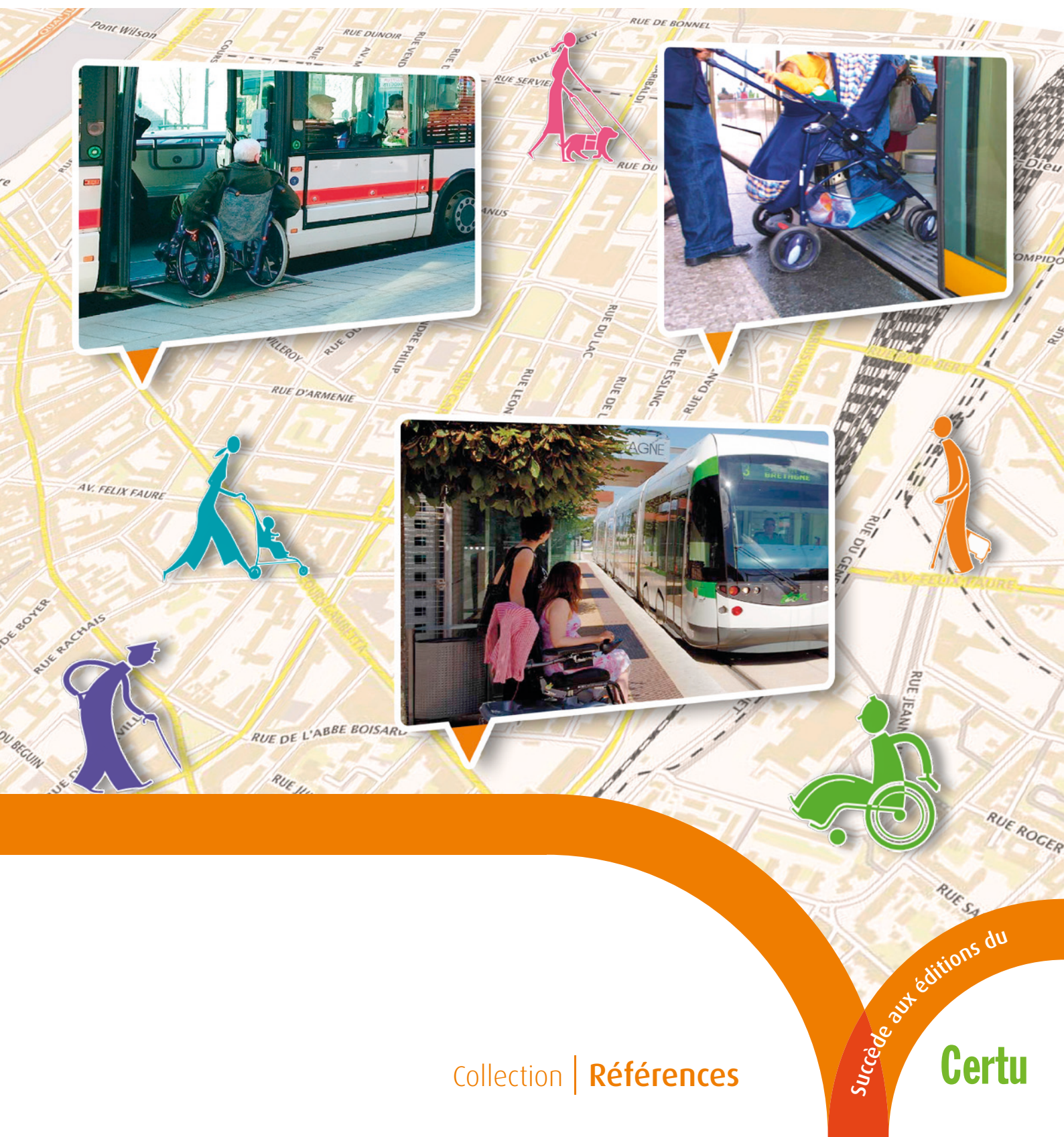


Le schéma directeur d'accessibilité des transports Agenda d'accessibilité programmée

Guide méthodologique d'élaboration



Le Schéma directeur d'accessibilité des transports

Agenda d'accessibilité programmée

Guide méthodologique d'élaboration

Collection Références

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée.

Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Remerciements

Ont contribué à la rédaction de cet ouvrage, commandé par la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) :

- Fabrice Lopez (Cerema / Méditerranée)
- Malvina Richez (Cerema / Territoires et ville)
- Nicolas Merle (Cerema / Territoires et ville)

Les auteurs expriment leur reconnaissance à tous les interlocuteurs sollicités dans le cadre de ce travail, et notamment :

- Laurent Arnould (métropole de Grenoble)
- Damien Garrigue (Nantes Métropole)
- Maxime Bourcier (agglomération de la Roche-sur-Yon)
- Estelle Wateau (conseil général du Gard)
- Jean-Claude Goguillot (conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- Didier Fleuret (conseil régional de Picardie)

Nous remercions également les relecteurs :

- Éric Heyrman (DMA)
- Florence Brodin (DGITM)
- Benoît Chauvin (GART)
- Anne Bellamy (Agir Transport)
- Laurent Saby (Cerema / Territoires et ville)
- Marion Ailloud (Cerema / Territoires et ville)
- Stéphane Chanut (Cerema / Territoires et ville)
- Tristan Guilloux (Cerema / Territoires et ville)

Sommaire

1. Le contexte	5
1.1 Le contexte réglementaire	5
1.2 Le bilan à l'échéance de 2015	6
1.3 Une dynamique à poursuivre : l'ordonnance de 2014	8
2. Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) : décryptage des textes	12
2.1 Un outil de programmation pour être plus opérationnel	12
2.2 La coordination des acteurs pour être plus efficace	18
2.3 Un objectif de pragmatisme pour être plus rationnel	21
2.4 Des actions pour offrir une meilleure qualité de service à l'utilisateur	31
2.5 Le contenu du Sd'AP, en résumé	32
3. Les étapes de la démarche : du dépôt à la mise en œuvre	34
3.1 Le dépôt du dossier Sd'AP	34
3.2 L'instruction du dossier Sd'AP	38
3.3 La mise en œuvre du Sd'AP	41
4. La démarche de construction du Sd'AP en pratique : Questions/Réponses	45
4.1 L'engagement dans la démarche de Sd'AP	45
4.2 La coordination des acteurs dans l'élaboration du Sd'AP	46
4.3 L'identification des points d'arrêt prioritaires	47
4.4 La mise en œuvre des dispositions du Sd'AP	51

Introduction

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est une loi ambitieuse qui a su fixer un cap en matière d'accessibilité. Elle pose deux grands principes qui sont la prise en compte de l'ensemble des personnes à mobilité réduite (PMR), que ce soit en raison d'un handicap (moteur, auditif, visuel, cognitif...) ou d'une condition spécifique (personnes avec béquilles, femme enceinte, parents avec poussette...), et la continuité de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie et espace public, transport).

Le transport constitue l'un des maillons essentiels de la chaîne de déplacement et a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la loi du 11 février 2005 avec l'obligation de planifier (au travers des schémas directeurs d'accessibilité – SDA) et d'assurer la mise en accessibilité de la totalité des services de transport dans un délai de dix ans. Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport, et notamment les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi n'ont pas pu être atteints avant le 13 février 2015.

La nécessité de poursuivre l'adaptation de la société, en vue d'améliorer le cadre de vie de tous, a amené le gouvernement à faire de l'accessibilité une de ses priorités. C'est dans ce cadre que la sénatrice Claire-Lise Campion s'est vu confier en 2012 la mission de définir les moyens à mettre en œuvre pour réussir le défi d'accessibilité.

Ainsi, parmi les propositions de son rapport « Réussir 2015 », le Premier ministre a retenu, après consultation du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH), la mesure phare que sont les agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), véritables actes d'engagement et de programmation co-construits. Dans le domaine du transport, cet outil se traduit par l'engagement dans une démarche de schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP).

Dans le but d'apporter les éléments nécessaires à l'élaboration d'un SDA-Ad'AP, le Cerema a établi ce guide méthodologique comme support à l'attention des chargés de mission au sein des Autorités organisatrices du transport (AOT). Il pourra également servir à l'ensemble des acteurs institutionnels du transport.

Ce guide rappelle, dans un premier temps, le contexte réglementaire et s'attache à décrypter les nouveaux textes de loi (ordonnance et décrets) permettant au lecteur de mieux les appréhender. Dans un second temps, il décrit la démarche de SDA-Ad'AP étape par étape et l'illustre au travers d'exemples tirés d'entretiens menés avec des AOT.

1. Le contexte

1.1 Le contexte réglementaire

Il convient tout d'abord de rappeler à titre préliminaire que la prise en compte de l'accessibilité dans les services de transport collectif découle initialement de la **loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, codifiée à l'article L 114-4 du code de l'action sociale et des familles**. Dans son article 52, cette loi invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif ou l'aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport collectif et les conditions d'accès à ces véhicules, ou encore la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les personnes handicapées.

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

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

Devant la relative mobilisation autour de cette problématique, 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** avait été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées. Par cette loi, le législateur a renforcé les contraintes, notamment en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue en particulier une obligation de résultat, le 2^e alinéa de l'article 45-I prévoyant un délai maximum de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode ferré ou routier de transport, que sont les infrastructures, le matériel roulant et les services à l'usager.

Le **décret n° 2006-138 du 9 février 2006** définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

L'ensemble des services de transport routier de voyageurs devaient donc inscrire leurs activités dans ce cadre réglementaire et ainsi s'engager à :

- produire un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA), approuvé par l'Autorité organisatrice de transport (AOT) avant le 12 février 2008 ;
- atteindre l'objectif d'une accessibilité généralisée de l'ensemble du service pour le 13 février 2015, incluant si nécessaire un service de substitution ;
- acquérir uniquement du matériel roulant accessible à l'occasion de son renouvellement.

La **circulaire directive du ministère des Transports du 13 avril 2006** apportait des éléments de mise en œuvre des Schémas directeurs d'accessibilité, en précisant leur contenu et les conditions de leur réalisation, et qualifiait d'obligation de résultat l'exigence d'accessibilité complète des services de transports collectifs.

Ces obligations concernent les différents volets du transport routier de voyageurs, et en particulier :

- le transport urbain, dont l'AOT est la commune, le groupement de communes ou un syndicat mixte ;
- le transport interurbain, qui comprend :
 - le Service routier ordinaire (SRO), dont l'AOT est le Département, ou éventuellement la commune ou le groupement de communes en cas de délégation de compétence,
 - le Transport express régional (TER) effectué par voie routière, dont l'AOT est la Région ;
- le Service à titre principal scolaire (SATPS) dont l'AOT est le Département ;
- le transport spécialisé, régulier ou à la demande (TAD), organisé par l'AOT compétente sur son périmètre, en complément des transports précédemment cités.

Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, il convient de compléter les prescriptions de la loi du 11 février 2005 déjà présentée par les **spécifications techniques d'interopérabilité (STI)**, règles européennes dont la STI-PMR pour ce qui concerne les gares, quais et matériels roulants circulant sur le réseau transeuropéen ferroviaire. Cette STI est applicable depuis le 1^{er} juillet 2008 au système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse. La nouvelle STI (règlement de la commission n° 1300-2014 du 18 novembre 2014) élargit les spécifications à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union européenne. Elle est d'application directe et d'un niveau juridique supérieur à celui de la loi française.

De plus, les gares, en tant qu'Établissement recevant du public (ERP), sont soumises à la réglementation du **code de la construction et de l'habitation** (article L111-7-3).

1.2 Le bilan à l'échéance de 2015

La mise en accessibilité des services de transport de voyageurs nécessite une action globale sur l'ensemble des éléments composant ce service, déclinés en trois volets indissociables : le matériel roulant, l'infrastructure et le service. Si ces aspects doivent être traités conjointement, ils nécessitent une approche spécifique et, à ce titre, le rythme de leur mise en accessibilité a donc été différent.

Le rapport « Réussir 2015 » de la sénatrice Claire-Lise Campion, remis au Premier ministre en mars 2013, s'est attaché à produire un premier bilan de la mise en œuvre de l'accessibilité dans les services de transport.

1.2.1 Le matériel roulant

La mise en accessibilité du parc de matériel roulant est la plus avancée pour les **transports urbains**.

Une enquête de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) indique ainsi qu'au 1^{er} janvier 2014, 94 % du parc autobus de 121 réseaux français dispose d'un plancher bas (dans les réseaux d'agglomérations de plus de 250 000 habitants et sur le réseau RATP, cette proportion s'élève respectivement à 96 % et 100 %).

En 2014, avec le renouvellement du matériel roulant, plus de 74 % du parc dispose à la fois d'annonces visuelles et sonores des arrêts, de palettes d'accès et d'un espace destiné aux fauteuils roulants.

La situation est beaucoup plus délicate concernant les **transports interurbains**. Les difficultés pour mettre à niveau les véhicules pré-équipés, ou encore l'incompatibilité entre la nécessité d'une aide extérieure lors de l'utilisation de la plate-forme

élevatrice et la nécessité pour le conducteur de rester à son poste de conduite constituent autant d'obstacles à la mise en accessibilité du parc d'autocars. Ainsi, selon les statistiques du Commissariat général au développement durable (CGDD) publiées en novembre 2014, seuls 40 % des véhicules dédiés au transport interurbain sont équipés de dispositifs permettant l'accès d'une personne en fauteuil, 28 % des véhicules sont dotés d'un dispositif sonore d'annonce des arrêts et 31 % des véhicules sont équipés de dispositifs visuels d'annonce des arrêts. Parmi ces véhicules, la proportion de matériels accessibles des autocars relevant du **Service à titre principal scolaire** (SATPS) est également faible.

Enfin, il faut aussi noter que certaines AOT ont continué, en dépit de leurs obligations légales, d'acquérir du matériel roulant non accessible, le coût du matériel non accessible d'occasion restant largement inférieur à celui du matériel neuf accessible et faussant ainsi la concurrence lors des appels d'offres.

Concernant le **transport ferroviaire**, le rythme de mise à niveau du parc est plus lent, du fait de la durée de vie très importante du matériel roulant. Le parc peut ainsi être réparti selon trois catégories de matériels :

- les matériels anciens (Corail, TER avant 2000) qui représentent le quart du parc et sont peu ou pas accessibles ;
- les TGV et matériels TER récents, qui sont accessibles, mais seulement dans une certaine mesure, puisque conçus avant les normes européennes d'accessibilité STI de 2008 ;
- les TGV et TER les plus récents ou en commande qui sont pleinement accessibles.

En considérant les améliorations apportées sur les matériels existants (à l'occasion de rénovations lourdes ou d'opérations de prolongation de durée de vie) et le renouvellement programmé du matériel, les objectifs devraient être atteints à l'horizon 2030 selon le rapport Campion.

1.2.2 Les points d'arrêt

On constate là aussi une divergence entre le transport urbain et le transport interurbain, avec un taux de mise en accessibilité supérieur en contexte urbain.

Les difficultés rencontrées quant à la mise en accessibilité des arrêts situés en **contexte urbain** sont essentiellement liées à la configuration du site, les contraintes étant d'ordre topographique ou géométrique (rues en forte pente ou profil en travers trop contraint). Les possibilités d'aménagement sont également contraintes en périphérie des villes, dans les extensions de périmètre de transports urbains, où les zones sont peu denses et où les cheminements piétons ne sont pas encore aménagés (cas des zones rurales et montagneuses par exemple). De plus, la prise en compte des questions liées à la sécurité des usagers accentue la difficulté à aménager des points d'arrêt accessibles.

S'agissant des **transports interurbains**, le principal frein à la mise en accessibilité réside dans les difficultés inhérentes au caractère rural des points d'arrêt. La réalisation des aménagements y est souvent complexe (notamment à cause de l'absence de cheminement piéton existant) et coûteuse (de par le grand nombre d'arrêts à traiter, estimé à environ 50 000). Ces aménagements paraissent disproportionnés au regard du faible nombre de voyageurs concernés et du caractère changeant de la localisation des points d'arrêt.

Concernant le **transport à titre principal scolaire**, le nombre d'arrêts serait de l'ordre de 400 000 à 500 000, selon une estimation de l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public). Comme pour le transport interurbain, le caractère très changeant de la localisation des arrêts conduit à n'envisager leur mise en accessibilité que lorsque la demande revêt un caractère suffisamment pérenne.

1.2.3 Les services à l'utilisateur

Les services à l'utilisateur sont ici de deux types :

- l'accueil des voyageurs ;
- l'information aux voyageurs.

La question de la qualité de service reste difficile à apprécier, les critères qui qualifient son adéquation avec les attentes des personnes handicapées étant souvent en dehors du corpus réglementaire.

Il est toutefois intéressant de se référer aux SDA existants qui, s'ils n'ont été établis que par 62 % des AOT (selon l'enquête menée par la DMA en juillet 2012), couvrent cependant plus de 93 % de la population et témoignent de nombreuses actions menées en faveur de l'amélioration du service à l'utilisateur.

1.3 Une dynamique à poursuivre : l'ordonnance de 2014

Le bilan évoqué dans les paragraphes précédents peut légitimement être perçu comme assez défavorable : cinq ans après l'échéance de 2008, date à laquelle l'ensemble des SDA auraient dû être réalisés, seulement 62 % des AOT ont procédé à l'élaboration du schéma. Ce bilan est encore un peu plus alarmant si l'on considère la proportion encore faible de points d'arrêt rendus accessibles, en particulier en milieu interurbain.

Pour autant, il est nécessaire d'examiner ces éléments à la lumière des nombreuses contraintes qui ont pesé sur l'atteinte des objectifs de la loi. Ces derniers avaient été fixés de manière uniforme sans réellement tenir compte des disparités entre les AOT, en termes de capacités de financement, de taille de réseau ou encore de contraintes techniques...

Malgré ce contexte difficile et l'inertie qui en a découlé, le chantier de l'accessibilité a cependant avancé et il est indispensable de capitaliser les actions déjà menées afin de poursuivre la dynamique en cours. Les mesures à mettre en place dans ce sens devaient viser non pas à remplacer le dispositif existant, mais plutôt à proposer de nouveaux outils qui viendraient compléter ce dispositif et lever les points bloquants.

L'exemple récent du recours déposé contre le SDA du Pays voironnais illustre tout à fait la difficulté que peut rencontrer une AOT dès lors qu'il s'agit de confronter une logique opérationnelle et pragmatique avec le niveau d'exigence élevé fixé par la loi.



L'exemple du SDA du Pays Voironnais

Le Pays voironnais offre un réseau de transport public qualifié de réseau de « ville moyenne ». D'abord scolaire et interurbain, ce réseau est restructuré en 2004, puis étendu par la création de lignes urbaines et de services à la demande. Le réseau comporte au final 54 lignes pour différents types de desserte :

- 3 lignes régulières urbaines ;
- 14 lignes régulières interurbaines ;
- 27 lignes scolaires ;
- 10 lignes de transport à la demande (4 en urbain et 6 en interurbain).

Ces lignes sont exploitées avec 100 véhicules interurbains, 9 bus urbains et comportent plus de 1 300 points d'arrêts.

Conformément à la loi, le Pays voironnais a adopté son SDA le 27 février 2008, en appuyant son approche sur un principe de pragmatisme : la priorisation des actions à mener, compte tenu du coût global de réalisation et des contraintes à la fois techniques et financières. Il a donc été décidé d'aménager en priorité les arrêts les plus fréquentés, desservis par les lignes urbaines et régulières exploitées avec des véhicules accessibles. Ce choix devait permettre de rendre accessibles environ 40 % des points d'arrêt des lignes régulières à expiration du délai de 10 ans prévu par la loi, au rythme de 25 aménagements par an, les autres points d'arrêt (essentiellement à vocation scolaire et peu fréquentés par une clientèle commerciale) continuant à être traités au même rythme, postérieurement à cette échéance.

Afin de pallier l'impossibilité de rendre conforme l'intégralité du réseau dans les délais prévus, le Pays voironnais a prévu la mise en place d'un service de transport de substitution permettant aux personnes handicapées et PMR de bénéficier d'un service équivalent à l'offre régulière de transport proposée aux personnes valides. Ce service s'appuie sur un système de transport à la demande et a été mis en place en février 2011, comme l'exigeaient les textes, qui plus est dans le cadre d'une vaste concertation avec l'ensemble des associations représentant les usagers et les PMR qui ont validé la démarche.

En dépit de ces efforts, la délibération approuvant le SDA a été attaquée devant le juge administratif. Après un jugement de première instance, la Cour administrative d'appel de Lyon a, dans un arrêt du 1^{er} juillet 2010, considéré « qu'en admettant, par la délibération en litige, que plus de 1 000 points d'arrêt, soit près de 60 % des arrêts du réseau, ne seraient pas rendus accessibles, dans le délai prévu par la loi, aux personnes handicapées et à mobilité réduite, au seul motif que l'opération aurait un coût global trop élevé, mais sans faire état, pour ces différents points d'arrêt, de difficultés techniques qui rendraient le coût de leur aménagement manifestement disproportionné par rapport au coût constaté habituellement en la matière, le bureau de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais a méconnu les dispositions précitées de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 ». Cette annulation a été confirmée par une décision du Conseil d'État du 22 juin 2012.

On constate ainsi que, même si la démarche de programmation des travaux proposée par le Pays Voironnais semblait à la fois assez pertinente au vu de ses capacités techniques et financières propres, et concertée avec les représentants des PMR, elle était cependant incompatible avec la législation. L'impossibilité technique avérée étant posée comme le seul critère pouvant justifier de ne pas traiter un point d'arrêt, il apparaissait dès lors impossible de justifier d'une stratégie « sélective » de mise en accessibilité...

Il devenait alors nécessaire d'introduire des outils à même de concilier exigence et précision des objectifs à atteindre avec une certaine souplesse dans la façon d'y parvenir.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées propose en ce sens un certain nombre de dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public dans son chapitre II. Elle introduit deux grandes nouveautés :

- **l'obligation d'accessibilité du service de transport** qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire ;
- la mise en place d'un outil d'application volontaire : **le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (ou Sd'AP)**, qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Cet outil de programmation, à déposer avant le 27 septembre 2015, permet en effet aux AOT qui le souhaitent de bénéficier d'un délai supplémentaire (trois ans pour le transport routier urbain, six ans pour le transport routier interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire) et de certains aménagements pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité du service de transport public dont elles ont la responsabilité, cela en dérogeant au délai fixé par la loi du 11 février 2005.

Concernant le domaine des transports en particulier, cette ordonnance est complétée par deux décrets :

- **le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs**, qui définit le contenu du Sd'AP ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du Sd'AP.
- **le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée**, qui définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

Les principaux textes à venir sont les suivants :

- le **décret « pourcentage de matériel roulant accessible »** fixant les valeurs minimales à respecter lors de la passation de la convention avec l'exploitant ;
- l'**arrêté « prorogations des délais »** définissant les seuils de « taux d'endettement » et de « marge d'autofinancement » à dépasser pour justifier une prorogation du délai de dépôt et/ou d'exécution du Sd'AP ;
- le **décret « sanction »** décrivant la procédure de la sanction en cas de non-respect des engagements de formation du personnel ou d'accessibilité de l'information délivrée aux usagers.

2. Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) : décryptage des textes

Les décrets relatifs au Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée et aux points d'arrêt prioritaires cités précédemment ont été codifiés dans le code des transports. Aussi, le présent chapitre fait référence aux articles du code des transports.

2.1 Un outil de programmation pour être plus opérationnel

2.1.1 La construction d'une feuille de route

À l'issue de la phase de diagnostic du service de transport dont elle a la responsabilité, l'AOT doit établir une stratégie structurant son action en vue de la mise en accessibilité du réseau. Cette stratégie est construite de manière coordonnée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en accessibilité du service de transport que sont les AOT intervenant sur le même périmètre, le(s) gestionnaire(s) de la voirie... (paragraphe 2.2). Elle s'appuie notamment sur :

- une priorisation des lignes et des points d'arrêt à rendre accessibles (paragraphe 2.3.1) ;
- une identification des points d'arrêt classés prioritaires relevant d'une impossibilité technique avérée et des mesures de substitution associées (paragraphes 2.3.2 et 2.3.3) ;
- une réflexion sur l'affectation du matériel adapté, en fonction du rythme de renouvellement du parc et de son éventuelle mise à niveau (paragraphe 2.3.4).

Elle est complétée par des actions portant sur la formation du personnel et l'information des usagers, actions qu'il conviendra également de programmer (paragraphe 2.4).

Afin de rendre le dispositif véritablement opérationnel, il est nécessaire que le Sd'AP ne se limite pas à une simple déclaration d'intention, mais impose l'atteinte de résultats concrets, c'est-à-dire contrôlables et mesurables. Il s'agit de faire de cet outil une feuille de route adossée à des **outils de programmation, à la fois en termes de calendrier et de financement**.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014** fixe ainsi des échéances pour borner les différentes étapes de la démarche Sd'AP. La première de ces échéances concerne le dépôt du Sd'AP :

« Art. L1112-2-1. – III. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014. »

Le code des transports détermine également la durée maximale de réalisation d'un Sd'AP, ajustée selon des modalités variables en fonction du type de service de transport public concerné :

« Art. L1112-2-2. – La durée de réalisation du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder, à compter de son approbation :

1° Une période de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain mentionnés à l'article L. 1231-1 ;

2° Deux périodes de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport routier public non urbain mentionnés aux articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et pour les services réguliers et à la demande de transport public dans la région Île-de-France mentionnés à l'article L. 1241-1, sous réserve des services mentionnés au 3°;

3° Trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire et, en Île-de-France, les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional. »

La possibilité de proroger ces délais dans des circonstances bien établies fixées par l'arrêté « Prorogations des délais » est également proposée par l'**ordonnance**, selon des modalités décrites au 2.1.2.

Le Sd'AP doit donc proposer une série d'actions visant la mise en accessibilité du service de transport, envisagées selon une programmation dont la durée est fixée par l'ordonnance et dont la description constituera un élément constitutif du Sd'AP, comme le prévoit le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – I. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge. »

Ainsi, cette programmation d'actions doit indiquer la liste des points d'arrêt prioritaires (y compris ceux de la liste complémentaire) qui seront mis en accessibilité chaque année. De plus, pour être totalement opérationnelle, elle se doit d'être assortie d'éléments financiers qui permettront d'en évaluer le coût total et de déterminer la clé de répartition des investissements nécessaires entre les différents intervenants. Là encore, ces éléments de chiffrage doivent faire partie du Sd'AP, conformément au code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – I. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer. »

2.1.2 La prorogation des délais

Le code des transports modifié par l'ordonnance réserve la possibilité de proroger les délais prévus pour les différentes étapes de la construction et de la mise en œuvre du Sd'AP :

- concernant le dépôt du dossier :

« Art. L1112-2-1. – III. – Ce délai peut être prorogé pour une durée maximale de trois ans dans le cas où les difficultés techniques ou financières liées à l'évaluation ou à la programmation l'imposent ou dans le cas d'un rejet d'un premier schéma. »

- concernant la durée de réalisation du Sd'AP :

« Art. L1112-2-3. – En cas de force majeure, la prorogation de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée peut être demandée et prononcée par décision expresse de l'autorité administrative. Cette prorogation prolonge les délais prévus par le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée pour une durée maximale de trois ans, renouvelable si les circonstances de force majeure font obstacle à l'achèvement du schéma dans ce délai.

En cas de difficultés techniques ou financières graves ou imprévues, l'autorité administrative peut autoriser une prorogation de la durée du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée pour une durée maximale de douze mois. »



Les cas de force majeure et de difficultés techniques ou financières seront précisés dans l'arrêté « Prorogations des délais » qui devrait paraître courant 2015.

Les modalités relatives à la demande d'une prorogation des délais, puis d'acceptation ou de refus de cette demande sont traitées dans la sous-section 5 du code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-19. – I. – Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

II. – Le contenu du dossier de la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée est fixé par un arrêté du ministre chargé des Transports et du ministre chargé des Finances qui précise notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande et prévoit que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives sont établis par tous éléments utiles. »

« Art. R1112-20. – Le délai d'instruction de la demande de prorogation des délais de dépôt ou de mise en œuvre d'un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

Lorsque le dossier est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans le délai d'un mois à compter de la réception de la demande, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois. »

« Art. R. 1112-21. – I. – La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée.

À défaut de notification d'une décision explicite du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la demande de prorogation est réputée rejetée.

II. – Lorsque la demande de prorogation des délais de dépôt est refusée, l'autorité qui prend cette décision précise le délai laissé pour présenter de nouveau à l'approbation un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée qui ne peut excéder six mois.

III. – Le bénéfice de la prorogation de la durée d'exécution d'un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée de douze mois prévue par le second alinéa de l'article L. 1112-2-3 est accordé notamment quand l'analyse du dossier fait apparaître le dépassement des seuils déterminés par l'arrêté prévu par le II de l'article R. 1112-19.

IV. – Les décisions de prorogation de délai sont enregistrées sur le document relatif aux Schémas directeurs d'accessibilité – Agendas d'accessibilité programmée disponible sur le site internet de la préfecture prévu par le III de l'article R. 1112-18. »

2.1.3 Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du Sd'AP

Le nouveau dispositif rappelle également la nécessité de pouvoir suivre et évaluer la mise en œuvre du Sd'AP. Le dispositif prévu pour assurer ce suivi et cette évaluation doit être décrit dans le Sd'AP, comme le prévoit le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – I. – Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévue par l'article R. 1112-22. »

Des éléments de bilan, fournis à intervalles réguliers, permettront de juger à la fois de l'avancement de sa mise en œuvre, mais aussi de vérifier que celui-ci reste pertinent : le Sd'AP doit en effet pouvoir intégrer les évolutions du territoire sur lequel s'exerce le service de transport ou encore les diverses évolutions technologiques ou réglementaires qui peuvent impacter ce service.

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** précise cette obligation dans la sous-section 6 – Suivi de l'avancement du schéma :

« Art. R1112-22. – I. – Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception :

1° A l'issue de la première année, un point de situation ;

2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

Lorsque le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée concerne un service de transport ferroviaire, ces bilans sont également adressés aux commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations associés aux gares qui les concernent qui les transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

II. – Le bilan prévu au 2° du I indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. »

2.1.4 Les sanctions

L'ordonnance définit un dispositif de sanctions mobilisables en cas de manquement de l'AOT, que ce soit vis-à-vis de l'élaboration du Sd'AP ou de la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre de ce document.

Ces sanctions portent principalement sur les aspects liés à la formation du personnel et à l'information adaptée compréhensible par tous. Ce dispositif coercitif traduit une réelle volonté de la part du législateur de voir de véritables progrès accomplis sur ces derniers champs, jusqu'ici souvent négligés malgré leur nécessité avérée.

2.1.4.1 Retard lors du dépôt du Sd'AP

L'élaboration du Sd'AP est d'application volontaire dans le sens où l'AOT peut tout à fait avoir réalisé, dans les délais prévus par la loi du 11 février 2005, un SDA lui permettant d'atteindre les objectifs d'accessibilité totale du service de transport au 13 février 2015. Dans le cas contraire, l'AOT a l'opportunité de s'engager dans un Sd'AP qui devra alors respecter les échéances prévues par l'ordonnance.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance** prévoit ainsi que soit sanctionné tout retard non justifié lors de la procédure de dépôt du Sd'AP :

« Art. L1112-2-4. – II. – Le dépôt, sans justification, d'un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée au-delà de la date prévue est sanctionné par une sanction pécuniaire forfaitaire de 5 000 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et par une réduction de la durée maximale prévue à l'article L. 1112-2-2 pour le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée à hauteur du nombre de mois de retard. »

2.1.4.2 Défaillance lors de la transmission des bilans intermédiaires

L'importance des aspects liés au suivi de la mise en œuvre du Sd'AP a été soulignée dans les paragraphes précédents. Des sanctions sont ainsi prévues en cas de défaillance à ce sujet, notamment pour garantir la transmission de bilans qui soient un reflet sincère de l'état d'avancement du Sd'AP :

« Art. L1112-2-4. – I. – À l'issue de chaque période, un bilan des travaux d'accessibilité effectués est transmis à l'autorité administrative compétente. L'absence non justifiée de transmission de ces bilans ou la transmission d'un bilan manifestement erroné est sanctionnée par une sanction pécuniaire forfaitaire de 2 500 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine. »

2.1.4.3 Non-respect des engagements en matière de formation du personnel et d'information à l'usager

Le système de sanction est conçu pour garantir l'achèvement des actions d'accessibilité :

- dans un premier temps, la constitution d'une provision comptable correspondant aux actions non réalisées et la mise en demeure de satisfaire ses obligations dans un délai déterminé ;
- dans un second temps, une sanction pécuniaire à hauteur des actions non réalisées.

Ce dispositif de sanction est décrit dans le code des transports modifié par l'**ordonnance** et fera l'objet d'un décret spécifique :

« Art. L1112-2-4. – III. – Au terme du Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée, lorsque les engagements en matière de formation et de mise à disposition des usagers des informations relatives au service de transport public prévus à l'article L. 1112-2-1 n'ont pas été mis en œuvre, l'autorité administrative peut engager une procédure de carence dans des conditions précisées par décret.

Après avoir mis, selon le cas, l'autorité organisatrice de transport de services non ferroviaires ou, pour les services ferroviaires, l'exploitant du service ou le gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis en mesure de présenter ses observations, cette autorité peut mettre en demeure respectivement cette dernière ou ce dernier de satisfaire à ses obligations dans un délai déterminé et imposer la constitution d'une provision comptable correspondant aux actions non réalisées.

Au terme de ce délai, une sanction pécuniaire peut être prononcée à concurrence du coût des actions non réalisées. La sanction est prise en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la personne n'ayant pas rempli ses obligations. Elle ne peut pas être supérieure à 10 % du montant des dépenses réelles de formation et de communication figurant dans les dépenses réelles de fonctionnement du compte administratif établi au titre du pénultième exercice pour la collectivité territoriale, ou à 10 % du montant des dépenses de formation et de communication figurant dans les comptes du pénultième exercice de l'exploitant de services ferroviaires ou du gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis. Le produit des sanctions pécuniaires prévues à l'alinéa précédent est recouvré comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et versé au fonds dédié à l'accompagnement de l'accessibilité universelle défini à l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation. »

2.2 La coordination des acteurs pour être plus efficace

2.2.1 La coordination des acteurs institutionnels

La question de la coordination des compétences a souvent été pointée du doigt comme un des principaux freins à la mise en accessibilité des services de transport. En premier lieu, cette accessibilité repose sur une prise en compte globale intégrant les trois principaux volets du service de transport concerné, à savoir les infrastructures (gares, points d'arrêt et leurs abords...), le matériel et les services. Cela implique de pouvoir coordonner les interventions de différents maîtres d'ouvrages, sur des secteurs très divers, que ce soit en termes de territoires, de modes de transport ou d'organisation.

Cette coordination doit se jouer à plusieurs niveaux d'intervention des AOT :

- celui de la planification, avec par exemple des temporalités différentes pour l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et celle des SDA ;
- celui de la réalisation (par exemple : agrandir le trottoir au niveau de l'arrêt du bus, déplacer le point d'arrêt ou le stationnement...), phase pendant laquelle la coordination entre AOT et gestionnaires de voirie est particulièrement essentielle pour garantir la continuité de la chaîne du déplacement (notamment pour permettre l'accès entre le domicile et l'arrêt de bus, et entre le bus et le lieu de destination...).

Les points d'arrêt ou les pôles multimodaux cristallisent cette difficulté : en effet, étant situés à l'interface entre plusieurs domaines, leur gestion relève de différentes entités compétentes, ayant chacune leurs obligations et leur temporalité propres.

De plus, il faut aussi prendre en compte l'exploitant du service dont la connaissance du fonctionnement du réseau de transport public et l'expertise technique en font un partenaire à part entière de l'AOT pour la mise en accessibilité du service.



Prenons l'exemple de la mise en accessibilité d'un point d'arrêt situé sur une route départementale, en agglomération et desservi par une ligne urbaine, une ligne interurbaine d'un département limitrophe et une ligne TAD. Les acteurs intéressés par la mise en accessibilité de ce point d'arrêt sont :

- l'AOT responsable de la ligne urbaine et son exploitant ;
- le Département limitrophe responsable de la ligne interurbaine et son exploitant ;
- le Département en tant que gestionnaire de la voirie ;
- l'AOT responsable de la ligne TAD et son exploitant ;
- la commune d'implantation du point d'arrêt en tant qu'autorité exerçant la police de circulation et de stationnement.

Cette multiplicité d'acteurs rend complexe l'élaboration même du Sd'AP. Ainsi, la réussite de son élaboration et de sa mise en œuvre par la suite réside dans l'implication de chacun des acteurs qui ont des compétences, des intérêts et des contraintes propres.

Il est ainsi apparu nécessaire d'identifier une AOT **chef de file**, en charge d'assurer la coordination entre les différents acteurs de l'accessibilité d'un réseau de transport afin d'éviter l'écueil d'une mise en accessibilité fragmentée et juxtaposée. Le code des transports modifié par l'ordonnance précise le rôle de ce chef de file et la manière dont il est désigné :

« Art. L1112-2-1. – II. – Dans le cas où la mise en accessibilité d'un service de transport nécessite le concours de plusieurs personnes morales, le schéma directeur précise les engagements de chacune de ces personnes en ce qui concerne le service de transport et l'infrastructure.

*En tant que chef de file, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État, recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable, notamment les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toutes autres infrastructures. Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs services publics de transport routier de voyageurs, le rôle de chef de file est attribué à l'autorité organisatrice de transport qui est également en charge de la voirie ou, à défaut, à l'autorité organisatrice de transport dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt. Pour les points d'arrêt ferroviaires d'intérêt à la fois régional et national desservis par des services de transport ferroviaire, un arrêté du ministre chargé des **Transports** détermine à quelle collectivité publique chargée d'un des services de transport concernés est attribué le rôle de chef de file. »*

L'AOT chef de file devra ainsi s'assurer que toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable sont impliquées dans la construction du Sd'AP, notamment en termes d'engagement financier. Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** stipule d'ailleurs que :

« Art. R. 1112-12. – I. – L'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État coordonne, dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée pour le service de transport public de voyageurs dont elle est responsable, les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires prévus par le I de l'article L. 1112-2-1, pour lesquels elle a, le cas échéant, été désignée chef de file en application du II du même article.

I. – Le projet de Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge. »

Il convient de préciser que la mission de chef de file ne confère à l'AOT désignée aucune compétence supplémentaire ni aucun pouvoir décisionnel quant à l'engagement (notamment financier) des autres maîtres d'ouvrage impliqués. Ainsi, le chef de file sera tenu d'organiser la concertation entre les différents partenaires, de rassembler les engagements de chacun et de faire état des discussions engagées, mais ne pourra être tenu pour responsable des manquements éventuels d'un de ces partenaires.



Le rôle de chef de file peut être fragilisé lorsque l'un des acteurs ne joue pas le jeu et refuse d'exercer ses compétences pour la mise en accessibilité d'un point d'arrêt. Les textes précisent que le chef de file doit expliciter dans le Sd'AP l'état des négociations engagées, mais l'absence d'engagement de la part d'un des acteurs ne doit pas se révéler bloquante pour l'élaboration du document.

Le chef de file pourra éventuellement être sollicité pour plusieurs Sd'AP dans le cas particulier des services de transport public concernant plusieurs départements. En effet, la phase d'approbation du document se déroulant à l'échelon départemental (approbation par le préfet, après examen par la CCDSA : commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité), il est nécessaire de scinder le Sd'AP en autant de documents que de départements concernés, chaque Sd'AP regroupant les points d'arrêt situés dans un même département.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014** précise ainsi que :

« Art. L1112-2-1. – I. – Un service de transport public concernant plusieurs départements donne lieu à plusieurs Schémas directeurs d'accessibilité – Agendas d'accessibilité programmée regroupant, pour chacun d'entre eux, les points d'arrêt situés dans un même département. Chacun de ces Schémas directeurs d'accessibilité – Agendas d'accessibilité programmée présente dans un préambule les orientations et les priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport sur la totalité des départements concernés. »

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** précise par ailleurs le contenu de ce préambule, qui devrait participer à garantir la cohérence entre plusieurs Sd'AP concernant le même service de transport :

« Art. R1112-13. – II. – Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comporte également un préambule qui indique :

- a) Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;*
- b) Le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.*

La présentation prévue au 1° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés. »

2.2.2 La concertation avec la société civile

Afin que le Sd'AP soit partagé par tous et prenne bien en compte les besoins des usagers, il est nécessaire d'associer les représentants de la société civile concernés tels que des associations de personnes handicapées, de personnes âgées, de parents d'élèves...

Il est important que les différentes parties sollicitées dans le cadre de l'élaboration du Sd'AP soient réunies au sein d'une instance particulière, qui leur permette effectivement de se coordonner au cours des étapes de construction du Sd'AP et de sa validation. Cette instance pourra prendre corps sous la forme d'un comité de pilotage ou de suivi, ouvert aux acteurs de la société civile dans une volonté de concertation élargie. Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** prévoit ainsi que :

« Art. R1112-12. – III. – Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis doit être sollicité sur le projet de schéma en application du II de l'article L. 1112-2-1 sont, outre les gestionnaires mentionnés par ces dispositions, les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes handicapées et d'usagers choisies par l'autorité organisatrice de transport, qui réunit ces parties au sein d'un comité constitué à cet effet. »

2.3 Un objectif de pragmatisme pour être plus rationnel

2.3.1 La notion d'arrêts prioritaires

L'exemple du Pays Voironnais, cité précédemment, a montré qu'une approche pragmatique, basée sur une mise en accessibilité progressive, pouvait être efficace en permettant à une AOT aux moyens limités de cibler ses efforts sur la partie la plus « stratégique » de son réseau et ainsi proposer un service accessible au plus grand nombre de ses usagers PMR. Cette approche restait cependant fragile, car elle était jusqu'alors dépourvue de socle réglementaire à même de justifier les choix nécessairement faits par l'AOT. Ceci a même été bloquant pour certaines AOT qui ont renoncé totalement à s'engager dans la mise en accessibilité de l'intégralité de leur service de transports, car la tâche semblait alors impossible.

C'est pourquoi le Sd'AP se veut être un outil pragmatique de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité, adossé à une programmation budgétaire étendue au-delà de l'horizon 2015. Il s'appuie donc très largement sur la mise en place d'une stratégie visant à rendre plus efficaces les moyens mobilisés pour la mise en accessibilité du réseau.

Cette stratégie ne sera pertinente que si elle s'appuie dans un premier temps sur une solide connaissance du patrimoine qui le compose, et notamment sur son niveau d'accessibilité. Les éléments de diagnostic confortant cette connaissance du réseau forment ainsi le premier élément constitutif du Sd'AP, comme le stipule le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – I. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

1° Une présentation de ce ou ces services et notamment :

- a) La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs [...] ;*
- b) La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;*
- c) L'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations. »*

Sur le plan des infrastructures, cette stratégie consistera à hiérarchiser le réseau à rendre accessible, notamment à partir d'une démarche de caractérisation des points d'arrêt d'où se dégagera une liste d'arrêts prioritaires concernés par l'obligation d'accessibilité.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014** stipule ainsi que :

*« Art. L1112-1. – L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des **points d'arrêt prioritaires** compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret. »*

La liste de ces points d'arrêt prioritaires, assortie de la description de leurs caractéristiques et des moyens à mettre en œuvre pour les rendre accessibles, constitue ainsi un élément essentiel constituant le Sd'AP, comme l'indique le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux à y mener pour les rendre accessibles, ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires »

Cette démarche de priorisation des points d'arrêt repose sur des principes élémentaires permettant de caractériser le niveau de performance en termes d'accessibilité du réseau, abordant ainsi des notions d'efficacité (toucher le plus de personnes possible), de maillage (assurer le meilleur maillage du territoire et desservir les principaux pôles générateurs) ou encore de continuité (notamment en termes d'itinéraires et de cheminement). Des contextes différents, notamment en termes de densité urbaine, ont amené à distinguer le cas de la région Île-de-France.

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014** détaille, pour chaque type de transport, les critères permettant de déterminer les points d'arrêt pouvant revêtir ce caractère prioritaire.

Cas des transports routiers (urbains, non urbains et en Île-de-France)

Les critères suivants s'appliquent pour les transports routiers :

« Art. D1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;*
- 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;*
- 3° Il constitue un pôle d'échanges ;*
- 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.*

II. – Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;*
- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.*

Art. D1112-11. – I. – Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Île-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire, et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;*
- 2° Il constitue un pôle d'échanges ;*
- 3° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.*

II. – Lorsque l'application des conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Île-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil. »

Les notions présentes dans les critères de priorisation des points d'arrêt sont précisées dans le chapitre 4 – Questions/Réponses.

Cas des transports ferroviaires

Concernant le transport ferroviaire, le même principe de priorisation est retenu et détaillé dans le décret comme suit :

« Art. D1112-12. – I. – Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Île-de-France, un point d'arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l'article L.1112-1, s'il n'appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L.1112-5 et s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Île-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Île-de-France ;

2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires ainsi identifiés s'effectue sans préjudice de l'application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l'annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

II. – Lorsque l'application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État, détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif. »

Cas des transports guidés

Une précision est apportée quant au cas particulier des transports guidés :

« Art. D1112-13. – Pour les transports publics guidés, tous les points d'arrêt et gares qui n'appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l'article L. 1112-1, à l'exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Île-de-France. »

Cas des transports scolaires

Le transport à titre principal scolaire a également fait l'objet de mesures spécifiques destinées, là encore, à privilégier une approche pragmatique. En effet, il paraissait très difficile de traiter l'ensemble des points d'arrêt, à la fois à cause de leur nombre et de leur caractère souvent provisoire. Le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014** va donc dans le sens d'une prise en compte plus individualisée du besoin de mise en accessibilité :

« Art. L3111-7-1. – Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à

l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. [...] »

En clair, l'obligation d'accessibilité ne s'applique plus au cas général, mais seuls les arrêts les plus proches du domicile d'un enfant handicapé et de l'établissement dans lequel il est scolarisé sont soumis, sur demande, à cette obligation d'accessibilité.



Cette décision résulte d'un processus de concertation entre la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH), la famille et le corps enseignant qui suit le projet de scolarisation de l'enfant.

Liste complémentaire d'arrêts prioritaires

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014** précise que la liste des arrêts désignés comme étant « prioritaires » n'est en aucun cas limitative ou exhaustive. Il est tout à fait possible (et même recommandé) de la compléter par une liste complémentaire de points d'arrêt dont la mise en accessibilité pourrait revêtir des enjeux locaux particuliers liés par exemple à la notion de cohérence territoriale.

« Art. D1112-9. – [...] L'autorité organisatrice de transport ou l'État peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent. »

Cette liste complémentaire est approuvée de la même manière que la liste d'arrêts prioritaires, à savoir par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.



Cette question de la liste « complémentaire » peut prendre une dimension particulièrement importante pour certains services de transport. Citons l'exemple de services de transport interurbain situés dans des secteurs très ruraux, où la faible densité d'habitants (et donc d'usagers) peut relativiser la pertinence des critères de priorisation définis dans le décret qui amènerait l'AOT à n'avoir que très peu d'arrêts prioritaires. Afin de répondre aux besoins locaux, l'AOT peut intégrer dans son Sd'AP une liste supplémentaire d'arrêts à rendre accessibles appelée « liste complémentaire ».

Par ailleurs, certaines AOT ayant bien avancé dans la mise en œuvre du SDA pourraient avoir déjà traité l'ensemble des points d'arrêt « éligibles » au titre d'arrêts prioritaires. Si elles souhaitent s'engager dans une démarche de Sd'AP, le recours à cette liste complémentaire permet ainsi de formaliser la poursuite de la démarche de mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau.

Il est important de souligner que les délais de mise en accessibilité des points d'arrêt inscrits dans la liste complémentaire sont ceux de l'article L1112-2-2 du code des transports, à savoir trois ans pour le transport routier urbain, six ans pour le transport routier interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire.

Enfin, pour garantir la pertinence de cette sélection d'arrêts prioritaires (ou dans le cas du transport à titre principal scolaire, du choix des arrêts à traiter), et être en cohérence avec les principes qui caractérisent la loi du 11 février 2005, une large place est accordée à la concertation, comme le stipule le code des transports :

« Art. D1112-14. – L'autorité organisatrice de transport compétente ou l'État consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté. »

C'est notamment ce recours à la concertation qui peut éventuellement amener l'AOT à compléter la liste des points d'arrêt prioritaires, de manière à améliorer le niveau d'accessibilité du service.

Synthèse des critères relatifs aux arrêts prioritaires

Type de transport	Critères I définis par le décret	Critères II définis par le décret	Critères pour la liste complémentaire
Routier urbain	- Situé sur une ligne structurante d'un réseau urbain ; - ou desservi par au moins deux lignes ; - ou constitue un pôle d'échanges ; - ou se situe dans un rayon de 200 m d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil de personnes handicapées ou âgées.	Si pas d'arrêt prioritaire identifié avec les critères I dans une commune desservie : au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune.	Définis par l'AOT, en concertation avec les associations de personnes handicapées, âgées, d'usagers, selon les besoins locaux.
Routier non urbain	Idem urbain	Si pas d'arrêt prioritaire identifié avec les critères I dans une commune desservie : au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune si : zone desservie + commune > 1 000 habitants.	
Routier en Île-de-France	Se situe sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le STIF et répond à au moins l'une des conditions suivantes : - desservi par au moins deux lignes de transport public ; - constitue un pôle d'échanges ; - situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées.	Si moins de 70 % des arrêts de la ligne sont identifiés prioritaires avec les critères I, le STIF détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.	
Ferroviaire	N'appartient pas aux réseaux souterrains et : - fréquentation > 5 000 voyageurs par jour en Île-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Île-de-France ; - ou situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées.	Si, avec les critères I, un arrêt ferroviaire non accessible se situe à + de 50 km, sur la même ligne, d'un arrêt ferroviaire accessible, l'AOT détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin de se situer à moins de 50 km d'un arrêt accessible.	
Guidé	Tous les points d'arrêt et gares sont prioritaires, sauf ceux qui appartiennent aux réseaux souterrains dont le SDA a été élaboré et pour lesquels des transports de substitution ont été mis en place.		
Scolaire	Aucun point d'arrêt à usage exclusif des transports scolaires n'est prioritaire sauf sur demande du représentant légal d'un élève handicapé (dispositions spécifiques prévues à l'art. L3111-7-1).		

2.3.2 Les impossibilités techniques avérées

La construction d'une stratégie de hiérarchisation des points d'arrêt implique également de pouvoir identifier, parmi les arrêts prioritaires, les cas relevant d'une **impossibilité technique avérée (ITA)** qui seront, de fait, considérés à part dans la programmation des travaux.

Dans le domaine du transport, les ITA concernent :

- les points d'arrêt routiers que l'on appellera par la suite « ITA routières », relevant du code des transports (art. D1112-15) ;
- les bâtiments et installations recevant du public des gares ferroviaires que l'on appellera « dérogations ERP », relevant du code de la construction et de l'habitation (art. R111-19-10).

Chaque cas identifié comme impossibilité technique avérée fera l'objet d'un examen devant la CCDSA (Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité), composée de représentants des personnes handicapées, des gestionnaires et propriétaires de voirie/d'ERP, des services de l'État et d'un élu, qui émettra un avis conforme pour les bâtiments (gares, points de vente, guichets d'information...) classés ERP de 1^{re} et 2^e catégorie* et un avis simple pour les autres demandes de dérogation d'ERP et les points d'arrêt relevant d'une ITA routière.



Un avis simple de la CCDSA est une recommandation de la commission que l'autorité administrative décisionnaire **peut** suivre ou non.

Un avis conforme est un avis que **doit** suivre l'autorité administrative décisionnaire.

Comme pour les points d'arrêt prioritaires, la liste de ces demandes de dérogations est un élément constitutif du Sd'AP, tel que le définit le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** :

« Art. R1112-13. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation.

[...] »



Il convient de distinguer les ITA routières des dérogations ERP, qui ne sont pas traitées de la même manière dans le processus d'élaboration du Sd'AP.

En effet, concernant les points d'arrêt sur voirie, l'AOT est tenue de fournir tous les éléments permettant de juger du bien-fondé de la demande de dérogation au titre d'une impossibilité technique avérée. Ces éléments deviennent constitutifs du dossier de Sd'AP.

* La catégorie d'un ERP dépend de sa capacité d'accueil : un ERP de 1^{re} catégorie accueille plus de 1 500 personnes et un ERP de 2^e catégorie accueille de 701 à 1 500 personnes.

Concernant les dérogations portant sur les ERP, seule la liste des points susceptibles de faire l'objet d'une demande est jointe au dossier de Sd'AP. Elles feront l'objet d'une procédure dédiée dans le cadre de la demande d'autorisation de travaux sur l'établissement en question.

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014** décrit quant à lui les configurations pouvant être qualifiées d'ITA routières comme suit :

« Art. D1112-15. – La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible, notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

2.3.3 Les mesures de substitution

En cas d'impossibilité technique avérée, le point d'arrêt reste prioritaire en matière de mise en accessibilité. Ainsi, lorsque, pour un arrêt prioritaire, la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, l'autorité organisatrice doit définir la mise à disposition de services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, comme le précise le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014** :

« Art. L1112-4. – Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, 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 dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative 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. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »

Le délai de mise en place du service de substitution est désormais de dix-huit mois à compter de la validation de l'ITA.

2.3.4 L'optimisation de l'affectation du matériel adapté

Le renouvellement et la mise aux normes du matériel roulant représentent un coût très conséquent pour une AOT, qui programme donc cette dépense sur des périodes généralement assez longues, dont la durée dépendra de l'importance du

parc, mais également du type de service de transport (routier urbain ou interurbain, ferroviaire...).

Alors que la loi du 11 février 2005 imposait l'accessibilité de la totalité du matériel exploité au 13 février 2015, l'ordonnance tient compte de ces contraintes en permettant que du matériel non accessible soit encore exploité après cette date.

Pour autant, il reste possible que la chaîne de l'accessibilité soit rompue si le véhicule desservant le point d'arrêt n'est pas adapté aux personnes handicapées ou PMR. Il est donc important :

- de garantir qu'une proportion minimale de matériel roulant soit accessible ;
- d'optimiser l'affectation du matériel roulant adapté en privilégiant la desserte des lignes régulières les plus fréquentées ou des points d'arrêt accessibles dans le cas du transport scolaire.

Le code des transports modifié par l'ordonnance prévoit ainsi que :

« Art. L1112-3. – [...] une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »

Le taux de matériel roulant accessible attendu par l'AOT sera explicité dans la convention de transport avec l'exploitant, et son non-respect pourra entraîner des sanctions financières (de même que l'acquisition de véhicules non accessibles lors d'opérations de renouvellement du parc).



Le décret relatif à la proportion minimale de matériel roulant accessible sera publié avant l'été 2015.

Certaines AOT pourraient avoir à établir ou à renouveler leur convention avant cette publication. Elles n'ont pas l'obligation d'y inscrire le taux minimal de matériel roulant accessible sur l'ensemble du parc. Après la parution du décret et si elles le souhaitent, elles pourront inscrire ce taux par avenant.

Celles-ci doivent en tout état de cause indiquer que 100 % du matériel roulant **acquis** devra être accessible.

En matière de SATPS, afin de satisfaire à la fois la demande des familles et l'objectif d'optimisation recherché au travers des Sd'AP, il a été choisi de privilégier l'obligation de résultat par rapport à l'obligation de moyens. L'effort sera ainsi porté non pas sur l'achat de matériel accessible, mais plutôt sur le déploiement « optimisé » de matériel roulant accessible sur les lignes scolaires comportant des points d'arrêt accessibles.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance** tient compte de ce contexte particulier pour le transport scolaire, notamment en stipulant que :

« Art. L3111-7-1. – [...] Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article. »

Les conditions d'obligation de mise en accessibilité d'un point d'arrêt desservi uniquement par un SATPS sont présentées au 2.2.1.

2.4 Des actions pour offrir une meilleure qualité de service à l'utilisateur

Outre les conditions d'accès au point d'arrêt et de montée/descente du véhicule, de nombreux autres facteurs contribuent à l'accessibilité globale du service de transport, se révélant parfois absolument nécessaires.

Ainsi, la question de l'accueil et de l'assistance humaine est primordiale pour garantir la qualité de service offerte à l'utilisateur. Loin d'être accessoire, l'assistance humaine est par exemple plébiscitée dans les gares, où l'accès aux trains est particulièrement délicat du fait des spécificités techniques liées à l'aménagement des quais. L'importance de l'accueil a également été soulignée à maintes reprises concernant la prise en compte des handicaps sensoriels ou cognitifs.

La compréhension du contexte global d'application de la loi, les spécificités liées à chaque famille de handicap ou encore le fonctionnement parfois complexe des divers dispositifs visant à rendre le service accessible (les élévateurs équipant les cars, par exemple) sont autant de paramètres qui rendent indispensable la mise en place d'un **programme de formation du personnel** en contact avec le public handicapé.

Enfin, il faut également tenir compte de l'importance des éléments d'**information à l'utilisateur**, primordiaux d'abord pendant la phase de préparation du déplacement puis au cours de chacune des étapes de ce déplacement.

Le code des transports modifié par l'**ordonnance** prévoit ainsi que :

« Art. L1112-2-1. – I. – [...] Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant. »

Ces actions semblent d'autant plus indispensables qu'elles s'adressent à l'ensemble des catégories de personnes handicapées ou PMR, en offrant une meilleure qualité de service notamment à destination de handicaps généralement mal appréhendés tels que les handicaps sensoriels (visuel et auditif) ou mentaux, psychiques et cognitifs.

Le code des transports modifié par le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** identifie clairement ce volet comme un élément constituant le Sd'AP :

« Art. R1112-13. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

6° Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

[...] »

L'importance des aspects liés à la formation du personnel et à l'information des usagers est affirmée par la mise en place de sanctions en cas de non-respect des engagements pris dans le Sd'AP (dispositif présenté au paragraphe 2.1.4).

2.5 Le contenu du Sd'AP, en résumé

Le Sd'AP est composé :

- d'une description du service de transport public de voyageurs, du matériel roulant, de l'infrastructure et de son accessibilité (diagnostic) ;
- de l'identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité ;
- de la liste des impossibilités techniques avérées desdits points d'arrêt et de la mise en place des services de substitution dans les dix-huit mois ;
- des modalités de formation des personnels en contact avec le public ;
- du calendrier de mise en œuvre des mesures d'information des usagers relatives au service de transport public accessible ;
- de la programmation des travaux et des financements mobilisés ;
- de l'engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées ;
- des modalités de suivi et d'actualisation.

Rappelons également le cas particulier des services de transport public de voyageurs concernant plusieurs départements. La démarche est identique, mais l'AOT élabore autant de Sd'AP que de départements desservis. Ces dossiers comprennent une partie commune constituée :

- d'un préambule qui expose :
 - la stratégie de mise en accessibilité sur l'ensemble du réseau, notamment les orientations et les priorités générales retenues à cet égard,
 - le coût global de mise en accessibilité du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les financements apportés ;
- d'une description du service de transport public de voyageurs, du matériel roulant, de l'infrastructure et de son accessibilité (diagnostic) ;
- de l'actualisation des éléments constitutifs du SDA (s'il existe) ;
- des modalités de formation des personnels en contact avec le public de personnes handicapées ;
- du calendrier de mise en œuvre des mesures d'information des usagers relatives au service de transport public accessible.

Pour chaque département concerné, ils contiennent en sus :

- l'identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité ;
- les points d'arrêt prioritaires faisant l'objet d'une impossibilité technique avérée ;
- les modalités du service de substitution à instaurer dans les dix-huit mois ;
- la programmation des travaux et des financements mobilisés ;
- les engagements de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut l'avis des différentes collectivités intéressées ;
- les modalités de suivi et d'actualisation.

Le schéma suivant résume de manière synthétique le contenu d'un Sd'AP.

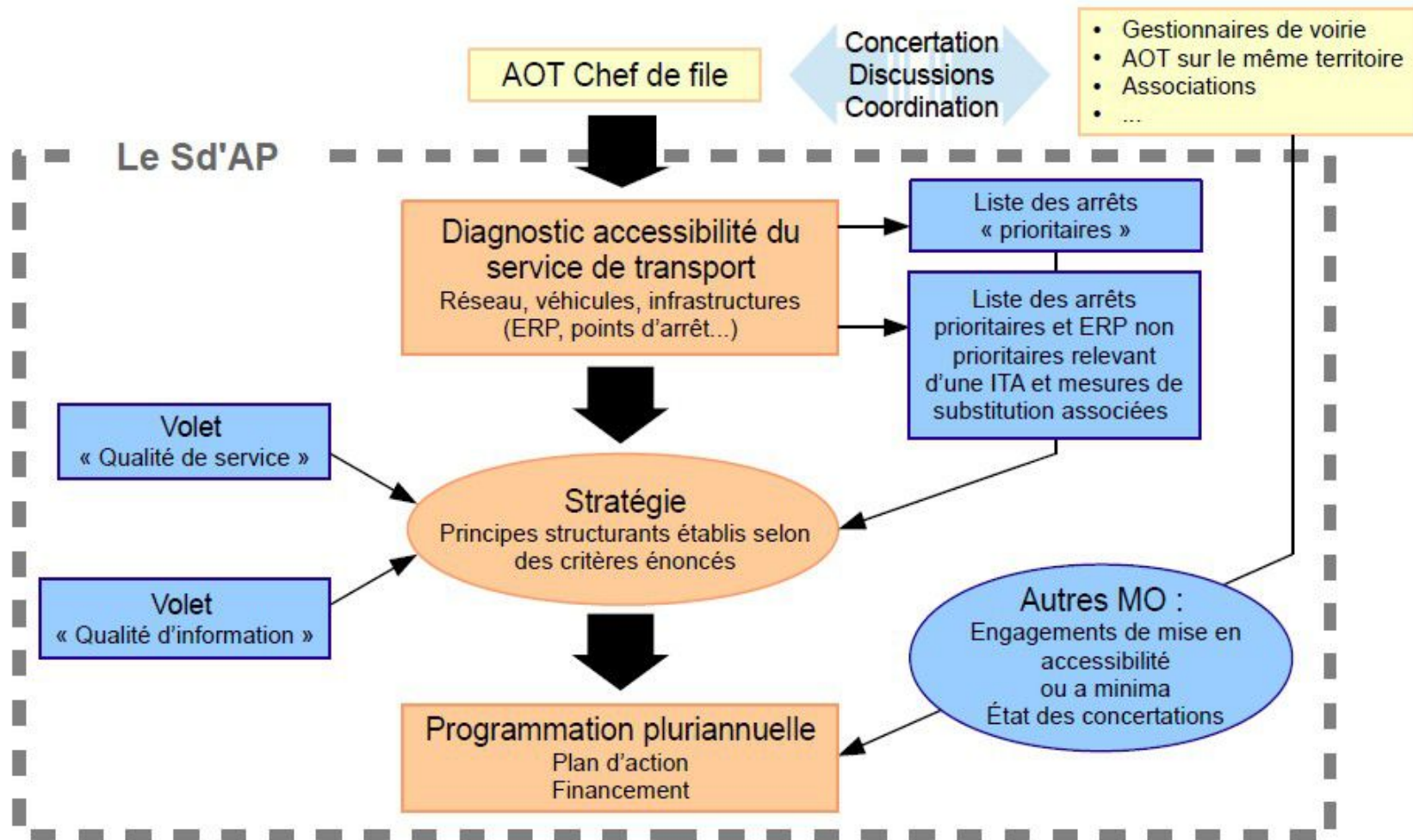


Schéma 1: Présentation schématique des éléments constitutifs d'un Sd'AP

3. Les étapes de la démarche : du dépôt à la mise en œuvre

3.1 Le dépôt du dossier Sd'AP

L'engagement dans la démarche de Sd'AP

Dans un premier temps, l'AOT doit se positionner sur son engagement éventuel dans la démarche d'élaboration d'un Sd'AP qui reste une démarche volontaire. Rappelons une fois encore que le Sd'AP est un dispositif dérogatoire quant à l'application de la loi du 11 février 2005. À ce titre, une AOT qui, sur la base d'un SDA déjà établi, aurait été à même de tenir ses engagements à l'horizon du 13 février 2015 pourrait ainsi choisir de ne pas bénéficier de cette possibilité de dérogation offerte par le biais de l'ordonnance.

Cependant, si l'AOT décide de ne pas entrer dans la démarche Sd'AP, elle a l'obligation d'établir une liste des points d'arrêt à mettre en accessibilité en priorité, liste qui doit être approuvée par l'organe délibérant de l'AOT (cf article D.1112-9 du Code des transports).

L'engagement dans la démarche est tacite et ne nécessite aucune formalisation particulière, si ce n'est la remise du dossier Sd'AP dans les délais.

Le dépôt du projet de Sd'AP

L'AOT dispose d'un délai de douze mois à compter de la parution de l'**ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014** pour construire son Sd'AP et remettre son projet à l'autorité compétente pour instruire ce dossier.

Nature du service de transport	Autorité compétente pour l'instruction du dossier
Cas général	Préfet de département
Cas d'un service de transport desservant plusieurs départements	Le préfet de chaque département concerné sur chaque Sd'AP. De plus, le préfet du département dans lequel est implanté le siège de l'AOT se prononce sur le préambule commun aux différents Sd'AP.
Cas des services ferroviaires d'intérêt national	Ministre chargé des Transports

Le projet de Sd'AP doit être adressé, en deux exemplaires par pli recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente, et doit être accompagné, dans le cas où l'AOT est une collectivité territoriale, de la délibération portant son adoption.

Pour le cas des Sd'AP ferroviaires, la copie de la demande doit être transmise aux commissions communales pour l'accessibilité, si elles existent, où sont implantés les bâtiments et installations recevant du public des gares prioritaires. Le cas échéant, ces dernières la transfèrent à la commission intercommunale compétente.

La possibilité de proroger le délai de dépôt

L'AOT dispose d'une possibilité de demande de prorogation du délai de dépôt, qu'elle doit signifier au plus tard **trois mois** avant l'expiration de ce délai, soit avant le 27 juin 2015. Cette demande de prorogation doit être adressée par pli recommandé, avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente en charge de l'instruction du dossier.

La demande doit être argumentée, par le biais d'un dossier, dont le contenu est fixé par un arrêté du ministre chargé des Transports et du ministre chargé des Finances. Cet arrêté, à paraître, précisera notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande ; il prévoit également que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives soient établis par tous éléments utiles.

Le délai d'instruction de la demande de prorogation du délai de dépôt est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet (ou des pièces qui le complètent). Si le dossier de demande n'est pas complet, l'autorité en charge de l'instruction du dossier dispose d'un mois, à compter de la date de réception de la demande de prorogation, pour le signifier à l'AOT, en précisant la liste des pièces manquantes et le délai imparti pour les produire (délai qui ne pourra excéder un mois).

La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée. La durée maximale de prorogation du délai de dépôt est de trois ans.

Le défaut de notification quant à la demande de prorogation, dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande, vaut **rejet** de cette demande.

Lorsque la demande de prorogation est rejetée, l'autorité qui a émis cet avis doit préciser à l'AOT à l'origine de la demande le délai qui lui est laissé pour présenter à nouveau son projet de Sd'AP à l'approbation. Ce délai ne peut excéder six mois.

Lorsque le projet de Sd'AP n'a pas été déposé dans les délais, sans aucune justification, la durée du dépassement du délai imparti pour le dépôt sera imputée sur la durée d'exécution du Sd'AP et une sanction forfaitaire de 5 000 € sera donnée.

Le tableau et le schéma suivants récapitulent les différentes étapes de la phase de dépôt du dossier de Sd'AP, en intégrant les différentes possibilités liées à l'octroi ou non d'une prorogation du délai de dépôt.

Date	Acteur	Éléments de la démarche	Formalités
26 sept 2014			
27 juin 2015	AOT	Dossier de demande argumenté (contenu fixé par arrêté, à paraître)	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente
Date réception demande + 1 mois	Préfet de département compétent	Liste des pièces manquantes à fournir précision du délai imparti (< 1 mois)	Lettre recommandée avec demande d'avis de réception à l'AOT
Date réception demande compléments + 1 mois maxi	AOT	Pièces complémentaires demandées	
Date réception demande + 3 mois	Préfet de département compétent	• Demande accordée : précision du délai de dépôt octroyé (< 3 ans) • Demande rejetée : précision d'un délai pour déposer à nouveau le Sd'AP (< 6 mois) • Défaut de notification = demande rejetée	Mise à jour du site internet de la préfecture
27 sept 2015	AOT	Projet de Sd'AP conforme au décret	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente en 2 exemplaires

Tableau 1: Synthèse du calendrier de la phase de dépôt du Sd'AP incluant le cas de la prorogation de délai

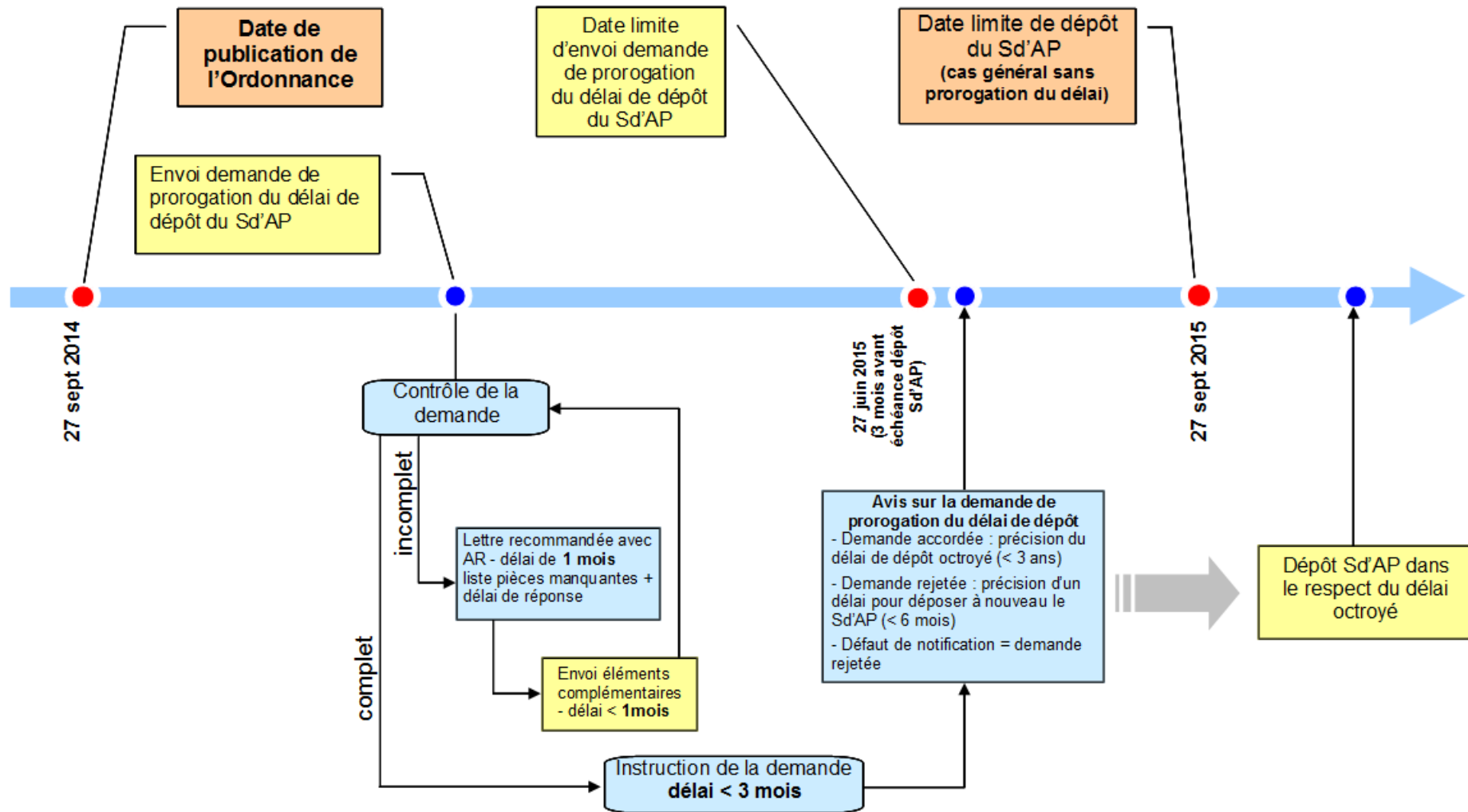


Schéma 2: Frise chronologique de la phase de dépôt de Sd'Ap incluant le cas de prorogation de délai

3.2 L'instruction du dossier Sd'AP

Le contrôle du dossier

Le délai d'instruction de la demande d'approbation d'un Sd'AP ne court qu'à compter de la date de réception du dossier complet, au sens du **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014**, ou des pièces éventuellement demandées pour le compléter.

Lorsque le dossier de Sd'AP est incomplet, l'autorité compétente en charge de son instruction, à savoir la Direction départementale des territoires (et de la mer) – DDT(M) pour le préfet de département, dispose d'un délai de deux mois, à compter de la date de réception du dossier, pour le notifier à l'AOT par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courrier électronique. Elle précisera les pièces manquantes et le délai imparti pour les fournir, délai ne pouvant pas excéder un mois.

L'avis de la CCDSA

Le projet de Sd'AP, lorsqu'il est réputé complet, est transmis par la DDT(M) concernée pour avis à la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Celle-ci se prononce sur le respect des règles d'accessibilité, ainsi que sur les éventuelles demandes de dérogation motivées par des impossibilités techniques avérées routières (les dérogations ERP faisant l'objet d'une procédure spécifique au moment de la demande d'autorisation de travaux).

Dans le cas d'un service de transport concernant plusieurs départements, c'est la CCDSA du département dans lequel siège l'AOT qui se prononce sur le préambule et sur les autres éléments communs aux différents Sd'AP.

La commission dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer sur le dossier de Sd'AP à compter de sa saisine ; à défaut, son avis est tacite.

La décision d'approbation du Sd'AP

À compter de la date de réception du dossier complet, l'autorité en charge de l'instruction du dossier de demande d'approbation du Sd'AP dispose d'un délai de cinq mois pour se prononcer (incluant les deux mois pour recueillir l'avis de la CCDSA).

Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation du Sd'AP dans ce délai de cinq mois vaut approbation implicite. Le cas échéant, cette approbation implicite couvre également les demandes de dérogations qui auraient pu être sollicitées au motif d'une impossibilité technique avérée routière.

Lorsque le dossier présente des insuffisances qui amènent l'autorité compétente à envisager le refus de son approbation, cette dernière peut demander à l'AOT de lui soumettre un projet modifié. Elle lui indique pour cela les points qu'il conviendrait de revoir, et le délai imparti pour procéder à ces compléments ou ces modifications.

Si toutefois le projet de Sd'AP est rejeté, l'autorité compétente peut préciser le délai laissé pour présenter un nouveau Sd'AP, délai ne pouvant dépasser six mois.

Un document mis en ligne sur le site internet de la préfecture permettra de retracer :

- les demandes d'approbation enregistrées ;
- les services de transport concernés ;
- la décision prise quant à cette approbation ;
- la durée octroyée pour la mise en œuvre du Sd'AP.

Le tableau et le schéma suivants récapitulent les différentes étapes de la phase d'approbation ou de rejet du dossier de Sd'AP.

Date	Acteur	Éléments de la démarche	Formalités	
27 sept 2015	AOT	Projet de Sd'AP conforme au décret	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente en 2 exemplaires	
	Préfet de département compétent	Vérification de la complétude du dossier		
Date réception du dossier + 2 mois	Préfet de département compétent	Liste des pièces manquantes à fournir + précision du délai imparti (< 1 mois)	lettre recommandée avec demande d'avis de réception à l'AOT	
Date réception demande compléments + 1 mois maxi	AOT	Pièces complémentaires demandées		
Date réception dossier complet + 5 mois	Transmission du projet de Sd'AP à la CCDSA pour avis	Préfet de département compétent	Projet de Sd'AP conforme au décret	Transmission du projet de Sd'AP en 1 exemplaire
	Date de réception du dossier par la CCDSA + 2 mois : avis sur le respect des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation liées à une ITA routière	CCDSA	Avis sur le projet	
	Si rejet envisagé	Préfet de département compétent	Possibilité de demande d'un nouveau projet de Sd'AP, modifié sur des points et dans un délai donnés	
	Date limite pour donner un avis sur la demande d'approbation du Sd'AP	Préfet de département compétent	3 cas de figure : • Sd'AP approuvé • Sd'AP rejeté : précision d'un délai pour déposer à nouveau le Sd'AP (< 6 mois) Défaut de notification = approbation tacite (y compris sur ITA)	Mise à jour du site de la préfecture, en précisant : • liste des demandes d'approbation • décision prise délai de réalisation accordé

Tableau 2: Synthèse du calendrier de la phase d'instruction du dossier de Sd'AP

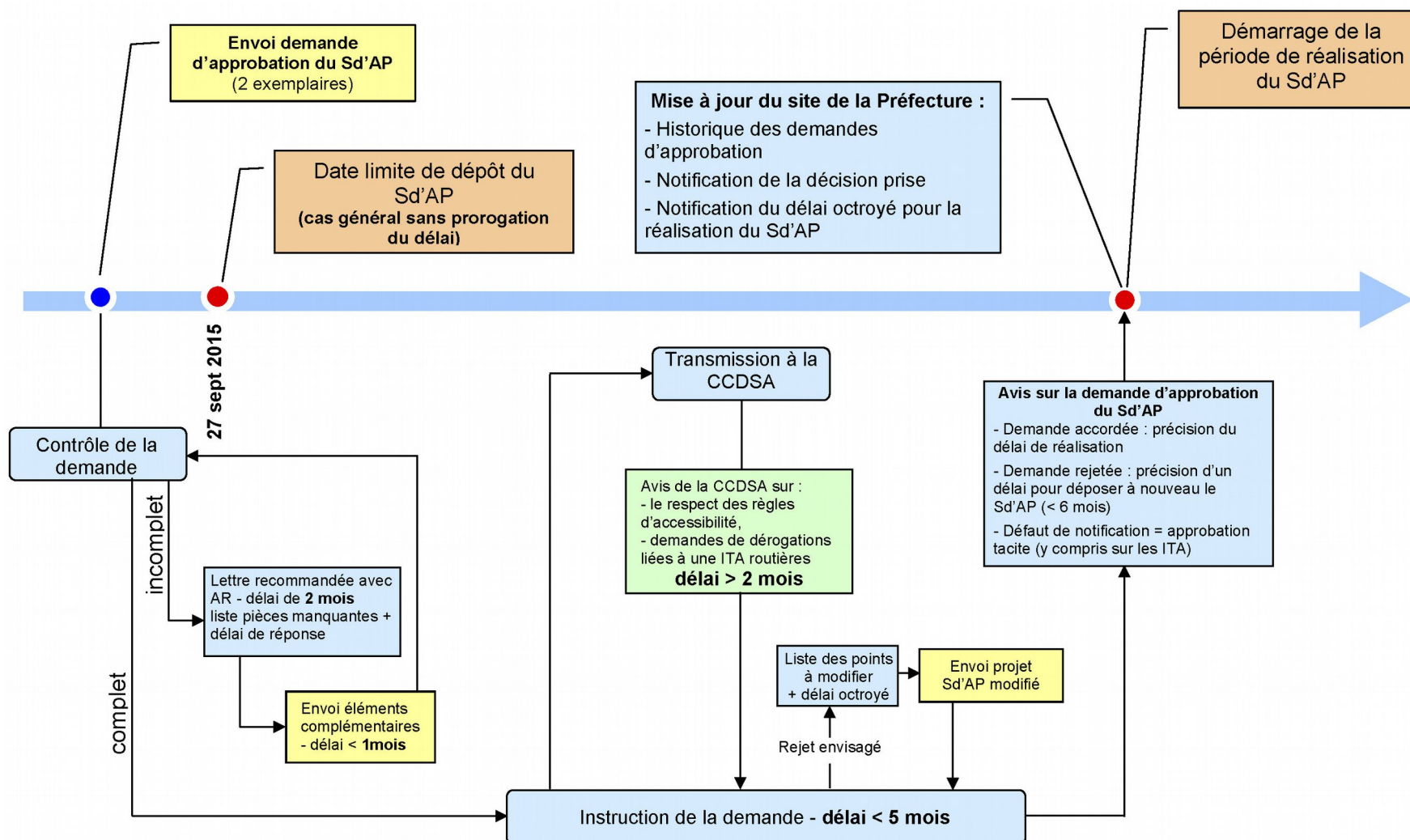


Schéma 3: Frise chronologique de la phase d'instruction du dossier Sd'AP

3.3 La mise en œuvre du Sd'AP

La durée de réalisation

Le délai de réalisation d'un Sd'AP court à compter de la date de son approbation par l'autorité compétente. Il est variable selon le type de transport concerné, et ne peut excéder :

- une période de trois ans au maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain ;
- deux périodes de trois ans pour les services réguliers et à la demande de transport public non urbain et pour les services réguliers et à la demande de transport public dans la région Île-de-France ;
- trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire et, en Île-de-France, les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional.

La possibilité de proroger le délai de mise en œuvre

En cas de force majeure, l'AOT dispose d'une possibilité de prorogation de ce délai de réalisation qu'elle doit signifier au plus tard **trois mois** avant l'expiration de ce délai. Cette demande de prorogation doit être adressée par pli recommandé, avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente en charge de l'instruction du dossier.

Le délai d'instruction de la demande de prorogation du délai de mise en œuvre est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet (ou des pièces qui le complètent). Si le dossier de demande n'est pas complet, l'autorité en charge de l'instruction du dossier dispose d'un mois, à compter de la date de réception de la demande de prorogation, pour le signifier à l'AOT en précisant la liste des pièces manquantes et le délai imparti pour les produire (délai qui ne pourra excéder un mois).

Le défaut de notification quant à la demande de prorogation, dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande, vaut **rejet** de cette demande.

En cas de force majeure, la prorogation du délai de mise en œuvre du Sd'AP prolonge les délais prévus pour une durée maximale de trois ans, renouvelable si les circonstances de force majeure font obstacle à l'achèvement du schéma dans ces délais. En cas de difficultés techniques ou financières graves, la prorogation du délai de mise en œuvre du Sd'AP ne pourra excéder douze mois.

Les éléments de suivi de la mise en œuvre du Sd'AP

À l'issue de la première année, l'AOT doit réaliser un point de situation qu'elle transmet à l'autorité compétente qui a approuvé ce Sd'AP, par pli recommandé avec demande d'avis de réception.

Elle doit de plus établir, à la fin de chaque période intermédiaire, un bilan des actions qui ont été effectuées. Ce bilan, dont le contenu est détaillé au paragraphe 2.1.3, doit également être adressé à l'autorité compétente qui a approuvé le Sd'AP, par pli recommandé avec demande d'avis de réception. Dans le cas d'un service de transport ferroviaire, il doit également être transmis aux commissions pour l'accessibilité des communes sur lesquelles sont implantées des gares classées ERP (toutes catégories confondues).

Pour rappel, le non-respect de ces obligations quant à la transmission des bilans intermédiaires, ou la transmission d'un bilan manifestement erroné peut être sanctionné par une amende pécuniaire de 2 500 €.

Le tableau et le schéma suivants récapitulent les différentes étapes de la phase de mise en œuvre du Sd'AP, en intégrant les différentes possibilités liées à l'octroi ou non d'une prorogation du délai d'exécution.

Date		Acteur	Éléments de la démarche	Formalités
	Date d'approbation du Sd'AP	Préfet de département compétent	Début de la période de mise en œuvre	
Date approbation + 1 an	1 ^{re} année d'exercice	Toute AOT	Émission d'un point de situation	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente
Date d'approbation + 3 ans		Toute AOT	Bilan des actions effectuées	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente
Date d'approbation + 6 ans		AOT transport non urbain, en Île-de-France et ferroviaire	Bilan des actions effectuées	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente
Date d'approbation + 9 ans		AOT transport ferroviaire	Bilan des actions effectuées	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente + transmission aux commissions communales pour l'accessibilité concernées par des gares classées ERP
Demande de prorogation du délai				
Date d'achèvement – 3 mois	Date limite envoi demande de prorogation du délai de mise en œuvre	AOT	Dossier de demande argumenté (contenu fixé par arrêté)	Envoi recommandé avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente
Date réception demande + 1 mois	Date limite pour demander des pièces complémentaires	Préfet de département compétent	Liste des pièces manquantes à fournir + précision du délai imparti (< 1 mois)	Lettre recommandée avec demande d'avis de réception à l'AOT
Date réception demande compléments + 1 mois maxi	Date limite pour l'envoi des pièces complémentaires demandées	AOT	Pièces complémentaires demandées	
Date réception demande complète + 3 mois	Date limite pour donner un avis sur la prorogation de délai de réalisation	Préfet de département compétent	• Demande accordée : précision du délai de réalisation octroyé (max 12 mois pour difficultés financières ou techniques graves – max 3 ans cas de force majeure) • Défaut de notification = demande rejetée	Mise à jour du site internet de la préfecture

Tableau 3: Synthèse du calendrier de la phase d'exécution du Sd'AP incluant le cas de la prorogation de délai

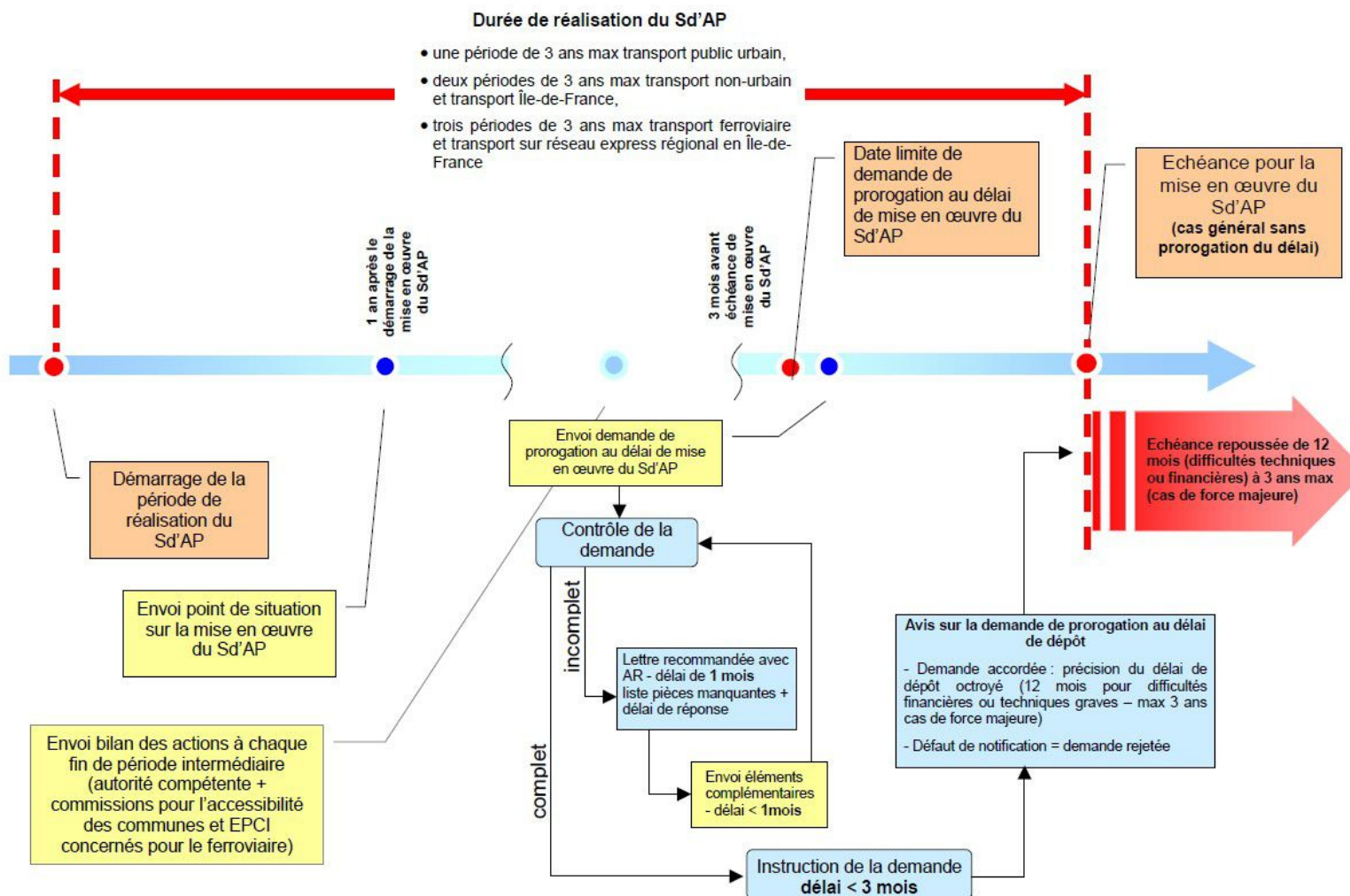


Schéma 4: Frise chronologique de la phase de mise en oeuvre du Sd'AP

4. La démarche de construction du Sd'AP en pratique : Questions/Réponses

4.1 L'engagement dans la démarche de Sd'AP

L'élaboration du Sd'AP est-elle une obligation ?

La démarche d'élaboration d'un Sd'AP reste une démarche volontaire, comme cela est clairement stipulé dans l'ordonnance :

« Art. L 1112-2-1. – I. – Le Schéma directeur d'accessibilité des services – Agenda d'accessibilité programmée peut être élaboré par chaque autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État, le cas échéant en complétant le Schéma directeur d'accessibilité prévu à l'article L. 1112-2 s'il existe. Il se substitue alors à ce schéma directeur d'accessibilité des services de transport. »

Rappelons que le Sd'AP est un dispositif dérogatoire quant à l'application de la loi du 11 février 2005. Cet outil permet ainsi aux AOT qui le souhaiteraient de **bénéficier, en toute légalité, d'un délai supplémentaire et de certains aménagements pour atteindre leurs objectifs** en matière d'accessibilité du service de transport public dont elles ont la responsabilité.

À ce titre, plusieurs cas de figure se présentent :

- l'AOT n'a pas adopté de SDA. Dans ce cas-là, l'AOT peut directement élaborer un Sd'AP, qui lui tiendra lieu de SDA ;
- l'AOT a déjà élaboré un SDA, mais elle estime que ce dernier ne lui a pas permis d'atteindre les objectifs modifiés fixés par la loi du 11 février 2005. L'ordonnance permet alors à l'AOT de se voir accorder du temps pour finaliser sa démarche, en échange d'un engagement sur chacune des années et des périodes pour atteindre l'objectif final de mise en accessibilité. Le SDA pourra ainsi être actualisé et complété : il deviendra alors un Sd'AP et se substituera au SDA à la date d'approbation du Sd'AP par le préfet ;
- l'AOT, sur la base d'un SDA déjà établi, estime qu'elle a été à même de tenir les objectifs modifiés fixés par la loi du 11 février 2005. Dans ce cas, elle peut choisir de ne pas bénéficier de cette possibilité de dérogation offerte par le biais de l'ordonnance, et ne pas s'engager dans une démarche d'élaboration du Sd'AP. Cependant, elle a l'obligation d'établir une liste des points d'arrêt à mettre en accessibilité en priorité.



Exemple 1 : Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble-Alpes Métropole a approuvé son SDA en juin 2009. Bien que fortement avancée dans la mise en accessibilité de ses lignes de bus (99 % du matériel roulant est accessible) et de ses points d'arrêt (90 % sont accessibles) dans le périmètre du SDA, l'AOT s'engage dans une démarche de Sd'AP.

En effet, la métropole veut poursuivre ses efforts au travers de cet outil de programmation, notamment suite à l'extension de son périmètre de transport urbain (PTU) et donc de son réseau de transport (400 points d'arrêt supplémentaires).



Exemple 2 : L'agglomération de La Roche-sur-Yon

Bien que l'accessibilité du service de transport ait été prise en compte par l'agglomération de La Roche-sur-Yon (un diagnostic a été réalisé en 2012 et 70 % des arrêts sont accessibles aux UFR), celle-ci n'a pas élaboré de SDA. Elle s'engage donc directement dans une démarche de Sd'AP qui tiendra lieu de SDA. Pour cela, elle a mis en place un groupe de travail qui a débuté en février. Cette démarche est menée parallèlement à l'élaboration d'un plan global de déplacement qui définit notamment les lignes et arrêts à maintenir ou supprimer. Il y aura donc un travail de mise en cohérence de ces deux documents de planification.

Un département qui verrait sa compétence transport transférée à la Région au 1^{er} janvier 2016 doit-il s'engager dans la démarche d'élaboration du Sd'AP ?

Toute AOT est tenue de respecter les objectifs modifiés de la loi du 11 février 2005 avant le 13 février 2015, soit dix ans après la publication de la loi.

À moins que celle-ci ait atteint ces objectifs, notamment en mettant en œuvre son SDA, l'AOT peut s'engager dans la procédure dérogatoire d'élaboration d'un Sd'AP afin de poursuivre la mise en accessibilité de son réseau en toute légalité. Le cas général limite à douze mois à compter de la publication de l'ordonnance la durée de la période accordée à l'AOT pour élaborer et déposer son Sd'AP, soit une date limite fixée au 27 septembre 2015. Même si l'AOT doit perdre sa compétence en 2016, il reste donc de sa responsabilité de construire le Sd'AP.

En outre, notamment à travers les éléments de diagnostic du réseau sur lesquels il s'appuie, le Sd'AP constitue un outil de connaissance du service de transport qui pourra trouver toute son utilité au moment du transfert de la compétence vers une autre entité. Dans l'idéal, il serait essentiel d'anticiper ce transfert de compétence en associant la future entité en charge du service de transport à toutes les étapes de construction du Sd'AP.

Par ailleurs, il est important de souligner que le transfert de compétence peut naturellement justifier d'une actualisation du Sd'AP.

4.2 La coordination des acteurs dans l'élaboration du Sd'AP

Quel est le rôle de l'AOT en tant que chef de file ?

Dans le cadre de l'ordonnance du 26 septembre 2014, l'AOT est désignée chef de file. À ce titre, c'est elle qui doit organiser la concertation avec les différentes parties prenantes telles que les gestionnaires de voirie et des points d'arrêt, les représentants des usagers (personnes handicapées, âgées, parents d'élèves...) et tout autre acteur public susceptible d'être concerné (notamment les autres AOT).

Les résultats de cette concertation se traduiront notamment par la précision des engagements financiers de chacune des parties intéressées pour la mise en accessibilité ou, à défaut, une présentation des mesures nécessaires et des organismes susceptibles d'en assumer la charge.



Exemple : La région Provence – Alpes-Côte d'Azur

Le SDAT (Schéma directeur d'accessibilité des transports publics) de la région Provence – Alpes - Côte d'Azur avait été adopté en février 2008, et régulièrement mis à jour depuis avec une actualisation en 2014. Suite à la parution de l'ordonnance 2014-1090 du 26/9/2014 et des décrets correspondants, la Région a souhaité s'engager dans une démarche de Sd'AP.

En tant que chef de file, elle a organisé la concertation avec l'ensemble des partenaires. Elle a ainsi mobilisé dans chaque département un groupe de travail réunissant les représentants de l'État, de la SNCF Réseau et SNCF Mobilité (comprenant TER et SNCF Gares et Connexions), les représentants des associations de personnes handicapées et de personnes âgées, les associations d'usagers et les commissions pour l'accessibilité des communes des gares prioritaires.

Le but de ces groupes de travail est notamment de s'accorder sur les points d'arrêt et les gares prioritaires, puis de travailler de concert à la construction d'une feuille de route qui servira de base à l'élaboration du Sd'AP régional.

Que faire si un point d'arrêt est desservi par plusieurs AOT ?

Dans ce cas, le rôle de chef de file est attribué à l'une des collectivités publiques impliquées à savoir :

- l'AOT qui est également en charge de la voirie ;
- à défaut, l'AOT dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt.

C'est à l'AOT ainsi désignée d'organiser la concertation avec les différents acteurs publics (voir question ci-dessus).

4.3 L'identification des points d'arrêt prioritaires

Qu'entend-on par ligne structurante ?

La ligne structurante d'un réseau public routier urbain est définie dans le code des transports comme :

« Art. D1112-8. - 3° - en dehors de l'Ile-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports. »



La base ATC (Base nationale des Arrêts de transport collectif) permet de visualiser et télécharger les données géolocalisées des Arrêts de transports collectifs urbains et départementaux situés en France métropolitaine. Début 2015, elle regroupe les données de trente réseaux de transport*, dans un format homogène, avec des indicateurs calculés pour chaque arrêt. Elle permet notamment de connaître la population résidant à moins de 300 m de l'arrêt, mais aussi le nombre de passages par jour. Les détails et l'accès à la carte sont disponibles sur le lien ci-contre : territoires-villes.cerema.fr

Quels types de lignes de transport public sont concernés par les dispositions de l'article D1112-10 du code des transports applicables aux points d'arrêt ?

L'article D1112-10 du code des transports concerne exclusivement le transport routier. Aussi, pour le deuxième critère de priorisation des points d'arrêt à savoir que celui-ci doit être "desservi par au moins deux lignes de transport public", seules les lignes de transport public routier de passagers doivent être répertoriées. Il peut s'agir de transport urbain ou non urbain, de transport régulier ou d'un service de transport à la demande. Les services de transport à titre principal scolaire ne sont pas pris en considération.

De quels moyens dispose une AOT pour connaître les pôles générateurs de déplacements desservis par son réseau ?

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1323 donne une définition précise de ce qu'est un pôle générateur de déplacements, défini comme :

« Art. D1112-8. – 4°. – un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation. »

D'autres établissements plus spécialisés en direction des publics handicapés et/ou à mobilité réduite peuvent également constituer des pôles générateurs de déplacement. Ils sont identifiés dans le code des transports par le terme de structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées :

« Art. D1112-8. – 5°. – établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation. »

Le PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) peut représenter une source d'information utile pour recenser l'ensemble des pôles générateurs de déplacements.

* 6 départements (Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Gironde, Loir-et-Cher, Loire-Atlantique et Saône-et-Loire) et 23 Autorités organisatrices de transport urbain (par ordre alphabétique de la commune principale : Aix-en-Provence, Antibes, Arles, Aubagne, Bordeaux, Brest, Cannes, Gardanne, Grasse, Le Mans, Marseille, Martigues, Menton, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Perpignan, Pont-Audemer, Rennes, Salon-de-Provence, Strasbourg et Toulouse).

En effet, conformément à l'ordonnance du 26 septembre 2014, pour les communes ou EPCI comptant entre 500 et 1 000 habitants, il s'appuie sur un diagnostic des zones à circulation piétonne reliant les pôles générateurs de déplacements sur le territoire étudié. Pour les communes de taille supérieure, si le PAVE ne se limitait pas à ces zones, il a été principalement construit à partir du diagnostic de certains secteurs ou cheminements qualifiés de « prioritaires », généralement déterminés en fonction des pôles générateurs de déplacements qu'ils permettaient de desservir. Ce travail de recensement a donc bien souvent été réalisé de manière exhaustive sur le territoire concerné. Il suffit ensuite de le croiser avec la cartographie du réseau pour identifier les points d'arrêt concernés.

Concernant l'identification des ERP classés dans la 1^{re}, 2^e ou 3^e catégorie, l'AOT peut se rapprocher du SDIS (service départemental d'incendie et de secours) qui possède la liste des ERP et leur classification.

Concernant l'identification des établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées, l'AOT peut consulter la base FINESS (fichier national des établissements sanitaires et sociaux) qui recense les établissements et services relevant de l'action sanitaire et sociale.

Enfin, on ne soulignera jamais assez l'importance d'associer à ce travail de recensement la commission pour l'accessibilité, ce qui peut permettre d'arrêter une liste partagée par tous.



Afin d'accéder aux PAVE qui ont été réalisés sur le territoire de l'AOT, il est possible de se rapprocher des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité (anciennement CAPH). Lorsqu'elles existent, elles doivent avoir recensé les PAVE existants, et dans certains cas, elles ont également pu être associées à leur élaboration. Dans le cadre de ces démarches, elles ont ainsi pu recueillir des informations précieuses quant à l'identification et au recensement des pôles générateurs de déplacements présents sur le territoire.

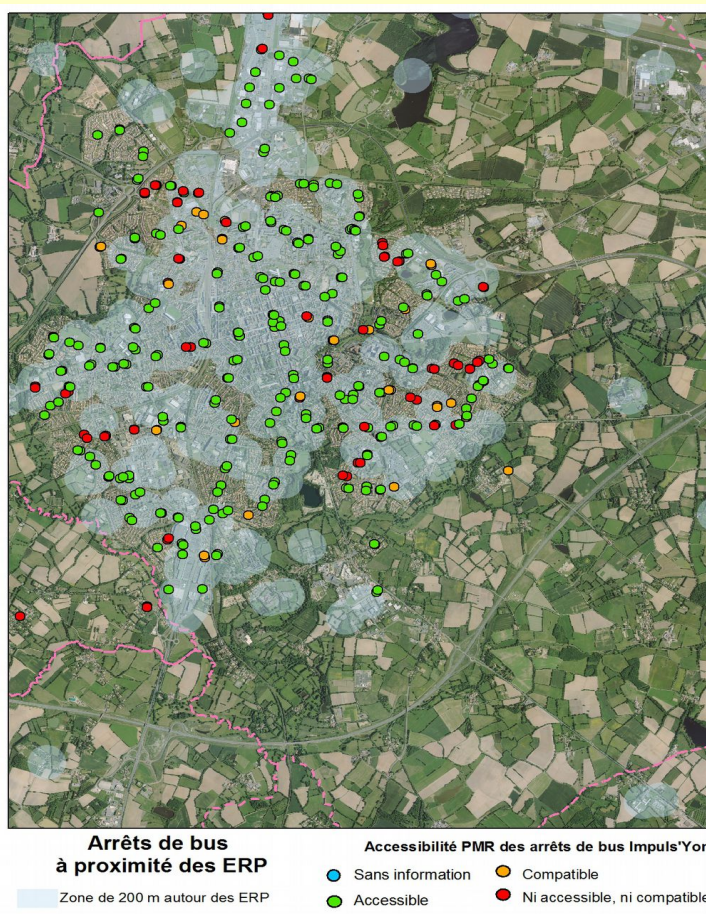


Exemple : L'agglomération de La Roche-sur-Yon

Afin d'identifier les points d'arrêt dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacement, l'AOT a élaboré une cartographie avec plusieurs couches SIG :

- celle des ERP communaux et privés de la 1^{re} à la 3^e catégorie ;
- celle des immeubles ou groupe d'immeubles de plus de 300 habitants grâce au répertoire d'immeubles localisés (Ril) pour les communes de plus de 10 000 habitants : ce répertoire donne le nombre de logements par immeuble et par extrapolation (en multipliant le nombre moyen d'habitants par logement) donne le nombre d'habitants ;
- celle des zones d'activité comportant plus de 300 travailleurs.

En croisant avec la cartographie des points d'arrêt du réseau, l'AOT peut identifier ceux appartenant à un cercle de rayon de 200 m autour des pôles générateurs cités ci-dessus.



*Cartographie représentant les cercles de 200 m autour des ERP ainsi que les points d'arrêts selon leur niveau d'accessibilité de la commune de la Roche-sur-Yon
(Source : carte SIG de l'Agglomération de la Roche-sur-Yon)*

La liste de points d'arrêt prioritaires déterminés en fonction des critères donnés par le décret n° 2014-1323 permet-elle de garantir un niveau d'accessibilité satisfaisant pour le service de transport concerné ?

Le décret n° 2014-1323 fixe des critères qui permettront à une AOT d'établir une liste de points d'arrêt qui « *doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite* ». La notion de priorisation introduite par cette disposition n'est en aucun cas exclusive, et elle indique simplement que la mise en accessibilité d'un point d'arrêt peut revêtir des enjeux plus ou moins stratégiques selon sa configuration, son usage, son positionnement...

Ainsi, une AOT qui estime que la liste ainsi définie ne permet pas d'assurer un niveau d'accessibilité suffisant sur son réseau peut décider, pour satisfaire des besoins locaux, d' étoffer cette liste par une liste complémentaire, tel que cela est prévu dans le décret. Cela pourra, par exemple, être le cas de services de transports non urbains dans certains secteurs très ruraux, où le critère lié à la taille des communes pourrait ne pas être pertinent.

De plus, certaines AOT ayant déjà bien avancé dans la mise en accessibilité pourraient avoir déjà traité l'ensemble des points d'arrêt « éligibles » au titre d'arrêts prioritaires. L'identification d'autres points d'arrêt stratégiques pourrait alors être entreprise lors de l'actualisation du SDA ou de son évolution vers un Sd'AP (qui, dans ce dernier cas, intégrerait la liste complémentaire).



Exemple : Nantes Métropole

Nantes Métropole a commencé le travail d'identification des points d'arrêt prioritaires au moyen d'une cartographie permettant de cibler :

- les arrêts les plus fréquentés, ceux étant desservis par au moins deux lignes, ceux constituant un pôle d'échanges (cas de la correspondance) ;
- les arrêts inclus dans des centralités (en fonction de la densité urbaine) ;
- les arrêts à proximité des ERP tels que les bâtiments de service, de culture, les structures d'accueil de personnes âgées ou handicapées.

Cette liste des points d'arrêts prioritaires sera présentée à la commission intercommunale pour l'accessibilité. Il a été demandé aux associations de PMR de faire remonter les points d'arrêt spécifiques à traiter selon leurs besoins locaux. Ces points d'arrêt, s'ils ne figurent pas dans la liste des arrêts prioritaires, intégreront la liste complémentaire du Sd'AP.

4.4 La mise en œuvre des dispositions du Sd'AP

Qui est compétent pour réaliser les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ? Quid du cheminement ?

Qu'il s'agisse d'un service de transport routier urbain ou interurbain, ou encore ferroviaire, le point d'arrêt est un élément capital pour la continuité de la chaîne du déplacement. Son rôle crucial est d'autant plus important qu'il constitue généralement l'interface entre plusieurs domaines, relevant chacun de compétences (et donc de maîtrises d'ouvrages) différentes.

Pour chaque point d'arrêt, la mise en œuvre de l'accessibilité requiert ainsi une parfaite collaboration entre les différents acteurs de l'accessibilité du réseau :

- les différentes AOT concernées par le point d'arrêt ;
- l'autorité gestionnaire du domaine public routier qui, selon les cas, pourra être la commune, l'EPCI, le Département, l'État... ;
- l'autorité exerçant le pouvoir de police de circulation et stationnement

Aucun texte juridique ne précise la répartition des compétences des différents acteurs pour l'aménagement d'un point d'arrêt. Seule la question du mobilier urbain a été traitée au travers de la jurisprudence du Conseil d'État du 8 octobre 2012 sur l'entretien et la gestion des abribus.



Jurisprudence Annecy-le-Vieux – Conseil d'État du 08/10/12

Dans sa décision du 8 octobre 2012, le Conseil d'État précise que la compétence obligatoire et de plein droit des communautés d'agglomération, en matière d'organisation des transports urbains, comprend la localisation des points d'arrêt des véhicules de transport public et l'information des usagers sur ces points d'arrêt ainsi que sur les horaires de circulation des transports publics, mais « qu'une telle compétence ne s'étend pas à la réalisation et à l'entretien des éléments de mobilier urbain que constituent les abribus, lesquels ne sont pas des équipements indispensables à l'exécution du service public de transport public ».

Il est donc important de souligner la nécessité d'une vraie coordination entre l'AOT et le gestionnaire de voirie (en charge de la mise en accessibilité du cheminement et des abords du point d'arrêt) en évoquant le rôle de chef de file : l'AOT, en tant que chef de file « recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable, notamment les gestionnaires de la voirie [...] ». Elle coordonne « pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants ».

C'est bien dans ce cadre, et en s'appuyant sur les travaux menés par les différents acteurs du territoire (et notamment le PAVE), que pourra être envisagée l'accessibilité globale des points d'arrêt prenant en compte la continuité de la chaîne du déplacement, ce qui reste comme un des principes fondateurs de la loi du 11 février 2005.

Derrière cette question de la compétence pour agir se cache surtout celle du financement des études et des travaux nécessaires à la mise en œuvre de l'accessibilité. Dans certains cas, des conventions signées entre les AOT et les gestionnaires du domaine public routier pourront éventuellement permettre d'établir des clés de répartition du financement de ces travaux. Le rôle du chef de file dans l'élaboration de tels documents est ici essentiel pour assurer la concertation entre les différents intervenants.



Exemple 1 : Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)

Afin de faciliter la mise en accessibilité des points d'arrêt desservis par son réseau de bus, le STIF a mis en place plusieurs mesures en matière de financement.

Dans un premier temps, la collectivité compétente pour l'aménagement de la voirie peut solliciter auprès du STIF une participation aux frais des études de mise en accessibilité des points d'arrêt. L'attribution de cette subvention, à hauteur de 30 € maximum par arrêt, est conditionnée au dépôt d'un dossier détaillant le diagnostic des arrêts, des éléments de coûts et de programmation, le tout assorti d'un engagement à réaliser les travaux dans un délai donné.

Dans un second temps, le STIF s'engage à assumer une partie des travaux de mise en accessibilité, de création ou de modification de points d'arrêt bus à hauteur de 75 %, les 25 % restants étant à la charge du maître d'ouvrage.

Là encore, la subvention du STIF ne sera accordée qu'après délibération favorable du Conseil du STIF, sur la base d'un dossier détaillé qui permettra notamment de vérifier la conformité du point d'arrêt aménagé avec les normes réglementaires en vigueur et de sécurité.



Exemple 2 : L'Agglomération de La Roche-sur-Yon

Dans le cadre de la création ou de la modification des arrêts de transports collectifs, la question de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement se pose systématiquement, et, plus généralement, celle du périmètre de l'arrêt et du cheminement d'accès. Ce type d'aménagement peut relever des compétences partagées entre les gestionnaires de la voirie et l'AOT.

Aussi, en 2012, l'agglomération de La Roche-sur-Yon prend une délibération dans laquelle elle définit les règles d'intervention et de financements des travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus :

1. Le périmètre de financement de l'Agglomération :

Le financement des travaux par l'Agglomération, pour la création ou la modification d'un arrêt, se fera sur les périmètres définis dans l'annexe n°1 « Périmètre d'intervention pour le financement des arrêts de bus et cars ».

Les travaux annexes ne faisant pas partie du périmètre seront à la charge de la collectivité gestionnaire de la voirie.

2. Les modalités de financements :

Les modalités de financement dépendront du fait générateur des travaux. Les situations possibles sont décrites dans les annexes n°2 « Procédure de prise en charge financière des travaux sur les arrêts de bus urbains » et n°3 « Procédure de prise en charge financière des travaux pour les arrêts de bus et car sur route départementale hors agglomération ».

En fonctions des situations, 3 niveaux de financement seront possibles :

• La communauté d'Agglomération finance 100 % de l'arrêt dans les limites du périmètre réglementaire :

- Sur route communale et route départementale (en agglomération) pour les arrêts inscrits initialement ou négociés en cours d'année dans le cadre du programme annuel de travaux d'arrêts de l'Agglomération.
- Sur route départementale (hors agglomération) lorsque l'arrêt ne concerne par une ligne régulière du réseau Cap Vendée.

• La communauté d'Agglomération finance 50 % de l'arrêt dans les limites du périmètre réglementaire :

- Sur route départementale (hors agglomération) pour des arrêts communs entre les lignes scolaires ou urbaines de la Roche sur Yon Agglomération et les lignes régulières Cap Vendée : Participation à 50 % du Conseil Général.

Dans ce cadre, il est proposé une participation de l'Agglomération aux travaux d'arrêts suivants prévue en 2012 :

- Arrêt Guilmandière-Maubretière-Soulouze (commune de Venansault)
- Arrêt Landette Nord (commune des Clouzeaux)

Les modalités de choix et de financement de ces arrêts sont décrites dans l'annexe n°4.

• La communauté d'Agglomération ne participe pas au financement de l'arrêt :

- Dans le cadre de travaux à l'initiative d'un gestionnaire de voirie et qui conduisent à la destruction ou au déplacement d'un arrêt en place. La remise en état ou le déplacement de l'arrêt (sous réserve d'accord de l'Agglomération) sera à la charge du gestionnaire de voirie, maître d'ouvrage des travaux

Existe-t-il un « aménagement idéal » pour un point d'arrêt, notamment en rase campagne ?

La mise en accessibilité d'un point d'arrêt doit intégrer de nombreux critères, et en particulier :

- la prise en compte de tous les handicaps, en proposant des réponses adaptées aux différentes formes de déficiences ;
- le traitement de l'intégralité de la chaîne du déplacement, en garantissant l'accessibilité des interfaces entre le quai et le véhicule, mais aussi entre le quai et le cheminement jusqu'au point d'arrêt.

En outre, la notion d'accessibilité est également étroitement liée à la question de la sécurité qui influera fortement sur la localisation et l'implantation du point d'arrêt. On ne peut pas parler d'« aménagement idéal » type, car chaque aménagement de point d'arrêt devra s'adapter à la configuration, aux spécificités et aux problématiques de chaque site et du matériel roulant qui le dessert.

Néanmoins, le respect des prescriptions techniques issues de l'arrêté du 15 janvier 2007 est essentiel pour s'assurer de l'accessibilité du point d'arrêt aménagé. De plus, pour aller plus loin dans l'aménagement de ces arrêts, des publications du Cerema sont à disposition des AOT :

- le guide « Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous » (2001) et son additif (2008) ;
- le rapport d'études « Points d'arrêt bus – Quais modulaires » (2014), qui fait le point sur de nouveaux dispositifs pouvant constituer des solutions intéressantes dans le cadre de la mise en œuvre de l'accessibilité des points d'arrêt.

En s'appuyant sur ces documents, l'AOT pourra éventuellement se construire une charte d'aménagement des points d'arrêt. Elle pourra ainsi disposer de son propre référentiel technique, intégrant à la fois les prescriptions issues de la réglementation et celles résultant de ses propres exigences, notamment sur les aspects peu ou non pris en compte dans la réglementation (signalétique et information, guidage à l'attention des personnes malvoyantes...).



Exemple : Le Département du Gard – Réseau EDGARD

Le Département du Gard a mis en place un cahier de recommandations des aménagements des points d'arrêt de transport pour son réseau de transport interurbain EDGARD.

Ce référentiel technique propose ainsi un catalogue de schémas types, déclinés en fonction de la localisation (urbain, interurbain), de la configuration de l'arrêt (en ligne ou en avancée) et de la catégorie de la voie concernée (structurante, liaison, accès ou desserte locale).

Ces différentes configurations tiennent compte de l'ensemble des prescriptions de l'arrêté du 15 janvier 2007, notamment concernant :

- les dimensions recommandées de l'arrêt pour la longueur de l'arrêt, la longueur du quai, la zone d'embarquement, les passages piétons, le cheminement... ;
- le revêtement du sol non meuble, non glissant, non réfléchissant, sans obstacle à la boue... ;
- le mobilier de manière qu'il soit repérable et détectable par des personnes déficientes visuelles, malvoyantes ou aveugles ;
- la signalétique horizontale et verticale adaptée aux PMR.

De plus, le département du Gard a traité la continuité de la chaîne du déplacement, notamment en indiquant des principes d'aménagement portant également sur les traversées de chaussée situées à proximité de l'arrêt (implantation de la bande d'éveil de vigilance, configuration de l'îlot refuge...).

Enfin, certaines préconisations dépassent le cadre réglementaire afin d'améliorer le niveau de confort et de qualité d'usage (et donc d'accessibilité) offert aux usagers PMR. Ainsi, les schémas incluent des prescriptions relatives à l'implantation de dispositifs podotactiles (bandes de guidage) à destination des personnes déficientes visuelles, pour les aider à se repérer et se positionner par rapport à la porte avant du véhicule.

Vous trouverez ci-dessous deux exemples d'aménagement de points d'arrêt prenant en compte les différentes formes de mobilité réduite.



*Photo d'un aménagement d'un arrêt en milieu urbain avec présence de deux bandes contrastées, l'une pour signaler le danger, l'autre pour signaler la porte avant, ainsi que d'une signalisation de la porte centrale par un carré blanc et un logo « UFR » avec aire de rotation d'1,50 m en plus de la rampe déployée
(Source : SDA du syndicat mixte Artois-Gohelle, juin 2009).*

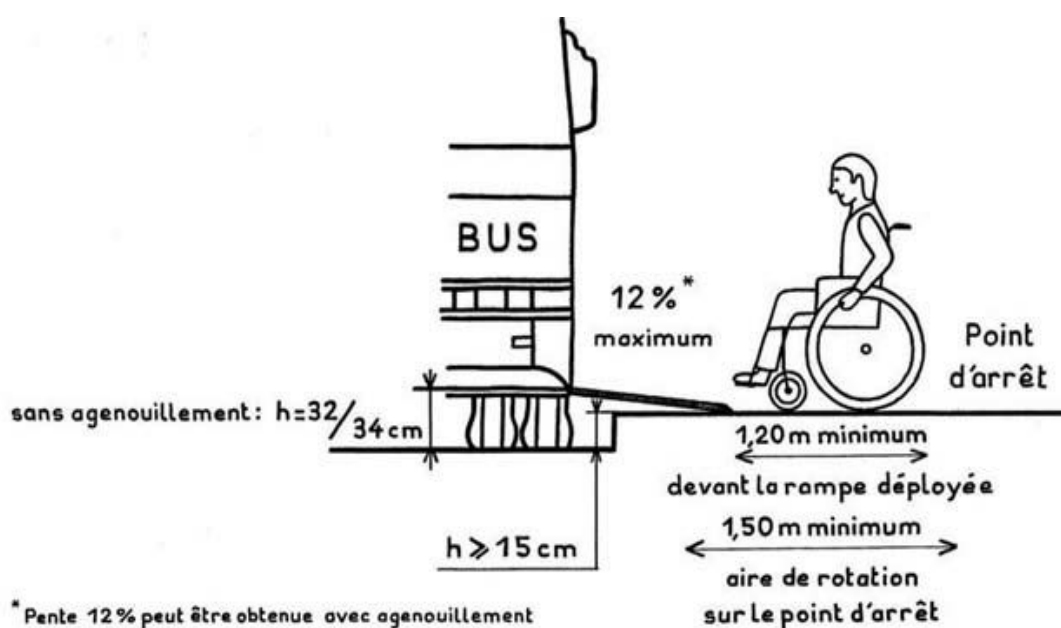


Photo d'un arrêt rendu accessible en milieu interurbain dans le Bas-Rhin avec présence d'une bande contrastée pour signaler la hauteur de marche (photo : J.-L. Stadler – CG67)

Quelle est, pour le trottoir, l'emprise minimale en dessous de laquelle le point d'arrêt relève d'une ITA (Impossibilité technique avérée) ?

Une des conditions nécessaires pour garantir l'accessibilité d'un point d'arrêt aux personnes en fauteuil est la garantie que cette dernière puisse manœuvrer lors des phases de montée et de descente du véhicule. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une emprise suffisante pour permettre le retournement du fauteuil. L'aire de retournement du fauteuil peut être matérialisée par une surface circulaire plane, de diamètre 1,50 m.

La condition de planéité implique que la surface occupée par la rampe déployée ne peut être incluse dans cette aire de retournement. Le quai doit donc pouvoir proposer une **largeur minimale de 1,50 m en plus de la largeur occupée par la rampe déployée**.



Dimensionnement d'un point d'arrêt permettant l'accès en fauteuil roulant (Source : Additif au guide « Bus et leurs points d'arrêt accessibles », Certu, 2008)

Cette largeur s'entend hors obstacle, ce qui signifie notamment que l'implantation éventuelle de mobilier, et en particulier d'un abribus, devra être adaptée de façon à réserver cette largeur.

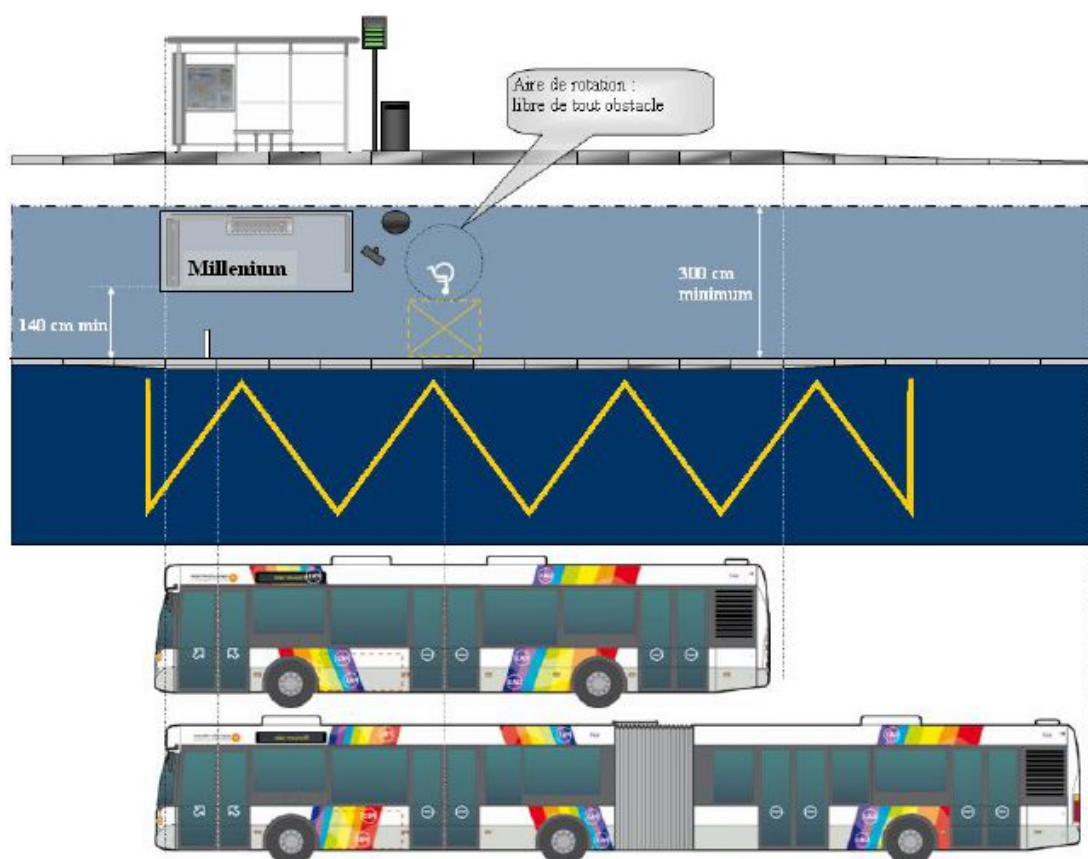


Schéma d'un aménagement type d'un arrêt de bus matérialisant l'aire de rotation d'1 m 50 en plus de la zone de déploiement de la palette (Source : Guide d'aménagement d'Angers Loire Métropole, octobre 2012)

Quel niveau d'exigence doit-on avoir vis-à-vis de l'accessibilité des points d'arrêt d'une ligne de transport fréquentée à la fois par du public scolaire et non scolaire ?

Il est possible de distinguer deux types de services de transport fréquenté par un public non scolaire. La ligne en question peut en effet relever du SRO (Service régulier ordinaire) ou d'un SATPS (Service à **titre principal** scolaire) qui a été ouvert au grand public. Le SRO entre dans la démarche Sd'AP, tandis que le SATPS bénéficie de règles d'exception.

Plusieurs cas de figure sont possibles :

- le point d'arrêt est desservi exclusivement par une ligne du STAPS (ouverte au public non scolaire). Dès lors que la ligne est fréquentée par un élève handicapé, le représentant légal peut demander sa mise en accessibilité s'il est situé à proximité du domicile de l'enfant et de l'établissement scolaire fréquenté. L'AOT compétente veille alors à le rendre accessible ;
- le point d'arrêt est fréquenté exclusivement par une ligne du STAPS (ouverte au public non scolaire), mais aucune demande particulière n'est émise concernant cet arrêt. L'AOT compétente n'a pas l'obligation de le rendre accessible, comme prévu par l'ordonnance qui précise « *Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. [...]* » ;

- le point d'arrêt est fréquenté par une ligne du STAPS (ouverte au public non scolaire) **et** une ligne SRO. Si ce point d'arrêt est identifié comme prioritaire selon les critères du décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014, l'AOT compétente a l'obligation de l'intégrer dans la liste des points d'arrêt à mettre prioritairement en accessibilité, et cela même en l'absence de demandes particulières du représentant légal sur cet arrêt.

Quelle est la différence entre un transport de substitution, prévu par exemple en cas d'ITA, un service de transport à la demande et un service TPMR ?

Les caractéristiques des transports de substitution sont définies ou déduites essentiellement de la loi du 11 février 2005 et de sa directive d'application du 13 avril 2006. On peut en donner la liste suivante :

- 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) ;
- substituant un service public de transport, le transport de substitution doit assurer, dans des **conditions analogues**, la desserte d'une ligne de transport non accessible. Même s'il n'existe pas de définition précise de la notion de « conditions analogues », il est recommandé qu'il soit lui-même ouvert au public et qu'il ait les mêmes conditions de fonctionnement en termes d'amplitude et de fréquence que le service régulier.

Le transport de substitution ne constitue pas une nouvelle catégorie de service de transport. Il peut revêtir différentes formes telles que :

- les services réguliers quel que soit le mode ;
- les services de transport à la demande ;
- les transports de personnes à mobilité réduite (TPMR) ou transports spécialisés ;

sous condition que ces trois formes de services respectent les caractéristiques citées précédemment.

Les services de transport à la demande (TAD) sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places, y compris celle du conducteur. Ces services peuvent être organisés pour des catégories particulières d'usagers (articles 27 et 28 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes).

Certaines AOT organisent des transports à la demande avec des véhicules accessibles à tous, conformes aux dispositions de l'arrêté modifié du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, s'ils peuvent transporter plus de huit passagers ou à l'arrêté d'août 2013 s'ils acceptent au plus huit passagers.

Le transport de substitution peut ainsi être organisé sous forme de transport à la demande, la réservation préalable étant de nature à assurer une prise en charge optimale des personnes handicapées ou à mobilité réduite et à pallier certaines difficultés, telles que le manque de place dans le véhicule. Le TAD doit cependant être aménagé afin de respecter les caractéristiques d'un transport de substitution.



Exemple 1 : Le TAD Anjoubus du conseil général du Maine-et-Loire

En Maine-et-Loire, des lignes de transport à la demande sont exploitées à la place de parties de lignes non rentables, ainsi que des navettes à la demande vers les gares.

Le service TAD « Anjoubus à la demande » est **ouvert à tous** pour des échanges internes à une zone ou du rabattement sur huit bassins du département.

Une centrale de mobilité prend les réservations et gère le remplissage des courses, par regroupement des demandes.

Le rabattement se fait sur les arrêts « Anjoubus à la demande », sur les lignes régulières et sur les gares SNCF pour quatre des huit bassins.

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 à mobilité réduite peut se faire à domicile. Tous les handicaps sont pris en compte, mais pas au sens large : les personnes âgées ont le droit d'être prises chez elles, les conditions retenant la « priorité pour personne handicapée », mais la prise en charge des handicaps plus temporaires (fractures de la jambe par exemple) a été étudiée, mais n'a pas fait l'objet de décision.

Les services de Transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) ou transports spécialisés sont quant à eux réservés aux transports de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public accessible, et ne peut donc pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public.

Ces services peuvent, soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis précédemment, soit être intégrés à ces services.



Exemple 2 : Pays Viroonnais – Un TPMR comme service de substitution

Un service de transport adapté a été créé le 1^{er} 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.



Exemple 3 : Le transport adapté aux PMR mobilisé pour assurer le transport de substitution à Rouen

À Rouen, le SDA, approuvé en décembre 2012, prévoit de s'appuyer sur le transport adapté aux PMR pour assurer le service de substitution en cas d'inaccessibilité des points d'arrêt pour cause d'impossibilité technique.

Le SDA distingue les deux types de transport de la façon suivante :

	Service de substitution	Service TPMR
Obligation légale	Oui	Non
Conditions d'accès	- Arrêt non accessible et être une personne handicapée ou à mobilité réduite	- Etre une personne handicapée ou à mobilité réduite et admise par la commission TPMR de la CREA
Définition du service	- Transport d'arrêt à arrêt de bus ou tramway - Horaires identiques à ceux du réseau	- Transport de « porte à porte » - Horaires définis lors de la demande
Tarification	Identique à celle du réseau urbain	Plus élevée que celle du réseau urbain (horo/kilométrique)
Financier	Financement impératif par l'Autorité Organisatrice gestionnaire du réseau « non accessible »	Financement « libre », toute collectivité peut le mettre en place

Le service de substitution propose ainsi un transport adapté d'arrêt à arrêt, au même tarif que le service régulier, accessible sur justificatif et qui, selon la distance du déplacement à réaliser, se fait en transport direct (trajets < 5 km) ou par rabattement sur un arrêt accessible.

Les exemples ci-dessus sont de bonnes pratiques illustrant l'adaptation de services de transports existants (TAD ou TPMR) vers un transport de substitution. Néanmoins, bien que très approchants du service de transport de substitution défini dans la loi et sa directive d'application, ces exemples ne remplissent pas intégralement les caractéristiques attendues.

Pour une meilleure qualité de service, les services de transport de substitution peuvent être complétés par des mesures de substitution de nature humaine.



Exemple 4 : Accès TER en Picardie : des mesures d'assistance humaine et un transport routier de substitution pour les gares régionales

Le Schéma directeur régional d'accessibilité adopté par le Conseil Régional de Picardie en mai 2008 vise à une mise en accessibilité du réseau régional de transport de voyageurs, sur la base de trois axes : la mise en accessibilité des gares et du parc de matériel roulant qui les dessert, ainsi que le déploiement d'un service d'assistance pour toutes les gares nécessitant un complément d'assistance lorsqu'elles sont dites « accessibles » et un service de substitution routière, aux heures de fermeture des gares ou dans l'attente des travaux de mise en accessibilité programmé.

Le service Accès TER, mis en place conjointement par la SNCF et la Région Picardie à partir de 2011, vient compléter, pour les gares régionales, le service Accès PLUS disponible depuis 2008 dans 13 gares relevant du réseau national SNCF. Ces deux dispositifs, gratuits pour l'utilisateur, ont pour vocation d'informer le voyageur en situation de handicap sur les modalités et conditions d'un déplacement à venir et de mettre en place, à sa demande, une prestation complète d'accompagnement de sa gare d'origine à sa gare de destination.

Ce service s'adresse aux titulaires d'une carte d'invalidité, de priorité ou de stationnement, pensionné-réformé de guerre et utilisateurs de fauteuil roulant se présentant en gare avec celui-ci.

Accès TER, qui s'applique aux gares régionales, comporte :

- Un service d'assistance « tous handicaps » déployé initialement dans 19 premières gares, dotées d'un personnel habilité ; l'objectif est porté à 29 gares offrant un service d'assistance d'ici fin 2015 et 40 au terme de la convention d'exploitation 2013/2018. Un service d'assistance limité aux « handicaps sensoriels » vient compléter ce dispositif dans 18 autres gares à l'horizon 2018.
- Un service de substitution routière disponible dans toutes les gares (72), réparties ainsi :
 - gares disposant du service d'assistance Accès TER (aux heures de fermeture des gares)
 - gares pour lesquelles le SDRA ne prévoit pas d'assistance
 - gares non encore aménagées (dans l'attente des travaux de mise en accessibilité programmés au titre du SDRA)

Le service a été utilisé de façon modérée au cours de sa première année de mise en place, mais a permis de délivrer 342 prestations d'assistance en gare et 93 transports routiers de substitution motivés majoritairement par l'inaccessibilité des gares. Pour l'année 2014, ce sont 1 433 999 prestations d'assistance qui ont été délivrées en gare, auxquelles s'ajoutent 1 550 transports de substitution routière.

Les étapes ultérieures consistent à faire connaître davantage le service et à le déployer conformément à la Convention d'Exploitation signée avec le transporteur et en fonction de l'avancement du programme de mise en accessibilité des gares, lui-même repris dans le cadre du futur Schéma directeur d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP), et de la livraison progressive des nouveaux matériels roulants.

Des solutions complémentaires d'assistance en gare, à leurs heures de fermeture, font actuellement l'objet de réflexions dans le cadre de la préparation de l'Ad'AP. Il pourrait s'agir, par exemple, de recourir à des prestataires extérieurs à la SNCF, constitués de services d'aides à la personne intervenant actuellement au domicile de personnes dépendantes.

Comment limiter le temps d'arrimage d'une personne en fauteuil ?

Selon le type de véhicules exploités, les conditions d'accès d'une personne en fauteuil peuvent être très différentes et nécessiter un matériel spécifique. Si le cas des bus à plancher bas, circulant en milieu urbain, ne pose pas de problèmes dans la mesure où le quai est correctement aménagé, il en est autrement pour les autocars, pour lesquels le recours à un système d'élévateur est nécessaire.

Une fois installés dans un véhicule, un fauteuil roulant et son passager doivent être solidement arrimés à la structure du véhicule pour pouvoir circuler en toute sécurité. Les systèmes de fixation devront garantir la sécurité de l'utilisateur en fauteuil et des autres passagers (en évitant que la personne handicapée ne soit indirectement responsable à cause d'un fauteuil mal arrimé).

Ces opérations successives sont de nature à générer une forte contrainte en termes d'exploitation, et il convient de tout mettre en œuvre pour réduire le temps nécessaire à leur réalisation. Les conducteurs, en tant que principaux acteurs dans la mise en place d'une politique d'accessibilité du réseau auprès des voyageurs, ont évidemment un rôle important à jouer.

Cette implication ne peut être envisagée que si elle est accompagnée d'**actions de formation** qui devront aborder les aspects techniques (accostage des arrêts accessibles, utilisation de la palette, agenouillement, etc.), mais aussi humains (connaissance des différentes formes de handicap et attentes spécifiques des personnes concernées, information à apporter aux voyageurs, etc.).

Ainsi, le conducteur saura correctement utiliser le matériel nécessaire à l'accès dans le véhicule et sera à même d'appréhender les difficultés rencontrées par les usagers les plus vulnérables : ces conditions devraient permettre d'optimiser la durée de la phase d'embarquement d'une personne en fauteuil.

Cet aspect lié à la formation du personnel fait d'ailleurs l'objet d'une attention particulière dans l'ordonnance du 26 septembre 2014, puisqu'il est clairement identifié comme étant un élément constitutif du Sd'AP. En effet, ce dernier doit préciser les modalités de formation des personnels en contact avec le public handicapé, le calendrier de formation année par année, le nombre de personnes bénéficiant de la formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation.

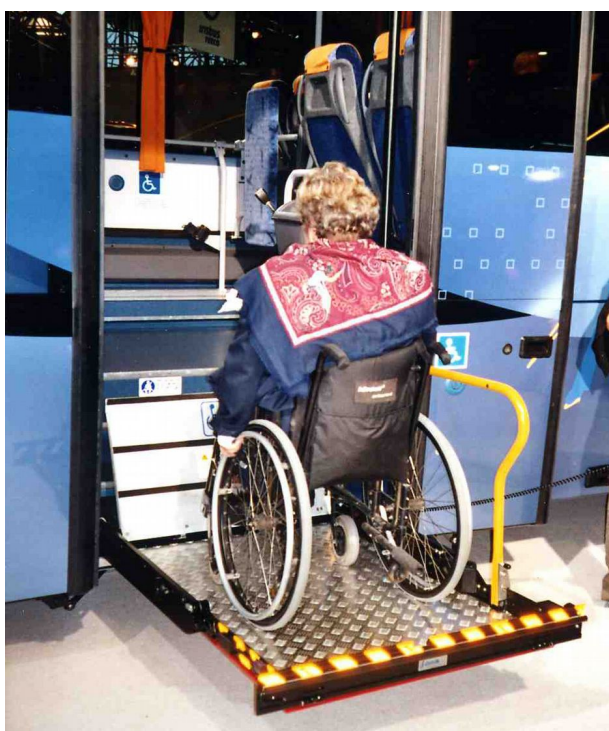
En cas de non-respect de ses engagements, l'AOT sera mise en demeure de mettre en œuvre ses engagements pris dans le Sd'AP dans un premier temps ; cette mise en demeure pouvant aller jusqu'à une sanction pécuniaire en cas de manquement.



Exemple : Grenoble-Alpes Métropole met l'accent sur la formation

Le SMTc de Grenoble-Alpes Métropole a embauché trois personnes en contrat d'avenir chargées de l'accueil des PMR. Elles ont été spécifiquement formées à cette activité dans le but notamment de mettre en place un conseil adapté à la mobilité et un accompagnement des PMR lors des premiers voyages sur les lignes régulières accessibles.

De plus, des actions de formation ont été mises en place à destination des conducteurs de bus afin d'améliorer notamment l'accostage des bus le long des quais.



*Photo d'une personne en fauteuil roulant utilisant l'élévateur d'un autocar
(Source : M. Dejeammes)*

Conclusion

Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) est un outil qui permet aux autorités organisatrices du transport de poursuivre leurs efforts de mise en accessibilité de leurs réseaux de transport public, en toute légalité, après le 13 février 2015.

Afin que le Sd'AP soit le plus adapté au territoire et le plus efficace possible, il doit être partagé par tous les acteurs concernés par la mise en accessibilité du réseau : les AOT, les gestionnaires de voirie, les exploitants, les représentants de personnes handicapées, de personnes âgées. Ainsi, la désignation d'une AOT chef de file est essentielle pour assurer la coordination et la concertation de ces acteurs.

Le Sd'AP, qui doit être déposé avant le 27 septembre 2014 à l'autorité compétente, comporte les principaux points suivants :

- un état de l'accessibilité du réseau ;
- la liste des points d'arrêt prioritaires ;
- la liste des impossibilités techniques avérées et les services de substitution associés ;
- les modalités de formation des personnels en contact avec le public et de mise en œuvre des mesures d'information aux voyageurs ;
- la programmation des travaux et les financements envisagés ;
- les modalités de suivi et d'actualisation.

Ce dernier point est essentiel. En effet, le Sd'AP n'a pas vocation à être un document figé au moment de son dépôt. Même si, dans le cas général, il se projette sur les trois, six et neuf ans à venir (respectivement pour les transports urbains, les transports interurbains et les transports ferroviaires), il doit être vivant et suivi d'effet. C'est bien l'objectif des bilans intermédiaires des actions effectuées à remettre après la première année et à l'issue chaque période de trois ans.

Le Sd'AP est bien un outil d'aide aux autorités organisatrices de transport pour la mise en accessibilité de leurs réseaux, que ce soit par la réalisation de travaux, la mise en place d'un service de transport de substitution, l'accompagnement et l'accueil des personnes à mobilité réduite, ou encore l'information aux voyageurs.

Sigles

ANATEEP : association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public

AOT : autorité organisatrice des transports

AOM : autorité organisatrice de la mobilité*

CAPH : commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées

CCDSA : commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CGEDD : conseil général de l'environnement et du développement durable

DDT(M) : direction départementale des territoires (et de la mer)

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

ERP : établissement recevant du public

ITA : impossibilité technique avérée

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

PMR : personnes à mobilité réduite

PTU : périmètre de transport urbain

SATPS : service à titre principal scolaire

SDA : schéma directeur d'accessibilité

Sd'AP : schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée

SDIS : service départemental d'incendie et de secours

SIG : système d'information géographique

SMTC : syndicat mixte des transports en commun

SNCF : société nationale des chemins de fer français

SRO : service régulier ordinaire

STI : spécifications techniques d'interopérabilité

STIF : syndicat des transports d'Île-de-France

TAD : transport à la demande

TER : transport express régional

TGV : train à grande vitesse

TPMR : transport de personnes à mobilité réduite

UFR : utilisateur de fauteuil roulant

UTP : union des transports publics

* Le terme d'AOM remplace le terme d'AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains) pour tenir compte de la possibilité offerte à ces autorités, depuis la loi dite MAPAM de janvier 2014, d'organiser, dans les périmètres de transports urbains, d'autres services de mobilité en complémentarité de la desserte de transports collectifs, réguliers ou à la demande : les vélos en libre service, l'autopartage, le covoiturage, le transport de marchandises et la logistique urbaine.

Table des matières

1. Le contexte.....	5
1.1 Le contexte réglementaire.....	5
1.2 Le bilan à l'échéance de 2015.....	6
1.2.1 Le matériel roulant.....	6
1.2.2 Les points d'arrêt.....	7
1.2.3 Les services à l'utilisateur.....	8
1.3 Une dynamique à poursuivre : l'ordonnance de 2014.....	8
2. Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) : décryptage des textes.....	12
2.1 Un outil de programmation pour être plus opérationnel.....	12
2.1.1 La construction d'une feuille de route.....	12
2.1.2 La prorogation des délais.....	14
2.1.3 Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du Sd'AP.....	15
2.1.4 Les sanctions.....	16
2.2 La coordination des acteurs pour être plus efficace.....	18
2.2.1 La coordination des acteurs institutionnels.....	18
2.2.2 La concertation avec la société civile.....	21
2.3 Un objectif de pragmatisme pour être plus rationnel.....	21
2.3.1 La notion d'arrêts prioritaires.....	21
2.3.2 Les impossibilités techniques avérées.....	28
2.3.3 Les mesures de substitution.....	29
2.3.4 L'optimisation de l'affectation du matériel adapté.....	29
2.4 Des actions pour offrir une meilleure qualité de service à l'utilisateur.....	31
2.5 Le contenu du Sd'AP, en résumé.....	32
3. Les étapes de la démarche : du dépôt à la mise en œuvre.....	34
3.1 Le dépôt du dossier Sd'AP.....	34
3.2 L'instruction du dossier Sd'AP.....	38
3.3 La mise en œuvre du Sd'AP.....	41
4. La démarche de construction du Sd'AP en pratique : Questions/Réponses.....	45
4.1 L'engagement dans la démarche de Sd'AP.....	45
L'élaboration du Sd'AP est-elle une obligation ?.....	45

Un département qui verrait sa compétence transport transférée à la Région au 1er janvier 2016 doit-il s'engager dans la démarche d'élaboration du Sd'AP ?.....	46
4.2 La coordination des acteurs dans l'élaboration du Sd'AP.....	46
Quel est le rôle de l'AOT en tant que chef de file ?.....	46
Que faire si un point d'arrêt est desservi par plusieurs AOT ?.....	47
4.3 L'identification des points d'arrêt prioritaires.....	47
Qu'entend-on par ligne structurante ?.....	47
Quels types de lignes de transport public sont concernés par les dispositions de l'article D1112-10 du code des transports applicables aux points d'arrêt ?.....	48
De quels moyens dispose une AOT pour connaître les pôles générateurs de déplacements desservis par son réseau ?.....	48
Cartographie représentant les cercles de 200 m autour des ERP ainsi que les points d'arrêts selon leur niveau d'accessibilité de la commune de la Roche-sur-Yon (Source : carte SIG de l'Agglomération de la Roche-sur-Yon).....	50
La liste de points d'arrêt prioritaires déterminés en fonction des critères donnés par le décret n° 2014-1323 permet-elle de garantir un niveau d'accessibilité satisfaisant pour le service de transport concerné ?.....	50
4.4 La mise en œuvre des dispositions du Sd'AP.....	51
Qui est compétent pour réaliser les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ? Quid du cheminement ?.....	51
Existe-t-il un « aménagement idéal » pour un point d'arrêt, notamment en rase campagne ?.....	54
Quelle est, pour le trottoir, l'emprise minimale en dessous de laquelle le point d'arrêt relève d'une ITA (Impossibilité technique avérée) ?.....	56
Quel niveau d'exigence doit-on avoir vis-à-vis de l'accessibilité des points d'arrêt d'une ligne de transport fréquentée à la fois par du public scolaire et non scolaire ?	57
Quelle est la différence entre un transport de substitution, prévu par exemple en cas d'ITA, un service de transport à la demande et un service TPMR ?.....	58
Comment limiter le temps d'arrimage d'une personne en fauteuil ?.....	61

The transport accessibility master plan: a methodological guide to drawing up the Programmed Accessibility Agenda

The law of February 11, 2005 for equal rights and opportunities, participation and citizenship of people with disabilities sets down two main principles: taking all people with reduced mobility (PRM) into account and continuity of the mobility chain (the built environment, roads, public space and transport).

Transport is one of the key links in the mobility chain and has received particular attention in the context of the law of February 11, 2005 with the obligation to plan (using accessibility master plans) and ensure the accessibility of all transport services within a period of ten years.

Despite efforts by those involved in transport, and especially the organizing authorities, the objectives defined by the law could not be attained before 13 February 2015. The law of February 11, 2005 was therefore amended by the Order of September 26, 2014, allowing transport authorities to continue making their networks accessible legally by drawing up an accessibility master plan with a Programmed Accessibility Agenda to be submitted before September 27, 2015.

This methodological guide provides help for those responsible for accessibility missions within transport authorities. It first gives a reminder of the regulatory environment and attempts to decipher the new legislation (orders and decrees) to give the reader a better understanding of these; secondly, it describes the accessibility master plan - Programmed Accessibility Agenda process step by step and illustrates it with examples drawn from interviews with transport authorities.

El esquema director de accesibilidad de los transportes: agenda de accesibilidad programada – guía metodológica de elaboración

La ley del 11 de febrero de 2005 por la igualdad de derechos y oportunidades, la participación y la ciudadanía de las personas discapacitadas plantea dos grandes principios, que son la consideración del conjunto de personas con movilidad reducida (PMR) y la continuidad de la cadena de desplazamiento (marco construido, red vial y espacio público, transporte).

El transporte constituye uno de los eslabones esenciales de la cadena de desplazamiento y fue objeto de una atención particular en el marco de la ley del 11 de febrero de 2005, con la obligación de planificar (a través de los esquemas directores de accesibilidad – SDA, por sus siglas en francés) y garantizar la puesta en accesibilidad de la totalidad de los servicios de transporte en un plazo de diez años.

A pesar de los esfuerzos desplegados por los actores del transporte, especialmente las autoridades organizadoras, los objetivos fijados por la ley no se han podido alcanzar antes del 13 de febrero de 2015. Así, la ley del 11 de febrero de 2005 se modificó con la ordenanza del 26 de septiembre de 2014, que da la posibilidad a las AOT de proseguir la puesta en accesibilidad de sus redes en total legalidad, elaborando un esquema director de accesibilidad – agenda de accesibilidad programada, que se debe entregar antes del 27 de septiembre de 2015.

La presente guía metodológica es un soporte a la atención de los encargados de misión de accesibilidad en el seno de las autoridades organizadoras del transporte. Por un lado, recuerda el contexto reglamentario y se concentra en descifrar los nuevos textos de ley (ordenanza y decretos) que permiten al lector comprenderlos mejor y, por otro, describe la acción de esquema director de accesibilidad y agenda de accesibilidad programada etapa por etapa, ilustrando con ejemplos sacados de entrevistas llevadas a cabo con AOT.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, créé au 1^{er} janvier 2014 par la fusion des 8 CETE, du Certu, du Cetmef et du Sétra.

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, collectivités territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

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

Coordination – Maquettage : service éditions Cerema/Direction technique Territoires et ville (B. Daval)

Photos couverture : M. Dejeammes (Certu) ; Nantes métropole

Dépôt légal : avril 2015

ISBN : 2276-0164

ISSN : 978-2-37180-065-6

Éditions du Cerema

Cité des mobilités
25 avenue François Mitterrand
CS 92803
69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema / Direction technique Territoires et ville
2 rue Antoine Charial
CS 33927
69426 Lyon Cedex 03 – France
Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80
www.cerema.fr
Rubrique « Nos éditions »

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Le schéma directeur d'accessibilité des transports Agenda d'accessibilité programmée

Guide méthodologique d'élaboration

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées pose deux grands principes qui sont la prise en compte de l'ensemble des personnes à mobilité réduite (PMR) et la continuité de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie et espace public, transport). Le transport constitue l'un des maillons essentiels de la chaîne de déplacement et a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la loi du 11 février 2005 avec l'obligation de planifier (au travers des schémas directeurs d'accessibilité – SDA) et d'assurer la mise en accessibilité de la totalité des services de transport dans un délai de dix ans.

Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport et notamment les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi n'ont pas pu être atteints avant le 13 février 2015. Aussi, la loi du 11 février 2005 a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 qui donne la possibilité aux autorités organisatrices des transports (AOT) de poursuivre la mise en accessibilité de leurs réseaux en toute légalité en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée à déposer avant le 27 septembre 2015. Le présent guide méthodologique est un support à l'attention des chargés de mission accessibilité au sein des autorités organisatrices du transport. Dans un premier temps, il rappelle le contexte réglementaire et s'attache à décrypter les nouveaux textes de loi (ordonnance et décrets) permettant au lecteur de mieux les appréhender ; dans un second temps, il décrit la démarche de SDA-Ad'AP étape par étape et l'illustre au travers d'exemples tirés d'entretiens menés avec des AOT.

Sur le même thème

Les transports de substitution : quelles réponses à la non-accessibilité des réseaux ? - 2011

Accessibilité des systèmes d'information et de billettique des transports collectifs

Panorama des matériels - 2011

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Éléments de méthode - 2008

Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux

Guide méthodologique - 2006

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

ISSN : 2276-0164
ISBN : 978-2-37180-065-6

