

Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux

État d'avancement et questionnements



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux

État d'avancement et questionnements

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Organisme commanditaire : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (DGMT)			
Titre : Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux			
Sous-titre : État d'avancement et questionnements	Date d'achèvement : février 2008	Langue : français	
Organisme auteur : Certu/Cete	Rédacteurs ou coordonnateurs : - Sylvie MATHON, rédacteur principal - Edmée RICHARD et Maryvonne DEJEAMMES, coordonnatrices.	Relecteur assurance qualité :	
<p>Résumé</p> <p>Dans le délai de trois ans à compter de la publication de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la loi n° 82-1153, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public.</p> <p>En conséquence, les services régionaux en tant qu'autorités organisatrices de transports ont dû élaborer leur schéma directeur d'accessibilité des services de transports avant le 11 février 2008. Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.</p> <p>Les régions se sont engagées dans l'élaboration de politiques de transport dès 2002, suite à la décentralisation de la compétence du transport ferroviaire aux régions. La question de l'accessibilité, en particulier du matériel roulant, est une préoccupation prise en compte dès l'origine. Pour la plupart, le service de transport ferroviaire représentait depuis longtemps un enjeu important en termes d'aménagement du territoire et d'équité sociale. Si la loi 2005 a fourni un cadre juridique contraignant en termes de délais à respecter, le thème de l'accessibilité faisait déjà partie des préoccupations portées par ces régions. La loi leur permet surtout de formaliser une démarche déjà enclenchée et de mener un diagnostic plus complet.</p> <p>L'objectif de l'étude était de faire le point sur les démarches engagées par les conseils régionaux pour élaborer leurs schémas directeurs d'accessibilité (SDA) et d'analyser les questionnements qu'ils avaient dû (ou devraient) résoudre pour mener à bien l'élaboration de leur schéma.</p>			
Thème et sous-thème :			
<ul style="list-style-type: none"> - Système de transports/transports publics/transports publics régionaux - Projets transversaux/VAT/ diagnostic d'accessibilité 			
Ouvrages sur le même thème :			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux – guide méthodologique (DC 184 07) 2. Quels véhicules et équipement pour le transport des personnes à mobilité réduite (DC 181 07) 3. Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (DC 163 04) 			
Mots clés : accessibilité,accessibilité pour les personnes,conseil régional, personne à mobilité réduite, région, schéma directeur, transport régional, transport ferroviaire.	Diffusion : 100 ex	Web : oui	
Nombre de pages : 50	Tirage : 100 ex	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

Remerciements

Ce rapport d'études a été élaboré par Sylvie Mathon du centre d'études techniques de l'équipement Nord-Picardie à partir d'entretiens réalisés par :

- Anne Le Ruyet et Michaël Potier du centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon ;
- Sylvie Mathon et Nicolas Jouve du centre d'études techniques de l'Équipement Nord-Picardie ;
- Myriam Montcouquiol du centre d'études techniques de l'Équipement du SudOuest (antenne de Toulouse).

Ils tiennent à remercier les nombreux interlocuteurs sollicités dans les conseils régionaux.

Ont également participé :

- Augustin Ferté, chargé de mission au conseil régional Nord-Picardie qui a bien voulu participer à la relecture du document ;
- Maryvonne Dejeammes, chargée de la mission « accessibilité et personnes âgées » au centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) ;
- Edmée Richard, chargée de projet pour le groupe « organisation et évaluation des réseaux » au centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu).

Sommaire

Introduction	7
La démarche proposée	8
1. Enjeux et méthode d'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité	10
1.1 La finalité : une adhésion unanime aux objectifs de la loi	10
1.2 Diagnostic : d'une logique d'investissement à une logique de service rendu	11
1.2.1 Les diagnostics des gares réalisés par RFF et SNCF	11
1.2.2 Un lourd travail de recueil de données	11
1.2.3 Des modalités différentes d'une région à une autre	12
2. la programmation des actions	13
2.1 Du court terme au long terme : le choix d'une démarche pragmatique	13
2.2 Hiérarchiser les actions du SDA	13
3. Rôle des acteurs	16
3.1 Portage politique et comité de pilotage	16
3.2 Des pratiques de concertation qui favorisent l'élaboration des SDA	17
3.3 La difficile articulation avec RFF et SNCF	18
3.4 Les DRE, plus ou moins associées	18
3.5 Les autres AOT et collectivités compétentes	19
4. Les principaux questionnements	20
4.1 Comment tenir les délais, quelles conséquences en cas de dépassement?	20
4.2 Comment articuler l'ensemble des actions entre AOT?	20
4.2.1 Les pistes d'actions identifiées	20
4.2.2 L'articulation des politiques et des documents de planification	21
4.2.3 Clarifier les responsabilités et les financements	22
4.2.4 Le cas des régions voisines ou frontalières	23
4.3 Comment tenir compte de tous les handicaps dans la conception des aménagements?	23
4.4 Comment résoudre certains problèmes techniques?	24
4.4.1 Les interfaces quai / matériels roulants	24
4.4.2 Organiser les services de substitution	24
4.4.3 Les dérogations à la mise en conformité	25
4.4.4 Mettre en commun des actions	25
4.5 Faut-il avoir peur d'une flambée des coûts ?	25
4.6 Quel dispositif de suivi et d'évaluation?	26

5. Enseignements	27
ANNEXES	29
Annexe 1 – Sigles utilisés	30
Annexe 2 – Panorama des réglementations	31
Annexe 3 – La directive du 13 avril 2006	39

Introduction

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit en son article 45 que « *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 dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

Dans un délai de trois ans, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la loi¹ et le STIF, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public dont ils sont responsables. Ce délai vient à échéance le 11 février 2008.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite (PMR).

En conséquence, les services régionaux en tant qu'autorités organisatrices de transports doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables. Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Toutes les autorités organisatrices ont entrepris les études préalables à l'élaboration de ces schémas, avec l'appui de leurs fédérations (GART, ARF, ADF, ADSTD) mais le cas régional est marqué par un contexte particulier :

- Les régions bénéficient de la compétence « transports » depuis beaucoup moins de temps que les autres autorités organisatrices (transports urbains ou départemental). Rappelons que ce n'est qu'avec la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 que les régions se sont vues octroyer des compétences élargies dans ce domaine même si certaines avaient participé dès 1997 à une expérimentation de décentralisation. Depuis le 1er janvier 2002, les régions sont devenues officiellement autorités organisatrices du transport ferroviaire régional.
- Il n'y a pas en soi une échelle régionale de réseau sauf à considérer qu'entrent dans la même catégorie des flux de proximité de l'ordre de la dizaine de kilomètres et des flux interurbains d'environ 100 km. Les milieux sont très variés, de la couronne périurbaine d'agglomérations de toutes tailles au rural le moins dense, ce qui nécessite évidemment des réponses en termes d'infrastructures et de qualité de service spécifiques.
- L'approche des déplacements régionaux fait apparaître de façon beaucoup plus prégnante l'approche temporelle. En effet, au cours d'une journée, un individu peut enchaîner des déplacements ressortissant de plusieurs échelles géographiques : par exemple domicile/travail le matin avec un TER, puis un trajet en bus urbain. Ces enchaînements peuvent être observés sur des périodes plus longues (l'année par exemple) avec des périodes de travail puis des périodes de vacances davantage propices aux voyages. Les trajets ferroviaires sont généralement plus longs en temps et en portée du déplacement. Des déplacements souvent plus longs qui entraînent, pour les PMR, des difficultés de nature différente que celles rencontrées pour des déplacements plus quotidiens (Ex: domicile-travail, courses, etc.).

¹ Loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153, dite LOTI.

Le nombre des déplacements régionaux augmente régulièrement. On estime approximativement que hors Île-de-France, 200 millions à 220 millions de déplacements pourraient être considérés comme relevant d'un **marché régional** qui inclut les relations purement intra-régionales et les relations inter-régionales de proximité .

La démarche proposée

L'accessibilité des services régionaux de transport aux personnes à mobilité réduite est une obligation récente. L'objectif de cette étude est de faire le point sur les démarches engagées par les conseils régionaux en matière d'accessibilité (SDA).

Les éléments produits dans

— déplacements effectués

Régions

yrénées,

La question de l'accessibilité, en particulier du matériel roulant, est une préoccupation prise en compte dès l'origine. Pour la plupart, le service de transport ferroviaire représentait depuis longtemps un enjeu important en termes d'aménagement du territoire et d'équité sociale, bien avant 2002. Si la loi 2005 a fourni un cadre juridique contraignant en termes de délais à respecter, le thème de l'accessibilité faisait déjà partie des préoccupations portées par certaines Régions. La loi leur permet surtout de formaliser une démarche déjà enclenchée et de mener un diagnostic plus complet.

La directive³ du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer pour l'application de la loi du 11 février 2005, en date du 13 avril 2006 et publiée dans le numéro 13 du bulletin officiel du ministère, donne des précisions qui peuvent être utiles pour la conduite de la démarche de planification.

³ Cette directive est jointe en annexe 3.

1. Enjeux et méthode d'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité

1.1 La finalité : une adhésion unanime aux objectifs de la loi

L'acceptation de l'accessibilité retenue par les Régions est généralement large. Elles partent de l'esprit de la loi du 11 février 2005 et souhaitent appréhender la mobilité réduite dans tous ses aspects, tous handicaps et situations de mobilité réduite. Il s'agit pour elles, d'augmenter le niveau de service non seulement pour une partie de la population mais globalement pour tous les usagers. Repenser les services et les équipements ferroviaires sous l'angle des usagers les moins mobiles revient à adapter le service au plus grand nombre. Une logique sociale mais également commerciale.

Plusieurs Régions associent d'emblée l'enjeu d'accessibilité à celui des déplacements et de la mobilité en général. Il s'agit moins d'accéder au quai, au matériel que d'assurer la continuité de la chaîne de déplacements, au sein de laquelle le TER constitue un mode de transport parmi d'autres. L'enjeu principal de l'élaboration d'un schéma directeur va bien au-delà d'une simple programmation d'acquisition de matériel roulant ou d'aménagements de quai et de gares. Il s'agit de mettre en œuvre le droit au transport prévu en 1982 par la LOTI, de raisonner en termes de service rendu dont un des critères est l'articulation du TER avec tous les autres modes de transport, marche/vélo, bus/tramway/métro, transport à la demande/taxi, voitures. Un enjeu en termes de partenariat et de coordination avec l'ensemble des acteurs, Autorités Organisatrices mais également gestionnaires de voirie (communes ou EPCI).

Les Régions ont intégré immédiatement la notion de « chaîne de déplacements » telle que décrite par la loi du 11 février 2005 parce que pour la plupart, les lignes routières dites de substitution, font partie de leur vécu quotidien et que si le mode ferroviaire est leur prérogative de droit, le mode routier ne leur est pas étranger. L'article 30 du décret du 16 août 1985 prévoit, en effet, que les services réguliers non urbains qui concernent au moins deux départements à l'intérieur d'une même région sont inscrits au plan régional des transports.

La Région **Centre** par exemple, conçoit l'accessibilité au sens d'universalité du service public et de qualité d'usage pour tous:

- la dimension sociale: mettre en place un service pour l'ensemble des usagers-citoyens qui assure le droit au transport ;
- la dimension économique: rendre accessible le transport ferroviaire revient à augmenter le niveau de service et donc, à accroître globalement l'attractivité commerciale.

La région **Nord – Pas-de-Calais** estime quant à elle, que la moindre accessibilité actuelle du TER représente un manque à gagner financier pour les services de transport public et une limitation de leur développement commercial. En tant que service public, elle est génératrice de discriminations et d'inégalités : elle estime à 30 % la population qui éprouverait des difficultés à exercer son « *droit à la mobilité* » soit bien plus que les seules personnes souffrant d'un handicap.

1.2 Diagnostic : d'une logique d'investissement à une logique de service rendu

Les délais imposés par la loi du 11 février 2005 sont relativement courts. Certes, les Régions ne partent pas de rien, des investissements ont déjà été réalisés, tant sur le matériel roulant que sur des aménagements de gares et de leurs abords. Mais il s'agit pour l'instant, d'actions qu'il s'agit d'étoffer dans le cadre d'une politique à plus long terme, passer d'une logique d'investissement à une logique de service rendu. Les régions s'accordent pour exprimer le besoin d'un état de référence « 0 » du niveau de service à partir duquel elles définiront l'objectif à atteindre. Un état exhaustif allant de l'analyse de l'accessibilité des équipements jusqu'aux services d'information, d'accompagnement des personnes, d'articulation avec les autres modes de transports, etc.

Un travail de grande ampleur et de longue haleine.

1.2.1 Les diagnostics des gares réalisés par RFF et SNCF

Les Régions ont besoin pour établir leur schéma d'accessibilité ferroviaire d'une double information :

- celle en provenance de la SNCF ;
- celle en provenance de RFF.

La SNCF a remis, au cours du deuxième trimestre 2007, l'ensemble des diagnostics des 419 gares TER concernées par les schémas régionaux aux Régions qui s'approprient diversement ces éclairages techniques. Certaines partent de ce travail exhaustif pour réaliser leur propre diagnostic (Auvergne, Rhône-Alpes, Aquitaine). D'autres estiment qu'il s'agit d'un état de l'existant trop précis qui relève davantage des préoccupations d'un opérateur de transport que de celles d'un maître d'ouvrage (Picardie). Il ne permet pas en particulier, de hiérarchiser les actions en fonction d'une politique d'accessibilité. Enfin, certaines Régions profitent de l'élaboration des SDA pour se construire volontairement leur propre point de vue de manière à se poser comme interlocuteur face à RFF et la SNCF (Nord – Pas-de-Calais).

L'association des régions à l'élaboration des diagnostics SNCF/RFF est très variable. S'agissant d'un processus commun à toutes les gares, il a été piloté depuis Paris et les régions n'ont pas été associées à l'élaboration du cahier des charges. Nombreuses sont celles qui ont découvert la démarche une fois le diagnostic réalisé !

Ces études, aussi riches soient-elles, ont été menées sans concertation ce qui conduit la plupart des régions à les reprendre pour intégrer leurs critères d'analyse ainsi que les points d'arrêts du transport routier. Les régions ont également dû procéder à un appariement entre les informations SNCF et les données RFF qui ne leur sont pas parvenues dans les mêmes délais. La Région Aquitaine par exemple, regrette d'avoir été tenue à l'écart de ce travail. Elle exprime le sentiment de beaucoup d'autres.

Certaines régions ont parfois constaté des divergences entre ces deux organismes. En Bourgogne, le diagnostic RFF portait initialement sur 58 gares et celui de la SNCF sur 42 gares.

1.2.2 Un lourd travail de recueil de données

La plupart des régions ont commencé leur diagnostic. Toutes estiment qu'il s'agit d'un travail important qui prendra du temps. En particulier, la phase d'état de l'existant est une phase dont l'ampleur peut inquiéter.

Le premier travail consiste souvent à rassembler l'ensemble des textes et à assurer une veille juridique. C'est ce qu'ont privilégié les régions Champagne-Ardenne et Nord – Pas-de-Calais, avec des ambitions différentes cependant. La veille juridique était rendue nécessaire pour la région Champagne-Ardenne compte tenu de la prise de poste récente du chargé de mission. En revanche, la Région Nord – Pas-de-Calais l'a posé comme un préalable fondateur de la démarche, en confiant une mission spécifique à un bureau d'étude.

Pour les gares, les régions disposent des éléments fournis par la SNCF et RFF. En revanche, aucune donnée n'existe sur l'état des points d'arrêts. En effet, les diagnostics « gares » ne concernent pas les PANG (Points d'Arrêts Non Gérés) qui sont 1 650 en France. Ces PANG ne sont pas des Installations Ouvertes au Public (IOP) au sens de la circulaire MEDAD de 2007. À noter, cependant que 40 de ces PANG reçoivent plus de 500 voyageurs/jour. Toutes les haltes sont classées dans cette catégorie. Les PANG ne sont pas pris en considération par RFF.

Certaines régions disposaient déjà d'un observatoire du Handicap (Languedoc-Roussillon), d'autres doivent construire leur connaissance.

1.2.3 Des modalités différentes d'une région à une autre

Certaines Régions privilégient un travail en régie (Auvergne, Limousin), d'autres préfèrent recourir à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes,) et/ou confient certaines missions d'études à des bureaux d'étude tout en conservant une maîtrise d'ouvrage directe (Picardie).

Ces choix ne sont pas anodins. Ils dépendent de la capacité des équipes en interne à produire l'état des lieux, de la volonté de maîtriser la démarche et des budgets d'études mis à leur disposition.

Les situations sont, de ce point de vue, très diverses. Les Régions ne mettent pas les mêmes moyens, humains ou financiers, dans l'élaboration de leur schéma directeur accessibilité.

La Région **Aquitaine** a confié une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage assez large, qui comprend quatre missions, à savoir :

- un audit des points d'arrêts routiers et un complément à l'audit SNCF ;
- un travail de définition de standards d'accessibilité et de scénarios ;
- l'approfondissement d'un scénario et le chiffrage des projets ;
- la rédaction du SDA, la concertation et la communication.

La Région **Nord – Pas-de-Calais** a lancé de front, plusieurs études :

- des recherches documentaires préalables ;
- la réalisation d'un état des lieux du réseau TER Nord-Pas-de-Calais portant sur les gares, le matériel roulant, l'information, les distributeurs de billet, les services complémentaires ;
- l'état des lieux sera suivi d'un diagnostic jugeant de l'accessibilité générale du réseau et recensant zones accessibles et inaccessibles ;
- la réalisation d'études de réseaux étrangers en vue de mettre en place un « guide de bonnes pratiques ».

La **Picardie** a confié une étude préalable à un bureau d'études, menée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports. Les conclusions de l'étude sont partagées avec les autres AOT.

Le **Limousin** a réalisé, quant à lui, l'audit des points d'arrêts entièrement en interne, sans avoir recours à un bureau d'études.

Quelques-unes mobilisent les ressources universitaires locales, qui se prêtent bien à des études exploratoires sur un sujet aussi peu défriché jusqu'alors en termes de méthodes et de connaissances. C'est le cas du Nord – Pas-de-Calais qui travaille depuis plusieurs années avec l'université de Lille I sur ce thème de l'accessibilité. La Région accueille régulièrement des étudiants dans le cadre d'un stage de Master (bibliographie de référence étoffée sur les problématiques du TER dans la région). Le sujet n'est donc pas nouveau et les concepts sont bien défrichés à ce jour. Il s'agit d'un travail préparatoire propice à l'élaboration d'une réflexion politique en vue d'un schéma directeur de l'accessibilité.

Deux régions enfin, se sont positionnées comme sites pilotes d'expérimentation dans le cadre du programme de recherche du PREDIT pour la mise en accessibilité du TER : la région Centre et la région Picardie.

2. la programmation des actions

2.1 Du court terme au long terme : le choix d'une démarche pragmatique

L'élaboration d'un schéma directeur est une démarche ambitieuse qui prendra du temps. Il ne s'agit pas, en attendant, de geler les initiatives ni les actions. Mais il convient de s'assurer que les actions menées actuellement, ne remettent pas en cause la faisabilité des actions du SDA, une fois ce dernier élaboré.

La Région **Picardie** choisit de mener les deux démarches de front. L'une, pragmatique, consiste à continuer les actions d'aménagement en vue de rendre accessible l'intégralité d'un axe ainsi que toutes actions visant à améliorer le confort des usagers, en particulier la signalétique. Pour ce faire, elle privilégie les actions simples et peu coûteuses, qui n'hypothèquent pas les actions à venir, de plus grande envergure. L'autre, plus ambitieuse, se situe sur le long terme et vise à permettre à tout habitant de la région de pouvoir accéder à **une gare accessible à moins de 15 km de chez soi**, quelle que soit la nature de leur handicap à la mobilité et quelle que soit leur localisation résidentielle. Dans les deux cas, mesures préparatoires et mesures du SDA, les projets sont proposés et étudiés dans le cadre des comités de partenaires, en étroite collaboration avec les associations.

2.2 Hiérarchiser les actions du SDA

L'objectif d'un service du transport ferroviaire entièrement accessible d'ici 2015 donne une échéance. Dans le cadre des premières démarches, les Régions souhaitent procéder par étape, en hiérarchisant les actions sans prétendre à l'exhaustivité dans un premier temps. Une fois les méthodes d'enquête et les processus établis, on peut penser que la phase de démultiplication sera facilitée, dans un second temps.

Les choix de hiérarchisation sont pluriels : certaines Régions envisagent de privilégier une approche par itinéraire. D'autres établissent une hiérarchie des gares à rendre accessibles en priorité. D'autres encore choisissent de rendre accessible l'ensemble du réseau en priorisant les types de handicaps et reportant la prise en compte d'autres handicaps dans un second temps.

Le travail impulsé dès 2002 par la Région **Aquitaine** a permis de classer les gares en fonction de leur aire d'influence. Les 163 gares TER ont été réparties en trois sous-groupes :

- 6 gares à rayonnement inter-régional ;
- 80 gares à rayonnement régional ;
- 77 gares à rayonnement local.

Cette classification, préalablement établie, sert de base de réflexion pour l'élaboration du SDA de la Région Aquitaine.

En **Picardie**, le parti pris a été de hiérarchiser le réseau des gares en identifiant trois niveaux d'accessibilité à atteindre d'ici 2010:

- les gares accessibles de manière autonome (sans aide) ;
- les gares accessibles moyennant un service d'accompagnement ;
- les gares non accessibles.

La Région **Midi-Pyrénées** identifiera les scénarios d'actions sur la base de discussions menées lors de la concertation et sur l'analyse des résultats de l'enquête nationale transport qui sera sur échantillonnée en Midi-Pyrénées.

Pour la Région **Rhône-Alpes**, trois niveaux de service ont été retenus :

- Pour le réseau ferroviaire TER :
 - Niveau 1 : Accessibilité totale du 1er au dernier train : aménagement lourd et accompagnement
 - Niveau 2 : Accessibilité au train garantie sur réservation : aménagement léger et accompagnement sur réservation
 - Niveau 3 : Accessibilité au train non garantie aménagement très léger et solution de rabattement selon le type de handicap solution à étudier en articulation et en complémentarité avec les autres AO
- Pour les lignes routières TER et Satobus :
 - mise en accessibilité des lignes routières assurant une proportion significative (>30%) de l'offre sur un axe TER,
 - accessibilité soit par du matériel adapté, soit par des dessertes spécialisées,
 - sinon (routier < 30 % d'un axe) accessibilité assurée par le réseau ferroviaire.

Ces niveaux de service se répartissent selon une typologie prédéfinie des gares.

Dans l'ensemble, les Régions estiment que, quels que soient les choix, les actions d'information et de promotion du service constitueront le socle du SDA. L'information est identifiée comme un axe fort qui devra structurer tous les schémas directeurs. La Région Midi-Pyrénées par exemple, a commencé à mettre une « **centrale régionale d'information pour faciliter la mobilité des midi-pyrénéens** » en partenariat avec les autorités organisatrices et opérateurs de transport (<http://transports.midipyrenees.fr>). À terme, elle renseignera sur l'offre accessible aux personnes à mobilité réduite et proposera des liens vers les différents sites internet des partenaires.

Les questions de billettique reviennent également dans les actions qu'envisagent d'ores et déjà, nombre de régions.

Dans les deux cas, information et billettique, les régions estiment qu'il s'agit d'un champ à envisager en collaboration avec les autres AOT et avec les associations.

Enfin, toutes les Régions procéderont par élaboration de scénarios, plus ou moins ambitieux, intégrant les gains et les coûts (économiques, financiers et sociaux), une comparaison « avantages/inconvénients ». Ils intégreront les options de transports de substitution, d'accessibilité partielle pour certains handicaps, etc. Ces scénarios permettront aux acteurs concertés, de se prononcer sur un projet ou un autre, en toute connaissance de cause.



Enseignements :

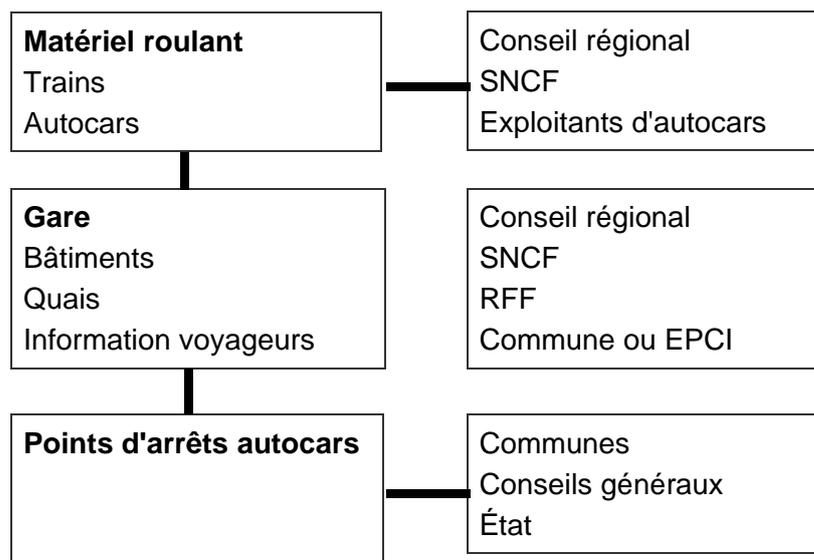
Il pourra être intéressant :

- d'organiser l'échange des idées et des actions mises en place par les AOT en matière d'information d'une part et de billettique d'autre part, de manière à capitaliser les expé-

3. Rôle des acteurs

L'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité suppose une concertation parfois longue avec les associations mais aussi avec les acteurs du transport. Cette phase est la clé de réussite pour le schéma. Cette concertation est à conduire tout au long du dispositif d'élaboration mais selon l'aspect que l'on privilégie les partenaires peuvent varier. Le graphique qui suit rappelle les acteurs incontournables selon les diverses étapes :

Autorités responsables d'un service TC régional



3.1 Portage politique et comité de pilotage

La réussite d'un schéma dépend souvent d'un portage politique fort. Un élu régional disposant d'une vision globale, s'impose alors en tant que coordinateur/intégrateur du projet et en réalise la synthèse. Pour ce qui concerne le schéma directeur d'accessibilité, le portage peut être le fait soit d'un élu ayant en charge les infrastructures et les transports, soit d'un élu ayant en charge les questions sociales. C'est la première situation qui se rencontre le plus souvent, même si la coopération est souvent de mise.

Le portage politique par les conseillers régionaux est parfois appuyé par les démarches du conseil économique et social régional (CESR). C'est le cas en **région Rhône-Alpes** où le CESR a rédigé un rapport « handicap psychique et insertion professionnelle » en janvier 2005. Ce rapport, bien que visant essentiellement l'insertion professionnelle, mettait en évidence la difficile prise de conscience pour un handicap moins « visible » que le handicap physique.

Pour la Région **Nord – Pas-de-Calais**, le SDA est porté par deux vice-présidents en charge des questions d'infrastructures-transport et de la santé.

Actuellement, la plupart des réunions organisées préalablement à l'élaboration des SDA ont réuni les techniciens, qu'ils soient ceux de la Région, des autres AOT, éventuellement des Directions Régionales de l'Équipement (DRE) et les associations.

3.2 Des pratiques de concertation qui favorisent l'élaboration des SDA

Les Régions ont généralement des pratiques de concertation bien rodées. Des commissions existent et le lien avec certaines associations est déjà établi. Dans le cas d'une démarche de schéma directeur accessibilité, une difficulté importante se présente : les instances de concertation existantes ne sont pas forcément adaptées à l'échelle de réalisation d'un schéma directeur. Il faut renouveler les modalités de concertation, trouver la bonne échelle sans multiplier le nombre d'acteurs. Les Régions ont à trouver une autre organisation qui permette d'appréhender une échelle de territoire plus large, à minima départementale qui peut aller à une échelle interrégionale (voire transfrontalière).

Pour aborder cette difficulté, la Région **Aquitaine** n'envisage pas de travailler avec les instances de concertation existantes (comités de bassins de transport ou comités de lignes ou assimilés) car elles ne sont pas au bon niveau de la réflexion. Elle a fait le choix de construire un niveau intermédiaire de concertation. La concertation sera menée à plusieurs niveaux, département par département, d'une part avec les autorités organisatrices et d'autre part avec les associations représentatives de tous les handicaps.

La Région **Centre** envisage la mise en place d'une commission régionale de l'accessibilité et de la mobilité, fédérant les AOT et les associations présentes dans la région. Cette commission assurera le suivi de la mise en application du SDA.

La Région **Picardie** a mis en place depuis plusieurs années, un comité régional des partenaires des transports collectifs. Pour l'instant, les associations étaient surtout présentes et actives dans une approche très constructive. Jusqu'à présent, les acteurs institutionnels pourtant invités, étaient peu présents (en particulier les AOT). Il s'agit d'un lieu privilégié de concertation pour améliorer la qualité de service et les aménagements. L'ensemble des études et analyses mené par la région sur son SDA (critères de priorité, maillage, etc) est présenté et débattu régulièrement dans le cadre de ce comité régional.

Les commissions pour l'accessibilité existantes et les Comités de Ligne sont souvent des lieux de concertation bien ancrés dans la culture locale. Lorsqu'ils fonctionnent régulièrement, ils constituent des atouts importants pour trouver les modalités de la concertation à mettre en oeuvre pour élaborer une démarche plus lourde telle que l'élaboration d'un schéma directeur.

L'existence d'un collectif de handicaps constitue également un atout non négligeable pour les AOT : elle leur permet de réduire le nombre d'interlocuteurs, de gagner en termes de continuité des concertations, de prendre en compte l'ensemble des handicaps, en particulier auditif et cognitif qui sont souvent mal représentés en dehors d'un collectif de handicaps. En revanche, il est plus difficile d'intégrer les problématiques de mobilité des personnes âgées (il n'y a pas toujours de représentants clairement identifiés même si l'union nationale des retraités et personnes âgées peut orienter vers les représentants locaux idoines).

Certaines Régions travaillent en étroite collaboration avec les associations. Elles multiplient les expériences qui permettent de tester voire d'expérimenter des nouveaux services, du nouveau matériel ou des aménagements. L'expérimentation, le test in situ procurent des temps importants aux acteurs : ils leur permettent de mieux se connaître et de dépasser les a priori, de comprendre les points de vue des uns et les contraintes des autres, de constituer petit à petit une culture technique commune. Lorsqu'elles sont privilégiées, ces actions permettent de rendre opérationnelles les relations et les projets. Si elles peuvent paraître consommatrices de temps au départ, elles permettent très certainement, de gagner du temps à l'échelle du projet, en évitant les crispations, les mal-entendus et les compromis générateurs d'insatisfactions...eux-mêmes très consom-

mateurs en temps et potentiellement porteurs d'échec. Enfin, la concertation pour le SDA à l'échelle régionale pourrait être l'opportunité de coordonner les services de transports collectifs aux niveaux départemental et local également.

3.3 La difficile articulation avec RFF et SNCF

La qualité du partenariat avec RFF et la SNCF varie beaucoup d'une région à une autre, en fonction de la culture et de l'enjeu ferroviaire. Certaines Régions développent de manière traditionnelle, une pratique de contractualisation ferroviaire qui prédispose à la mise en place d'un partenariat rapide et constructif lors de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité. C'est le cas du **Nord – Pas-de-Calais** : la délégation régionale de la SNCF avait initié dès 2003, un groupe de travail auquel étaient associés le Conseil Régional, RFF et les associations de personnes handicapées. L'objectif était d'améliorer le service rendu de manière à augmenter la fréquentation du TER. Les acteurs se connaissent, ont déjà défriché les problématiques et les enjeux communs. Les relations sont constructives et propices à une démarche plus ambitieuse. En Midi-Pyrénées, RFF en partenariat avec la Région, a réalisé un diagnostic de l'accessibilité des gares pour les handicapés moteurs, visuels et auditifs dès 2004.

Pour d'autres Régions, en revanche, les liens avec RFF et la SNCF sont moins réguliers, le partenariat reste à construire. Il n'est pas rare qu'une Région apprenne incidemment que RFF ou la SNCF mènent des diagnostics pour améliorer l'accessibilité des gares aux personnes handicapées et aux personnes âgées (besoins, aménagements réalisables, priorités d'intervention) sans qu'elle soit elle-même associée et au courant. Dans de nombreux cas, faute de concertation en amont, les régions doivent reprendre en partie leur diagnostic pour intégrer les critères d'analyse de la SNCF.

Pour beaucoup d'entre elles, les Régions connaissent mal les contributions financières que sont prêts à apporter RFF et SNCF annuellement pour chaque gare même s'il existe un engagement de la SNCF pour les gares TER à hauteur de 25 %.

De même, il existe un certain flou concernant les clés de financement de la mise en accessibilité des gares mixtes TER/TGV et les gares DDG restant de la responsabilité et de la compétence nationale de la SNCF.

De l'avis général, RFF et la SNCF donneraient l'impression de se mobiliser faiblement sur le sujet dans une optique de partenariat.

3.4 Les DRE, plus ou moins associées

Le rôle de l'État en région, des Directions Régionales de l'Équipement (DRE) en particulier, reste flou. La loi ne précise pas quel est l'interlocuteur (préfet de région, préfet de département ?) ni le service déconcentré en charge du dossier (DDE ou DRE ?).

En **Franche-Comté** et en **Picardie**, les DRE participent au financement de certaines études et sont associées aux comités de pilotage rassemblant les AOT.

En **Aquitaine**, la DRE n'a pas participé au groupe de travail initié par la Région mais suit de près la démarche du SDA.

Les services de l'État hésitent entre une simple intervention au titre de représentant du préfet et entre une mission de coordination et d'apports de méthodes. Leur positionnement reste, dans tous les cas, délicat et dépend de la qualité des relations entretenues localement avec les régions et les autres AOT.

3.5 Les autres AOT et collectivités compétentes

La finalité du dispositif posée par la loi du 11 février 2005 est d'assurer la continuité de la chaîne de déplacements. Pour un individu lambda, l'existence ou non d'un schéma directeur « accessibilité » ne constitue pas une réponse institutionnelle satisfaisante à elle seule. L'individu doit pouvoir, en théorie, partir de chez lui pour arriver à son point de destination. C'est la raison pour laquelle il est essentiel de veiller à la bonne articulation des différentes démarches entre elles : des SDA aux plans de mise en accessibilité de la voirie. C'est grâce à cette faculté d'articulation que l'ensemble de la chaîne de déplacements pourra être démontré.

La difficulté vient de l'éparpillement des compétences: entre AOT d'abord mais également entre collectivités compétentes pour la gestion des espaces publics et de la voirie. Comment respecter les objectifs propres à chaque AOT tout en s'assurant de la compatibilité des démarches et de la bonne imbrication des actions, à terme?

Consciente de l'enjeu, la Région **Aquitaine** a très vite associé les autres autorités organisatrices des transports, les conseils généraux et les agglomérations. Des réunions de travail sont menées régulièrement pour assurer une coordination des démarches.

La mise en place d'une centrale de mobilité en région **Midi-Pyrénées** constitue une action concrète qui facilite un travail plus large avec les AOT à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité.

La Région **Rhône-Alpes** envisage, quant à elle, d'élaborer une charte d'accessibilité avec les autres AOT, RFF et la SNCF, l'État, les associations d'usagers et les associations traitant du handicap.

La constitution d'un syndicat mixte est avant tout une solution institutionnelle corrélée à un changement d'échelle dans la gestion des réseaux. C'est une solution institutionnelle lourde que toutes les collectivités impliquées ne voient pas forcément d'un bon œil, mais qui permet de mieux gérer une éventuelle compensation des charges et des recettes en cas de mise en place d'une tarification intégrée. Cette voie a été suivie par plusieurs collectivités de la Région Poitou-Charentes pour la mise en place d'une communauté tarifaire associant les réseaux urbains de La Rochelle, Saintes, les transports départementaux de Charente-Maritime et les services SNCF régionaux sur La Rochelle/Saintes/Royan. L'intérêt de cette solution a été réaffirmé par la loi SRU.

En **Picardie**, à l'initiative du conseil général de l'Oise, un syndicat mixte « loi SRU » a été mis en place à l'échelle du département. Le « Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise » (SMTCO) regroupe le Département de l'Oise, la Région Picardie et les Autorités organisatrices de transport urbain.

Outre les compétences obligatoires (information harmonisation et amélioration des correspondances, de la billetterie et de tarification), ce syndicat a pour objet de soutenir et d'encourager le développement de nouveaux services de transport (transport à la demande avec rabattement sur les gares et les bourgs centres, renforcement des transports inter urbains sur les lignes structurantes entre pôles urbains et durant les périodes de congés scolaires...).

4. Les principaux questionnements

Quels enjeux mettre en évidence ?

Les six exemples ci-dessous, sans prétendre à l'exhaustivité, rendent compte des préoccupations le plus fréquemment relevées dans les productions des Régions.

4.1 Comment tenir les délais, quelles conséquences en cas de dépassement?

La question des délais est posée systématiquement par les AOT : l'échéance de février 2008 est très proche, il est probable que l'ensemble des schémas ne sera pas élaboré. Ce retard est lié d'une part à la lenteur de la mise en place des démarches, qui demandent du temps et à la parution tardive des textes réglementaires, d'autre part. Ainsi la publication d'un règlement européen est attendue concernant l'accessibilité des gares et des matériels roulants (projet connu sous le titre « spécifications techniques d'interopérabilité des trains pour les PMR », STI-PMR).

Parmi les AOT, il semble que les Régions soient plutôt mieux avancées que d'autres AOT qui débutent. Beaucoup d'entre elles se positionnent pour ouvrir la voie, proposer des méthodes et des réflexions comme cadre de référence local. Le territoire régional semble, de surcroît, être reconnu comme un territoire pertinent par les autres AOT pour articuler l'ensemble des démarches en cours.

Sur le respect des délais stricto sensu, les AOT, Régions comprises, sont cependant inquiètes quant aux conséquences en cas de dépassement de délais. La loi ne prévoit pas de sanction ni de substitution de l'État en cas de retard. Le risque viendrait potentiellement des recours des associations ayant intérêt à agir, auprès du tribunal administratif.

De manière pragmatique, les Régions les plus avancées dans la réflexion partent du principe que le risque de recours est d'autant plus élevé que les démarches ne seront pas initiées et les concertations ne seront pas menées. La réponse au souci des délais est la qualité de la relation mise en place avec les associations tout au long du diagnostic. Il est probable qu'une démarche constructive et volontaire, basée sur une véritable concertation locale, constitue la meilleure garantie contre les risques de recours.

4.2 Comment articuler l'ensemble des actions entre AOT?

4.2.1 Les pistes d'actions identifiées

Pour l'instant, les pistes d'actions ne sont pas encore formalisées, les Régions étant au stade du diagnostic. Certaines orientations paraissent cependant, qui préfigurent des axes d'actions des futurs SDA.

La coordination sur le choix des matériels roulants fait partie de ces axes. Un groupe de travail national réunissant l'ARF (Associations des Régions de France), la SNCF et les industriels a été constitué pour rédiger un cahier des charges de définition de matériel roulant accessible.

L'information multi-modale des usagers constitue également un enjeu identifié par toutes les AOT. Il s'agit d'aider l'utilisateur à préparer son déplacement à partir de son domicile jusqu'à son lieu de destination. Lorsque le déplacement passe par l'usage du train, il est essentiel que le service d'information fournisse également, les moyens de déplacement

disponibles pour aller du domicile à la gare, de la gare au lieu de destination. Il s'agit d'un des objectifs principaux de coordination avec les autres AOT.

Un autre aspect où la coordination entre AOT est nécessaire est l'intégration tarifaire.

4.2.2 L'articulation des politiques et des documents de planification

L'articulation des politiques et de leur planification pose des interrogations diverses :

- **Comment intégrer le SDA dans les outils de planification existants : SRIT, SRADT notamment ?**

La loi n° 99-533 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (dite « loi Voynet ») trace le cadre des politiques d'aménagement et d'équipement en nouvelles infrastructures qui doivent intervenir tant au niveau national qu'à l'échelle régionale. L'article 5 précise ce que doit être le **schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT)**. Il doit notamment intégrer le schéma régional de transports tel que prévu par l'article 14-1 de la LOTI. L'article 6 prévoit même la possibilité d'établir des schémas interrégionaux d'aménagement et de développement du territoire, à l'initiative des régions concernées. Toutes les régions disposent d'un SRIT ou d'un volet « transport » à leur SRADT mais ces outils n'ont parfois pas été revus depuis cinq ou huit ans et leur complexité rend souvent leur révision longue. Aussi, les régions s'interrogent-elles sur la compatibilité de ces documents d'autant que pratiquement tous s'accompagnent d'une programmation financière qu'il leur faudra tenir.

- **Quels enjeux mettre en évidence ?**

La question de l'accessibilité des services de transports dépasse largement le champ strict de la technique « infrastructures ». Elle se retrouve à l'intersection des thématiques plus larges :

- *réflexion sur la chaîne de déplacements : les régions réfléchissent sur l'ouverture du territoire régional vers les régions limitrophes avec la question des connexions au réseau ferroviaire à grande vitesse par exemple. L'ouverture vers les pays voisins et l'Europe au sens large peut également apparaître, notamment dans les régions frontalières ;*
- *les enjeux liés à la cohésion sociale et à l'égalité des droits : homogénéisation des temps généralisés d'accès aux centres urbains régionaux, homogénéisation des niveaux de services sur les liaisons jugées stratégiques, etc.*

Ces impératifs ne sont pas simples à mettre en oeuvre : le dispositif de la loi 2005-102 prévoit une seule et même finalité : assurer la continuité de la chaîne de déplacements. La mise en œuvre est, quant à elle, basée sur une segmentation des acteurs : AOT, gestionnaires de voirie, de stationnement, etc. Des commissions communales, intercommunales voire départementales ou régionales pour l'accessibilité vont être mises en place.

Comment assurer une continuité ? L'enjeu est de prévoir les modalités d'articulation des politiques d'accessibilité menées dans le cadre :

- des politiques de déplacements urbains : la loi prévoit une annexe accessibilité au PDU, elle prévoit également, que les plans de mise en accessibilité de la voirie fassent partie intégrante des PDU ;
- des politiques d'aménagement des « Établissements Recevant du Public » ;
- les PADD des PLU gagneraient également à reprendre dans la formalisation des enjeux d'affectation des sols, les enjeux d'accessibilité.

Outre une certaine convergence des politiques publiques à laquelle la Région peut apporter une contribution non négligeable il faut également ajouter une certaine « convergence des échéances » de façon à ce que les recouvrements temporels soient les plus limités possibles et à ce que les documents devant être compatibles avec d'autres soient effectivement produits selon un échéancier qui leur permette de le faire.

- **Comment intégrer l'annexe « accessibilité » des PDU ?**

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » introduit l'obligation d'intégrer une annexe accessibilité aux PDU lors de leur création, modification ou révision.

La LOTI a été modifiée et précise désormais que pour ce qui concerne le PDU :

«Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

rme de
nt de la
vraient
rité des
e la loi

Quelles responsabilités Région/SNCF/RFF ? RFF est-elle tenue de rendre accessibles les quais et l'accès du quai aux trains, en dehors de l'emprise du bâtiment voyageurs ? Quid de la responsabilité de RFF en cas d'accident ?

4.2.4 Le cas des régions voisines ou frontalières

L'articulation avec les Régions voisines, en particulier l'Île-de-France (Centre, Picardie), représente un enjeu aussi important que celui de se coordonner avec les autres AOT d'une même région. Pour l'instant, aucune démarche n'est concrètement engagée qui pourrait servir d'exemple. La question reste ouverte et propice aux réflexions méthodologiques.

Pour des raisons historiques et politiques, la Picardie ne fait pas partie de la zone couverte par la carte orange alors que de nombreuses agglomérations (Beauvais, Château-Thierry, Creil, Compiègne...) se trouvent à moins de 100 km de la région parisienne, générant des flux pendulaires quotidiens importants. Une personne à mobilité réduite doit pouvoir accéder au marché de l'emploi francilien aussi aisément qu'une autre personne. Cela signifie de coordonner les SDA des Régions limitrophes avec l'Île-de-France.

Les choix techniques de l'Île-de-France en matière de matériel roulant avec la NAT (nouvelle automotrice francilienne) posent des problèmes particuliers d'accès quais / trains liés à des matériels de hauteurs différentes (0,925 au lieu de 0,55 pour les nouveaux matériels TER).

La question se pose dans les mêmes termes pour toutes les autres régions voisines, bien entendu. Parmi ces régions voisines, certaines sont des régions frontalières, par exemple avec l'Espagne (Midi-Pyrénées) ou la Belgique (Nord – Pas-de-Calais).

Dans le cadre d'un réseau maillé de « Gares relais », il est essentiel de connaître le niveau d'accessibilité des gares limitrophes dans les Régions voisines sur les axes communs aux deux Régions.

4.3 Comment tenir compte de tous les handicaps dans la conception des aménagements ?

Le tissu associatif ne permet pas forcément une approche large de l'ensemble des handicaps. On a évoqué l'intérêt pour une AOT d'avoir un interlocuteur organisé autour d'un collectif de handicaps. Mais l'ensemble des AOT s'accorde pour souligner la faible connaissance des problématiques liées aux déficiences cognitives et auditives.

Les Régions estiment qu'il sera plus aisé, d'un point de vue technique et financier, de répondre aux besoins des handicaps sensoriels, visuels ou mentaux que ceux des handicaps moteurs (fauteuils roulants). En effet, les actions d'amélioration adaptées aux premiers relèvent principalement d'équipements d'exploitation : information (boîtiers sonores), repère et guidage (bandes de guidage, rampes...), signalétique... Elles nécessitent rarement des travaux coûteux et peuvent être intégrées aisément dans le cahier des charges des aménagements nouveaux sans surcoûts importants. En revanche, la réponse aux besoins de circulation des fauteuils roulants peut, dans certains cas, entraîner des travaux plus coûteux.

Plusieurs approches co-existent car certaines Régions proposent de mieux cerner la notion de handicap en distinguant 4 types de handicap : moteur, mental, auditif et visuel. La Région Picardie, de son côté, propose d'analyser l'accessibilité des gares sur la base de deux familles de handicaps :

- le handicap moteur ;
- les handicaps sensoriels et mentaux.

Les aménagements et équipements permettant de rendre accessibles les gares aux handicaps sensoriels et mentaux sont, en effet, beaucoup plus simples et surtout moins coûteux par rapport aux aménagements nécessaires pour rendre une gare accessible au handicap moteur en toute autonomie (rehaussement des quais et création de traversées des voies avec ascenseurs).

La Picardie envisage, par conséquent, de rendre rapidement accessibles en toute autonomie certaines gares parmi les plus grandes pour les handicaps sensoriels, tandis que ces mêmes gares continueraient, pendant un certain temps, à être accessibles au handicap moteur avec assistance.

Mais d'autres Régions indiquent que les actions à entreprendre doivent avant tout se faire dans un souci généralisé du confort des usagers et pas seulement des handicapés même s'ils en sont les premiers bénéficiaires. Certaines Régions envisagent donc de privilégier une approche portant sur une classification des gênes :

- fatigue rapide lors de la déambulation (personnes âgées, femmes enceintes...) ;
- difficultés dans la déambulation (personne en fauteuil roulant, personnes encombrées...) ;
- difficultés à s'orienter (mal-voyants, déficients mentaux, illettrés...).

4.4 Comment résoudre certains problèmes techniques ?

4.4.1 Les interfaces quai / matériels roulants

L'harmonisation du choix des matériels roulants d'une région à une autre est souvent évoquée. La question relève d'un enjeu de coordination.

Un problème technique est cité systématiquement par les Régions, celui de l'écart entre le train et le quai pour permettre à la personne en fauteuil de franchir cet espace sans aide (de manière autonome). Passer du quai au train constitue un problème (dans le cas de gares « autonome »). Passer d'un quai à un autre ou rejoindre la gare peut constituer également une difficulté technique. L'équipement par ascenseur peut être une solution mais elle est coûteuse, des choix devront être faits.

4.4.2 Organiser les services de substitution

Les modalités de mise en place des services de substitution représentent une difficulté pour les Régions. À quel moment décider d'opter pour un service de substitution ? Pour quel périmètre géographique ? Pour quels types de handicap ?

Mais également sur les moyens de substitution, eux-mêmes : s'agit-il de transports à la demande spécialisés ? Ou de services de taxis ? De lignes de car ou de transports en commun urbains ? Sont-ils spécifiques aux Régions ou peuvent-ils être co-financés dans le cadre d'un partenariat avec d'autres AOT ?

La Région **Aquitaine** n'envisage pas de mettre en place des taxis TER. En revanche, elle veillera à ne pas créer de doublon avec les conseils généraux, le rabattement vers les gares se fera en concertation avec les départements et les communautés de communes. La région n'apporte pas de subvention aux TAD existants.

4.4.3 Les dérogations à la mise en conformité

Des dérogations sont possibles pour la mise en accessibilité de certains points du réseau. Ces dérogations visent les trois cas suivants :

- impossibilité technique avérée ;
- conservation du patrimoine architectural ;
- disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

Les dérogations seront établies par arrêté préfectoral sur avis de la commission consultative départementale d'accessibilité avec obligation d'organiser un transport de substitution pour les points concernés dans les trois ans suivant le constat d'impossibilité.

Plusieurs interrogations pointent concernant l'étendue de ces dérogations d'autant qu'il faudrait une certaine harmonisation sur leur contenu : il n'est pas concevable que les « impossibilités techniques avérées » soient différentes d'un point du territoire à l'autre, toute chose égale par ailleurs.

4.4.4 Mettre en commun des actions

La Région Midi-Pyrénées est particulièrement vigilante à rechercher des pistes pour mutualiser les actions entre autorités organisatrices, tout particulièrement sur l'offre de transport routier pour assurer une réelle et efficace complémentarité avec les offres de transport ferroviaire, départementales et urbaines. L'aménagement d'arrêts routiers pourrait être partagé avec les conseils généraux. Ce principe de mutualisation s'inscrit dans les orientations du second plan régional des transports 2007-2013 dont une des actions est la refonte des liaisons LIR et TER afin de rationaliser l'offre de transport routier en supprimant les doublons et en répondant aux nouveaux besoins sur des axes mal desservis.

4.5 Faut-il avoir peur d'une flambée des coûts ?

Il est prévu que le coût du transport pour l'utilisateur handicapé doit être identique ou inférieur à celui du transport public existant, y compris pour les offres de substitution.

Pour l'instant et en l'absence de SDA régionaux approuvés, cette préoccupation ne constitue pas un point majeur du dispositif des Régions pour plusieurs raisons :

- Lors du précédent contrat de plan (CPER) État/Région 2000/2006, elles ont engagé des enveloppes significatives sur l'accessibilité des gares et les aménagements réalisés constituent donc une avancée pour la « chaîne de déplacements ». Les nouveaux contrats de projet ont démarré au 1er janvier 2007 (pour une durée de 7 ans). Il est donc trop tôt pour mesurer leur impact sur les principes d'accessibilité.
- Il existe une participation de la SNCF et de RFF à hauteur de 25 % chacun des mise en, accessibilité des gares et des cheminements sur leur propre périmètre. Toutefois, dans la mesure où la logique technique et pratique consiste à réaliser simultanément à la mise en accessibilité, une modernisation complète des gares, le taux de la participation de la SNCF et surtout de RFF descend nettement en dessous de 25 % du coût total de modernisation des gares.

- Les Régions ont entamé un renouvellement de leur parc de rames depuis la prise de compétence en ferroviaire. Une part significative de ces nouveaux matériels est accessible aux fauteuils roulants pour des quais à 55 cm.

Quelques conclusions sont tirées de cette situation :

- *des difficultés pour les Régions à financer simultanément le renouvellement du matériel et la modernisation des gares ;*
- *le passage quai/ train entraîne une rupture de la chaîne de déplacement lorsque l'on est en présence d'un matériel neuf avec des quais « bas », non rehaussés ; les régions sont alors confrontées soit à des coûts de rehaussement des quais particulièrement élevés, soit à la nécessité de mettre en place une assistance en gare pour résoudre le passage quai/ trains à l'aide de chariots élévateurs ;*
- *en dehors de la question du financement des travaux de rehaussement des quais, les délais des études techniques et de la réalisation de ces aménagements font qu'ils ne peuvent, dans le meilleur des cas, être réalisés dans un délai allant de 4 à 5 ans.*

Mais des interrogations persistent :

- les coûts du ferroviaire sont souvent démesurés pour les budgets régionaux. En région Rhône-Alpes, la seule mise à niveau des quais nécessiterait jusqu'en 2015, un tiers du budget annuel consacré à la modernisation des gares (soit 6 millions d'euros par an). Les travaux de mise en accessibilité de la gare de Grenoble (ville pilote en matière d'accessibilité) ont représenté 20 millions d'euros.
- La répartition des enveloppes de mise en accessibilité des gares mixtes TER/TGV reste floue car les quais ont souvent plusieurs usages.
- L'hétérogénéité du parc roulant est importante ; la modernisation du parc roulant qui en assurera une relative homogénéité est longue et coûteuse. De plus, les délais entre la commande de nouveaux matériels et leur livraison et au minimum de quatre ans.
- Les coûts de fonctionnement pour mettre en place les services d'accompagnement des PMR sont pour l'instant difficilement chiffrables ; par ailleurs, leur mise en place technique par la SNCF n'est pas simple. Elle nécessite une réorganisation du fonctionnement de la SNCF qui nécessitera du temps.
- Les conventions à passer avec les opérateurs ferroviaire (SNCF) et routiers (entreprises de transports pour certaines lignes régulières régionales) sont pour l'instant élaborées sur un diagnostic qui ne prenait que peu en compte ces impératifs d'accessibilité. Il en ira sans doute différemment pour les prochaines conventions. Des incertitudes pèsent donc sur les enveloppes budgétaires à consacrer.

4.6 Quel dispositif de suivi et d'évaluation ?

Aucune Région n'a pour l'instant, évoqué les modalités de suivi ou d'évaluation. Il peut s'agir d'un champ où l'apport de méthodes sera bien accueilli, lorsque les Régions se trouveront au moment de se poser cette question.

5. Enseignements

La diversité des démarches s'explique autant par les diversités régionales que par l'absence de texte définissant précisément le contenu d'un schéma directeur accessibilité. Elle révèle également un certain nombre de questions restées en suspens, portant sur le contenu des schémas (modes pris en compte, précisions des solutions envisagées ...) ou sur leur méthode d'élaboration (niveau de concertation). Les réflexions lancées au moment des schémas sont également l'occasion de prises de positions, ou de débats non encore conclus, sur le rôle des Régions dans le paysage politique français et européen. Les régions aspirent, en effet, à jouer un rôle de fédérateur des politiques locales de transports (harmonisation des tarifications, développement des informations multimodales, promotion de la qualité de service des transports ferrés ou de substitution).

Les Régions mesurent l'ampleur de la tâche en termes d'organisation interne (recrutement ?...), de professionnalisation (cahiers des charges de référence, etc.) et de partenariat avec les autres AOT à trouver. Elles avancent dans un cadre relativement flou sans état de référence pour se comparer.

Pourtant, elles adoptent une posture positive en estimant que la mise en accessibilité du service ferroviaire représente un atout commercial et social sur le long terme. Elles profitent de l'opportunité de la loi 2005 pour se doter d'un diagnostic complet de l'état du matériel roulant, des gares et des points d'arrêts routiers.

L'accessibilité est un thème consensuel autour duquel se retrouvent les AOT, quelle que soit leur sensibilité politique. La Région Centre par exemple, estime qu'il s'agit d'un atout important qui peut permettre de fédérer les actions des collectivités locales comme aucun autre enjeu auparavant n'avait pu le permettre.

Ainsi, trois thèmes apparaissent comme devant être approfondis :

- la coordination des différents schémas entre eux ;
- les responsabilités des acteurs ;
- et la mutualisation des moyens.

ANNEXES

Annexe 1 – Sigles utilisés

Annexe 2 – Panorama des réglementations

Annexe 3 – La directive du 13 avril 2006

Annexe 1 – Sigles utilisés

ADEME : Agence De L'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AO : Autorité Organisatrice

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

CPER : Contrat de Plan Etat/Région (devenus Contrats de Projets)

DRE : Direction Régionale de l'Équipement

JO : Journaux Officiels

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

O/D : Origine/Destination (enquête permettant d'appréhender les déplacements)

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PTU : Périmètre de Transports Urbains

SRADT : Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

SRU : Solidarité et Renouveau Urbains (loi)

TER : Trains Express Régionaux

TGV : Train à Grande Vitesse

UE : Union Européenne

Annexe 2 – Panorama des réglementations

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
1975		
Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées	<i>article 8 et 52</i>	JO des 1 ^{er} et 18 juillet et 21 août 1975
1977		
Décret n° 77-540 du 27 mai 1977,	<i>Concernant la prise en charge des frais de transport collectif des enfants et adolescents handicapés vers les externats médico-éducatifs.</i>	JO du 20 mai 1977
Décret n° 77-864 du 22 juillet 1977	<i>Fixant les conditions d'application de l'article 8 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées.</i>	JO du 29 juillet 1977
Circulaire n° 77-U-070 du 3 août 1977	<i>Prise en charge par l'État des frais de déplacement vers les établissements universitaires des étudiants handicapés.</i>	BO du 15 septembre 1977
Arrêté du 19 août 1977	<i>Instituant le comité de liaison pour le transport des personnes handicapées.</i>	JO du 30 août 1977
1978		
Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978	<i>Fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées.</i>	
Décret n° 78-109 du 1 ^{er} février 1978, (abrogé par le décret n° 94-86 du 26 janvier 1994 – sauf voirie)	<i>Fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public.</i>	
1979		
Circulaire du 13 mars 1979	<i>Relative aux mesures à prendre pour faciliter l'accès des lieux publics, de la voirie et des transports.</i>	JO du 15 mars 1979
1980		
Ordonnance n° 80-16248 du préfet de police du 8 avril 1980	<i>Sur l'interdiction faite aux taxis parisiens de refuser une personne handicapée.</i>	
1981		
Circulaire du 18 mars 1981	<i>Relative aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des personnes handicapées en fauteuils roulants.</i>	JO du 15 avril 1981

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
1982		
Arrêté du 2 juillet 1982	<i>Donnant les règles d'aménagement applicables aux véhicules affectés au transport des passagers handicapés en fauteuil roulant.</i>	JO du 5 juillet 1982
Loi n° 82-684 du 4 août 1982	<i>Concernant le remboursement de 50 % du coût de la carte orange en Ile-de-France.</i>	JO du 5 août 1982
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI)	<i>Article 2</i>	JO du 31 décembre 1982
1983		
Circulaire n° 83-056 du 31 janvier 1983	<i>Interprétant le décret n° 77-864 du 22 juillet 1977 concernant le remboursement des frais de transports exposés par les étudiants handicapés.</i>	BO du 10 février 1983
Décret n° 83-588 du 1er juillet 1983	<i>Concernant le remboursement de 50 % du coût de la carte orange pour les fonctionnaires handicapés de l'Île-de-France</i>	
Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983	<i>Loi de décentralisation.</i>	JO du 23 juillet 1983
Loi n° 83-1186 du 29 décembre 1983	<i>Relatif au transfert de compétences en matière de transports scolaires (sauf Ile-de-France)</i>	
1984		
Décret n° 84-478 du 19 juin 1984 (abrogé par le décret n° 2004-703 du 13 juillet 2004)	<i>Se substituant au décret du 22 juillet 1977 et fixant les conditions d'application de l'article 29 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 en ce qui concerne le transport des élèves et étudiants gravement handicapés.</i>	JO du 22 juin 1984
Circulaire du 5 juillet 1984	<i>Prise en charge du transport des élèves et étudiants gravement handicapés.</i>	JO du 7 août 1984
Arrêté du 23 octobre 1984	<i>Concernant le remboursement de 50 % du coût de la carte orange pour les personnes handicapées de l'Ile-de-France.</i>	
1985		
Décret n° 85-891 du 16 août 1985	<i>Relatif aux transports urbains des personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.</i>	JO du 23 août 1985
1987		
Circulaire du 2 mars 1987	<i>Relative aux réceptions à titre isolé en vue d'augmenter le nombre de places assises et aux transports de personnes dans certains véhicules complétée par la circulaire du 26 juin 1987.</i>	
Décret n° 87-242 du 7 avril 1987	<i>Relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes.</i>	JO du 8 avril 1987 (non applicable en Île-de-France, voir le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers)

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
1989		
Décret du 19 juin 1989	<i>Remboursement en fonction du domicile des intéressés.</i>	
1990		
Décret n° 90-1083 du 3 décembre 1990	<i>Sur l'attribution de l'insigne GIC.</i>	
1991		
Arrêté du 5 février 1991	<i>Complété par l'article 3 de l'arrêté du 16 avril 1996, dressant la liste des équipements bénéficiant d'un taux de TVA à 5,5 %.</i>	
Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991	<i>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.</i>	JO du 19 juillet 1991
1993		
Loi n° 93-121 du 27 janvier 1993	<i>Portant diverses mesures d'ordre social, notamment l'article 85 sur l'occupation des places réservées sur la voie publique.</i>	
1994		
Décret n° 94-86 du 26 janvier 1994	<i>Notamment l'article 3 § 4 sur les Parcs de stationnement automobile.</i>	JO du 28 janvier 1994
Arrêté du 31 mai 1994	<i>Fixant les dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public lors de leur construction, leur création ou leur modification, pris en application de l'article R.111-19-1 du code de la construction et de l'habitation (JO du 22 juin 1994).</i>	
Circulaire n° 94-55 du 7 juillet 1994	<i>Relative à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.</i>	Abrogée par circulaire du 30 novembre 2007
Circulaire n° 94-91 du 21 décembre 1994	<i>Précisant les modalités de l'intervention de l'État dans le financement des services de transports et aides à la personne.</i>	BOMETL du 10 janvier 1995
1995		
Arrêté du 10 mars 1995	<i>Modifiant l'arrêté du 9 juillet 1980 sur le port de la ceinture de sécurité.</i>	
1997		
Arrêté inter préfectoral n° 97-10628 du 11 avril 1997	<i>Excluant du champ d'application des dispositions relatives à la circulation alternée les véhicules détenteurs de macarons GIC ou GIG ou conduits ou transportant des personnes handicapées.</i>	

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
1998		
Arrêté inter préfectoral n° 98-0048 du 22 janvier 1998	<i>Interdisant aux taxis parisiens le supplément pour fauteuil ou animal accompagnant une personne handicapée.</i>	
Lettre DSCR du 2 juin 1998 de l'IG des mines chargé de la SDRV	<i>Autorisant l'absence de colonne centrale à l'entrée des portes de plain-pied des autobus à plancher surbaissé non munis d'équipement particulier.</i>	
1999		
Décret n° 99.756 du 31 août 1999	<i>Relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique.</i>	
Arrêté du 31 août 1999	<i>Relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique.</i>	
Décret n° 99-757 du 31 août 1999	<i>Relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte au public devant faire l'objet d'aménagements.</i>	
2000		
Circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000	<i>Relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées. Décrets et arrêté du 31 août 1999.</i>	
2001		
Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil	<i>Oblige les États membres à adapter ses bus aux personnes à mobilité réduite.</i>	
2002		
Arrêté du 8 avril 2002	<i>Modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière, paru au Journal Officiel du 25 avril 2002, répond aux dispositions des deux décrets n° 99.756 et 99.957 de 1999, concernant les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie publique.</i>	
2005		
Loi n° 2005-102 du 11 février 2005	<i>Pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.</i>	
Décret n° 2005-664 du 10 juin 2005	<i>Portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.</i>	
Décret n° 2005-1587 du 19 décembre 2005	<i>Relatif à la maison départementale des personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire).</i>	JO du 20 décembre 2005

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
Décret n° 2005-1588 du 19 décembre 2005	<i>Relatif à la prestation de compensation à domicile pour les personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (dispositions réglementaires) et le code de la sécurité sociale (deuxième partie : Décrets en Conseil d'État).</i>	JO du 20 décembre 2005
Décret n° 2005-1589 du 19 décembre 2005	<i>Relatif à la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire).</i>	JO du 20 décembre 2005
Décret n° 2005-1591 du 19 décembre 2005	<i>Relatif à la prestation de compensation à domicile pour les personnes handicapées.</i>	JO du 20 décembre 2005
2006		
Décret n° 2006-138 du 9 février 2006	<i>Relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.</i>	JO du 10 février 2006
Directive du 13 avril 2006	<i>Directive d'application de la loi n° 2006-102 du 11 février 2006.</i>	
Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006	<i>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.</i>	JO du 18 mai 2006
Arrêté du 17 mai 2006	<i>Relatif aux caractéristiques techniques relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées lors de la construction ou de la création d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public.</i>	JO du 18 mai 2006
Arrêté du 1 ^{er} août 2006	<i>Fixant les dispositions prises pour l'application des articles R.111-19 à R.111-19-3 et R.111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.</i>	JO du 24 août 2006
Décret n° 2006-1089 du 30 août 2006	<i>Modifiant le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.</i>	JO du 31 août 2006
Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006	<i>Relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.</i>	JO du 23 décembre 2006
Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006	<i>Relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.</i>	JO du 23 décembre 2006
2007		
Arrêté du 15 janvier 2007	<i>En application du décret n° 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.</i>	JO du 3 février 2007
Arrêté du 3 mai 2007	<i>Modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes</i>	JO du 12 mai 2007

RÉFÉRENCES	APPORTS	PUBLICATION
Arrêté du 30 novembre 2007	<i>Modifiant l'arrêté du 1er août 2007 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 119-19 à R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.</i>	JO du 19 décembre 2007
Circulaire interministérielle DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007	<i>Relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation</i>	

Tableau synoptique des textes normatifs

NORME	OBJET
NF Q 67-004	<i>Spécifications typographiques recommandées pour les déficients visuels.</i>
FD P 98-350	<i>Insertion des handicapés, cheminement piétonnier urbain, conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées.</i>
ISO 7000	<i>Symboles graphiques utilisables sur le matériel.</i>
ISO 7001	<i>Symboles destinés à l'information du public.</i>
NF X 08-003	<i>Symboles graphiques et pictogrammes, couleurs et signaux de sécurité.</i>
ISO/CD-7239	<i>Principes pour l'élaboration et la mise en œuvre des symboles destinés à l'information du public (en projet).</i>
FD X 08-031	<i>Couleurs et signaux de sécurité, feuilles individuelles des signaux normalisés.</i>
X 08-032	<i>Couleurs de sécurité et signaux de sécurité, résultats de l'enquête de compréhension des signaux de santé et sécurité et enseignements à tirer.</i>
ISO 71	<i>Principes directeurs pour les normalisateurs afin de répondre aux besoins des personnes âgées et de celles ayant des incapacités. (Repris en fascicule de documentation FD X 35-071).</i>
ISO/DIS 17-398	<i>Couleurs de sécurité et signaux de sécurité, durabilité des signaux de sécurité (en projet).</i>
ISO/FDIS 7731	<i>Ergonomie, signaux de danger pour lieux publics et lieux de travail, signaux de danger auditifs (en projet).</i>
NF P 98-351	<i>Bandes podotactiles d'éveil de vigilance.</i>
X 35-071	<i>Principes directeurs pour les normalisateurs afin de répondre aux besoins des personnes âgées et de celles ayant des incapacités.</i>

NORME	OBJET
NF X 05-050	<i>Symboles graphiques et pictogrammes – Identification des services et produits accessibles à toutes personnes présentant des difficultés de repérage spatio-temporel et d'apprentissage de la lecture – Pictogramme d'accueil, d'accompagnement et d'accessibilité.</i>
BP X 35-072	<i>Prise en compte de l'accessibilité – Signalétique.</i>
BP X 35-073 (en cours)	<i>Prise en compte de l'accessibilité – Information.</i>
FD ISO/CEI GUIDE 71	<i>Principes directeurs pour les normalisateurs afin de répondre aux besoins des personnes âgées et de celles ayant des incapacités.</i>
NF P 91-201	<i>Constructions – handicapés physiques.</i>
NF P 91-202	<i>Handicapés physiques – approche et accès aux moyens de transports collectifs.</i>
NF R 18 802	<i>Véhicules routiers : véhicules pour le transport de personnes handicapées d'une capacité maximale de 9 places, conducteur compris – Caractéristiques.</i>
FD R 18 803	<i>Véhicules pour le transport de personnes handicapées d'une capacité maximale de 9 places, conducteur compris – Dimensions souhaitables des passagers.</i>
XP R 18-804.1	<i>Véhicules routiers – Conditions minimales de sécurité des véhicules destinés au transport d'au moins une personne handicapée – Partie 1 : aménagement d'un véhicule permettant le transport d'au moins une personne dans son fauteuil roulant.</i>
XP R 18-805	<i>Véhicules routiers – Accessibilité des taxis pour au moins un passager à mobilité réduite.</i>
NF P 98-350	<i>Insertion des personnes handicapées et cheminements.</i>
NF 13 816	<i>Transports – logistique et services – transports publics de voyageurs – définition de la qualité de service, objectifs et mesures.</i>
STI	<i>Décision du 31 décembre 2007 de la Commission des communautés européennes concernant la spécification technique d'interopérabilité relatives aux « personnes à mobilité réduite » dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.</i>

Annexe 3 – La directive du 13 avril 2006

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite (non parue aux Journaux Officiels)

NOR : EQU0611470X

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets de région et de département.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs.

Cette loi est d'application immédiate. Il m'a semblé, toutefois, utile de préciser pour l'ensemble des acteurs concernés les modalités d'application des articles 45 et 46. Tel est l'objet de la directive ci-jointe sur laquelle j'appelle tout spécialement votre attention.

Les prescriptions concernant le matériel roulant font, quant à elles, l'objet d'un décret qui vient d'être publié (décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs).

La délégation ministérielle à l'accessibilité, les directions régionales et départementales de l'équipement sont à votre disposition pour vous apporter leur concours et leur appui dans la mise en œuvre de ce grand chantier qui a été déclaré prioritaire par le Président de la République.

Je vous demande de porter la présente directive à la connaissance des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains ou non urbains, quel qu'en soit le mode, et de rendre compte au directeur des transports ferroviaires et collectifs (sous-direction des services de transports ferroviaires et collectifs) de toute difficulté d'application.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de cabinet,

D. Lallement

Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

Préambule

La présente directive a pour objet de vous apporter les éléments nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 45 de la loi qui sont relatives à l'accessibilité des réseaux de transports publics.

Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics, en particulier les collectivités territoriales ou leurs groupements, sous réserve de la publication du décret relatif aux établissements recevant du public (ERP), dont font partie les gares, et de la réglementation concernant la voirie. Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

Il convient de rappeler à titre préliminaire que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L. 1614-2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation. En effet, l'article 52 de la loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées codifié à l'article L. 114-4 du code de

l'action sociale et des familles invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif ou l'aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport collectif et les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés.

Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975 visant à adapter les services de transport public pour faciliter le déplacement des personnes handicapées imposait déjà aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ainsi qu'à l'Etat, l'établissement, dans un délai de 3 ans, de programmes d'aménagement des services de transport réguliers et des installations pour les adapter aux besoins des personnes handicapées.

La loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées et ses textes d'application complétaient les dispositions précédentes.

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 a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience ;
- enfin, le législateur a renforcé les contraintes en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat. A cet effet, le 2^e alinéa de l'article 45-I prévoit un délai maximal de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode – ferré ou routier – de transport, y compris les infrastructures.

Ces obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble. C'est pourquoi il conviendra de veiller avec un soin particulier à leur mise en œuvre par les autorités compétentes.

Tel est l'objet de la présente directive.

I. – DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

I.1. La continuité de la chaîne des déplacements

Le I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pose le principe de la continuité de l'accessibilité de la chaîne du déplacement. La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La chaîne de déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité totale pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les différents acteurs, co-responsables du cadre de vie doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à l'accessibilité.

Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'objectif principal reste toutefois de garantir l'accessibilité de l'ensemble des processus de déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

I.2. Les personnes concernées

Les personnes concernées par les dispositions de la loi relatives aux systèmes de transports comprennent les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

A. – Les personnes handicapées

Ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles 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 ».

B. – Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

I.3. Le délai de mise en œuvre de l'accessibilité est fixé à 10 ans

La loi prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (*JO* du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui seront définies par décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants, et sous le respect des conditions qui sont précisées ci-après, la loi prévoit deux exceptions à cette règle commune : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée.

I.4. – Les autorités responsables

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

L'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs LOTI (*cf.* annexe à la présente), autorités organisatrices de transports publics urbains (AOTU), syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux et l'Etat pour les services de transport routier non urbains prévus à l'article 29-I de la LOTI, la SNCF pour les services nationaux en qualité de responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports qu'ils organisent ;

L'établissement « Réseau ferré de France » en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ainsi que pour la constitution d'une commission communale ou intercommunale (*cf.* § III-4) ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les syndicats mixtes compétents en matière d'organisation des transports publics urbains pour le volet « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;

Les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, les entreprises procédant à l'acquisition de matériels roulants affectés à l'exécution du service public des transports de personnes. N'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public au sens de l'article 7-II de la LOTI.

II. – DISPOSITIONS POUR L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS

II.1. La chaîne du déplacement

La loi définit « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Le système de transport qui est constitué de différents éléments dont font partie les gares, les quais et les matériels roulants, fait partie intégrante de la chaîne des déplacements.

La loi prévoit que la « chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi que sont :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transports ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

II.2. Les éléments constitutifs du système de transport

A. – Les gares et les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Les gares comme établissements recevant du public (ERP)

Les gares situées sur le domaine public du chemin de fer au sens de l'arrêté du 20 février 1983 portant approbation des règles de sécurité et des modalités de contrôle applicables aux locaux accessibles au public situés sur le domaine public du chemin de fer et rigoureusement indispensables à l'exploitation de celui-ci (le champ d'application de cet arrêté concerne d'une manière générale les transports ferroviaires et les transports guidés) sont des établissements recevant du public (ERP) selon les dispositions de l'arrêté du 25 juin 1980 définissant les différentes catégories d'ERP au regard des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique.

La loi rappelle que les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées.

Ces dispositions générales s'appliquent également aux IOP situés sur le domaine public ferroviaire au sens de l'arrêté du 20 février 1983 précité. Elles s'appliquent aux équipements spécifiques des gares notamment ceux qui intéressent la vente des titres de transports et les systèmes d'information des voyageurs...

Les quais des gares et des IOP sont considérés comme faisant partie des gares et des IOP.

Les emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif sur voirie

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 et ses textes d'application (décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999 et circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000) définissent et précisent les mesures et dispositions à prendre en matière de voirie, dont celles qui concernent les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun.

Des modifications seront prochainement apportées à la réglementation précitée pour introduire les dispositions relatives à la mise en accessibilité de la voirie issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

B. – Les matériels roulants

La loi dispose que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

C. – Les autres textes d'application spécifiques

Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs précise, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application des dispositions de l'article 45 de la loi.

Très prochainement interviendront :

Un décret en Conseil d'Etat fixera les exigences relatives à l'accessibilité aux différents types et catégories d'ERP et précisera les spécificités des gares en cohérence avec les dispositions relatives aux systèmes de transport ;

De nouveaux textes réglementaires viendront se substituer au décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 et aux textes d'application de la loi du 13 juillet 1991 pour prendre en compte les dispositions de mise en accessibilité de la voirie de la loi du 11 février 2005 précitée.

Les dispositions spécifiques à ces différents décrets seront précisées par arrêtés.

III. – DISPOSITIONS RELATIVES AUX MESURES DE PLANIFICATION, DE PROGRAMMATION ET D'ÉVALUATION

Pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement et coordonner les mesures d'adaptation entre acteurs, plusieurs outils de planification sont prévus par le législateur ainsi qu'une instance d'évaluation, de suivi et de propositions qui sont les suivants :

1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif ;
2. Le plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;
4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

III.1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics

Dans le délai de 3 ans à compter de la publication de la loi, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la LOTI ou le syndicat des transports d'Ile-de-France prévu par l'article 1^{er} de l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et en l'absence d'autorité organisatrice l'Etat, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont ils sont responsables.

Cette obligation a été élargie par amendement parlementaire aux exploitants d'aéroports et à certains gestionnaires des gares maritimes.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans imparti par le législateur, par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Il s'agit, conformément au principe de progressivité prévu par la loi, d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité et de définition précise des diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie pour les différents types ou catégories de services de transports relevant de l'autorité compétente (transports ferrés ou routiers urbains ou non urbains, départementaux ou régionaux, services réguliers de transports scolaires, services publics à la demande, transports fluviaux réguliers, gares, lieux d'intermodalités, pôles d'échanges, interface entre infrastructure et service, etc.).

Le schéma directeur d'accessibilité est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux qui fait partie du schéma directeur.

Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP tel qu'il est prévu dans le projet de décret en cours d'élaboration.

Le schéma directeur d'accessibilité :

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- établit les éventuels cas de dérogation visés ci-après et définit les services de substi-

tution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;

- établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;

- prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche, qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

III.2. Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

1. Objectifs :

Le 8^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 prévoit pour toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Ces dispositions reprennent en partie les dispositions de l'article 4 du décret n^o 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes et à adapter les services de transports publics pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Cet article 4 est relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie publique, et notamment des trottoirs, aux personnes handicapées dans les agglomérations de 5 000 habitants et plus.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (places, parcs, jardins, installations de mobiliers urbains, trottoirs, etc.) est élaboré à l'initiative du maire des communes concernées ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Ce document dont la finalité est comparable à celle du plan d'adaptation de la voirie publique du décret du 9 décembre 1978 mais dont la portée est élargie à l'ensemble des aménagements des espaces publics, « porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ». Ce document doit ainsi, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

2. Liens avec le plan de déplacements urbains (PDU) :

La loi prévoit que ce plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fait partie intégrante du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.

Le législateur a ainsi souhaité éviter la juxtaposition ou la multiplication de documents différents.

Il permet ainsi d'assurer une meilleure cohérence entre ces deux documents de planification qui apparaissent complémentaires et une coordination renforcée entre les aménagements de voirie et des espaces publics et l'accessibilité des services de transport pour

assurer effectivement la continuité de la chaîne du déplacement.

L'intégration du plan de mise en accessibilité de la voirie au plan de déplacements urbains renforcera également les effets juridiques du plan sur les documents d'urbanisme voire sur les décisions des gestionnaires de voirie auxquels ils s'imposeront dans un rapport de compatibilité.

Il conviendra de recommander aux autorités compétentes pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport et aux autorités compétentes pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de mener autant que possible en parallèle l'établissement de ses documents et les mesures d'adaptation qu'ils comportent avec le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports collectifs.

Un décret d'application est en cours d'élaboration qui définira le contenu, les modalités et le délai d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il précisera la prise en compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements.

III.3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains

1. Les conséquences de la loi sur le plan de déplacements urbains (PDU) :

Le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatifs aux plans de déplacements urbains :

- l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient ;

- la consultation, à leur demande, des associations de représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite pour l'élaboration du projet de plan apparaît essentielle afin de mieux prendre en compte leurs besoins ;

- enfin, la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité.

Ce volet accessibilité des PDU devra indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

Ce volet accessibilité pourra reprendre, en tant que de besoin, les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs.

Il est rappelé que le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fera également partie intégrante du PDU. Il sera à ce titre également soumis à enquête publique avant son approbation par l'autorité compétente pour l'élaboration du PDU.

Les mesures spécifiques à l'intégration dans le PDU régional des plans de mise accessibilité des communes ou des EPCI de la région Ile-de-France seront définies ultérieurement.

2. Les délais d'élaboration de l'annexe « accessibilité » du PDU :

Si la loi prévoit un délai de trois ans pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe « accessibilité » des PDU. Ces dispositions sont d'application immédiate.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Toutefois, il conviendra de conseiller aux autorités responsables de réaliser cette annexe lorsque le PDU est en cours d'élaboration, de modification, de révision ou de mise en conformité pour la prise en compte des dispositions de la loi SRU, en s'assurant toutefois de ne pas remettre en cause l'échéance d'approbation.

Ces dispositions concernent également les PDU établis dans des agglomérations dont la population est inférieure à 100 000 habitants. En effet, dès lors que l'autorité organisa-

trice des transports urbains décide de réaliser volontairement un tel plan, il convient de ce conformer à l'ensemble des règles de procédure et de fond applicables.

III.4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

1. Création et composition de la commission :

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 insère un nouvel article L. 2143-3 dans le code général des collectivités territoriales prévoyant dans toutes les communes de 5000 habitants et plus une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Lorsque les communes adhèrent à un établissement public de coopération intercommunale, la création d'une commission intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière d'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants (syndicats intercommunaux, communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle. Il est à noter que selon une jurisprudence récente les syndicats mixtes dits « ouverts » ou « fermés » ne sont pas assimilables à un établissement public de coopération intercommunale (en ce sens : Conseil d'Etat, du 5 janvier 2005, Société des eaux du Nord, req. 265938).

Selon le cas, la commission est présidée par le maire de la commune ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrêtent la liste des membres. La commission doit au minimum être composée de représentants de la commune ou de l'EPCI compétent, d'association d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. Des représentants de l'Etat peuvent, en tant que de besoin, être prévus.

2. Rôle de la commission :

Cette commission s'inscrit dans une logique plus globale d'amélioration du cadre de vie. Elle couvre tout le champ de la chaîne du déplacement.

Elle a pour objet de dresser un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle intervient également pour organiser le recensement des logements accessibles.

Sa mission essentielle consiste à établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et de faire toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.

Ce rapport peut ainsi comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus, etc.

La commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas elle-même de pouvoir de décision ou de coercition. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise pourra être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité.

La commission adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

IV. – LE CHAMP DES DÉROGATIONS

A. – Principes généraux

1. La prise en compte de handicaps de natures différentes :

Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

2. Une concertation préalable avec les associations :

Les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des

services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant) après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.

B. – Les systèmes de transport

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est limité à deux cas :

1. Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés ;
2. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

1. Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés :

Le délai de dix ans prévu au 2^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants. Sont concernées essentiellement les gares ou stations souterraines de métro, RER, de métro léger Val ou de tramway.

Pour autant, ces réseaux souterrains ne sont pas exonérés de l'obligation de mise en accessibilité et de planification des travaux correspondants.

Ces réseaux restent soumis aux règles de droit commun, à savoir :

– l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité (les réseaux souterrains doivent figurer dans les schémas directeurs élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée au 3^e alinéa de l'article 45-I de la loi) ;

– la mise en place de transports de substitution de surface dans un délai de 3 ans.

2. L'impossibilité technique avérée :

Cette dérogation correspond soit à celle qui est prévue pour les ERP (*cf.* § C), soit à celle prévue pour les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif (*cf.* § D). Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant).

A défaut de mise en accessibilité, au-delà des services spécialement adaptés tels que définis par le décret 78-1167 du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports. Selon les cas, il peut s'agir de :

– « service de transport de substitution » : service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ;

– « mesure de substitution » : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité.

Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulu par le législateur, le coût des services de substitution pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun. La loi a complété l'article 2 de la LOTI en ouvrant le bénéfice de mesures tarifaires préférentielles aux accompagnateurs des personnes à mobilité réduite. Il doit être souligné que l'organisation de services de substitution ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public.

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont mis en place des services spécifiques pour le transport de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public. Ces services de transport « spécialement adaptés » ou « spécialisés », prévus à l'article 17 du décret du 9 décembre 1978 sont dédiés aux personnes handicapées qui ne peuvent pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public.

Ces services pourront, soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis ci-dessus, soit être intégrés à ces services.

Il existe par ailleurs des « services d'accompagnement à la mobilité » : services d'aide humaine à la mobilité de la personne handicapée, qui peuvent, le cas échéant, donner droit à la prestation de compensation selon les dispositions de l'article L. 245-3 du code de l'action sociale et des familles.

C. – Les établissements recevant du public

Les gares sont aussi concernées par les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public (ERP). Elles prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi.

En dehors des dérogations concernant le cas des gares des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, des décrets d'application préciseront le régime général des dérogations exceptionnelles qui pourraient être accordées aux ERP, dont les gares. Trois cas de dérogations sont prévus :

- après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;

- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;

- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences. Le projet de décret ERP prévoit une possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...] ». Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'une halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Délivrance de la dérogation :

Ces dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité et s'accompagneront obligatoirement de mesures de substitution pour les ERP remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ou stations ferroviaires ou les gares routières de voyageurs.

D. – Les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun

Un projet de décret en cours d'élaboration relatif à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, concerne les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif, et complète les dispositions techniques auxquelles devront satisfaire les aménagements destinés à assurer leur accessibilité par les personnes handicapées.

Validation de la dérogation :

Les dispositions du projet de décret sur ce point devraient reprendre celles du décret 99-756 du 31 août 1999 relatives aux emplacements d'arrêts de véhicule de transport collectif (cf. note 1) qui stipulaient qu'elles « ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ».

Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

E. – Le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension des réseaux doit être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne prévoit pas de dérogation.

Le projet de décret relatif à l'accessibilité des matériels roulants fixe, dans son article 3, les dispositions relatives à la mise en service des matériels roulants accessibles.

V. – DISPOSITIONS DIVERSES

V.1. La procédure de dépôt de plainte

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, en particulier dans le domaine des transports, le I de l'article 45 prévoit que les autorités organisatrices de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Ces dispositions n'instituent pas une nouvelle sanction pénale mais ouvrent la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande.

Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La possibilité d'une telle requête était déjà prévue par l'article 10 abrogé du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pour favoriser l'accessibilité des installations ouvertes au public aux personnes handicapées.

V.2. L'accessibilité des services de communication en ligne

L'article 47 de la loi du 11 février 2005 prévoit la mise en accessibilité des services de communication publique relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics en dépendant, pour les personnes handicapées.

Bien que l'article 47 de la loi renvoie à un décret d'application pour son entrée en vigueur, il conviendra de souligner l'importance, pour les autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, de la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, en tenant compte des différents types de déficience, afin de faciliter l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.

Ces dispositions sont de nature à contribuer à la mise en œuvre du droit pour l'ensemble des usagers à être informés sur l'offre de transport et les modalités de son utilisation. Il convient, à cet égard, de rappeler que le droit à l'information fait, en application de l'article 2 de la LOTI, partie intégrante du droit au transport.

V.3. Les comités des partenaires du transport public

Les différents comités des partenaires du transport public prévus par les articles 21-3, 27-2 et 30-2 de la LOTI comprennent chacun en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.4. Les comités de lignes

Les comités de lignes mis en place en application de l'article 22 de la LOTI comprennent en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.5. La consultation des associations de personnes handicapées sur le projet de PDU

Les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite sont, à leur demande, consultées sur le projet de PDU.

V.6. La prise en compte de la mise en accessibilité dans l'octroi de subventions publiques

L'octroi par l'Etat ou d'autres collectivités territoriales de subventions publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

ANNEXES

I. – LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT CONCERNÉES AU SENS DE LA LOTI

Les transports publics concernés sont ceux qui sont précisés par l'article 7-II de la LOTI qui indique que l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

L'exécution des services occasionnels de transport public routier de personnes n'est pas concernée (activités à caractère touristique ou commercial).

La loi distingue différents niveaux territoriaux de compétences.

– les services de transports urbains organisés à l'intérieur des périmètres de transports urbains définis en application de l'article 27 de la LOTI.

Les services de transports urbains relèvent, selon le cas, de communes, de groupements de communes ou de syndicats mixtes.

Les transports scolaires à l'intérieur des périmètres de transports urbains relèvent également, en principe, de la responsabilité de l'autorité organisatrice urbaine sauf délégation au département (art. L. 213-11 et L. 213-12 du code de l'éducation).

– les services de transports non urbains d'intérêt départemental

Ils relèvent du Conseil général, hors périmètre de transports urbains. Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L. 213-11 du code de l'éducation.

En font également partie les services routiers de substitution aux services ferroviaires non inscrits au plan de transport régional (art. 29 du décret n° 85-891 du 16 août 1985) et les services d'intérêt national organisés et mis en œuvre par les départements par délégation de l'Etat (art. 31 du décret du 16 août 1985).

Enfin, les départements ont la faculté d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou de transports guidés non urbains en application de l'article 18-1 de la LOTI :

– les services de transport d'intérêt régional.

Ces services relèvent du Conseil régional et comprennent les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional mentionnés à l'article 29 de la LOTI et à l'article 30 du décret 85-891 du 16 août 1985 ; les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la région et la SNCF ; les services routiers effectués en substitution aux services ferroviaires sus-mentionnés définis à l'article 1^{er} du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif aux transferts de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

Il convient de signaler également les cas particuliers du réseau ferré de Corse organisé par la collectivité territoriale de Corse en lieu et place de l'Etat, en application des articles L. 4424-17 et L. 4424-24 du CGCT ainsi que des régions d'outre-mer compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de services ferroviaires et des transports guidés, conformément à l'article L. 4433-2-1 du CGCT :

– les services d'intérêt national qui relèvent de l'Etat.

Ils comprennent les services de transports routiers non urbains prévu à l'article 29 de la LOTI et les services nationaux ferroviaires non transférés aux régions.

En application de l'article 6 du cahier des charges de la SNCF approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié, l'Etat doit être regardé, en état actuel du droit, comme ayant transféré à la SNCF l'organisation et la mise en œuvre de ces services.

II. – ÉCHÉANCIERS DE MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE LA LOI

Règle générale Les services de transports collectifs, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au *JO* du 12 février 2005).

Schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports Le schéma doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).

Mise place des services de substitution a) Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés, dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi ;

b) Dans les autres cas, dans un délai de 3 ans à partir de l'obtention de la dérogation.

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics Pas de délai imparti.

Annexe « accessibilité » du PDU A élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.

Mise en accessibilité du matériel roulant Application subordonnée à la publication des textes d'application : tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

NOTE (S) :

(1) « Toute création ou aménagement d'emplacement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules, notamment ceux à plancher bas ».

© ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants
du code pénal.

Impression :
Achévé d'imprimer : février 2008
Dépôt légal : 1er trimestre 2008
ISSN : 1263-2570
ISRN : Certu/RE--08-03--FR

Certu – Bureau des ventes
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
Tel. (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet www.certu.fr

CETE**Certu****Direction
générale
de la Mer et
des Transports****centres d'Études
techniques
de l'Équipement****centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr****direction générale
de la Mer et
des Transports
La Grande Arche
paroi Sud
92055 La Défense cedex
téléphone: 01 40 81 21 22
télécopie: 01 40 81 16 30
www.equipement.gouv.fr**

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie,
du Développement et de l'Aménagement durables,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*

**ISSN 1263-2570
ISRN Certu/RE--08-03--FR**