

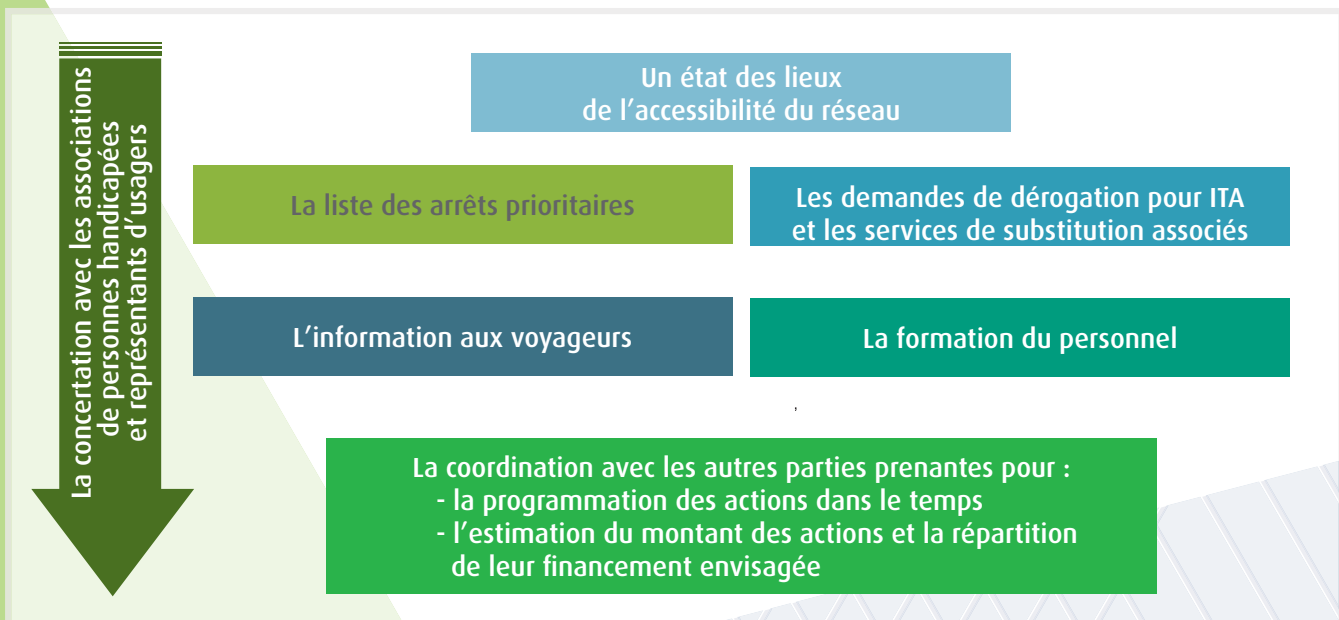
Le Panorama de **55** dossiers **SD'AP**

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

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

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

Un dossier SD'AP, quels ingrédients ?



L'état des lieux de l'accessibilité des services de transport



Ce qui est demandé dans la loi

- La description du ou des réseaux de transports publics de voyageurs en identifiant les lignes structurantes.
- La description du matériel roulant accessible affecté à ce (ou ces) réseau(x) et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible.
- L'accessibilité des points d'arrêt et des bâtiments ou installations associés aux services de transport ferroviaire.

Art. R1112-13 1° du Code des Transports (CT)



Les points clés issus du panel : des diagnostics complets

Pour les régions

Les régions ont classé le niveau d'accessibilité des gares ferroviaires de façon similaire : bon niveau, niveau moyen, niveau mauvais. L'accessibilité de chaque gare n'est pas souvent détaillée mais quelques dossiers présentent une description précise de l'état d'accessibilité des gares et haltes ferroviaires avec l'élaboration d'une fiche descriptive par point d'arrêt.

En revanche, les dossiers présentent une description très détaillée du niveau d'accessibilité du parc de matériel roulant ferroviaire. Les AOT se sont appuyées sur le rapport réalisé par la SNCF sur l'état des lieux de l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire qui décrit les niveaux d'accessibilité selon le type de handicap et par type de matériel.

Pour ce qui est du transport routier régional, il y a peu d'éléments sur l'état des lieux de l'accessibilité des points d'arrêt, ce qui démontre une moins bonne connaissance du réseau routier.

Pour les départements

La hiérarchisation des lignes n'est pas toujours présente dans la description des réseaux interurbains. Le travail de diagnostic des points d'arrêt et du parc de véhicules a très souvent été réalisé mais on constate des classifications différentes pour décrire le niveau d'accessibilité des points d'arrêt.

Ce volet est également l'occasion pour les Départements de présenter leur charte d'aménagement d'arrêt de transport collectif.

Pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Dans l'ensemble, le diagnostic d'accessibilité des arrêts et l'état du parc de véhicules sont présents et détaillés. Là aussi, on distingue des niveaux d'accessibilité différents qui peuvent varier entre 2 et 5 catégories :

- accessible, non accessible
- accessible, praticable, non accessible
- accessible, devant être déplacé, devant être aménagé ou ITA à prévoir
- accessible et conforme, accessible mais non conforme, accessible avec accompagnement, arrêt non accessible mis en ITA



- Des bonnes pratiques : la création de bases de données

- La **Région Bourgogne** a établi, pour chaque département, des fiches par point d'arrêt ferroviaire pour décrire le programme d'aménagement. Ces fiches présentent également la situation actuelle : la situation, le schéma des quais, les infrastructures ferroviaires, les infrastructures du bâti et les services voyageurs. On y trouve des caractéristiques comme le nombre de prises en charge, l'équipement des quais et traversées de voies, la présence de personnel en début et fin d'ouverture de la gare, et les équipements mobiles disponibles (fauteuil, rampe mobile, plate forme élévatrice)....
- La **communauté d'agglomération d'Agglopoie Provence** a mis en place un progiciel permettant un diagnostic des points d'arrêt et sa mise à jour en temps réel. La base de données est construite à partir de fiches de diagnostic regroupant les principales caractéristiques de l'arrêt (typologie, implantation, dimensions, niveau d'équipement, revêtement et caractéristiques du cheminement) et plusieurs photos. Une analyse de ces différents critères permet de classer les points d'arrêt selon 3 catégories : accessible, devant être aménagé ou ITA à prévoir mais sans préciser le type de handicap.

- **Vannes Agglomération** a inclus dans son diagnostic les points d'accueil et de vente. L'accessibilité des sources d'information (aux points d'arrêt, en agence commerciale, à bord des véhicules et à distance via le téléphone, internet) est également analysée en détail. L'accessibilité des points d'arrêt est décrite suivant trois niveaux

	Type handicap concerné				
	Moteur (HM)	Visuel (HV)	Auditif (HA)	Cognitif (HC)	GLOBAL
Non accessible	334	0	0	0	334
Accessible mais non conforme	89	381	318	318	102
Accessible	69	111	174	174	56

synthèse du diagnostic des arrêts (source : SP'AP de Vannes Agglomération)

(accessible, accessible mais non conforme, non accessible) et suivant le type de handicap (moteur, visuel, auditif et cognitif). Un tableau utilisant des codes couleurs simplifie la lecture des informations. Enfin, un bilan des dysfonctionnements et du « reste à faire » par rapport à son SDA de 2007 est proposé.



Pour aller plus loin

Le recensement des données sur l'accessibilité des réseaux de bus, qui se fait à l'occasion de l'état des lieux, est indispensable pour fournir l'information aux voyageurs. Il est important d'harmoniser les pratiques pour fournir des informations similaires d'un point à l'autre du territoire.

- Article "l'information géographique au service de l'accessibilité", Samuel Belfis et Laurent Saby (Cerema Territoires et Ville), Technicités n° 301, mars 2017.
- Le club utilisateurs Chouette, logiciel libre associé aux normes d'échange des données du transports collectifs pour construire des bases opérationnelles pour alimenter des calculateurs d'itinéraires. [@](mailto:contact@chouette.mobi)
- Les actes du colloque du 21 novembre 2016 organisé par la DMA [@](#)

La liste des arrêts prioritaires



Ce qui est demandé dans la loi

- La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9 du Code des Transports (CT) qui précise les critères de priorité.
- La liste complémentaire d'arrêts à rendre accessibles le cas échéant, compte tenu de considérations particulières.
- Les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles.
- 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 (concerne les services de transport de voyageurs ferroviaires).
- La consultation par l'AOT des associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite et le cas échéant, des gestionnaires de la voirie ou autres AOT intéressées sur le projet de liste des arrêts prioritaires.

Art. R1112-13 2° et D1112-14 du Code des Transports (CT)



Les points clés issus du panel : une application des textes non restrictive

Les AOT ont respecté les textes en fournissant, sauf exception, la liste de leurs arrêts prioritaires qu'elles ont parfois volontairement étendue avec une liste complémentaire.

Pour les régions

Les 9 régions du panorama des SD'AP ont toutes traité le volet ferroviaire du SD'AP et ont recensé la liste des gares et haltes prioritaires. Le volet routier a fait l'objet, pour la plupart, d'une demande de prorogation de délai. Ces points d'arrêt routiers étant souvent mutualisés avec des AOT départementales, les régions n'ont pas eu le temps de faire la concertation nécessaire pour recueillir les données utiles pour l'identification du caractère prioritaire. Seules deux régions ont fait le travail d'établir la liste des arrêts routiers prioritaires.

Deux régions sont allées plus loin que les arrêts identifiés comme prioritaires par application des critères du décret n°2014-1323 en présentant une liste complémentaire.

Par ailleurs, les régions indiquent de manière systématique dans leur SD'AP les gares ferroviaires d'intérêt national sur leur territoire, qui relèvent de l'État.

Pour les départements

Pour beaucoup de départements, l'élaboration de la liste des arrêts prioritaires a été l'occasion de recenser l'ensemble des arrêts. Ce travail, initié dans le cadre des SDA pour certains, fut difficile à réaliser au regard du nombre important d'arrêts gérés par les départements. A l'époque, les arrêts de transport scolaire, placés sous la responsabilité des départements, étaient également à répertorier dans les SDA.

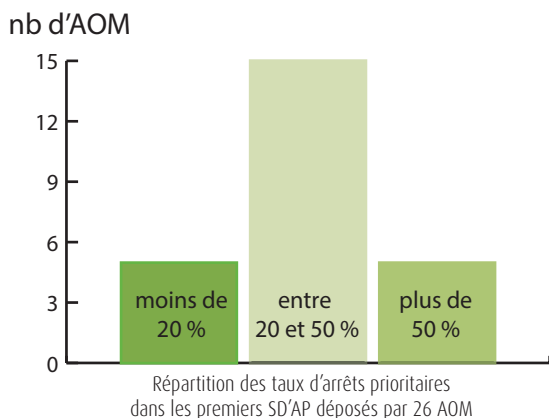
Même si les dossiers présentent des niveaux de précision inégaux et qu'il est difficile d'évaluer le volume exact d'arrêts prioritaires par rapport à l'ensemble du réseau, on peut estimer le taux d'arrêts prioritaires entre 20 et 50 % selon les réseaux départementaux (35 % en moyenne).

Pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Toutes les AOM ont fourni la liste des arrêts prioritaires, excepté l'une d'entre elles qui se concentre sur la liste des arrêts en impossibilité technique avérée en précisant que tous les autres arrêts seront rendus accessibles.

Au regard des 26 dossiers précisant le nombre total d'arrêts de leur réseau, le taux d'arrêts prioritaires varie de 12 % à 96 % dont la répartition est précisée dans le graphique ci-dessous.

Trois collectivités (sur les 34 dossiers étudiés), ont inscrit des arrêts supplémentaires dans une liste complémentaire aux arrêts prioritaires au sens du décret.



Les SD'AP indiquent parfois les arrêts prioritaires déjà mis en accessibilité depuis la mise en œuvre des SDA.

Les listes d'arrêts prioritaires sont plus ou moins étayées. Elles indiquent rarement les critères de choix tirés de la méthodologie fixée par le décret n°2014-1323 : arrêts sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain, arrêts desservis par au moins deux lignes de transport public, arrêt desservant un pôle d'échange ou un pôle générateur de déplacements ou une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.



Des bonnes pratiques : des démarches volontaristes pour élargir le périmètre d'arrêts à rendre accessibles

- La **région PACA** a voulu engager une démarche volontariste de priorisation des arrêts routiers parce que le nombre d'arrêts prioritaires issu de l'application des critères était faible. Ce travail, malgré plusieurs réunions avec l'ensemble des AOT, n'est pas finalisé dans le SD'AP faute de répondant de la part des départements notamment.
- La **région Auvergne** signale que dans toutes les gares, prioritaires ou non, les bâtiments voyageurs bénéficieront de travaux d'accessibilité d'ici fin 2016. Le SD'AP ne fait pas figurer la gare nationale de Montluçon dans sa programmation mais celle-ci fera l'objet de travaux dans le cadre d'un pôle d'échange intermodal comme les autres gares nationales. En annexe, une fiche par gare prioritaire précise les caractéristiques relatives à la gare (bâtiment voyageur et quai), le bilan des travaux d'accessibilité déjà réalisés dans le cadre du SDA ainsi que, pour chaque maîtrise d'ouvrage, la période à laquelle seront réalisés les études et travaux (parvis, bâtiment, quais, traversées...) au titre du SD'AP
- Lors de l'élaboration de sa liste des arrêts prioritaires, le **département de la Côte d'Or** a inscrit dans une liste complémentaire un arrêt de chaque commune d'au moins 500 habitants desservie par le réseau pour avoir un maillage plus fin. Le département ne s'est pas limité aux communes supérieures à 1000 habitants comme précisé dans le décret n°2014-1323. De plus, il souhaite pouvoir ajouter au coup par coup à sa liste complémentaire des arrêts de certaines communes pour des raisons qui seront à définir (économie, tourisme, loisirs, santé..).



Pour aller plus loin

Cerema - Guide sur la mise en accessibilité des arrêts de bus et cars (à paraître en 2017)

Cerema - Guide sur les gares routières (à paraître en 2017)

Cerema - Guide sur les pôles d'échanges multimodaux (à paraître en 2017)

Cerema - Recueil d'exemples d'aménagements d'arrêts accessibles urbains, avril 2017

Cerema - Recueil d'exemples d'aménagements d'arrêts accessibles traitant de l'interurbain, septembre 2016. @

Les ITA et services de substitution associés



Ce qui est demandé dans la loi

La mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires n'est pas toujours réalisable. Des impossibilités techniques avérées (ITA) sont notamment prévues « 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 ».

Dans ce cas, le SD'AP précise :

- La liste des demandes de dérogation motivées par une ITA,
- Les pièces justificatives permettant d'apprécier le bien-fondé de la demande de dérogation,
- Les services de substitution qui sont envisagés.

Pour les services de transport ferroviaire, le SD'AP précise :

- La liste des points susceptibles de faire l'objet d'une dérogation pour les établissements recevant du public (relève du code de la construction et de l'habitation),
- Les mesures de substitution associées aux gares et haltes prioritaires faisant l'objet d'une dérogation et aux gares non prioritaires.

[Art. R1112-13 3° et D1112-15 du Code des Transports \(CT\)](#)



Les points clés issus du panel

Pour les régions : des services de substitution similaires à « Accès + » de la SNCF

Les motifs de demande de dérogations relatives aux gares et aux haltes sont souvent liés à des obstacles techniques qui induisent des coûts manifestement disproportionnés.

Concernant les mesures de substitution associées, pour les gares d'intérêt régional et national, le service «Accès +» de la SNCF est proposé. On voit se développer le service «Accès TER», dans les mêmes conditions d'éligibilité que le service «Accès +» mais disponible dans les gares desservies uniquement par du TER.

Quelques AOT ne précisent aucune mesure de substitution pour les gares et haltes non prioritaires alors que l'article L.1112-2-1 du Code des Transports (CT) prévoit que les SD'AP doivent comprendre des mesures de substitution pour les gares non prioritaires.

Pour les départements : des demandes d'ITA pas toujours valables

Pour le transport routier, les motifs les plus courants sont ceux de la pente trop élevée et de la largeur trop étroite. On retrouve également souvent le motif d'absence de continuité du cheminement dont la mise en accessibilité n'est pas de la compétence de l'AOT, raison pourtant non valable pour une demande d'ITA.

Les modalités de mise en œuvre du service de transport de substitution ne sont pas toujours bien détaillées.

Pour les AOM : un flou dans la mise en place du service de substitution

Il est souvent indiqué que le transport dédié aux PMR sera utilisé comme service de substitution, sans indiquer si celui-ci correspondra bien aux caractéristiques attendues pour la substitution. Dans certains SD'AP toutefois, la qualité de ces services, souvent existants au moment de l'élaboration du SD'AP, est bien mise en valeur. Certaines AOM précisent qu'une réflexion est en cours.



Des bonnes pratiques

- Dans le **département de la Sarthe**, le service MobiliTis, transport à la demande pour les personnes mobilité réduite, existe depuis 2005 et fait office de service de substitution pour les points d'arrêt faisant l'objet d'une ITA. Il réalise déjà 10 000 voyages par an pour 1500 clients inscrits et propose aux personnes à mobilité réduite un transport à la demande dont le fonctionnement est calqué sur le réseau classique TIS (transports interurbains de la Sarthe). Ainsi, les usagers sont pris en charge au départ des communes desservies par les lignes TIS, du lundi au samedi sauf dimanche et jours fériés. La réservation se fait au plus tard la veille du départ avant 12h00 via une centrale téléphonique ou par messagerie. La gamme tarifaire est la même que pour le service classique. Son fonctionnement est ainsi très proche de celui d'un transport de substitution mais l'accès y est actuellement très restreint puisqu'il est réservé aux habitants des communes desservies par le réseau TIS et titulaires d'une carte d'invalidité à 80 %, ce qui est contraire au transport de substitution.



TPMR MobiliTIS mutualisé avec le transport de substitution (source CD Sarthe)

- **Bourg-en-Bresse Agglomération** a établi une liste des ITA avec les motifs correspondants : largeur de quai insuffisante, contrainte foncière, en évitement à maintenir pour l'exploitation (régulation), ou encore contrainte d'ouvrage. Une fiche de demande d'ITA à remplir par un technicien de la collectivité est présentée en annexe du SD'AP. Concernant la substitution, actuellement, le transport à la demande Viva'Tub, spécifique aux personnes à mobilité réduite, ne remplace pas le réseau de transport urbain et s'effectue d'adresse à adresse (c'est un TPMR¹). Dans le cadre de la mise en œuvre du SD'AP, l'agglomération envisage de mutualiser le transport de substitution avec le TPMR et ainsi, ce service évoluera pour se substituer au service régulier ordinaire lorsque les points d'arrêt ne présentent pas un niveau d'accessibilité suffisant pour l'utilisateur et ainsi jouer le rôle de transport de substitution.

- La **communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée** n'a déposé aucune demande d'ITA et s'est engagée à rendre accessible la totalité de ses points d'arrêt, quitte à les déplacer si la contrainte technique ne permettait pas de trouver une solution simple permettant le maintien sur place.



Pour aller plus loin

Certu, Ouvrage « Le transport de substitution : quelles réponses à la non-accessibilité des réseaux ? », Collection Dossiers, décembre 2011 @

1 Transport spécifique aux personnes à mobilité réduite

La formation du personnel en contact avec le public



Ce qui est demandé dans la loi

Les AOT ont l'obligation d'organiser la formation aux besoins des personnes handicapées à destination du personnel en contact avec le public. Sont concernés entre autres les conducteurs de bus et de cars et tout le personnel en contact avec les clients (contrôleurs, agents d'accueil, de médiation, ...)

Le SD'AP précise :

- Le calendrier des formations, leur contenu et leur durée,
- Le nombre de personnes concernées.

Si au terme du SD'AP, les engagements en matière de formation ne sont pas tenus, des sanctions pécuniaires peuvent être mis en œuvre à l'encontre de l'AOT.

Art. R1112-13 6° et L1112-2-4 du Code des Transports (CT)



Les points clés issus du panel : des modalités hétérogènes

Les modalités de mise en œuvre des formations par les AOT sont relativement hétérogènes. Elles dépendent grandement du type de réseau et de l'organisation de l'AOT.

Pour les régions, sur le volet ferroviaire

Les AOT qui gèrent des réseaux ferrés ont acquis grâce à la SNCF un savoir faire en matière de formation dans les domaines aussi divers que la sécurité et la prévention des accidents, le sanitaire et le social.

Sous le contrôle des AOT, la SNCF, qui dispose de nombreux agents dont les activités les placent en contact avec les usagers (contrôleurs, agents d'accueil, etc.), met en œuvre des plans de formation ambitieux pour l'accueil de tous les publics et en particulier les personnes handicapées.

Pour les AOT, sur le volet routier

Pour les AOT gérant un réseau routier, les modalités de formation sont plus hétérogènes. Elles dépendent grandement de l'organisation du service de transport. Selon le cas, elles sont soit mises en œuvre par l'AOT lorsqu'elle gère le transport, soit déléguées aux transporteurs.

La formation est liée à l'acquisition de véhicules accessibles et est, par conséquent, principalement à destination des chauffeurs. Les plans de formation présentent souvent un tronc commun destiné à tout le personnel en contact avec le public. Ils abordent la réglementation, les différents types de handicaps et les difficultés rencontrées par ces personnes lors de leurs déplacements.

En contact permanent avec les usagers, les conducteurs suivent des formations spécifiques (au-delà de la formation continue obligatoire FCO). Leur dextérité et leur qualité humaine sont des garants de la qualité du service. Les modules de formation sont principalement axés sur les manœuvres d'accostage aux quais, sur le maniement des nouveaux dispositifs embarqués tels que les palettes rétractables, les élévateurs verticaux, les systèmes d'arrimage des fauteuils ainsi que les attentions à porter aux usagers.



Des bonnes pratiques

- En **Alsace**, la politique de formation engagée depuis 2006 par l'ex-SNCF se poursuit. Ainsi tout nouvel agent suit un cursus intégrant une formation standard comportant un volet juridique, une information générale sur la politique d'accessibilité et des modules pour acquérir la connaissance sur les besoins et les attentes des personnes handicapées. L'ambition affichée est la formation des 12 300 agents d'ici 2020 soit un nombre total d'heures de formation de 50 700 heures.

	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2016-2020
Nombre d'agents à former	22	23	22	21	20	108
Dont taux de conducteurs titulaires formés	40%	90%	100%			
Nombre d'heures de formation (x7 heures)	154	161	154	147	140	756

Prévision de formation des conducteurs routiers d'ici 2020 (source : SD'AP Alsace)

- En partenariat avec le CCAS, la **ville de Belfort** et avec le concours des associations du monde du handicap, la SMTC a mis en place, à l'intention des agents commerciaux et de conduite, des ateliers de sensibilisation au transport des personnes présentant un handicap. 70 des 130 conducteurs ont déjà participé à cette formation. Parallèlement une formation continue obligatoire pour les agents commerciaux et de conduite est mise en place. Un module spécifique sur la prise en compte des voyageurs handicapés comporte une partie théorique et une partie pratique avec des mises en situation.

- La **Communauté d'Agglomération du Niortais** (CAN) renouvelle sa délégation pour service public (DSP) en 2017. Un contrat de formation précis sera intégré au cahier des charges de la nouvelle DSP avec notamment l'apprentissage de la langue des signes français (LSF) pour les agents d'accueil et les conducteurs. Le plan d'actions inscrit à la DSP comprend la formation de 150 agents dès la première année.

Mesures		Pilote	Lancement
1	Sensibilisation des agents au handicap		
2	Formation technique des conducteurs de bus	CAN (Service transport) et l'exploitant	2017
3	Formation des conducteurs accompagnateurs		
4	Initiation à la langue des signes		

Actions envisagées dans le cadre de la formation du personnel (source : SD'AP de la CA Niortais)



Pour aller plus loin

Certu - Fiche n°1 Handicap et usages, « Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques - Quelles pistes pour améliorer l'accessibilité ? », octobre 2013 @

L'information aux voyageurs



Ce qui était demandé dans la loi

La description des actions et leurs modalités de mise en œuvre concernant :

- l'information préalable au déplacement : les documents papiers (guide horaires par exemple), les sites Internet,
- l'information pendant le déplacement : la signalétique, la vente et la validation du titre de transport, les informations classiques et conjoncturelles en situation perturbée (information statique et dynamique),
- l'information après le voyage : la gestion des réclamations, les informations a posteriori sur le déroulement du voyage.

Art. R1112-13 6° du CT



Les points clés issus du panel : un champ large d'actions encore à développer

Pour les régions, sur le volet ferroviaire

Pour le volet ferroviaire, l'information aux voyageurs a été traitée, en général, de façon homogène avec des actions communes proposées par la SNCF telles que l'accessibilité numérique des sites internet TER, l'information dynamique en temps réel, sonore et/ou visuelle,... On retrouve pour certaines Régions des sites d'information multimodale pour la préparation aux voyages. Des applications ont été développées comme l'application unifiée de la SNCF ou TER mobile permettant de donner de l'information pendant le trajet et en cas de perturbation mais qui sont améliorables.

Pour les départements et AOM, sur le volet routier

Sur le volet routier, l'information aux voyageurs n'a pas toujours été traitée et parfois, lorsque ce volet a été traité, l'approche a été confondue avec la communication sur la mise en œuvre du SD'AP auprès des usagers. Dans l'ensemble, cette thématique a fait l'objet d'une attention particulière et les dossiers décrivent les actions mises en place ou à venir telles que l'accessibilité du site internet, la clarification du thermomètre de ligne indiquant les arrêts, la mise en place de guides de bonnes pratiques, de bornes d'informations interactives, de dispositifs vocaux à chaque point d'arrêt, ...



Des bonnes pratiques

- La SNCF a mis en place en 2014 une plateforme de traduction en langue des signes ou en transcription en temps réel de la parole (TTRP) pour échanger avec un téléconseiller de la SNCF formé. Cette plateforme est accessible depuis un ordinateur équipé d'une webcam et d'une liaison internet haut débit, du lundi au vendredi de 8h30 à 19h.



SNCF Mobilité

- La **Région PACA** a mis en place une Centrale de Mobilité en ligne. Cet outil propose un calculateur d'itinéraires et intègre toutes les offres de transport du territoire, permettant ainsi une meilleure coordination des offres et une meilleure information des usagers. Une rubrique dédiée à l'accessibilité y est régulièrement mise à jour mais l'information n'est pas disponible en mode calculateur d'itinéraires.

Dans le cadre d'un projet pédagogique mené avec les Masters de géographie et de géomatique d'Aix-Marseille et d'Avignon et en partenariat avec l'association Open Street Map France et le CRIGE (Centre régional de l'information géographique), la région s'est également engagée à cartographier les gares ou les quartiers-gares. Les données répertoriées incluent notamment des informations relatives à l'accessibilité et seront ouvertes au grand public.

- Le **département de l'Oise** a mis en place, sur son calculateur d'itinéraire un système d'identification des véhicules accessibles de la ligne de transport empruntée grâce à un pictogramme (cf illustration ci-contre).

- **Perpignan Méditerranée** a entrepris un travail collaboratif avec l'APF¹, notamment concrétisé par la création d'un répertoire des arrêts accessibles sur le réseau de transport. Mis en ligne sur le site de l'APF, ce document recense ligne par ligne l'accessibilité des arrêts pour les utilisateurs de fauteuil roulant avec la distinction entre fauteuils électriques et manuels. Un travail est en cours pour élargir aux handicaps visuel, auditif et cognitif.

Feuille de route			
Horaire / mode	Détails	Infos	
	Partir du lieu : GARE ROUTIÈRE DE BEAUVAIS (BEAUVAIS) Marcher jusqu'à l'arrêt : Gare Routière (BEAUVAIS) Durée : 3min + Afficher le détail		Plan
16h50 17h20	A l'arrêt : Gare Routière (BEAUVAIS) Prendre la ligne : 33E Beauvais > Clermont > Compiègne En direction de : COMPIEGNE-GARE SNCF Descendre à l'arrêt : Gare SNCF (CLERMONT) Durée : 30min 		Plan
	Marche		Car PMR
	Perturbations		Départ
	Arrivée	Extrait du calculateur d'itinéraire (source : site internet Oise mobilité)	



Pour aller plus loin

Cerema - Guide sur la mise en accessibilité des arrêts de bus et de cars, volet « information aux voyageurs » (à paraître en 2017)

Le Cerema travaille sur la création d'une base de données de l'accessibilité standardisée permettant d'alimenter des calculateurs d'itinéraires (voir Pour aller plus loin de la thématique « Etat de lieux de l'accessibilité »).

Unapei et Nous Aussi, Guide sur les Règles européennes pour une information facile à lire et à comprendre

¹ Association des Paralysés de France

La coordination avec les autres parties prenantes



Ce qui est demandé dans la loi

Lorsque le rôle de chef de file a été attribué à une AOT, celle-ci a la charge d'organiser la coordination des différents intervenants – autres AOT et gestionnaires de voirie – impliqués dans la mise en accessibilité du réseau de transport.

En particulier, le SD'AP doit comporter :

- la programmation des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires selon leurs compétences,
- l'estimation financière de la mise en accessibilité et la répartition de ces coûts entre les différents financeurs,

A défaut d'engagements fermes, le SD'AP doit faire état des négociations et discussions engagées avec les divers partenaires.

Art. R1112-13 4° et 5° du CT



Les points clés issus du panel : une grande diversité de situations

Pour les régions

Concernant le réseau ferré, les habitudes de travail entre les divers partenaires impliqués (État, Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau) ont facilité leur coordination. Les clés de répartition des engagements financiers sont également établies et inscrites dans les SD'AP.

Concernant le réseau routier, la répartition des compétences au niveau de l'aménagement des quais n'est pas clairement établie dans les textes. Dans la plupart des cas, la Région a exercé son rôle de chef de file sans que les discussions engagées aboutissent à un engagement de la part des partenaires, autres AOT ou gestionnaires de voirie.

Pour les départements

Si certains ont fait le choix d'une prise en charge totale des travaux de mise en accessibilité, le plus souvent, les communes gestionnaires de la voirie restent maîtres d'ouvrage, la répartition du financement des travaux se faisant selon des conventions établies ou par le biais de subventions.



Pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Les AOM non gestionnaires de voirie ont parfois fait le choix d'assumer la maîtrise d'ouvrage et le financement total des travaux. Dans les autres cas, des discussions ont été lancées avec les partenaires – processus dont les SD'AP font souvent état – sans pour autant que ces négociations aient toujours abouti à des engagements écrits.



- Des bonnes pratiques : une programmation coordonnée avec les PAVE, des financements répartis

- Le **Département du Morbihan** finance les communes à hauteur de 50 % pour tous les travaux de mise en accessibilité des arrêts, participation augmentée à 70 % sur les arrêts prioritaires. Pour être accepté, le projet doit recevoir l'accord technique préalable des services départementaux et avoir été établi en concertation avec les autorités organisatrices locales des transports collectifs.
- La **Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile** a mené un important travail de coordination avec les communes membres, gestionnaires de leurs voiries. Elle a ainsi pu mettre en place une programmation cohérente et réfléchie, articulée notamment avec le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) porté par la ville d'Aubagne ainsi que, dans la mesure du possible, avec la mise en œuvre des travaux prévus dans le cadre des PAVE (Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) élaborés par les communes.



Pour aller plus loin

Cerema - Fiche n°4 Pratiques locales « Schéma directeur d'accessibilité programmée – Organiser, coordonner et concerter : le rôle de chef de file », collection Mobilités et transports, mars 2016 @

La concertation avec les associations de personnes handicapées



Ce qui est demandé dans la loi

Afin que le SD'AP soit partagé par tous et prenne en compte les besoins des usagers, les représentants de la société civile concernés sont associés à l'élaboration et au suivi du SD'AP.

- L'AOT désignée « chef de file » doit organiser la concertation avec les différentes parties prenantes tels que les gestionnaires de voiries, les représentants des usagers de la société civile et tout autre acteur public susceptible d'être concerné.
- Les différentes parties prenantes doivent être réunies au sein d'une instance spécifique qui leur permette de se coordonner au cours des étapes de la construction du SD'AP et de sa validation (les commissions intercommunales pour l'accessibilité peuvent jouer ce rôle)
- Pour garantir la pertinence de la sélection des arrêts prioritaires, l'AOT consulte les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et les gestionnaires de voiries sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts identifiés.

Art. L1112-2-1.II, R1112-12-III et D1112-14 du CT



Les points clés issus du panel : une concertation élargie à l'ensemble des types de handicap

Sur l'ensemble des AOT, lorsque la concertation est mentionnée dans les dossiers, celle-ci a été menée avec les associations représentant les différents types de handicap : moteur, visuel, auditif, mental, cognitif et psychique. On note également la présence de représentants de personnes âgées pour certaines.

Pour les régions

Les régions faisant partie du panorama ont assuré la concertation des représentants de personnes handicapées lors de l'élaboration du SD'AP, à l'exception d'une région qui ne précise rien sur ce point. Les dossiers précisent pour la plupart que les associations de personnes handicapées seront intégrées aux comités de suivi des SD'AP ou aux réunions de Comité de pilotage (CoPil) au fil des projets.

Pour les départements

La concertation est assurée par des réunions de concertation en amont du SD'AP et/ou de suivi de l'évolution du document. Certains départements maintiennent les réunions de concertation, à raison de une à deux par an. Par exemple, le Morbihan a créé un groupe de travail sur l'accessibilité nommé le « Comité consultatif ». Le Finistère lui n'a pas prévu de concertations en amont, mais prévoit des réunions annuelles d'information à destination des associations de personnes handicapées.

Pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Certaines agglomérations n'ont pas pris en compte le volet « concertation » avec les associations de personnes handicapées, certaines considèrent que cela doit se faire au travers des Commissions Intercommunales pour l'Accessibilité (CIA), d'autres ne le mentionnent pas dans le SD'AP.

Celles qui l'ont fait organisent plusieurs réunions par an, soit par un suivi permanent (exemple de la CA du Niortais), soit par l'organisation de réunions annuelles (Bordeaux Métropole, Limoges Métropole, CA Aubagne), de réunions trimestrielles (Agglo du Beauvaisis) ou par l'avis des CIA (CA Pays d'Aix, CA Forbach, Lorient Agglo, Vannes Agglo, Bourg en Bresse, Thau Agglo).

- Des bonnes pratiques

- Le **Département de l'Ain** a organisé deux réunions avec les associations dans le cadre de l'élaboration du SD'AP : la première a eu pour objectif de présenter la démarche du Département et d'échanger sur la méthodologie de diagnostic, la deuxième a permis de présenter les modalités d'intervention du Département sur les arrêts de cars, le matériel roulant et la formation. Ces réunions ont permis de partager les objectifs du Département et de recueillir l'avis d'une vingtaine d'associations présentes sur les aménagements à mettre en oeuvre et d'acter la mise en place d'un comité de suivi annuel. Cette concertation d'usagers se poursuivra donc pendant la mise en oeuvre du SD'AP à raison d'une réunion par an.
- **Limoges Métropole** a créé sa commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH) en 2010 avec des réunions annuelles sur l'avancement des travaux. C'est donc tout naturellement que la commission intercommunale pour l'accessibilité (anciennement CIAPH) a été associée à l'élaboration du SD'AP. Un comité de pilotage de suivi du SD'AP a été mis en place avec plusieurs réunions par an pour échanger sur l'avancement des travaux, réaliser le bilan des actions qui sera validé en commission avant sa transmission en Préfecture.

Pour aller plus loin

Certu - Fiche n°10 Ville accessible à tous « Les commissions pour l'accessibilité des personnes handicapées (CAPH) : des structures de gouvernance au service de la chaîne de déplacement », mai 2010 (mise à jour à paraître courant 2017) 

Certu - Ouvrage « Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : éléments méthodologiques », septembre 2004. 

Contacts :

Cerema Territoires et Ville
malvina.richez@cerema.fr

Cerema Centre Est
anne.le-ruyet@cerema.fr

Cerema Est
andré.isler@cerema.fr

Cerema Méditerranée
fabrice.lopez@cerema.fr

Cerema Ouest
Jérôme.herve@cerema.fr

Cerema Sud-Ouest
pascal.gaufichon@cerema.fr

mai 2017