

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

**Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée**

NOR : DEVT1415389D

**Publics concernés** : autorités organisatrices des transports ; Etat ; gestionnaires de voirie et de points d'arrêt ferroviaires ; exploitants de services de transport ferroviaire.

**Objet** : conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

**Entrée en vigueur** : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice** : 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 impose aux services de transport public de personnes d'être accessibles avant le 13 février 2015. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit la mise en place d'un outil, l'agenda d'accessibilité programmée – schéma directeur d'accessibilité – permettant de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de personnes.

Le décret définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorités.

**Références** : le texte du présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 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.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment ses articles L. 114-4 et L. 312-1 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-7 à L. 111-8-4, R. 111-19-8, R. 123-2, R. 123-18 et R. 123-19 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1 à L. 1112-10, L. 1231-1, L. 1231-4, L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu les lettres en date du 27 juin 2014 par lesquelles le conseil général de Mayotte et les conseils territoriaux de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ont été saisis pour avis ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 juillet 2014 ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est inséré au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports (partie réglementaire), avant l'article D. 1112-1, l'intitulé suivant :

« *Section 1*

« *Dispositions applicables au matériel roulant*

**Art. 2.** – Il est ajouté au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports (partie réglementaire), après l'article D. 1112-7, une section 2 ainsi rédigée :

« *Section 2*

« *Dispositions applicables aux points d'arrêt*

« *Art. D. 1112-8.* – Au sens de la présente section, on entend par :

« 1<sup>o</sup> Gare accessible ou point d'arrêt accessible :

« – soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1<sup>er</sup> et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ou, lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation, aux dispositions de l'article R. 111-19-8 de ce code ;

« – soit un point d'arrêt ferroviaire qui répond aux dispositions de l'annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ainsi qu'aux dispositions de l'article R. 111-19-8 du code de la construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 de ce code ;

« 2<sup>o</sup> Fréquentation d'un arrêt : la moyenne journalière, pour les deux dernières années disponibles à la date de la publication du présent décret, du cumul des montées et des descentes ou du double des montées de voyageurs ;

« 3<sup>o</sup> Ligne routière urbaine structurante : en dehors de l'Ile-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports ;

« 4<sup>o</sup> Pôle d'échanges : un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points ;

« 5<sup>o</sup> Pôle générateur de déplacements : un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

« 6<sup>o</sup> Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup>, 11<sup>o</sup> et 12<sup>o</sup> du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

« 7<sup>o</sup> Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1 ;

« 8<sup>o</sup> Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11.

« *Art. D. 1112-9.* – L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1.

« Cette liste est approuvée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport et, pour l'Etat, fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

« L'autorité organisatrice de transport ou l'Etat peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« *Art. D. 1112-10.* – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- « 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- « 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- « 3° Il constitue un pôle d'échanges ;
- « 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II. – Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- « – pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;
- « – pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.

« *Art. D. 1112-11.* – I. – Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- « 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- « 2° Il constitue un pôle d'échanges ;
- « 3° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II. – Lorsque l'application des conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.

« *Art. D. 1112-12.* – I. – Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France, un point d'arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1, s'il n'appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 et s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- « 1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Ile-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Ile-de-France ;
- « 2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires ainsi identifiés s'effectue sans préjudice de l'application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l'annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

« II. – Lorsque l'application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif.

« *Art. D. 1112-13.* – Pour les transports publics guidés, tous les points d'arrêt et gares qui n'appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l'article L. 1112-1, à l'exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France.

« *Art. D. 1112-14.* – L'autorité organisatrice de transport compétente ou l'Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

« *Art. D. 1112-15.* – La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

**Art. 3.** – Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

**Art. 4.** – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d'Etat  
chargé des transports, de la mer  
et de la pêche,*  
ALAIN VIDALIES