

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Eléments de méthode

Collection Dossiers

Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Le Certu publie également les collections : références, débats, rapports d'étude.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Remerciements

Cet ouvrage a été réalisé à la demande de la Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT), sous le pilotage de Maryvonne Dejeammes, chargée de mission « Accessibilité et personnes âgées » au Certu.

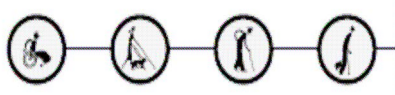
Il a été élaboré et rédigé par Myriam Montcouquiol du Cete du Sud-Ouest antenne de Toulouse et Anne Le Ruyet du Cete de Lyon.

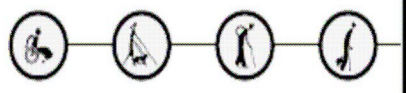
Les auteurs et pilote tiennent à remercier :

- les représentants des autorités organisatrices de transports interrogées sur leurs initiatives ;
- les relecteurs Alain Armeni et Martine Meunier-Chabert du Certu, Jacques Lesne de la DGMT et Réginald Babin et Anne-marie Frederic du Gart, pour leurs remarques constructives.

Sommaire

1	Introduction.....	7
2	La loi du 11 février 2005.....	8
3	Pourquoi réaliser un schéma directeur d'accessibilité ?	17
4	Les trois piliers de la construction du schéma directeur	21
5	Un schéma directeur à élaborer rapidement mais sans précipitation.....	28
6	Étape 1 - Préparer.....	34
7	Étape 2 – Établir le diagnostic.....	40
8	Étape 3 - Élaborer le schéma directeur	50
9	Étape 4 - Accompagner et suivre.....	56
	Conclusion.....	60
	Liste des abréviations.....	62
	Bibliographie.....	63
	Annexe 1 - Commissions ou structures pratiquant la concertation dans le domaine de l'accessibilité 67	
	Annexe 2 - La tradition de la concertation à Grenoble.....	74
	Annexe 3 - Syndicat mixte de transports	76
	Annexe 4 - Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH)	77
	Annexe 5 - Coûts et bénéfices de l'accessibilité des transports collectifs	78





1 Introduction

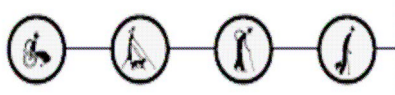
La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité.

Maillons essentiels de cette chaîne, les services de transport collectif devront, d'ici au 13 février 2015, être rendus accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants, y compris en poussette).

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi du 11 février 2005, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la loi Loti n°82-1153 et le Stif, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transport public dont ils sont responsables. Mais la loi et les textes réglementaires d'application n'ont précisé ni le contenu ni la méthode d'élaboration de ces schémas.

Afin d'aider les autorités organisatrices des transports publics et à la demande de la direction générale de la Mer et des Transports, le Certu propose, avec l'appui du Cete de Lyon et du Cete du sud-ouest, des éléments de méthode issus d'études de cas exemplaires et de l'expérience de professionnels de l'accessibilité. Après un bref rappel des nouveautés de la loi du 11 février 2005 et des enjeux spécifiques au schéma directeur d'accessibilité, ce dossier définit une démarche de projet et expose les quatre étapes proposées pour élaborer un schéma. L'objectif est de transmettre cette expérience à tous ceux, élus, services techniques des collectivités et bureaux d'études, qui interviennent dans le domaine de l'accessibilité. De leur côté, les membres d'associations représentant les personnes à mobilité réduite trouveront matière à mieux tenir leur rôle dans la recherche des meilleures solutions.

Ce dossier, consacré aux transports collectifs urbains, vient en complément du *Guide méthodologique pour l'élaboration du Schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transports départementaux* réalisé par l'association des directeurs de services techniques départementaux (ADSTD), et du rapport publié par le Certu *Schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs urbains : analyse de cas*, qui



s'intéresse aux démarches menées par les agglomérations de Clermont-Ferrand, Grenoble, La Rochelle et Mâcon.

Partie 1 – Un schéma directeur pour l'accessibilité des transports collectifs urbains

2 La loi du 11 février 2005

2.1 Vers une accessibilité généralisée

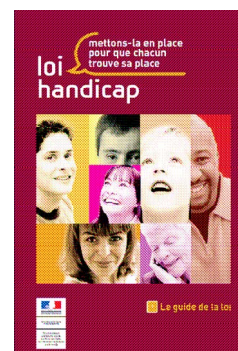
L'accessibilité est une condition primordiale pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale.

Aussi la loi prévoit-elle le principe d'accessibilité généralisée, quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap).

La loi étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne du déplacement : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les bâtiments recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voirie, accès aux gares, transports en commun...).

La loi fixe des obligations de résultat et de délais à respecter, en limitant les possibilités de dérogation.

Une commission communale ou intercommunale d'accessibilité est constituée dans toutes les collectivités de plus de 5 000 habitants, permettant d'associer les personnes handicapées à la mise en œuvre de l'accessibilité.



2.2 Les transports publics et l'adaptation de la voirie, des maillons essentiels de « la chaîne de déplacement »

L'article 45 de la loi pose d'abord le principe de la continuité de la chaîne du déplacement : tout obstacle le long de cette chaîne, qu'il vienne du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics, des systèmes de transports et de leur intermodalité, doit être supprimé pour éviter de réduire à néant les efforts déployés par ailleurs pour respecter les normes d'accessibilité.

Même si les nouvelles exigences d'accessibilité portent sur l'ensemble du déplacement, de nombreux problèmes pratiques subsistent, dont la solution dépend de multiples autorités : municipalité pour la voirie et les points d'arrêt de transports

collectifs, police pour la surveillance du stationnement interdit, gestionnaire des transports publics pour l'aménagement des autobus et des gares.

L'article 45 de la loi et ses textes d'application doivent donc garantir le principe de continuité de la chaîne du déplacement, ce qui suppose que les textes sectoriels ne se contentent pas de renforcer les normes d'accessibilité mais veillent à ce que ces différentes normes soient compatibles entre elles.

2.3 Des obligations de résultat dans des délais impartis

La loi prévoit un délai de dix ans à compter de sa publication, soit jusqu'au 12 février 2015, pour la mise en accessibilité des services de transport collectif aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Pour atteindre cet objectif, les différentes autorités organisatrices de transports devront élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans le délai de trois ans soit d'ici au 12 février 2008. Sont concernées les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti), et 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 Île-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'État.

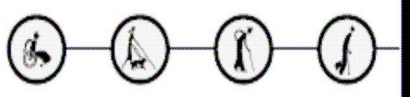
Ce schéma fixera la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai maximum de dix ans fixé pour la mise en conformité, et définira les modalités de l'accessibilité des différents types de transports.

L'application de l'article 45 a été précisée par des décrets et arrêtés parus par domaine : voirie, établissements recevant du public et transports, dont on trouvera la liste dans un chapitre ultérieur.

2.4 L'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics

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

La directive du ministère des Transports du 13 avril 2006, diffusée par les préfets aux autorités compétentes, apporte des éléments utiles à la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité et qualifie d'obligation de résultat l'exigence d'accessibilité complète des services de transports collectifs.



La directive précise que le contenu du schéma directeur d'accessibilité doit :

- définir les modalités de mise en accessibilité des différents types de transports (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) ;
- justifier les dérogations à la mise en accessibilité et définir les services de substitution 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 ;
- préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transports publics des autres autorités organisatrices ;
- programmer les investissements à réaliser et les 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 doit définir les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;
- fixer les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées initialement identifiées.

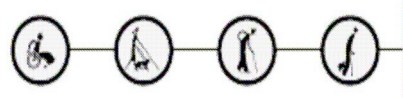
Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable (autorité organisatrice des transports urbains, AOTU) dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et les associations représentatives de personnes handicapées et à mobilité réduite, aux différentes phases de la démarche,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

Enfin, la directive souligne que 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.

2.5 Les dérogations

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

- pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés ;



- en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

■ Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés

Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés (comme le métro parisien, par exemple) ne sont pas soumis au délai de dix ans de mise en accessibilité à condition d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité et de mettre en place, dans les trois ans, des transports de substitution dans des conditions identiques à celles posées en cas d'impossibilité technique avérée. Cela n'exonère pas les gestionnaires de rendre accessibles les systèmes d'exploitation et d'information.

■ Les impossibilités techniques avérées de rendre accessibles les réseaux existants de transports collectifs

Les établissements recevant du public (ERP)

Les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi.

Les gares sont ainsi concernées par ces dispositions. Trois cas de dérogations sont prévus :

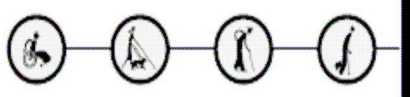
- après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs effets.

Ces dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la Commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité (CCDSA) 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 haltes ferroviaires ou pour les gares routières de voyageurs.

Les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun

Deux cas de dérogations sont prévus pour les points d'arrêt de bus et stations de tramways :

- lorsqu'il y a une impossibilité technique de réaliser un arrêt accessible, selon l'arrêté relatif à l'accessibilité de la voirie. Ce cas peut se rencontrer dans des



sites contraints (trottoir trop étroit sans stationnement automobile) ou à forte pente par exemple (au-delà de 5 %) ;

- lorsque le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé, selon la directive du 13 avril 2006 de la DGMT¹, « *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* ». Outre l'insécurité juridique de cette disposition, il convient d'étudier attentivement ces cas éventuels et de n'envisager une demande de dérogation pour de telles impossibilités techniques qu'après concertation locale.

L'autorité de transport soumet ses dossiers pour avis à l'autorité administrative compétente pour la voirie, après avis à la CCDSA.

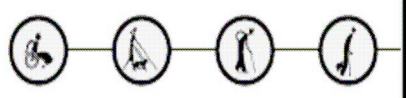
2.6 L'organisation de transports de substitution

Une fois les décisions prises concernant les dérogations, des moyens de transport adaptés devront être mis à la disposition des personnes handicapées. Ils seront alors organisés et financés par l'autorité organisatrice du transport compétente dans un délai de trois ans.

La directive précise ce qu'il faut entendre par « transports de substitution ». Elle indique que ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports et peuvent être organisés sous deux formes :

- soit par la mise en place d'un service de transport de substitution, c'est-à-dire un 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 encore 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

¹ Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite, du 13 avril 2006, publiée au BO n°13 du MEDAD le 25 juillet 2006.



transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ;

- soit par la mise en place de mesures de substitution, c'est-à-dire des mesures de nature humaine, organisationnelle ou technique telles que prévues dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

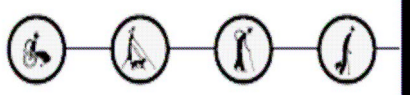
En outre, la loi dispose que le coût de ce transport de substitution pour les usagers handicapés ne devra pas être supérieur au coût du transport public existant.

Enfin, la directive indique qu'il reviendra au schéma directeur d'accessibilité des services de transport public de préciser les cas d'impossibilité technique avérée.

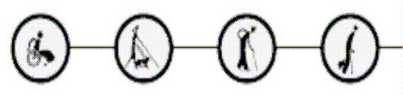
2.7 D'autres textes réglementaires

Depuis la parution de la loi, de nombreux textes sont parus ; ils complètent ou modifient le dispositif réglementaire existant au préalable. Cette nouvelle réglementation concerne :

- le matériel roulant ;
- les ERP ;
- la voirie.



Services de transports collectifs	Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, article 45.	La directive du 13 avril 2006 explicite clairement, pour les domaines du transport public et de la voirie, les nouvelles obligations introduites par la loi du 11 février 2005, ainsi que les différentes procédures à mettre en œuvre par les collectivités compétentes.
Commission communale pour l'accessibilité	Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, article 46.	
Services de communication en ligne	Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, article 47.	
Matériel roulant neuf	Décret 2006-138 du 9 février 2006 relatif au matériel roulant neuf (transport terrestre de voyageurs).	Il concerne les véhicules routiers pour le transport régulier ou à la demande ainsi que les véhicules ferroviaires et systèmes guidés
Autobus de classes I et A et autocars de classes II, III et B	Arrêté du 3 mai 2007 relatif aux véhicules routiers de transports en commun réguliers ou à la demande. Il modifie l'arrêté de 1982 sur les transports en commun.	Il introduit des délais de respect de ces dispositions à compter de sa publication : - trois mois pour la classe I ; - dix-huit mois pour les classes II, III, A et B. Son annexe 11 comporte les spécifications techniques relatives aux équipements d'exploitation (communication, information, billettique).
Transports guidés	Arrêté en cours de rédaction.	Il traitera des systèmes ferroviaires - métros, tramways sur fer ou sur pneu ainsi que les bus équipés d'un système de guidage mécanique ou immatériel pouvant se débrayer.
Gares routières ou pôles d'échanges	Décret 2006-555 du 21 mai 2006.	Les gares routières et pôles d'échanges sont considérés comme des ERP/IOP.
Voirie et aménagement des espaces publics	Décrets n° 2006-1657 et 1658 du 21 décembre 2006. Arrêté du 15 janvier 2007.	Ils abrogent ceux du 31 août 1999. L'article 1 - 5° du décret et l'article 1 – 12° de l'arrêté concernent les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif.



2.8 Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées

L'article 46 de la loi Handicap du 11 février 2005 prévoit l'instauration d'une commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées dans toutes les communes de 5 000 habitants et plus (article L.2143-3 du Code général des collectivités territoriales). Cette obligation prend effet depuis la publication de la loi au journal officiel, soit le 12 février 2005.

Le maire préside la commission et arrête la liste de ses membres.

Cette commission 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.

Elle est composée notamment des représentants de la commune ou de l'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) compétent, d'associations d'usagers et de personnes handicapées (l'État n'en est pas membre de droit).

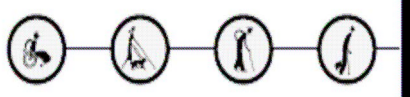
Sa mission première consiste à établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal (ou à l'organe délibérant de l'établissement public) et de faire toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.

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

La commission adresse son rapport annuel :

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

La commission joue un **rôle consultatif**. Elle ne dispose pas de pouvoir décisionnel ou coercitif. Toutefois, le recours à ses compétences peut être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des transports et



des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics².

La commission intercommunale pour l'accessibilité

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport et d'aménagement de l'espace, lorsque la population atteint 5 000 habitants.

Pour précision, les syndicats mixtes ne sont pas assimilables à des EPCI (Conseil d'État, 5 janvier 2005, Société des eaux du Nord).

La composition et le mode de gestion de cette commission ne sont pas formalisés par la loi.

Il est à noter que la loi n° 2005-102, dans son article 46, précise que la commission intercommunale « *exerce pour l'ensemble des communes concernées les missions d'une commission communale* »³.

Cette commission a un rôle consultatif. Elle dresse le bilan annuel d'accessibilité. Elle est aussi force de proposition pour orienter les priorités et choix de l'AOT.

² Pour en savoir plus, se reporter au rapport d'étude *Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, expérimentation de Valenciennes* Certu, 2007

³ L'existence d'une commission intercommunale n'interdit pas aux communes de créer une structure de concertation ou un groupe de travail qui pourront apporter réflexion et conseil à la commission intercommunale.

3 Pourquoi réaliser un schéma directeur d'accessibilité ?

La planification de l'accessibilité des services de transports collectifs est certes une obligation légale, dont les enjeux vont être développés ci-après, mais elle doit s'inscrire plus largement dans la politique globale des déplacements. Les agglomérations qui ont élaboré un plan de déplacements urbains (PDU), vont d'ailleurs devoir ajouter une annexe « accessibilité » lors de leur révision ou mise en conformité ; de même que celles qui vont le créer volontairement. La directive du 13 avril 2006 préconise que cette annexe reprendra, « *en tant que de besoin, les éléments figurant dans le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs* ».

Pour quelles raisons rendre accessibles les services de transports collectifs ?

3.1 Beaucoup de personnes sont concernées

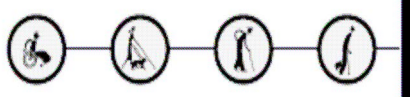
« [...] les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite » (article 45 de la loi du 11 février 2005).

Les personnes handicapées sont les premières concernées :

- les personnes ayant des difficultés motrices, qu'il s'agisse d'utilisateurs de fauteuils roulants ou de personnes ayant des problèmes de marche ;
- les personnes souffrant de handicaps visuels ou auditifs ;
- les personnes de petite taille ;
- les personnes ayant des déficiences mentales, cognitives ou psychiques (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial...).

Le handicap est reconnu comme tel par les commissions de la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH), entre autres pour obtenir des aides compensatrices.

À ces premiers bénéficiaires, il faut également ajouter les personnes à mobilité réduite (PMR), non seulement du fait d'une déficience, mais aussi du fait de l'environnement qui les met en situation de handicap. La définition adoptée par le Parlement européen doit être retenue :



« Le terme « personnes à mobilité réduite »⁴ désigne toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes ayant un handicap temporaire par accident, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). »

Mais il est difficile d'évaluer le nombre de personnes concernées. À la simple question - combien de personnes handicapées en France ? - il n'y a pas de réponse ou en réalité, il y a une pluralité de réponses, qui recouvrent des réalités différentes et varient selon la définition retenue du handicap (in, *Rapport de Paul Blanc*, 2002).

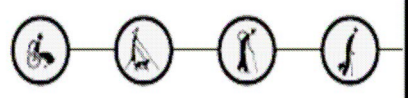
Selon l'enquête *Handicaps, incapacités, dépendance*⁵ réalisée par l'Insee et l'Inserm entre 1998 et 1999, un tiers de la population (34 %) déclarait *« ressentir parfois une gêne et des difficultés pour évoluer dans son environnement ou accéder aux transports »*.

Mais dans la mesure où *« une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide et une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée »* (*Handicap et construction*, L. P. Grosbois, éditions du Moniteur, 1984), le nombre réel de personnes éprouvant des difficultés à utiliser les bus ou les transports collectifs, est beaucoup plus important que ne pourraient le laisser supposer les seuls critères médicaux.

Enfin, il convient de prendre en compte les prévisions démographiques actuelles établissant que d'ici dix ans, le nombre de personnes âgées va représenter plus de 25 % de la population, avec un triplement des personnes de plus de 80 ans et un doublement de celles de plus de 65 ans. Même si l'espérance de vie en bonne santé augmente, il n'en demeure pas moins qu'il y a une étroite corrélation entre l'âge et la mobilité réduite, les deux tiers des personnes à mobilité réduite étant des personnes âgées.

4 Cf. arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (autobus, autocars).

5 L'enquête *Handicaps, incapacités, dépendance* est la première enquête nationale sur le handicap et la dépendance. Elle a pour objectif de dénombrer et de décrire la population concernée, Lettre Insee Première n°742, octobre 2000



3.2 Un projet pour développer les transports collectifs

■ L'accessibilité est un élément de confort pour tous, gage de qualité

Mobilité réduite ou non, l'accessibilité concourt largement au confort offert à l'ensemble de la population. Les personnes à mobilité réduite sont les révélateurs des difficultés ressenties et subies par l'ensemble des citoyens dans l'utilisation des transports collectifs. C'est ainsi que l'accessibilité constitue notamment un élément important de la promotion des transports publics et concourt à la mise en place d'une meilleure qualité de service.

■ L'accessibilité ouvre un marché potentiel et inexploité pour le réseau de transport public

L'accessibilité est un enjeu non seulement social mais aussi commercial important. L'amélioration de la qualité de service (confort, amélioration des temps de parcours par des montées et descentes plus rapides, information plus complète...) va entraîner une croissance de la clientèle « de base ».

La démarche d'accessibilité est aussi une réponse adaptée au vieillissement de la population.

Le marché des déplacements des personnes à mobilité réduite devrait faire l'objet d'une politique commerciale.

Grenoble

La qualité de service attire la clientèle handicapée

Le réseau de Grenoble a suffisamment de recul dans son action « accessibilité » pour avoir des données chiffrées.

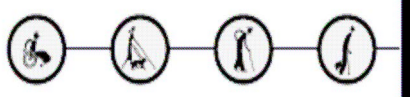
En 2002, le réseau a accueilli 86 000 personnes en fauteuil roulant sur le réseau classique et 27 000 sur le service spécialisé.

Le développement constaté entre 1999 et 2002 se chiffre à + 37 % en fauteuil roulant en semaine, + 49 % le samedi et + 137 % le dimanche.

L'effet « réseau accessible » ne peut que consolider cette progression dans le temps.

3.3 L'accessibilité, un projet politique

Porter un projet d'accessibilité est un argument politique de poids ; les autorités organisatrices l'ayant développé ont veillé à communiquer régulièrement sur leur action auprès de leurs concitoyens.



■ **L'accessibilité est un facteur d'intégration sociale**

L'accessibilité est avant tout, pour les personnes handicapées, une revendication de liberté et d'autonomie et la base de leur statut de citoyen.

La possibilité de se déplacer et d'accéder aux lieux où se pratiquent les activités sociales, éducatives et professionnelles conditionne l'insertion sociale de chacun et tout particulièrement celle des personnes en situation de handicap.

■ **Le projet « accessibilité TC » devrait dynamiser les autres projets « accessibilité »**

Aucune ville en France n'offre une accessibilité de voirie piétonne très développée, ce qui ne permet pas aux PMR d'atteindre toutes les stations de tramways ou arrêts de bus. Mais il est probable que le fait de rendre les transports en commun accessibles aux personnes à mobilité réduite, servira de moteur et permettra de dynamiser la finalisation des aménagements de voirie en faveur des personnes handicapées.

■ **L'accessibilité des TC favorisera le développement des politiques globales de déplacements**

L'accent est de plus en plus placé sur la nécessité d'offrir des services de transport public incitant les automobilistes à renoncer à leur voiture, afin de réduire l'impact de la congestion du trafic routier et de la pollution. L'accessibilité aux PMR va entraîner des gains de confort et de fréquentation qui vont eux-mêmes contribuer à la qualité environnementale de la ville.

L'accessibilité des transports en commun constitue donc l'un des principaux gages de réussite de cette politique de déplacements.

4 Les trois piliers de la construction du schéma directeur

4.1 La concertation

L'organisation des transports collectifs et leur exploitation font intervenir un certain nombre d'acteurs, entre lesquels coordination et concertation, encore parfois difficiles, restent à développer.

En plus des représentants de personnes à mobilité réduite, cette loi va donc impliquer tous les intervenants, tous les partenaires concernés par les transports :

- les autorités organisatrices de transports (AOT) ;
- les collectivités territoriales ;
- l'exploitant ;
- les bureaux d'études et fabricants de matériels ;
- les usagers des transports.

■ La concertation doit être au cœur du projet

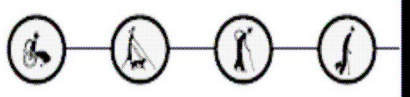
La concertation est aujourd'hui une pièce maîtresse dans l'élaboration des projets. Elle permet aux décideurs, gestionnaires et professionnels d'associer les usagers aux choix de conception et de réalisation. Afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité et de qualité pour tous, il leur faut prendre en compte la diversité des déficiences, leur spécificité, le contexte du projet et le comportement futur des usagers. **Cela implique qu'un dialogue soit établi le plus en amont possible avec des représentants de personnes à mobilité réduite.**

Si la réglementation est de plus en plus exigeante dans le domaine de l'accessibilité, la production d'une réelle qualité d'usage du système de transports, pour l'ensemble de la population, passe par une connaissance fine des situations de handicap et par la maîtrise d'un savoir-faire à même d'y répondre.

Grenoble

La tradition de la concertation à Grenoble

On lira en annexe la façon dont la concertation s'est instaurée au fil du temps à Grenoble et dans l'agglomération.



■ Le rôle de la commission intercommunale

Dans la mesure où la commission (inter)communale pour l'accessibilité travaille sur la globalité de la chaîne de déplacement, elle est un lieu de concertation intéressant pour l'AOTU.

Cette commission devrait se doter d'indicateurs pour évaluer l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie et des transports. La réflexion menée dans le cadre du schéma directeur devrait aider à la construction de ces indicateurs.

Ces indicateurs pourraient alors remplir une double fonction : d'une part, être un instrument de pilotage de l'action publique « accessibilité » et d'autre part, constituer un moyen d'informer les personnes handicapées du niveau d'accessibilité de la ville concernée.

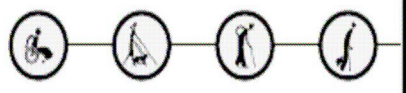
La commission pourrait aussi être le lieu d'une coordination des différents schémas directeurs des autorités organisatrices de transports, pour permettre une véritable interconnexion des différents maillons de la chaîne de l'accessibilité et ainsi proposer des actions coordonnées.

Dans cette optique, la commission (inter)communale pour l'accessibilité pourrait inclure entre autres :

- les associations représentant les personnes ayant une déficience motrice, visuelle, auditive, cognitive et psychique. Leurs représentants peuvent être recherchés parmi les membres du conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH) ;
- les associations d'usagers ;
- toutes les autorités organisatrices de transports concernées par le territoire urbain ;
- leurs exploitants de transport, notamment pour la formation professionnelle du personnel et l'information aux voyageurs ;
- les autorités chargées de la voirie ;
- celles compétentes pour la police (plus particulièrement du stationnement).

4.2 Le partenariat

Le partenariat entre les autorités organisatrices des autres transports et les collectivités compétentes pour les voiries est la clé de la réussite de la mise en accessibilité d'un réseau de transports collectifs. Par ailleurs, la mise en accessibilité des transports



publics est liée à l'aspect fonctionnel de l'exploitation du réseau ; l'exploitant de ce réseau est donc un partenaire à part entière.

■ **Coordonner les actions des différentes autorités compétentes sur un même territoire.**

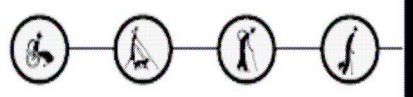
La loi n°2005-102 affirme le principe de la chaîne du déplacement, qui comprend « *le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité* », et aussi les différents réseaux des transports publics (transports urbains, transports interurbains, transports ferroviaires régionaux et transports ferroviaires nationaux). La loi met par ailleurs en avant la relation entre tous ces éléments : « *la chaîne du déplacement... est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

En conséquence de quoi, sur une même agglomération, les communes, l'EPCI, le département, la Région et l'État peuvent intervenir au titre de leurs compétences. Et toutes ces autorités publiques doivent, en application de la loi n°2005-102, élaborer leur « schéma d'accessibilité » pour le service de transport qui les concerne.

Concernant le schéma directeur d'accessibilité du transport urbain, les situations sont multiples selon les institutions et selon les statuts.

■ **L'AOTU et ses communes, un partenariat pour œuvrer dans le même sens**

L'autorité organisatrice des transports urbains - commune, EPCI ou syndicat mixte de transports - exerce sa compétence sur le périmètre des transports urbains (PTU). En cas d'EPCI, l'AOTU organise les services de transports sur le PTU ; les communes ont conservé notamment leurs compétences pour la police de circulation, éventuellement pour leurs voiries, le stationnement sur voirie et l'aménagement de leurs espaces publics. C'est là que les problèmes peuvent se poser et que le partenariat a son importance pour éviter les difficultés. Le partenariat est souhaitable pour répondre à des questions qui se situent à deux niveaux d'intervention des AOT, celui de la réalisation (comme par exemple : agrandir le trottoir au niveau de l'arrêt du bus, déplacer le stationnement...) et celui de la coordination (mettre en accessibilité prioritairement les espaces urbains concernés par les « espaces TC » pour permettre l'accès entre le domicile et l'arrêt de bus et entre le bus et le lieu de destination...).



Angers**L'observatoire de l'accessibilité**

Dans le cadre du plan de déplacements urbains et en application de la loi sur le handicap de 2005, l'agglomération d'Angers Loire Métropole a décidé de mettre en place un observatoire de l'accessibilité en partenariat avec le Comité de liaison des handicapés et l'agence d'urbanisme de la région angevine. Ses objectifs sont :

- > informer le public à mobilité réduite sur l'accessibilité des espaces urbains et des établissements recevant le public et cela selon le type de handicap (moteur ou sensoriel) ;
- > favoriser et inciter la mise en place d'une véritable chaîne de déplacement intégrant la voirie, les espaces piétonniers, les transports et les pôles d'échange et d'information du public. Ainsi une cartographie d'accessibilité des principaux pôles urbains de l'agglomération sera prochainement disponible sur le site Internet d'Angers Loire Métropole. Elle indiquera les itinéraires à emprunter et les obstacles ou difficultés de déplacement à éviter. D'ores et déjà, les centres des communes d'Angers, de Bouchemaine, des Ponts-de-Cé et de Trélazé se sont constitués en tant que territoires-tests. D'autres suivront...

Les communes sont le relais indispensable de l'EPCI ou du syndicat mixte de transports.

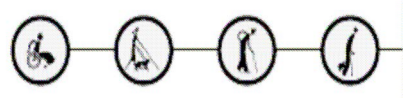
■ L'AOTU et les autres AOT, un partenariat pour trouver une coordination

Le PTU par ailleurs est traversé par d'autres réseaux de transports publics (départementaux, régionaux, d'État) qui relèvent des autorités compétentes correspondantes. Les transports interurbains organisés par un conseil général peuvent avoir des arrêts « autocar » spécifiques dans le PTU ou communs à ceux du réseau urbain. L'intermodalité organisée ou non au sein de pôles d'échange ou de gares routières ou d'espaces d'échanges existe.

Avec le développement des intercommunalités, les périmètres institutionnels évoluent ce qui n'est pas sans conséquences sur les territoires. Des relations entre l'AOTU et les autres autorités organisatrices pour l'exploitation des services de transport peuvent être maintenues par le biais du conventionnement.

■ Éviter une accessibilité fragmentée, juxtaposée

Afin d'éviter l'écueil d'une mise en accessibilité fragmentée et juxtaposée, il serait pertinent de coordonner les dispositions et la programmation des différents schémas directeurs des autorités organisatrices de transports. Actuellement, il n'existe aucune instance de coordination des AOT aux termes de la loi.



La création du syndicat mixte⁶ permis par la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains, dite loi SRU, fait partie des solutions à étudier. La formule favorise la coopération entre autorités organisatrices de transport sur un territoire délimité d'un commun accord entre elles. L'objectif est la coordination des différents réseaux existants de façon à ce qu'ils soient plus performants et attractifs pour les usagers. L'accessibilité aux PMR pourrait être un objectif au même titre que la tarification ou la billettique.

■ Travailler de concert avec l'exploitant du transport public

L'exploitant est chargé d'assurer l'exploitation du transport public dans des conditions techniques, juridiques et financières, définies de manière contractuelle. Sa connaissance du fonctionnement du réseau de transports publics et son expertise technique font de l'exploitant un partenaire à part entière de l'AOTU dans l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité (SDA).

4.3 La mutualisation des moyens

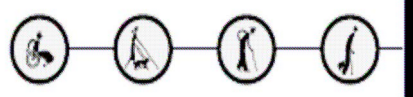
Organiser un partenariat, c'est ouvrir une porte à la mutualisation des moyens nécessaires à l'élaboration du SDA mais surtout à sa mise en œuvre.

Les acteurs locaux, principalement les collectivités territoriales, sont amenés à mettre en œuvre et à appliquer cette loi ambitieuse dans un contexte de finances locales contraintes. Ils devront s'évertuer à ne pas considérer la mise en accessibilité uniquement comme un fardeau supplémentaire pesant sur leur budget. Les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien doivent être mis en parallèle avec les bénéfices et avantages obtenus grâce à la mise en accessibilité (cf. annexe).

Les dépenses liées à la mise en accessibilité de l'existant sont importantes, elles doivent être budgétées et optimisées.

L'optimisation repose sur une connaissance globale de la situation et sur l'adoption de solutions raisonnables par la concertation. La mise en application des normes par exemple doit être envisagée en conformité avec la loi mais la mise en accessibilité peut être réalisée sans exclure des solutions pragmatiques dès lors qu'elles seront le résultat de concertations locales.

⁶ cf. annexe 3

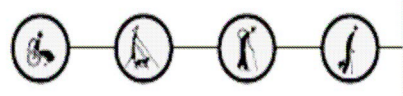


Par ailleurs, les acteurs locaux auront intérêt à trouver ensemble comment mutualiser les moyens pour la mise en œuvre de l'accessibilité. C'est là que le partenariat va pleinement jouer son rôle.

Mutualiser les moyens, c'est s'organiser pour ne pas travailler en doublon sur la voirie, ne pas faire et refaire, ne pas cumuler inutilement des coûts entre partenaires « urbains », et aussi entre partenaires des transports publics. L'organisation d'un service de substitution pourrait aussi relever de plusieurs autorités organisatrices.

L'AOTU peut trouver par exemple des champs de mutualisation en fonction des partenariats :

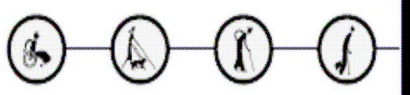
- diagnostic des points d'arrêt bus : apport technique des services voirie ou d'urbanisme des communes par leur connaissance de la circulation, du stationnement, des réseaux de voirie, des travaux, des projets de voirie, des problèmes de quartiers... ;
- diagnostic sur les espaces intermodaux ; apport du CG, du CR, des organismes d'aménagement, des gestionnaires d'équipement ;
- cartographie : travail commun avec les communes qui doivent réaliser leur plan de mise en accessibilité de la voirie ; mise en place d'un système de suivi sur système d'information géographique (SIG) ;
- travaux aux points d'arrêt : apport technique, voire financier, des communes par une équipe de travaux en régie ou par les interventions auprès des gestionnaires de réseaux occupant la voirie (par exemple pour modification des réseaux, déplacement d'un poteau électrique ou d'un support de publicité) ;
- travaux sur la voirie dans l'environnement des points d'arrêt : partenariat cette fois-ci pour aider les communes à prioriser les actions les concernant au voisinage des points d'arrêt et des lignes de bus (par exemple circulation à modifier, passages piétons proches du point d'arrêt, accessibilité des cheminements) ;
- communication, animation / sensibilisation des populations (par exemple auprès des scolaires) ;
- mise en place d'un service de substitution : en cas de choix d'un service à la demande, mutualiser la centrale d'appel entre les AOT, l'EPCI, le CG et le CR, voire les exploitants de réseaux de TC sur des territoires ciblés.



La Rochelle**La participation des autres collectivités**

Les communes, lors d'opérations de réaménagement d'espaces publics, aménagent en complément une dizaine d'arrêts par an. En contrepartie, la communauté d'agglomération finance aussi les travaux d'accessibilité des cheminements piétons des arrêts qu'elle aménage. Si la collectivité souhaite un traitement particulier de la voirie, elle prend en charge le surcoût. Cette politique gagnant-gagnant permet à la communauté d'agglomération de réaliser une trentaine d'arrêts par an dont une dizaine sont réalisés par les autres collectivités.

Plus généralement, l'évolution des savoir-faire, le changement de culture et de mentalité pour l'intégration de la question de l'accessibilité vont favoriser l'amélioration du confort et de la qualité de service de tous les réseaux de transports collectifs et faciliter les déplacements dans la ville.



5 Un schéma directeur à élaborer rapidement mais sans précipitation

Avant de se lancer dans la gestion du projet proprement dite, il est important de préparer le travail.

5.1 Identifier les actions déjà menées en faveur de l'accessibilité

Même si le contexte législatif a changé, on ne part jamais de rien. Beaucoup de collectivités ont fait des choses sur leur territoire leur permettant de constater qu'elles disposent déjà d'un espace accessible.

Certaines collectivités se sont impliquées depuis longtemps dans une accessibilité globale et innovante parce que stimulées par un ou des individus fortement sensibilisés au handicap et très fédérateurs. Elles se trouvent donc au moment de la mise en œuvre de la loi n°2005-102 avec une avance certaine dans ce domaine.

D'autres collectivités ont fait le choix d'implanter un tramway qui a, lui aussi, déclenché ou accéléré des travaux d'accessibilité du réseau de transports. L'accessibilité dans ce cas est plus localisée, plus concentrée sur l'axe du tramway avec une bonne prise en compte de la chaîne du déplacement aux alentours, au moins « de façade à façade ».

En 2002, la moitié des PDU⁷ approuvés traitaient des déplacements des personnes à mobilité réduite, l'accessibilité des transports collectifs à ces personnes étant le plus souvent affirmé mais rarement cependant avec des objectifs chiffrés. Plusieurs d'entre eux présentent néanmoins un programme cohérent concernant les transports collectifs, souvent dans des agglomérations, avec un TCSP existant ou en projet, dont certaines, comme Grenoble et Strasbourg, visent un niveau équivalent d'accessibilité sur le réseau de bus et celui du tramway.

Enfin, l'offre de services de transport spécifique à la demande pour PMR est souvent présente, mais aussi des offres de transport à la demande ouvertes à toute clientèle. Si elles ne sont pas accessibles *stricto sensu*, elles proposent néanmoins un service « plus personnalisé », donc « plus rassurant » et davantage prisé par des personnes à mobilité réduite telles les personnes âgées.

⁷ Cf. l'ouvrage *Bilan des PDU de 1996 à 2001*, Certu, Ademe, 2002.

Certaines réalisations menées peuvent manquer de continuité car souvent déclenchées sur la base d'opportunités. C'est pourquoi cet état lieux du « patrimoine accessible », même rapide, sera utile pour le lancement de l'étude et lors des premières réunions avec les associations de PMR.

Grand Nancy

Dès 2003, la communauté urbaine a initié une politique volontariste ayant pour but d'améliorer l'accessibilité aux personnes handicapées :

- une Conférence intercommunale consultative pour les personnes handicapées (CICPH) qui associe les adjoints aux affaires sociales des vingt communes de l'agglomération et les associations œuvrant dans le domaine du handicap, se réunit régulièrement depuis 2003 ;
- un programme d'actions pluriannuel a été mis en œuvre autour d'axes stratégiques posant des indicateurs de résultats.

5.2 Comprendre la réalité multiple du handicap

Sauf cas particuliers, beaucoup d'acteurs connaissent mal le monde du handicap. Ceci tout simplement parce que la population concernée ne relève pas de programmes d'actions et d'approches habituelles de l'AOTU.

Il est alors capital de construire une approche à son rythme, en fonction des opportunités, de se constituer une culture en allant chercher les éléments là où ils existent. L'AOTU peut, pour cela, rencontrer les personnes chargées de l'accessibilité dans les structures institutionnelles, les responsables d'associations de personnes à mobilité réduite et/ou les professionnels du handicap. Internet est un bon centre de renseignements pour trouver des références.

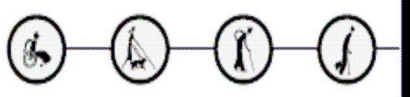
Cette approche est fondamentale pour comprendre la complexité de la notion de handicap, qui couvre des contraintes multiples et divergentes.

Villefranche-sur-Saône

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDU volontaire, une réflexion spécifique sur l'accessibilité PMR aux transports collectifs a été conduite. La présentation de l'état des lieux aux élus a débuté par une observation préalable d'une vingtaine de minutes à un arrêt bus. Cela a permis aux membres du comité de pilotage de s'imprégner en direct de la problématique et de la méthode.

Accessibilité et déficience visuelle

L'association Valentin Haüy a élaboré deux recueils d'exemples commentés illustrant les besoins des personnes atteintes d'une déficience visuelle et aidant à repérer les



aménagement qui leur conviennent (deux CD Rom, l'un pour la voirie, l'autre pour les transports).

Quelques exemples des besoins à prendre en compte dans les transports :

- les problèmes d'accessibilité « physique » - comme ceux posés aux personnes ayant des handicaps moteurs ;
- les problèmes de repérage et de signalétique car la lecture peut être mal ou non maîtrisée – pour les personnes handicapées mentales, par exemple ;
- les problèmes de repérage, et d'information, surtout pour les personnes aveugles et malvoyantes - demande d'informations sonores ;
- les problèmes de communication, surtout pour les personnes sourdes et malentendantes - demande d'informations écrites ;
- enfin, des problèmes généraux concernant l'ensemble des voyageurs, qui sont les problèmes de repérage dans l'espace, sensations d'insécurité tant physique que psychologique, plus particulièrement ressenties par les personnes âgées.

5.3 Apprécier les politiques menées en faveur du handicap sur le territoire

L'AOTU devra identifier quelles sont les actions menées en faveur de l'accessibilité globalement et par qui sur son territoire. Cette recherche permettra d'identifier les acteurs déjà mobilisés tant institutionnels qu'associatifs, de mesurer les attentes et l'état d'esprit des représentants des associations de personnes handicapées,

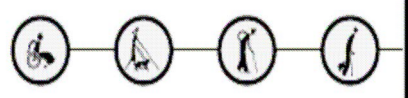
Ce sera l'occasion de rencontrer les élus porteurs de cette politique et ainsi de mesurer l'impact du projet.

5.4 Maîtriser les normes techniques existantes

Une des composantes de l'accessibilité est d'ordre technique. Elle repose sur un ensemble de textes réglementaires, de normes ou de recommandations qu'il convient de connaître en consultant les textes et documents de recommandations et/ou en suivant des formations pour mieux maîtriser cette dimension technique du projet.

Le Coliac assure une mise à jour régulière des textes d'application de la loi du 11 février 2005. Le *Guide méthodologique* du Certu et son additif pour les réseaux bus aideront aussi à se familiariser avec les composantes techniques de l'accessibilité :

- l'interface véhicule / infrastructure (comment aller vers le meilleur accostage, avec le minimum de lacune et la meilleure utilisation de la rampe ?...) ;



- le quai et son environnement (quelle traversée pour l'utiliser de manière optimum dans les deux sens de l'arrêt, quels obstacles à identifier, quelle qualité du sol ?...) ;
- l'arrêt et son aménagement (quelles dimensions respecter ?...) ;
- le véhicule et son aménagement ;
- la chaîne d'information.

Il est utile de faire un recueil des clauses ou chartes élaborées par la ou les AOT, les exploitants ou les communes, identifiant les préconisations pour l'aménagement des points d'arrêt de bus ou des matériels. Des références peuvent être trouvées dans le *Guide méthodologique* du Certu (2001).

5.5 S'appuyer sur les expériences de collectivités similaires

Beaucoup de collectivités se sont rapprochées d'autorités organisatrices ayant démarré leurs réflexions, pour observer les réalisations et pour échanger sur leurs expériences, y compris sur les difficultés qu'elles ont pu rencontrer. L'exemple de Grenoble est souvent cité. Mais on peut aussi interroger une AOTU proche de son territoire ou une AOTU de la taille de son PTU.

Il est toujours possible de participer à des groupes d'échanges sur ces thématiques (commission du GART, réseau d'échange du Certu, « journées accessibilité » lancées par les acteurs régionaux...).

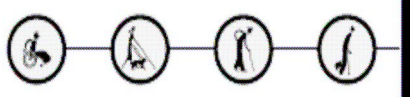
5.6 Adopter une démarche de projet classique

Les éléments constitutifs du schéma directeur d'accessibilité sont listés dans la directive du 13 avril 2006. Il n'y a pas de contenu obligatoire ni de modèle défini. Il y aura donc des SDA :

- de plusieurs générations... suivant les actions déjà menées en faveur de l'accessibilité ;
- de plusieurs configurations selon les situations locales... suivant la taille de la collectivité, les moyens ou les implications politiques.

Dans tous les cas, le SDA devra être un document opérationnel conduisant à :

- la définition de la politique de la collectivité dans le domaine de l'accessibilité de son service de transports urbains ;



- la programmation de la mise en accessibilité.

Dans la mesure où construire un schéma directeur consiste à définir un ensemble d'actions que plusieurs acteurs devront entreprendre afin de répondre à un besoin défini dans des délais fixés, on peut considérer cette démarche comme un projet.

Le projet « schéma directeur d'accessibilité » sera donc une action ponctuelle avec un début et une fin, mobilisera des ressources identifiées (humaines et matérielles) durant sa réalisation, aura un coût qui fera l'objet d'une budgétisation de moyens, et s'accompagnera d'un bilan.

À noter toutefois qu'il est généralement difficile de faire abstraction des réalisations existantes et de se concentrer uniquement sur les besoins en termes fonctionnels.

Pour mener à bien le SDA, un « chef de projet » sera nommé au sein de la collectivité.

Partie 2 – Les étapes d'élaboration du schéma directeur d'accessibilité

Assez classiquement et sur la base des exemples analysés pour l'urbain (cf. rapport d'études, Certu 2007) ou l'interurbain (cf. guide méthodologique, ADSTD / ADF / Certu 2006), l'élaboration du SDA devrait se décomposer en quatre étapes principales :

Étape 1 : Préparer

- cadrage de l'étude et des objectifs, mise en place des instances de pilotage.

Étape 2 : Établir le diagnostic

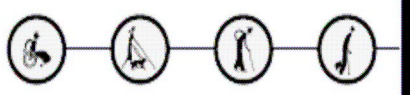
- état des lieux de l'existant ;
- diagnostic, élaboration de différents scénarios (différentes modalités de la mise en accessibilité des types de transports) et étude de faisabilité de ces scénarios ;
- identification des éventuels cas de dérogation et définition des solutions de substitution.

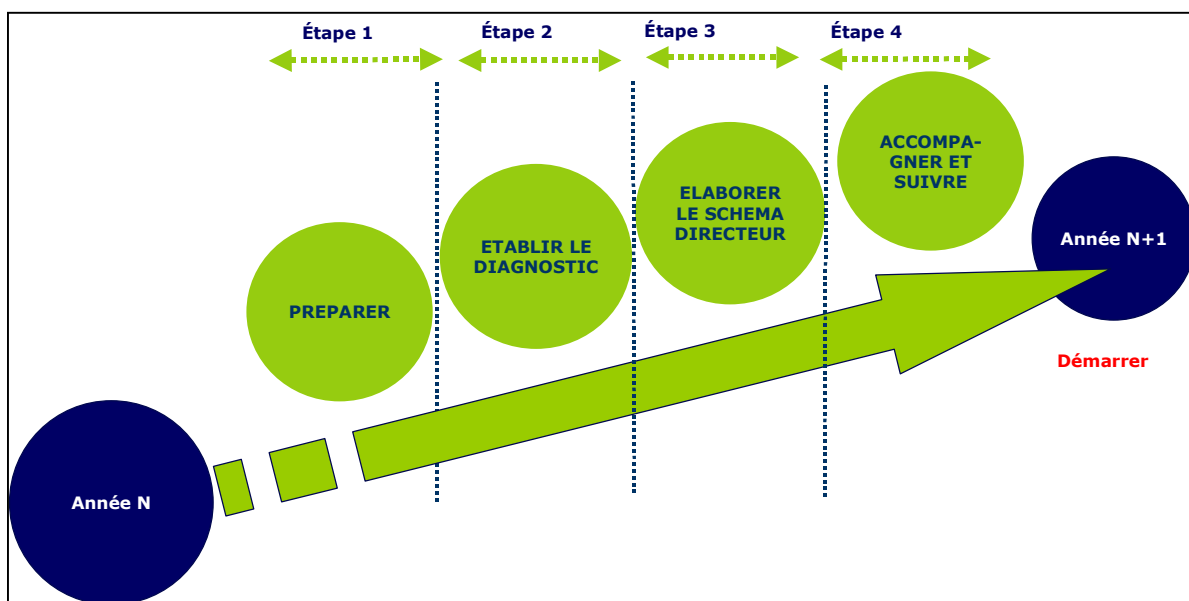
Étape 3 : Élaborer le schéma directeur

- choix du scénario ;
- programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans.

Étape 4 : Accompagner et suivre

- prévoir les conditions de sa mise à jour, en fonction des évolutions technologiques.





6 Étape 1 - Préparer

Comme tout projet, le schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains ne peut pas être lancé sans préparation.

Cette préparation est plus simple pour les collectivités déjà engagées dans la réflexion sur l'accessibilité parce qu'elles ont déjà cerné le réseau d'acteurs.

6.1 Identifier la nature des problèmes

L'autorité organisatrice des transports publics fait d'abord un point sur son niveau d'implication sur-le-champ de l'accessibilité et sur celui des communes et des autres autorités organisatrices sur son territoire.

Puis elle cadre globalement son projet de mise en accessibilité au niveau politique comme au niveau technique. Le travail va-t-il se concentrer sur le transport urbain ou intégrer aussi la mise en accessibilité de la voirie (surtout quand l'EPCI est compétent) ? À quelle politique globale aspire-t-on et quels sont les arguments et les moyens dont on dispose ?

6.2 Identifier les ressources internes

■ Une équipe pour l'animation technique de la démarche

Construire un SDA est un projet territorial, stratégique et partenarial. L'autorité organisatrice doit déjà s'organiser en interne et désigner un chef de projet qui assurera

tous les liens et portera la dynamique du projet ; seul ou accompagné selon ses moyens et ses pratiques.

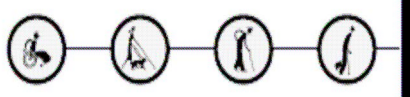
Pour réussir, le chef de projet devra veiller à s'entourer des personnes - ressources au sein de l'AOTU et chez les partenaires. Il devra organiser l'animation technique de la démarche.

Cette équipe de travail sur l'accessibilité s'appuiera sur des personnes de positionnements différents :

- l'élu est « le moteur » indispensable, il sera le garant de la stratégie et le lien politique pour tout le projet technique. S'il ne s'est pas manifesté de lui-même, ce personnage est à rechercher parmi les élus les plus impliqués. Il a peut-être été l'initiateur du projet ou il est celui qui se manifeste sur le sujet lors du lancement ; sinon il peut être l'adjoint au transport public ou un élu dont l'activité professionnelle fait partie des professions les plus sensibilisées (médicales, sociales...) ;
- le chef de projet est « l'organisateur » ;
- les autres ressources internes sont essentielles et vont constituer « les piliers » du projet de mise en accessibilité. Les compétences et les disponibilités à recenser portent sur les champs suivants :
 - compétences purement techniques : voirie, construction, sécurité,
 - compétences techniques et pédagogiques pour la formation du personnel,
 - compétences en terme d'organisation, pour le développement et les procédures de gestion,
 - compétences en terme de communication,
 - compétences en matières sociale, économique, culturelle, touristique, pour l'intégration du projet dans les politiques de la commune;
 - compétences informatiques,
 - compétences financières.

Cette équipe va assurer la maîtrise d'ouvrage, autrement dit :

- informer en amont ;
- animer la concertation ;
- élaborer le schéma ;
- faire sa promotion auprès des citoyens.



Ce point sur les ressources internes va amener l'équipe à une méthode de travail.

6.3 Choisir une méthode de travail

■ Mettre en place l'équipe d'étude : travailler en régie ou externaliser

En fonction du constat effectué sur les ressources internes, il faudra décider s'il vaut mieux mener ce travail en régie ou le confier à un prestataire.

Plusieurs AOTU ont souhaité mener ce travail en régie pour s'approprier la problématique et construire un partenariat pérenne tant avec les associations qu'avec les autres partenaires institutionnels. Le schéma directeur n'est qu'une étape dans la mise en accessibilité, qui va ensuite fonctionner en continu au fil des évolutions d'aménagements. Cette position est plus facilement envisageable pour les collectivités de taille moyenne ou celles ayant une marge en temps d'intervention.

Les grandes collectivités qui ont démarré, ont plutôt confié la réalisation du schéma à un bureau d'études. Retenir un bureau d'études, c'est réfléchir à la place qu'on lui attribue :

- l'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) ;
- la maîtrise d'œuvre ;
- la préparation des consultations.

Une fois ces choix arrêtés, l'autorité organisatrice doit créer, par l'intermédiaire du chef de projet, une ou plusieurs instances sans perdre de vue les trois nécessités de l'accessibilité : le technique, la décision et la concertation.

C'est un peu en fonction des structures mises en place rapidement que sont faits les choix de leur composition.

■ Créer le comité de pilotage et le comité technique pour suivre la réalisation du projet

Ils assureront le suivi du projet et prendront les décisions chacun dans leur champ d'attribution, dans la limite de leurs prérogatives techniques ou décisionnelles attribuées par l'AOT. Ces comités sont la structure des partenariats et de la concertation. Ils peuvent constituer un duo avec un pilier commun de représentants politiques et techniques. Concrètement, il faudra réunir l'ensemble des partenaires concernés afin de constituer un comité technique, dont le travail sera régulièrement validé par les élus au cours d'une réunion du comité de pilotage.

Les deux comités peuvent aussi être regroupés en une seule structure, auquel cas, il est important de veiller à la pluralité politique et technique.

Ils peuvent être aussi clairement complétés et appuyés par la présence de la commission (inter)communale pour l'accessibilité qui, elle, est obligatoire.

■ **Mettre en place la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité**

La commission va pouvoir jouer un rôle important en termes de propositions et de suivi dans l'élaboration du diagnostic, en concertation avec les associations de PMR. Notons qu'elle doit être créée obligatoirement au niveau intercommunal par l'EPCI qui a la compétence transports.

■ **Établir un cahier des charges**

Le cahier des charges est utile pour suivre la ligne de conduite générale à tenir, que le travail se fasse en régie ou avec un bureau d'études. Le cahier des charges est le document qui peut être utilisé pour la consultation d'un bureau d'études pour la réalisation du schéma directeur.

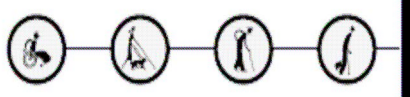
6.4 Construire la concertation avec les partenaires

La concertation débute dès les premières réflexions, se prolonge tout au long de la réalisation de l'aménagement et, au-delà, durant toute la période de mise en œuvre du SDA.

Il ne faut pas oublier que la concertation imposée avec les usagers PMR, va aussi conduire à une médiation entre quatre groupes dont les préoccupations ne sont pour l'instant pas toujours convergentes : les associations, les élus, les techniciens concepteurs et les exploitants.

La concertation avec les représentants des PMR doit avoir pour objectifs de :

- partager les cultures respectives : les techniciens sur le handicap et les représentants d'associations sur la technique et la planification ;
- entamer dès en amont une réflexion sur les différentes sensibilités, et les différents besoins des voyageurs, afin de réaliser une balance raisonnable entre les souhaits et les contraintes techniques ;
- veiller à ce que certaines demandes ne soient pas incompatibles avec celles venant d'un autre type de handicap ;



- proposer un « référentiel des besoins » qui soit fédérateur et qui permette de ne pas faire d'erreurs majeures dans ce domaine. Il s'appuiera sur la réglementation et tirera parti des expériences réalisées par d'autres réseaux ;
- créer des passerelles entre le maître d'ouvrage, ses techniciens, le ou les exploitants, et les associations locales pour une prise de conscience des difficultés de chacun, afin d'aboutir à une réalisation concrète, validée par l'ensemble des partenaires ;
- étudier les demandes et les difficultés afin de faire émerger un consensus tant au niveau des demandes qu'à celui des propositions techniques ;
- définir les modes d'intervention des associations dans le projet. Il est probable qu'ils vont se construire au fur et à mesure de l'avancement de la « démarche accessibilité ». Ces interventions peuvent concerner les questions techniques – tests et visites sur le terrain – les propositions, les décisions, puis le suivi des réalisations.

Pour que cet échange soit productif, la représentation des personnes handicapées doit être organisée :

- soit par un collectif d'associations qui devient l'interlocuteur privilégié ;
- soit par les représentants d'associations qui peuvent être plusieurs à parler pour un même type de handicap.

Cette approche de concertation, dans les domaines de l'accessibilité et du transport, est souvent nouvelle. Les associations manquent de pratique entre elles et de savoir-faire quant aux transports en commun et particulièrement les transports au quotidien et de proximité. Les personnes qui interviennent au nom d'une association sont fréquemment limitées dans leur connaissance des handicaps autres que celui qu'elles représentent. Leur activité est souvent si prenante qu'elles méconnaissent les spécificités d'autres associations et donc d'autres formes de handicap.

Il est donc intéressant qu'un collectif d'associations se constitue, pour une approche dynamique de tous les besoins, pour remédier aux carences, et au lobbying de certaines. On peut noter que certaines formes de déficiences sont actuellement très peu représentées ou de façon très « timide » et, que, de ce fait, leurs besoins sont souvent exprimés de manière générale, et non en relation avec le projet traité.

Pour qu'une **concertation constructive** soit mise en place, il serait utile que ce collectif soit « managé » par quelqu'un de neutre connaissant bien le domaine et le contexte du projet.

Les élus en charge des personnes handicapées peuvent être là pour temporiser et faciliter la recherche d'un consensus. Un médiateur extérieur pourra être appelé à faciliter le dialogue au cas où de trop fortes dissensions se présentent.

Clermont-Ferrand

Une coopération totale plus qu'une concertation avec les associations

La démarche engagée par l'AOTU, le SMTC de Clermont-Ferrand, est fondée sur l'entretien de relations avec les associations. Celles-ci, une soixantaine, se sont regroupées au sein d'un Collectif départemental pour l'intégration des personnes handicapées, à l'occasion des études sur le tramway. Toutes les associations sont concernées. À chaque réunion, huit à dix associations sont présentes, pas toujours les mêmes, pour représenter le collectif.

Toutes les actions sont validées par les associations et toutes les remarques sont traitées avec elles que ce soit celles concernant la centrale de mobilité Moovicité, le tramway ou le réseau de bus. L'AOTU a choisi de laisser, après discussion entre partenaires, la décision aux associations représentantes des intérêts des personnes handicapées.

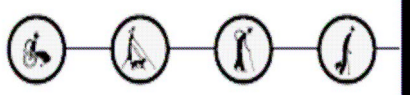
Les associations réalisent aussi, avec le SMTC, le Plan accessibilité et la Charte accessibilité du réseau pour 2006 - 2010.

La Rochelle

Une méthode participative

« Le schéma d'amélioration de l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite a été réalisé en coopération étroite entre les services communautaires et les associations représentant tous les types de handicaps, grâce notamment à de nombreuses visites sur le terrain. »

Le maître mot est l'expérimentation, *in vivo* par les personnes concernées, des aménagements et équipements proposés par les services.



7 Étape 2 – Établir le diagnostic

Toute la phase de préparation aura permis de cadrer le travail pour l'AOTU.

Mettre en route une étude de schéma directeur demande un regard sur la situation locale dans l'idée de rédiger un référentiel d'accessibilité qui, comme son nom l'indique, est une sorte de guide sur les normes d'accessibilité à observer, à diagnostiquer et à mettre en œuvre tout au long du schéma directeur.

7.1 Une définition locale de l'accessibilité

■ Un référentiel technique

Le référentiel de l'accessibilité est élaboré pour lister les interventions nécessaires à la réalisation de l'état des lieux. C'est un document à caractère normatif décrivant des actions pour la mise en accessibilité d'un réseau de transports urbains au regard de tous les handicaps.

L'état des lieux porte sur les composantes du transport public que sont les véhicules, les points d'arrêts de bus ou de tramway, les espaces de vente, d'accueil et d'information, ainsi que les espaces d'intermodalité.

Pour chaque composante, le référentiel décrit les espaces à observer puis pour chacun d'entre eux, il liste les points techniques normalisés accessibles à observer pour constituer un recueil de données chiffré et qualitatif qui servira de socle à l'état des lieux. Les éléments à prendre en compte sont listés et explicités dans l'additif au guide méthodologique du Certu (2007).

Le référentiel traite de la chaîne des déplacements et de tous les handicaps comme le demande la loi. Il doit aussi balayer la dimension « usage » du transport public qui implique de nombreuses situations susceptibles de gêner les PMR :

- se renseigner pour préparer son voyage ;
- se rendre au point de vente ou d'information ;
- acheter son titre dans un point de vente ;
- se rendre au point d'arrêt ;
- attendre au point d'arrêt ;
- repérer le bon autobus ;
- monter à bord ;

- payer le voyage ;
- se déplacer à l'intérieur du véhicule ;
- s'asseoir et se lever ;
- s'informer sur le trajet en cours ;
- faire une demande d'arrêt ;
- descendre de l'autobus ;
- traverser la chaussée, le cas échéant ;
- se rendre au point de correspondance ou à sa destination.

Ces différents maillons de la chaîne doivent être aussi considérés à travers une logique de sécurité et de confort. L'enjeu pour la collectivité est de gommer toutes les difficultés susceptibles d'être rencontrées au fil des étapes.

■ Une définition légale et locale de l'accessibilité

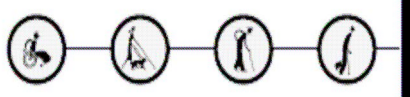
Pour le référentiel, une visite terrain rapide pourra être organisée avec les associations et les élus pour se rendre compte des carences d'accessibilité existantes. Le référentiel récapitule les normes légales, « peaufinées » au niveau local, selon les grandes lignes de la problématique de l'accessibilité issues de l'étape de préparation et de l'observation terrain

Les acteurs déterminent alors les types d'aménagements nécessaires par arrêt et sur les cheminements piétons alentours. Ce travail en concertation permettra d'affiner la grille d'analyse des arrêts.

■ Les éléments techniques

Pour travailler sur les exigences, l'équipe chargée du projet devra s'appuyer sur la réglementation et pourra s'aider de la documentation existante qui traduit les règles :

- arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes ;
- les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous (Certu, août 2001) et l'additif publié fin 2007 ;
- les recommandations du Coliac sur la signalétique et l'information (2003), disponibles sur le site www.coliac.cnt.fr.



Pour arriver à une appropriation de la norme au niveau local, l'AOT doit se faire une idée du « raisonnable » par rapport à sa géographie physique.

Le référentiel apparaît indispensable pour réaliser l'état des lieux et aller plus loin. Quelle souplesse d'évolution lui donner ? Il est préférable que le référentiel de départ soit validé, sans pour autant être figé car ce premier « état des lieux » rapide ne permet pas de visualiser la réalité du réseau de transports. Seul l'état des lieux final servira d'assise à la concertation et, le cas échéant, à un aménagement du référentiel.

■ Une validation commune

Les structures de travail, de décision et de concertation devront valider en commun ce référentiel avec ses normes légales et locales.

Il est possible de profiter de cette étape de validation pour circonscrire le « périmètre » autour du point d'arrêt que l'AOTU regardera dans les détails (20 mètres de part et d'autre de l'arrêt par exemple) et le cas échéant prendra en charge. Malgré tout, on ne peut que recommander de s'intéresser aux accès aux trottoirs même s'ils sont plus éloignés et bien qu'ils soient de la responsabilité des communes.

■ Un support d'analyse et d'évaluation

Une grille d'analyse de l'accessibilité du réseau sera constituée, traduisant le référentiel de façon opérationnelle dans des fiches de relevés qui serviront à l'état des lieux.

Ces fiches de données constitueront la base de données, sur papier ou informatisée, version simple ou système d'information géographique.

7.2 L'état des lieux de l'accessibilité des TC

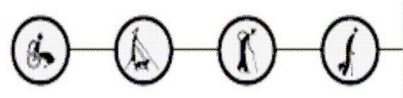
L'état des lieux est un travail sur le terrain qui porte sur les composantes du transport public dans le périmètre de transports urbains avec l'appui du référentiel mais pas seulement. Les éléments donnés ci-dessous détaillent le cas du réseau de bus.

■ État des lieux de l'accessibilité des équipements et moyens

En vue de réaliser l'état des lieux avec, en perspective, les exigences pour tous les handicaps, devront être examinés notamment :

pour les points d'arrêt bus :

- les cheminements vers les points d'arrêt (avec les traversées de chaussées, les pentes et les dévers, les largeurs, les fonctionnements urbains privés ou publics et leurs encombrements non fixes mais récurrents...) ;



- l'accessibilité immédiate de part et d'autre de l'arrêt (largeur des trottoirs et des passages...) ;
- la dissociation des cheminements piétons et clients-usagers du bus au niveau de l'arrêt (surtout en cas d'abri...) ;
- l'aménagement du point d'arrêt et de son accessibilité (abribus, poteau-bus, banc, information sur poteau et sous abri (taille des lettres, contrastes), sécurité (obstacles bas et porte-à-faux) ;
- l'accès du bus à l'arrêt (physionomie de l'arrêt sur chaussée, hauteur du trottoir, physionomie de la chaussée) ;
- l'accès au bus en montée et en descente (l'espace disponible, les encombrements).

pour les véhicules :

- l'aménagement spécifique, intérieur et extérieur, du véhicule ;
- l'information des voyageurs avant (extérieure) et pendant le trajet (intérieure).

pour les équipements d'accueil, information, vente (idem pour les dépositaires privés) :

- l'accès au cheminement, le cheminement, la ou les entrées, la signalétique ;
- l'intérieur du local (guichet, informations, confort...) ;
- les interfaces et les correspondances, les pôles d'échange, les parcs relais...

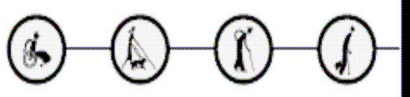
pour l'information en ligne

- évaluation des sites Internet renseignant sur le transport public, ceux de l'autorité organisatrice et de l'exploitant du réseau de transport, de la centrale de mobilité, etc.

■ État des lieux du fonctionnement urbain

On recensera :

- les pôles générateurs de demande d'accessibilité ;
- l'environnement des points d'arrêt (habitat collectif ou individuel, activité, espaces verts...).



■ État des lieux de la demande de transport, des besoins et des pratiques

Il s'agit d'évaluer la demande des personnes à mobilité réduite par l'analyse des données disponibles, sachant que ces données sont très variables voire très disproportionnées d'une AOTU à une autre. Les éléments sont recueillis sous forme statistique (fréquentation, origine-destination, plage horaire, fréquence, motifs...) et/ou par entretiens avec les acteurs concernés.

À noter que les données sur le handicap, recensées sous conditions, sont restrictives et ne donnent donc pas de visibilité sur la population PMR au sens de la loi. De plus, il ne faut pas oublier la fréquentation de la ville par les touristes qui peuvent compter des PMR parmi eux.

On s'intéressera à la fréquentation du réseau TC et autres données liées aux déplacements :

- le transport à la demande ;
- les transports spécialisés adaptés, dits TPMR ;
- les résultats de l'enquête-ménages déplacements ;
- les données des structures d'accueil de personnes handicapées et de personnes âgées ;
- les retours des conducteurs des différents modes (régulier, TAD, TPMR) ;
- les « réclamations » enregistrées chez l'exploitant et chez l'AOTU.

■ État des lieux de la relation contractuelle

Dans son contrat, l'AOTU peut avoir inclus des clauses liées à l'accessibilité ou la prenant en compte :

- les contrats d'exploitation avec les transporteurs (AOTU / exploitant) ;
- la démarche qualité et les contrôles ;
- les contrats avec les autres autorités organisatrices.

■ Recensement et analyse des documents pratiques et implication des acteurs des transports et politiques

L'approche globale du projet requiert l'examen :

- des dispositions d'autres programmes en cours ou en projet dans le PDU ou autres démarches de planification ou de politique globale de déplacements (PGD) ;

- des travaux sur l'accessibilité des voiries et espaces publics ;
- des études pour des transports collectifs spécifiques, etc.

Ils seront pris en compte suite à l'avis des acteurs par entretiens.

7.3 Faire le diagnostic

L'objectif sera, à partir de cet état des lieux exhaustif, de poser un diagnostic du niveau d'accessibilité du réseau et d'établir des préconisations pour la mise en accessibilité de toutes ses composantes.

Cette phase nécessite un travail particulièrement long et minutieux ; elle demande une compétence multiple pour évaluer tous les dysfonctionnements dans un certain périmètre.

Le diagnostic devra proposer une analyse précise de chaque arrêt. Cette analyse devrait être exhaustive car le diagnostic sera la base de la suite du travail et dans la mesure où les cas susceptibles de dérogations devront être identifiés à ce moment-là. Certaines expériences montrent qu'il faut compter un minimum d'une heure pour analyser un point d'arrêt.

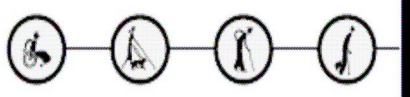
Le diagnostic élaboré dans ce cadre a une visée pragmatique et opérationnelle. Il donnera aux partenaires l'ensemble des éléments nécessaires à l'établissement d'un projet pertinent et de programmes d'actions opérationnels.

■ Déterminer le niveau d'accessibilité du réseau actuel

- évaluer ce qui a déjà été fait (le cas échéant) ;
- identifier **les difficultés qui pourraient se transformer** en impossibilités techniques avérées ;
- prendre en compte les réseaux de transports publics interurbains, régionaux et services TPMR.

■ Définir les actions les plus pertinentes en terme d'accessibilité

- variété des solutions ;
- complémentarité des handicaps ;
- des actions déjà réalisées ailleurs.



7.4 Définir ce qui pourra être adapté au contexte local

Le diagnostic est l'occasion de poser les bonnes questions à la bonne échelle pour définir les aménagements à mettre en place, adaptés aux besoins. C'est une des composantes de l'appropriation locale de son territoire géographique et urbain.

La notion d'accessibilité acceptable ou raisonnable est une notion locale qui pourra être adoptée par consensus pour avancer dans la mise en œuvre du schéma directeur pendant un temps donné. Même partielle, l'accessibilité mérite d'être connue des usagers intéressés et d'être valorisée, mais pour être conforme à la loi, elle ne pourra rester partielle au-delà de février 2015.

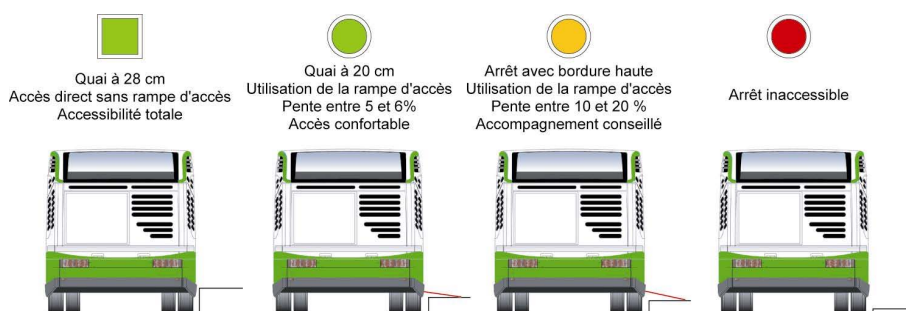
SMTC de la communauté d'agglomération de Grenoble

La notion de ligne de bus « compatible »

Le SMTC de la communauté d'agglomération de Grenoble a adopté un niveau minimum (conforme aux exigences antérieures aux textes de 2006 - 2007) d'accessibilité de points d'arrêt, dits « compatibles ». Il vise à terme un niveau d'accessibilité supérieur défini dans le cahier des charges qui lui a permis de déclarer quatre lignes en « accessibilité totale ». Cela a fait l'objet d'une concertation avec les associations de PMR.

Ainsi, des lignes de bus « compatibles » peuvent satisfaire les besoins d'une grande partie de la clientèle durant la phase de mise en œuvre du SDA.

Les agglomérations de Mulhouse et de La Rochelle, comme celle de Grenoble et certaines autres, visent un niveau supérieur d'accessibilité de leurs lignes de bus, avec des aménagements qui offriront un plus grand confort. La communication à la clientèle repose sur des symboles facilement compréhensibles pour les voyageurs (cf. la symbolique de La Rochelle, ci-dessous).



Source : Guide de l'accessibilité aux transports publics rochelais - Communauté d'agglomération de La Rochelle

Ainsi, la phase projet demande-t-elle de grandes qualités de négociateur.

Toutes les données issues de l'état des lieux pourront être saisies dans une base de données. Il peut être intéressant d'engager la réflexion sur l'intégration de l'accessibilité dans un SIG (système d'information géographique), dès cette phase du projet.

La représentation cartographique de l'existant et des projets peut s'avérer très utile pour la mise en œuvre du schéma et pourrait être la base d'un travail en commun avec les autres AOT et/ou avec les communes pour coordonner les programmations respectives.

■ Les cas de dérogations

Les cas de dérogations à solliciter devront être identifiés au cours de l'état des lieux.

Les autorités responsables sont encouragées à discuter des cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports publics avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Chaque impossibilité technique avérée devra être soumise à la CCDSA pour avis - avis conforme pour les bâtiments, avis simple pour les points d'arrêt relevant de la voirie.

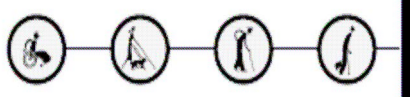
Si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transports était avérée pour une catégorie de handicap (personnes circulant en fauteuil roulant par exemple), l'accessibilité pour les autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

7.5 Faire des préconisations chiffrées

Toutes les composantes du transport public à rendre accessible font l'objet de préconisations.

■ Travailler sur le diagnostic

Il n'existe pas de méthode définie. Les préconisations seront fonction du niveau de détail dont on dispose dans le diagnostic, dont les éléments auront été examinés au regard des critères d'accessibilité retenus et de ceux observés dans l'état des lieux (en rapport avec le référentiel d'accessibilité). La conclusion de ces observations, point de départ des préconisations, est reproduite dans le détail, chaque arrêt par exemple ayant une conclusion sur son niveau d'accessibilité.



■ Définir des niveaux d'aménagement

Des niveaux d'aménagement sont évalués à partir de ces données et sont ainsi appliqués à chaque composante dans le détail. Les points d'arrêt de bus pourront avoir un niveau d'accessibilité plus ou moins qualifiant, proposé arrêt par arrêt.

■ Définir des montants globaux pour ces types d'aménagement

Pour chaque composante et pour chaque niveau de qualité peut être défini un coût forfaitaire.

7.6 Les incontournables pour des scénarios d'actions

Pour bâtir une stratégie d'action, des variantes d'approches que nous dénommerons scénarios peuvent (devraient) être envisagées. Pour cela, tous les éléments issus des étapes précédentes sont utilisés.

Les conclusions du diagnostic et surtout les préconisations vont être les pièces de construction. L'état des lieux aura permis le recensement, le diagnostic aura permis l'analyse de chaque point de l'accessibilité, chaque arrêt, chaque bus, chaque local, chaque équipement ou espace intermodal, chaque système d'information. Les préconisations auront donné des conclusions et aussi des forfaits de coût à l'unité d'intervention, comme le coût global forfaitaire de la mise en accessibilité arrêt par arrêt.

Ces données seront traitées de concert avec les grands caractères de l'environnement de l'accessibilité technique. Ceux-ci auront, eux aussi, été analysés dans le cadre du diagnostic, pour être pris en compte dans le SDA, par exemple :

- les pôles générateurs de déplacements. Sur le territoire, les fonctions sont multiples - habitat, centre-ville ou bourg, loisirs, établissements scolaires et administratifs, entreprises, centres commerciaux, établissements sociaux et médicaux spécialisés ou non dans le handicap, maisons pour personnes âgées. En concertation avec les personnes en situation de handicap, les fonctions principales peuvent être identifiées. Une réflexion va poser les priorités ;
- la fréquentation des transports collectifs. Tous les réseaux n'ont pas un suivi de la fréquentation du transport urbain et ne disposent pas d'enquêtes à l'arrêt. Il est difficile d'évaluer le volume des montées-descentes. Les expériences et analyses du personnel des services d'exploitation, des conducteurs sont importantes.

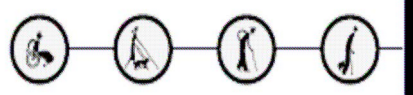
7.7 Estimer les coûts des scénarios

Les dépenses liées à la mise en accessibilité de l'existant peuvent être importantes. Elles doivent être budgétisées et optimisées. Leur évaluation ne pourra être que forfaitaire par rapport aux réalisations à mener, et elle le sera plus ou moins selon les composantes du transport public à mettre en accessibilité, en fonction, le cas échéant, non pas du niveau de la mise en accessibilité requise mais de son état d'avancement.

En termes de composantes, l'estimation du coût de l'arrêt bus pourra peut être faire l'objet d'une évaluation beaucoup moins précise que celle de la mise en accessibilité du site Internet. Ceci parce que le volume d'arrêts à mettre en accessibilité pèse sur les prévisions.

L'optimisation repose sur une connaissance globale de la situation et sur l'adoption de solutions raisonnables par la concertation.

À terme, plus les exigences d'accessibilité seront intégrées en amont des réflexions, plus le surcoût lié à ces réalisations sera raisonnable, d'ailleurs cet élément de confort d'usage supplémentaire peut être générateur de meilleure productivité, de gain de clientèle et donc de recettes.



8 Étape 3 - Élaborer le schéma directeur

8.1 Planifier la mise en accessibilité

■ Poursuivre une ligne d'action indépendante des scénarios

La mise en accessibilité du réseau est un travail continu qui a pu être engagé en amont du schéma directeur, notamment par point d'arrêt au gré des opportunités d'aménagement. Ce travail peut et doit être intégré aux scénarios du schéma directeur mais il peut ne pas l'être au gré des nouvelles opportunités ; une ville ou une agglomération bougent indépendamment des schémas de programmation et toute occasion est bonne à prendre pour mettre en œuvre l'accessibilité. Toutefois, dans ce cas, ne pas oublier de faire le lien avec la « démarche SDA » en concertation avec les représentants de personnes à mobilité réduite et en coordination avec les services et acteurs.

■ Choisir un scénario : construire l'accessibilité par ligne ou par arrêt

Dès lors qu'il y a des scénarios, la mise en accessibilité est plus organisée. Deux positionnements sont observés : l'accessibilité par ligne et l'accessibilité par points d'arrêt.

L'accessibilité par ligne

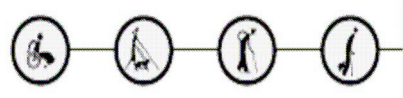
Il s'agit de rendre accessibles, dans une continuité de temps, une ou plusieurs lignes sur toute leur longueur. Ne pas oublier que l'accessibilité concerne les points d'arrêt, les véhicules affectés sur la ligne, la billetterie et l'information en ligne (Internet ou téléphone). La gestion par l'exploitant est jugée plus simple car il y a homogénéité du matériel roulant sur chaque ligne désignée.

L'accessibilité par ligne vient donc après la définition du niveau d'accessibilité, les choix techniques et les priorités pour la programmation progressive des investissements de matériel roulant et d'infrastructures de voirie.

L'accessibilité par ligne permet une grande visibilité pour le client mais aussi une communication plus facile à présenter sur les plans de réseau et aux points d'arrêt.

L'accessibilité par point d'arrêt

Les choix techniques étant faits, les investissements sont réalisés pour les véhicules et les points d'arrêt sans privilégier une ligne. Cela a le mérite d'être mis en œuvre progressivement, permettra de bénéficier d'opportunités de travaux programmés pour



d'autres raisons. Le choix peut surtout être fait en fonction des pôles générateurs et des points d'intérêt, par concertation locale avec les PMR.

Cela ne veut pas dire travailler seulement au coup par coup et ne pas planifier. Il est possible de programmer en donnant la priorité à un type d'arrêt choisi pour son potentiel d'intérêt par exemple. Comme dans le cas d'une ligne, il faut prévoir de diffuser l'information aux clients, au fur et à mesure parce qu'il est plus difficile de bien faire connaître des points d'arrêt accessibles ou non accessibles plutôt qu'une ligne accessible sur toute sa longueur. Ce n'est pas le réseau de transports qui prime mais l'agglomération, les demandes, les pratiques.

L'accessibilité par point d'arrêt est surtout efficace quand l'ensemble du parc de véhicules est accessible ou que ce parc est suffisamment important pour donner de la souplesse à l'exploitation. La disponibilité d'un service de transport à la demande accessible ou de transport adapté TPMR peut aider à gérer les perturbations ou indisponibilités d'exploitation du réseau TC. L'intérêt de la mise en accessibilité par point d'arrêt est de cibler des besoins, ce qui est profitable à condition de garder en tête l'esprit de la loi et le fait que l'on travaille pour le bon fonctionnement d'un réseau, d'un service de transport public.

Clermont-Ferrand

La mise en accessibilité a été décidée par ligne. Des lignes prioritaires ont été déterminées par les associations. Elles seront mises en accessibilité au rythme d'une par an.

Grenoble

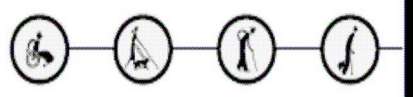
La mise en accessibilité des lignes bus a été engagée de façon progressive et donc plus par point d'arrêt, avec une définition de l'accessibilité d'arrêts dits compatibles parce qu'accessibles aux fauteuils roulants sous condition de respecter des normes allégées par rapport au cahier des charges initial.

8.2 Établir une programmation des actions

■ Retenir un scénario

Le scénario (ou l'organisation de la mise en accessibilité) retenu servira de base à la planification des actions.

Le choix du scénario est apprécié en fonction des objectifs que l'autorité organisatrice a pu s'assigner tout au long de l'étude, en exploitant les données émises au cours de l'étude : données techniques et financières et aussi, tout le matériau issu de la



concertation, principalement de celle qui a eu lieu avec les représentants des personnes en situation de handicap, de tous handicaps.

■ **Retenir des impossibilités techniques avérées à proposer**

Indépendamment des scénarios ou en les y intégrant, les impossibilités techniques seront détaillées. Elles pourront faire l'objet d'une petite fiche de problématique par type d'impossibilité. Ces fiches pourraient argumenter les choix qui seront présentés à l'avis de la CCDSA.

Les AOT doivent aussi prendre en compte l'organisation des services de substitution qu'elles doivent assurer dans le délai de trois ans après le constat d'impossibilité technique.

■ **Programmer les actions en tenant compte des choix de mise en accessibilité.**

Quelques principes directeurs pour la planification des travaux servent de guide :

- **efficacité** : des lignes prioritaires sont désignées à partir des critères classiques - fréquentation, desserte du réseau de TC lourd (métro, tramway), quartiers les plus denses...). Il faut s'assurer que ces lignes bénéficieront d'un matériel roulant adapté quand les aménagements seront achevés ;
- **maillage** : les points d'arrêt de bus à aménager en priorité concernent des lignes structurantes qui doivent également être connectées à d'autres lignes de TC accessibles afin de créer un réseau accessible ;
- **continuité** : les travaux sont réalisés de façon à créer de la « montée-descente » accessible sur une ligne ou à des points d'arrêt stratégiques (correspondances d'intermodalité par exemple).

La programmation doit viser l'accessibilité de **la chaîne des déplacements** : le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, sans oublier l'intermodalité. Elle devra préciser comment s'organisera **la coordination des planifications** des autres acteurs :

- les autres autorités organisatrices pour leur schéma directeur accessibilité transport ;
- les communes pour les plans de mise en accessibilité de voirie, des aménagements d'espaces publics et/ou des bâtiments recevant du public.

Elle devra se soucier de **la mutualisation des moyens** techniques et financiers autour des projets d'aménagements.

8.3 Inscrire le plan de financement

Le plan de financement et le planning seront fonction du scénario retenu et du programme d'actions envisagé.

Le plan déroule les actions décidées et les montants financiers qui leur seront alloués, le cas échéant, selon une clé de répartition des financements entre les acteurs concernés.

Ces financements seront planifiés sur la période de réalisation du SDA des transports, voire au-delà si nécessaire notamment pour les actions de suivi.

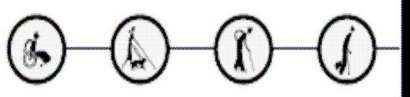
Dans le cas d'un PDU, on veillera à la cohérence avec les actions programmées d'une façon générale en matière d'aménagement pour les PMR et plus particulièrement dans l'annexe accessibilité rendue obligatoire. Cette programmation devrait renseigner utilement cette annexe concernant l'accessibilité des transports.

8.4 Définir et prévoir les services de substitution

Si lors de l'état des lieux, des impossibilités techniques avérées ont été reconnues pour mettre en accessibilité des points d'arrêt voire des lignes, il faudra palier ce défaut par la mise en place d'un service de substitution. Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité (cf. chapitre 2).

Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulus 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 :

- des lignes de bus accessibles peuvent être le service de substitution de lignes de métros souterraines dont la mise en accessibilité n'est pas possible, du moins pas avant 2015 comme exigé par la loi ;
- des services d'accompagnement peuvent être proposés aux personnes déficientes visuelles ou ayant un handicap mental ou cognitif ;
- les services de transports spécialisés (ou adaptés, TPMR) ont été prévus par le décret du 9 décembre 1978. Plusieurs collectivités les ont mis en place, le plus



souvent avec des restrictions d'accès liées au type et au degré de handicap et éventuellement à la citoyenneté dans la commune ou l'agglomération. Ils peuvent servir de transport de substitution, mais leur accès ne pourra pas être limité par le critère géographique et le coût pour l'utilisateur devra être celui du transport qu'il remplace.

Au cours de l'élaboration du SDA, il peut paraître intéressant d'organiser des services de transport à la demande dans des secteurs peu denses, plutôt que les lignes régulières. Exploités avec des véhicules accessibles, ils peuvent éviter d'organiser un service de substitution de ligne pour lequel la mise en accessibilité demanderait des investissements coûteux en regard de la fréquentation potentielle.

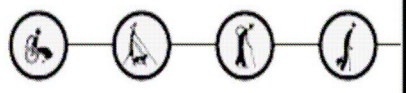
Après la mise en accessibilité totale d'un réseau, conformément aux exigences réglementaires, la question du maintien d'un service de transport spécialisé TPMR pourra se poser à l'AOTU, eu égard aux besoins de certaines personnes handicapées qui ne pourront prendre le service régulier accessible. Par exemple, certains fauteuils roulants ont des dimensions supérieures à celles de l'espace réservé. La concertation locale devra permettre d'examiner cette question et de prendre la décision la mieux appropriée. Cela pose aussi la question de la politique sociale des autorités du PTU et du rôle de l'AOTU en rapport.

Quoi qu'il en soit, qu'il y ait eu des impossibilités décelées au niveau du diagnostic ou non, le SDA doit définir le service de substitution. En effet, les délais étant souvent trop courts pour faire un état des lieux suffisamment détaillé, l'impossibilité technique n'est pas toujours évidente très tôt dans la démarche, ou peut aussi n'être révélée qu'au moment de la mise en œuvre.

8.5 Organiser la procédure de dépôt de plainte

La loi demande la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte qui n'a pas de valeur pénale ; elle ne précise pas les obligations juridiques qui pourraient suivre. En fait, l'intention du législateur est plutôt de mettre en place un « registre de doléances » qui soit disponible dans un lieu porté à la connaissance des voyageurs, et cela dans le délai de trois ans après publication de la loi, soit avant le 12 février 2008.

À cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transports 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. La



loi impose à l'autorité organisatrice de transports d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La mise en place de cette procédure doit être vue comme un moyen pour l'AOTU de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, en particulier dans le domaine des transports et d'identifier les dysfonctionnements à résoudre.

8.6 Faire approuver le schéma

■ Les consultations préalables

Avant de procéder à l'approbation formelle du SDA et s'il y a lieu, l'AOTU doit présenter à la CCDSA le dossier de demande de dérogation pour les impossibilités techniques avérées.

La CCDSA donne un avis simple dans le cas d'impossibilité sur la voirie.

Par ailleurs, il paraît souhaitable de soumettre le schéma pour avis :

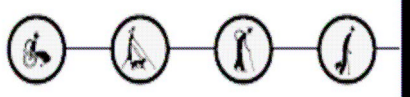
- à la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) ;
- aux autres autorités organisatrices concernées.

Le cas échéant, d'autres consultations peuvent s'avérer appropriées auprès :

- du conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH) ;
- d'autres collectivités ou gestionnaires, etc.

■ L'approbation finale

Sur proposition du comité de pilotage et après avoir recueilli les avis nécessaires, le SDA devrait être approuvé par l'assemblée délibérante.



9 Étape 4 - Accompagner et suivre

9.1 Prévoir les modalités de suivi du schéma directeur

La mise en accessibilité des services de transports collectifs va se faire de manière progressive de 2008 à 2015. L'agglomération et le réseau de transports collectifs vont connaître des évolutions ou changements qui auront des répercussions sur la politique accessibilité définie dans le SDA. Il faut pouvoir l'actualiser facilement et pour cela, il faut anticiper et prévoir ce travail dès son élaboration. Ainsi, la constitution d'une base de données permet, dès l'étape 2, de saisir les éléments de l'état des lieux puis du diagnostic et éventuellement les préconisations. Il faudra aussi définir des indicateurs pertinents pour le suivi, l'organisation nécessaire et les procédures à mettre en œuvre.

Il convient de noter que les agglomérations qui ont approuvé un PDU, ont pu mettre en place un observatoire. Les indicateurs d'accessibilité sur lesquels elles travaillent, sont relatifs à l'accessibilité géographique ou sociale ; s'ils existent, les indicateurs relatifs à l'accessibilité PMR sont sans doute succincts. Il est alors intéressant de faire le lien avec ce dispositif de suivi du PDU pour ne pas multiplier les observatoires, en enrichissant ses indicateurs.

Il faudra se donner les moyens de :

■ Évaluer la qualité des aménagements accessibles

Est-ce que le système pensé et conçu pour faciliter l'accès aux services de transport a répondu aux attentes des usagers handicapés ou des personnes à mobilité réduite pour effectuer leur déplacement en autonomie (et ce avant, pendant et après le trajet) ?

Les éléments à considérer sont :

- la disponibilité du service ;
- le respect des engagements pris par les transporteurs auprès de l'utilisateur (mesures de prise en charge spécifique) ;
- l'adéquation entre l'information donnée et l'accessibilité réelle du mode de transport ;
- la bonne utilisation du matériel mis à disposition ;
- la disponibilité des véhicules et composants spécifiques.

Pour cela, pourront être régulièrement organisées des réunions ciblées de suivi de qualité en présence des partenaires associatifs, des AOT et des exploitants pour ajuster les positions prises dans le SDA.

Le recueil des dépôts de plaintes sera aussi analysé pour compléter les remarques apportées par les exploitants.

■ Évaluer la fréquentation

Est-ce que la mise en accessibilité a favorisé l'usage des TC ? Quelles sont les actions (information, formation...) qui ont motivé les personnes handicapées ou PMR à utiliser les TC ?

■ Organiser le contrôle

À l'image des engagements de qualité de service, prévoir des critères pour mesurer la conformité des engagements de l'exploitant : signalétique, formation du personnel, disponibilité des véhicules et de leurs équipements, état des points d'arrêt, etc.

■ Suivre la réalisation effective des actions programmées dans le schéma

Si tel n'était pas le cas, il faudra analyser les raisons des retards pris pour améliorer les programmations futures.

■ Réaliser le bilan annuel à présenter à la commission intercommunale d'accessibilité

En plus de l'état d'avancement du programme défini dans le SDA, introduire de nouvelles actions sur proposition d'un comité de suivi et/ou de la commission intercommunale, suite à des nouveautés réglementaires ou technologiques.

■ Communiquer sur l'avancement du schéma directeur d'accessibilité

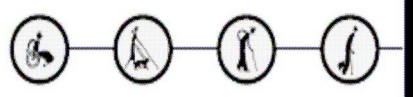
Il est important de transmettre un état d'avancement du schéma aux partenaires associatifs, aux exploitants et aux autres autorités : bilan des actions réalisées et programme pour les mois à venir.

9.2 Prévoir des actions d'accompagnement

■ Des actions de communication

L'AOTU a tout intérêt à faire connaître la nouvelle politique en faveur de l'accessibilité de ses services de transport :

- informer sur les démarches menées (lancement du schéma directeur, création de la commission intercommunale, approbation du schéma...) ;



- sur le site Internet de la collectivité (comptes-rendus et synthèses) ;
- dans les documents institutionnels (magazine municipal) ;
- dans la presse, zoom sur de nouveaux aménagements ou sur la mise en accessibilité d'une nouvelle ligne ;
- diffuser sur le réseau TC, l'information sur l'accessibilité (niveau d'accessibilité de l'arrêt, horaires de passage des bus accessibles, bus accessibles identifiables) ;
- simplifier les documents d'information pour faciliter la compréhension par les personnes déficientes mentales ;
- informer les personnes handicapées sur les services mis à leur disposition, sous forme de guides (papier) de l'accessibilité des transports publics et de courriers individualisés diffusés par le biais des associations.

■ Des actions de formation du personnel de l'entreprise de transport

Le conducteur est l'acteur principal dans la mise en place d'une politique d'accessibilité du réseau auprès des voyageurs. Il représente l'exploitant et joue un rôle important de relais d'information pendant le voyage.

L'information à communiquer aux conducteurs aura à intégrer à la fois les relations humaines avec les usagers, quelles que soient leurs difficultés et la connaissance des aménagements techniques et de leur fonctionnement.

La formation du conducteur pourra aborder les points suivants :

- la connaissance des différentes formes de handicap et les attentes consécutives des clients ;
- les règles en vigueur pour la prise en charge dans les bus ;
- les techniques d'accostage aux points d'arrêt accessibles ;
- l'utilisation du bus et des équipements (palette, agenouillement) ;
- les informations à apporter aux voyageurs sur les dispositifs.

■ Des actions de familiarisation des personnes handicapées

La plupart des personnes handicapées ne connaissent pas encore les transports collectifs. Il sera utile de leur en montrer l'accessibilité et le fonctionnement général, tant pendant la phase d'élaboration du SDA aux représentants d'associations avec

lesquels on se concerte, qu'en phase d'exploitation à tous les usagers potentiels. Les exemples d'actions menées par les collectivités sont :

- des tests d'attente à l'arrêt, de montée-descente d'un bus, d'installation dans un bus ; des voyages accompagnés pour mise en confiance, etc. ;
- de préparer les usagers du transport urbain à utiliser différemment les bus - entrer, sortir, s'asseoir en présence de personnes en situation de handicap. Les familiariser avec une assistance ; organiser des forums ouverts à tous ou des débats en milieu scolaire, etc.

Mâcon

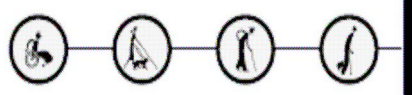
Une « formation » à la pratique du transport collectif

Partant du principe que les personnes en situation de handicap, faute de pouvoir le pratiquer, ne connaissent pas le transport collectif urbain, la collectivité, alors en relation avec les structures spécialisées, a eu l'idée d'organiser une journée de formation à l'utilisation d'un transport collectif.

Cela s'est fait avec des enfants en fauteuil roulant et des personnes de petite taille. L'APF et le Centre d'aide par le travail (CAT) étaient impliqués, la participation se faisant sur la base du volontariat.

La Rochelle

Le centre communal d'action sociale (CCAS) de la ville de La Rochelle propose, depuis juin 2005, une aide spécifique aux personnes handicapées domiciliées sur la commune. Cette aide permet la prise en charge de trente trajets mensuels sur l'ensemble des transports en commun rochelais – bus, véhicules adaptés du TPMR et taxis. *« Malheureusement, la compétence sociale ne relevant pas de la communauté d'agglomération, cette aide n'est proposée que par le CCAS de La Rochelle. Et il n'est pas à ce jour prévu qu'elle soit reprise par les autres communes de la communauté d'agglomération. »*



Conclusion

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, a permis d'importants progrès et fait naître de grands espoirs pour nos concitoyens handicapés. Elle dispose que la chaîne du déplacement soit rendue accessible aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite, pour qui la situation de handicap peut survenir temporairement du fait d'un environnement non adapté aux circonstances.

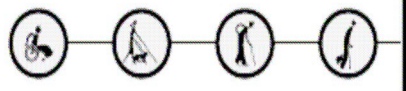
Son article 45 impose que, dans un délai de dix ans, les transports et le cadre bâti devront être accessibles à tous. De plus, les autorités organisatrices de transports doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité de leurs services avant le 13 février 2008.

Ce dossier présente des éléments de méthode pour la planification et la programmation de la mise en accessibilité des services de transports du périmètre de transports urbains. Il propose la démarche de projet à mettre en place et fait référence à plusieurs publications plus détaillées qui permettront aux divers acteurs de se fixer des priorités, d'identifier les moyens techniques et humains à mobiliser et de se mettre d'accord sur un échéancier de mise en œuvre.

Parmi les éléments de méthode, il faut insister sur deux points primordiaux :

- la concertation avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite est imposée par la loi. Elle permet aux acteurs en présence de prendre en compte leurs attentes et d'entendre leurs suggestions. De leur côté, les représentants d'associations comprendront les contraintes des maîtres d'ouvrages pour aboutir à un consensus ;
- la coordination entre les différentes autorités – transports et voirie principalement – est une condition essentielle de réussite et de respect des engagements de la planification, puisque l'accessibilité des services de transports collectifs nécessite une infrastructure de voirie et de bâtiments, dont la compétence ne revient pas à la seule AOT.

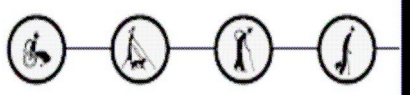
Les phases de préparation, d'établissement d'un diagnostic et d'élaboration du schéma directeur d'accessibilité ne suffisent pas. L'AOTU doit aussi prévoir une étape d'accompagnement et de suivi de sa mise en œuvre. Elle présentera le bilan annuel à la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité et pourra utilement



solliciter ses suggestions pour remédier à des dysfonctionnements toujours possibles. Une révision du schéma directeur d'accessibilité pourra ainsi être décidée, qui permettra d'intégrer des innovations technologiques ou des évolutions d'organisation des services, par exemple pour mieux répondre aux besoins de certaines déficiences insuffisamment prises en compte faute de connaissances et de solutions.

Les éléments de méthode exposés dans ce dossier doivent encore être affinés, car ils sont proposés sur une base très réduite d'exemples des schémas directeurs d'accessibilité déjà élaborés. Le Certu est d'ores et déjà missionné pour faire l'analyse des SDA qui auront été élaborés d'ici février 2008 et dans les mois qui suivront. Cela permettra de comparer leurs contenus, d'identifier les difficultés rencontrées dans leur élaboration et d'en tirer des enseignements pour publier une version révisée de ce dossier en cours d'année 2009.

Pour les agglomérations concernées, la rédaction d'un dossier consacré à l'élaboration de l'annexe accessibilité du PDU est en cours et sa publication prévue prochainement.



Liste des abréviations

ADSTD	Association des directeurs de services techniques départementaux
AOT	Autorité organisatrice de transports
APF	Association des paralysés de France
CAT	Centre d'aide par le travail (devenu ESAT)
CCAS	Centre communal d'action sociale
CCDSA	Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
CCSPL	Commission consultative de services publics locaux
CDCPH	Comité départemental consultatif des personnes handicapées
CG	Conseil général
COLIAC	Comité de liaison pour l'accessibilité du cadre bâti, des transports et du tourisme
CR	Conseil régional
DGMT	Direction générale de la mer et des transports
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ERP	Établissement recevant du public
GIHP	Groupement pour l'insertion des personnes handicapées
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
PGD	Politique globale des déplacements
PMR	Personnes à mobilité réduite
PTU	Périmètre de transports urbains
SDA	Schéma directeur d'accessibilité (des services de transports collectifs)
SDTC	Schéma directeur des transports collectifs
SIG	Système d'information géographique
SMTC	Syndicat mixte de transports en commun
SRU	(loi) pour la solidarité et le renouvellement urbains
STIF	Syndicat des transports d'Ile de France
TC	Transports collectifs
TPMR	Transport pour personnes à mobilité réduite

Bibliographie

Textes réglementaires

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment articles 45 et 47

Bâtiments

- Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le Code de la construction et de l'habitation.
- Arrêté du 1^{er} août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 11-19-6 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.
- Arrêté du 21 mars 2007 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-8 à R. 111-19-11 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 existants

Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

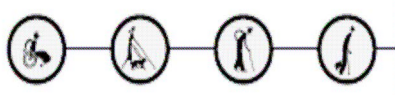
- Décret n° 2006-1089 du 30 août 2006 modifiant le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.
- Circulaire interministérielle DGUHC n° 2006/96 du 21 décembre 2006 relative à la modification des missions et de la composition de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées

- Circulaire du ministère du Travail, des Relations sociales et de la Solidarité aux préfets du 14 décembre 2007. Plan d'action en faveur de la mise en place de la loi du 11 février 2005 en matière d'accessibilité.

Transports collectifs

- Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs



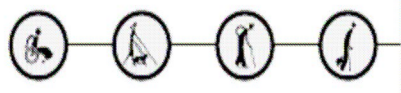
- Directive du 13 avril 2006, d'application de la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité de services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite.
- Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (autobus, autocars).
- Lettre circulaire aux préfets en date du 3 mai 2007 sur la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs et aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires.
- Arrêté du 18 janvier 2008 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Voirie et espaces publics

- Décret n°2006- 1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Publications Certu

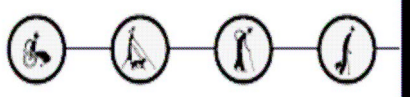
- *Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous : guide méthodologique*, références Certu, 2001
- *Concept Ville accessible à tous*, document Certu, 2002
- *Mobilité et seniors*, actes de la journée « Club Mobilité et transports », 2002. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Recommandations concernant les surfaces tactiles au sol pour personnes aveugles ou malvoyantes*, rapport intermédiaire Certu, 2003
- Logiciel Loqacce Cité. CSTB/DGUHC/Certu/SAUH, 2004 (*actualisation prévue en 2008*)
- *Concertation en matière d'accessibilité aux PMR. Éléments méthodologiques*, dossier Certu, 2004
- *Personnes âgées et transports collectifs*, dossier Certu, 2005



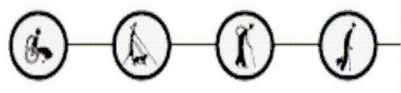
- *Handicaps et ville*, classeur Techni.Cités, 2005 + mises à jour 2006/2007
- *Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes*, dossier Certu, 2006
- *Répétiteurs de feux piétons pour personnes aveugles ou malvoyantes : mise en œuvre*, dossier Certu, 2006. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs urbains : analyse de cas*, rapport d'étude 2006. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Diagnostic d'accessibilité urbaine : exemples et éléments de bonnes pratiques*, fiche Certu, 2006. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Quels véhicules et équipements pour le transport des personnes à mobilité réduite ?*, dossier Certu, 2007
- *Diagnostic d'accessibilité urbaine : analyse comparative de cas et propositions*, dossier Certu, 2007. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics - Expérimentation à Valenciennes*, rapport d'étude, 2007. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Une voirie accessible*, dépliant Certu / DGR, 2008. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue
- *Additif au guide Bus et points d'arrêts accessibles à tous*, dossier Certu, 2008. Téléchargeable sur www.certu.fr, catalogue

Autres publications

- *Accessibilité des transports ferroviaires aux usagers*, rapport final de l'action européenne Cost 335, 1999. Téléchargeable www.certu.fr, rubrique [Systèmes de transports](#) / [Technologies des transports](#) / [Matériel roulant et infrastructures](#)
- *Accessibilité des autobus interurbains et autocars aux personnes à mobilité réduite*, rapport final de l'action Cost 349, 2005. Téléchargeable sur www.certu.fr rubrique [Systèmes de transports](#) / [Technologies des transports](#) / [Matériel roulant et infrastructures](#)
- *Guide méthodologique pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux*, rapport ADSTD, 2006. Téléchargeable sur www.adf.fr ; www.certu.fr ; www.gart.fr



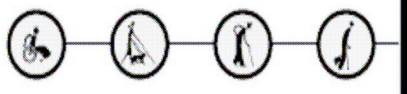
- ADSTD, *Les transports départementaux en milieu rural*, novembre 2003
- Adetec, *Les solutions de transport innovantes en milieu rural*, janvier 2005
- Certu, *Systèmes de transports à la demande. Enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation*, décembre 2002
- CNT, Michel JEANNENOT - consultant - *Les fondamentaux pour un service de transport public à la demande notamment pour personnes à mobilité réduite*, mars 2003
- Iaurif, *L'information destinée aux personnes à mobilité réduite dans les transports en commun*, mars 2005
- CEMT, *Améliorer l'accès aux transports pour tous, guide de bonnes pratiques*, 2006
- CEMT – UITP, *Améliorer l'accès aux transports pour tous, principes directeurs pour le personnel des entreprises de transport*, 2006



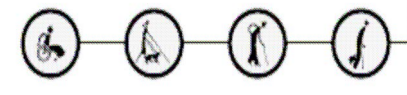
Annexe 1 - Commissions ou structures pratiquant la concertation dans le domaine de l'accessibilité

Élaboré par la Délégation ministérielle à l'accessibilité du Medad, juillet 2007

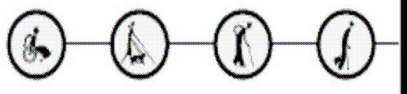
<i>Commissions ou structures</i>	<i>Textes de création</i>	<i>Missions</i>	<i>Composition</i>
Conseil national consultatif des personnes handicapées	Décret n° 2002-1387 du 27 novembre 2002	Élaboration d'avis et de propositions sur l'application de la politique intéressant les personnes handicapées	1 un président nommé par le ministre chargé des personnes handicapées 2 un député et un sénateur 3 quatre représentants des collectivités locales (un ARF, deux ADF et un AMF) 4 57 représentants des associations et organismes de personnes handicapées 5 représentants des organisations syndicales de salariés et des employeurs 6 représentants, sans voix délibérative, des ministères (Affaires sociales, Personnes handicapées, Santé, Emploi, Formation professionnelle, Intérieur, Éducation, Recherche, Équipement, Transport, Logement, Justice, Fonction publique, Culture, Sports, Agriculture, Industrie, Consommation, Affaires européennes, Outre-mer) 7 le délégué interministériel aux personnes handicapées



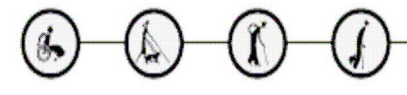
Commissions ou structures	Textes de création	Missions	Composition
Conseil départemental consultatif des personnes handicapées	Décret n°2002-1388 du 27 novembre 2002	Élaboration d'avis et de proposition sur l'application de la politique du handicap dans le département	Un tiers de représentants des services déconcentrés de l'État, des collectivités territoriales et des principaux organismes du département œuvrant dans le domaine du handicap Les représentants de l'État et des collectivités locales son en nombre égal Un tiers de représentants des associations de personnes handicapées du département Un tiers de professionnels de l'action sanitaire et sociale, de l'insertion professionnelle des personnes handicapées et de personnalités qualifiées
Maison départementale des personnes handicapées	Décret n°2005-1587 du 19 décembre 2005	- Information et accompagnement des personnes handicapées et de leur famille - Mise en place et organisation de l'équipe pluridisciplinaire d'évaluation des besoins des personnes - Organisation de la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées - Réception des demandes de droits et prestations	La maison départementale des personnes handicapées est un groupement d'intérêt public, dont le département assure la tutelle administrative et financière. Le GIP comprend : • le département, l'État et les organismes locaux d'assurance maladie et d'allocations familiales du régime général de sécurité sociale, qui sont membres de droit de ce groupement ; • d'autres personnes morales peuvent demander à en être membres, notamment : ¶ les personnes morales représentant les organismes gestionnaires d'établissements ou de services destinés aux personnes



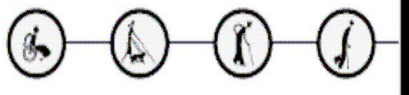
<i>Commissions ou structures</i>	<i>Textes de création</i>	<i>Missions</i>	<i>Composition</i>
		- Suivi de la mise en œuvre des décisions prises - Conciliation - Coordination des dispositifs sanitaires et médicaux-sociaux - N°téléphonique pour les appels d'urgence et équipe de veille pour les soins infirmiers Les décisions de la maison départementale des personnes handicapées sont arrêtées à la majorité des voix. En cas d'égal partage des voix, celle du président est prépondérante. Le directeur de la maison départementale des personnes handicapées est nommé par le président du conseil général. La convention constitutive du groupement précise notamment les modalités d'adhésion et de retrait des membres et la nature des concours apportés par eux.	handicapées, ¶ celles assurant une mission de coordination en leur faveur, ¶ les autres personnes morales participant au financement du fonds départemental de compensation. La MDPH est administrée par une commission exécutive présidée par le président du Conseil général et comprenant : → des membres représentant le département, désignés par le président du CG, pour la moitié des postes à pourvoir ; → des membres représentant les associations de personnes handicapées, désignés par le CDCPH, pour le quart des postes à pourvoir ; → pour le quart restant des membres : a) des représentants de l'État désignés par le représentant de l'Etat dans le département et par le recteur d'académie compétent ; b) des représentants des organismes locaux d'assurance maladie et d'allocations familiales du régime général, définis aux articles L. 211-1 et L. 212-1 du Code de la sécurité sociale ; c) le cas échéant, des représentants des autres membres du groupement prévus par la convention



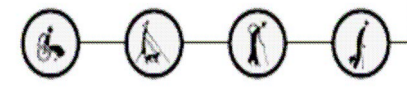
Commissions ou structures	Textes de création	Missions	Composition
			constitutive du groupement.
Commission consultative départementale sécurité et accessibilité	Décret n°2006-1089 du 30 août 2006 Circulaire interministérielle n° DGUHC 2006/96 du 21 décembre 2006	Instruction des : → demandes de dérogations aux règles d'accessibilité pour les bâtiments à usage d'habitation → demandes d'autorisation ou de dérogation aux règles d'accessibilité pour les établissements recevant du public → demandes de dérogations pour les installations recevant du public → demandes de dérogations pour les dispositions accessibilité de la voirie et des espaces publics	> un président membre du corps préfectoral ou directeur des services du cabinet (il peut se faire représenter par le DDASS ou le DDE) > le DDASS > le DDE > quatre représentants des personnes handicapées du département > trois représentants, selon les sujets traités, des propriétaires ou gestionnaires de logements, ou des propriétaires et exploitants d'ERP, ou des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie ou d'espaces publics. > le maire de la commune concernée ou son représentant > avec voix consultative, le chef du service départemental de l'architecture et du patrimoine ou des représentants des services de l'État membre de la CCDSA
Commission communale ou intercommunale d'accessibilité	Article 46 de la loi du 11 février 2005 Décret n° 2006-1657	> Élaboration, avant le 21 décembre 2009, du constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des	→ Présidence du maire ou du président de l'établissement intercommunal → Représentants de la commune



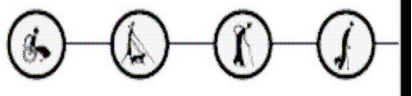
Commissions ou structures	Textes de création	Missions	Composition
<i>Obligatoire pour toute commune ou intercommunalité de + de 5 000 habitants</i>	du 21 décembre 2006	espaces publics et des transports > Élaboration d'un rapport annuel avec propositions pour la mise en accessibilité de l'existant Organisation d'un système de recensement de l'offre de logements accessibles	→ Associations d'usagers → Associations de personnes handicapées
Comité des partenaires des transports publics	Article 111 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains Article 45 de la loi du 11 février 2005	Consultation sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport. Avis requis par le Syndicat mixte sur tout autre domaine de sa compétence	Notamment des représentants : - des organisations syndicales locales des transports collectifs - des associations d'usagers des transports collectifs - des associations de personnes handicapées
Comité de ligne des transports ferroviaires	Article 135 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains Article 45 de la loi du 11 février 2005	Examen de la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité	Représentants : - de la SNCF - d'usagers - de personnes handicapées - de salariés de la SNCF - d'élus des collectivités territoriales



Commissions ou structures	Textes de création	Missions	Composition
Plan de déplacement urbain <i>Obligatoire pour toute agglomération de + de 100 000 habitants</i> <i>Cette démarche peut être volontaire pour les agglomérations de taille plus restreinte</i>	Article 28 de la LOTI Article 14 de la loi de décembre 1996 sur l'air et l'utilisation de l'énergie Articles 94 à 110 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains article 45 de la loi du 11 février 2005	Détermination du PTU Organisation du transport des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement Mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre • Diminution du trafic automobile • Développement des transports collectifs ou économes et moins polluants (vélo, marche à pied...) • Aménagement du réseau principal de voirie • Organisation du stationnement sur le domaine public • Réduction des impacts sur la circulation et l'environnement du transport et de la livraison des marchandises • Mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements	- Services de l'État - Autorités compétentes en matière de transport urbain - Départements et régions (en tant que AOT ou gestionnaire d'un réseau routier) • À leur demande : ¶ représentants des professions et des usagers des transports ¶ représentants des personnes handicapées ¶ chambres de commerce et d'industrie ¶ associations agréées de protection de l'environnement



<i>Commissions ou structures</i>	<i>Textes de création</i>	<i>Missions</i>	<i>Composition</i>
		• Encouragement à favoriser le transport de personnel par l'utilisation des TC et du co-voiturage Il doit être compatible avec les orientations • des schémas directeurs et des schémas de secteur • des directives territoriales d'aménagement • du plan régional sur la qualité de l'air	



Annexe 2 - La tradition de la concertation à Grenoble.

Par M. Baret, directeur des investissements au SMTC

Exposé au Colloque européen « Transport et accessibilité : allons plus loin », 2003

La concertation à Grenoble, c'est une histoire de longue date.

La première union de quartier a été créée en 1922, bien avant qu'on soit obligé de faire de la concertation pour réaliser un projet. Plus précisément sur les questions d'accessibilité, la structure du SMTC a été créée en 1973.

En 1979, un premier transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite a été créé.

Quand le tramway a été projeté, sous la pression des associations, il y a eu une volonté politique, mais il a fallu une volonté très forte de la part des associations pour convaincre les élus qu'il fallait passer le pas de l'accessibilité. Ce n'était pas simple. Beaucoup disaient : « avec le surcoût de l'accessibilité, on continue à faire du transport spécifique pendant des années. »

Finalement, les politiques ont fait le pas de pousser les constructeurs à faire de l'accessibilité. À l'époque a été mis en service le premier tramway moderne, à Nantes. Personne ne voyait trop bien pourquoi remettre en cause ce type de tramway qui était non accessible.

Comment cela s'est-il passé ?

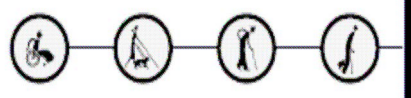
Localement, a été créé un groupe de travail pluridisciplinaire, avec les techniciens et les associations, et c'est comme ça que le projet s'est construit et que les solutions techniques ont été trouvées. Le tramway de l'agglomération grenobloise a été le premier complètement accessible.

Aujourd'hui, où en sommes-nous ?

Deux lignes de tramways sont réalisées, accessibles et nous en construisons une troisième.

En 1992 et 1993 sont apparus les premiers bus à plancher bas équipés de palettes.

En discussion avec les associations, le SMTC a voulu créer un nouveau groupe de travail pluridisciplinaire. On y retrouve tous les acteurs qui, au niveau de la voirie, ont à réaliser les aménagements : les techniciens des villes, de la DDE, du conseil général,

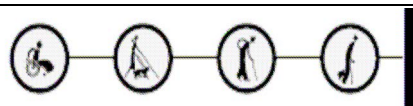


de l'agence d'urbanisme, les exploitants et notamment ceux de la Semitag et également les constructeurs qui ont participé largement à nos travaux.

Concrètement, on a d'abord fait un recueil de toute la réglementation. On a travaillé sur plans, et discuté à partir de là avec les associations au cas par cas, jusqu'à trouver un accord avec les elles au niveau du concept... On n'a rien réinventé, on est allé voir ce que faisaient d'autres réseaux bus, notamment Aix-la-Chapelle qui avait réalisé des quais accessibles. Une fois que l'on a été d'accord sur plans, on a fait un prototype de quai. Et avec les associations, le quai et le bus, on a revu toute la chaîne de l'accessibilité : l'interface quai/bus et tout ce qui concernait la signalétique pour accéder à ce bus. Une fois testé ce quai, nous l'avons aménagé sur une première ligne de bus. C'était en 1996.

Dès ce moment-là, et après un bilan sur place avec les associations, le SMTC a décidé de ne plus acheter que des bus à plancher bas, équipés de palettes avec un système d'agenouillement. On a défini un plan pluriannuel de réaménagement des quais, ligne par ligne.

Par ailleurs, chaque fois qu'une commune a un projet, le syndicat mixte aide à prendre en charge le surcoût pour rendre les quais accessibles. Lorsque le SMTC aménage un quai, les communes, avec l'aide de la communauté d'agglomération « Grenoble Alpes Métropole », complètent l'accès au quai, pour que la chaîne d'accessibilité soit la plus complète possible.



Annexe 3 - Syndicat mixte de transports

Les possibilités offertes par les textes

La loi du 13 décembre 2000 Solidarité et renouvellement urbains (dite SRU) favorise la coopération entre autorités organisatrices de transport à travers **la création d'un syndicat mixte de transports**. Cet encouragement à la coopération est dicté par le constat suivant : les trajets domicile-travail, compte tenu de l'évolution des agglomérations, peuvent être réalisés sur le périmètre de plusieurs autorités organisatrices de transport.

Sans la rendre obligatoire, la loi tend à faciliter l'association d'une ou plusieurs autorités organisatrices de transport au sein d'un syndicat mixte, dont le périmètre n'est pas défini par un seuil de population, comme l'indiquait le projet de loi, mais est déterminé par les autorités elles-mêmes.

Les objectifs dévolus à ce syndicat mixte sont la coordination des services proposés par les autorités organisatrices de transport, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, ainsi que la recherche d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

Les fonctions de ce syndicat sont importantes puisque la loi lui confère un pouvoir de substitution en lui octroyant la possibilité d'organiser, à la place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande.

Dans ce cas, il peut également assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. L'objectif affiché est clair : il s'agit de rendre complémentaires les différents réseaux existants pour qu'ils soient plus performants et plus attractifs pour les usagers.

La loi octroie de plus à ce syndicat des moyens pour financer les transports en commun. Il peut ainsi prélever un versement ne pouvant excéder 0,5 %, dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes-centres de plus de 15 000 habitants.

Le syndicat mixte doit cependant associer au moins la principale autorité compétente pour organiser les transports urbains.

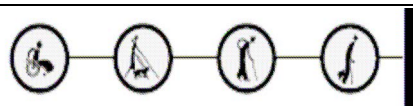
Annexe 4 - Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH)

Les fondements et objectifs du CNCPH

Créé en 1975, le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) a pour mission d'assurer la participation des personnes handicapées à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques qui les concernent.

Chaque année, il remet un rapport intégrant les contributions apportées par les CDCPH. Le CNCPH comprend soixante-seize membres titulaires : un président, nommé par le ministre de tutelle ; deux parlementaires ; quatre élus locaux ; cinquante-huit représentants d'associations de personnes handicapées reflétant la diversité des handicaps (lire pages pratiques), d'organismes de protection sociale et développant des actions de recherche, ainsi que onze représentants d'organisations syndicales de salariés et d'organisations professionnelles nationales. Le CNCPH s'est vu reconnaître une autorité nouvelle depuis la loi du 11 février 2005 : il doit obligatoirement être consulté avant que les décrets d'application ne soient transmis au Conseil d'État.

Sa nouvelle composition a été fixée par un arrêté du 5 septembre 2006.



Annexe 5 - Coûts et bénéfices de l'accessibilité des transports collectifs

Par Maryvonne Dejeammes, Certu

Évaluation des coûts sur le matériel roulant et l'infrastructure

■ **Autobus**

Le marché intègre désormais les planchers bas, les espaces fauteuils roulants, les rampes d'accès et l'agenouillement.

Il faut prendre en compte des coûts de maintenance, en particulier celle de la rampe d'accès qui est à commande électrique dans la majorité des cas chez nous ; la fiabilité dépasse difficilement 90%.

L'impact sur la vitesse commerciale est en général faible voire négligeable.

■ **Autocar**

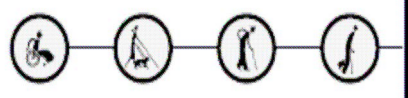
L'offre de matériel accessible commence seulement depuis moins de cinq ans environ, à l'échelle industrielle.

Pour les lignes périurbaines, les autocars à planchers bas sont développés à partir des autobus. Ils restent chers, eu égard au nombre de places assises. L'offre de véhicules de quinze mètres est sans doute à considérer pour certaines lignes.

Pour les lignes départementales, les autocars à planchers hauts et soutes à bagages sont équipés d'élévateurs pour les personnes en fauteuil roulant. L'espace fauteuils roulants condamne quatre places assises.

Il faut prendre en compte les coûts de maintenance des équipements d'accès – rampe ou élévateur.

Dans tous les cas, la mise en sécurité de la personne qui voyage en fauteuil roulant requiert l'intervention d'un agent et du temps. Les démonstrations montrent des temps de une minute pour une rampe d'accès, une à trois minutes pour un élévateur et de cinq à huit minutes pour le système de sécurité du fauteuil roulant et de son occupant. Cela a une répercussion sur la régularité. Ainsi, l'impact sur le coût d'exploitation peut être très important.



■ Tramway

Le marché intègre les planchers bas depuis le tramway de Grenoble. L'évolution s'est faite en plancher bas intégral pour une plus grande fluidité et répartition des voyageurs à bord et sur les équipements d'accès pour le franchissement des lacunes quai / véhicule – rampe d'accès, comble-lacune horizontale, seuil fusible. Cette dernière solution est justifiée par le gain sur les coûts de maintenance et la difficulté d'atteindre une grande fiabilité des rampes et comble-lacunes. Mais la lacune résiduelle peut être trop grande.

■ Points d'arrêt et stations

Concernant les points d'arrêt, la modification concerne :

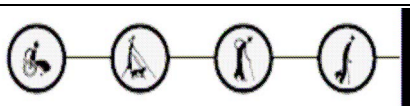
- dans le périmètre urbain, principalement les configurations en évitement. Le coût de la modification en arrêt en ligne ou en avancée est assez variable selon le lieu. Il a été chiffré entre 7 500 € et 18 000 €, en excluant les cas particuliers ;
- en rase campagne, l'aménagement de points d'arrêt sécurisés et accessibles en fonction des choix de véhicules et des cheminements en amont et en aval. En effet, un autocar équipé d'un élévateur peut fonctionner à partir du niveau de la chaussée ; les coûts peuvent être du même ordre qu'en milieu urbain ;
- dans les gares routières ou pôles d'échanges anciens, une extension de quai ou un aménagement plus conséquent de la zone d'embarquement - débarquement ;
- pour les stations de tramway, les travaux de stations sont compris dans la requalification de l'aménagement urbain, même dans le cas de lignes existantes (La Mongie à Lille-Roubaix, ou Saint-Étienne).

Évaluation des bénéfices pour les lignes accessibles

Ils proviennent de gains de plusieurs natures : exploitation, clientèle et aménagement urbain, le tout concourant à une plus grande attractivité et une meilleure qualité de service. La difficulté est d'en faire l'évaluation monétaire ; celle-ci dépendra du contexte local.

■ Exploitation

Les échanges de voyageurs se font plus rapidement à l'arrêt. Le temps d'accès d'une personne en fauteuil roulant est certes pénalisant, mais les vitesses commerciales moyennes enregistrées sur les lignes urbaines (plancher bas) font apparaître un gain



global. La première évidence est venue du tramway à plancher bas de Grenoble dont il a été démontré qu'il était exploité avec un gain de 10 % de temps par rapport aux tramways conventionnels à emmarchement.

L'évaluation de la mise en accessibilité de la ligne 1 de Grenoble (étude Predit) n'a pas permis de chiffrer précisément ce gain, car elle s'accompagnait d'autres mesures (site propre, priorité aux feux de carrefours, quai en ligne). L'augmentation globale de la vitesse commerciale a été estimée à environ 20 %.

De plus, le conducteur peut plus facilement s'insérer dans le trafic après son arrêt. C'est donc aussi un gain de sécurité.

■ Clientèle

Les études britanniques ont montré un gain de 4 à 5 % de clients sur les lignes de bus accessibles. À Grenoble, la fréquentation des personnes en fauteuil roulant ne cesse d'augmenter depuis que le réseau offre de nombreuses lignes accessibles de tramways et de bus ;

On observe aussi une forte augmentation de la fréquentation des personnes avec des poussettes.

Il faut mentionner que la clientèle des personnes âgées bénéficiera d'un accès facilité par l'application de la directive européenne sur la construction des véhicules, du fait de marches moins hautes, des couleurs contrastées des équipements tels que nez de marches et points d'appui, et de l'amélioration des dispositifs d'information.

■ Diminution de la demande de transport adapté (TPMR)

Les utilisateurs de fauteuils roulants sont plus libres pour leurs déplacements sur lignes régulières accessibles. Ce sont des clients qui n'utilisent plus le service de transport adapté TPMR, dont le coût d'exploitation est de six à dix fois celui du réseau régulier.

■ Aménagement urbain

L'adoption de la configuration de points d'arrêt en avancée permet :

- d'élargir la zone d'attente des voyageurs au point d'arrêt, favorisant l'installation d'un abri et améliorant donc le confort ;
- de gagner au moins deux places de stationnement de véhicules ;
- de gagner en sécurisation routière à proximité des arrêts.

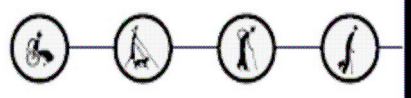
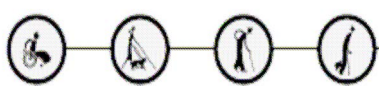
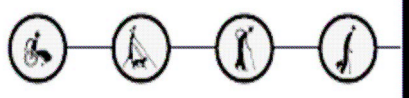


Table des Matières

1	Introduction.....	7
2	La loi du 11 février 2005.....	8
2.1	Vers une accessibilité généralisée	8
2.2	Les transports publics et l'adaptation de la voirie, des maillons essentiels de « la chaîne de déplacement »	8
2.3	Des obligations de résultat dans des délais impartis.....	9
2.4	L'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics... ..	9
2.5	Les dérogations	10
2.6	L'organisation de transports de substitution	12
2.7	D'autres textes réglementaires	13
2.8	Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées.....	15
3	Pourquoi réaliser un schéma directeur d'accessibilité ?	17
3.1	Beaucoup de personnes sont concernées	17
3.2	Un projet pour développer les transports collectifs.....	19
3.3	L'accessibilité, un projet politique	19
4	Les trois piliers de la construction du schéma directeur	21
4.1	La concertation	21
4.2	Le partenariat.....	22
4.3	La mutualisation des moyens	25
5	Un schéma directeur à élaborer rapidement mais sans précipitation.....	28
5.1	Identifier les actions déjà menées en faveur de l'accessibilité	28
5.2	Comprendre la réalité multiple du handicap	29
5.3	Apprécier les politiques menées en faveur du handicap sur le territoire	30
5.4	Maîtriser les normes techniques existantes.....	30
5.5	S'appuyer sur les expériences de collectivités similaires	31
5.6	Adopter une démarche de projet classique	31
6	Étape 1 - Préparer.....	34
6.1	Identifier la nature des problèmes	34
6.2	Identifier les ressources internes	34
6.3	Choisir une méthode de travail	36
6.4	Construire la concertation avec les partenaires	37
7	Étape 2 – Établir le diagnostic.....	40
7.1	Une définition locale de l'accessibilité.....	40
7.2	L'état des lieux de l'accessibilité des TC	42
7.3	Faire le diagnostic.....	45
7.4	Définir ce qui pourra être adapté au contexte local	46



7.5	Faire des préconisations chiffrées	47
7.6	Les incontournables pour des scénarios d'actions	48
7.7	Estimer les coûts des scénarios	49
8	Étape 3 - Élaborer le schéma directeur	50
8.1	Planifier la mise en accessibilité	50
8.2	Établir une programmation des actions	51
8.3	Inscrire le plan de financement	53
8.4	Définir et prévoir les services de substitution	53
8.5	Organiser la procédure de dépôt de plainte	54
8.6	Faire approuver le schéma	55
9	Étape 4 - Accompagner et suivre	56
9.1	Prévoir les modalités de suivi du schéma directeur	56
9.2	Prévoir des actions d'accompagnement	57
	Conclusion	60
	Liste des abréviations	62
	Bibliographie	63
	Annexe 1 - Commissions ou structures pratiquant la concertation dans le domaine de l'accessibilité	67
	Annexe 2 - La tradition de la concertation à Grenoble	74
	Annexe 3 - Syndicat mixte de transports	76
	Annexe 4 - Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH)	77
	Annexe 5 - Coûts et bénéfices de l'accessibilité des transports collectifs	78
	Évaluation des coûts sur le matériel roulant et l'infrastructure	78
	Évaluation des bénéfices pour les lignes accessibles	79



Accessibility master plans for urban transport services

Article 45 of the French law of 11 February 2005, concerning equal rights and opportunities, participation and citizenship for people with disabilities, defines two new planning tools: accessibility master plans for urban transport services, and accessibility plans for highways and public spaces. This law represents a major step forward, and is a source of great hope for our fellow citizens with disabilities. These new tools will make the transport chain more accessible for disabled people, as well as people with reduced mobility, for whom temporary disabilities may be imposed by an environment that is not adapted to their circumstances.

In order to help passenger transport authorities draw up accessibility plans in their areas, Certu has created this dossier, which brings together all the methodological elements for planning, scheduling and implementing accessibility provisions for urban transport services. It proposes a project-type approach that relies principally on consultation with associations for disabled people and people with reduced mobility, as well as coordination between the different passenger transport and highways authorities that may exist.

The methodological elements described in this dossier still require some "fine-tuning", as they are based on a very small number of examples of accessibility master plans. Further examples will be analysed as and when passenger transport authorities establish master plans of their own, in order to compare content, identify difficulties encountered and learn from mistakes made, with a view to publishing a revised version of this dossier in 2009.

In addition, Certu is currently carrying out research into how accessibility for people with reduced mobility is taken into account in PDUs (urban development master plans) in France, details of which can be found in the appendix. Through this research, we hope to meet the needs of all local authorities looking to draw up plans of this nature.

Esquema director de accesibilidad de los servicios de transportes urbanos

La ley del 11 de febrero de 2005 para la igualdad de derechos y oportunidades, la participación y la ciudadanía de las personas minusválidas define, mediante su artículo 45, nuevas herramientas de planificación, los esquemas directores de accesibilidad de los servicios de transportes urbanos y los planos de accesibilidad de red vial y ordenaciones de los espacios públicos. Esta ley aporta importantes progresos y anuncia grandes esperanzas para nuestros conciudadanos minusválidos. Gracias a estas nuevas herramientas, la cadena de los desplazamientos podrá ser accesible para las personas minusválidas, así como para las personas con movilidad reducida, para quien la situación de minusvalía puede sobrevenir temporalmente por el hecho de que el entorno no se adapta a las circunstancias.

Para ayudar a las autoridades organizadoras de transportes a realizar estos esquemas, el Certu aporta en este dossier elementos de método para la planificación y la programación de la puesta en accesibilidad de los servicios de transporte urbano. Propone adoptar una gestión de proyecto que se apoye principalmente en la concertación con las asociaciones de personas minusválidas y de personas con movilidad reducida, y la coordinación entre las diferentes autoridades de transportes y red vial.

Los elementos de método expuestos en este dossier necesitan una mejora, ya que se basan en muy pocos ejemplos de esquemas directores de accesibilidad. A medida que las autoridades organizadoras de los transportes hayan elaborado su esquema, debe proseguirse el análisis sobre otros ejemplos, con el fin de comparar su contenido, identificar las dificultades eventualmente encontradas en su elaboración y sacar conclusiones para publicar una versión revisada de este dossier durante el año 2009.

Por otra parte, el Certu está conduciendo actualmente nuevas reflexiones sobre la consideración de la accesibilidad de las personas con movilidad reducida en los PDU, especialmente en su anexo. Esperamos así responder a las expectativas de las colectividades territoriales implicadas en la realización del conjunto de estos documentos.

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

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du 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.

Crédit photos et illustrations : Certu, SEMITAG, CTS réseau de Strasbourg

Téléchargement : mai 2008

Dépôt légal : 2^e trimestre 2008

ISSN : 0247-1159

ISBN : 978-2-11-097170-8

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet <http://www.certu.fr>

Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Le Certu publie également les collections : références, débats, rapports d'étude.

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Eléments de méthode

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées définit par son article 45 de nouveaux outils de planification que sont les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports urbains et les plans d'accessibilité de voirie et des aménagements des espaces publics. Cette loi apporte d'importants progrès et fait naître de grands espoirs pour nos concitoyens handicapés. Grâce à ces nouveaux outils la chaîne des déplacements pourra être rendue accessible aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite, pour qui la situation de handicap peut survenir temporairement du fait d'un environnement non adapté aux circonstances. Des délais sont imposés par la loi, d'une part, pour la mise en accessibilité des transport et du cadre bâti d'ici 10 ans et d'autre part pour l'élaboration de schéma directeur d'accessibilité de leurs services avant le 13 février 2008.

Ainsi pour aider les autorités organisatrices de transports à réaliser ces schémas, le Certu apporte dans ce dossier des éléments de méthode pour la planification et la programmation de la mise en accessibilité des services de transports urbains. Il propose d'adopter une démarche de projet qui s'appuie principalement sur la concertation avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, et la coordination entre les différentes autorités de transports et de voirie.

Les éléments de méthode exposés dans ce dossier demandent à être encore affinés, car ils sont fondés sur très peu d'exemples des schémas directeurs d'accessibilité. L'analyse doit être poursuivie sur d'autres exemples, au fur et à mesure que les autorités organisatrices des transports auront élaboré leur schéma, afin de comparer leur contenu, d'identifier les difficultés éventuellement rencontrées dans leur élaboration et d'en tirer des enseignements pour publier une version révisée de ce dossier en cours d'année 2009.

Par ailleurs, d'autres réflexions sont conduites actuellement par le Certu sur la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les PDU, notamment dans son annexe. Nous espérons ainsi répondre aux attentes des collectivités territoriales concernées pour la réalisation de l'ensemble de ces documents.

Cf. Summary of the content translated into English at the end of the work.

Versa la síntesis de la obra traducida al español al final del libro.

| SUR LE MÊME THÈME

■ **Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux**

guide méthodologique, dossiers, Certu, 2007 - Téléchargeable sur www.certu.fr

■ **Elaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, expérimentation à Valenciennes**

rapport d'étude, Certu, 2007 - Téléchargeable sur www.certu.fr

■ **Schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs urbains**

rapport d'étude, Certu, 2006 - Téléchargeable sur www.certu.fr

■ **Les déplacements en ville moyennes : quelle place pour les transports publics ?**

dossiers, Certu 2007

■ **Rénovation urbaine et offre de mobilité, mieux intégrer les transports en commun en site propre aux projets de rénovation urbaine**

dossiers, Certu 2006

■ **Personnes âgées et transports collectifs**

dossiers, Certu 2005

■ **Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite**

dossiers, Certu 2004

Prix : 15 euros

www.certu.fr

ISSN : 0247-1159

ISBN : 978-2-11-097170-8