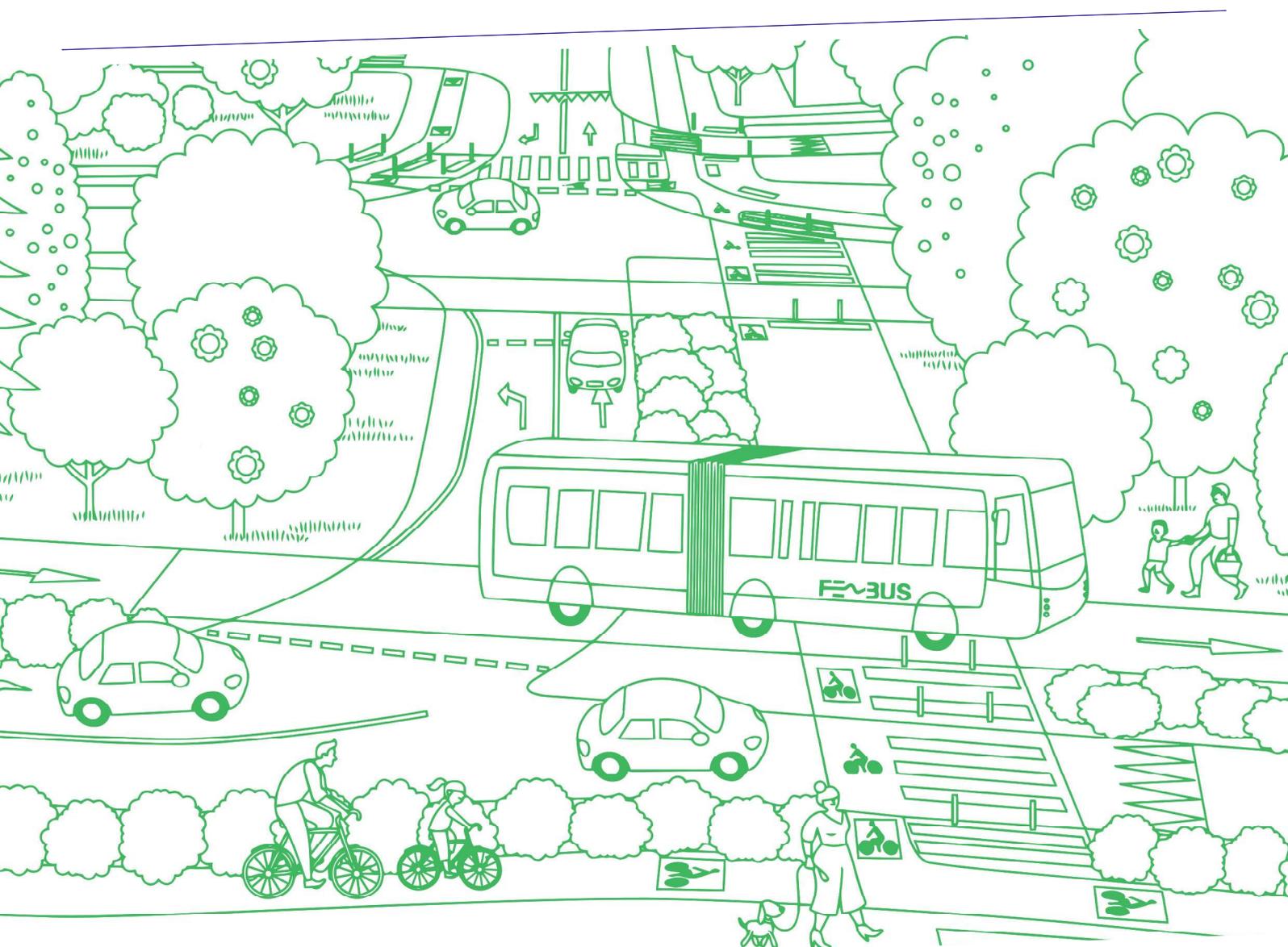


PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAU BÉARN PYRÉNÉES

C - ANNEXES 2 - ANNEXE ACCESSIBILITÉ



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION PALOISE ANNEXE ACCESSIBILITÉ

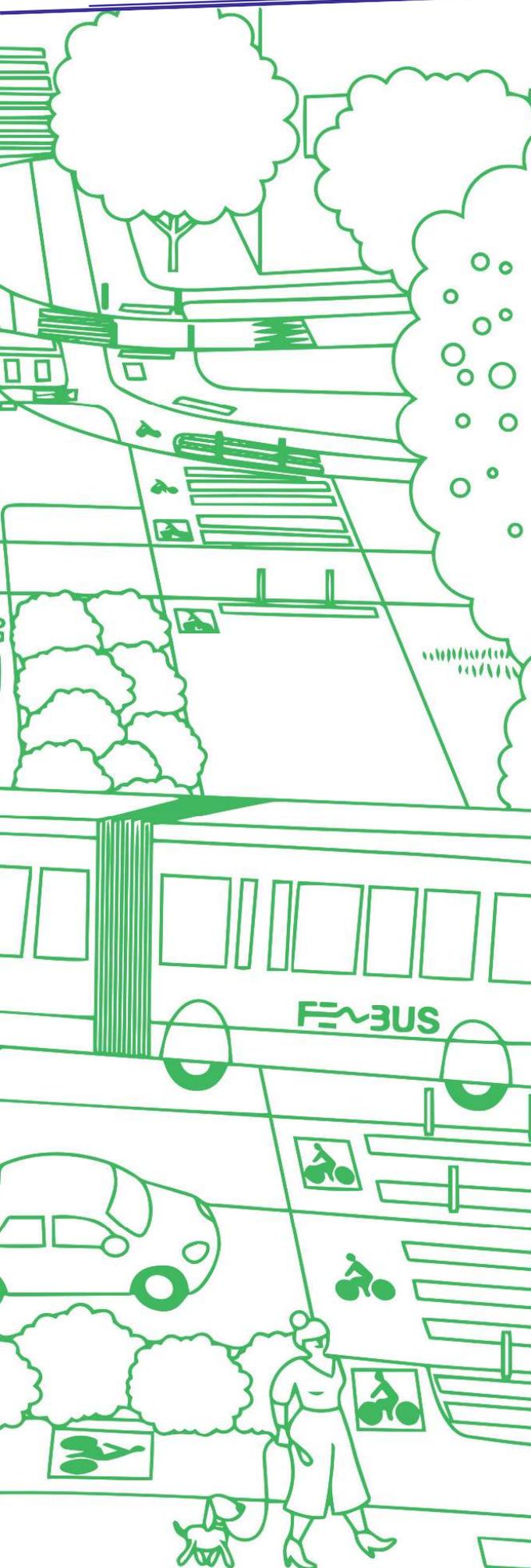
Le Plan de Déplacements Urbains vise à organiser les déplacements sur un territoire donné, en articulation avec les questions d'urbanisme, de respect de l'environnement et d'une amélioration des conditions de vie des habitants sur ce territoire. Les objectifs sont multiples : créer du lien social entre les centralités périurbaines, se déplacer dans les centralités, de centralité à centralité, de centralité au centre d'agglomération et faire le relais dans le coeur de pays.



Le Schéma Directeur d'Accessibilité programmée est l'un des documents phares de la mise en accessibilité. Il a été réalisé en 2015 et recense un certain nombre d'actions permettant d'améliorer les conditions d'accès des transports aux personnes à mobilité réduite

L'annexe accesibilité propose un recensement des actions mises en oeuvre pour l'amélioration de l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite. Deux documents principaux fixent un cap dans ce domaine :

- le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
- le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics des communes de l'Agglomération Pau Béarn Pyrénées. ■



ENJEUX

Le diagnostic territorial du Plan de déplacements Urbains a été actualisé en 2017, à l'occasion de la création de l'Agglomération Pau Béarn Pyrénées à 31 communes, à laquelle s'ajoutent 6 communes pour constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains.

Améliorer le cheminement des personnes en situation de handicap dans la ville et le village est bénéfique pour tous les usagers de la voirie, de l'espace public, du cadre bâti et des transports publics. En effet, toute personne, à un moment donné de sa vie peut se retrouver dans une situation de mobilité réduite : jambe cassée, landau à pousser, valise à roulette à tirer, nouvel arrivant dans une ville.

L'accessibilité à l'espace public, à la voirie et aux transports publics garantit à toute personne un usage de ces espaces sans dépendance, à un moment ou à un autre de son cheminement. Toute personne peut éprouver une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, physique ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore du fait de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes, transport de charges lourdes, ...).

L'accessibilité à l'espace public, à la voirie et aux transports publics répond à différents enjeux :

S'adresser à tous les types de handicap

La mise en accessibilité s'adresse à toutes les personnes ayant une mobilité réduite et/ou n'étant pas en capacité de se déplacer vers les services et les équipements. Elle permet le droit à la mobilité pour accéder aux lieux et services de la ville et des villages qu'ils aient une incapacité permanente ou provisoire (personnes handicapées, personnes âgées, familles avec enfants en bas âge, ...). Elle s'adresse à tous les usagers qui à un moment donné de leur parcours rencontrent des difficultés.

Inclure tous les besoins

L'accessibilité améliore l'accueil des personnes en situation de handicap vers les lieux d'emploi, de formation, de santé, de loisirs et de consommation. Elle est créatrice de lien social et constitue un levier d'action pour favoriser la marche à pied au moyen d'aménagements de qualité et de traversées sécurisées. ■

LES OBJECTIFS DU CADRE REGLEMENTAIRE

Planifier et programmer la mise en accessibilité

La loi du 11 février 2005 sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté en matière de handicap » précise notamment que « toute personne handicapée a le droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ».

Cette loi est venue compléter et enrichir le corpus réglementaire visant à une meilleure prise en compte et une meilleure insertion des personnes en situation de handicap dans la société. Ce texte permet trois avancées majeures :

- la prise en compte de toutes les formes de handicap ainsi que toutes les situations de mobilité réduite et non plus les seules personnes en situation de handicap physique,
- la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports,
- l'obligation de mettre en œuvre des mesures concrètes pour répondre aux objectifs fixés par la loi.

Constatant les retards et les difficultés à appliquer cette loi, mais souhaitant réaffirmer la nécessité de tendre vers un objectif d'accessibilité pour tous, le législateur est intervenu pour préciser la loi du 11 février 2005 et y apporter certaines dérogations par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 et le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.

Dans le domaine des transports publics et plus précisément des réseaux de transports urbains, les évolutions notables sont les suivantes :

- les AOM avaient jusqu'à fin septembre 2015 pour définir un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée dit « SDA-Ad'AP »,
- les AOM des réseaux de transports urbains, disposent d'une période de trois ans pour mettre en œuvre leurs actions,
- il est désormais possible de distinguer des arrêts prioritaires sur le réseau commercial,
- pour le réseau scolaire, seuls les arrêts et les véhicules qui permettent à un élève en situation de handicap de suivre son projet personnalisé de scolarisation sont à rendre accessibles, si les représentants légaux de celui-ci en font la demande.

La chaîne de déplacements

Le code des transports répartit la compétence « transports publics » entre différentes collectivités : l'État, les régions, les départements, les communes ou leurs groupements. La loi du 11 février 2005 précise : « La chaîne du déplacement, qui comprend les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Elle englobe le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur inter-modalité. Le principe de continuité de la chaîne de déplacement répond à un objectif d'accessibilité de tous partout.

La directive du 13 avril relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 insiste sur ce point : « Les différentes autorités organisatrices des transports publics urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner dans l'élaboration de leurs schémas respectifs ».

Des acteurs multiples

De nombreux acteurs interviennent dans l'aménagement urbain (voirie, espaces publics, transport, habitat, ERP...). La mise en accessibilité de la chaîne de déplacements implique donc des responsabilités partagées et une importante coordination.

LES OBJECTIFS DU CADRE REGLEMENTAIRE

La Commission intercommunale d'Accessibilité (CIA)

La création d'une Commission intercommunale d'Accessibilité est obligatoire pour les communes ou les EPCI de plus de 5 000 habitants. Elle est présidée par le Président de l'EPCI concerné qui définit la liste de ses membres.

Elle est en capacité :

- De dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- D'établir un rapport annuel à l'organe délibérant (conseil municipal, communautaire ou syndical), accompagné d'éventuelles améliorations de mise en accessibilité de l'existant,
- D'adresser son rapport annuel au préfet du département au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables de bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport,
- D'être sollicitée pour l'élaboration des Schémas d'accessibilité et des Plans de mise en accessibilité,
- De jouer un rôle consultatif.

Dépôt d'un formulaire de signalement d'obstacle

La loi exige que les autorités organisatrices de transports en commun mettent à disposition de leurs usagers un formulaire de dépôt de plainte, devenu de « signalement d'obstacle ». Celui-ci doit permettre à tout un chacun de faire connaître une difficulté ayant réduit l'accessibilité au système de transports. Il peut même être proposé aux usagers de faire des propositions pour améliorer le service. Une fiche est disponible sur le site internet. Il serait intéressant de pouvoir y associer des photos. Une version papier pourrait être disponible à l'agence Idelis.

La limitation des nuisances environnementales motive la création d'une ville des proximités et multifonctionnelle pour la protection de la santé des habitants. ■

Quelques définitions en lien avec l'accessibilité

Le concept d'« accessibilité » défini dans la loi handicap a pour but de permettre à tous de pouvoir se déplacer pour se rendre à son travail, faire ses courses ou pour ses loisirs. Pour cela, il faut pouvoir se déplacer sans contraintes dans son environnement quotidien. Cependant, notre cadre de vie a longtemps été pensé pour des individus « valides » renforçant l'exclusion des personnes qui peinent à se déplacer.

Ainsi, les mesures prises sur la voirie, les transports, le cadre bâti, le commerce, doivent permettre de favoriser une accessibilité pour tous.

L'accessibilité « optimale » implique de garantir une continuité de l'accès des transports et à l'ensemble de ces lieux selon le principe de la chaîne de déplacement. Si un élément de la chaîne est inadapté le déplacement devient inaccessible.

Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Constitue un handicap, au sens de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

La mise en accessibilité de la chaîne du déplacement nécessite de prendre en compte l'ensemble de ces situations mais pas seulement. Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

LES OBJECTIFS DU CADRE REGLEMENTAIRE

L'enjeu de la mise en accessibilité

Aujourd'hui en France 12 millions de Français sont porteurs d'un handicap, 5,5 millions se déclarent en situation de handicap, et 850 000 disposent d'une mobilité réduite. La France compte plus de 20 % de personnes de plus de 60 ans, et d'ici 2050, une personne sur trois aura 60 ans ou plus. L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie, vont donc entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées ou présentant des déficiences, ce qui justifie bien l'enjeu social de la problématique de l'accessibilité.

La mise en accessibilité concerne l'ensemble des lieux de vie et de déplacement et de multiples acteurs publics et privés.

Les normes techniques nationales à respecter

Les normes techniques en vigueur précisent ce qu'est l'accessibilité pour chaque type de handicap, mais avec un cadre de contraintes techniques très variable d'un handicap à l'autre.

Pour le handicap « moteur », des normes définissent des contraintes à respecter :

- Sur l'espace public, en termes de pente (critères définissant les impossibilités techniques), de dévers, de chanfrein pour passer du trottoir à la chaussée, d'emplacement CES (carte européenne de stationnement) et de largeur de cheminement y compris à l'arrêt pour descendre ou monter dans le bus.
- Dans le véhicule, en termes de configuration pour faire monter et descendre l'UFR (usager en fauteuil roulant), l'accueillir avec un ou des emplacement(s) réservé(s) et adapté(s), des dispositifs permettant l'appel d'arrêt, le déclenchement de sortie de rampe et d'ouverture de porte.
- Dans les ERP, en termes de pente, dévers, chanfrein mais aussi d'ascenseur, d'escalier et d'ergonomie des pièces pour faciliter la libre circulation des UFR.

Pour le handicap « visuel », des normes définissent des contraintes à respecter :

- Sur l'espace public, en termes de BEV (bande d'éveil et de vigilance notamment pour les quais d'une hauteur > 26 cm globalement limité au transport ferroviaire), et de dispositif de sonorisation des feux tricolores et de guidage dans la traversée de chaussée.
- Dans le véhicule, en termes d'emplacement(s) réservé(s) (PMR), des dispositifs permettant l'identification tactile et par contraste chromatique du bouton d'appel d'arrêt et

d'ouverture de porte.

- Dans les ERP, en termes de rail de guidage, de signalétique adaptée (contraste chromatique, taille et type de caractères...).
- Les sources d'information au travers de normes d'accessibilité normées des sites Internet.

Pour le handicap « auditif », très peu de normes qui définissent quelques contraintes à respecter :

- Documents édités pour préparer le déplacement.
- Des contraintes plus évasives sur la signalétique visible et compréhensible, le recours valorisé des pictogrammes ou de visuels permettant d'éviter le recours à du texte à lire (70 % des sourds profonds sont illettrés ou ont une mauvaise maîtrise de la langue écrite).

Pour le handicap « cognitif », quasiment aucune norme obligatoire bien que certains critères apparaissent pertinents, choisis parmi ceux réglementés pour les autres formes d'handicap. ■

L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

La mise en accessibilité de la voirie, des espaces publics et des transports publics.

Elle concerne :

- Les aménagements et les travaux de mise en accessibilité des transports publics : les quais bus, les cheminements vers et depuis les quais bus, l'équipement et les adaptations du matériel roulant
- Les aménagements et les travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (communaux, communautaires, départementaux)

Les aménagements et les travaux de mise en accessibilité du réseau urbain Idelis

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées a réalisé son Schéma directeur d'accessibilité (SDA Ad'AP) en 2015. Ce document recense les différentes actions à mettre en œuvre dans les transports publics, sur la voirie et dans l'espace public, classées en 6 catégories, budgétées et accompagnées d'indicateurs de suivi.

Un planning des travaux de mise en conformité des arrêts de bus est établi et est en cours de réalisation. Cette mise en accessibilité porte sur l'ensemble du réseau avec une hiérarchie des priorités d'aménagement. Elle concerne également les points de vente et d'information. Des incitations à réaliser les cheminements de voirie auprès des gestionnaires de voirie sont prévues (cf annexe SDA Ad'AP).



Arrêt accessible du réseau Idelis
Source : Audap

Les 18 arrêts commerciaux situés sur les 15 nouvelles communes intégrées en 2017, desservis par le réseau régional « Transports 64 », seront intégrés dans la programmation de mise en accessibilité. Les arrêts scolaires feront également l'objet d'un recensement et de traitements de sécurisation et de mise en accessibilité selon une programmation partagée avec les communes concernées. Les actions transversales sont étendues à l'ensemble des 37 communes.

Les objectifs de mise en conformité des quais :
Phase 1 : 170 quais accessibles (50 % avec abri)
Phase 2 : 400 quais (50 % avec abri)

Depuis 2017, 100 % des véhicules sont accessibles.

Les bus scolaires ne sont pas accessibles mais sont pré-équipés pour recevoir une rampe d'accès adaptée aux personnes en fauteuil. Elles seront installées en fonction des demandes des représentants légaux des enfants.

Le service de transport « PMR » est maintenu comme un substitut : dans toutes les situations où une partie du réseau ne peut être mis en accessibilité (véhicule ou arrêt), le service « PMR » viendra pallier à ce manque. Le service a été étendu à l'ensemble des 15 nouvelles communes intégrées en 2017.



Arrêt accessible sur la ligne Fébus
Source : Audap

L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

Le SDA Ad'AP prévoit 6 actions qui ont été budgétées et qui intègrent des indicateurs de suivi.

Action	Coût	Suivi
1/ Vers un accueil adapté	28 000 €	Le guide de bonnes pratiques a-t-il été édité ? Combien de personnels du réseau commercial ont été formés au cours de l'année ? Combien de personnels du réseau scolaire ont été formés au cours de l'année ? Les accompagnateurs bénéficient-ils de titres gratuits ?
2/ Vers une information accessible à tous	2 920 000 €	Le site internet a-t-il été adapté aux normes d'édition ? Les supports de communication ont-ils été simplifiés et/ou adaptés et édités ? Des documents spécifiques ont-ils été édités ? L'information aux arrêts a-t-elle été simplifiée et complétée ? L'habillage des arrêts a-t-il été modifié pour le rendre accessible ? A-t-on évalué la possibilité et si possible mis en place un système sonore ? Les systèmes d'information audio et sonores fonctionnent-ils correctement ? Le centre de ressource est-il accessible ? Nombre de points de vente accessibles
3/ Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous	6 210 000 €	Nombre d'arrêts de priorité 1 accessibles Nombre d'arrêts de priorité 2 accessibles Nombre d'arrêts de priorité 3 accessibles Les arrêts prioritaires ont-ils été portés aux PAVE ? A-t-on impulsé une réflexion à l'échelle du PTU pour mettre en accessibilité la chaîne de déplacement ?
4/ Vers du matériel roulant accessible à tous	2 400 000 €	Part des véhicules commerciaux accessibles A-t-on apporté des ajustements de confort et sécurité aux véhicules ?
5/ Vers des services spécifiques pour des besoins spécifiques	1 479 000 €	A-t-on prévu un budget pour répondre aux normes d'accessibilité du réseau scolaire ?
6/ Vers une amélioration continue de l'accessibilité des réseaux Idelis	6 980 €	

Le calendrier de réalisation du SDA Ad'AP

- phase 1 : 2015-2018
- phase 2 : 2018-2021
- phase 3 : 2021-2024

L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

Conformément au règlement d'intervention pour la mise en accessibilité des points d'arrêt du 16 décembre 2011, le Syndicat Mixte est compétent pour la réalisation et l'aménagement des quais de bus (longueur de 15 mètres, largeur de 3 mètres, une surface de 45 m²). Le coût moyen de ce type d'aménagement est estimé à 15 000 € par point d'arrêt.

Le Syndicat Mixte est également compétent pour la réalisation de tous travaux rendus nécessaires pour le passage des véhicules de transports en commun. A ce titre, le Syndicat Mixte prendra en charge uniquement la partie des travaux au droit du quai, la commune prendra en charge les travaux restant (voirie, trottoirs...).

Les gestionnaires de voirie (Communes ou EPCI) éventuellement compétents ont la charge de la réalisation des travaux connexes permettant notamment d'accéder au point d'arrêt (cheminements, réseaux, trottoirs...) au moins 20 m avant et 20 m après le quai.

Ils rendent chaque année un bilan en préfecture.

Les aménagements et les travaux de mise en accessibilité du réseau interurbain

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la compétence mobilité du département a été transférée à la Région pour les lignes interurbaines.

La Région exploite sept lignes routières sur le ressort territorial. L'ensemble des véhicules est accessible et les conducteurs sont formés. L'information sur internet est accessible et une plateforme vocale dispense des informations.

Pour ce qui est des arrêts, la Région dispose d'un règlement d'intervention qu'elle applique aux communes et départements.

Côté ferroviaire, la Région Aquitaine envisage de prioriser la mise en accessibilité de douze gares et une halte sur le territoire du département.

Les aménagements et les travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les gestionnaires de voirie sont multiples :

- Les communes pour le réseau viaire communal,
- L'agglomération Pau Béarn Pyrénées pour le réseau viaire communautaire,
- Le Département 64 pour le réseau viaire départemental,
- L'Etat pour l'Autoroute A64.

Le document principal recensant les nécessités d'aménagements et de travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) de toutes les communes de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, réalisé en septembre 2016.

Ces plans consistent à faire un état des lieux du niveau d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Les voiries répertoriées comme non accessibles sont classées par ordre de priorité afin de définir un calendrier de mise en accessibilité.

Afin de mettre en application ces plans, l'ensemble des partenaires devra être impliqué (particuliers, collectivités, privés, administrations et associations). A travers ces états des lieux de l'accessibilité au sein du territoire, des réponses pourront être apportées, de manière proportionnée et individualisée à chaque territoire en fonction des lacunes que comporte l'espace public et de la marchabilité de celui-ci.

Informer, communiquer, concerter

Le SDA Ad'AP prévoit un certain nombre de mesures visant à informer, communiquer, concerter et créer les conditions favorables à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite :

- Former le personnel des entreprises de transport à l'accueil des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite
- Garantir la gratuité des transports pour les accompagnateurs
- Adapter le site internet aux normes d'édition
- Editer des documents d'information accessibles à tous
- Faire évoluer l'information aux arrêts
- Vérifier et ajuster la signalétique adaptée et les dispositifs d'information textuelle et audio dynamiques dans les véhicules du réseau commercial
- Evaluer la mise en accessibilité et actualiser le SDA Ad'AP
- Mettre à disposition un formulaire de signalement d'obstacle

L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

Le réseau départemental des Pyrénées-Atlantiques

Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques a entièrement restructuré son réseau de transports en commun et ses offres tarifaires en 2013. Il se compose aujourd'hui de 16 lignes régulières et 7 sur réservation. 6 régulières et 1 sur réservation desservent l'agglomération.

Un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée a été adopté en janvier 2015. Il prévoit, d'ici à 2020 une mise en accessibilité complète de son réseau Transports 64 :

- le renouvellement du parc de véhicules,
- l'aménagement des points d'arrêt non encore accessibles, en priorisant les arrêts :
 - des lignes les plus structurantes,
 - permettant la desserte des établissements spécialisés pour l'accueil des personnes en situation de handicap,
 - l'arrêt le plus central des communes dont aucun arrêt n'aurait été retenu par les critères précédents.
- la formation du personnel,
- l'adaptation des supports de communication,
- la mise en place de services de substitution.

LEXIQUE

AOM : Autorité Organisatrice de la mobilité

CAPBP : Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées

DSP : Délégation de Service Public

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ERP : Etablissement Recevant du Public

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MDPH : Maison Départementale des Personnes Handicapées

Libertis : nom du service spécifique pour les personnes handicapées et à mobilité réduite

PAVE : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PTU : Périmètre des Transports Urbains

SAE : Système d'Aide à l'Exploitation

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs

SIV : Système d'Information des Voyageurs

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

TAD : Transport à la Demande

TER : Train Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

Idelis : réseau de transport urbains du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Béarn Pyrénées Mobilités

UFR : Usagers en Fauteuil Roulant

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ