

---

## Fiche 5 : LOM et collecte des données d'accessibilité

---

Cibles principales de la fiche :

- Les AO
- Les CT (via l'AMF, l'AdCF, France urbaine) - AITF;
- les DDT(M)/DREAL/DEAL
- Les gestionnaires d'ERP

Cibles secondaires :

- les associations de Personnes handicapées
- Les BE

### 1- Objectif global des mesures associées

- Donner l'information sur l'accessibilité des réseaux de transport collectif et des portions de voirie autour des arrêts de bus/cars prioritaires, portes d'entrée dans les réseaux pour permettre l'émergence de systèmes d'informations multi-modaux et de guidage prenant en compte les familles de handicap.

### 2- Description

La LOM, loi d'orientation des mobilités, comporte plusieurs mesures (art. 10) visant à créer :

- d'une part, des bases de données sur l'accessibilité
  - des réseaux de transport
  - et des portions de voirie situées autour des arrêts de bus/cars prioritaires afin d'alimenter les calculateurs d'itinéraires ou les SIM et informer les voyageurs sur les trajets accessibles.
- et d'autre part, des bases de données sur les balises numériques présentes dans l'espace public et les réseaux de transport afin d'alimenter les GPS piétons permettant d'améliorer leur précision géographique et de proposer de la signalétique et du guidage pour les personnes aveugles et malvoyantes.

### 3- Ce que change la loi :

La LOM rend obligatoire la collecte des données accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie alors que les règlements européens ne prévoyaient la collecte des données accessibilité que pour les réseaux ferrés (STI PMR<sup>1</sup> mai 2019).

De plus, la LOM ajoute les balises dans les données liées à la mobilité, impliquant l'obligation d'ouverture de ces données.

### 4- Entrée en vigueur :

- **Après la publication du décret d'application**

Date prévisionnelle : Fin d'année 2019

Dates butoirs de mise en œuvre de l'ensemble des mesures :

- L'ouverture des données des balises numériques au 1<sup>er</sup> décembre 2021
- **La collecte et la fourniture des données d'accessibilité des réseaux :**
  - **1<sup>er</sup> décembre 2021 pour les réseaux de transport des 8 métropoles** au sens européen (Paris, Marseille, Lyon, Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nice),
  - **1<sup>er</sup> décembre 2023 pour les autres réseaux de transports ;**
- La collecte et la fourniture des données d'accessibilité de toutes les gares (règlement STI PMR), le 16 mai 2022 ;

---

1 STI PMR : règlement européen d'interopérabilité des réseaux ferroviaires, partie PMR

- **La collecte et la fourniture des données accessibilité de la voirie** (200 m autour des points d'arrêt prioritaires (gare, bus et cars)
  - **Le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare** et de points d'arrêt prioritaires,
  - **Le 1<sup>er</sup> décembre 2023 pour toutes les autres communes** comptant au moins un point d'arrêt prioritaire.

## **5 - Pourquoi**

Les réseaux de transport et la voirie bénéficient depuis de nombreuses années d'investissements importants pour améliorer leur accessibilité. Mais les aménagements sont encore parcellaires, et l'accessibilité n'est pas encore garantie sur l'ensemble des parcours voyageurs. Les voyageurs handicapés ont absolument besoin d'information sur le niveau d'accessibilité des différents maillons de la chaîne de déplacement afin de pouvoir construire les meilleurs trajets accessibles. Sans information, ils ne peuvent pas s'engager dans un déplacement.

Or si des investissements importants ont été réalisés pour des aménagements, l'information disponible sur ce qui est accessible ou non est quasiment inexistante. Lorsqu'elle existe, elle n'est pas forcément homogène, et les données ne sont donc pas forcément interoperables.

De ce fait, le déplacement des personnes handicapées est souvent un « parcours du combattant » avec un niveau d'incertitude très élevé.

La création des bases de données sur l'accessibilité des réseaux de transport et sur les portions de voirie donnant accès à ces réseaux, permettra aux personnes handicapées de se déplacer plus facilement, et rentabilisera ainsi les investissements réalisés.

## **6 - Pour qui ?**

Pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite

## **7 - Par qui et comment ?**

Mise en œuvre

- par les AOM (Autorités organisatrices de la Mobilité) et leurs transporteurs pour les données des réseaux de transport collectif,
- par les gestionnaires de voirie pour les données en voirie,
- par les collectivités territoriales, les AOM et leurs transporteurs, les gestionnaires d'ERP (établissements recevant du public) pour les gestionnaires de balises numériques

## **8- Éléments de coût/d'intérêt pour la collectivité**

Les collectivités ont été amenées à investir massivement dans l'accessibilité des réseaux et de la voirie.

Il s'agit maintenant de faire connaître le potentiel d'accessibilité que cela représente, au travers de la constitution de bases de données qui pourront alimenter les futures programmations et les calculateurs d'itinéraires/SIM. Cela permettra aux personnes handicapées d'utiliser ces nouveaux équipements.

Les services numériques (calculateurs d'itinéraires, SIM) constituent des services publics, ils doivent pouvoir fournir l'information pour tous les voyageurs sous peine d'être discriminant.

Les AOM et les transporteurs sont déjà amenés à construire des bases de données sur l'accessibilité, le nouveau profil accessibilité, disponible sous NeTEx<sup>2</sup>, permet d'aller plus loin en adoptant un point de vue « usage par des personnes handicapées ».

Les gestionnaires de voirie vont devoir créer des bases de données normalisées, pour décrire l'accessibilité des portions de voirie situées autour des points d'arrêts prioritaires. Ces points d'arrêt prioritaires, au sens de

---

<sup>2</sup> NeTEx : modèle de données européen permettant de décrire l'ensemble des caractéristiques des réseaux de transport collectifs et des nouveaux modes de déplacement.

l'article L. 1112-1 du code des transports, sont estimés à 70 000 arrêts sur l'ensemble du territoire, ce qui représente de l'ordre de 20 à 35 % des arrêts des réseaux de bus et de cars.

Un décret précisera qu'il s'agit des cheminements reliant ces arrêts aux pôles générateurs de trafic (définis dans 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) situés dans un rayon de 200 mètres.

Le coût a été estimé à environ 5,6 M€ (soit 80€ par arrêt) pour l'ensemble des collectivités concernées.

Des outils de collectes manuelles ou semi automatisées sont déjà disponibles.

## **9- Pour aller plus loin/ les autres mesures accessibilité dans la loi**

### **Les autres mesures législatives en faveur de l'accessibilité de la mobilité :**

- Fiche n°1 - LOM et l'accessibilité des réseaux (art. 7)
- Fiche n°2 - LOM et la plateforme unique de réservation des services de substitution et d'assistance en gare (art. 11)
- Fiche n°3 – LOM et facilité d'accès aux TPRM -Transport des personnes à mobilité réduite) et activité des VTC
- Fiche n°4 - LOM et accessibilité au service public des dispositifs de recharge (art. 7 et 23)

### **Ces mesures sont ou seront complétées de mesures actions :**

- La charte nationale sur la qualité d'accessibilité des transports routiers de voyageurs et ses déclinaisons locales. La charte nationale a déjà été signée le 26 juin par le GART, Régions de France, l'UTP et la FNTV et co-signée par les deux ministres, E. Borne, alors ministre chargée des transports, et Sophie Cluzel, secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées. Des déclinaisons locales seront bientôt disponibles.
- Un guide méthodologique pour réaliser la collecte des données accessibilité en voirie sera proposé suite à un groupe de travail avec des collectivités volontaires
- La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site [www.accessiblite.gouv.fr](http://www.accessiblite.gouv.fr)