

# Les transports de substitution : quelles réponses à la non-accessibilité des réseaux ?





# Les transports de substitution : quelles réponses à la non-accessibilité des réseaux ?

Novembre 2011

**Centre d'études sur les réseaux, les transports,  
l'urbanisme et les constructions publiques**



## **Dossiers**

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

## **Remerciements**

Cette étude a été conduite sous le pilotage de Maryvonne Dejeammes, chargée de mission Accessibilité et personnes âgées au Certu et de Edmée Richard, chargée d'études au département Déplacements durables du Certu. Anne Le Ruyet, chargée d'études au Cété de Lyon, a réalisé l'étude de cas et a contribué à la rédaction de ce document.

Les auteurs tiennent à remercier :

- Pia Murgat du Gart ;
  - Franck Siegrist du service transports du département du Bas-Rhin ;
  - Didier Devens, délégué à l'accessibilité de la SNCF ;
  - Annette Gogneau et Marie-Claire Muzard du bureau des politiques de déplacements de la DGITM ;
  - Thomas Vidal du département Déplacements durables du Certu
- pour leur relecture attentive du document et leurs suggestions.

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>5</b>
<b>2. Mise en accessibilité des réseaux de transports d'ici février 2015</b>	<b>6</b>
2.1 Le principe général	6
2.2 Les réseaux de transport concernés	7
2.3 Les autorités compétentes	8
<b>3. Quand mettre en place un transport de substitution</b>	<b>10</b>
3.1 L'identification de l'ITA	10
3.2 L'impossibilité de mise en accessibilité des emplacements d'arrêt	11
3.3 L'impossibilité de mise en accessibilité des gares	11
3.4 Les modalités d'obtention des dérogations	12
<b>4. Quelles sont les caractéristiques des transports de substitution ?</b>	<b>15</b>
4.1 Un transport adapté aux besoins des personnes handicapées	15
4.2 Le coût des services de substitution et l'égalité des usagers	16
4.3 La concertation préalable	16
4.4 Les délais de mise en œuvre des services de substitution	17
<b>5. Quelles solutions de transports mettre en place ?</b>	<b>18</b>
5.1 Cas des transports urbains	18
5.2 Cas des transports départementaux	21
5.3 Cas des transports régionaux	24
<b>6. Conclusion</b>	<b>2,</b>
<b>7. Bibliographie</b>	<b>' \$</b>
<b>8. Glossaire</b>	<b>3&amp;</b>
<b>9. Annexe 1</b>	<b>3'</b>
<b>10. Annexe 2</b>	<b>3)</b>



## 1. Introduction

L'article L. 1112-1 du Code des transports dispose que les autorités organisatrices de transport doivent mettre en accessibilité les services de transport collectif avant le 13 février 2015.

Deux exceptions seulement sont prévues par les articles L. 1112-4 et L. 1112-5 du Code des transports :

- une impossibilité technique avérée (ITA) fait obstacle à la mise en accessibilité ;
- les réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transports guidés existants avant le 11 février 2005 ne sont pas soumis au délai de 10 ans.

Dans ces deux cas, l'autorité organisatrice de transport (AOT) doit mettre en place un service de transport de substitution adapté aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le « transport de substitution » n'étant pas défini par la loi, les AOT ont pu rencontrer des difficultés pour cerner cette notion et mettre en œuvre les mesures de transport ou d'assistance nécessaires. Pour les aider, une fiche méthodologique est à leur disposition. Elle rappelle leurs obligations et propose une démarche illustrée de quelques exemples.

L'objectif du présent dossier est de faire une analyse plus poussée des solutions mises en place ou projetées par les AOT des agglomérations, des départements et des Régions. La plupart des exemples sélectionnés portent sur les territoires de deux Régions, dans l'idée qu'ils pourraient présenter des bonnes pratiques de mutualisation ou de coordination des actions réalisées par les trois niveaux de compétence transport. D'autres exemples, qui relèvent d'une approche différente, complètent cette présentation.

## 2. Mise en accessibilité des réseaux de transports d'ici février 2015

### 2.1 Le principe général

Les dispositions relatives à l'accessibilité des transports figurant à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ont été intégrées dans le Code des transports.

#### ***L'accessibilité est reconnue dans le cadre du droit au transport***

- Article L1111-1

« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle **dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap**, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

#### ***Un délai de 10 ans est imparti pour la mise en accessibilité des services de transport collectif***

- Article L1112-1

« Sans préjudice des dispositions particulières applicables au transport aérien intérieur figurant à la sixième partie, les services de transport collectif sont rendus accessibles aux **personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite**, conformément aux dispositions du premier alinéa de [l'article L. 114-4](#) du Code de l'action sociale et des familles, avant le 13 février 2015. »

#### ***La mise en accessibilité est assortie d'une obligation de planification***

- Article L. 1112- 2

« Un schéma directeur d'accessibilité des services fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et les modalités de l'accessibilité des différents types de transport. »

#### ***L'accessibilité prend en compte toutes les situations de handicap***

L'un des aspects novateurs de la loi du 11 février 2005 est la prise en compte de toutes les formes de handicap. L'autorité organisatrice qui dresse l'état de l'accessibilité du système de transport dont elle a la charge ne peut donc limiter son analyse à la situation des personnes circulant en fauteuil roulant. Cela signifie que, si l'accessibilité n'est techniquement pas possible pour ces personnes, l'accessibilité pour les autres personnes handicapées ou à mobilité réduite doit néanmoins être assurée au moyen de mesures adéquates ; par exemple des bandes de guidage et des informations sonores permettent l'accessibilité aux personnes déficientes visuelles.

La directive du ministre des Transports du 13 avril 2006 relative à l'application de cette loi a cherché à éclairer les autorités organisatrices pour la mise en place de l'accessibilité des services de transport collectifs terrestres aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite. Il y sera fait référence tout en considérant les évolutions apportées par la publication postérieure de textes réglementaires.

### ***La prise en compte des situations de handicap***

La situation de handicap est définie à l'article L .114 du Code de l'action sociale et des familles comme : « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

**Dans l'esprit de la loi, les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats préalables à l'élaboration de leur schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport collectif dans le cadre d'une réelle concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.**

## **2.2 Les réseaux de transport concernés**

Il s'agit des services réguliers, quel que soit le mode de transport concerné, et des services à la demande qui ne concernent que le mode routier.

Les services réguliers et à la demande sont définis dans le décret 85-891 du 16 août 1985 répertorie ainsi les différents types de services :

- **les services réguliers** (article 25)

« Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. »

- **les services de transport à la demande** (article 26)

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

- **les services en faveur de publics ciblés** (article 27)

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

**Le transport adapté, aussi appelé TPMP, transport dédié ou transport spécialisé**, a été défini dans l'article 17 du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 (version consolidée du 23 décembre 2006) afin de « mettre à la disposition des personnes handicapées un système de transport répondant à leurs besoins. Ces mesures peuvent concerner : l'aménagement et l'équipement des installations d'accès aux véhicules ; l'aménagement de véhicules existants ou la mise en service de véhicules adaptés ; la création ou le développement de services spécialement adaptés. »

N'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public.

## 2.3 Les autorités compétentes

La mise en accessibilité concerne l'ensemble des autorités organisatrices des transports réguliers et à la demande, à savoir :

- les autorités organisatrices de transports publics urbains (AOTU) ;
- le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ;
- les départements pour les transports routiers interurbains, y compris les transports scolaires et, le cas échéant, des transports guidés ;
- les Régions pour les transports express régionaux (TER) et les transports routiers d'intérêt régional ;
- l'État pour les services ferroviaires nationaux.

Elle concerne aussi les opérateurs lorsqu'ils achètent leur propre matériel roulant.

Ainsi, ces autorités doivent respecter les obligations suivantes :

- les nouveaux réseaux devront être accessibles dès leur mise en service ;
- le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans les conditions définies par le décret 2006-138 du 9 février 2006 et par les arrêtés du 3 mai 2007 concernant les bus et autocars, et du 13 juillet 2009 concernant les véhicules de transports guidés urbains.

Notons que n'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public.

### 2.3.1 Les autorités compétentes pour les emplacements d'arrêt

Les emplacements d'arrêt des transports collectifs sont sur le domaine de la voirie communale, intercommunale, départementale, voire nationale. Comme ils font partie du système de transport ainsi que le mobilier urbain destiné à l'attente et à l'information des voyageurs, leur mise en accessibilité doit être étudiée et programmée conjointement par l'autorité organisatrice du transport et l'autorité compétente pour le plan de mise en accessibilité de la voirie, comme l'indique la directive du 13 avril 2006 du ministère des Transports pour l'accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs.

Sont concernés les emplacements d'arrêt des bus urbains, des autocars interurbains et régionaux, et les stations de tramways.

### 2.3.2 Les autorités compétentes pour les gares

Le patrimoine et la gestion des gares ferroviaires, des gares routières et des pôles d'échanges multimodaux dépendent de leur rayonnement territorial.

Les gares routières peuvent être de la responsabilité des collectivités territoriales (départements notamment) ou des chambres de commerce et d'industrie.

Les pôles multimodaux peuvent être gérés par plusieurs autorités ; cette gestion peut avoir donné lieu à la création d'une structure de coopération.

En règle générale, les gares ferroviaires sont gérées par Gares et Connexions, entité autonome de la SNCF. Les gares routières peuvent être de la responsabilité des conseils généraux ou des chambres de commerce et d'industrie.

Les bâtiments des gares relèvent de la réglementation des établissements recevant du public (ERP). Les quais ferroviaires sont de la responsabilité de Réseau ferré de France (RFF). Ils sont considérés comme des installations ouvertes au public (IOP) et soumis à la même réglementation que les ERP.

### 3. Quand mettre en place un service de transport de substitution

L'obligation de mettre en place un service de transport de substitution incombe aux autorités organisatrices de transport en qualité de responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports qu'elles organisent. La mise en œuvre de ce service suppose qu'une dérogation à l'obligation de mise en accessibilité du réseau de transport ait été dûment constatée.

Ces dispositions sont reprises dans le Code des transports :

- Article L. 1112-4

« Lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de trois ans pour organiser et financer ces moyens de transport.

Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. »

- Article L. 1112-5

« Le délai fixé par l'article L. 1112-1 n'est pas applicable aux réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 si un schéma directeur d'accessibilité est élaboré conformément aux dispositions de l'article L. 1112-2 et si des transports de substitution répondant aux conditions prévues par l'article L. 1112-4 sont mis en place. »

C'est lors de l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité (SDA) que les AOT identifient les cas où la mise en accessibilité s'avère techniquement impossible.

Le service de substitution peut n'être que temporaire :

- le temps de progresser en termes techniques ;
- le temps d'une reconfiguration du réseau qui permet de contourner le lieu en impossibilité technique.

**La directive du 13 avril 2006 souligne que « l'organisation de services de substitution ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public. »**

#### 3.1 L'identification de l'ITA

Les impossibilités techniques doivent être identifiées au moment de la préparation du SDA et faire l'objet de demandes de dérogation auprès de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Elles peuvent concerner les emplacements d'arrêt des véhicules et les gares. Aucune impossibilité technique avérée (ITA) n'est prévue pour le matériel roulant neuf (voir point ci-dessous).

La directive du ministère des Transports du 13 avril 2006 précise que le schéma directeur d'accessibilité (SDA) établit les ITA et définit les services de substitution qui seront mis en place.

### 3.2 L'impossibilité de mise en accessibilité des emplacements d'arrêt

L'arrêté du 15 janvier 2007 « portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics » ne prévoit de dérogations que pour des impossibilités techniques qui peuvent être d'ordre topographique (pente naturelle du terrain notamment) ou d'ordre architectural (largeur de rue de façade à façade, contraintes liées à la protection d'espaces protégés).

La cour administrative d'appel de Lyon a rendu, le 1<sup>er</sup> juillet 2010, un arrêt rappelant que l'accessibilité des réseaux de transport, à l'échéance fixée à 2015 par la loi, ne peut être remise en cause pour simple motif budgétaire. Cet arrêt ayant été déféré au Conseil d'État, les commentaires ci-dessous sont formulés sous réserve d'une évolution éventuelle.

Était en cause le schéma directeur d'accessibilité adopté par la communauté d'agglomération du Pays voironnais. Celui-ci prévoyait la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau à hauteur de 42,5 % à l'horizon 2015. Il excluait la mise en accessibilité d'une centaine de points d'arrêt pour ITA et de 1 030 autres points au motif de contraintes techniques et budgétaires, arguant du fait qu'une mise en accessibilité partielle était moins coûteuse pour la collectivité.

- Le juge d'appel souligne dans un premier temps que l'obligation d'accessibilité concerne l'intégralité de la chaîne de déplacement : les points d'arrêt des services de transport en commun sont donc nécessairement soumis à celle-ci dans un délai de dix ans également.
- Il rappelle ensuite que seule une ITA (exception faite des réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés) justifie une dérogation à l'exigence susdite en précisant son contenu : pour faire face à un obstacle technique, le gestionnaire des transports est contraint d'engager des dépenses manifestement disproportionnées par rapport au coût habituel d'un tel aménagement. Ainsi, le motif du coût global trop élevé avancé par l'AOT en cause, sans faire état de difficultés techniques qui rendraient le coût de leur mise en accessibilité manifestement disproportionné, n'est pas recevable.
- Le juge d'appel annule par conséquent le SDA pour violation des dispositions de l'article 45 de la loi de 2005. La motivation de l'arrêt est claire : la seule contrainte financière ne suffit pas à déroger à l'obligation d'accessibilité ; encore faut-il que celle-ci soit caractérisée par l'engagement de dépenses disproportionnées.

Dans l'attente d'une éventuelle intervention du Conseil d'État, il ne saurait être assez rappelé aux AOT la nécessité de recourir avec une extrême vigilance au dispositif dérogatoire à la mise en accessibilité et de s'assurer du bien-fondé de l'ITA éventuellement avancée. À cet effet, il paraît indispensable de souligner l'obligation de consulter la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA), dont l'avis constitue une sécurité supplémentaire au respect des prescriptions légales et réglementaires.

### 3.3 L'impossibilité de mise en accessibilité des gares

Le décret n° 2006-555 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) prévoit des dérogations « du fait d'une impossibilité technique résultant de l'environnement du bâtiment et, notamment, des caractéristiques du terrain, de la présence de constructions existantes ou de contraintes liées au

classement de la zone de construction, en particulier au regard de la réglementation de prévention contre les inondations. »

Concrètement, les impossibilités techniques peuvent être :

- dues à l'environnement du bâtiment – caractéristiques du terrain, présence de constructions existantes, contraintes de classement de zone de construction, périmètre de protection du patrimoine architectural ;
- liées à la préservation d'un bâtiment classé.

Le législateur a aussi admis la possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...] ».

Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'un point d'arrêt non géré (PANG), aussi dénommé halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

### **3.4 Les modalités d'obtention des dérogations**

C'est l'AOT qui, dans son SDA, identifie les cas d'impossibilité technique avérée. Cependant, ces ITA portent sur des emplacements d'arrêt dont le gestionnaire peut être la commune, l'intercommunalité, le département, plus rarement l'État. De même, les gares ferroviaires et routières ont différents gestionnaires. Il convient donc que l'AOT se coordonne avec les gestionnaires concernés pour procéder aux demandes de dérogation. Aucune impossibilité technique n'est prévue pour le matériel roulant neuf, hormis certains matériels ferroviaires prévus par le décret n° 2006-138.

#### **3.4.1 Le cas des gares**

Les dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité (CCDSA).

#### **3.4.2 Le cas des emplacements d'arrêt**

Comme le stipule l'arrêté du 15 janvier 2007, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité en adressant sa demande au préfet, accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation. Lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces sauvegardés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

La CCDSA délivre un avis simple. À défaut de réponse dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

### 3.4.3 Le cas des points d'arrêt non gérés de lignes ferroviaires

Sur certaines lignes ferroviaires, les points d'arrêt non gérés (PANG) sont exploités sans présence d'agent ; leur trafic voyageurs est faible. Ces PANG, parfois appelés haltes ferroviaires, ne sont pas soumis à la réglementation applicable aux ERP et aux IOP comme le rappelle la circulaire interministérielle n° 2007-53 du 30 novembre 2007 relative à l'accessibilité des ERP, IOP et immeubles d'habitation.

S'ils sont situés sur le réseau trans-européen, ils sont soumis à la spécification technique d'interopérabilité concernant les personnes à mobilité réduite (STI PMR) figurant en annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007, publiée au journal officiel de l'Union européenne n° L 64 du 7 mars 2008 et transposée en droit français par l'arrêté du 30 juillet 2008. La STI PMR ne prévoit la mise en accessibilité qu'en cas de construction neuve ou de réaménagement lourd.

La conséquence est triple :

- il n'y a pas de délai de mise en accessibilité de ces équipements ;
- il n'y a donc pas lieu de demander de dérogation dans le cadre d'un SDA ;
- il n'y a pas obligation de prévoir de service de substitution pour ces PANG.

L'AOT peut néanmoins décider la mise en accessibilité de ces PANG ou de certains d'entre eux dans son SDA. Toutefois, la SNCF et RFF n'y sont pas favorables en principe, car le fait de rendre accessible une halte peut laisser sous-entendre l'autonomie d'accès au train pour les personnes handicapées. Or la mise en accessibilité suivant le référentiel commun RFF-SNCF ne garantit pas, à elle seule, l'accès au train sans assistance pour certaines catégories de personnes, par exemple les personnes en fauteuil roulant du fait de la lacune quai-train, ou les personnes malvoyantes du fait de la difficulté de repérage de l'arrêt du train et des emplacements de portes.

De plus, en cas de panne des équipements, comme un ascenseur, une personne handicapée peut se trouver piégée sur un quai, ce qui est une situation dangereuse en l'absence de personnel de l'exploitant.

### 3.4.4 Le cas des matériels roulants

#### **Il n'existe pas de disposition dérogatoire pour l'accessibilité du matériel roulant neuf.**

Toutefois, le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs, qui concerne les véhicules routiers et les rames des systèmes ferroviaires ou guidés, rappelle que les matériels roulants ne sont pas concernés s'ils ont fait l'objet d'une commande ferme conclue antérieurement à la date de parution de l'arrêté fixant les prescriptions techniques pour assurer l'accessibilité de ce type de matériel. Les matériels roulants affectés aux transports ferroviaires régionaux ne sont pas concernés s'ils ont fait l'objet d'une commande ferme conclue avant la parution du décret et d'une tranche conditionnelle dont la décision a été prise un an au plus tard après la date de parution de l'arrêté les concernant.

L'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite comporte les précisions suivantes dans le cas de rénovation de matériel ferroviaire existant :

Art. 1<sup>er</sup>. – « Les dispositions techniques définies à l'annexe jointe au présent arrêté sont applicables, à l'exception des tram-trains, aux rames de transport public guidé urbain, y compris celles qui circulent sur les réseaux souterrains, [...]. »

Art. 2. – « Lorsque les travaux de rénovation du matériel roulant affectent des éléments qui font l'objet de dispositions de l'annexe, ces éléments sont rendus conformes aux exigences correspondantes.

Par exception aux dispositions de l'alinéa précédent, la conformité n'est pas requise en cas de modifications substantielles si les travaux indispensables pour obtenir cette conformité nécessitent des modifications structurelles :

- aux portiques des portes (intérieures ou extérieures),
- aux châssis,
- aux montants anti-collision,
- aux caisses des voitures,
- aux dispositifs d'anti-achevalement des véhicules imposant une nouvelle validation de l'intégrité structurelle du véhicule. »

**Ainsi, si ces matériels ne peuvent pas être rendus accessibles s'agissant de certains aspects, des services de substitution, de transport ou d'assistance devront être organisés.**

## **4. Quelles sont les caractéristiques des transports de substitution ?**

Les transports de substitution ne constituent pas une nouvelle catégorie de service de transport. Ils peuvent donc revêtir différentes formes mais, quelle que soit la solution retenue par l'AOT, leurs caractéristiques sont définies ou déduites essentiellement de la loi et de sa directive d'application :

- le transport de substitution doit être adapté aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (article L. 1112-4 du Code des transports) ;
- le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant non accessible (article L. 1112-4 du Code des transports) ;
- se substituant un service public de transport, le transport de substitution est lui-même ouvert au public. S'il peut être organisé à destination des usagers handicapés ou à mobilité réduite (comme peut l'être tout transport régulier ou à la demande), son accès ne peut être limité aux administrés ou résidents de la collectivité.

### **4.1 Un transport adapté aux besoins des personnes handicapées**

La directive du 13 avril 2006 est venue préciser ce que peuvent être ces moyens de transport adaptés.

#### **4.1.1 Les services de transport de substitution**

Il faut entendre par services de transport de substitution, « 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 un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ».

#### **4.1.2 Les mesures de substitution**

Des mesures de substitution sont « 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 ».

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

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont mis en place des services de transport adaptés pour le transport de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public, tels que prévus

à l'article 17 du décret du 9 décembre 1978. Ces services pourront soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis ci-dessus, soit être intégrés à ces services.

#### **4.1.3 Le cas des transports spécialisés organisés pour les scolaires**

Le transport des élèves handicapés a fait l'objet d'une circulaire aux préfets, en date du 3 mai 2007, en complément de l'arrêté relatif à l'accessibilité du matériel roulant (voir Annexe 1). Elle indique que la mise en accessibilité des services de transports scolaires (SATPS, services à titre principal scolaire) se faisant progressivement, le maintien des transports spécialisés dédiés aux élèves handicapés est indispensable tant que les services scolaires ne sont pas encore accessibles. La circulaire rappelle que tous les services de transports public, dont les SATPS, devront être rendus accessibles au plus tard le 13 février 2015.

Des services à ne pas confondre avec les dessertes prioritaires en cas de perturbation du trafic

L'article L. 1222-2 du Code des transports (issu de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs) impose aux AOT l'obligation de définir des dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic, souvent dénommées « transport de substitution ». (voir Annexe 2)

Ces mesures sont mises en place notamment en cas de grèves, de plans de travaux, d'incidents techniques ou d'aléas climatiques portés à la connaissance de l'exploitant de transport.

Il convient de noter que ces dessertes prioritaires doivent prendre en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

## **4.2 Le coût des services de substitution et l'égalité des usagers**

Le service de substitution, le temps de son existence, devrait faire partie intégrante du réseau. Selon l'article L. 1111-4 du Code des transports, la tarification pour l'utilisateur en situation de handicap ne doit pas être supérieure à celle pratiquée sur le reste du réseau existant afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulus par le législateur.

## **4.3 La concertation préalable**

Au même titre que pour les autres dispositions de la loi, les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées (directive du 13 avril 2006).

#### **4.4 Les délais de mise en œuvre des services de substitution**

Selon l'article L. 1112-4 du Code des transports, l'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de trois ans pour organiser et financer ses moyens de transport.

Deux cas se présentent pour lesquels les délais de mise en œuvre ont été précisés dans la directive du 13 avril 2006 :

- a) après avoir identifié, dans son SDA, les éventuels cas de dérogation et défini les services de substitution qui devront être mis en place, l'autorité organisatrice devra organiser et financer ces services de substitution dans un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité (soit à partir de l'obtention de la dérogation) ;
- b) les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, qui n'ont pas l'obligation d'être accessibles dans les 10 ans, ne sont pas exonérés de l'obligation de mise en accessibilité et de planification des travaux correspondants. Ces réseaux restent soumis aux règles de droit commun, à savoir :
  - l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité ; les réseaux souterrains doivent figurer dans les schémas directeurs élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics,
  - la mise en place de transports de substitution de surface dans un délai de 3 ans.

## 5. Quelles solutions de transports mettre en place ?

Les autorités organisatrices de transport, au niveau urbain, départemental ou régional, se sont interrogées sur les services de transports ou mesures de substitution qu'elles peuvent mettre en œuvre si elles sont face à des impossibilités techniques.

Afin de les éclairer, une étude a été pilotée par le Certu et conduite par le Centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon, à la demande de la direction générale des Infrastructures de transport et de la mer.

Pour ce faire, le parti a été pris de se concentrer sur quelques territoires dont les schémas directeurs d'accessibilité des transports approuvés (SDA) ont été remarqués comme comprenant des mesures intéressantes.

L'étude a cherché en plus à sélectionner des territoires d'une même Région dans l'idée qu'il pourrait y avoir mutualisation ou coordination des actions réalisées par les trois niveaux de compétence transport.

La sélection a compris :

- Région Pays-de-la-Loire

    Département Loire-Atlantique

        Communauté urbaine Nantes Métropole

    Département Vendée

    Département Maine-et-Loire

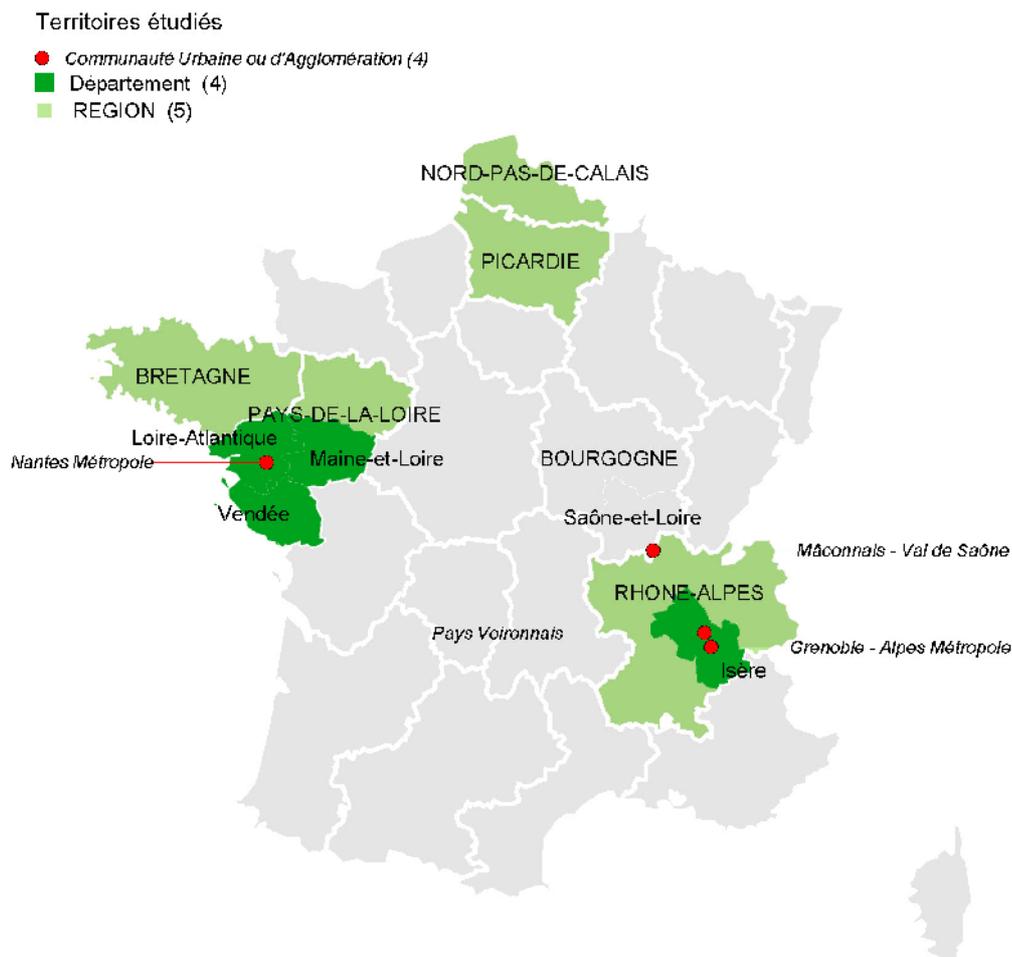
- Région Rhône-Alpes

    Département Isère

        Communauté d'agglomération de Grenoble

        Communauté d'agglomération du Pays voironnais

Cette sélection a été complétée par la communauté d'agglomération du Pays mâconnais en Saône-et-Loire et les régions Picardie, Nord-Pas-de-Calais et Bretagne comme le montre la carte ci-après.



Les solutions identifiées dans les SDA de ces AOT sont présentées par niveau territorial avant de tirer des enseignements plus généraux quant aux types de transports ou mesures de substitutions envisageables.

## 5.1 Cas des transports urbains

### 5.1.1 Les impossibilités techniques

Les quatre AOTU étudiées progressent différemment dans la mise en accessibilité de leur réseaux.

Les deux agglomérations de Voiron et Mâcon, de par leur périmètre de transport urbain (PTU) en territoire inégalement urbanisé, sont confrontées à des problèmes proches de ceux rencontrés par les départements. Le très grand nombre de points d'arrêts à aménager sur leurs réseaux, antérieurement interurbains, conduit ces AOTU à considérer leur mise en accessibilité comme une « impossibilité technique avérée généralisée » (terme issu du SDA Mâcon). C'est en fait le coût qui en résulte qui est incriminé, mais les deux agglomérations ont opté pour deux solutions différentes, décrites plus loin.

Dans des milieux très urbanisés, les approches peuvent également être différentes. Ainsi, à Grenoble, des cas d'impossibilités techniques ponctuelles ont pu être identifiées (28 sur un total de 1 000 points d'arrêt), tandis qu'aucun ne l'a été à Nantes.

### 5.1.2 Un transport à la demande urbain, accessible à tous à Mâcon



Le transport à la demande (TAD) sur l'agglomération mâconnaise a été créé pour étendre le réseau urbain sur les territoires entrés dans le PTU en 2005, passant de 5 communes à 28. Ce service TAD assure la desserte des nouvelles communes du PTU en rabattement du lundi au samedi hors jours fériés depuis 3 zones, ce qui permet de relier les communes périphériques au centre de Mâcon. De plus, il complète l'offre des lignes régulières sur les 5 communes centres en assurant les plages 5 h-7 h et 19 h 30-21 h 30.

Les adhérents au service enregistrent leur(s) réservation(s) par téléphone (grâce à un Numéro Vert) ou par Internet : 7 j / 7, 24 h / 24, au plus tôt 14 jours avant le déplacement et jusqu'à 2 heures avant, pour des voyages ponctuels ou pour des trajets réguliers.

L'ensemble des titres (tickets et abonnements) est valable sur l'ensemble des services TremA'Fil, à l'exception des tickets Groupe. L'accessibilité de ce TAD se fait par le biais du véhicule : les véhicules minibus sont tous accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR), avec rampe d'accès et l'aide du conducteur peut convenir si les trottoirs ne sont pas aménagés aux points d'arrêt. L'un de ces véhicules peut transporter jusqu'à 5 fauteuils roulants.

Ce TAD n'a pas de caractère « transport dédié PMR » ni « transport de substitution ». Le SDA précise : « Un transport TPMR est toutefois envisagé, il profiterait de l'organisation existante. » Les conditions d'accès à ce transport TPMR n'ont pas encore été discutées. Il y aura, certainement comme dans d'autres réseaux, le passage du demandeur devant une commission comportant des médecins.

### 5.1.3 Un transport adapté (TPMR) pour le service de substitution à Voiron



Un service de transport adapté est créé à partir du 1<sup>er</sup> mars 2011, pour assurer la desserte de 1 130 points d'arrêt hors zone urbaine. Le service se veut largement ouvert. « Le public visé concerne les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées étant dans l'incapacité, durable ou temporaire, quelle qu'en soit la raison, d'utiliser normalement le service de transport en commun régulier, seules ou accompagnées. » Il a la même tarification que le service régulier.

Mais c'est un service parallèle au réseau régulier, avec mêmes itinéraires, points d'arrêt et horaires, qui nécessite une inscription préalable avec « justificatifs » et une réservation au plus tard la veille avant 16 h 30.

Le service est garanti même pour une seule personne transportée, dans la mesure des moyens disponibles.

Cette solution correspond bien à un transport de substitution. Rappelons que l'action en justice citée au chapitre 3 portait sur les emplacements d'arrêt.

#### 5.1.4 Un transport adapté (TPMR) aménagé pour assurer un transport de substitution à Grenoble

Le syndicat mixte de l'agglomération (SMTC) a entamé la mise en accessibilité de son réseau depuis plusieurs années. Il offre depuis 1979 un service spécifique à destination des personnes handicapées de l'agglomération, dont il a fait évoluer les critères d'admission : l'accès à ce service a été étendu aux personnes déficientes visuelles en 2000 puis aux personnes ayant des difficultés déambulatoires en 2003 (accès soumis à avis médical). Ce service est ouvert aux PMR qui, par leur handicap, sont dans l'impossibilité d'utiliser le réseau général ou qui ne résident pas à proximité de lignes régulières accessibles. De plus, il assure le rabattement vers les lignes accessibles et la gare ferroviaire de Grenoble. La réservation s'effectue par téléphone 24 heures à l'avance. Sa tarification est identique à celle du réseau. D'après le SDA, ce service assurerait la substitution, avec une amplitude horaire se rapprochant de celle du service régulier.



Véhicule aménagé pour le transport des personnes handicapées  
(source : Semitag)

#### 5.1.5 Un transport adapté maintenu à Nantes

L'AOT de Nantes Métropole assure un transport dédié depuis plusieurs années. Il s'adresse aux personnes reconnues invalides à 80 % minimum par la Maison départementale des personnes handicapées. Les déplacements sont assurés de porte à porte sans accompagnement. L'utilisateur peut voyager avec un accompagnateur si cette présence a été mentionnée lors de la réservation. L'accompagnateur voyage gratuitement. La réservation s'effectue exclusivement par téléphone jusqu'à 7 jours à l'avance et au plus tard la veille du déplacement avant 16 h.

En fait, si le SDA n'a pas identifié de cas d'impossibilités techniques, il mentionne toutefois l'existence du service de transport à la demande Proxitan destiné d'une part, aux personnes handicapées avec des critères d'admission et, d'autre part, à des personnes victimes du « handicap de l'isolement ». Tous les titres du réseau sont acceptés sur Proxitan.

## 5.2 Cas des transports départementaux

### 5.2.1 Une hiérarchisation du réseau sans identifier d'impossibilité technique

Face à la taille de leur réseau et face au grand nombre d'arrêts à mettre en accessibilité et à leur configuration qui, en dehors des espaces urbains, ont rarement fait l'objet d'un aménagement de voirie, les départements étudiés ont fait des choix dans leur SDA.

La mise en accessibilité sera hiérarchisée ou « raisonnée » de façon à ce qu'ils ne soient pas obligés de mettre en accessibilité tous les points d'arrêt. Sur les territoires les plus ruraux, des pôles seront mis en accessibilité. Ce sera au moins un arrêt sur les chefs lieux de canton pour le Maine-et-Loire et pour la Vendée.

Sur les territoires dotés de grosses agglomérations, comme celui de la Loire-Atlantique, les pôles appelés « pôles de correspondance » sont plus nombreux à avoir été retenus, pour des critères démographiques mais aussi d'échanges, générateurs de déplacements.

Sur d'autres territoires, comme celui de l'Isère, ce sont des lignes structurantes qui constituent l'armature accessible du réseau de transport. Le réseau comprend 7 lignes périurbaines et express et 19 lignes départementales assurant des liaisons de pôles à pôles. Un transport à la demande zonal de rabattement complète le réseau.

On constate ainsi que peu de conseils généraux font état d'impossibilités techniques ; certains ont toutefois déplacé certains points d'arrêt ou supprimé quelques autres, isolés non accessibles (cas de la Vendée).

### 5.2.2 Un transport à la demande en réseau ou de porte à porte selon les besoins

En Maine-et-Loire, des lignes de transport à la demande seront exploitées à la place de parties de lignes aujourd'hui non rentables, ainsi que des navettes à la demande vers les gares. Une expérimentation débutera en 2011 sur 4 bassins. Le service TAD est ouvert à tous pour des échanges internes à une zone ou de rabattement.

Une centrale de mobilité prendra les réservations et gèrera le remplissage des courses, par regroupement des demandes. Il pourra y avoir une marge de 40 minutes entre l'heure demandée et le passage réel du TAD. La centrale de mobilité sera exploitée en régie, pour permettre un bon suivi des usagers et des ajustements très rapides. Le but est d'être très réactif.

Le rabattement sera envisagé vers les gares (ou plutôt les haltes ferroviaires) et les lignes régulières du réseau départemental. Lors de la réservation, il sera pris note des motifs du déplacements. Priorité sera donnée aux trajets en intermodalité sur les déplacements internes locaux.

Les arrêts pour l'intermodalité sont ceux qui seront aménagés en accessibilité. Il y aura une signalétique spécifique pour le TAD, en plus de celle concernant les lignes interurbaines régulières.

L'accessibilité du service TAD a été définie par l'AOT en concertation avec les associations. Les véhicules sont accessibles. Alors que la prise en charge se fait normalement à des arrêts du réseau départemental, la prise en charge des personnes gênées par une mobilité réduite se fera à domicile, selon des critères définis par le conseil général. Tous les handicaps sont pris en compte, mais pas au sens large (TPMR). Toutefois les personnes âgées ont le droit d'être prises

chez elles, les conditions retenant la « priorité pour personne handicapée ». La prise en charge des handicaps plus temporaires (fractures de la jambe par exemple) a été étudiée mais n'a pas été suivie de décision. Il n'y aura pas d'accompagnement.

### **5.2.3 L'aide humaine, option peu répandue**

Le département de Vendée a opté pour une mise en accessibilité de tous les véhicules, avec élévateur pour mieux convenir aux différents types de terrains. Le parc de véhicules est aujourd'hui accessible. Le conseil général souhaite mettre en place un système d'accompagnement à la demande auquel les associations ont été favorables. Il est aujourd'hui expérimenté sur deux lignes du littoral. Dès fin 2011, les délégations de service public (DSP) de l'ensemble du département devront intégrer ce service. Le système sera alors opérationnel sur les 15 lignes structurantes. Le conseil général expérimente aussi des extensions de service ciblées pour les PMR mais ouvertes à tous, avec prise en charge aux arrêts du réseau. Les arrêts ne seront pas tous accessibles. Dans un premier temps, il est prévu un arrêt entièrement équipé accessible par chef-lieu de canton.

Le système d'accompagnement à la demande est déclenché à la demande par appel téléphonique la veille. Un accompagnateur est prévu pour le véhicule concerné. Il n'est pas à demeure dans les cars. Ceci n'est pas en accord avec la philosophie de la loi qui demande une accessibilité pour tous sans obligation pour la personne en situation de handicap de se manifester. Les élus et techniciens ont débattu du bien-fondé du projet. La concertation et l'implication des représentants des associations de personnes handicapées l'ont fait adopter.

L'intérêt technique de cette formule est d'apporter un plus à l'accessibilité des cars parce que les personnes en fauteuils roulants sont tentées d'appeler un accompagnateur. De ce fait, le transporteur n'a plus de surprise, il sait que l'élévateur devra fonctionner et peut vérifier le matériel. De plus, une seconde personne n'est pas de trop pour aider le conducteur à faire fonctionner l'élévateur et mettre en place le matériel de sécurité à bord.

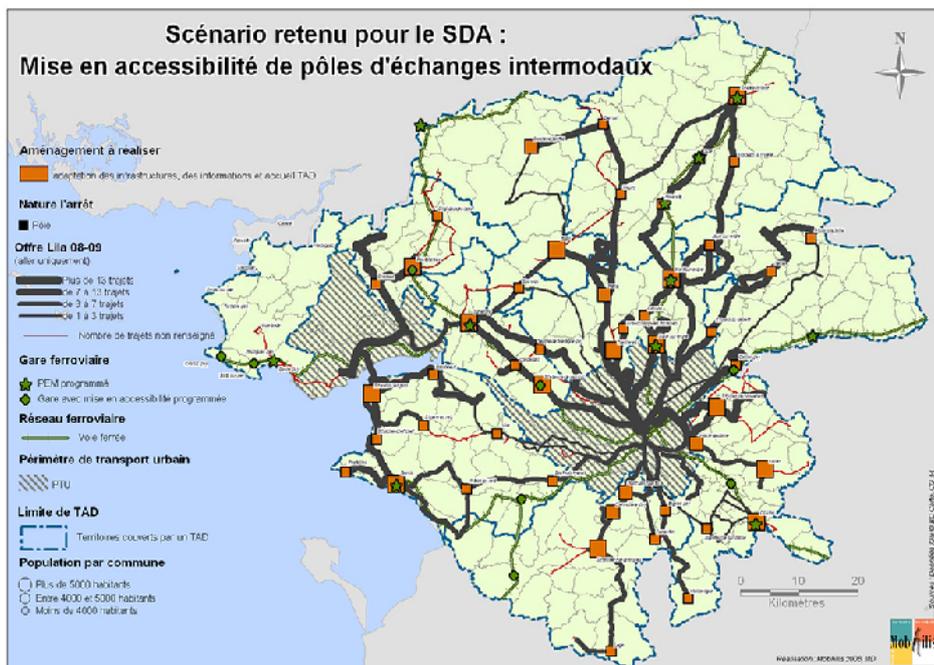
Il y a aussi un intérêt en terme d'exploitation : le fait d'appeler permet au transporteur de s'organiser. Les demandes ne sont pas continues, il ne peut y avoir une personne dévolue à l'accompagnement. La réservation permet un gain de temps et une garantie de régularité, surtout en été sur les zones littorales très touristiques.

### **5.2.4 Une évolution progressive des transports à la demande**

En Loire-Atlantique, le SDA n'identifie pas d'impossibilité technique et ne mentionne pas de transport ou service de substitution. Les lignes régulières ne sont pas encore toutes accessibles, mais les dix territoires du département bénéficient actuellement du service « Lila à la demande », complémentaires des lignes régulières pour les secteurs que celles-ci ne desservent pas. Le service couvre maintenant l'ensemble de la Loire-Atlantique. Le nombre de destinations a évolué : les établissements de santé seront, entre autres, mieux desservis.

Le service Lila est géré par les intercommunalités et suivi par le conseil général. Il est exploité avec des véhicules accessibles aux fauteuils roulants selon la demande. Il fonctionne sur réservation par téléphone la veille, avec une amplitude horaire et hebdomadaire limitée (certains jours à certaines heures). Le tarif est spécifique : 2 € plein tarif et 1,76 € par carnet de 10 tickets, deux tickets pour un aller-retour.

Il est prévu de faire évoluer le TAD porte-à-porte en TAD porte-à-pôle ; une expérimentation est envisagée en 2011, par exemple avec rabattement sur un terminus du tramway de l'agglomération de Nantes. L'amplitude de fonctionnement et le tarif seront ceux du réseau régulier. Le service sera conditionné.



Mise en accessibilité de pôles d'échanges intermodaux, SDA de Loire-Atlantique

### 5.2.5 Un transport à la demande dédié

En Isère, un TAD zonal de rabattement a été mis en place. Il permet aux usagers de disposer d'un transport adapté vers le squelette accessible ou vers un point de vie du territoire. Le SDA prévoit : « En 2012, le service TAD départemental devra intégrer un rythme de croisière pour être totalement intégré au réseau. »

Dans un premier temps, ce TAD est un service dédié aux personnes pouvant justifier leurs difficultés de déplacement. Il prend en charge au domicile. Des véhicules aménagés sont répartis selon les secteurs desservis, en fonction de la clientèle potentielle et de l'affluence touristique (sports d'hiver notamment). Une formation du personnel de conduite est inscrite dans le contrat de prestation.



Service dédié à la demande avec véhicule aménagé  
(source : Trans'Isère)

Le SDA ne prévoit donc pas de transport de substitution mais indique qu'un tel service pourrait être mis en place sur des lignes du squelette qui ne pourraient pas être exploitées avec des cars accessibles, pour des raisons de garantie des horaires (problème de temps de manœuvre des élévateurs pour fauteuils roulants). Cette disposition mériterait des précisions.

### 5.3 Cas des transports régionaux

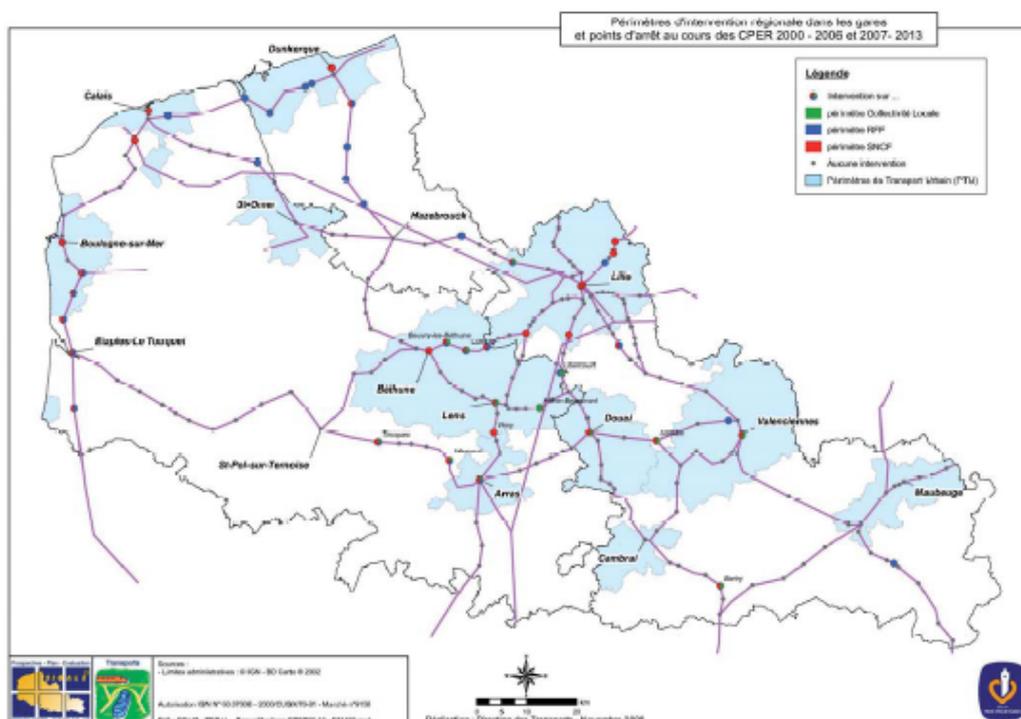
Les conseils régionaux ont élaboré leurs SDA en concertation avec la SNCF et RFF, pour les liaisons ferroviaires, ainsi qu'avec les communes pour les liaisons routières qu'elles organisent.

En ce qui concerne les impossibilités techniques et la mise en place de services de substitution, on constate un manque d'information des AOT sur le traitement des points d'arrêt non gérés (PANG).

#### 5.3.1 Les lignes ferroviaires TER

La SNCF a défini trois niveaux de gares, en fonction des liaisons assurées et de leur fréquentation. Les Régions sont amenées à contribuer au financement de leur mise en accessibilité, et ont pu choisir de mettre en accessibilité un nombre plus important de gares et haltes que la décision de la SNCF et RFF, parfois après concertation locale.

Ainsi la mise en accessibilité des gares n'est-elle pas envisagée de façon homogène par l'ensemble des Régions. On constate que les régions prévoient de mettre en place des transports ou mesures humaines de substitution, elles aussi de façon hétérogène.



Mise en accessibilité des gares, SDA Région Nord-Pas-de-Calais

Par exemple, les conseils régionaux du Pays-de-la-Loire et de Rhône-Alpes prévoient l'assistance humaine du service SNCF Accès +. Mais le service Accès + est soumis à des conditions d'admission, notamment être titulaire d'une carte

d'invalidité d'au moins 80 % ou se déplacer avec son propre fauteuil roulant en arrivant en gare. De plus, il faut le réserver 48 h à l'avance et se présenter 1/2 h avant le départ du train. Ce sont des contraintes qui ne correspondent pas à l'esprit de la loi : sont-elles acceptables pour des transports au quotidien ?

Le conseil régional du Pays-de-la-Loire met en place un service d'assistance dans les gares autres que celles du réseau « Voyageurs France Europe », sur le principe d'Accès + mais sans conditions d'accès et à réserver 48 h à l'avance.



Service d'assistance en gare, SDA Région Pays-de-la-Loire

La Région Rhône-Alpes ne précise pas la solution qui serait proposée en son absence, mais cela le sera sans doute lors de la révision du SDA annoncée en 2011.

La Région Picardie prévoit des transports de substitution pour les gares ou haltes qui ne seront pas mises en accessibilité. Elle cherchera à s'appuyer sur les transports dédiés (TPMR) des agglomérations, des départements ou de la SNCF, en répondant aux exigences de la loi quant aux bénéficiaires, personnes à mobilité réduite, et aux conditions tarifaires. De même, les SDA des Régions Nord-Pas-de-Calais et Bretagne indiquent que celles-ci chercheront à mutualiser les transports de substitution avec les autres AOT, sans plus de précision.

### 5.3.2 Les lignes routières TER

Les lignes régionales exploitées par autocars desservent généralement des centres-bourgs où des gares ont été fermées.

Pour la Région Pays-de-la-Loire, la mise en accessibilité de ses lignes routières se fera avec des véhicules neufs conformes à la réglementation de 2006 et en utilisant des points d'arrêt communs à des transports urbains mis en accessibilité. Sinon, la Région cherchera à déplacer les points d'arrêt sur des lieux plus favorables. De plus, des informations sonores et visuelles sont données tout au long du parcours, afin de simplifier les voyages des personnes déficientes visuelles ou auditives. Il n'est ainsi pas fait mention d'impossibilité technique.

Pour la Région Rhône-Alpes, le SDA prévoit de classer les points d'arrêt selon trois niveaux d'accessibilité, et d'organiser un transport de substitution pour les points d'arrêt non aménagés, de niveau 3. Ce transport de substitution sera mis en place pour les arrêts de niveau 1 ou 2 en attendant qu'ils soient aménagés et qu'ils soient desservis par des véhicules adaptés. On note que les impossibilités techniques ne sont pas réellement invoquées et que l'organisation de ce transport de substitution n'est pas précisée. La Région a cependant prévu de revoir son SDA en 2011.

Thématique		2011	2015	2020
Ferroviaire	Gares ferroviaires N1	Aide humaine		
		Aménagements indispensables		
		Aménagements complémentaires		
	Gares ferroviaires N2	Transport de substitution		Aide humaine
		Aménagements indispensables		Aménagements complémentaires
Gares ferroviaires N3	Transport de substitution			
Matériel ferroviaire	Mise en accessibilité du matériel existant			
	Livraison de nouveaux matériels conformes aux normes récentes			
Routier	Réseau : points d'arrêt N1 et N2	Mise en accessibilité des points d'arrêts		
		Transport de substitution		
	Réseau : points d'arrêt N3	Transport de substitution		
	Matériel	Mise en accessibilité du matériel		
Information	Information	Mise en accessibilité des supports d'information		
		Centrale de mobilité		

Planification de la mise en accessibilité, SDA Région Rhône-Alpes

En Picardie, des services routiers sont organisés en remplacement des services ferroviaires à certains horaires, sur réservation préalable et assurés par des taxis sous contrat. Le SDA prévoit que la SNCF affrète des transports dédiés accessibles aux PMR, ou d'autres prestataires.

## 6. Conclusion

La notion de service de substitution imposé par la loi du 11 février 2005, bien que précisée par la directive du 13 avril 2006, n'a pas donné lieu à une véritable définition. Les services de substitution, mis en place en cas d'impossibilité technique avérée, peuvent être des services de transport accessibles aux personnes à mobilité réduite ou des mesures organisationnelles ou humaines.

De nombreuses autorités organisatrices ont eu des difficultés à trouver des solutions, soit pour identifier les impossibilités techniques avérées qui conduisent à les organiser, soit pour en définir l'organisation.

Il ressort des exemples étudiés deux options importantes concernant les impossibilités techniques :

- l'état des lieux devrait être fait avec une approche globale du territoire. En zone urbanisée, réfléchir à la possibilité de déplacement d'emplacements d'arrêt peut éviter de déclarer une impossibilité technique. Des exemples sont trouvés dans les SDA pour les points d'arrêt de bus urbains et de cars départementaux ou de TER régionaux.
- la hiérarchisation du réseau peut permettre d'instaurer des lignes régulières accessibles (les plus fréquentées), complétées par une desserte de zones moins denses en transport à la demande exploitée avec des véhicules accessibles à tous. Des exemples de cette formule sont donnés par des départements ainsi que par des agglomérations dont le périmètre de transport comprend des secteurs ruraux où la mise en accessibilité de tous les points d'arrêt ne pourrait pas être faite avant le délai de 2015, notamment pour des raisons financières. Une organisation souple, admettant pour certains clients une prise en charge à la porte plutôt qu'au point d'arrêt, remplit les conditions d'accessibilité imposées par la loi grâce à l'assistance d'un conducteur formé à cet effet.

Plusieurs AOT, des conseils généraux notamment, expérimentent de tels services de transport à la demande sur des bassins de vie et avec rabattement. Il sera intéressant de suivre leurs résultats quant au service à la clientèle et du point de vue économique.

Concernant les transports ou services de substitution, les SDA analysés ne donnent pas de définition à proprement parler mais des exemples de solutions partielles difficilement généralisables. On peut toutefois penser que les conditions d'organisation du transport adapté mis en place par la communauté d'agglomération du Pays voironnais répondent aux caractéristiques attendues d'un service de transport de substitution, à savoir destiné aux personnes à mobilité réduite, aux horaires des lignes régulières et au même coût pour le voyageur. Par ailleurs, des AOT urbaines qui organisaient des services de transports adaptés (dédiés ou TPMR) prévoient de les utiliser comme services de substitution. Cependant, il apparaît que certaines autorités organisatrices prévoient de maintenir les critères d'admission à ces services, ce qui semble contraire à l'esprit de la loi.

Dans le cas des Régions, il semble que l'organisation des services de substitution manque encore de précision. La plupart d'entre-elles prévoit de rechercher une mutualisation des transports de substitution avec des transports accessibles ou de substitution organisés par les AOT de niveau départemental ou urbain pour traiter les cas des haltes ferroviaires et points d'arrêt non gérés qui ne seront pas rendus accessibles avant l'échéance de 2015, bien qu'il n'y ait

pas d'obligation légale à cela. La coordination entre les AOT devrait se mettre en place rapidement afin que la disponibilité de ces services soient assurée dans les délais de 3 ans impartis après la déclaration d'impossibilité technique (l'approbation du SDA dans ce cas). De plus, le recours au service d'assistance Accès + de la SNCF, s'il est apprécié par les personnes handicapées qui y ont accès, ne peut à lui seul résoudre toutes les difficultés.

Enfin, seule une information complète peut permettre aux usagers handicapés d'organiser leurs déplacements, en identifiant les services accessibles et pour quel(s) handicap(s), et en sachant où et comment accéder au transport de substitution. Les services de communication en ligne sont un moyen privilégié pour diffuser cette information. Ceux de l'État et des collectivités territoriales doivent être accessibles respectivement en 2011 et 2012, suite au décret 2009-546 du 14 mai 2009. La conformité au label argent permet l'accessibilité des sites web aux personnes déficientes visuelles.

## 7. Bibliographie

### Textes législatifs et 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
- Code des transports : articles L. 1111-1, L. 1111-2, L. 1111-4, L. 1111-5, L. 3421-2
- Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public
- 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, en date du 13 avril 2006, d'application de la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité de services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite. *Bulletin de la DGMT NOR : EQU0611470X*
- Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (autobus, autocars)
- Circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007 relative à 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 30 juillet 2008 relatif à la publication et à la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les personnes à mobilité réduite, la sécurité des tunnels ferroviaires, le contrôle commande et la signalisation dans le système ferroviaire trans-européen conventionnel et à grande vitesse et les sous-systèmes « énergie », « exploitation », « infrastructure », « matériel roulant » dans le système ferroviaire trans-européen à grande vitesse
- Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- 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<sup>er</sup> 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 existant
- Arrêté du 30 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 1<sup>er</sup> août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du Code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant

du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création

- Décret 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 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Décret n° 2009-546 du 14 mai 2009 pris en application de l'article 47 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et créant un référentiel d'accessibilité des services de communication publique en ligne

## Documentation

- *Ville accessible à tous : comment aborder tous les handicaps ? Actes de la journée d'échanges*, 2007, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux – guide méthodologique*, ADF/ADSTD/Certu, 2007, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux, état d'avancement et questionnements*, 2008, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Schémas directeurs d'accessibilité de transports urbains : éléments de méthode*, 2008, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Bus et points d'arrêt accessibles à tous – additif au guide*, rapport Certu, 2008
- *Une voirie accessible*, fiche Certu, 2008, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité – Diagnostics d'accessibilité : pour une approche cohérente*, plaquette de 4 pages ou partie méthodologique du cédérom au format pdf téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport – Premiers enseignements et pistes de progrès*, Rapport d'études Certu, 2009, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- *Accessibilité des services de transport collectif. Les transports de substitution*. Fiche méthodologique du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, juin 2011, téléchargeable sur le site <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

## 8. Glossaire

AOT	Autorité organisatrice de transport
CCDSA	Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
ERP	Établissement recevant du public
IOP	Installation ouverte au public
ITA	Impossibilité technique avérée
PANG	Point d'arrêt non géré
PMR	Personne à mobilité réduite
PTU	Périmètre de transport urbain
RFF	Réseau ferré de France
SATPS	Service à titre principal scolaire
SDA	Schéma directeur d'accessibilité
SNCF	Société nationale des chemins de fer
TAD	Transport à la demande
TPMR	Transport pour personnes à mobilité réduite

## 9. Annexe 1

### **Circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007 relative à 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**

à Mesdames et Messieurs les préfets de Région et de département

La sécurité et l'accessibilité des transports scolaires sont des préoccupations essentielles des pouvoirs publics. Dans ces domaines, une démarche volontariste de tous les acteurs doit être encouragée.

#### **L'équipement des autocars participe à la sécurité des transports d'enfants**

Le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003 a rendu obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour les véhicules de transport en commun de personnes dont les sièges en sont équipés. Les services à titre principal scolaire (SATPS) sont concernés par cette obligation. En effet, les ceintures permettent une protection efficace des enfants notamment en cas d'accident grave. D'ores et déjà de nombreux SATPS sont exploités avec des autocars équipés de ceintures.

Je vous demande d'encourager ces progrès en mobilisant les différentes parties intéressées, notamment les autorités organisatrices des SATPS qui sont en mesure, dans le cadre des appels d'offres, d'exiger du futur exploitant l'utilisation d'autocars équipés de ceintures.

#### **Le transport des élèves handicapés constitue une priorité.**

L'organisation du transport des élèves handicapés repose aujourd'hui sur deux démarches différentes mais complémentaires.

Le dispositif le plus ancien trouve son origine dans l'article 52 alinéa 1 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées. Cet alinéa, complété par l'article 95 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, et qui n'a pas été abrogé à ce jour, dispose que : « *Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour [...] faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels ainsi que leur stationnement.* ».

Concernant plus particulièrement les transports scolaires, les articles R. 213-13 et R.213-6 du Code de l'éducation mettent les frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés, qui ne peuvent utiliser les transports en commun pour se rendre dans leurs établissements scolaires, à la charge du département du domicile des intéressés.

Cette prise en charge peut prendre différentes formes. Certains élèves se déplacent par leurs propres moyens (véhicule personnel, véhicule familial...), les frais exposés étant alors remboursés sur la base d'un tarif fixé par le conseil général. Mais de très nombreux conseils généraux ont mis en place des services de transport spécialisés à l'attention des élèves handicapés, qui assurent des services de porte à porte, et donnent entièrement satisfaction aux élèves et à leurs familles.

Plus récemment, l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a instauré une obligation de mise en accessibilité des services de transport public dans un délai de dix ans.

Ainsi, la mise en accessibilité progressive des services de transport scolaire va permettre à de nombreux élèves handicapés de les utiliser et de ne plus recourir aux services de transport spécialisés. À terme, ces derniers ne seront utilisés que pour le transport des passagers handicapés qui se trouveront dans l'incapacité d'utiliser les services de transport public, même lorsque ces derniers auront été rendus accessibles.

Dans ce contexte, il vous appartient de veiller à ce que les élèves handicapés ne se trouvent pas sans moyen de transport adapté à leur état de santé.

La mise en accessibilité des SATPS sera très progressive. En effet, ces services sont souvent assurés par de très petites entreprises, qui ont fréquemment recours au marché de l'autocar d'occasion. Or, dans l'attente de la parution de l'arrêté qui définira les dispositions de construction et d'exploitation les concernant, les constructeurs ne sont pas en situation de produire et de commercialiser des véhicules neufs accessibles en nombre suffisant pour renouveler le parc. Par ailleurs, l'acquisition d'un matériel neuf accessible étant d'un coût plus élevé que celui d'un autocar neuf non accessible, de nombreuses entreprises peuvent aussi estimer opportun d'attendre la constitution d'un marché de l'autocar accessible d'occasion, qui prendra plusieurs années, pour procéder au remplacement de leurs véhicules.

Le maintien de transports spécialisés dédiés aux élèves handicapés est donc indispensable tant que les SATPS ne sont pas accessibles.

Il est possible que certaines entreprises procèdent au renouvellement de leur parc au moyen d'autocars non accessibles. Cette situation pourra être tolérée, à titre temporaire, dans la mesure où, d'une part, les matériels nouvellement acquis sont équipés de ceintures de sécurité et contribuent alors à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des élèves et où, d'autre part, la desserte des établissements scolaires concernés continuera également à être assurée par des services de transport spécialisés pour les élèves handicapés.

En tout état de cause, je vous demande de rappeler à l'ensemble des acteurs que tous les services de transport public, dont les SATPS, devront être rendus accessibles au plus tard le 11 février 2015.

## 10. Annexe 2

### **Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public**

Article 4 - Après consultation des usagers lorsqu'existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent : de grèves ; de plans de travaux ; d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ; d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ; de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'État, l'autorité organisatrice de transport ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transport détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux.

**Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.**

Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.

## **Transportation alternatives: what are the answers when networks are not accessible to persons with reduced mobility?**

Two exceptions were provided for by the law dated February 11th 2005 for making public transport services accessible to persons with reduced mobility: either a technical impossibility preventing station buildings or transport stops from being made accessible, or inaccessible existing underground railway systems. The transport authorities must develop suitable alternative services, organized in the same operating conditions and at the same cost to the user as lines that are not made accessible.

As there is no definition for substitute services, local transport authorities have encountered difficulties in implementing alternative transport services or measures for human assistance. The purpose of this collection is to analyze the solutions that were considered by the transport authorities of urban areas, départements and regions.

Analysis of the accessibility master plans selected for this study shows several approaches and solutions deriving from the work of local transport authorities on the prioritization or organization of their networks. It therefore seems difficult to give a single definition of a "suitable means of transport" as an alternative service. Experiments in prioritizing networks organized by city or départements authorities are being conducted to assess the provision of transportation services on demand that are accessible to all, that may avoid having to make many transport stops accessible in low density areas. Some urban transport authorities which organize dedicated transport services (or special transport services for disabled persons) plan to use them as substitute services. But they must take care to make these services more widely available for persons with impaired mobility so that they become alternative transportation services. Finally, human assistance measures may be set up, especially railway stations, but the conditions for access and booking do not always correspond to the spirit of the law for people with impaired mobility who do not meet the criteria defined by the local transport authority.

## **Los transportes de sustitución: ¿qué respuestas a la no accesibilidad de las redes?**

La ley del 11 febrero de 2005 previó dos casos excepcionales para la puesta en accesibilidad de los servicios de transporte colectivo; bien una imposibilidad técnica para los edificios de las estaciones o para los emplazamientos de parada de vehículos, o bien redes ferroviarias subterráneas existentes. Las autoridades organizadoras de transportes deben entonces crear servicios adaptados de sustitución, organizados en las mismas condiciones de funcionamiento y coste para el usuario que las líneas no accesibles.

Como no existe definición para los servicios de sustitución, las autoridades organizadoras de transportes (AOT) han podido encontrar dificultades para poner en marcha transportes de sustitución o medidas de asistencia humana. El objetivo de este dossier es hacer un análisis de las soluciones que se han planteado las AOT de las aglomeraciones, los departamentos y las regiones.

El análisis de los esquemas directores de accesibilidad (SDA, por sus siglas en francés) seleccionados para este estudio muestra varios enfoques y soluciones, procedentes del trabajo de las AOT sobre la jerarquización u organización de sus redes. De la misma forma, parece difícil dar una definición única del «medio de transporte adaptado», servicio de sustitución. Se llevan a cabo experimentaciones de jerarquización de redes, urbanas o departamentales, en vistas de evaluar la oferta de un servicio de transporte a la demanda accesible a todos, que pueda evitar poner en accesibilidad numerosos puntos de parada en zonas poco densas. Algunas AOT urbanas que organizaban servicios de transportes dedicados a personas minúvaludas prevén utilizarlos como servicios de sustitución. Sin embargo, deben velar por abrir más ampliamente el acceso de estos servicios a las personas con movilidad reducida, para hacerlos evolucionar hacia transportes de sustitución. Por último, se pueden poner en marcha medidas de asistencia humana, particularmente en estación ferroviaria, pero las condiciones de acceso y reserva no corresponden siempre con la idea de la ley para personas con movilidad reducida que no cumplen los criterios definidos por la AOT.

© Certu 2011

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement,  
Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions  
publiques

Service technique placé sous l'autorité du ministère de l'Écologie, du  
Développement durable, des Transports et du Logement, le centre d'Études sur les  
réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de  
faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés  
aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels  
publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les  
professionnalisations au service de la cité.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est  
illicite (loi du 11 mars 1957).

Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon  
sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Téléchargement : nov. 2011  
Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 2011  
ISSN : 0247-1159  
ISBN : 978-2-11-099576-6

Certu  
9, rue Juliette-Récamier  
69456 Lyon cedex 06  
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59  
[www.certu.fr/catalogue](http://www.certu.fr/catalogue)

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive.

Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

## Les transports de substitution : quelles réponses à la non-accessibilité des réseaux ?

Deux cas d'exception ont été prévus par la loi du 11 février 2005 à la mise en accessibilité des services de transport collectif ; soit une impossibilité technique pour les bâtiments des gares ou pour les emplacements d'arrêt des véhicules, soit des réseaux ferroviaires souterrains existants. Les autorités organisatrices doivent alors mettre en place des services adaptés de substitution, organisés dans les mêmes conditions de fonctionnement et de coût pour l'usager que les lignes non rendues accessibles.

Les services de substitution n'ayant pas de définition, les autorités organisatrices de transports (AOT) ont pu rencontrer des difficultés pour mettre en oeuvre des transports de substitution ou des mesures d'assistance humaine. L'objectif de ce dossier est de faire une analyse des solutions qui ont été envisagées par les AOT des agglomérations, des départements et des régions.

L'analyse des SDA sélectionnés pour cette étude montre plusieurs approches et solutions issues du travail des AOT sur la hiérarchisation ou l'organisation de leurs réseaux. Aussi, il paraît difficile de donner une définition unique du « moyen de transport adapté », service de substitution. Des expérimentations de hiérarchisation de réseaux, urbains ou départementaux, sont menées en vue d'évaluer l'offre d'un service de transport à la demande accessible à tous qui peut éviter de mettre en accessibilité de nombreux points d'arrêt en zones peu denses.

Certaines AOT urbaines qui organisent des services de transports dédiés (ou TPMR pour personnes handicapées) prévoient de les utiliser comme services de substitution. Elles doivent cependant veiller à ouvrir plus largement l'accès de ces services aux personnes à mobilité réduite pour les faire évoluer vers des transports de substitution. Enfin, des mesures d'assistance humaine peuvent être mises en place, particulièrement en gare ferroviaire, mais les conditions d'accès et de réservation ne correspondent pas toujours à l'esprit de la loi pour des personnes à mobilité réduite qui ne répondent pas aux critères définis par l'AOT.

*English summary at the end of the work.*

*Ver la síntesis en español al final del libro.*

### | SUR LE MÊME THÈME

#### ■ Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

*Éléments de méthode*

2008 - en téléchargement gratuit sur [www.certu.fr/catalogue](http://www.certu.fr/catalogue)

#### ■ Ville accessible à tous - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

*Fiche n°4 - Schéma directeur d'accessibilité des transports : l'approche du Loiret*

2009 - en téléchargement gratuit sur [www.certu.fr/catalogue](http://www.certu.fr/catalogue)

#### ■ Le transport à la demande en 140 questions

2010

#### ■ Les outils de la mobilité

*Fiche n°4 - Le transport à la demande - Une offre complémentaire pour des usages spécifiques*

2011 - en téléchargement gratuit sur [www.certu.fr/catalogue](http://www.certu.fr/catalogue)