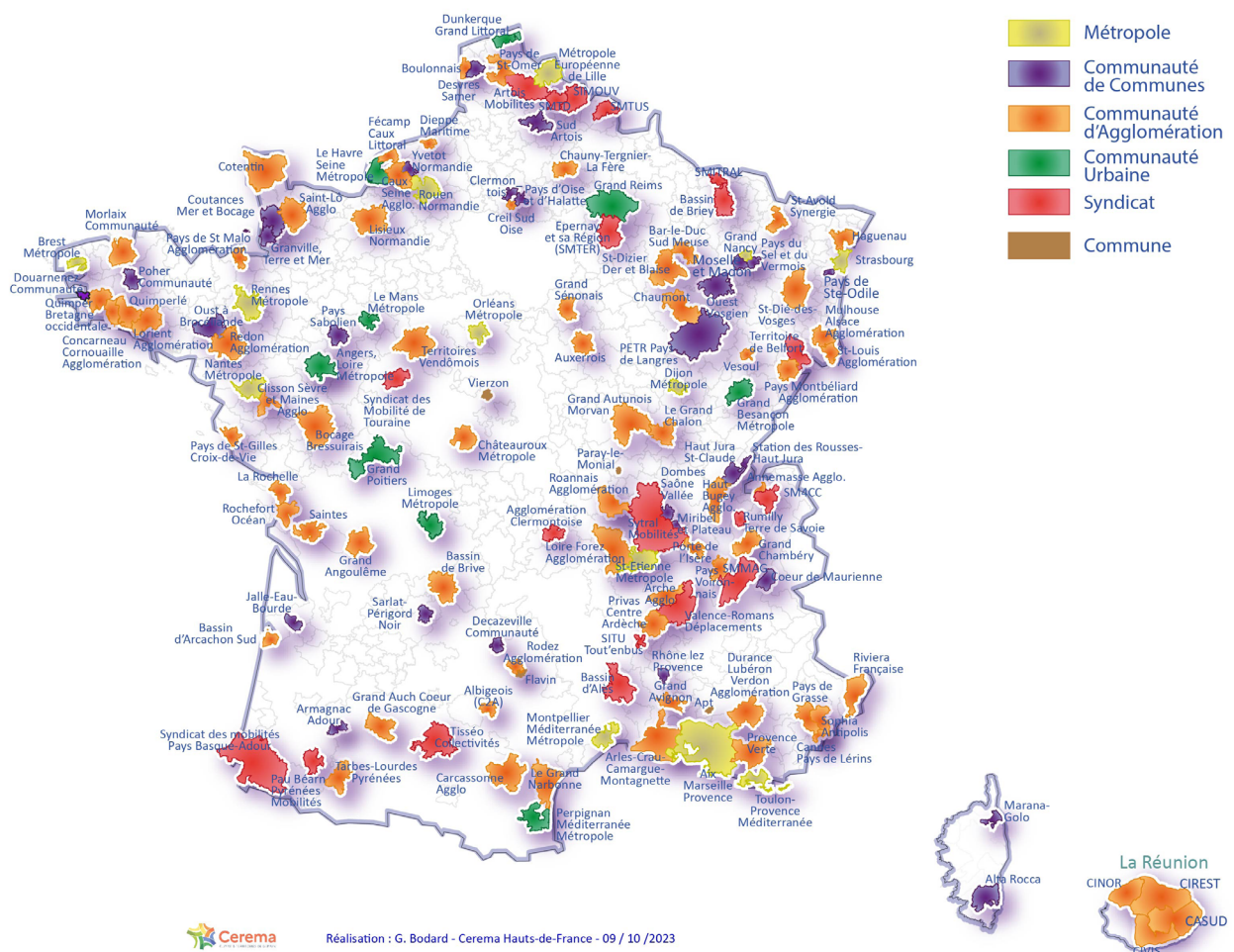




Accessibilité des transports urbains Des obligations à la mise en œuvre État des lieux 2021-2022

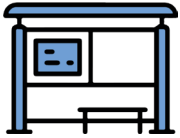


Cerema

Réalisation : G. Bodard - Cerema Hauts-de-France - 09 / 10 / 2023

140 Autorités Organisatrices des Mobilités ont répondu à ces deux premières enquêtes annuelles (couvrant les années 2021 et 2022),

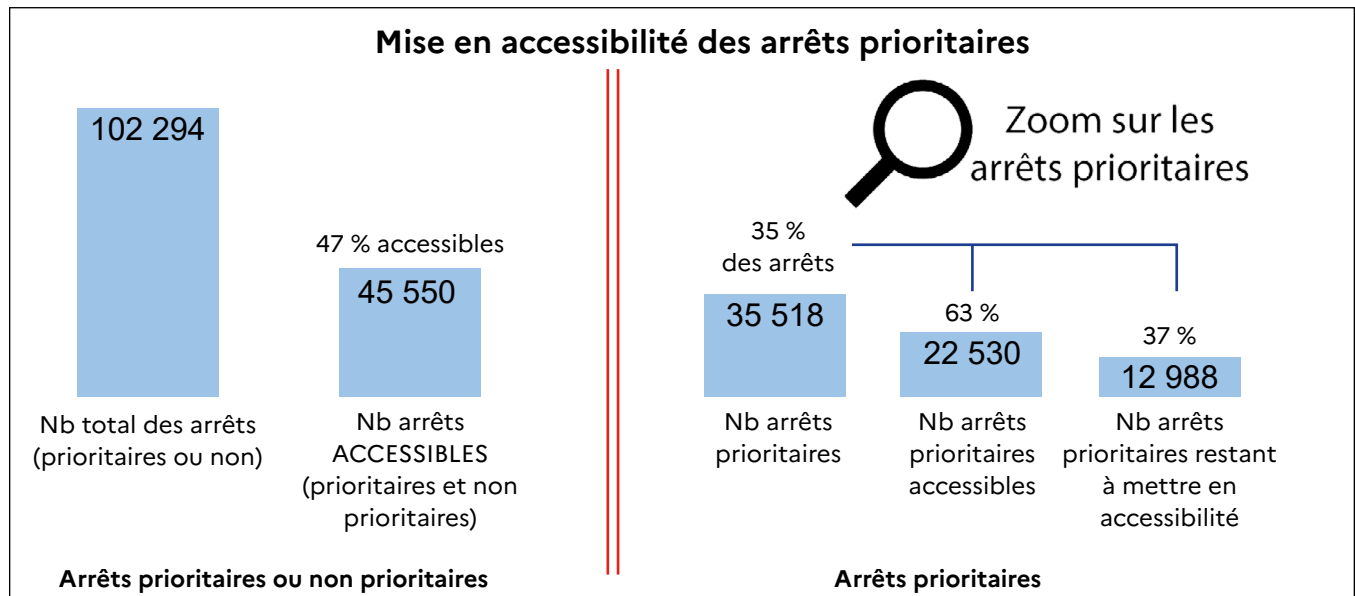
réalisées à l'initiative du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires et pilotées par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) (140 AOM sur environ 350 AOM ayant mis en place un service de transport en commun régulier sur leur ressort territorial au 31 déc. 2022).



Les arrêts prioritaires des SD'AP : 37 % restent à aménager

140 AOM ont répondu, cela représente 102 294 arrêts de transport collectif urbain (bus, cars, tramways...) (prioritaires ou non prioritaires) dont 47 % sont accessibles :

- parmi ces arrêts, 35 518 sont prioritaires, ils représentent 35 % du total des arrêts ;
- sur ces 35 518 arrêts prioritaires, 22 530 sont accessibles (63 % des arrêts prioritaires) mais il reste 12 988 arrêts prioritaires à rendre accessibles (soit 37 % des arrêts prioritaires) alors même que les délais accordés sont dépassés.



Depuis l'ordonnance du 26 septembre 2014, l'article L1112-2-1 du code des transports précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas. [...]



Grand Avignon : depuis 2012, le programme de mise en accessibilité des arrêts prévu dans le schéma directeur d'accessibilité et les grands projets d'infrastructures ont permis une accélération des mises en accessibilité. Tous les arrêts prioritaires sont désormais aménagés. La mise en accessibilité du réseau urbain Orizo restant une priorité, les travaux concernent désormais les autres arrêts selon un programme de 15 à 20 arrêts par an définis au gré des réaménagements d'espaces publics et des opportunités.

Communauté Urbaine (CU) Le Havre Seine Métropole : en 2019, l'intégration, dans la Communauté urbaine de deux communautés de communes (soit 36 communes) et la restructuration du réseau entrée en service en septembre 2020 est l'occasion pour la CU de procéder à la révision/actualisation du SD'AP. Les travaux se poursuivent avec en 2022, 23 points d'arrêt aménagés.

Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA) : le SMPBA a fait le choix de s'engager dans un SD'AP. Cela a nécessité un travail de fond pour sélectionner les arrêts prioritaires conjointement avec les communes puis pour élaborer la programmation des travaux.

Artois : en tant qu'AOM de type Syndicat Mixte des Transports, l'AOM n'a pas la compétence voirie. Afin d'encourager les communes à réaliser la mise en accessibilité des arrêts routiers, l'AOM subventionne les travaux. Pour ce faire, elle a élaboré un programme d'investissement pour finaliser la mise en accessibilité des arrêts prioritaires restants.



Services de transport de personnes à mobilité réduite : des facilités d'accès dans 82 % des TPMP

94 réseaux sur les 140 répondant disposent d'un TPMP (67 %), c'est-à-dire d'un transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite. Parmi ces 94 réseaux, 57 ont mis en place des facilités d'accès aux personnes ayant la carte CMI Invalidité et 20 sont en cours (77 réseaux sur 94 soit 82 %). Les obligations légales sont en passe d'être remplies.



Depuis la LOM, l'article L1111-5 du code des transports prévoit que pour les porteurs de la carte CMI Invalidité (carte qui reconnaît un taux d'invalidité supérieur à 80 % tel que défini au 1° du L224-3 du code de l'action sociale et des familles), l'accès au TPMP ne peut être restreint :

- ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné ;
- ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.



Syndicat Mixte des transports en commun de l'agglomération Clermontoise : les deux barrières pointées par la LOM ont été supprimées. Ainsi il n'y a plus d'obligation de résidence ni de commission médicale. A également été supprimée la priorité donnée aux déplacements pour motif de travail et de santé.

Lorient Agglomération : même effort réalisé à Lorient Agglomération qui a supprimé les barrières d'accès. Ainsi il n'y a plus de démarches médicales pour les titulaires de la CMI invalidité ni d'obligation de résidence pour les voyageurs présentant une carte d'accès à un autre réseau de TPMP.



La tarification spéciale pour les accompagnateurs : seulement dans 62 % des réseaux urbains

62 % des réseaux urbains (bus, tramways...) ayant répondu ont mis en place des mesures tarifaires spécifiques (tarifs réduits ou gratuits) pour les accompagnateurs des voyageurs ayant une carte mobilité inclusion, quelle que soit la carte. L'accompagnateur est indispensable pour de très nombreux voyageurs qui ne se déplaceraient pas sinon : équilibre précaire, difficulté d'orientation et de repérage, fatigabilité... Cette tarification spéciale est aussi l'occasion pour le réseau de gagner de nouveaux voyages.



Depuis la LOM, l'article L1111-5 du code des transports oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI : invalidité, stationnement, priorité) quel que soit le réseau de transport collectif.

Extrait : « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuse d'une carte invalidité ou d'une carte « mobilité inclusion » mentionnée à l'article L.241-3 du code de l'action sociale et des familles. Ces mesures tarifaires peuvent aller jusqu'à la gratuité ».



Métropole Aix-Marseille-Provence et Communauté Agglomération Rochefort Océan – CARO : en 2022, dans ces deux réseaux urbains et sur les TPMP associés, les AOM ont généralisé la gratuité pour les accompagnateurs de titulaires d'une CMI.

Communauté urbaine du Grand Besançon : en 2021, elle a lancé, avec le Cerema, une expérimentation sur l'accompagnement des personnes handicapées sur le réseau de transport collectif « classique » Ginko dans l'optique de les inciter à privilégier le réseau Ginko plutôt que le TPMP. Durant au minimum trois mois, six personnes handicapées ont expérimenté et fait part de leur ressenti. Au final, les difficultés de montée / descente et de circulation à bord des bus incitent les personnes handicapées à privilégier le service de TPMP. Toutefois, le dispositif d'accompagnement dans le réseau Ginko suscite un réel intérêt pour toucher davantage de PMR ([plus d'info sur le site du Cerema](#)).

Communauté de Communes Yvetot Normandie : en plus de la tarification spéciale, un agent de la ville d'Yvetot, mis à disposition de la communauté de communes, est présent de façon aléatoire dans les bus du réseau classique Vikibus (Présence ciblée sur les horaires fréquentés par les personnes âgées ou PMR) et assure une aide directe à la montée et descente.

Nantes Métropole : en 2022, mise en place de la gratuité pour les accompagnateurs des voyageurs titulaires d'une CMI.



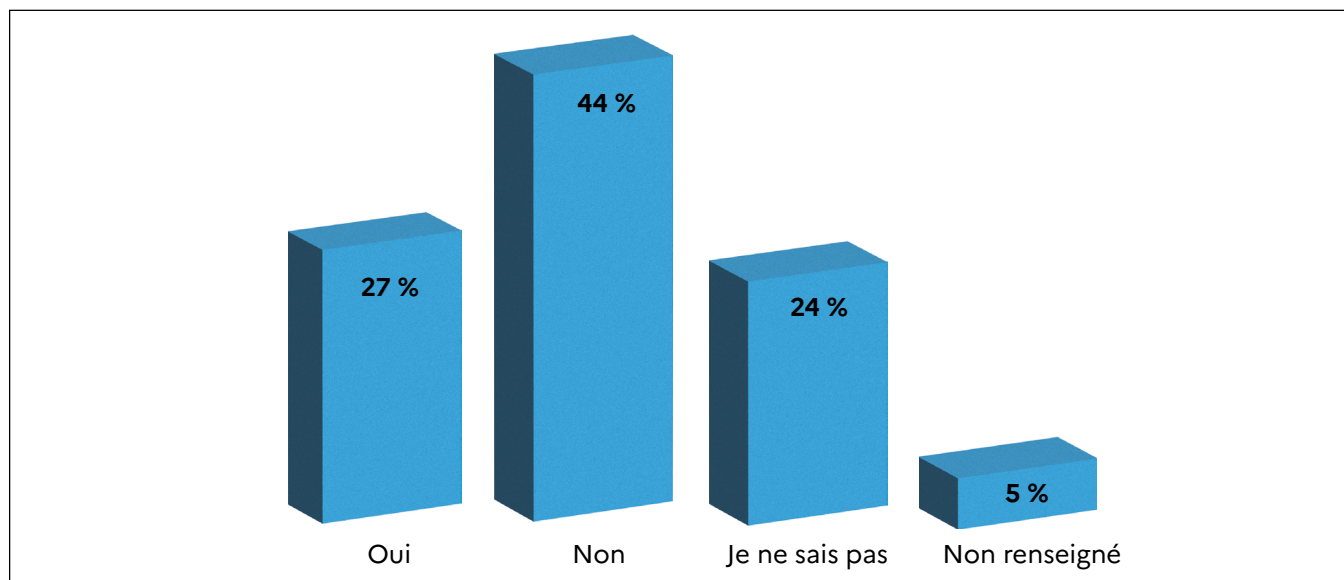
L'information sur l'accessibilité des trajets est disponible dans 27 % des calculateurs d'itinéraire

97 AOM ayant répondu à cette enquête (69 %) facilitent les mobilités du quotidien en donnant une information sur l'accessibilité des lignes et arrêts soit sur des supports papiers (guides horaires...), soit sur les sites Internet.

Mais comme l'indique le graphique ci-dessous, seules 38 AOM sur 140 (soit 27 %), ont développé un calculateur d'itinéraire qui permet aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles en transport en commun (44 % ont répondu non, 24 % ne savent pas).

Cinq Régions (Île-de-France, Centre-Val de Loire, Grand Est, Bretagne et La Réunion) ont développé des calculateurs d'itinéraires permettant de sélectionner les parcours accessibles sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs de leur secteur. Cela signifie que les voyageurs disposent d'un site Internet unique à l'échelle de la Région pour tous les réseaux de transport et que les AOM font des économies d'échelle en alimentant le calculateur régional.

Le calculateur d'itinéraire du réseau permet-il aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles ?



Un droit à l'information et une obligation de proposer un service d'information à l'échelle régionale. Depuis la LOM, l'accent est mis sur l'information des voyageurs :

Le droit à l'information est réaffirmé à l'article L1111-4 du code des transports « Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'utilisateur d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation ».

L'obligation pour les Régions de prévoir calculateurs d'itinéraires et leur accessibilité est également inscrite dans la loi à l'article L1115-8 du code des transports :

« Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 [il s'agit des Régions] veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial. [...] ».

« Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées, dans les conditions prévues à l'article 47 de 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 ».



Syndicat Mixte de transports Urbains de la Sambre (SMTUS) : le réseau STIBUS couvre les 29 communes des environs de Maubeuge. Il utilise Google Maps comme calculateur d'itinéraire pour les arrêts accessibles à partir d'un ordinateur ou d'un smartphone.

Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie : les informations sur le réseau de transport local sont intégrées directement dans la centrale de mobilité OURA de la Région Auvergne-Rhône Alpes.

Concarneau Cornouaille Agglomération : les informations du réseau de transport local sont intégrées dans le site Internet de la Région Bretagne - <https://www.mobibreizh.bzh/>.



L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité : un chantier qui se dessine

Près de la moitié des 140 AOM (soit 48 %) déclarent envisager de se lancer dans le chantier de collecte des données d'accessibilité des transports et de faire évoluer leur calculateur d'itinéraires pour pouvoir utiliser ces informations.

Dans l'enquête, il n'est pas indiqué si la collecte des données en voirie est également prévue, alors qu'elle aussi est obligatoire.

À partir de 2024, l'État met à disposition des collectivités (Gestionnaires de voirie et AOM) un outil de collecte des données d'accessibilité en voirie et dans les transports. Acceslibre Mobilités, logiciel en open source, avec une interface web pour préparer la collecte et une tablette pour la saisie sur le terrain.



« L'obligation de collecte des données accessibilité est inscrite dans la loi, pour les transports aux articles L. 1115-6 et D. 1115-9 et pour la voirie, aux articles L.141-13 et R. 121-24 du code de la voirie urbaine (collecte centrée sur les 200m d'itinéraires principaux autour des arrêts prioritaires). L'objectif est de disposer de bases de données normalisées décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires. Les voyageurs peuvent alors construire des itinéraires accessibles depuis leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée. Plus d'information sur la page « Données d'accessibilité » sur www.accessibilite.gouv.fr. »



Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche, Communauté d'Agglomération Le Cotentin, Communauté d'agglomération de La Rochelle : tous ces acteurs ont lancé le chantier de collecte des données d'accessibilité, au moins dans les transports.

Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) : la DGITM et la DMA ont retenu, fin 2022, la Métropole AMP comme un des 3 territoires « tests » d'Acceslibre Mobilités, outil de collecte des données pour la voirie et les transports (outil développé par un groupement représenté par la société Someware). Le chantier a débuté en 2023 et se poursuit un travail de recensement des données déjà disponibles en interne dans les SIG (systèmes d'informations géographiques).

Trois nouveaux territoires seront retenus en décembre 2023 pour être accompagnés gratuitement durant 1 an dans la prise en main d'Acceslibre mobilités.

Lorient Agglomération : Lorient Agglomération est pionnière en matière de collecte et exploitation des données accessibilités des chaînes de déplacements. En partenariat avec la société Someware, elle a mis en ligne un calculateur d'itinéraires accessibles en 2013. À ce titre, elle fait partie du groupe pilote conventionné auprès du CEREMA pour aider à la mise en œuvre de la LOM à ce sujet. Lauréat de l'appel à projet national Territoires d'Innovation, Lorient Agglomération continue à faire évoluer cet outil dans le cadre du projet Handicap Innovation Territoire.



Infrastructure de recharge de véhicule électrique : 28 % de places équipées d'IRVE en voirie sont accessibles

Les AOM ayant la compétence voirie déclarent 1 027 places en voirie équipées de bornes de recharge électrique dont 290 sont accessibles aux PMR (soit 28 %).



Article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales :

Extrait : « Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées ».

Nouveauté :

L'arrêté précisant les taux d'accessibilité à respecter en fonction du nombre de places équipées d'IRVE a été publié le 27 octobre 2023

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>.



Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole : les places des véhicules ont les dimensions de places PMR. Un travail est en cours pour soigner le revêtement des places et assurer un cheminement accessible jusqu'aux bornes.

Montpellier Méditerranée Métropole : sur les 126 places de stationnement équipées IRVE à peu près 26 sont accessibles PMR, soit 20 %.

Les Collectivités peuvent également choisir de travailler l'accessibilité des places en parking, à l'image de :

- **Tisséo collectivités** (Syndicat mixte des transports de l'agglomération toulousaine) avec 116 places équipées d'IRVE dans les parkings relais.

- **Nantes Métropole** : 225 points de recharge sont disponibles dans les parkings et les parkings relais (P+R) dont 23 sont accessibles (soit 10 %).

■ Plus d'informations sur la page « [Accessibilité des transports](#) » sur le site du Ministère.

■ Inscription à la newsletter mensuelle de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, adressez un mail à : dma.sg@developpement-durable.gouv.fr



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER**

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
Délégation ministérielle à l'accessibilité
Arche paroi sud 92 055 La Défense - Tél : 01 40 81 21 22
Conception graphique : SG/DAF/SAS/SET2 - Benoit Cudelou
www.ecologie.gouv.fr - www.mer.gouv.fr