

Les défis de l'accessibilité dans les transports publics en 2015



Source : MEDDE

Le Conseil Régional a accueilli le 19 novembre 2013, les participants au Mardi de l'ORT "Les défis de l'accessibilité dans les transports publics en 2015".

Ce mardi animé par Gilles MÉRIODEAU avait pour ambition d'évoquer, à travers un état de l'art et des témoignages, les réflexions engagées en matière d'accessibilité dans les transports publics.

PROGRAMME

"Réussir 2015 l'accessibilité"

État des lieux réglementaire, rapport Campion et avis de l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité

par **Nicolas MERLE**, chargé de projet planification des déplacements, CERTU

Transports routiers interurbains : quelles mises en accessibilité ?

par **Vincent COLOMBO**, chef du service transport, Conseil Général de Loire-Atlantique
Pascal FONTAINE, président départemental de la FNTV*

Le schéma directeur d'accessibilité et sa déclinaison sur le territoire de Nantes Métropole

par **Damien GARRIGUE**, chef de projets à la direction générale des déplacements, Nantes Métropole
Loïc LARCHER, chargé d'études urbaines, Semitan

L'offre du Département de la Sarthe au service du handicap

par **Jean-Jacques BOUGAULT**, chef du service transport, Conseil Général de la Sarthe
Claire BOURGET, déléguée départementale de l'AFM

Comment rendre accessible le réseau régional ?

Objectifs de la politique régionale et cas pratiques d'aménagement de gares

par **Michel PERRIER**, conseiller régional des Pays de la Loire
Virginie DERBANE, directrice de projet Gare & Connexions
Nicolas LETERRIER, chargé de projets, Réseau Ferré de France

Animateur : Gilles MÉRIODEAU

*Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr

Novembre 2013

"Réussir 2015 l'accessibilité"

État des lieux réglementaire, rapport Campion et avis de l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité par **Nicolas MERLE**, chargé de projet planification des déplacements, CERTU

En matière d'accessibilité, si le dispositif législatif date de 1975, la loi handicap de 2005 intègre plusieurs avancées majeures dans le domaine des transports. Elle donne 10 ans aux acteurs pour rendre accessible la chaîne du déplacement en développant les instances de concertation.

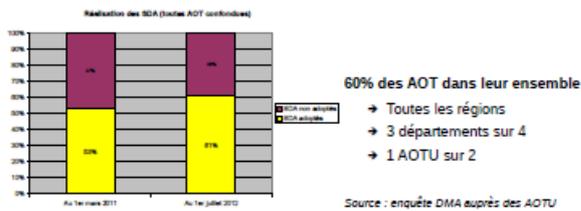
En terme de planification, des **schémas directeurs d'accessibilité** (SDA) se devaient d'être élaborés dans un délai de 3 ans : or aujourd'hui, seules 60% des autorités organisatrices de transport (AOT) ont un SDA approuvé, les AOT urbaines étant les plus en retard.

Certu

La planification : SDA

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

- Élaboré par toutes les AOT dans un délai de 3 ans (février 2008)
- Programme la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai de 10 ans
- Définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport



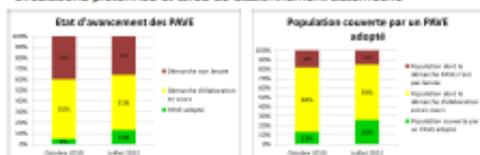
En complément, seuls 13% des **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics** (PAVE) obligatoires à compter de fin 2009 et concernant les 36 000 communes françaises ont été approuvés et 30% ne sont pas initialisés.

Certu

La planification : PAVE

PAVE : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

- Élaboré par les communes/EPCI dans un délai de 3 ans après décret 2006 (déc 09)
- Fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux PMR les circulations piétonnes et aires de stationnement automobile



- De fortes disparités géographiques (17 départements avec plus de 90% de PAVE adoptés ou en cours (5 en totalité) ; 13 départements avec moins de 40% de PAVE adoptés ou en cours)
- Et institutionnelles (30% de PAVE des com. > 50 000 hab. Adoptés, 1 sur 10 dans les 20 000 communes < 500 hab. - 1 PAVE communal sur 10 / 1 PAVE intercommunal / 4)

Source : enquête préfecture et CRTU sur les démarches d'accessibilité

Certu

Ou en est-on de l'accessibilité TC ?

- Des retards importants sur l'infrastructure
 - Points d'arrêt et leurs abords
 - Jurisprudence du pays vironnais sur l'obligation des AOT de justifier point d'arrêt par point d'arrêt l'impossibilité technique avérée
- Une mise en place très progressive du transport de substitution
 - En urbain : en s'appuyant sur les services adaptés à la demande existants (dits de TPMR)
 - En régional : services accès TER en complément d'accès Plus
- La coordination des maillons transport-voirie dans la chaîne du déplacement
- L'avenir des services adaptés à la demande après mise en accessibilité ?

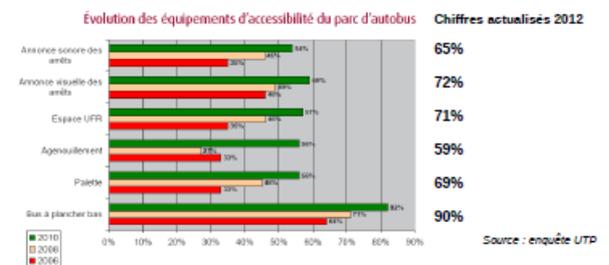
Les dispositions relatives à l'annexe accessibilité des **Plans de Déplacements Urbains** (PDU), fortement liée aux PAVE sont également logiquement peu développées. Si des avancées importantes sont néanmoins constatées avec 90% des bus à plancher bas dans l'urbain, l'infrastructure et la coordination des maillons transport-voirie dans la chaîne de déplacement subissent des retards importants.

La loi handicap reconnaît néanmoins des **impossibilités techniques pour la mise en place de transports de substitution** mais qui doivent être avérées (jurisprudence du pays vironnais).

Certu

Ou en est-on de l'accessibilité TC ?

- Avancées importantes sur le matériel roulant



- Mais à des degrés divers en urbain et non urbain



Le rapport **CAMPION** de mars 2013 reconnaît que la France ne sera pas au rendez-vous de 2015.

Ce rapport propose la mise en place d'**Agendas d'Accessibilité programmés** (Ad'Ap) sécurisant juridiquement ainsi l'après 2015 pour les collectivités qui n'auraient pas atteint leurs objectifs et introduisant une programmation financière de travaux sur 3 à 4 ans prolongeables éventuellement.

Il demande également de ré-examiner la pertinence de la **mise en accessibilité des arrêts de transports scolaires**, sachant que ces derniers sont particulièrement mouvants. A ce sujet, une étude sur des dispositifs amovibles type « handiquai » en béton préfabriqué ou quai en PVC est en cours.

En complément de ces propositions phares, la sénatrice **CAMPION** demande d'élargir la compétence des AOT urbaines à l'aménagement des points d'arrêt et de la voirie à leurs abords.

Fort de ce rapport, le **Comité Interministériel du Handicap** (CIH), mis en place par le gouvernement en 2009, s'est réuni fin septembre 2013 pour lancer **deux chantiers de concertation** :

- les **Ad'Ap** afin d'en définir le périmètre, le contenu, les sanctions financières éventuelles et ajuster dans sa continuité l'environnement normatif ;
- le deuxième chantier concerne le pilotage de la **politique d'accessibilité à renforcer** en réaffirmant le rôle de la DMA (Délégation Ministérielle à l'Accessibilité).

Les résultats des chantiers de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés sont attendus au plus tard en janvier 2014 (modifications législatives prévues par voie d'ordonnance).

Certu

Rapport Campion (mars 2013)

- **Réussir 2015** - Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics
- **Constat : la société française ne sera pas au rendez-vous de 2015**
 - Dans les transports, retard dans les documents de planification (SDA, mais surtout PAVE), progrès sensibles côté matériel mais 2015 non atteint (ex : IdF)
- **Des propositions en matière de transports**
 - **1** : Mettre en place des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP : documents de programmation financière pour une durée de 3 à 4 ans [+2 à 3], à réaliser avant le 31/12/14)
 - **30** : réexaminer la pertinence de mise en accessibilité de 100% des points d'arrêts desservant que les lignes scolaires
 - **31** : assurer une complémentarité entre TAD et transports réguliers en zones peu denses
 - **32** : étudier les dispositifs de type « arrêts accessibles modulaires »
 - **33** : élargir les compétences des AOTU à l'aménagement des points d'arrêts et de la voirie à leurs abords

19 novembre 2013

ORF Pays de la Loire - actualité accessibilité transports

Certu

Comité interministériel du handicap

- **Comité interministériel du handicap (CIH)**
 - Créé en 2009 pour renforcer le pilotage interministériel de la politique du handicap
 - Première réunion du comité le 25 septembre 2013
- **Un constat** : le gouvernement prend acte du constat que la France ne sera pas au rendez-vous de 2015
- **Des propositions** :
 - Lancement de deux chantiers de concertation
 - Ad'AP pour définir : périmètre, durée, contenu, procédure d'élaboration et de validation, dispositif de sanctions financières
 - Ajustement de l'environnement normatif (dans le cadre des rapports existants)
 - Calendrier : octobre 2013 à janvier 2014, débouchant sur des modifications législatives en 2014, par voie d'ordonnance
 - Renforcement du pilotage de la politique d'accessibilité : rôle de la DMA réaffirmé
 - Secrétariat de l'Obiaçu
 - Animation interministérielle de la concertation et pilotage du réseau des correspondants accessibilité ministériels

19 novembre 2013

ORF Pays de la Loire - actualité accessibilité transports

Transports routiers interurbains : quelles mises en accessibilité ?

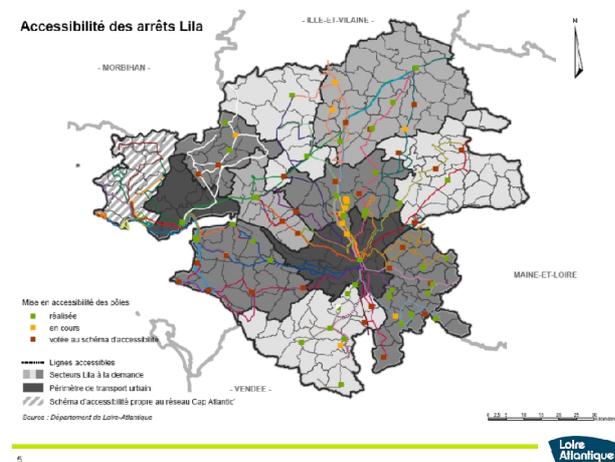
par **Vincent COLOMBO**, chef du service transport, Conseil Général de Loire-Atlantique
Pascal FONTAINE, président départemental de la FNTV

Le Schéma Départemental d'Accessibilité des transports départementaux a été adopté en mars 2009.

En transport régulier, le parti pris retenu a été d'aménager les **48 pôles de correspondances** qui sont des nœuds d'échanges sur des lignes jugées importantes du réseau et de mettre en place des services à la demande pour rabattre les usagers sur ces nœuds.

La mise en place de **cars à plancher bas** pour permettre à un maximum d'usagers de rentrer dans le car (personnes à mobilité réduite (PMR), poussettes, personnes âgées) avec un minimum de manipulation et de temps est prévue.

En terme de bilan, **85 arrêts** seront aménagés en 2015 mais seules **4 lignes** seront intégralement accessibles en terme de matériel roulant. **Deux lignes** auront la totalité de leurs **points d'arrêt accessibles**, les autres lignes auront quelques points d'arrêt aménagés sur leur parcours conformément au SDA.



Concernant le transport **LILA à la demande**, pour les personnes handicapées, la collectivité s'est attachée à étendre le service en terme géographique et horaire.

Des réflexions sont en cours dans le cadre de l'arrivée du **tram-train** Nantes-Châteaubriant avec un rabattement du LILA à la demande sur les pôles accessibles du tram-train.

Pour le transport scolaire, la collectivité a opté pour le maintien d'un **service spécialisé** pour ses 900 élèves tout handicap confondu, en taxi collectif ou individuel.

L'**information** des usagers a également été rendue **accessible à tous** (braille, adaptation au référentiel général d'accessibilité).

La réflexion en cours sur le schéma départemental des transports et de la mobilité va également accélérer l'accessibilité du réseau.



Loi du 11 février 2005 : quelles obligations pour le transport interurbain ?

Les obligations en matière d'accessibilité

✓ Obligations légales et réglementaires :

- Concernent tous les services publics de transport (art. 45, loi de 2005), **sans excepter le transport d'enfants**
- Imposent l'acquisition d'un matériel roulant accessible pour tout service public de transport pour le mois de février 2015

✓ La loi de 2005 ne prévoit pas de dispositions particulières pour le transport scolaire



www.fntv-pdl.org

Mardi ORT
19 novembre 2013

Concernant les transporteurs, le constat est fait que **seul 30% du parc est aujourd'hui accessible** et qu'il est impossible, au vu de la production annuelle, d'atteindre les objectifs en 2015. A noter que pour les moins de 9 places, le décret d'application de la loi de 2005 date de septembre 2013, peu compatible avec les échéances sus-visées.

Le sentiment est que le législateur n'a pas intégré à sa hauteur la partie inter-urbaine qui a une problématique bien particulière notamment en transport scolaire : si des solutions modulaires peuvent être trouvées pour les arrêts, la question des cheminements reste entière sur un transport très mouvant. Par ailleurs, les familles, quant à elles, plébiscitent le transport spécialisé en scolaire qui offre du porte à porte à leurs enfants.

Si des **difficultés** financières liées au renouvellement du parc et au non-recyclage des anciens matériels ont pu être identifiées, celles **sociales relatives à la formation des conducteurs** sont peu abordées.

Il faut sortir le transport scolaire du champ d'application de la loi dans la mesure où existent des transports spécialisés.

Les transporteurs sont tout à fait favorables aux chantiers de concertation en cours et notamment les Ad'Ap en prenant en compte la chaîne complète de déplacement.

L'offre du Département de la Sarthe au service du handicap

par **Jean-Jacques BOUGAULT**, chef du service transport, Conseil Général de la Sarthe
Claire BOURGET, déléguée départementale de l'AFM

L'offre de transport **Mobili'TIS** a été lancée particulièrement tôt en 2005 à une époque où les matériels n'étaient techniquement pas prêts. Le Conseil Général de la Sarthe s'est alors rabattu vers un service de substitution comme prévu par la loi.

Les moyens dédiés ont tout d'abord été modestes et les 6 premiers mois difficiles. **Un gros travail a alors été fait avec les associations de personnes handicapées** afin de faire connaître le service et le développement fut par la suite rapide.

Mobili'TIS compte aujourd'hui **5 minibus** dédiés et **1400 adhérents** dont 700 utilisateurs mensuels. Le principe retenu par la collectivité est celui d'un **transport à la demande**, au même tarif que les autres offres de transport, au **porte à porte**, exclusivement sur le schéma des lignes régulières pour des personnes titulaires d'une carte d'invalidité à 80%. Le service est par ailleurs certifié AFNOR.

Une **centrale de réservation** est à la disposition des utilisateurs et deux chargées de clientèle répondent aux demandes.

Un gros travail sur la **formation des conducteurs** aux diverses situations de handicap a été également mené permettant un accompagnement personnalisé des utilisateurs.



Les véhicules

5 minibus Renault Master équipés PMR par GRUAU :

- ✓ plancher plat
- ✓ rampe d'accès
- ✓ rails de fixation

La configuration de ces véhicules est modifiée en fonction des demandes réceptionnées par la centrale d'appel :

de **1 à 7 places assises**
et de **1 à 5 fauteuils**.



Carte du réseau



www.lestis72.com

Le Conseil général vous transporte



Mme BOURGET de l'Association Française contre les Myopathies confirme que le **statut de la personne à mobilité réduite a évolué** depuis 2005 : Les demandes nombreuses d'utilisation de mobili'TIS reflètent la volonté des personnes handicapées de se déplacer comme tout un chacun quand elles le désirent et en toute sécurité.

Si les instances nationales prônent le tout accessible, concernant le transport interurbain, **le transport à la demande reste la solution la plus adaptée**. L'emprunt du réseau classique TIS demande beaucoup de préparation et de stress pour la personne handicapée : accessibilité des cheminements à s'assurer, accessibilité des arrêts, un matériel roulant où seules 2 places sont aménagées avec le risque que ces dernières soient déjà prises, des conducteurs sans formation poussée, etc...

Concernant mobili'TIS, du fait de son succès, le revers de la médaille est que le service peut être régulièrement **saturé** et les **réservations difficiles** malgré une forte anticipation des déplacements. Une demande d'ouverture du service sur les mêmes horaires que les lignes régulières est une revendication importante pour être reconnu pleinement socialement. Un dimensionnement plus important permettrait également de satisfaire la demande.

Si la loi ne paraît pas totalement respectée, l'esprit de la loi prévaut dans mobili'TIS.

www.lestis72.com

Le Conseil général vous transporte



Comment rendre accessible le réseau régional ?

Objectifs de la politique régionale et cas pratiques d'aménagement de gares

par **Michel PERRIER**, Conseiller régional des Pays de la Loire

Virginie DERBANE, Directrice de projet Gare & Connexions

Nicolas LETERRIER, Chargé de projets, Réseau Ferré de France

Le **Schéma Directeur d'Accessibilité du Conseil Régional**, également validé par **Réseau Ferré de France (RFF)** et Gares et Connexions, a été adopté en 2008 et porte à la fois sur le **matériel roulant**, les **arrêts des autocars** régionaux et les **38 gares ferroviaires** régionales. 85% des trains du parc régional sont désormais accessibles en fauteuil roulant et 14 lignes régionales sont totalement accessibles.

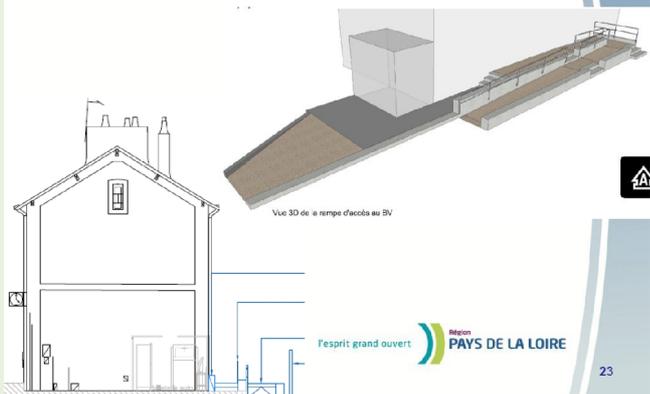
En complément, la mise en accessibilité des autocars intervient systématiquement lors du renouvellement des contrats.

Enfin, concernant l'information, **DESTINEO** permet une préparation au voyage et est accessible à de nombreux handicaps.

Concernant plus particulièrement l'aménagement des arrêts d'autocars, les travaux peuvent faire intervenir plusieurs AOT et une **concertation** est alors **nécessaire**. Ceci est également caractéristique des gares ferroviaires où les aménagements font intervenir un **nombre important d'acteurs financeurs**.

Le Conseil Régional, en l'absence de réglementation sur le sujet, est assez volontariste en Pays de la Loire à travers un règlement d'intervention pour le financement de la mise en accessibilité des gares du territoire ligérien.

Les travaux prévus sur le périmètre SNCF : la rampe d'accès au BV



23



II. 3. L'accessibilité des points d'arrêt autocars



11

La Région a déjà **cofinancé 10 gares ferroviaires** et fait étudier la mise en accessibilité des autres. Ce travail important peut être mené grâce au **soutien des collectivités locales** qui interviennent également à part entière dans le processus de financement.

Une réflexion par axe sur l'accessibilité de bout en bout est primordiale, avec une **homogénéité des traitements** pour un repère visuel efficace. Un référentiel de mise en accessibilité des gares a été réalisé et un travail énorme sur la signalétique des services et les cheminements a été mené.

L'exemple de la gare de Saint-Etienne-de-Montluc illustre le partenariat nécessaire entre acteurs.

Un état des lieux de la chaîne de déplacement a été réalisé : RFF avec une problématique initiale de sécurité (passage à niveaux dangereux) a intégré l'accessibilité dans les nouveaux cheminements piétons. Les quais ont été sur-élevés et les pentes remises aux normes ainsi que les rampes d'accès à la ville.

Comme **RFF, Gares et Connexions** a remis à niveau sa signalétique sur la base d'un référentiel partagé pour plus de cohérence. La gare est totalement restructurée pour intégrer l'accessibilité : guichets, sols, éclairage, sonorisation, rampes, abris voyageurs, etc...

La Région est intervenue à hauteur de **50%** et la ville à hauteur de **30%** du coût total des travaux.

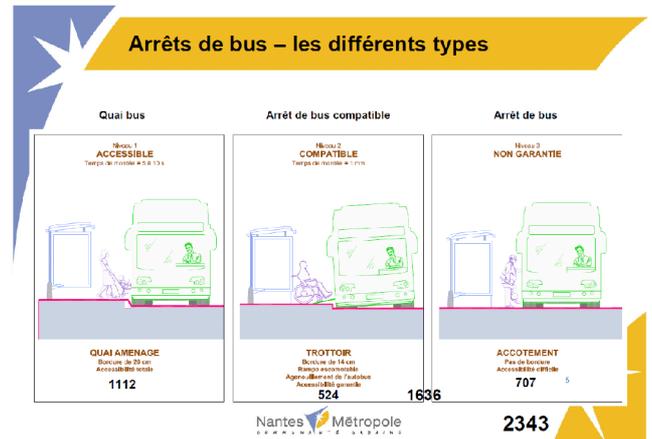
Le schéma directeur d'accessibilité et sa déclinaison sur le territoire de Nantes Métropole

par **Damien GARRIGUE**, chef de projets à la direction générale des déplacements,
Nantes Métropole
Loïc LARCHER, chargé d'études urbaines, Semitan

Voté en 2009, les objectifs du **Schéma Directeur d'Accessibilité** de Nantes Métropole sont de rendre accessible la totalité du parc roulant, et **3 arrêts sur 5 permettant l'accessibilité de 90%** des échanges sur le réseau. Ce schéma très pragmatique intègre une extension progressive de l'accessibilité, tout en l'améliorant pour l'ensemble des handicaps et en mettant en place des actions ciblées issues du diagnostic de 2008.

Un point d'étape 2013 fait état de **70% de points d'arrêts accessibles** permettant 92% des échanges sur des matériels roulants accessibles. 93% du matériel roulant est accessible, **100% sur le réseau tramway et busway**.

Sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) couvrant l'ensemble des communes, environ **700 arrêts identifiés** ne pourront pas techniquement être aménagés.



Des **actions en cours** portant sur l'information avec notamment l'**annonce visuelle** et **sonore** aux arrêts et dans les matériels roulants amélioreront significativement l'accessibilité au réseau. Enfin un travail collaboratif entre la mission Handicap et Solidarité et celle en charge des Déplacements permettront de **former les conducteurs** aux diverses situations de handicap.



A noter dans votre agenda

Mardi de l'ORT

Le fret ferroviaire en Pays de la Loire

Mardi 25 février 2014 à partir de 14 h 00

Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
18 quai Ernest Renaud – 44000 NANTES