

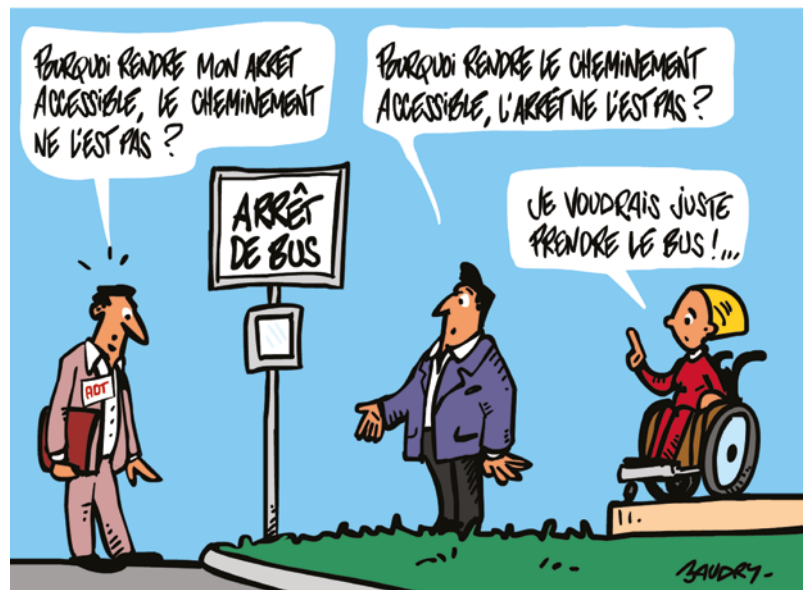
Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP)

Organiser, coordonner et concerter : le rôle de chef de file

Le défi, ambitieux, de la mise en accessibilité de l'ensemble des services de transport public pour le 13 février 2015 n'a été que partiellement atteint. L'un des principaux freins constatés a été le faible pilotage par les autorités organisatrices des transports (AOT) des schémas directeurs d'accessibilité (SDA) et le manque de coordination des multiples acteurs qui interviennent dans la mise en accessibilité des services de transport : autorités organisatrices des transports, gestionnaires de voirie et d'infrastructure, exploitants.

Afin d'éviter ces écueils, dix ans après la loi du 11 février 2005, le nouveau dispositif de schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou plus simplement SD'AP) répond à la nécessité d'un pilotage de la démarche en attribuant le rôle de chef de file à l'AOT qui élabore et met en œuvre son schéma de mise en accessibilité.

Mais comment s'y prendre? Plusieurs retours d'expériences, présentés dans cette fiche, permettent d'illustrer les enjeux et les points clés de la mise en place d'un pilotage dans le cadre du SD'AP.



Mars 2016

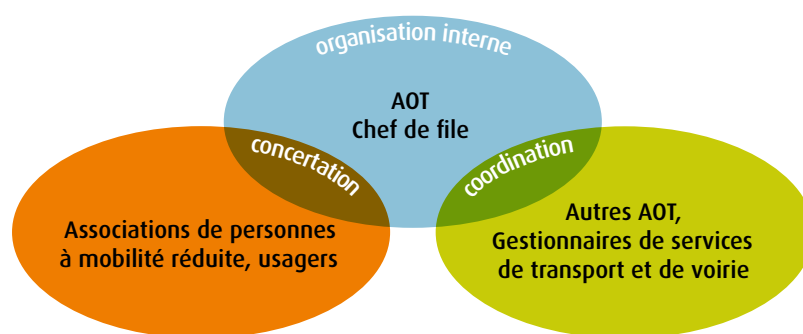
Le pilotage d'un SD'AP : de quoi parle-t-on ?

Les AOT qui ont élaboré un SDA suite à la loi du 11 février 2005 ont pu s'essayer à l'exercice de pilotage d'une telle démarche. Cependant, ce pilotage a plutôt été mené au sein même de l'AOT pour élaborer le document de programmation des actions. Très peu de coordination entre les différentes autorités organisatrices et avec les gestionnaires de voirie a été mise en place. Quant à la concertation avec le milieu associatif, certaines associations de personnes à mobilité réduite n'ont été consultées que lorsque le schéma directeur était quasiment achevé. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 fait évoluer la loi de 2005 et renforce le pilotage du nouveau dispositif de SD'AP en introduisant la notion de chef de file.

Un pilotage selon 3 modalités

Afin de rendre plus opérationnelles l'élaboration du SD'AP et sa mise en œuvre, le pilotage de la démarche par l'AOT doit se faire à trois niveaux :

- l'organisation interne préalable au lancement de la démarche ;
- en tant que chef de file, la coordination avec les autres acteurs tels que les gestionnaires des services de transport, de voirie et autres AOT pour assurer la continuité de la chaîne de déplacement ;
- et la concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite et des usagers pour répondre au plus près de leurs besoins.



La notion de chef de file en réponse à la nécessaire implication de tous les acteurs concernés

L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit la désignation d'une autorité organisatrice des transports chef de file d'un arrêt donné afin de clarifier les rôles de chacun des acteurs impliqués et de répondre au besoin de coordination et de concertation.

Elle distingue les services de transport routier des services de transport ferroviaire :

- Pour le routier, dans le cas où un arrêt est desservi par plusieurs services de transport, le rôle de chef de file est attribué à l'AOT qui est également en charge de la voirie, ou à défaut, à l'AOT qui contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt.
- Pour le ferroviaire, dans le cas où un arrêt est à la fois d'intérêt régional et national, l'arrêté du 20 juillet 2015 désigne la collectivité publique chef de file (la région ou l'État).
- Pour les deux types de transport, toute AOT est désignée automatiquement chef de file sur les arrêts de transports qu'elle dessert seule.



Une autorité organisatrice de second rang ne peut pas être chef de file sauf si l'AOT de premier rang a explicitement délégué la compétence de mise en accessibilité des lignes de transport en commun dans la convention passée entre ces deux AOT. Si cette compétence ne lui est pas déléguée, l'AO de second rang doit être associée à l'élaboration du SD'AP par l'AOT chef de file.

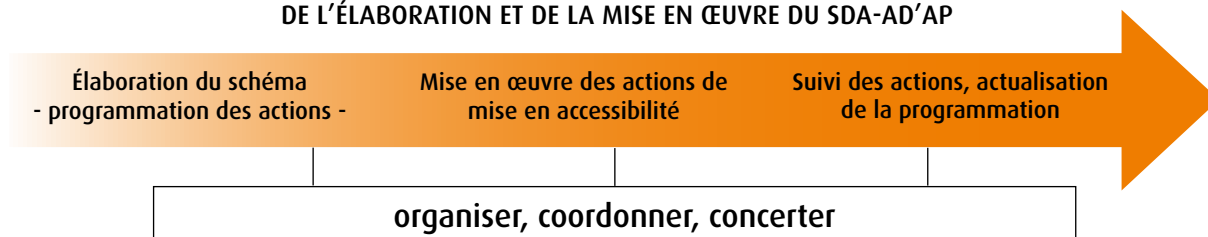
Le SD'AP d'une AOT a pour périmètre les points d'arrêt prioritaires pour lesquels elle est chef de file. Cependant, l'AOT doit indiquer dans son SD'AP la liste complète des arrêts prioritaires qu'elle dessert, y compris ceux pour lesquels elle n'est

pas chef de file. La programmation et les modalités de financement des points d'arrêts prioritaires concernent uniquement les arrêts pour lesquels l'AOT est chef de file.

L'AOT chef de file a la **responsabilité d'organiser le pilotage du SD'AP avec les différentes parties prenantes** impliquées dans la mise en accessibilité


de son service de transport et ce, depuis l'élaboration du SD'AP jusqu'à la mise en œuvre des actions.

AOT CHEF DE FILE = RESPONSABLE DU PILOTAGE DE L'ÉLABORATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DU SDA-AD'AP



Qui sont les différentes parties prenantes ?

Article R1112-12 du code des transports: « Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis est sollicité sur le projet de schéma [...] sont, outre les gestionnaires [de la voirie et de toutes autres infrastructures], les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes handicapées et d'usagers ».

 La mission de chef de file qui incombe à l'AOT **ne lui confère aucune compétence supplémentaire**, ni aucun pouvoir décisionnel quant à l'engagement, notamment financier, des autres maîtres d'ouvrage impliqués. Pour la validation du SD'AP, il n'est pas indispensable de recueillir toutes les délibérations des gestionnaires de voirie.

Les compétences des différents acteurs pour l'aménagement d'un arrêt de transport routier et ferroviaire sont rappelées ci-dessous :

Tableau 1
Répartition des maîtrises d'ouvrage pour la mise en accessibilité d'un arrêt de transport routier

	Localisation de l'arrêt, affichage des horaires	Quai	Mobilier urbain (abribus, banc...)	Cheminement d'accès
Arrêt de transport routier	Autorité organisatrice des transports	Les textes ne précisent pas à quelle autorité il revient d'aménager les quais ¹	Autorité compétente pour les abris de voyageurs et le mobilier urbain ²	Gestionnaire de voirie

Tableau 2
Répartition des maîtrises d'ouvrage pour la mise en accessibilité d'un arrêt de transport ferroviaire

	Bâtiment voyageurs y compris les cheminements entre le bâtiment voyageur et les quais (escaliers, rampes, ascenseurs)	Quais y compris les cheminements de quai à quai (passage souterrain, passerelle...)
Arrêt de transport ferroviaire	SNCF Mobilités – Gare et Connexions	SNCF Réseau

(1) La concertation entre AOT et gestionnaire de voirie est préconisée.

(2) Les métropoles exercent de plein droit la compétence « abris de voyageurs ». Dans tous les autres cas, cela dépend des statuts des collectivités territoriales mais cette compétence ne relève pas de plein droit à l'AOT, ni au gestionnaire de voirie (cf. jurisprudence du Conseil d'État du 8 octobre 2012 sur l'entretien et la gestion des abribus).

S'organiser en interne, une étape préalable à ne pas négliger

L'organisation interne au sein de l'AOT est un préalable au lancement de la démarche de SD'AP. Bien que celle-ci ne soit pas liée au rôle du chef de file à proprement parler, elle reste néanmoins une étape importante du pilotage d'un SD'AP.

Légitimer le technicien chef de projet par l'appui du portage politique

Même si ce point peut sembler évident, la formalisation d'un pilotage en interne est très importante pour permettre l'élaboration du schéma et son suivi. Cela permet notamment de légitimer le technicien chef de projet en charge de l'élaboration du SD'AP et de favoriser les échanges entre les différents acteurs internes. Le rôle du chef de projet SD'AP est d'autant plus facilité que le portage politique est important, notamment lorsqu'il s'agit de coordonner les actions avec les autres structures.

Favoriser la transversalité de la démarche en interne selon les compétences de la collectivité

Lorsque la collectivité organisatrice des transports possède d'autres compétences liées à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement et à l'intégration des personnes à mobilité réduite dans la société, il lui est recommandé d'associer à l'élaboration du SD'AP les différents services concernés afin :

- d'obtenir une politique globale en matière d'accessibilité qui soit cohérente à l'échelle d'un territoire à travers les domaines suivants : transport, voirie, patrimoine bâti, SIG, espaces naturels... ;
- d'avoir un regard extérieur sur les propositions d'actions de la part d'acteurs du domaine de l'action sociale qui ont souvent une meilleure connaissance des attentes de personnes handicapées.

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) : des comités techniques et des comités de pilotage distincts

La CAN a mis en place un pilotage interne organisé autour de deux types d'instance de pilotage. Un comité de pilotage réunit le service Transports et déplacements de la communauté d'agglomération et l'élu en charge des transports. Il a vocation à valider les éléments du SD'AP proposés par le groupe de travail technique ad hoc.

Ce dernier est composé du technicien chef de projet, rattaché au service transports et déplacements, et d'un groupe de quatre stagiaires en 2^e année de l'école polytechnique de l'université de Tours, département Aménagement et Environnement.

Les travaux du groupe de travail ont été présentés aux différentes instances de gouvernance de la CAN (bureau des maires et conférences des maires) avant d'être présentés devant le conseil communautaire fin septembre 2015.

Le Département de l'Indre-et-Loire : la volonté d'associer les autres services du département en charge des politiques liées à l'accessibilité

Afin d'assurer une cohérence dans les réflexions et mises en pratique liées à l'accessibilité, le service Transports, en charge de l'élaboration du SD'AP, a associé à la démarche :

- d'autres directions du conseil départemental : Solidarité des Territoires, Autonomie... ;
- les cinq Services territoriaux d'aménagement (STA) en charge des routes départementales.

Ces acteurs étaient invités aux comités de pilotage et aux comités techniques pour les STA.

Se coordonner avec les différents gestionnaires et autres AOT pour assurer la continuité de la chaîne de déplacement

Le cadre des SDA défini par la loi de 2005 invitait les AOT à se concerter et se coordonner lors de l'élaboration des schémas respectifs, sans indiquer qui en avait la responsabilité, et sans évoquer la coordination avec les gestionnaires des services de transport (ou exploitants) et les gestionnaires de voirie.

Afin de pallier ce manque de précision dans les textes, l'ordonnance du 26 septembre 2014 précise que l'AOT désignée chef de file sollicite les différents gestionnaires et autres AOT dans le cadre de l'élaboration du SD'AP.

Engager les échanges avec son (ou ses) exploitant(s) pour améliorer la qualité de service

Dans le cadre de l'élaboration du schéma, l'une des parties prenantes à consulter est le gestionnaire du service de transport, appelé aussi « exploitant », qu'il s'agisse d'un délégataire de service public (DSP) ou d'un transporteur (en marché ou en régie). En effet, l'ordonnance du 26 septembre 2014 renforce les deux champs suivants pour lesquels l'exploitant a une responsabilité :

- le matériel roulant affecté à l'exécution du service de transport (acheté ou mis à disposition par l'AOT) : tout matériel nouvellement acquis doit être accessible, le matériel roulant en service à la date du 12 février 2015 pouvant continuer à circuler. De plus, l'AOT doit imposer un taux

minimum de matériels roulants accessibles du parc de véhicules ;

- le service aux voyageurs (information aux voyageurs, formation des conducteurs, accueil du public) : les modalités de mise en œuvre de l'information aux voyageurs, la formation des conducteurs et l'accueil du public doivent être inscrits dans le SD'AP.

L'AOT a donc un intérêt à engager la discussion avec son (ou ses) exploitant(s) afin de définir précisément les modalités d'actions relatives au parc de véhicules et à la qualité de service sur les volets « formation du personnel de conduite et d'accueil » et « information aux voyageurs ». Ces deux derniers points peuvent d'ailleurs faire l'objet de sanctions pécuniaires prononcées par l'autorité administrative compétente en cas de non-respect des engagements pris par l'AOT dans le cadre du SD'AP.

Les contrats avec les exploitants, un levier pour l'amélioration de l'accessibilité

L'AOT peut avoir des exigences de résultats vis-à-vis de son exploitant en matière de matériel roulant et de qualité de service. Il est important que ces exigences soient traduites dans les contrats passés avec l'exploitant en imposant par exemple :

- un taux minimum de matériel roulant accessible par type de véhicule (en adéquation avec les proportions minimales précisées dans le décret n° 2015-1755 du 24 décembre 2015) ;
- un nombre d'heures de formation en matière d'accessibilité à dispenser aux conducteurs et aux personnels d'accueil des personnes à mobilité réduite.

L'article L1221-4 du code des transports précise que la convention prévoit des pénalités pour non-respect des obligations en matière de matériel roulant. Quand l'AOT est une collectivité territoriale, elle délibère chaque année sur les conditions d'exécution du service public en matière d'accessibilité.

Cet engagement peut aussi s'appuyer sur le document de normalisation AFNOR « Bonnes pratiques – Qualité de service dans les services de transport – partie 1 : accessibilité des personnes à mobilité réduite ».

Ce référentiel présente les besoins des voyageurs à mobilité réduite par étapes de la chaîne du déplacement. Il donne des recommandations adaptées pour répondre aux attentes de chaque type de handicap.

Exemple de formation sur l'accueil et le transport de clients en situation de handicap

AGIR, association de professionnels du transport public, propose à ses adhérents des journées de formation à destination des agents commerciaux de conduite d'un jour et demi avec pour objectifs de :

- repérer toutes les dimensions de son rôle professionnel dans la prise en charge des clients en situation de handicap ;
- apprendre à identifier les spécificités de comportement, de communication et de relation induites par ces nouveaux clients ;
- comprendre les difficultés potentielles auxquelles sont confrontées les personnes en situation de handicap dans leur relation à l'espace-bus et à ses acteurs ;
- sensibiliser aux différents enjeux et questions soulevés par la confrontation aux situations de handicap et à leurs effets.

Mettre en cohérence la programmation des actions

Le maintien de la continuité de la chaîne de déplacement nécessite une coordination avec les différentes parties prenantes, notamment dans les cas suivants :

- à l'interface entre l'arrêt de transport en commun et le cheminement : l'accès à l'arrêt de transport en commun doit être accessible depuis ou vers un pôle générateur de déplacement, ce qui implique une nécessaire coordination entre l'AOT et le gestionnaire de voirie ;
- à l'interface entre plusieurs réseaux de transport (cas de la correspondance par exemple) : l'intermodalité doit être accessible à tous, ce qui implique une nécessaire coordination entre les AOT responsables de différents services de transport.

L'accessibilité de la voirie est un frein plus important que l'accessibilité des TC pour les déplacements des PMR en Île-de-France

Une enquête de la mobilité des personnes à mobilité réduite réalisée en 2014 par l'Omniv (observatoire de la mobilité en Île-de-France) présente les principales raisons évoquées pour une faible fréquence de déplacement :

- l'état de santé : 46 %
- pas besoin de se déplacer : 22 %
- des difficultés pour accéder à la voirie depuis son domicile : 15 %
- la voirie n'est pas adaptée pour vous : 14 %
- les transports en commun ne sont pas adaptés pour vous : 11 %

La Région PACA : une série de réunions de coordination avec les départements pour répondre à l'enjeu d'intermodalité

Ces réunions se sont tenues au printemps 2015, à raison de deux réunions pour chacun des départements de la région.

Dans la plupart des cas, ces réunions ont été couplées avec celles organisées par les conseils départementaux. Cela a permis de mutualiser cette concertation et de coordonner les actions envisagées pour la mise en accessibilité des différents réseaux de transport. Les services de l'État, en tant que futurs instructeurs des dossiers de SD'AP, ont été associés à ces réunions, par l'intermédiaire des DDT (M).

Lorient Agglomération : le SD'AP, une démarche co-construite avec les communes gestionnaires de voirie

Lorient Agglomération, chargée de la mise en accessibilité de son réseau de transport, est composée de 25 communes gestionnaires de voirie. Lorient Agglomération s'organise autour d'une mission transversale accessibilité, d'un comité de pilotage regroupant les différentes directions opérationnelles (architecture et patrimoine, infrastructures, transports, communication...) et d'un comité de suivi regroupant deux techniciens référents de chaque commune.

L'élaboration du schéma a été le fruit d'un partenariat entre l'AOT, la mission accessibilité à travers la commission intercommunale pour l'accessibilité et les 25 communes membres de l'agglomération. Dans ce cadre, des réunions ont été organisées dans chaque commune afin de définir la stratégie de mise en accessibilité de l'offre des transports et le choix des arrêts considérés comme prioritaires. Le SD'AP s'est appuyé sur les travaux d'aménagement prévus dans les communes et notamment ceux liés aux plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Cette concertation, qui a eu lieu dans chaque commune en présence de l'élu délégué à l'accessibilité et des techniciens référents, a permis d'aboutir à la constitution d'une vision partagée du territoire concernant l'accessibilité des transports et à un programme d'actions identifiant clairement le rôle, les compétences et les engagements de chacun des acteurs.

La Métropole de Bordeaux : la volonté d'améliorer la coordination interne avec les services techniques de la voirie, malgré les difficultés initiales

La direction en charge de l'accessibilité des services de transports de la métropole est la direction des transports et de la mobilité durable. La métropole, qui a la compétence voirie, comprend quatre directions territoriales en charge des aménagements de la voirie. Dans le cadre du SDA, le défaut de coordination en interne au moment de la programmation a induit des difficultés dans la cohérence des actions de mise en accessibilité car la programmation des travaux de voirie ne correspondait pas à la même temporalité que la programmation des arrêts, écueil qui a été évité dans le cadre du SD'AP et de sa mise en œuvre (lire encadré de la sous-partie « coordonner les travaux » page 8).

Penser cofinancement

L'élaboration du SD'AP permet d'aborder en amont des travaux la répartition des financements entre les

gestionnaires de voirie, les AOT et autres organismes financeurs. Cela permet à chaque partie prenante de budgéter le montant pluriannuel dédié à la mise en accessibilité.

La Région PACA : une répartition des financements validée par les différents intervenants

L'exercice de programmation prévu dans le SD'AP est rendu particulièrement complexe en raison du nombre d'intervenants et du découpage en périmètres d'intervention (et donc de la répartition des compétences) entre ces différents intervenants.

Pour la Région PACA, différentes réunions ont permis d'aboutir à la construction de clés de répartition des investissements prévus, variant selon les domaines concernés. Par exemple, dans le cas du réseau TER, les sources de financement pour la Région sont identifiées, au titre du contrat de plan État – Région (CPER) ou encore en mobilisant le fonds de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF).

	État		Région	Collectivités	SNCF Réseau (**)
Segmentation des gares (*)	%	Plafond	%	%	%
Segment à accessibilité	40 %	2 M€	20 %	Éventuellement en déduction des parts de l'État et de la Région	40 %
Segments b et c Allongement et rehaussement des quais	33,3 %		33,3 %	16,7 %	16,7 %
Segments b et c Accessibilité aux quais	25 %	2 M€	50 %	15 %	10 %

(*) la liste des gares de la région PACA issue du Document de Référence des Gares 2015

(**) les taux et plafonds seront confirmés à l'issue de la validation du périmètre au Schéma directeur national d'accessibilité - SDNA

Source: Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée de la Région PACA

Cette répartition des investissements s'inscrit en complément de conventions thématiques globales déjà établies entre la Région et la SNCF pour certains travaux plus urgents ou déjà programmés.

Concernant le réseau routier LER (lignes express régionales), l'établissement de clés de financement se traite avec une ou plusieurs AOT selon l'usage des arrêts. Seul un montant global d'investissement engagé par la Région a pu être avancé, sans que ce dernier ne puisse être détaillé. Il faut cependant préciser que la Région est déjà engagée dans plusieurs programmes d'aménagement des gares routières et de mise en accessibilité de points d'arrêts.

***Le Département du Puy-de-Dôme :
le budget voirie du département permet de pallier l'absence de budget transport
pour la mise en accessibilité des arrêts***

Les services du Département comprennent quatre directions générales : Aménagement et développement, Solidarité et action sociale, Ressources humaines, et Routes et mobilités. Cette dernière se divise elle-même en quatre directions : Routes, Pilotage et coordination, Mobilités et Divisions routières départementales. La direction Mobilités a en charge la question de l'accessibilité des transports départementaux et donc du SD'AP.

Au sein même des comités techniques d'élaboration du SD'AP, les services du transport et de la voirie sont présents. Ceci a permis de soulever la question du budget dédié à l'accessibilité car, en effet, aucun budget transport sur 2016-2017 n'a été prévu pour la mise en accessibilité. Toutefois, sur le budget voirie, une ligne d'action « opérations de sécurité » peut être utilisée pour l'aménagement des arrêts et donc pour les travaux d'accessibilité.

**Coordonner les travaux
de mise en accessibilité**

Dans le cadre de la mise en œuvre du SD'AP, il est important de maintenir le dialogue avec les gestionnaires de voirie et autres AOT pour coordonner les actions.

Pour faciliter la réalisation d'un arrêt de transport routier, certaines AOT, quand elles ne sont pas gestionnaires de voirie, peuvent bénéficier d'une délégation de maîtrise d'ouvrage pour réaliser les travaux du quai et gérer le mobilier urbain servant à l'exploitation du service de transport.

***La Métropole de Bordeaux :
un processus de coordination avec les directions territoriales en charge de la voirie***

Dans son SD'AP, Bordeaux Métropole a mis en place une programmation annuelle par secteur géographique, découpant le territoire en quatre zones. Cette programmation a permis d'identifier le nombre d'arrêts à rendre accessible par secteur et par année ainsi que le budget associé. Un processus de coordination a été mis en place pour l'aménagement des arrêts à rendre accessibles. La programmation annuelle issue du SD'AP est transmise chaque année à chaque direction territoriale pour la réalisation des travaux. Un suivi est réalisé afin de coordonner la mise à jour du SD'AP.

***La Région Picardie :
un protocole d'accord de partenariat avec la SNCF et l'État pour la mise en œuvre
du SD'AP sur le volet ferroviaire***

L'élaboration du SD'AP de novembre 2014 à septembre 2015, a été l'occasion d'un travail partagé entre l'État, la Région, SNCF réseau et SNCF mobilité, représenté par l'activité TER et Gares et connexions, qui s'est avéré très constructif. La Région a proposé de pérenniser ce mode de travail partagé formalisé au travers d'un accord de partenariat, prévoyant les instances de pilotage (revues de projets, comités techniques et comité de pilotage), de concertation avec les associations d'usagers, les autorités organisatrices de la mobilité, communes et intercommunalités, ainsi que les outils de suivi et de *reporting* (avancement technique des opérations et suivi financier).

Il est notamment attendu de ce partenariat, une meilleure coordination entre les trois opérateurs de la SNCF, un suivi plus régulier et mieux maîtrisé par la Région et des modes de travail plus structurés avec les associations d'usagers et collectivités locales.

Ce partenariat a été formalisé par le biais d'un protocole d'accord de partenariat, officiellement adopté par les quatre cosignataires en novembre 2015.

Anticiper les transferts de compétences

La loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit de donner la compétence d'organisation des services de transport non urbains à la Région à compter du 1^{er} janvier 2017. Ce transfert de compétences s'accompagne d'un transfert des biens nécessaires à l'exercice de cette compétence.

Malgré la possibilité pour les départements de déposer une demande de prorogation de délai de dépôt du SD'AP en raison de ces modifications, certains départements y ont vu l'opportunité de préparer le transfert de compétences. Le SD'AP constitue un outil de connaissance du service de transport qui pourra trouver toute son utilité au moment du transfert de la compétence vers une autre AOT.

Le Département du Puy-de-Dôme : la Région Auvergne associée aux différentes instances de pilotage pour un SD'AP plus pragmatique

Le Département a souhaité associer la Région Auvergne aux comités techniques, aux comités de pilotage et aux réunions de concertation avec les associations de personnes handicapées. Il voit deux avantages à l'implication de la région Auvergne dans l'élaboration de son SD'AP : d'une part, cela permet à cette dernière d'avoir une meilleure connaissance du réseau et de son état d'accessibilité en vue du transfert de compétence et d'autre part, cela permet au département de présenter une programmation des actions et de leur financement plus réaliste sur les années 2017 et au-delà. Malgré la volonté du Département, la Région Auvergne, qui elle-même fusionne avec la Région Rhône-Alpes, est en difficulté pour donner des éléments de programmation et de financement.

Concier avec les associations de personnes à mobilité réduite et d'usagers pour apporter une réponse adaptée

Bien que la plupart des AOT aient déjà mené la concertation avec le milieu associatif prévue dans la démarche de SDA, le retour des associations de personnes handicapées est plutôt nuancé. Certaines associations ont été consultées trop tardivement et notamment les associations représentant les handicaps non visibles (auditif, mental, cognitif et psychique) ont été peu voire pas conviées aux réunions de concertation. C'est pourquoi le nouveau dispositif de SD'AP renforce la nécessité de consulter les associations de personnes à mobilité réduite et d'usagers le plus en amont possible en précisant que l'AOT, en tant que chef de file, doit réunir les différentes parties au sein d'un comité constitué à cet effet

Amorcer le dialogue le plus en amont possible au travers d'instances dédiées à la concertation

Cette concertation peut se faire au travers d'instances déjà existantes telles que les commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité (obligatoires dans les collectivités de plus de 5000 habitants) ou bien au travers de comités de suivi ou réunions de concertation ad hoc, créés au moment de l'élaboration du SD'AP, et qu'il sera important

de maintenir tout au long de la mise en œuvre des actions. Il est notamment conseillé de relancer la concertation avec les associations au moment de l'élaboration des bilans intermédiaires du SD'AP à remettre à l'autorité compétente à la fin de la première année de mise en œuvre et à l'issue des différentes périodes de 3 ans selon la durée du SD'AP (3, 6 ou 9 ans).

Les commissions pour l'accessibilité, instances de concertation incontournables

L'ordonnance du 26 septembre 2014 a modifié le périmètre des commissions pour l'accessibilité (anciennement CAPH³) afin d'élargir le champ de la concertation à tous les types de handicap, aux personnes âgées, aux acteurs économiques et autres usagers de la ville. Même si certaines CAPH associaient déjà certains de ces acteurs, ils étaient sous-représentés.

Cette commission est destinataire des SD'AP ferroviaires quand ils comportent un ou plusieurs établissements recevant du public situés sur le territoire communal.

(3) Commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN): une commission intercommunale pour l'accessibilité mobilisée pour l'élaboration du SD'AP

Dès 2014 et suite à la constitution du nouveau territoire de la CAN qui s'est élargi à 45 communes, la commission intercommunale pour l'accessibilité a été créée, rassemblant un large panel d'acteurs tels que les représentants d'associations de tous types de handicap (le CODERPA⁴, l'ADAPEI⁵, l'association Valentin Haüy, l'association Sourds 79...), la CCI, la CMA, la DDT, les élus...

Trois réunions ont eu lieu en présence de médiateurs en langue des signes. Ces réunions ont permis de recueillir les attentes des membres de la commission et de co-construire les orientations et priorités de mise en accessibilité

Avoir un regard sur les besoins réels des personnes à mobilité réduite tout au long de la démarche

Associer les représentants de tous les types de handicap, sans oublier les personnes à déficience cognitive, psychique ou mentale et élargir la concertation à d'autres publics tels que les représentants de personnes âgées ou de parents d'élèves, est un vrai enjeu pour apporter une réponse adaptée à la diversité des usagers des transports en commun.

Leur expertise d'usage doit être prise en compte, pendant l'élaboration du SD'AP mais aussi lors de sa mise en œuvre, notamment sur les points suivants :

- l'identification des arrêts à rendre accessibles : au-delà des arrêts prioritaires définis par les critères du décret n° 2014-1323, les associations de personnes à mobilité réduite peuvent identifier des besoins locaux et demander à ajouter des arrêts sur une liste complémentaire ;
- les aménagements proposés : la réglementation donne des éléments pour l'aménagement des arrêts.

Toutefois, il est recommandé d'aller plus loin que cette approche normative, en s'intéressant de manière pragmatique aux usages et en essayant de trouver des réponses adaptées aux besoins et attentes de tous ;

- l'information aux voyageurs : là aussi, il est important d'avoir le retour des usagers pour améliorer la qualité de l'information aux voyageurs pour tous.

L'obligation de consulter les associations en vue d'arrêter la liste d'arrêts prioritaires

Article D1112-14 du code des transports :
« L'autorité organisatrice des transports compétente consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite [...] sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de la soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté ».

La Métropole de Bordeaux : des visites de terrain pour la construction d'un référentiel d'accessibilité

Les associations de personnes handicapées sont impliquées dans le suivi du SD'AP et des travaux d'aménagement des points d'arrêt. Des réunions de concertation, de suivi des travaux et de validation à l'issue des travaux de mise en accessibilité sont organisées. En 2015, trois réunions de suivi du SD'AP ont eu lieu. Plusieurs visites de terrain ont été organisées en présence de représentants d'association de personnes handicapées afin d'élaborer un référentiel technique. Ce référentiel technique a pour objectif d'enrichir le guide pratique d'accessibilité réalisé par les services techniques de Bordeaux Métropole. Ce dernier fournit les bases de la mise en accessibilité des différentes composantes de l'environnement urbain dans les domaines techniques et réglementaires.



(4) Comité départemental des retraités et personnes âgées.

(5) Association départementale de parents et d'amis des personnes handicapées mentales.

La Région PACA : une participation active des associations de PMR

Les associations de PMR ont été consultées, et ont pu participer aux réunions qui étaient organisées. Dans les bouches du Rhône, par exemple, la liste des associations ayant participé aux réunions couvre l'ensemble des déficiences (APF pour le handicap moteur, Retina France et association Valentin Haüy pour le handicap visuel, La Chrysalide pour les handicaps mentaux, psychiques et cognitifs, Parcours Handicap 13, collectif d'associations, etc.) En particulier, il a été demandé aux associations de faire remonter leurs avis quant aux points d'arrêt ne figurant pas sur la liste des arrêts prioritaires, mais présentant un intérêt majeur pour la qualité de service d'une ligne.

La Région Picardie : une consultation des usagers prévue pendant la mise en œuvre du SD'AP via des ateliers thématiques et des revues de projet

Le mode de travail avec les associations d'usagers formalisé dans le cadre de l'élaboration du SD'AP se poursuivra au travers de différentes instances : une commission accessibilité annuelle à l'échelon régional, un suivi des opérations en gare grâce à des revues de projets en amont et à des visites sur site, avant la réception des travaux et un à deux ateliers thématiques par an.

En 2016, un premier atelier thématique est prévu en juin afin de définir un plan d'information (Présentation générale des dispositifs d'accessibilité des services, aide à la préparation du voyage et sécurisation du voyage en gare et dans les trains).

Les signalements et observations formulés par les usagers handicapés à propos des services et équipements dans les gares et dans les trains vont faire, à partir de 2016, l'objet d'une nouvelle procédure d'enregistrement et de suivi afin d'améliorer la traçabilité de leur traitement et d'optimiser leur analyse et la valorisation des enseignements.

Conclusion

La mission de chef de file ne donne aucune compétence supplémentaire ni aucun pouvoir décisionnel quant à l'engagement, en particulier financier, des autres parties prenantes. Celle-ci peut alors être fragilisée dès lors qu'un des acteurs ne joue pas le jeu et refuse d'exercer ses compétences pour la mise en accessibilité d'un point d'arrêt.

C'est pourquoi il est nécessaire de maintenir le dialogue entre les différents acteurs et de formaliser les responsabilités de chacun d'eux pour une mise en accessibilité réussie. La gouvernance, mise en place dans le cadre du SDA et poursuivie dans le cadre du SD'AP ou nouvellement mise en place à l'occasion

du SD'AP, permet un meilleur suivi de la démarche et facilite l'élaboration des bilans à remettre à l'issue de la première année de mise en œuvre et à l'issue des différentes périodes triennales selon la durée totale du SD'AP.

Enfin, maintenir une proximité avec les usagers, notamment en poursuivant la concertation et la communication auprès des associations des personnes à mobilité réduite, est un enjeu important pour les AOT et contribue à l'évaluation de l'impact des travaux de mise en accessibilité sur l'utilisation des services de transports et à l'amélioration de la qualité de service pour tous.

Pour en savoir plus...

Guides et fascicules Cerema

- *Le schéma directeur d'accessibilité des transports Agenda d'accessibilité programmée – Guide méthodologique d'élaboration* – Collection Références, avril 2015
- *Bandes de guidage au sol – Guide de recommandation* – Collection Références, octobre 2014

Fiche rédigée par : Malvina Richez (Cerema Territoires et ville) avec les contributions de Pascal Gaufichon (Cerema Sud-Ouest), Anne Le Ruyet (Cerema Centre-Est) et Fabrice Lopez (Cerema Méditerranée) pour le travail de terrain

Tous nos remerciements, pour leur contribution aux retours d'expérience présentés, aux autorités organisatrices de la mobilité de Niort (Sébastien Forthin), de Lorient (Hélène Leblanche), de Bordeaux (Alexandre Damien) et aux autorités organisatrices des transports de la Région PACA (Jean-Claude Goguillot), de Picardie (Augustin Ferté), du Puy-de-Dôme (Julien Bayot) ainsi qu'à l'ensemble des relecteurs pour leurs apports: Florence Brodin (DGITM), Eric Alexandre (Délégation ministérielle à l'accessibilité), Anne Bellamy et Sandra Bichet (AGIR Transport), Benoît Chauvin (Gart), Stéphane Chanut (Cerema Territoires et ville), Grégoire Carrier (Cerema Territoires et ville), Tristan Guilloux (Cerema Territoires et ville) et Marion Ailloud (Cerema Territoires et ville)

Conception et mise en page: Cerema Centre-Est/Département Mobilités/Unité Gestion de la connaissance-communication/Nathalie Béraud

Crédit illustration (page 1) : Hervé Baudry

Crédit photo (page 10) : Bordeaux Métropole

Contact : malvina.richez@cerema.fr - DD.DTeTV@cerema.fr

Collection
**Expériences et
pratiques**
ISSN en cours
2016-31

© 2016 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema.

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment