

# Plan de Déplacements Urbains

## Annexe Accessibilité



*Une idée qui nous rapproche.*

23 mars 2009

# 1. Enjeux et objectifs : un territoire et des transports accessibles

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite constitue désormais l'un des objectifs généraux assignés par le législateur aux Plans de Déplacements Urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Ainsi, l'annexe « accessibilité » du PDU vient formaliser l'ambition d'Agglopoles Provence qui vise à proposer un réseau de transport public accessible.

Cette annexe « accessibilité » fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale depuis 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.

Le chapitre III de l'article 45 de la dite loi a en effet introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) relatifs aux plans de déplacements urbains.

**L'accessibilité concerne non seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi plus largement celles à mobilité réduite et celles handicapées. Au-delà, elle développe la qualité des déplacements au profit de l'ensemble de la population.**



La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite au sens large dans le développement de la "chaîne de déplacement" est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous. Dans ce cadre il s'agit également de prendre en compte le vieillissement prévisible de la population. Malgré les aménagements réalisés pour les personnes handicapées, les services de transports collectifs ne sont pas, de même que la voirie, aujourd'hui, systématiquement accessibles.

## Les enjeux de l'accessibilité

Prise dans son acception générale, l'accessibilité revêt trois dimensions: accessibilité géographique ou spatiale, accessibilité sociale et accessibilité physique. C'est ce dernier volet qui considère l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'accessibilité physique couvre l'ensemble de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, aménagements des espaces publics, transports) et englobe ainsi de nombreux domaines tels que l'accessibilité des logements, l'accès aux établissements recevant du public (ERP), l'accès aux installations ouvertes au public (IOP), l'accès à la culture et aux loisirs, l'accès aux équipements sportifs, aux équipements touristiques, la continuité et l'accessibilité des cheminements....

L'accessibilité des services de transport collectif désigne les divers services liés à l'usage d'un transport collectif et des véhicules eux-mêmes, y compris leur interface avec les installations fixes.

« L'accessibilité aux transports publics, permet leur usage **sans dépendance** par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, physique ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) ».

3 enjeux sont associés à l'accessibilité pour tous les publics aux réseaux TC

## Sommaire

<b>1. Enjeux et objectifs : un territoire et des transports accessibles .....</b>	<b>2</b>
Les enjeux de l'accessibilité .....	2
Le cadre légal et réglementaire .....	3
<b>2. Le contexte accessibilité dans Agglopoles Provence .....</b>	<b>4</b>
2.1 Bilan en matière d'accessibilité aux réseaux de transport public .....	4
2.2 Le stationnement des Personnes à Mobilité Réduite dans Agglopoles Provence.....	5
2.3 Mise en accessibilité des voiries et des espaces publics .....	6
<b>Un point fort du PDU d'Agglopoles Provence : la sécurité des accès et abords des établissements scolaires.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Les objectifs d'Agglopoles Provence : garantir la chaîne du déplacement .....</b>	<b>7</b>
3.1 Les 3 objectifs majeurs du PDU en matière d'accessibilité.....	7
3.2 Un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics.....	8
3.2 Plan de mise en accessibilité des communes.....	9
3.4 La procédure de dépôt de plainte.....	9
<b>4. Plan d'actions et calendrier de réalisation.....</b>	<b>10</b>

### ► Un enjeu de solidarité

L'accessibilité s'adresse en premier lieu à toutes les personnes, qui atteintes d'une incapacité permanente ou provisoire, rencontrent des difficultés à utiliser les transports en commun, quel que soit leur handicap.

### ► Un enjeu social

Les enjeux de l'accessibilité sont considérables et vont bien au delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées.

La part des personnes âgées étant amenée à s'accroître fortement dans les décennies à venir, il est primordial de concevoir un service de transport capable de répondre à l'hétérogénéité des gênes aux déplacements qu'elles peuvent rencontrer.

### ► Un enjeu de qualité d'usage pour tous

Il est important de mentionner le caractère bénéfique pour tous de l'accessibilité, qui implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts) pour qu'ils soient mieux adaptés aux montées / descentes et ainsi améliorent la fluidité d'accès aux véhicules.

Il est en effet plus facile et plus rapide pour tous, des plus jeunes aux plus vieux, de monter dans un bus sans marches.

En ce sens, **l'accessibilité participe de l'attractivité du service offert aux usagers.**

Plus largement, l'accessibilité constitue un levier d'action pour favoriser la marche à pied au moyen d'aménagements de qualité et de traversées sécurisées.

## Le cadre légal et réglementaire

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 vient compléter la législation existante. Ce texte définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transport :

- Les **services de transports collectifs**, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite **dans un délai de 10 ans** à compter de la publication de la loi (la loi est parue au JO du 12 février 2005).
- Le **schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports** doit être élaboré **dans un délai de 3 ans** à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).
- **L'élaboration par les communes des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics**, dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret du 21 décembre 2006.
- **L'annexe « accessibilité » du PDU**, à élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.
- **La mise en accessibilité du matériel roulant**, tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

En termes de concertation, les **autorités organisatrices des transports** doivent mettre en place sous trois ans une **procédure de dépôt de plainte** en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite. Dans les **communes de 5000 habitants et plus sinon auprès de l'EPCI ayant la compétence transport**, une **commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées** est créée.

La loi fixe ainsi le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi « la **chaîne du déplacement**, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. »

La mise en accessibilité des transports collectifs implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts, et continuité des cheminements).

Des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée.

Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics. Des moyens alternatifs relevant du service public des transports doivent

alors être mis en place tel qu'un « **service de transport de substitution** » permettant d'assurer le transport dans des conditions analogues de coût pour l'utilisateur.

Les PDU doivent actuellement prendre en compte et intégrer dans les délais les dispositions de deux textes récents et importants :

- 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
- et l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (confère l'annexe sur l'évaluation environnementale).

**L'annexe accessibilité indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.**

Les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de la loi 2005-102 en termes d'accessibilité accrue des TC ou de mise en place de systèmes de substitution doivent donc figurer dans les PDU, et notamment dans « l'annexe accessibilité ».

La Communauté d'Agglomération a l'obligation, avant février 2008, de réaliser, en articulation avec les communes, un schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports.

**En parallèle, la loi du 11 février 2005 en faveur des personnes handicapées** impose d'autres obligations. Les communes doivent établir un **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des espaces publics (PAV)**.

L'article 45 de la loi 2005-102 dispose que ce Plan fasse partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

L'article 2 du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise que « *le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics [...] est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. [...] Il tient compte des dispositions de plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.* »

**Toutes les communes devront donc posséder un PAV d'ici le 23 décembre 2009. Ce PAV devant être intégré au PDU le cas échéant.**

**Au-delà de ces documents de planification, en parallèle, la loi a surtout fixé des objectifs réglementaires qui sont à satisfaire :**

- Mettre en accessibilité les services de TC dans un **délai de dix ans (2015)**.
- Mettre en place, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux de transports existants, des moyens de transports adaptés (**système de substitution**) aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite (2011).

## 2. Le contexte accessibilité dans Agglopoie Provence

### 2.1 Bilan en matière d'accessibilité aux réseaux de transport public

En matière d'accès aux transports collectifs : des réseaux à niveaux d'accessibilité variables

#### Le réseau d'Agglopoie Provence et les lignes interurbaines communautaires

Le futur contrat du réseau d'Agglopoie Provence sera l'occasion de se doter progressivement d'un parc de véhicules à plancher bas.

Dans Salon de Provence, globalement, les points d'arrêts sont insuffisamment accessibles.

Sur les lignes qui sillonnent le Nord de la Communauté (hors Salon), les points d'arrêts majoritairement aménagés par le Conseil Général sont le plus souvent inaccessibles.

Il est important de souligner que les points d'arrêts sont souvent partagés en termes d'usage entre les AOT à savoir Agglopoie Provence, le SMITEEB et le Conseil Général selon les secteurs.

Les points d'arrêts se situent sur des voies communales ou départementales.

De fait, la domanialité de l'aménagement échappe à la Communauté d'Agglomération.

Il convient d'anticiper une « mutualisation des moyens » dans les schémas d'aménagement et donc un partenariat (avec Les villes et le Département) pour l'éventuel mise en accessibilité des points d'arrêts

#### Les circuits scolaires communautaires

Le constat sur les points d'arrêts est le même que le précédent étant donné que les arrêts urbains et interurbains sont utilisés pour les scolaires.

En termes de véhicules, les services scolaires ne présentent aucun véhicule accessible à l'heure actuelle.

#### Le réseau SMITEEB

Le SMITEEB est un des rares réseaux accessibles aux PMR du département des Bouches du Rhône. Ce réseau dessert les communes situées à l'est de l'Étang de Berre dont Berre et Rognac.

Les bus du réseau sont accessibles à tous, et plus particulièrement aux Personnes à Mobilité Réduite (personnes handicapées, personnes en fauteuil roulant, parents avec poussettes, etc.) grâce à des équipements spécifiques : planchers surbaissés et rampes d'accès aux bus.

Il demeure au regard des nouvelles contraintes réglementaires notamment vis-à-vis des handicaps visuels, auditifs et cognitifs d'adapter le service offert.

#### Les lignes CAR13

Le Conseil Général, autorité organisatrice des transports interurbains, est compétent en matière d'accessibilité des lignes de cars du réseau CAR13. Compte tenu du nombre important de points d'arrêts et de leur localisation (souvent sur voirie sans continuité du cheminement), le niveau d'accessibilité du réseau interurbain ne pourra atteindre celui du réseau urbain.

De même, les véhicules en service sur ces lignes sont, à l'heure actuelle, majoritairement de type autocars de tourisme avec marches.

Toutefois, le Département conformément à la loi de février 2005 va engager une réflexion sur la mise en sécurité et accessibilité des lignes et points d'arrêt de son réseau.

On soulignera la politique conduite qui vise à mettre en place sur les lignes régulières des véhicules accessibles aux PMR notamment sur Aix-Marseille et Aubagne-Marseille.

L'accès aux véhicules pour les PMR reste possible avec un système de « levage ».

En parallèle, le Département met en service des véhicules avec des caractéristiques techniques proches des profils de ceux urbains qui sont mieux adaptés à la problématique d'accessibilité, notamment grâce à un plancher surbaissé, en accord avec les associations de personnes handicapées.

En 2003, le Conseil Général avait engagé un plan d'action pour la mise en accessibilité de son réseau basé sur 6 axes :

1. étude prospective,

2. expérimentation sur une grande ligne, interurbaine à fort cadencement
3. mise en accessibilité progressive des grandes lignes du réseau,
4. création d'un réseau de transport à la demande dédié aux handicapés,
5. aménagement progressif des lieux d'échanges et points d'arrêt,
6. établissement d'un schéma départemental de l'accessibilité (désormais en cours).

L'ensemble de ces points ont été à ce jour engagé.

Une première expérimentation a été réalisée sur la ligne Aix-Marseille où une navette accessible a été rajoutée (à raison d'une navette par heure) à la ligne régulière. Dans un 2<sup>nd</sup> temps, cette expérience a été étendue à la ligne Marseille-Aubagne (depuis septembre 2005). Elle devrait déboucher sur un plan d'action à moyen terme visant à adapter progressivement toutes les lignes du réseau départemental.

Concernant le transport scolaire des enfants handicapés, le Conseil Général teste depuis juillet 2005 une nouvelle organisation ; il a confié (pour la zone de Marseille + communes environnantes) l'ensemble de l'organisation et de l'exploitation du service à un opérateur interurbain privé spécialisé dans le transport de personnes à mobilité réduite.



#### L'accès aux équipements TC majeurs : gares routières et ferrées

Un rapide constat en la matière indique les obligations de « mise à niveau » et le retard en la matière.

En matière d'infrastructure ferroviaire, la problématique de l'accessibilité aux services ferroviaires est complexe par le nombre d'acteurs qui y interviennent :

- Réseau Ferré de France, agissant en qualité de gestionnaire de l'infrastructure, assure la maîtrise d'ouvrage des quais et des ascenseurs,
- la SNCF, en tant qu'exploitante des services ferroviaires régionaux et nationaux de transports de voyageurs, est propriétaire des matériels roulants et les équipements d'accueil et d'information aux voyageurs,
- enfin, la région Provence-Alpes-Cote d'Azur, autorité organisatrice des transports régionaux, est compétente pour le développement de l'offre de transport régional de voyageurs,

La Région a également engagé une étude de mise en accessibilité de son réseau.

On signalera la mise en accessibilité de la gare de Salon avec notamment un passage supérieur sur les voies avec ascenseur.

Il demeure sur cet équipement un déficit en termes de cheminements et d'accès bâtiment qui rend impossible l'accès à l'ascenseur pour les PMR.

A noter que dans le cadre du pôle multimodal, dont l'étude sur les orientations d'aménagement est en cours, la problématique sera nécessairement prise en compte.

En matière de TC routiers, la halte Morgan sur le réseau des autobus auréliens se caractérise également par des conditions d'accès insuffisantes et inadaptées en termes de cheminement et d'accès aux véhicules.

## 2.2 Le stationnement des Personnes à Mobilité Réduite dans Agglopoie Provence

### L'importance d'un stationnement adapté

Le stationnement constitue, au même titre que la voirie, un espace qui doit être partagé entre les différentes catégories d'usagers.

Une gestion équilibrée du stationnement est nécessaire pour une prise en compte et une meilleure cohabitation des usages.

**Le décret n°99-756 du 31 août 1999 prévoit que : «Lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble d'un projet.»**

Dans les villes d'Agglopoie Provence ce seuil ou taux est largement dépassé avec en moyenne 2 places réservées pour un parc de 50 places offertes.

A l'occasion du diagnostic du PDU, un bilan stationnement PMR a été dressé sur les communes d'Agglopoie Provence.

**Le bilan apparaît en termes d'offre et d'usage apparaît comme « positif »**

Un bilan globalement positif au regard :

- **Respect de la réglementation par les usagers, peu ou pas d'occupation abusive**
- **Disponibilité de places pour les personnes handicapées**
- **Respect des contraintes d'aménagement (taille des emprises)**
- **Respect des quotas sur les nouvelles places aménagées (au moins 1 place sur 50)**

En résumé, on recense une véritable offre et une nette disponibilité malgré de la concurrence en matière de demande.

Sur Agglopoie Provence, concernant les places réservées aux PMR, on note les niveaux suivants (hors Salon)

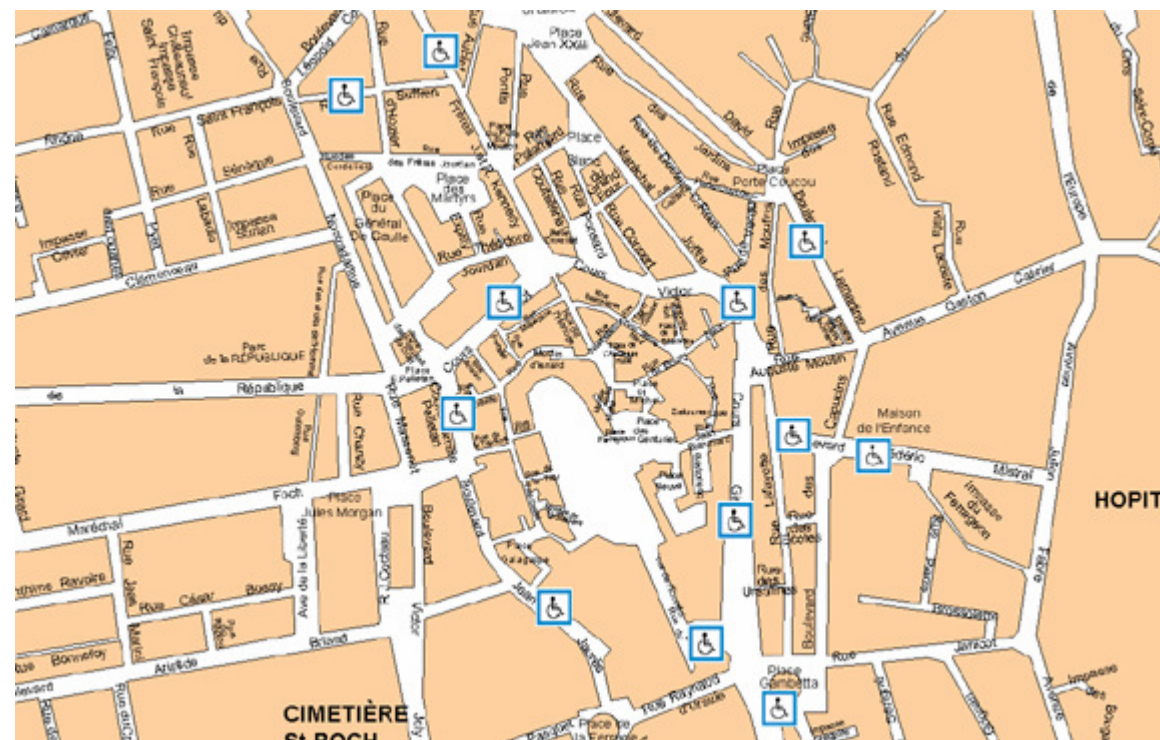
Taux d'occupation	Places PMR occupées abusivement
6%	0%

Dans le centre ville de Salon, secteur Morgan, on enregistre les données suivantes de fréquentation et usage avec ou sans l'occupation des abords de la place Morgan en jour de marché :

jour de semaine novembre 2005	Places handicapées	Dont occupées	Taux d'occupation
	<b>Global</b>	<b>24</b>	<b>7</b>
jour de marché novembre 2005	Places handicapées	Dont occupées	Taux d'occupation
	<b>Global</b>	<b>16</b>	<b>5</b>
<i>Evolution</i>	-33%	-29%	

### Salon, une démarche pilote

On mettra en avant la communication de l'offre de stationnement dédiée aux PMR sur Salon. Les plans suivants indiquent la distribution de l'offre dans le cœur de ville.



### Plan de stationnement :

3 zones de tarification ont été élaborées, afin de favoriser le stationnement de courte durée aux abords des commerces du centre, et d'encourager celui de longue durée en périphérie. La signalisation spécifique aux zones de parking a été renforcée. Plusieurs parkings périphériques gratuits ont été réalisés, une navette gratuite dessert celui de l'IUT, plus éloigné que les autres.

## 2.3 Mise en accessibilité des voiries et des espaces publics

Sur l'ensemble des communes d'Agglopolo Provence, on note le souci d'aménager les linéaires piétons dans le respect de l'accessibilité des cheminements pour tous les publics.

La densification des zones 30 de Berre à Salon, de Pélassanne à Rognac, on recense des opérations de qualité qui prennent dans l'esprit et la règle en compte ce type de contrainte.

Sur le territoire communautaire, on mettra en exergue les plans d'accessibilité engagé sur Salon de Provence et Velaux.

La politique d'aménagement conduite sur **Salon de Provence** témoigne de cette ambition.

L'étude d'accessibilité aux EPR soit les établissements recevant du public sur la mesure et amélioration de l'accessibilité conduite sur 39 sites communaux propose un plan d'actions sur 7 ans pour la mise en accessibilité. Le coût estimé de ce projet s'élève à 5,7Millions d'€uros.

Le diagnostic réalisé permet de faire un état de lieux en matière d'accessibilité. Il permet de se mettre en situation d'élaborer **un plan de mise en accessibilité du territoire communal**.

Ainsi, à la suite d'une telle démarche, un projet précis de voirie reste à intégrer dans un contexte plus large au sein du plan global de mise en accessibilité de la commune, dans sa déclinaison sur la voirie.

*La Ville de Salon-de-Provence ne ménage pas ses efforts pour améliorer les conditions de vie de ses administrés porteurs d'un handicap : aide aux associations, travaux de mise en accessibilité de la voirie et des établissements publics, création d'une Unité Handicap au sein du Centre Communal d'Action Sociale.*

*Les champs de compétence du CCAS dans ce domaine sont les suivants :*

- Accueil, information, orientation et/ou accompagnement social individuel de toute personne atteinte d'un handicap physique ou psychique et/ou son entourage familial.
  - Constitution et transmission des dossiers d'aide sociale pour l'obtention d'une allocation compensatrice ou d'un hébergement en établissement spécialisé.
  - Prestations d'aide ménagère et de soins infirmiers à domicile pour les personnes handicapées.
- Renseignements : 04.90.56.88.72 et 04.90.56.88.75.
- Possibilité de participation financière pour l'acquisition d'un équipement spécifique ou la réalisation de travaux.
  - Demi-tarif dans les transports urbains pour toute personne ayant un taux d'invalidité supérieur à 80 %.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de **Velaux** a réalisé une annexe de mise en accessibilité. Ce document hiérarchise les enjeux et dresse le bilan en matière de cheminements, de stationnement, d'accessibilité aux équipements dans les différents secteurs et pôles de la commune.



Equipement mixte vélo et PMR sur Velaux

## Un point fort du PDU d'Agglopolo Provence : la sécurité des accès et abords des établissements scolaires

Les enfants font partie des personnes à mobilité sinon réduite du moins contrainte.

En effet, leur capacité visuelle et sensorielle affecte leurs champs sensoriels et les expose à des risques liés au trafic automobile.

L'aménagement des accès aux établissements scolaires participent à l'amélioration de l'accessibilité générale et en particulier piétonne.

Ils garantissent une chaîne de déplacements piétons entre domicile et établissement scolaire.

Dans les communes, il apparaît clairement que les abords des écoles et collèges sont en matière de sécurité une cible « bien traitée » !

En effet, on recense au droit de la quasi-totalité des écoles d'Agglopolo Provence toute une batterie de mesures :

- Des ralentisseurs pour briser les vitesses (St Chamas...)
- Des plateaux traversants pour signifier la priorité aux flux piétons (la Fare)
- Une signalétique pour aviser de la proximité d'une école
- Une signalétique lumineuse pour inciter à diminuer sa vitesse avec des feux clignotants (sur Rognac)
- Une gestion sélective du trafic avec des interdictions de circuler sur les voiries en accès des écoles aux heures d'entrées et sorties (Mallemort, Berre)
- Des interdictions de stationnement sur les voiries aux abords des écoles (Alleins)
- Des aménagements de zone 30 au droit des voiries de desserte des écoles (Lamanon, Velaux)
- L'aménagement de sas de protection des points d'entrée des écoles (Vernègues)
- Des trottoirs quasi systématiquement protégés avec des plots ou bien des Jardinières
- La présence fréquente des agents de la police municipale ou d'auxiliaire de sécurité

Rien n'est totalement parfait dans le domaine, mais il émerge une véritable prise de conscience en la matière.

Le souci d'ouvrir les établissements scolaires à tous les élèves dont handicapés passe par des cheminements accessibles à tous.

### Bilan sécuritaire aux abords des établissements scolaires

Le déplacement des scolaires renferme à l'échelle communautaire une série d'enjeux pour le PDU.

Le 1<sup>er</sup> d'entre eux concerne les conditions d'accès sécurisées aux établissements scolaires.

Le bilan sécuritaire dressé aux abords des établissements met en avant le traitement de qualité apporté aux abords tous modes.

Ce sondage intéresse l'ensemble des communes du PDU a été conduit sur 45 établissements scolaires.

Un panel qui représente environ 90% des établissements du bassin.

Recensement sécurité aux abords scolaires PDU 2005		
Equipement/opération		En %
Pédibus		9%
Ralentisseurs		49%
Trottoir sécurisés	large	29%
	étroit	18%
	protégés	64%
Auxiliaire ou bien police municipal aux entrées et sorties		62%
Passages protégés aux abords des établissements	Ensemble	100%
	Dont feux	13%
Signalétique scolaire		87%
Stationnement	voirie	58%
	parc	40%
Pistes cyclables		2%

En résumé, les enfants sont une priorité de sécurité.



Sur Alleins, restriction du stationnement à proximité des écoles sur les heures d'entrée et sortie ;

Trottoir protégé devant l'école d'Aurons et à Pélissanne



### 3. Les objectifs d'Aggloprovence : garantir la chaîne du déplacement

#### 3.1 Les 3 objectifs majeurs du PDU en matière d'accessibilité

On résumera la volonté du PDU suivant 3 objectifs compris comme 3 axes de travail et de développement :

##### 1<sup>er</sup> objectif : Favoriser l'autonomie du déplacement

En matière de transport, c'est en favorisant l'**autonomie du déplacement** qu'Aggloprovence conçoit l'**insertion sociale des personnes en situation de handicap**. Dans le cadre de sa mission de développement des transports en commun de l'agglomération, Aggloprovence a souhaité promouvoir l'égalité des chances, en transportant sans exclure.

##### 2<sup>nd</sup> objectif : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau

Aggloprovence souhaite généraliser l'accessibilité à l'ensemble du réseau de transports en commun de l'agglomération. Elle poursuit pour cela en parallèle le programme de mise en accessibilité des arrêts TC qui sera défini dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité et l'objectif de **proposer un parc de véhicules entièrement accessible en 2014 au terme du nouveau contrat relatif au réseau d'Aggloprovence**.

La mise en accessibilité progressive de l'ensemble du parc d'autobus participe ainsi à l'amélioration des déplacements pour l'ensemble de la population.

##### 3<sup>ème</sup> objectif : Promouvoir l'accessibilité pour tous

Grâce à la **concertation déjà** établie avec les associations, Aggloprovence se doit d'œuvrer à l'amélioration constante du service offert aux usagers en général et aux personnes à mobilité réduite en particulier.

Aggloprovence contribue ainsi à une meilleure **prise en compte de tous les handicaps** et difficultés d'accès au réseau.

Garantir la chaîne de l'accessibilité renvoie à une série de **problématiques « modales » avec des mesures à mettre en œuvre**.

**Pour chaque thème, il est proposé d'engager des opérations et aménagements suivants.**

#### 1. Assurer l'accessibilité aux TC avec

- Un parc de véhicules à plancher bas
- Parc véhicules avec système de « levage » pour les autocars (réseau départemental et Aggloprovence)
- Des points d'arrêt « aménagés » (Hauteur de quais, rampes, guide canne, bande podotactile, etc...)
- Une information et un accueil du public adapté

#### 2. Garantir des cheminements piétons accessibles

- Hiérarchisation/sélection des axes majeurs
- Limiter les obstacles sur ces axes
- Réaliser des équipements adaptés: rampes d'accès aux équipements, bateaux, etc

#### 3. Offrir une accessibilité aux équipements publics, logements, lieux d'emplois et consommation

- Auditer sur la commune le niveau d'accessibilité aux principaux équipements sur le territoire
- Satisfaire les besoins connus
- Programmer des aménagements pluri annuel

#### 4. Proposer une offre de stationnement de qualité

- Développer l'offre sur les communes en densifiant le nombre des emplacements
- Organiser des cheminements accessibles depuis les points d'arrêts
- Informer sur les itinéraires et places accessibles

## 3.2 Un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics

Concernant les transports en commun, un **Schéma Directeur d'Accessibilité des services de Transports publics** a été engagé par la Communauté d'Agglomération en décembre 2007.

Agglopolo Provence gère près de 600 points d'arrêt.

Étant donné le coût élevé d'aménagement d'un quai (au minimum 4 000 €HT), leur aménagement devra se faire progressivement et des priorités devront être dégagées.

Le Schéma Directeur fixera la programmation de la mise en accessibilité des services de transports et définira ses modalités d'accessibilité.

Les priorités des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt dépendront des besoins de la population, des enjeux en termes de sécurité, des projets d'aménagements urbains planifiés... Ce Schéma Directeur établira les éventuels cas de dérogation et définira les services de substitution à mettre en œuvre conformément à la loi.

Ce document sera élaboré en concertation avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité et l'ensemble des collectivités.

**Un diagnostic** des points d'arrêt va être engagé dès le début de l'année 2008.

Celui-ci permettra de définir une typologie des points d'arrêt, d'évaluer l'ampleur des travaux à réaliser et, par la suite, d'identifier les points d'arrêt à aménager en priorité selon un calendrier à définir.

Le déplacement de certains arrêts ne répondant pas aux critères d'accessibilité du fait des contraintes du site d'implantation peut être une éventualité.

Sur le territoire, les points d'arrêt sont pour nombre d'eux partagés entre les lignes communautaires, celles urbaines sur Salon et le SMITEEB et par celle du réseau de départemental.

**Les travaux à réaliser devront être programmés dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité en partenariat entre ces diverses AOT.**

### ➤ La poursuite du programme de mise en accessibilité des points d'arrêt

Dans le cadre de la mise en accessibilité des points d'arrêts, les caractéristiques principales de ces arrêts de bus rendus accessibles seront précisées et prédéfinies.

Ces éléments seront bien sûr associés suivant diverses typologies d'arrêt :

- l'implantation du quai en ligne ou en saillie, ainsi que la création d'une bordure de quai biseauté et inclinée à 65°, pour faciliter l'accostage du bus au plus près du quai,
- le rehaussement du quai à 20 cm,
- des accès aux quais en pente douce (inférieure à 5 %),
- le marquage sur le quai d'un repère matérialisant l'avant du bus pour le conducteur,
- la pose d'une dalle de repérage sur le quai permettant à la personne en fauteuil roulant de se positionner en face de la deuxième porte où se trouve la palette escamotable,
- la présence d'un rail de guidage et d'une bande podotactile pour que les personnes malvoyantes se placent face à la porte avant du véhicule afin d'être accueillies par le conducteur,
- le choix d'un revêtement de couleur contrastée afin de différencier la zone d'attente de la zone de sécurité où les usagers risqueraient d'être heurtés par le rétroviseur,
- ...

En résumé, Agglopolo Provence se propose d'adopter une « charte d'aménagement des points d'arrêts et d'accessibilité au bus », détaillant les aménagements nécessaires à réaliser pour les principaux points d'arrêts du réseau de transport public communautaire.

### ►► Concernant le matériel roulant

Réglementairement, le parc véhicules du réseau de transports collectifs se doit d'être accessible d'ici 2015.

**Agglopolo Provence fixe dans le cahier des charges du nouveau contrat relatif au réseau urbain, l'obligation que dès lors qu'un véhicule est acheté ou renouvelé, il soit systématiquement accessible et**

**fixe l'objectif qu'au terme du contrat, soit en 2014, l'ensemble du parc de véhicules soit entièrement accessible.**

L'étude de Schéma de Mise en Accessibilité devra signifier les exigences et objectifs en la matière et étudiera la possibilité de modifier des véhicules actuels pour les rendre accessibles.

### ►► Les mesures d'exploitation sur le réseau TC

Un des objectifs est de promouvoir l'accessibilité pour tous. Pour ce faire, il convient de généraliser un ensemble de mesures visant à la prise en compte des diverses situations de handicap et gênes à la mobilité.

Ces mesures relèvent de divers ordres :

- l'amélioration de l'accueil,
- la diffusion de l'information,
- le traitement de la signalétique du réseau
- ...

La mise en place du futur réseau constitue un levier d'action pour mener à bien la politique de développement de l'accessibilité.

### ➤ L'amélioration de l'accueil

Enfin, **la formation des personnels (conducteurs et contrôleurs notamment) à l'accueil et l'accompagnement des personnes déficientes intellectuelles** est une réponse appropriée à la prise en compte des besoins de cette population.

#### • La billettique et les équipements

- La loi ne précise rien de spécifique concernant la billettique mais il convient de rappeler que celle-ci fait partie intégrante de la chaîne de déplacement et que son accessibilité doit être examinée dans tous ses composants en interface avec les voyageurs, notamment les systèmes de vente (s'il y a lieu), le titre de transport lui-même (et sa reconnaissance par les personnes déficientes visuelles) et les systèmes de validation.

#### • L'information

- L'accès à l'information sous toutes ses formes doit être envisagé pour tous les types de handicap :
  - Préparation au voyage (centrale de mobilité, site internet, standard téléphonique, fiches horaires, etc ...),
  - Améliorer le système d'information voyageurs aux points d'arrêt et à l'intérieur du bus souvent non « lisibles » ou « non adaptés »,
    - information à l'arrêt ou en gare routière,
    - information pendant le voyage (information embarquée ...),
  - Améliorations à apporter concernant le besoin de contrastes de couleurs à l'intérieur du bus (couloirs et portes).
  - Réclamations
  - La signalétique

### ➤ La diffusion de l'information

La diffusion d'informations sonores et visuelles permet de pallier aux difficultés de perception de l'information que peuvent connaître les personnes déficientes visuelles, les personnes déficientes auditives ou encore les personnes déficientes intellectuelles.

A ce titre, il est requis une **sonorisation des bus permettant la diffusion d'annonces sonores des noms d'arrêts et d'éléments d'information en cas de perturbation.**

Enfin, une réflexion est menée visant à **informer de manière anticipée les établissements accueillant des personnes en situation de handicap** dès connaissance d'une perturbation affectant les réseaux TC. L'objectif global est de réduire au maximum les situations de stress et d'angoisse dues aux perturbations pour les personnes déficientes intellectuelles.

Une action est à engager qui consiste à renseigner sur le plan du réseau sur l'accessibilité des points d'arrêt aux personnes en fauteuil roulant par un pictogramme spécifique  
Ce même pictogramme serait aussi apposé sur les arrêts accessibles.

### ➤ Le traitement de la signalétique du réseau

Pour simplifier l'accès et l'utilisation des transports en commun par les personnes ayant des difficultés de repérage dans l'espace, des difficultés de vue ou de lecture, ou encore des difficultés d'interprétation, il est convenu de mettre en place une charte graphique du réseau qui attribue à chaque ligne TC une couleur qui lui est propre.

Cette réflexion pour faciliter la perception des documents d'information par les malvoyants est à mener en partenariat avec des associations représentatives d'handicapés. Un travail sur la charte graphique du plan du réseau est donc à conduire pour définir des couleurs suffisamment différentes pour représenter plus lisiblement les lignes urbaines. Pour les fiches horaires, des codes couleurs sont également à travailler et à adopter pour en faciliter la lecture.

### ➤ Les autres mesures

La politique de lutte contre le stationnement illicite aux abords des points d'arrêt et sur les cheminements piétons permettra de réduire les difficultés d'accostage et de limiter les ruptures dans la chaîne de déplacements.

## 3.2 Plan de mise en accessibilité des communes

L'objectif général est que les communes aient réalisé un **plan de mise en accessibilité** de leurs propres voiries et espaces publics d'ici 2009 afin que ces derniers soient, comme la loi du 11 février 2005 le prévoit, intégrés au PDU dans le cadre de sa révision.

C'est un document de programmation qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur leur territoire.

Les communes pourront éventuellement se rassembler en bassin de vie pour réaliser ces plans. Les différents plans sur le territoire d'Agglopolo Provence devront être cohérents entre eux et avec le Schéma Directeur des services de transports collectifs.

Lors de la prochaine élaboration, révision ou modification du PDU, ces plans devront figurer parmi les annexes.

Une étude est actuellement en cours sur la mise en accessibilité des principaux équipements de la ville de Salon de Provence.

Un environnement accessible suppose d'**assurer la continuité du cheminement entre les différents maillons composant la chaîne de déplacement** (le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité).

### Quelques éléments techniques parmi d'autres sont à anticiper

Les aménagements envisagés sont adaptés aux personnes à mobilité réduite, mais doivent être entendus comme étant accessibles de fait, à l'ensemble des déplacements piétons. La loi du 11 février 2005 a élargi la notion de handicap et sa prise en compte, dans l'attente de l'ensemble des décrets d'application, un certain nombre de précisions techniques ont d'ores et déjà été apportées.

Le sol doit être non meuble, le revêtement non glissant, sans obstacle aux roues, les emprises des terrasses et des étalages sont marquées au sol et doivent laisser une largeur minimale de passage de 1,40m pour le passage de 1 fauteuil et 1,80m de largeur minimum pour le passage de 2 fauteuils . (Décret n° 99-756 du 31 août 1999 - Arrêté du 31 août 1999-Circulaire du 23 juin 2000).

La création d'abaissement de trottoir (« bateaux ») doit être systématique.

Au droit des traversées piétonnes, les passages seront aménagés au niveau de la chaussée (soit par un abaissement du trottoir soit par élévation de la chaussée) et équipés de bandes podo-tactiles.

Les feux tricolores sont installés avec des dispositifs sonores (activés à la demande pour éviter le déclenchement systématiquement nuit et jour).

En cas de stationnement longitudinal, le trottoir se substituera au stationnement jusqu'à la voie de circulation.

## 3.4 La procédure de dépôt de plainte

Une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des Personnes à Mobilité Réduite devra être mise en place par la Communauté en 2008. La transmission des plaintes et l'élaboration des réponses devront faire l'objet d'une procédure partenariale à définir entre les communes et Agglopolo Provence.

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne de déplacement en identifiant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, un **registre de plainte** sera ouvert par la Communauté d'Agglomération ou dans les communes.

### Un registre ouvert également sur internet pour limiter les déplacements et le rendre plus accessible.

Cette procédure de dépôt de plainte ouvre la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements. Elles seront informées des suites données à leurs requêtes.

D'autre part, les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas directeurs respectifs.

## 4. Plan d'actions et calendrier de réalisation

Le tableau suivant permet d'identifier les échéances principales

### Avant 2007

- Mise en accessibilité du réseau SMITEEB
- Plan de mise en accessibilité des principaux bâtiments communaux sur la ville de Salon de Provence

### 2007

- Annexe « accessibilité » partie intégrante du PDU
- .Mise en accessibilité des arrêts sur la zone d'activités de la Gandonne de compétence communautaire

### 2008

- Schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics urbains d'Agglopolo Provence
- Schéma directeur de sécurité et accessibilité des points d'arrêts du Département
- Acquisition systématique de matériels roulants accessibles
- Programme pluriannuel de mise en accessibilité des quais bus
- Création de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées
- Mise en place d'une procédure de registre de plainte par Agglopolo Provence
- Elaboration et diffusion d'un guide technique et méthodologique à l'attention des partenaires compétents en matière de voirie (communes et Département)
- Dans le cadre du futur contrat urbain, achat systématique d'autobus accessibles dans le cadre du renouvellement du parc de véhicule.

### 2009

- Elaboration des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics dans les communes
- Mise en œuvre systématique du guide lors de nouvelles réalisations et requalification de voiries

### 2012

- Intégration dans le PDU révisé des plans de mise en accessibilité des voiries réalisés par les communes
- Intégration dans le PDU révisé des éléments du Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport

### 2014

- 100% du parc d'autobus communautaire accessible

Le tableau suivant permet de synthétiser les réponses apportées par la Communauté aux exigences réglementaires.

Obligations réglementaires	Echéancier	Structures compétentes	Préconisations
Schéma Directeur d'accessibilité des services de transport collectif	février 2008	Agglopolo Provence SMITEEB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programmation à l'étude de la mise en accessibilité des services de transport sur l'ensemble des réseaux communautaire et sur celui du Département</li> <li>▪ Le schéma fixe les modalités de l'accessibilité aux différents réseaux de transport dans les véhicules et aux points d'arrêts : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernisation du matériel roulant en l'adaptant aux handicaps physiques et sensoriels (plancher bas et plat, dispositif d'accès au véhicule, sonorisation de l'information, espace d'accueil pour fauteuils roulants...)</li> <li>- Adaptation des points d'arrêts aux handicaps physiques et sensoriels (sonorisation des points d'arrêts, bandes podotactiles, rampes d'accès...)</li> <li>- Développer le service spécifique aux personnes en grande difficulté de mobilité et réservation par la présence d'une opératrice</li> </ul> </li> </ul>
Procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des Personnes à Mobilité Réduite	février 2008	Agglopolo Provence	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Communauté s'engage à tenir dans ses locaux et à mettre en disposition du public un registre de plainte</li> <li>▪ Ce registre circulera également dans les communes</li> <li>▪ Un registre ouvert également sur rinternet pour limiter les déplacements et le rendre plus accessible</li> </ul>
Commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées	2008	Agglopolo Provence et les communes avec le concours des associations et représentants des PMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Communauté dans le cadre de l'élaboration de son schéma d'accessibilité des TC va créer cette commission</li> <li>▪ Cette Commission s'inscrit dans la continuité du dispositif de concertation établie dans le care de l'élaboration du PDU</li> <li>▪ A l'issue du SDA, cette commission se réunira tous les ans au minimum sur l'ensemble des aspects ayant trait à l'accessibilité.</li> </ul>

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	Un plan à élaborer pour fin 2009	Communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles</li> </ul>
Matériel roulant	En cours	Agglopoles Provence, Conseil Général, Région, SMITEEB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le matériel à renouveler dans le cadre du futur réseau Aurélien intègre la composante accessibilité</li> <li>▪ Sur le SMITEEB, des exigences d'accessibilité sont à mettre en conformité avec la réglementation</li> <li>▪ En résumé, tout matériel acquis doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite</li> </ul>
Transport adapté aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite « transport de substitution »	2011	Agglopoles Provence SMITEEB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En cas d'impossibilité technique avérée, la Communauté proposera un dispositif assurant le transport des personnes</li> <li>▪ Le coût pour l'utilisateur du transport de substitution ne sera en aucun cas supérieur au coût du Transport Public existant</li> </ul>
Mise en accessibilité des services de transport collectif	février 2015	Agglopoles Provence, Conseil Général, Région, SMITEEB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Assurer la continuité de la chaîne du déplacement : du domicile ou cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport public et les points d'intermodalités</li> <li>▪ Concerne toutes les formes de handicaps et l'ensemble des Personnes à Mobilité Réduite</li> </ul>