

# Les mardis de l'ORT

## Accessibilité des transports

### DMA – DGITM

12 mars 2019



# Evolution du cadre législatif européen:

- les textes en cours de négociation:
  - **Projet de directive Accessibilité des biens et services :**
    - - Où en sont les négociations ? Compromis final – début de la procédure de transposition
    - - Objectif de ce texte ? Que tous les EM appliquent les mêmes règles en termes d'accessibilité
    - - Impact sur les services de transport ? Sont concernés les automates de vente, les valideurs de titres, les écrans d'information voyageurs.
  - **Refonte du règlement Droits et obligations des voyageurs ferroviaires**
    - - Où en sont les négociations ? Projet amendé par le Parlement européen
    - - Objectif ? Renforcer les droits des voyageurs
    - - Impact en matière d'accessibilité ? Exemple : Délai de réservation du service d'assistance réduit à 12 heures (contre 48 heures aujourd'hui)

# Evolution du cadre législatif national: La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

- **Des mesures législatives (L) en faveur de l'accessibilité :**
  - Tarification pour les accompagnateurs des PH/PMR avec une CMI
  - Places de stationnement avec recharge électrique dimensionnées pour PH/PMR (en voirie, en ouvrage)
  - Obligation de collecter les données sur l'accessibilité des réseaux de transports mais également autour des points d'arrêt prioritaires
  - Par amendement :
    - Clarification et amélioration des mesures de substitution
    - Véhicules PMR et statut VTC

# Evolution du cadre législatif national: La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Et en marge de la préparation de la LOM :

- **Des mesures réglementaires (R) en faveur de l'accessibilité :**
  - Obligation de zébra pour les arrêts de bus/cars prioritaires
  - Obligation de nommer les cheminements dans les parcs et jardins
  - Réglementer l'usage des scooters d'aide à la mobilité dans les transports en commun
  
- **Des mesures « actions »**
  - Charte sur la qualité et la labellisation de l'accessibilité

# Evolution du cadre législatif national: La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

- **Le texte devrait évoluer :**
  - **suite au grand débat national, notamment pour proposer des solutions de mobilité adaptées aux zones rurales (cf article 14 LOM : expérimentations de dispositifs innovants)**
  - **lors de son examen par le Parlement (actuellement au Sénat)**
- **Ce qui est sûr : besoin de groupes de travail pour accompagner les mesures, dont les deux groupes sur les « données mobilité » et les « données accessibilité ».**

# La mise en place d'un réseau « mobilité et accessibilité »:

- Jusqu'à présent, un solide réseau de « correspondants accessibilité » dans les DDT(M) / DEAL
- Mais des besoins sur le sujet spécifique de l'accessibilité des transports et pas seulement à l'échelle des DDT(M)/DEAL
- En 2019, lancement d'un réseau national « mobilité et accessibilité », constitué :
  - du réseau initial des « correspondants accessibilité »,
  - complété par des binômes sur les aspects mobilité (Transport, espaces publics et voirie) en DDT(M)/DEAL et en DREAL
  -
- Constitution de la liste en cours, dans tableau national de suivi des SD'AP

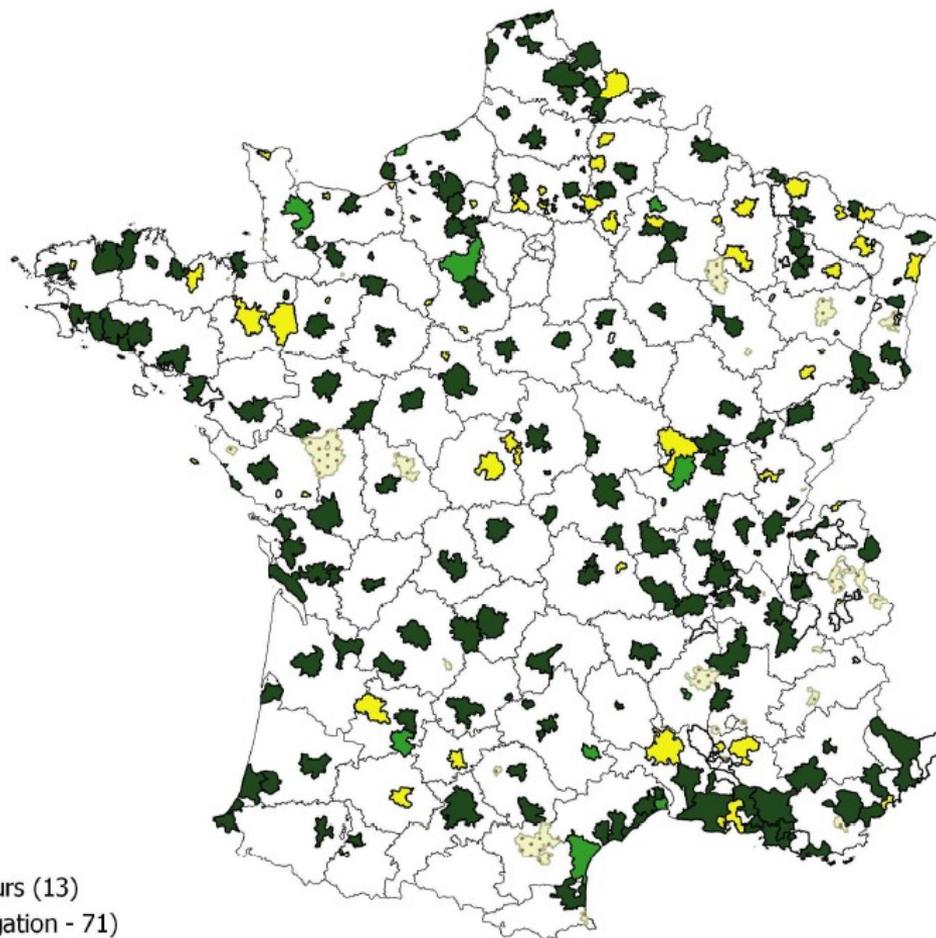
# Bilan administratif des SD'AP: les cartes d'avancement du dispositif

- Les cartes suivantes sont réalisées par :
  - **Pascal GAUFICHON** (CEREMA/Dter SO / DTISPV / GSPV)
  - à partir du tableau de suivi national des SD'AP.
  - Elles reflètent la MAJ du tableau
  - Le périmètre des AOM et des régions n'a pas été actualisé

# Bilans opérationnels de fin de périodes

- Les AO ont l'obligation de réaliser **un bilan des travaux d'accessibilité** effectués à l'issue de chaque période de 3 ans :
  - cas des SD'AP ferroviaires : programmation sur 9 ans
  - cas du transport routier non urbain : programmation sur 6 ans
  -
- Importance de ces bilans pour mesurer l'état d'avancement des SD'AP
- Nous sommes preneurs des bilans

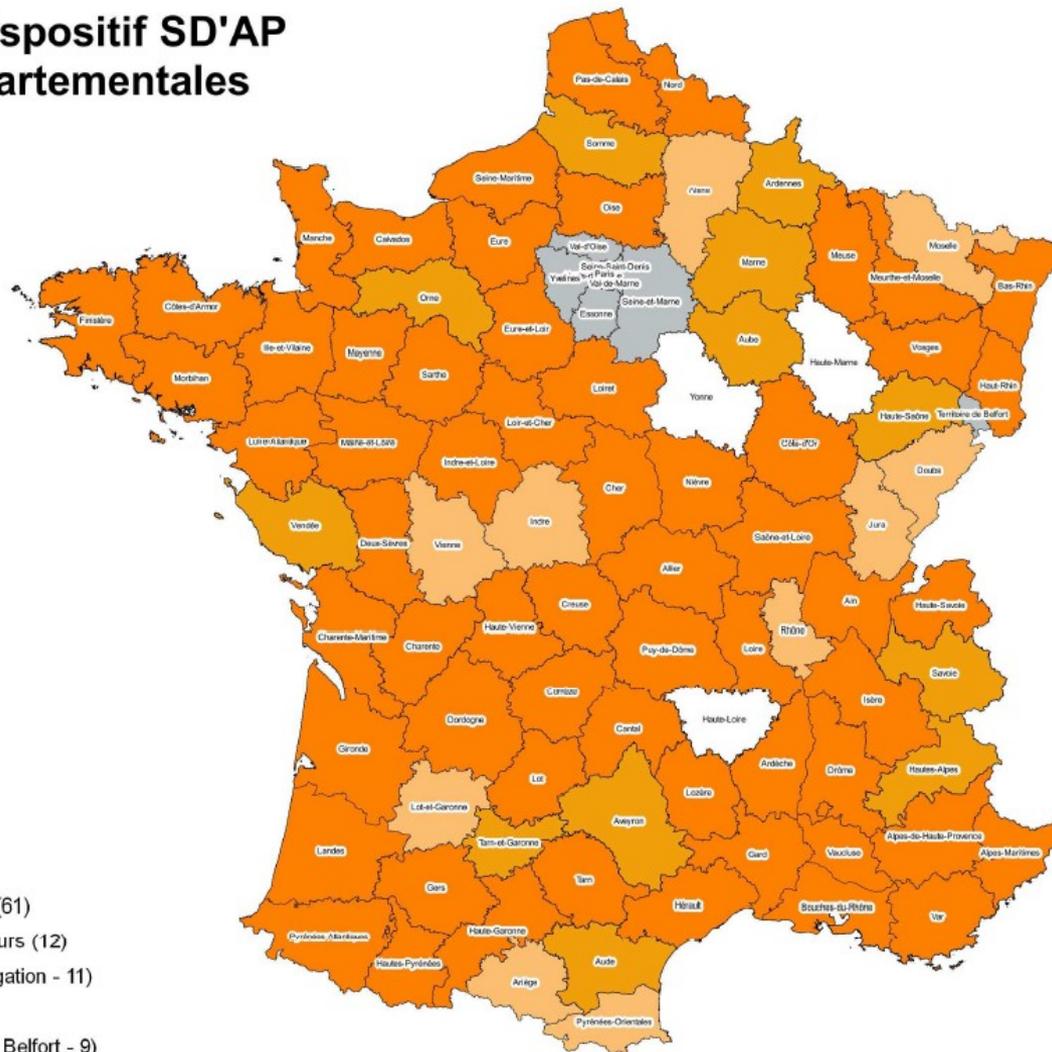
# Avancement du dispositif SD'AP dans les AOM Janvier 2019



- SD'AP déposés (207)
- Demandes de prorogation en cours (13)
- Pas de dépôt (Ni SD'AP, ni prorogation - 71)
- Non renseignés (52)



# Avancement du dispositif SD'AP dans les AOT départementales Janvier 2019



- SD'AP départementaux déposés(61)
- Demandes de prorogations en cours (12)
- Pas de dépôt (ni SD'AP, ni prorogation - 11)
- Non renseignés (3)
- Non concernés (IDF-Territoire de Belfort - 9)

Réalisation Cerema SO/GSPV janvier 2019  
Source: IGN©BD topo



# Avancement du dispositif SD'AP routier dans les AOT régionales Janvier 2019



## SD'AP routier

■ SD'AP régionaux routier déposés (22)

# Le Panorama de **55** dossiers **SD'AP**

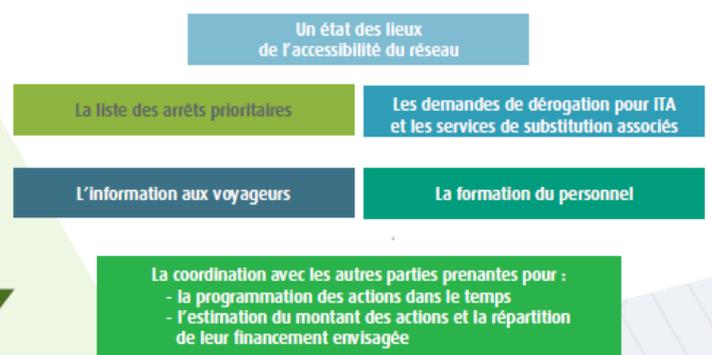
L'ordonnance du 26 septembre 2014 a permis aux autorités organisatrices des transports (AOT) de poursuivre, en toute légalité, la mise en accessibilité de leurs services de transports après le 12 février 2015 grâce au dispositif des schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (SD'AP).

Un grand nombre d'AOT (Régions, Départements et AOM) s'est lancé dans la démarche des SD'AP en déposant un dossier en préfecture. Afin d'établir un panorama des premiers SD'AP, le Cerema a analysé 55 dossiers parmi environ 150 dossiers SD'AP déposés avant le 31 décembre 2015.

Ce panorama présente, pour chaque item composant le SD'AP, les attendus de la loi, les principaux éléments contenus dans les dossiers ainsi que deux ou trois bonnes pratiques issues de ces mêmes dossiers.

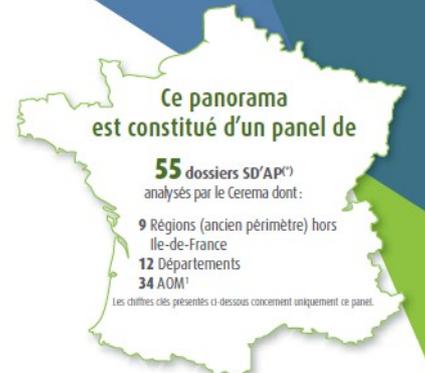
## Un dossier SD'AP, quels ingrédients ?

La concertation avec les associations de personnes handicapées et représentants d'usagers



Deux documents clefs sur les aspects qualitatifs et quantitatifs basés sur un panorama de 55 dossiers SD'AP

# Les chiffres clés du panorama des **SD'AP**



## Qu'en est-il de la dynamique accessibilité ?

**26 %** d'AOT<sup>2</sup> engagées dans un SD'AP n'avaient pas de SDA (schéma directeur d'accessibilité)

**Dans l'interurbain :**  
**15 à 30 %** des arrêts de car sont déjà accessibles  
**60 %** en moyenne des cars sont accessibles (ascenseur ou palette, espace UFR, annonces sonores et visuelles)

**Dans l'urbain :**  
**50 à 70 %** des arrêts sont déjà rendus accessibles  
**85 %** en moyenne des bus sont accessibles (plancher bas, espace UFR, rampe, annonces sonores et visuelles)

## Les arrêts prioritaires : de 15,5 % à 35 % des arrêts en moyenne

**8665** points d'arrêt prioritaires dont :  
**178** gares et haltes ferroviaires régionales (soit **15,5 %** de la totalité)  
**1753** points d'arrêt de transport non urbain des Départements (**35 %**)  
**6734** points d'arrêt de transport urbain des AOM (AOM < 200 000 hab. (**35 %**) - AOM > 200 000 hab. (**20 %**))

## Les demandes de dérogation : de 1 % à 11 % des arrêts prioritaires en moyenne

**749** demandes de dérogation pour impossibilité technique avérée dont :  
**7** gares et haltes ferroviaires régionales (soit **4 %** des gares et haltes prioritaires)  
**12** points d'arrêt de transport non urbain des Départements (soit **1 %** des arrêts prioritaires)  
**730** points d'arrêt de transport urbain des AOM (soit **11 %** des arrêts prioritaires)

## La formation du personnel

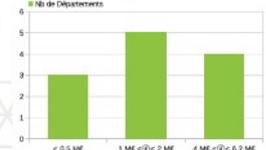
**100 %** des agents (conducteurs et personnels d'accueil du public) formés d'ici 2020 pour les Régions.  
**1** journée de sensibilisation prévue en moyenne par les Départements et les AOM.

## Coût estimatif de la mise en accessibilité

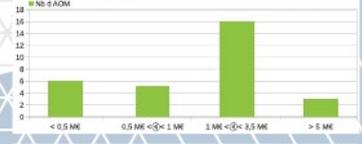
**40 M€** coût moyen par Région pour la mise en accessibilité des gares et haltes ferroviaires



**2,3 M€** coût moyen par Département pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers interurbains



**2,4 M€** coût moyen par AOM pour la mise en accessibilité de leurs points d'arrêt routiers



coût moyen d'un arrêt : 15 000 €

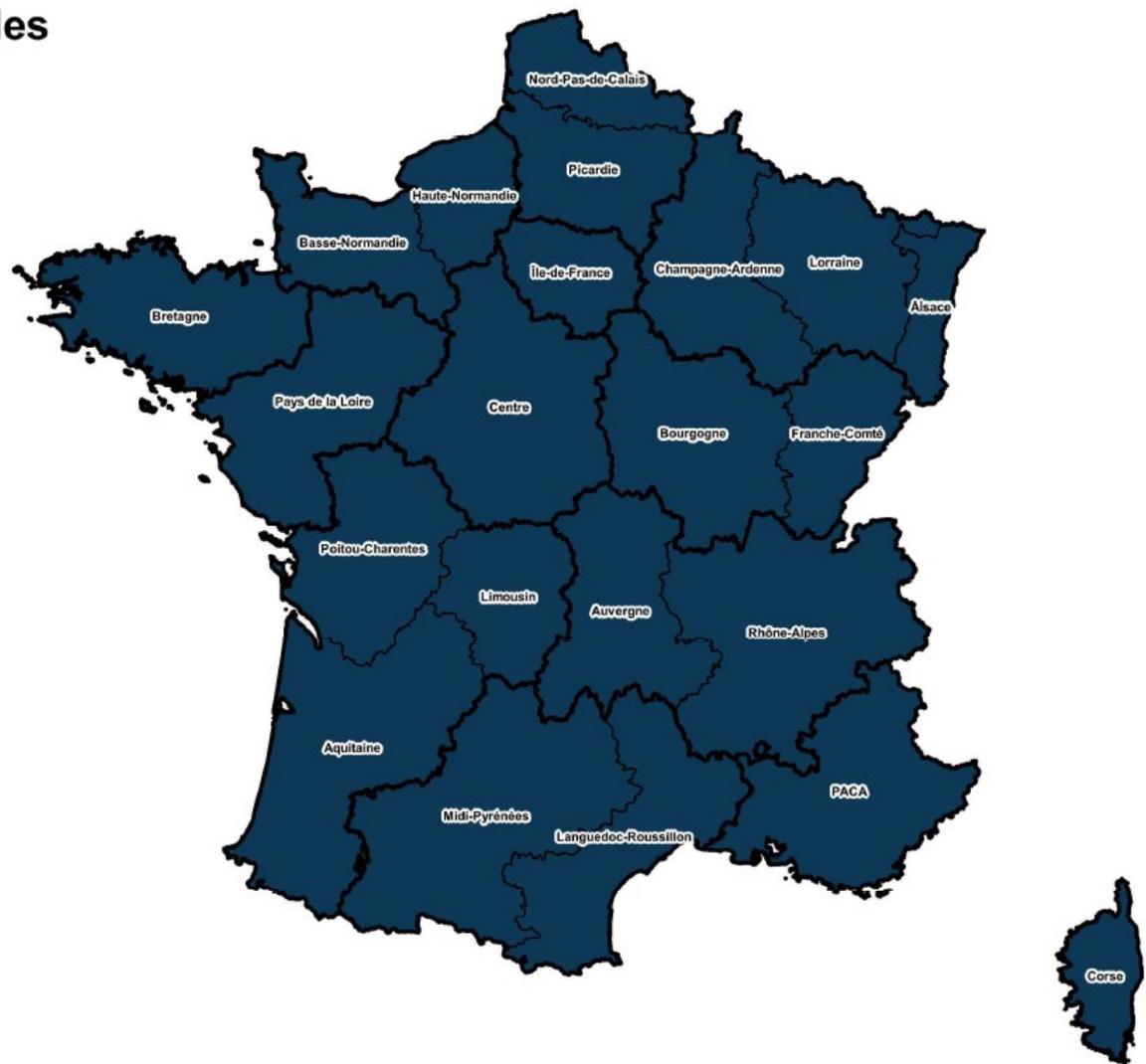
TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
RES ET DES RELATIONS AV

<sup>1</sup> pour plus d'information, consulter le document Cerema « Le Panorama de 55 dossiers SD'AP »

<sup>2</sup> Autorité organisatrice de la mobilité, anciennement autorité organisatrice des transports urbains (AOTU)

<sup>3</sup> Autorité organisatrice des transports

# Avancement du dispositif SD'AP ferroviaire dans les AOT régionales Janvier 2019



# Volet Instruction des SD'AP

# SD'AP : gestion instruction

- 
- *Cf Note technique DMA n°2-2019 du 13/02/19*
- 
- *Fin de dépôt des nouveaux SD'AP le 31 mars*
- *Sauf pour les SD'AP en cours d'instruction ou qui peuvent être rattachés à un SD'AP existant*
- 
- **La fusion de plusieurs SD'AP est possible** mais ne doit pas conduire à modifier la date de début de SD'AP et le calendrier initial de mise en œuvre des travaux
-

# Volet Mise en œuvre des SD'AP

# SD'AP : de multiples raisons au retard

- 
- **De multiples raisons au retard dans les dépôts et la mise en œuvre de l'accessibilité**
  - Évolution des périmètres administratifs
  - Multiplicité des intervenants
  - Temps d'études
  - ...
- **Nécessité d'avancer ou de proposer des mesures de substitution :**
  - Ex. quais bus/cars modulaires sur des secteurs en devenir
  - Ex. transport de substitution pour les gares dont les travaux sont retardés
-

# Mise en œuvre des SD'AP ferrés

# SD'AP ferrés, informations pratiques et rapports officiels

- 
- La SNCF dispose d'un site Internet particulièrement complet avec par exemple, l'équipement gare par gare, les services associés, les règles d'usage d'Accès +, d'Accès TER ...
- 

<https://www.accessibilite.sncf.com/>

# Bilan SD'AP ferré national

- **Au 31 décembre 2017, sur les 160 gares du Schéma Directeur National d'Accessibilité (SD'AP national)**

- > 18 nouvelles gares ont des travaux d'accessibilité terminés sur le périmètre du bâtiment voyageurs en 2017, portant le total à 118 points d'arrêt mis aux normes d'accessibilité.

- > 7 nouvelles gares ont des travaux d'accessibilité terminés sur le périmètre des quais en 2017, portant le total à 51 points d'arrêt mis aux normes d'accessibilité.

**→ Soit 44 gares accessibles du parvis jusqu'aux quais**



# Bilan SD'AP ferré régionaux

- 
- **Fin 2017, sur les 361 gares des Schémas Directeurs régionaux d'Accessibilité (SD'AP régionaux hors IDF)**

> 19 nouvelles gares ont des travaux de mise en accessibilité terminés sur le périmètre bâtiment voyageurs en 2017, portant le total à 166 points d'arrêt mis aux normes d'accessibilité.

> 14 nouvelles gares ont des travaux de mise en accessibilité terminés sur le périmètre des quais en 2017, portant le total à 106 points d'arrêt mis aux normes d'accessibilité.

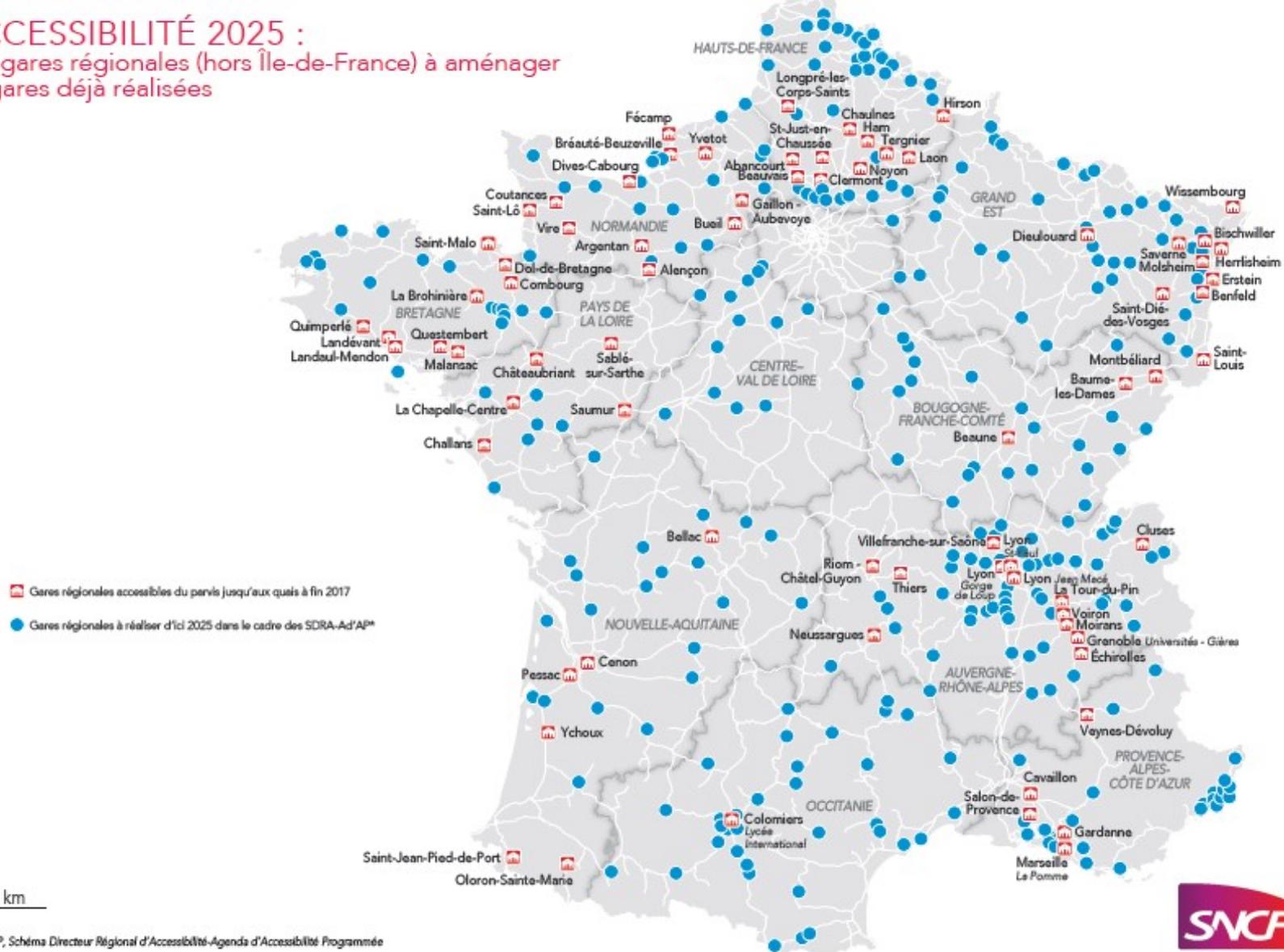
**→ 74 gares sont ainsi accessibles du parvis jusqu'aux quais**

-

# ACCESSIBILITÉ 2025 :

361 gares régionales (hors Île-de-France) à aménager

74 gares déjà réalisées



\*SDRA-Ad\*AP, Schéma Directeur Régional d'Accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée

# SD'AP ferré en IDF

- **Sur 385 gares en IDF, 209 sont inscrites dans le Schéma Directeur régional d'Accessibilité (SD'AP IDF)**

>44% des gares sont déjà mises en accessibilité

→ **Soit 91 gares accessibles du parvis jusqu'aux quais**

# Assistance en gare

**Il existe deux types d'assistance pour aider les PMR à monter et descendre du train :**

- **Celle du gestionnaire de gare (Gares&Connexions) :** assistance spontanée offerte en gare en fonction de la disponibilité des agents
- 
- **Celle proposée par chaque transporteur (Voyages SNCF, Transilien, TER) :** assistance garantie sur réservation
  - **Accès Plus**
  - **Accès TER**
  - **Accès Plus Transilien**

**Ces services sont tous gratuits pour le voyageur.**

# Assistance en gare

- **Accès Plus** sur lignes TGV et INTERCITES, disponible dans 337 gares (résa H-48) en 2018
- 
- **Accès TER** sur les réseaux de transports express régionaux, disponibles dans 473 gares (résa H-48) en 2018. Est financé par chaque AO régionale et opéré par le transporteur TER. A ce jour, sur les 4 régions qui n'ont pas encore ce service, 3 envisagent de le mettre en place
- **Accès Plus Transilien** sur le réseau Ile-de-France, disponible sur les 385 gares d'IDF  
Sans réservation entre 6 h 30 et 20 heures en semaine ; Résa H-12 pour un voyage avant 6h30 et après 20 heures en semaine + week-ends et jours fériés

**En 2017 : 655 000 prestations d'assistance Accès Plus et Accès TER** réalisées par SNCF soit +22% versus 2016

# SD'AP ferré : substitution et ITA

- **Les services de substitution Accès + et Accès TER :**
  - une difficulté signalée : l'articulation à améliorer sur des origines / destinations à cheval sur deux Régions.
  - **Point à traiter entre Etat, SNCF et Région de France pour être intégré dans les conventions**
- **L'ouverture à la concurrence va complexifier**
- **Les ITA peuvent être partielles csq**
  - et ne concerner qu'un seul quai de la gare
  - Et ne concerner qu'une portion de quai

→ En csq : un gros travail pour informer et identifier les voyageurs en amont

# SD'AP ferré : participation financière de l'Etat

- L'État participe au financement des investissements d'accessibilité conformément aux règles inscrites dans le SD'AP national, via les CPER ou via les fonds AFITF
- La programmation du projet de LOM prévoit une augmentation des concours AFITF à 30 M€ dès 2019, jusqu'à atteindre 40-45 M€ à la fin des Sd'AP
- La programmation financière restera contrainte, s'agissant des fonds CPER comme AFITF et il sera nécessaire de prioriser les engagements de l'État
- S'agissant des fonds AFITF, les financements SNCF Réseau devront être cherchés en priorité sur les gares nationales pour boucler les plans de financement, ainsi que les co-financements des régions en contrepartie des financements Etat sur les gares régionales

# SD'AP : maintien accessibilité en phase travaux dans les gares

Nécessité de maintenir l'accessibilité

- Pour les gares déjà accessibles, pendant les travaux d'ordre généraux
- Pour toutes les gares en phase de travaux d'accessibilité
- 
- Besoin de cadrer ces points entre les AO et la SNCF et les inscrire dans les conventions

# SD'AP : déclassement des gares en haltes

- Des gares voient leurs personnels supprimés : csq elles deviennent des haltes
  - Si la gare était prioritaire, la halte doit être mise en accessibilité **mais plus aucun service d'assistance spontanée sur lequel repose pour beaucoup l'accessibilité**
  - Si la gare n'était pas prioritaire, **il n'y a plus aucun service en gare et pas d'obligation d'accessibilité du bâtiment voyageurs sauf si autres services à la place**
- La SNCF a obligation d'information sur chacun des points d'arrêt

# Volet voirie et espace public

# L'accessibilité de la voirie

- Pas de contrainte de réalisation sur les PAVE
- L'avancement des travaux se fait généralement
  - A l'occasion de travaux ponctuels
  - Sous forme de campagne thématique (BEV, abaissés de trottoir...)
  - Mais rarement dans le cadre d'une programmation
- **Pertinence de croiser PAVE et SD'AP**
- **La LOM** prévoit de focaliser l'attention des gestionnaires de voirie sur les **cheminements entre les arrêts de bus/cars prioritaires et les entrées des principaux pôle générateurs de déplacements** :
  - Rapport annuel aux CCA et CIA sur l'état de ces cheminements
  - Constitution de bases de données décrivant l'accessibilité pour alimenter les calculateurs d'itinéraires (Logiciel libre « chouette », profil sous NeTEX et bientôt sous SIG)

# Maintien de l'accessibilité en phase chantier.

Publication CEREMA fin 2018

Piétons et chantiers urbains  
Obligations, préconisations, mise en œuvre



# Stationnement et bornes de recharge

- Le projet de Loi d'orientation des Mobilités a prévu des obligations de dimensionnement de places de stationnement en voirie et dans les ouvrages afin que celles-ci soient accessibles aux PMR (sans pour autant systématiquement les réserver en voirie)
- 
- Il manque l'obligation et des recommandations pour que les bornes elles-mêmes soient accessibles aux PMR et aux usagers en fauteuil roulant.
- il faudrait au minimum un guide technique
- 
- **Si vous avez des photos ou des diagrammes d'aménagements accessibles, nous sommes preneurs pour alimenter le futur ouvrage.**

# Entrée par l'usage

# Guide : Arrêts accessibles

Points d'arrêt de bus et de car  
accessibles à tous :  
de la norme au confort

- Publication CEREMA mi 2018
- - Partie 1 : Aide à la décision pour faciliter programmation et mise en œuvre
  - 
  - Partie 2 : Recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des usagers



# Information voyageurs sur l'accessibilité :

- **Pour mettre à disposition les lignes accessibles :**
- 
- **Incitation au déploiement de l'information voyageurs avec des niveaux d'accessibilité homogènes**
  - 
  - **Toutes les lignes urbaines qui comptent au moins x% des arrêts prioritaires accessibles** (+ tout le matériel accessible : palette et annonces sonores intérieures et porte avant + personnel formé)
  - 
  - **Toutes les lignes inter urbaines qui comptent x arrêts prioritaires accessibles** (+ tout le matériel accessible (élevateur) + personnel formé)

# ITA : transport de substitution et transport spécialisé : 1<sup>ères</sup> conclusions

- **pour les services routiers urbains**
  - L'obligation de déployer le transport de substitution en cas d'ITA dans le routier urbain soulève de très nombreuses questions pratiques, dont la 1<sup>ère</sup> est la difficulté pour les personnes handicapées de l'utiliser au vue des contraintes de réservation et de fonctionnement
  -

# ITA : transport de substitution et transport spécialisé

- **Cas 1 : Quand il y a un transport spécialisé / TPMR, dans l'intérêt de tous, il semble préférable de l'adapter**
  - pour servir de transport de substitution
  - pour permettre transfert de droit d'un territoire à l'autre (demande du Défenseur des droits),
  -
- **Cas 2 : En l'absence d'un transport spécialisé / TPMR**
  - **Besoin d'un TAD pour répondre à des besoins plus larges que les seuls ITA**
  - **Option en cours de discussion** quand peu d'ITA : remplacement par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts.

# Prise en charge des utilisateurs de fauteuil roulant et de scooters dans les bus et cars:

- 
- **Le CEREMA a conduit, en 2018, une étude sur les pistes d'amélioration de la prise en charge des personnes en fauteuil roulant dans les bus et les cars.**
  - **Les 1er enseignements devraient arriver en 2019**
  -
- **En parallèle, se pose la question de la prise en charge des scooters d'aide à la mobilité dans les transports collectifs. Certains réseaux interdisent l'accès pour des questions de sécurité.**
- 
-

# Label :

## dynamique territoriale et certification

- Pour info, Cap Handéo rencontre de très nombreuses AOM / AOT depuis 6 mois pour promouvoir « Cap Handéo Mobilité »
  - Animation de réunions d'information collectives en territoires par Handéo
  - des rencontres avec les Conseils régionaux
  - Le Label est en passe de devenir une certification
  -
- D'autres initiatives de labellisation dans les transports existent : CRIDEV,

**FIN**