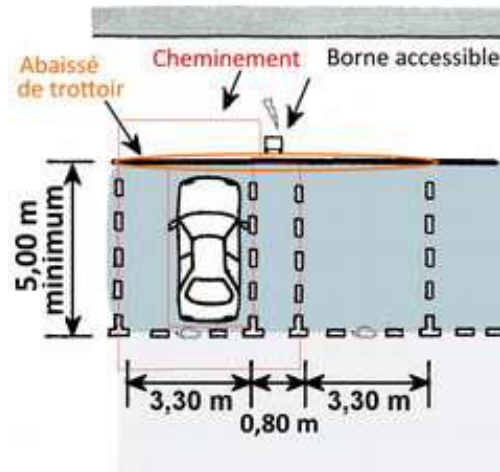


# Spécificité pour l'accessibilité des places équipées d'IRVE

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 27 octobre 2023 sur les obligations
- <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>

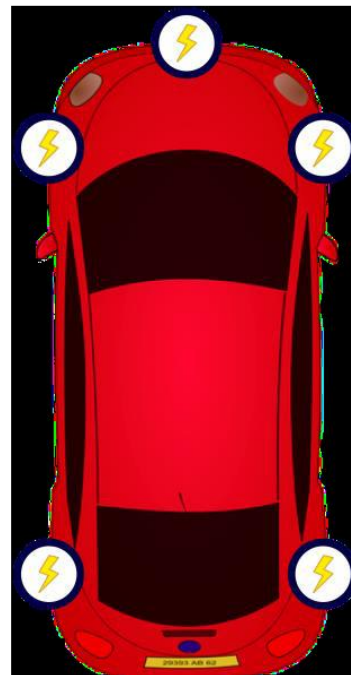
L'arrêté impose qu'une place toutes les 25 présente **une longueur de 7 à 9 mètres** pour permettre l'usage des hayons élévateurs ou de véhicules plus longs qu'une citadine.



# Points d'attention pour l'accessibilité des places IRVE

## Accessibilité de la place

Prise de recharge : une diversité de configurations

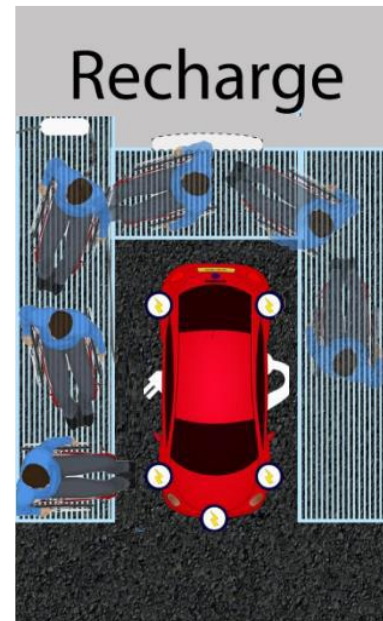
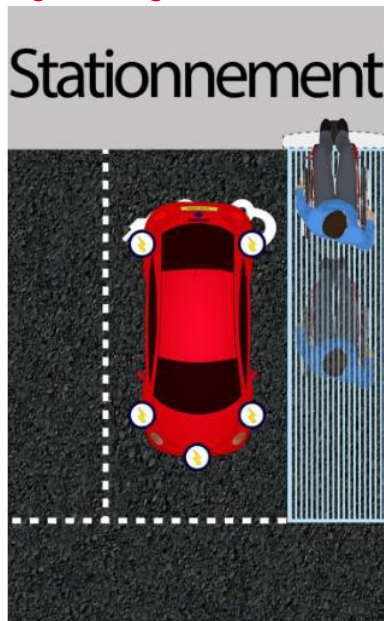


# Points d'attention pour l'accessibilité des places IRVE

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

**Préconisation** : dans le cas des places de recharge, prévoir des surlargeurs pour effectuer le branchement

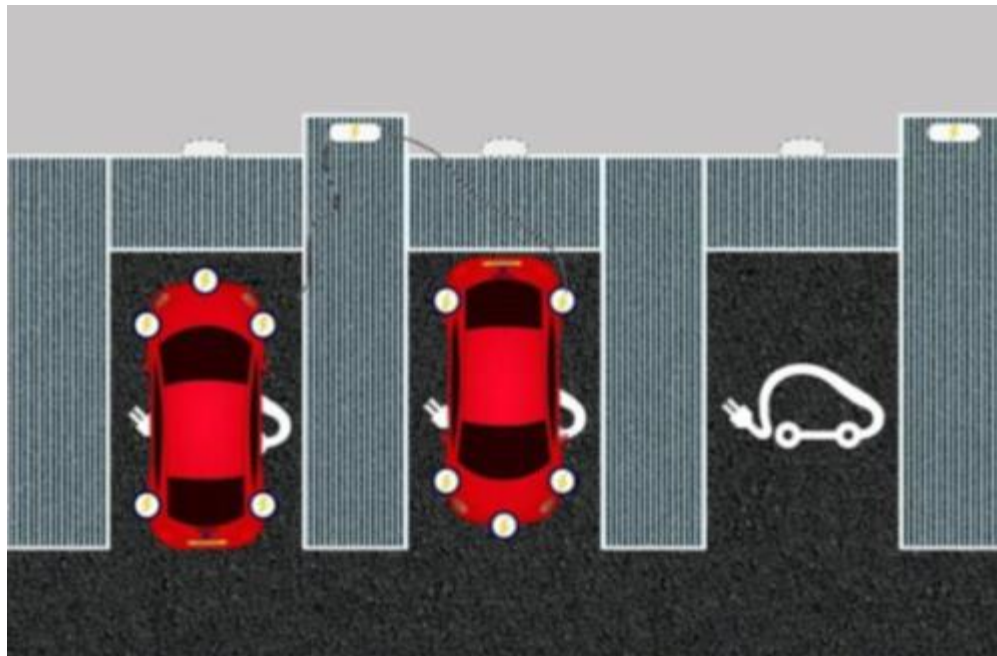


# Points d'attention pour l'accessibilité des places IRVE

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

**Préconisation** : mutualisation des surlargeurs pour économiser l'espace





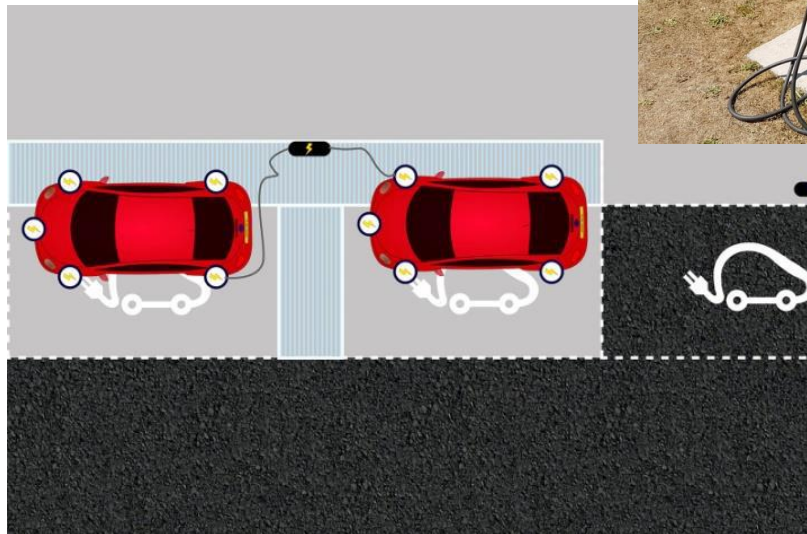
# L'accès à la borne de recharge

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

**Réglementation** : si la place n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissé aménagé.

**Préconisation** : place de recharge de plain-pied avec le trottoir



# L'accessibilité des bornes de recharge

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

## Réglementation :

commandes entre 90 et 130 cm du sol

- Les bornes non conformes à la réglementation actuelles sont à changer.
- La Directive Accessibilité Biens et Services, transposée en Droit français courant 2023, présente des exigences en matière d'accessibilité des bornes délivrant des prestations. Elle ne vise pas spécifiquement les IRVE mais cela peut être un cadre d'inspiration.
  - Cf. le décret n° 2023-931 du 9 octobre 2023 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des produits et services est pris en application de l'article L. 412-13 du code de la consommation ([lien vers le décret](#))
- De plus, la DMA va publier un guide précisant la réglementation et les recommandation pour les appareils avec un dispositif de commande.



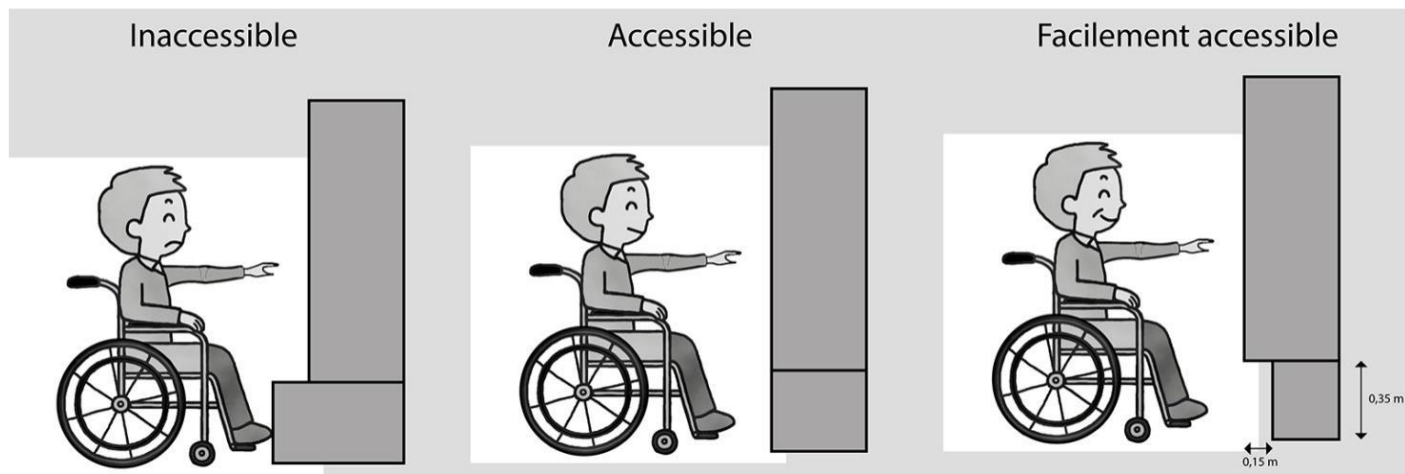
# L'accessibilité des bornes

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

## Préconisation :

un espace décaissé sous la borne améliore l'accessibilité



# L'accessibilité des bornes de recharge

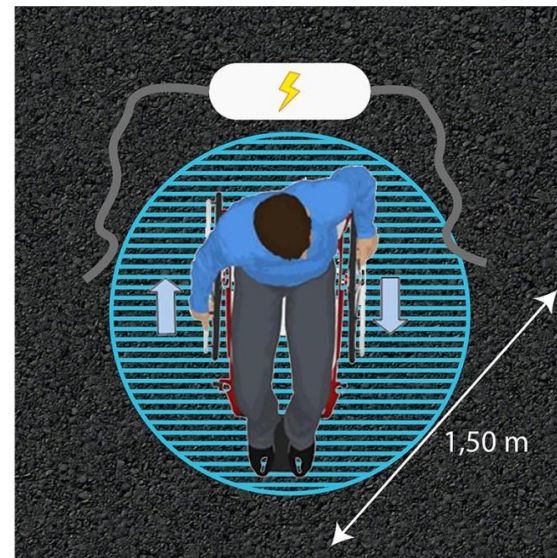
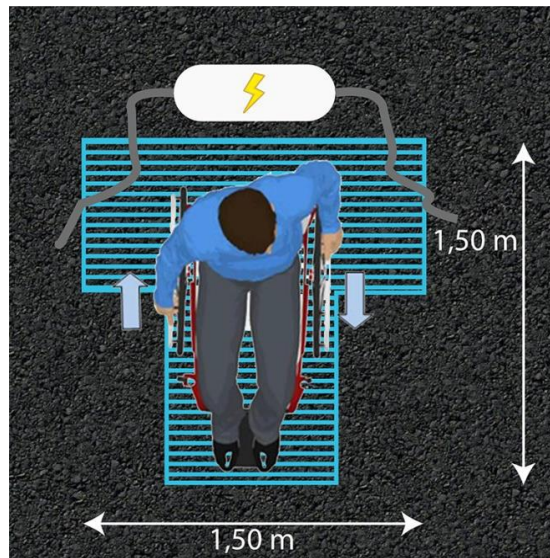
**Cadre réglementaire :** L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

au 9ème de l'arrêté : « Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger. »

## Préconisation :

Appliquer une dimension de 1,50m x 1,50m pour faciliter les rotations (dimension minimum obligatoire dans les transports et les ERP)





# L'accessibilité des bornes de recharge

## Cadre réglementaire :

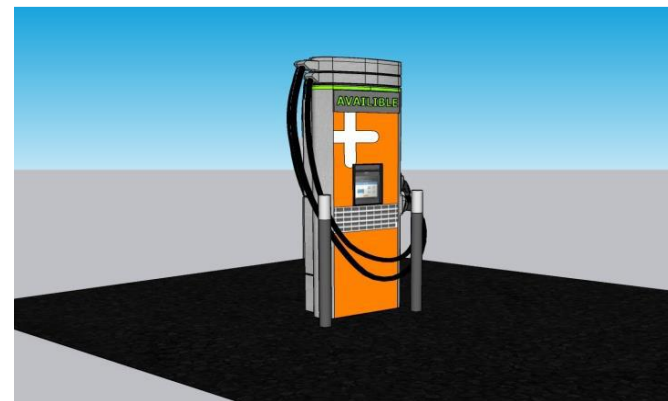
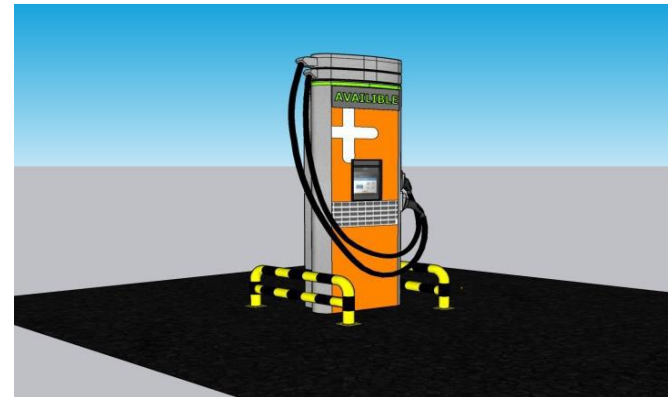
- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
  - <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

## Préconisation :

protections de la borne gênant le moins possible la manipulation du câble

## Point d'attention :

- Respecter les obligations de contraste
- Les poteaux offrent moins de résistance que les arceaux donc sont moins protecteur



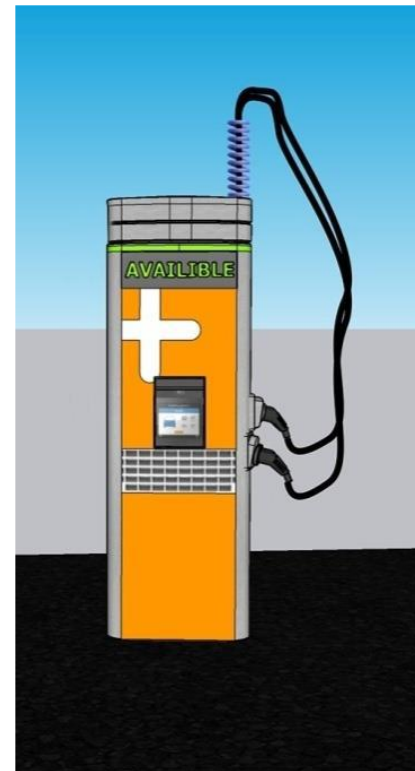
# L'accessibilité des bornes de recharge

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
  - <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

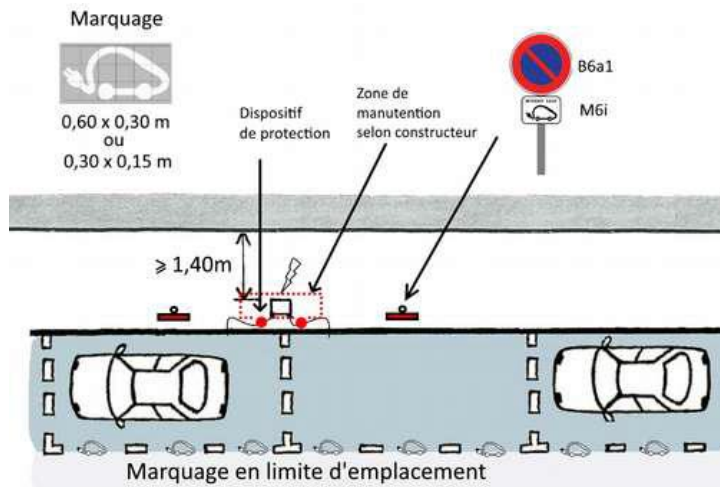
## Préconisation :

**Vigilance sur la force nécessaire pour libérer et manier le câble (< 60N)**



# Signalisation des places équipées de borne de recharge

## Réglementation



- Le panneau utilisé pour les places accessibles et réservées n'est pas autorisé
- La réglementation impose des bases de données décrivant ces places
- Plus d'info sur le Point d'Accès National de toutes les bases de données liées à la mobilité ([Lien](#))

## Remontées des collectivités:

- Certaines collectivités souhaitent la mise en place d'une signalétique particulière pour les places accessibles équipées d'IRVE

## Recommandation :

- Pour l'instant, seule la réglementation est à appliquer.
- Avec une attention accrue à la constitution de bases de données les plus à jour possible.

# L'accessibilité de la voirie

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

## Réglementation :

- 1,40 m minimum de largeur de cheminement libre de tout obstacle
- 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement

## Préconisation : répartir les obstacles



## Réglementation :

- Interdiction pour les particuliers de tendre des câbles sur l'espace public pour recharger leurs voitures



# L'accessibilité en phase chantier

## Cadre réglementaire :

- L'arrêté du 15 janvier 2007 modifié relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics



Guide Cerema  
Piétons et chantiers urbains  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/pietons-chantiers-urbains>

## Préconisation : vigilance sur la phase chantier



# Retours d'expériences

# 4. Les contacts et les ressources

# Les contacts en matière d'accessibilité des places équipées d'IRVE

## Etat et Cerema :

- **DGEC, Claude Renard**
  - [clauder@developpement-durable.gouv.fr](mailto:clauder@developpement-durable.gouv.fr)
  - [Camille.gautier@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Camille.gautier@developpement-durable.gouv.fr)
- **MTECT/SG/ Délégation ministérielle à l'accessibilité**
  - [Dma.sg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Dma.sg@developpement-durable.gouv.fr)
- **Cerema**
  - [Pauline.gauthier@cerema.fr](mailto:Pauline.gauthier@cerema.fr)
  - [Nicolas.furmanek@cerema.fr](mailto:Nicolas.furmanek@cerema.fr)

## Collectivités territoriales et AOM

- **GT AITF stationnement**
  - [oasselin@lillemetropole.fr](mailto:oasselin@lillemetropole.fr)
- **AMF**
  - [louise.larcher@amf.asso.fr](mailto:louise.larcher@amf.asso.fr)
- **GART**
  - [benoit.chauvin@gart.org](mailto:benoit.chauvin@gart.org)
- **Agir Transport**
  - [anne.bellamy@agir-transport.org](mailto:anne.bellamy@agir-transport.org)

## Acteurs des IRVE et du stationnement

- **FNMS, fédération nationale des Métiers du stationnement**
  - [e.lecomte@fnms.fr](mailto:e.lecomte@fnms.fr)
- **FNCCR, fédération nationale des collectivités concédantes et Régies**
  - [p.sokoloff@fnccr.asso.fr](mailto:p.sokoloff@fnccr.asso.fr)
  - [l.facon@fnccr.asso.fr](mailto:l.facon@fnccr.asso.fr)
  - [c-a.gautier@fnccr.asso.fr](mailto:c-a.gautier@fnccr.asso.fr)
- **AFNOR, GT9, normalisation stationnement**
  - [thierry.bruseaux@flowbird.group](mailto:thierry.bruseaux@flowbird.group)
- **AVERE**
  - [aubin.bernard@avere-france.org](mailto:aubin.bernard@avere-france.org)

# Ressources documentaires

## Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA)

### Nouveautés ou actualisations

- Guide synthétique sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Déc. 2023).
  - <https://www.ecologie.gouv.fr/dire-lire-et-faire-accessibilite-news-letter-colloque>
- La nouvelle page Accessibilité de la voirie de la DMA
  - <https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-voirie-et-des-espaces-publics>
- La page « Accessibilité du stationnement » de la DMA
  - <https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-du-stationnement>



# Ressources documentaires du Cerema

Rapport d'études :  
« Places de recharge électrique :  
préconisations de mise en œuvre pour une  
accessibilité à tous »

[Lien de téléchargement](#)



# Ressources documentaires Cerema

- Fiche PAMA n°10 mise à jour en janvier 2020  
« Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 »
- Guide « Le stationnement sur l'espace public - Stratégies et préconisations pour aménager » (2021)
- RDV Mobilités de juin 2021 : Le stationnement : enjeux, planification et outils d'aménagement

## Autres ressources

- Guide FUB (et autres associations vélo) « Le stationnement vélo en gare - Concevoir un parking vélo réussi » (2023)



# Ressources documentaires

## Fiche PAMA n°10 mise à jour en janvier 2020 « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 »



Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

## Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

L'objet des présentes fiches est, à partir des textes officiels, d'expliquer leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Loi d'orientation des mobilités

Le Code de la route, depuis novembre 2010, spécifie, dans son article R 415-11, la priorité du piéton qui s'engage régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou qui manifeste clairement l'intention de le faire.

Pour être opérationnelle, cette disposition implique que le piéton soit vu par l'automobiliste, sinon le conducteur ne pourra pas réagir assez tôt pour laisser le passage aux piétons.

L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type d'accidents de piétons en traversée. Or, l'un des masques à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en arrêt, en stationnement ou en livraison.

En conséquence, il est n'est plus possible de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, que le passage piéton soit géré par feux ou non. De plus, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Dans la plupart des pays européens, cette disposition est obligatoire dans les 10 m en amont du passage piéton. C'est pourquoi nous

recommandons d'étendre la neutralisation de 5 à 10 m suivant la configuration et les vitesses d'approches.

La présente fiche présente des solutions pratiques pour la mise en œuvre de cette

### Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière

« Afin d'assurer la sécurité des chemements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

(Article 52 de la LOM)



# Ressources documentaires

Guide « Le stationnement sur l'espace public :  
Stratégies et préconisations pour aménager » (2021)



# Ressources documentaires



RDV Mobilités de juin 2021 : Le stationnement : enjeux, planification et outils d'aménagement