

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 : MÉTHODOLOGIE.....	4
<i>I. Objectifs.....</i>	4
<i>II. Méthode.....</i>	4
<i>III. Grille d'analyse.....</i>	5
PARTIE 2 : LE CADRE JURIDIQUE EN VIGUEUR.....	6
<i>I. La loi pose le principe de l'accessibilité des services de transport en 2015</i>	6
A) Champ d'application.....	6
1) Le public concerné.....	6
2) Les autorités compétentes.....	7
3) La chaîne du déplacement.....	7
B) Le schéma directeur d'accessibilité : moyen de programmation.....	7
<i>II. Les dérogations prévues par la loi.....</i>	8
A) Les réseaux souterrains.....	8
B) Les ERP.....	8
C) Les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun.....	9
PARTIE 3 : ANALYSE DES SCHÉMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITÉ ADOPTÉS EN 2009.....	10
<i>I. Le respect des principes d'élaboration des SDA énoncés par la directive</i> <i>de 2006.....</i>	10
A) La forme des SDA.....	10
B) Les problématiques reprises par le SDA.....	12
1) La reprise de la définition du public concerné.....	12
a) <i>La prise en compte de tous les types de handicaps.....</i>	<i>12</i>
b) <i>La prise en compte de la mobilité réduite.....</i>	<i>13</i>
2) La notion de chaîne du déplacement.....	14
a) <i>La définition de la notion au niveau du transport.....</i>	<i>14</i>
b) <i>La coordination : préalable nécessaire à la prise en compte de l'intégralité de la</i> <i>chaîne du déplacement.....</i>	<i>14</i>
c) <i>L'intermodalité : le corollaire de la chaîne du déplacement.....</i>	<i>16</i>
3) La loi de 2005 : une avancée pour l'ensemble de la population.....	17
4) Les problèmes de financement soulevés dans les SDA.....	17

C) Les modalités d'élaboration.....	18
1) La méthode.....	18
2) La concertation.....	19
a) Avec les associations.....	19
b) Avec les autres AOT du territoire.....	20
c) Avec les autres acteurs.....	21
3) Diagnostic : le recours à la hiérarchisation.....	21
II. Les mesures de mise en accessibilité.....	23
A) Typologie.....	23
1) Les mesures présentes dans l'ensemble des schémas étudiés.....	23
2) Les mesures présentes dans de nombreux schémas.....	24
3) Les mesures ponctuelles.....	25
B) La programmation des actions de mise en accessibilité.....	26
1) L'estimation financière.....	26
2) La réalisation d'un échéancier.....	27
III. Les dérogations figurant dans les schémas analysés.....	29
A) Cas de dérogation.....	29
1) La hiérarchisation nécessite la gestion de la période transitoire.....	29
2) Les cas de dérogation légale invoqués : les impossibilités techniques avérées (ITA).....	29
a) Les transports scolaires.....	30
b) Les impossibilités techniques pour raisons topographiques.....	30
c) Disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service.....	30
B) La procédure mise en œuvre.....	31
C) Les services de substitution mis en place.....	32
1) Mesures de substitution.....	32
2) Service de transport de substitution.....	32
a) Description du service de transport de substitution.....	33
b) Tarif appliqué au service de transport de substitution.....	33
c) Les personnes pouvant avoir recours au service de transport de substitution.....	33
3) La question de la cohérence des services de substitution avec l'objectif recherché.....	34
IV. La procédure de dépôt de plainte.....	36
V. Suivi et révision des SDA.....	36
A) Le suivi des SDA.....	36
B) La révision.....	37

VI. Pistes de progrès.....	38
A) Prendre en compte l'intégralité du public concerné par la loi du 11 février 2005.....	38
B) Assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement.....	39
1) La nécessaire convergence des différents documents de planification.....	39
a) <i>Lien avec les autres SDA.....</i>	39
b) <i>Lien avec les autres documents de planification.....</i>	39
2) Les moyens d'une coordination efficace.....	40
C) Respecter les termes de la loi.....	40
D) Planifier et programmer : objectif principal du SDA.....	40
CONCLUSION.....	41
GLOSSAIRE.....	42
BIBLIOGRAPHIE.....	43
ANNEXE 1 : TEXTES JURIDIQUES DE RÉFÉRENCE.....	44
ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DES SDA ANALYSÉS.....	46
ANNEXE 3 : TABLEAU COMPARATIF DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES – SDA DE 2009.....	47
ANNEXE 4 : EXEMPLE DE FICHE-ACTION	48

PARTIE 1 : MÉTHODOLOGIE

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 dispose, à l'article 45, que les services de transport collectif doivent être rendus accessibles dans un délai de 10 ans¹.

Afin de programmer les mesures à mettre en œuvre pour respecter cette obligation de résultat, la loi impose l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité (SDA) par les autorités organisatrices de transport dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi.

La directive d'application pour l'accessibilité des services de transport public terrestres des personnes handicapées et à mobilité réduite du 13 avril 2006 recommande de veiller au suivi de la mise en œuvre des obligations de la loi 11 février 2005.

En 2008, l'étude du CERTU *Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport – Premiers enseignements et pistes de progrès* a permis de mettre en évidence les points forts des premiers SDA et les aspects à améliorer. La présente étude porte sur les SDA adoptés en 2009.

I. Objectifs

L'analyse des SDA adoptés en 2009, dits de 2^e génération, vise à :

- analyser la mise en œuvre des obligations issues de la loi du 11 février 2005 par les SDA ;
- comparer les mesures adoptées par les différentes autorités organisatrices de transport (diversité ou homogénéité des approches) ;
- comparer l'évolution avec les SDA de 1^{re} génération ;
- le cas échéant, actualiser les préconisations du Certu.

II. Méthode

Pour réaliser cette analyse, 10 SDA ont été sélectionnés parmi l'ensemble des SDA adoptés en 2009 (source : centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest). De manière à assurer la plus large représentativité, les SDA ont été choisis en fonction de trois critères :

- la catégorie d'autorité organisatrice de transport (AOT) compétente pour l'élaboration du SDA ;
- la démographie sur le territoire de l'AOT ;
- la géographie du territoire de l'AOT (rural, urbain...).

Les 10 SDA étudiés sont :

- régions : Aquitaine, Poitou-Charentes, Rhône-Alpes ;
- départements : Aisne, Côte d'Or, Loire-Atlantique ;

1 Dispositions codifiées aux articles L 1112-1 et L 1112-2 du code des transports

- autorités organisatrices de transports urbains : communauté d'agglomération Angers Loire Métropole, communauté d'agglomération Saumur Loire développement, communauté de communes de l'Auxerrois, syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération Grenobloise.

L'analyse des différents textes législatifs et réglementaires, ainsi que de l'étude du Certu précitée, a permis d'établir une grille d'analyse pour procéder à l'étude de chaque SDA et réaliser une synthèse.

III. Grille d'analyse

Afin d'apprécier la prise en compte par les AOT des obligations légales et cerner les évolutions depuis les SDA de 1^{re} génération, la grille d'analyse suivante a été utilisée :

- Respect des principes généraux gouvernant l'accessibilité :
 - au regard du **public concerné** : personnes handicapées (handicaps physique, sensoriel, mental, cognitif ou psychique) et personnes à mobilité réduite ;
 - au regard de la notion de **chaîne du déplacement** : gares, quais, points d'arrêt, matériel roulant, services aux usagers (billettique, accueil, information, formation du personnel).
- Respect des prescriptions relatives aux SDA :
 - **modalités d'élaboration** du SDA : concertation avec les autres autorités organisatrices de transport (AOT) et les associations, coordination ;
 - **structuration** du SDA : état des lieux, diagnostic ;
 - définition des **modalités** de mise en accessibilité des différents types de transport : mesures adoptées, programmation des investissements ;
 - **dérogations** demandées et **services de substitution** mis en place ;
 - mesures prises pour assurer **l'intermodalité**.
- Mise en place de la procédure de dépôt de plainte par l'AOT.

PARTIE 2 : LE CADRE JURIDIQUE EN VIGUEUR

La loi pose le principe de l'accessibilité des services de transport collectif aux personnes handicapées et à mobilité réduite au plus tard en **2015**. Les systèmes de transport sont partie intégrante de **la chaîne des déplacements**.

En effet, l'article 45 (alinéas 1 et 2) dispose : « La chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Pour parvenir à cette obligation de résultat, la loi confie l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité aux AOT. Ces schémas sont des **documents de programmation** pour la mise en accessibilité des transports publics collectifs.

I. La loi pose le principe de l'accessibilité des services de transport en 2015

A) Champ d'application

1) Le public concerné

La loi a adopté une vision large des bénéficiaires de cette obligation puisque les services de transport collectif doivent être accessibles aussi bien aux personnes handicapées qu'aux personnes à mobilité réduite.

- **Les personnes handicapées** : ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini comme toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant (article L 114 du code de l'action sociale et des familles).
- **Les personnes à mobilité réduite** : toute personne ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants y compris enfants en poussette (directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001).

2) Les autorités compétentes

L'article L 1112-1 du code des transports codifiant l'alinéa 3 de l'article 45 de la loi prévoit que sont compétentes les **AOT** ou le Syndicat des transports d'Île-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'État ainsi que les exploitants d'aérodrome et les gestionnaires de gares maritimes.

Les autorités en charge de l'élaboration des SDA sont les suivantes :

- **les AOT de transports urbains** pour les services de transports urbains (commune ou groupement de communes ou syndicat mixte) ;
- **le département** pour les services de transport non urbains d'intérêt départemental définis à l'article 29 de la LOTI, services réguliers, services scolaires et services à la demande ;
- **la région** pour les services de transport d'intérêt régional (services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional, services ferroviaires effectués sur le réseau ferré national ou services routiers de substitution) ;
- **l'État** pour les services d'intérêt national.

3) La chaîne du déplacement

Cette notion, définie par la loi du 11 février 2005, vise au niveau des systèmes de transport :

- les gares en tant qu'établissement recevant du public (ERP) ;
- les quais ;
- les emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif sur voirie ;
- le matériel roulant ;
- la billetterie et les services aux usagers ;
- l'information.

B) Le schéma directeur d'accessibilité : moyen de programmation

Le SDA est élaboré avec le double objectif de respecter le délai de 2015 grâce à une programmation des différentes actions à mettre en œuvre et de préciser la manière dont sera remplie l'obligation d'accessibilité pour les différents services de transport.

La directive d'application du 13 avril 2006 définit au III.1 les missions des SDA :

- définir les **modalités de la mise en accessibilité** des différents types de transport ;
- établir les éventuels **cas de dérogation** et définir les **services de substitution** qui seront mis en place ainsi que les principes d'organisation les concernant ;
- préciser les **dispositions prises pour assurer l'intermodalité** avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;
- établir la **programmation des investissements** à réaliser et les **mesures d'organisation** à mettre en œuvre d'ici 2015 ;
- définir les **objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité** des services de transport et les conditions de maintenance qui en dé-

- coulent ;
- prévoir les **conditions de sa mise à jour** dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

Elle précise également qu'ils doivent comprendre un **état des lieux** et un **diagnostic**. La directive prévoit, par ailleurs, qu'il soit procédé à une concertation, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées et les autres AOT, tout au long de l'élaboration du SDA.

II. Les dérogations prévues par la loi

La mise en accessibilité s'applique à l'intégralité du système de transport et pour tous les types de handicap. Toutefois, les textes en vigueur ont prévu des **dérogations dans des cas limités**. Ces dérogations ne peuvent être invoquées pour l'ensemble des handicaps.

Les cas de dérogations doivent obligatoirement s'accompagner de services de substitution, selon les cas, il peut s'agir de :

- **service de transport de substitution** : service de transport public accessible assurant la desserte d'une ligne de transport non accessible ;
- **mesure de substitution** : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique.

A) Les réseaux souterrains

Les gares ou stations souterraines de métro, RER, de métro léger de type Val ou de tramway existant au 11 février 2005 ne sont pas concernées par le délai de 10 ans imposé par la loi du 11 février 2005. En revanche, l'AOT doit se conformer à l'obligation de mise en accessibilité et mettre en place des transports de substitution de surface dans un délai de trois ans.

B) Les ERP

Trois cas de dérogations sont prévus :

- impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- dimension patrimoniale et historique du bâtiment ;
- disproportion manifeste entre améliorations et conséquences (la directive d'application précise que cette disposition pourra s'apprécier, pour les gares et les haltes ferroviaires, en fonction de leur fréquentation).

Les dérogations sont accordées par arrêté préfectoral après **avis conforme** de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité (**CCDSA**). Des mesures de substitution devront obligatoirement être adoptées.

C) Les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun

L'impossibilité technique avérée (ITA) doit être constatée par l'autorité administrative compétente, après **avis de la CCDSA**.

En raison du très grand nombre d'arrêts concernés, la notion d'ITA donne parfois lieu à des contentieux et la jurisprudence n'est pas stabilisée en la matière.

Néanmoins, la cour administrative d'appel de Lyon a récemment, dans un arrêt du 1^{er} juillet 2010, précisé les contours de l'ITA. L'AOT doit faire face à un **obstacle technique** tel qu'elle est contrainte d'engager des **dépenses manifestement disproportionnées** par rapport au coût habituel d'un tel aménagement. Le simple motif financier ne suffit pas à déroger à l'obligation d'accessibilité, encore faut-il que celui-ci soit caractérisé par l'engagement de dépenses disproportionnées. La cour pose ainsi deux conditions cumulatives à l'invocation d'une ITA : celle de l'obstacle technique et celle de la dépense disproportionnée.

Dans un contexte juridique encore incertain et dans l'attente de la décision du Conseil d'État, il ne saurait être assez rappelé aux AOT la nécessité de recourir avec une extrême vigilance au dispositif dérogatoire à la mise en accessibilité et de s'assurer du bien-fondé de l'ITA éventuellement avancée.

La loi ne prévoit pas de dérogation pour le matériel roulant.

PARTIE 3 : ANALYSE DES SCHÉMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITÉ ADOPTÉS EN 2009

I. Le respect des principes d'élaboration des SDA énoncés par la directive de 2006

L'analyse des SDA de 2009 permet de constater que les principes d'élaboration des SDA portant sur la forme, les problématiques, les modalités d'élaboration et les normes en vigueur sont respectés.

A) La forme des SDA

Les SDA étudiés prennent la forme de **documents autonomes** pour la plupart, joints en annexe d'une délibération de l'organe exécutif de l'AOT.

Si la longueur des SDA est variable, entre 24 et 107 pages (annexes comprises), ils font tous l'objet d'une structuration conforme aux prescriptions de la directive du 13 avril 2006 (cf. Le schéma directeur d'accessibilité : moyen de programmation).

Ainsi, on retrouve le plus souvent les parties suivantes :

- contexte (réglementation, enjeux de la loi de 2005...) ;
- état des lieux des modes de transport et de la population concernée ;
- diagnostic ;
- plan d'actions.

Les SDA les plus élaborés mentionnent les modalités de leur élaboration (région Aquitaine, communauté d'agglomération Angers Loire Métropole, communauté d'agglomération Saumur Loire développement, région Rhône-Alpes,..) ou les conditions de leur suivi (région Rhône-Alpes, département de l'Aisne, SMTC de l'agglomération Grenobloise...).

Sommaire du SDA de la région Rhône-Alpes

La démarche

Le contexte

Loi et réglementation

La population concernée

État des lieux

Les objectifs

Objectif 1 : Assurer la mobilité pour tous à l'horizon 2015

Objectif 2 : Aller vers l'autonomie maximale

Objectif 3 : Développer les démarches partenariales

Le cadre budgétaire

Les investissements

Les dépenses de fonctionnement

Suivi, évaluation et mise à jour du schéma

Annexes

Sommaire du SDA de la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole

Introduction

Quelques définitions utiles

Un enjeu de société

La loi Handicap de 2005

Les lois et règlements précédant la loi de 2005

Le contenu de l'article 45 de la loi de 2005

Les dispositions complétant la loi

L'élaboration du SDA

Les partenaires

La démarche d'élaboration

Partie 1 : Enjeux et diagnostic de la demande

1- Répondre à une diversité de besoin

2- Quantification de la demande

3- Localisation des PMR

4- Le recensement des pôles générateurs

Partie 2 : État des lieux et diagnostic de l'offre

1- Le réseau urbain

2- Le réseau suburbain

3- Les services complémentaires

Partie 3 : Orientations et plan d'actions

1- Les grandes orientations du schéma

2- Les grandes actions du schéma

Plusieurs SDA présentent leur plan d'actions au moyen de fiches-actions. Cette présentation permet de rendre le document très pédagogique, puisque sont précisés les objectifs à atteindre, les moyens mis en œuvre, les autorités compétentes, l'échéancier ou encore l'évaluation financière. Par ailleurs, cette forme peut faciliter le suivi de la bonne exécution du SDA, les fiches retraçant l'ensemble des actions à mettre en œuvre.

La présentation attractive de certains documents (région Rhône-Alpes ou communauté de communes de l'Auxerrois) peut permettre de les utiliser en tant qu'outil de communication. La région Rhône-Alpes utilise cette opportunité puisqu'elle a assorti son SDA d'un communiqué de presse.

L'approche pédagogique peut être perçue comme une manière d'impliquer la population concernée dans la mise en accessibilité. Dans le même souci, la plupart des AOT mettent en ligne leur SDA, ce qui permet sa diffusion à un très large public.

Étude du CERTU	SDA 2009
<i>« Certains schémas prennent la forme d'une note » ou « certains [schémas] comportent une dizaine de pages. »</i>	Sur la forme, on relève une plus grande maturation des SDA qui font l'objet de documents complets et structurés.

B) Les problématiques reprises par le SDA

Les SDA évoquent, dans l'introduction ou dans les éléments de contexte, quatre grandes thématiques : deux techniques, les notions de personne en situation de handicap ou de personne à mobilité réduite (PMR) et de chaîne du déplacement ; deux plus politiques, l'avancée que constitue l'accessibilité pour l'ensemble de la population et les problèmes de financement qui découlent de la mise en accessibilité.

1) La reprise de la définition du public concerné

L'ensemble des SDA reprend les définitions classiques des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, ce qui traduit une très bonne compréhension des textes législatifs et des enjeux. Ainsi, le schéma du département de l'Aisne dresse la liste suivante :

- les personnes en situation de handicap physique ;
- les personnes en situation de handicap visuel ;
- les personnes en situation de handicap auditif ;
- les personnes ayant des difficultés de communication ;
- les personnes en situation de handicap mental ;
- les personnes en situation de handicap psychique ;
- les personnes ayant des déficiences viscérales ;
- les personnes présentant un polyhandicap ;
- les personnes ayant un trouble de santé invalidant ;
- les personnes âgées ;
- les personnes de petite taille, de grande taille, obèses ;
- les femme enceintes ;
- les personnes transportant des bagages lourds ;
- les personnes voyageant avec enfants (y compris enfants en poussette).

Bien que, lors de l'élaboration du SDA de Poitou-Charentes, ce soient les structures représentatives des personnes à motricité réduite qui ont été les plus actives et les plus vigilantes pour le traitement de l'accessibilité, il est entendu que la situation de handicap recouvre une réalité bien plus large que la motricité réduite dans le SDA.

Afin de cibler l'ensemble du public concerné, des tentatives de recensement sont faites par les AOT : extrapolations en fonction des recensements au niveau national des personnes en situation de handicap, évolution du nombre de personnes âgées, répartition géographique, habitudes de déplacement, présence d'usagers reconnus comme personnes handicapées, etc. Ceci montre, d'une part, la **volonté de plusieurs AOT d'adapter les mesures à mettre en œuvre avec les besoins locaux** et témoigne, d'autre part, de la recherche approfondie qui a été menée pour réaliser le schéma.

a) La prise en compte de tous les types de handicaps

La région Rhône-Alpes et la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole, distinguent, par exemple, les impacts des différents types de handicap sur la mobilité. Cette démarche permet de dresser la liste des aménagements souhaités pour répondre à tous les besoins. Dans le même sens, la communauté de communes de l'Auxerrois dresse un **diagnostic différencié par handicap**. La région Aquitaine a également élaboré, lors de la

phase de concertation, un **référentiel d'aménagement par type de handicap**. Le SMTC de l'agglomération Grenobloise, quant à lui, dresse l'état des lieux en fonction des différents types de handicap : moteur, mental et psychique, visuel ou auditif.

Toutefois, la prise en compte de l'intégralité des handicaps dans les mesures concrètes n'est pas la même dans chaque SDA. Si la majorité des SDA traduit effectivement dans ses actions une définition non limitative aux personnes en fauteuil roulant ou aux personnes non ou mal voyantes – par la mise en place d'une signalétique adaptée (pictogrammes, symboles), l'accès à l'information (mise en place de boucle à induction magnétique permettant aux personnes ayant un handicap auditif de mieux entendre les messages sonores), –, l'essentiel des mesures adoptées leur sont cependant destinées.

Dans le même sens, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité pour les handicapés moteur, l'arrêt n'est pas toujours mis en conformité pour les autres types de handicap. En outre, les services de substitution envisagés ne sont pas destinés à l'ensemble de la population, mais soumis à des critères restrictifs de résidence ou de taux d'incapacité.

b) La prise en compte de la mobilité réduite

Pour la prise en compte des personnes à mobilité réduite **l'accent est mis d'une manière générale sur les personnes âgées**, phénomène accentué par le vieillissement de la population. La communauté d'agglomération Angers Loire Développement prévoit notamment « *[d']informer spécifiquement les personnes âgées sur l'accessibilité du réseau et sur les offres d'abonnement* ».

En revanche, si les autres cas de mobilité réduite (port de bagages, poussette, personne avec un enfant en bas âge, personne de petite taille, etc.) sont le plus souvent mentionnés dans la définition de la mobilité réduite, ils sont moins bien pris en compte.

Ainsi, seules les mesures suivantes ont pu être relevées pour illustrer à proprement parler la mobilité réduite : le schéma de la communauté de communes de l'Auxerrois montre en illustration l'inaccessibilité d'un guichet à un enfant, ce qui peut traduire la prise en compte de leurs besoins ; le référentiel du SDA de la région Aquitaine mentionne, dans l'attente de lieux totalement aménagés, la mise en place d'escaliers avec double rampe pour les enfants et personnes de petite taille.

Les mesures adoptées pour les différents types de handicap semblent, pour les AOT, correspondre à l'ensemble des besoins de la mobilité réduite.

Étude du CERTU	SDA 2009
« <i>Au-delà de l'affirmation de principe, les diagnostics et les actions des SDA ne portent généralement pas sur l'ensemble du public visé, probablement pour des raisons de complexité, de méconnaissance de certains handicaps et/ou d'absence de référentiels méthodologiques spécifiques</i> ».	L'analyse des SDA de 2009 mène au même constat que l'étude du CERTU. En effet, si des efforts ont été entrepris pour la prise en compte des différents types de handicap lors du diagnostic et dans les préconisations, l'essentiel des mesures adoptées s'adresse aux handicaps moteur ou visuel. Certaines de ces mesures (ascenseurs, abaissements de guichets) profitent néanmoins aux personnes de petites

	taille, avec bagages ou poussettes. Le concept de mobilité réduite est intégré, mais cela se traduit dans une moindre mesure au niveau des actions mises en place.
--	---

2) La notion de chaîne du déplacement

a) La définition de la notion au niveau du transport

La notion de chaîne du déplacement figure dans tous les schémas étudiés. La nécessité de rendre accessible l'ensemble des maillons semble désormais complètement intégrée par les différentes AOT.

De ce fait, aussi bien dans le cadre de l'état des lieux ou du diagnostic que dans la mise en place des actions, **chaque phase du déplacement** (gare, emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif, matériel roulant, billettique et équipement, information) **est prise en compte.**

La communauté d'agglomération Saumur Loire développement rappelle ainsi :

« D'ici 2015, l'ensemble du réseau urbain devra être pensé et conçu pour favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), c'est-à-dire :

- être exploité avec des bus à plancher bas et équipés d'une palette rétractable sous la porte centrale ;*
- sur des voiries adaptées ;*
- avec des arrêts permettant l'accostage adéquat des véhicules ;*
- par des conducteurs ayant reçu une formation appropriée ;*
- et accompagné d'un système d'information accessible à l'ensemble des usagers. »*

Les agences commerciales ou les points de vente font notamment l'objet d'une étude dans le diagnostic et de mesures de mise en accessibilité dans les schémas du SMTC de l'agglomération Grenobloise et de la communauté de communes de l'Auxerrois.

Étude du CERTU	SDA 2009
<i>« Au-delà de l'exercice de formalisation, la traduction puis la concrétisation de cette notion (la chaîne du déplacement) dans l'état des lieux et dans les pistes d'actions est très variable, souvent même absente. »</i>	La notion de chaîne du déplacement est bien comprise et utilisée dans les SDA, aussi bien au niveau de l'état des lieux que dans les actions.

b) La coordination : préalable nécessaire à la prise en compte de l'intégralité de la chaîne du déplacement

La directive de 2006 prévoit que l'élaboration des SDA procède d'une coordination des différentes AOT.

À ce niveau, des avancées ont pu être réalisées, puisque l'on peut noter que pour prendre en compte l'intégralité de la chaîne du déplacement, quelques AOT font références aux autres documents de planification et de programmation, tels que SDA des autres AOT du

territoire, plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) ou plus exceptionnellement plans de déplacements urbains (PDU).

Ainsi, le département de Loire-Atlantique fait état d'une concertation avec le syndicat mixte réseau Cap Atlantic² et la région Pays de la Loire afin de « *définir des référentiels d'aménagement et pistes d'actions à suivre dans la mise en accessibilité du réseau existant, et ce, sur toute la chaîne du déplacement sur le réseau LILA²* ».

Pour le PAVE citons, par exemple, le SDA du département de la Côte d'Or qui traite dans une partie de la « *continuité avec la voirie et les lieux de vie des personnes handicapées*, dans laquelle il rappelle notamment que *chaque commune doit établir un plan de mise en accessibilité de sa voirie* ». De même, la communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole précise, dans les grandes orientations du schéma, la nécessité de « *faire le lien avec le plan d'accessibilité de la voirie afin d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements* ». La communauté de communes de l'Auxerrois, pour sa part, mentionne le PAVE dans la fiche-action « *Veiller à la bonne accessibilité du cheminement à l'arrêt de bus* ».

Le SMTC de l'agglomération Grenobloise se distingue dans la mesure où son SDA fait suite à la révision du PDU (annexe accessibilité). Le schéma rappelle que « *l'étude systématique de la mise en accessibilité des cheminements piétons vise à assurer la continuité de l'accessibilité tout au long de la chaîne du déplacement et vient compléter l'action du SMTC. Cette démarche d'aide à la mise en accessibilité s'inscrit dans un des objectifs du plan de déplacements urbains de développement des modes alternatifs à la voiture particulière* ».

La nécessité de la prise en compte de tous les éléments de la chaîne du déplacement et d'une coordination avec les collectivités territoriales semble donc parfaitement comprise.

Cependant, en ce qui concerne les mesures adoptées, on constate des **difficultés quant à la prise en compte de l'accessibilité de la voirie.**

Ceci fait suite, d'une part, aux délais d'adoption des PAVE qui ne concordent pas avec ceux des SDA et, d'autre part, à la diversité des compétences en matière de transports et de voirie. En conséquence, la mise en accessibilité des points d'arrêt de bus se heurte à l'accessibilité des cheminements.

Ainsi, la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement mentionne : « *La communauté d'agglomération n'a pas la compétence voirie et n'est donc pas compétente pour la réalisation des aménagements nécessaires à la mise en accessibilité des arrêts. Cependant, une mise en accessibilité du réseau par la communauté d'agglomération aura un impact amoindri si les arrêts ne sont pas aménagés. Par conséquent, la communauté d'agglomération examinera ultérieurement les possibilités d'une participation financière aux aménagements des arrêts existants lorsque les communes présenteront leur plan pluriannuel de mise en accessibilité de la voirie* ».

2 Réseau de transport régulier : accessibilité des abris bus et du matériel roulant à l'occasion du renouvellement du parc (acquisition d'autocars à plancher bas).

Réseau de transport scolaire : maintien d'autobus adaptés.

Le SDA demeure donc incomplet, la mise en accessibilité des points d'arrêt n'étant pas programmée.

Dans le même sens, la délibération du conseil régional de Poitou-Charentes, précise : « *Les points d'arrêt routiers relèvent le plus souvent de la commune en tant que gestionnaire de la voirie ; les obligations de mise en accessibilité sont donc celles liées à la voirie pour le cheminement et l'échange* ».

Comme précédemment, on peut regretter qu'une concertation aboutie entre collectivités locales, préalable à l'élaboration du schéma, n'ait pas pu permettre de prendre en compte les points d'arrêt routiers.

Si l'ensemble des SDA étudiés ne fait pas une application aussi restrictive de la loi de 2005, force est de constater que le lien avec la voirie est dans les faits le plus souvent ignoré, et ce malgré les déclarations de bonne intention figurant dans les schémas.

Enfin, les documents d'urbanisme tel que le schéma de cohérence territoriale (SCoT) qui doit comprendre un volet transports mentionnant les grandes orientations en matière d'implantation des structures de transport, mais également la cohérence entre urbanisation et transports, ne sont pas mentionnés.

Étude du CERTU	SDA 2009
« <i>L'analyse des premiers SDA approuvés met en évidence la faiblesse (et la difficulté) des articulations avec les autres démarches (plans de mise en accessibilité, diagnostic des ERP..) et dans une moindre mesure avec les politiques menées en matière de déplacements (PDU, schémas régionaux ou départementaux des transports, etc.)</i> ».	Les SDA adoptés en 2009 mentionnent la nécessité d'un lien avec les PAVE. Toutefois, au niveau de la programmation des actions, l'interaction entre transports et voirie est moins présente. Seul un SDA fait référence au PDU, les documents d'urbanisme ne sont jamais mentionnés.

c) L'intermodalité : le corollaire de la chaîne du déplacement

À la différence de l'étude du CERTU, on peut remarquer que **les AOT tiennent désormais compte de l'intermodalité**. En effet, ce concept figure le plus souvent parmi les éléments constitutifs de la chaîne du déplacement. Mais surtout, il est très fréquemment rappelé pour souligner la nécessité de la concertation entre les AOT.

L'agglomération Grenobloise et le département de l'Aisne insistent particulièrement sur ce point puisque dans ces deux schémas, l'intermodalité fait l'objet d'un état des lieux détaillé de l'accessibilité des aménagements lors de correspondances.

La région Aquitaine projetée, quant à elle, d'être à l'initiative d'une plate-forme d'information multimodale.

Afin de bien prendre en compte l'intermodalité, il serait néanmoins souhaitable que la concertation soit réalisée plus en amont, de manière à proposer dès le schéma des mesures concrètes.

Étude du CERTU	SDA 2009
« La notion d'intermodalité est plus rarement évoquée par les SDA ».	L'intermodalité fait partie intégrante de la notion de chaîne du déplacement. Toutefois, les mesures prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transports publics des autres AOT ne sont, dans la plupart des cas, pas précisées (renvoi à la concertation).

3) La loi de 2005 : une avancée pour l'ensemble de la population

À l'instar du constat réalisé par l'étude du CERTU, de **nombreux SDA analysés soulignent l'intérêt de la mise en accessibilité pour l'ensemble du service de transport.**

Ils rappellent par exemple qu'il s'agit d'une « *opportunité pour améliorer la qualité du service de transport public* », que l'application de la loi de 2005 apportera de meilleures conditions de confort ou de sécurité ou encore qualifie la loi de 2005 de « *réelle avancée* ».

Le SDA du département de la Côte d'Or distingue particulièrement trois enjeux, social, technique et financier, et rappelle le droit au transport affirmé par la LOTI. La région Rhône-Alpes fait de même en éditorial en titrant « *la mobilité est un besoin, la mobilité est un droit pour chacun* ».

La région Aquitaine souligne l'enjeu du développement durable dont l'un des piliers est la cohésion sociale. La prise de conscience réalisée autour de la notion d'accessibilité semble donc se confirmer.

La loi de 2005 est essentiellement perçue comme un facteur d'amélioration pour l'ensemble des usagers du service public, et non comme une loi sectorielle bénéficiant à un petit nombre.

4) Les problèmes de financement soulevés dans les SDA

À la lecture des documents, on relève que les problèmes liés au financement de la mise en accessibilité de l'ensemble du réseau d'ici 2015 sont prépondérants pour les différentes AOT.

La délibération approuvant le SDA de la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement souligne « *la volonté [...] d'une mise en conformité progressive du réseau de transport compatible avec ses capacités financières* ».

La région Poitou-Charentes, pour sa part, fait observer que : « *L'État n'a quant à lui pas prévu de financement des mesures qu'implique la loi* ».

Le financement de la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires fait également l'objet de critiques, les régions contestant la clé de répartition suivante pour les gares TER : SNCF : 25 % ; RFF : 25 % ; Région : 50 %.

La région Poitou-Charentes précise ainsi que sa « *participation financière se limitera à*

25 % des travaux de mise en accessibilité des gares, [...], plafonnée à un montant de 10 % du montant global de la mise en accessibilité des gares ».

La région Aquitaine note : « *La Région ne souhaite pas se substituer aux responsabilités du propriétaire RFF. Cependant, la Région, [...], en dehors de toute obligation légale, est disposée à participer à partir de 25 % ».*

Les AOT départementales et urbaines, quant à elles, insistent sur le coût que représente la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt.

Ces difficultés de financement sont à l'origine de la hiérarchisation des aménagements à réaliser.

C) Les modalités d'élaboration

1) La méthode

Il ne ressort pas d'information sur la manière dont ont été élaborés les SDA, bureau d'études ou régie.

En revanche, certains SDA précisent la manière dont s'est organisée l'AOT pour parvenir à l'élaboration du schéma. Ainsi, la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement mentionne les étapes de la réalisation :

- état des lieux des services de transports actuels (travail collaboratif avec les représentants des associations spécialisées et des usagers) ;
- élaboration des cahiers des charges ;
- diagnostic du niveau d'accessibilité du réseau ;
- détermination du niveau d'importance des arrêts, des lignes ;
- réflexions sur la mise en place d'actions innovantes ;
- élaboration de plusieurs scénarios, selon le budget engagé ».

Pour la région Aquitaine la démarche d'élaboration a été guidée par la concertation, la coopération et l'analyse de la demande.

Le département de l'Aisne, s'il ne fait pas état des étapes de réalisation dans le corps du SDA, publie en annexes l'analyse des groupes d'étude, les guides de discussion utilisés pour les groupes d'étude et la connaissance des pôles générateurs de trafic pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. De cette manière, on note que le département a dressé un état des lieux exhaustif de la population concernée (l'annexe 3 retraçant l'ensemble des établissements pour personnes handicapées, les centres locaux d'information et de coordination et les centres hospitaliers) et des besoins.

La région Poitou-Charentes présente en annexe la méthodologie d'élaboration du SDA. D'une manière semblable, le département de la Côte d'Or fait figurer en annexes le recensement des demandes pour défaut d'accessibilité des transports, le calendrier du SDA avec les différentes rencontres réalisées depuis 2007 et le recensement des besoins des établissements hébergeant, recevant ou accueillant des personnes handicapées.

Pour parvenir à l'élaboration du SDA, on relève que nombre d'autorités ont organisé un **comité de pilotage** regroupant les services techniques de la collectivité, les associations locales, l'exploitant du réseau de transport et parfois le centre communal d'action sociale. Citons notamment la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole, le département de l'Aisne, la région Poitou-Charentes.

Concernant la région Rhône-Alpes, les associations n'ont pas participé au comité de pilotage mais ont été associées à l'élaboration du SDA dans le cadre de réunions plénières, géographiques et thématiques du comité technique régional qui a été constitué pour participer à l'élaboration du schéma et être le relais auprès des autres associations.

Étude du CERTU	SDA 2009
« Si la plupart des AOT ont élaboré leur SDA en ayant, au préalable, effectué un état des lieux de l'existant, peu formalisent les méthodes et les principes utilisés pour établir cet état de référence et les principaux éléments de résultats. »	La méthode utilisée est plus ou moins détaillée en fonction des schémas. On note, toutefois, que plusieurs SDA annexent des éléments illustrant cette méthode. Les SDA les plus exhaustifs sont d'ailleurs les mieux construits.

2) La concertation

Toutes les AOT ont mis en place une large concertation, aussi bien avec les associations et les autres AOT du territoire concerné, qu'avec les autres acteurs pouvant intervenir dans la chaîne du déplacement.

a) Avec les associations

Tous les SDA analysés sont le fruit d'une concertation avec les associations représentant des personnes en situation de handicap.

Les autorités de transport ont fait en sorte d'assurer une **bonne représentativité des différents types de handicap**. C'est la raison pour laquelle la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole a associé l'organisme Accès-Cité qui œuvre dans le domaine de la déficience sensorielle, la région Rhône-Alpes s'est appuyée sur le comité technique régional constitué d'associations représentant le plus largement possibles les personnes à mobilité réduite, dont des associations de déficients auditifs ou de parents d'enfants inadaptés (handicaps mentaux), et le département de l'Aisne a invité à participer des associations de personnes autistes.

Toutefois, on constate que **la représentation de la mobilité réduite n'est pas uniforme pour l'ensemble des schémas analysés**. Ainsi, les associations d'usagers ou de parents d'élèves, qui pourraient également faire état de difficultés rencontrées par des personnes à mobilité réduite, ne sont que rarement consultées. Seuls les cas suivants ont pu être relevés : le département de l'Aisne a invité les associations de parents d'élèves ainsi que le comité départemental des retraités et des personnes âgées à participer aux groupes d'étude ; la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement a invité au comité de pilotage une association des usagers ; le département de la Côte d'Or précise que le schéma sera diffusé auprès d'associations de parents d'élèves, de la Fédération nationale des usagers des transports ou encore de UFC Que Choisir.

La concertation se manifeste de différentes façons. Certaines autorités ont procédé par **entretiens, ateliers thématiques ou réunions de travail**. Le SMTC de l'agglomération Grenobloise s'est appuyé sur la commission accessibilité composée de représentants d'associations de personnes à mobilité réduite pour valider les différentes étapes de la démarche (état des lieux, orientations, programmes d'actions...). D'autres, comme la région Poitou-Charentes, ont **intégré les associations au comité de pilotage**.

De manière à assurer la représentativité de l'ensemble du public concerné, et ainsi respecter l'esprit de la loi du 11 février 2005, certaines AOT ont souhaité constituer des **groupes de travail**. Ainsi, la communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole a constitué quatre groupes de travail : handicap sensoriel, mental, moteur et personnes âgées.

Les associations ont également été associées à l'état des lieux et au diagnostic par la réalisation notamment de **tests en station et en gare ou dans les bus** (régions Poitou-Charentes et Rhône-Alpes et communauté d'agglomération Angers Loire Métropole) ou encore par **questionnaires** (région Aquitaine). Quelques schémas (régions Rhône-Alpes et Aquitaine) font mention de cahiers des charges ou de référentiels qui sont le fruit de la concertation avec les associations et qui dressent les normes à atteindre ou à respecter.

Étude du CERTU	SDA 2009
<p>« <i>Le principe de concertation avec les associations est généralement respecté. Le degré et la nature de la concertation varient beaucoup d'un SDA à l'autre. [...] Enfin, la concertation reste fortement réduite aux associations représentatives d'un handicap. On peut regretter la moindre mobilisation de représentants d'autres facteurs de mobilité réduite tels que la taille ou l'âge.</i> »</p>	<p>La concertation avec les associations représentatives des personnes handicapées est un principe complètement respecté. Les AOT, chacune à sa manière, font en sorte de bien intégrer les associations à l'état des lieux et aux recommandations. À l'instar de l'étude du CERTU, on constate le manque de concertation avec les représentants des personnes à mobilité réduite.</p>

b) Avec les autres AOT du territoire

Comme indiqué précédemment (voir la notion de chaîne du déplacement), **la concertation avec les autres AOT du territoire concerné figure dans chaque SDA**.

La région Rhône-Alpes se donne ainsi comme objectif de « *développer les démarches partenariales* », ce afin de garantir la cohérence et la continuité de la chaîne du déplacement, de partager et coordonner l'information. Elle précise également que des réunions bilatérales ou par secteurs géographiques avec d'autres AOT ont eu lieu. La région Aquitaine a, quant à elle, consulté les AOT de son territoire de compétence, mais également d'autres régions de France, dans un souci « *d'harmoniser les schémas nationaux et régionaux* ». Le département de la Côte d'Or précise pour sa part qu'il a été destinataire du SDA du réseau urbain du Grand Dijon. Le SMTC de l'agglomération Grenobloise met en avant que « *l'accessibilité nécessite une action coordonnée et concertée entre différents acteurs* ».

Les AOT ont certes été consultées, toutefois il ressort de l'analyse des schémas que **nombre de sujets sont remis à une concertation future**, notamment pour ce qui concerne les questions de voirie qui impliquent d'autres autorités (cf. supra). Dans la

conclusion du schéma du département de la Loire-Atlantique on peut ainsi lire : « *Un travail en partenariat avec les autres AOT reste à définir* ».

c) Avec les autres acteurs

Les **SDA régionaux évoquent la concertation avec la SNCF et RFF** pour la gestion des gares. Ces deux organismes ont le plus souvent fait partie des comités de pilotage. La région Poitou-Charentes a utilisé les référentiels de la SNCF et de RFF pour la mise en accessibilité des gares TER.

Pourtant, il ressort de l'analyse des SDA régionaux que, si les schémas ont fait l'objet d'une concertation avec la SNCF ou RFF, aucun accord sur le financement n'a pu être clairement formalisé.

Les SDA des AOT départementales ou urbaines mentionnent également la **concertation de l'exploitant, des services de voirie**, etc.

La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement a invité au comité de pilotage, outre la directrice de la maison départementale des personnes handicapées, la déléguée départementale à l'accessibilité.

3) Diagnostic : le recours à la hiérarchisation

Afin de programmer la mise en accessibilité du réseau, les AOT utilisent plusieurs critères pour hiérarchiser leur action.

En effet, l'état des lieux du réseau permet aux AOT de définir le niveau d'accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement. Ensuite, à partir de cet état des lieux, elles dressent les mesures à mettre en œuvre à partir de plusieurs critères. D'une manière générale les **critères** repris par les différents schémas sont : la **fréquentation, le maillage territorial, la proximité avec un pôle fréquenté par les personnes handicapées ou à mobilité réduite et la pertinence des aménagements**.

La région Poitou-Charentes classe les gares à rendre accessibles en fonction des critères suivants :

- répartition de la population à moins de 10 mn d'une gare en voiture ;
- connaissance des besoins des PMR ;
- niveau d'offre ;
- approche géographique : maillage territorial.

Dans le même sens, la région Rhône-Alpes hiérarchise les gares ferroviaires en trois niveaux, en fonction de critères de fréquentation, du rôle des gares dans le territoire et dans l'organisation des déplacements, et de la présence de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite à proximité de la gare. Le SDA prévoit la mise en place de mesures de substitution (aide humaine ou de transport de substitution dès 2011 pour les 3 niveaux), soit à titre provisoire (niveaux 1 et 2), soit à titre pérenne.

La communauté d'agglomération Angers Loire Métropole fait état de la volonté de « *recenser quantitativement et géographiquement les besoins [des personnes en situation de handicap], afin de définir les zones géographiques, les lignes de bus et les arrêts à rendre*

accessibles en priorité »

Certains SDA commencent par envisager plusieurs scénarios, pour ensuite déterminer lequel est le plus pertinent au regard des moyens dont dispose l'AOT.

Le SDA du département de la Loire-Atlantique établit trois scénarios : scénario tout infrastructure ; scénario ligne ; scénario pôle. Pour chacun d'entre eux, il précise les avantages et inconvénients. Le scénario pôle a été retenu « *au vu de la pertinence de la définition des pôles, en fonction d'un besoin potentiel en terme d'accessibilité et au regard de la desserte du réseau sur le territoire* ».

La communauté de communes de l'Auxerrois prévoit également trois scénarios :

- mise en accessibilité par ligne ;
- mise en accessibilité en fonction du coût d'aménagement ;
- mise en accessibilité par points structurants.

La **hiérarchisation permet d'étaler la réalisation des aménagements** jusqu'en 2015, mais également au-delà de ce délai. En effet, les arrêts de bus ou gares non prioritaires, en vertu des critères énoncés par les AOT, font parfois l'objet d'aménagements après l'échéance de 2015.

La communauté de communes de l'Auxerrois précise ainsi que le scénario retenu « *propose un arbitrage sur le choix des lignes à mettre accessibles d'ici 2015. La mise en accessibilité du reste du réseau se poursuivant au-delà de 2015* ».

La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement, quant à elle, décide « *une application pragmatique de la loi 2005-102* ». Dans cette optique, le schéma envisage deux scénarios pour le réseau urbain, dont l'un permet « *un quadrillage du réseau très satisfaisant* ».

D'une manière plus générale, on remarque que, pour les régions, les haltes ferroviaires font l'objet de mises en accessibilité essentiellement en cas de fréquentation importante. Ceci est justifié par le fait que les haltes et points d'arrêt non gérés ne relèvent pas de la réglementation des ERP mais de la transposition des spécifications techniques européennes d'interopérabilité des services de transport (STIPMR) qui n'impose pas que toutes les haltes soient accessibles. La région Aquitaine rappelle ainsi que la circulaire interministérielle du 30 novembre 2007, relative à l'accessibilité des ERP, confirme que les haltes ne sont pas concernées par l'obligation de mise en accessibilité des ERP. Cependant, le SDA de la région Rhône-Alpes prévoit de rendre accessible, à terme, l'ensemble des gares et haltes ferroviaires, soit par le biais d'aménagements et d'équipements, soit par l'intermédiaire de mesures ou services de substitution (aide humaine pour les gares de niveau 2 et transport de substitution pour les haltes de niveau 3).

Au niveau départemental ou urbain, le réseau périurbain est celui qui est le moins pris en compte par les AOT.

Étude du CERTU	SDA 2009
« Les AOT identifient fréquemment des critères pour leur permettre de faire des choix, une fois le diagnostic effectué. Il s'agit alors de critères de hiérarchisation utiles pour aider à la programmation des actions. »	Comme pour les SDA de 1 ^{re} génération, les AOT ont recours à la hiérarchisation des aménagements à effectuer en fonction de critères variés tels que fréquentation, maillage territorial, etc. Les AOT privilégient une démarche pragmatique .

II. Les mesures de mise en accessibilité

A) Typologie

La déclinaison des mesures adoptées pour la mise en accessibilité des transports en commun se présente de manières diverses. Certains schémas optent pour une **présentation par axe d'intervention ou objectif** (régions Aquitaine et Rhône-Alpes, département de l'Aisne, SMTC de l'agglomération grenobloise), d'autres développent les **mesures par maillon de la chaîne du déplacement** (région Poitou-Charentes, département de la Côte d'Or), enfin trois AOT urbaines (communautés d'agglomération d'Angers Loire Métropole et de Saumur Loire Développement et communauté de communes de l'Auxerrois) font le choix d'une **présentation par fiche-action**.

L'avantage de la présentation par fiche est de regrouper sur un même document l'objectif à atteindre, les obligations légales et réglementaires, les mesures à mettre en œuvre, les pilotes, le coût, l'échéancier et éventuellement les outils d'évaluation³.

1) Les mesures présentes dans l'ensemble des schémas étudiés

Tous les schémas analysés adoptent des **mesures relatives à la mise en accessibilité du matériel roulant**. Ces mesures se déclinent de trois manières :

- **la programmation du renouvellement du matériel roulant** ;
- **la mise en accessibilité du matériel roulant existant** : sanitaires accessibles, places pour les PMR, installation de palettes rétractables dans les bus, planchers bas et systèmes d'agenouillement, largeur de passage dans les allées, couleurs contrastées pour les boutons de demande d'arrêt, ouverture et fermeture des portes et les validateurs de titres, etc. ;
- **l'aménagement des quais, des points d'arrêt ou des abribus** : changement des passages planchéiés, ouvrages de franchissement équipé d'ascenseur, rehaussement des quais, mobilier urbain, revêtements, bornes et poteaux (taille des caractères, indication du nom de l'arrêt, de la ligne et de la destination).

L'accessibilité du matériel roulant concerne principalement les handicaps moteurs. Quelques mesures sont néanmoins mises en place, pour rendre le matériel accessible aux personnes souffrant de déficiences sensorielles.

Chaque SDA prévoit des mesures d'accessibilité pour l'information des usagers sur

³ Un exemple de fiche-action figure en annexe 4.

le réseau des transports en commun. Ces mesures sont diversifiées et plus ou moins complètes. On peut mentionner des actions relatives au site internet, au centre d'appel, aux fiches horaires et aux centrales de mobilité. Ces actions visent essentiellement à rendre accessible l'information aux personnes mal voyantes et non voyantes, toutefois, elles sont aussi l'occasion de prendre en compte les déficients cognitifs en adaptant et en simplifiant les documents d'information.

2) Les mesures présentes dans de nombreux schémas

Ces mesures, si elles ne figurent pas dans tous les schémas, sont très fréquentes. On relève ainsi des actions dans les domaines suivants :

- **billétique** : accessibilité des automates de vente (hauteur adaptée, touches en relief, sonorisation, etc.) ;
- **signalétique** : ces mesures concernent principalement l'information aux points d'arrêt (mise à hauteur normalisée, information plus lisible) et les systèmes d'information dynamique ;
- **information dans les véhicules**, sonore et visuelle ;
- **agences d'accueil** : adaptation de la hauteur des guichets, signalétique accessible, formation du personnel d'accueil aux différents handicaps, accès prioritaire aux guichets, boucle magnétique, etc. ;
- **assistance humaine** : cette mesure figure dans tous les SDA régionaux sous la forme du service *Accès Plus* de la SNCF. Signalons les cas du département de la Côte d'or et du SMTC de l'agglomération Grenobloise qui envisagent également la mise en œuvre d'un accompagnement humain via un coordinateur de ligne (Côte d'Or) ou un accompagnement ponctuel (SMTC) ;
- **formation des conducteurs** : sensibilisation des conducteurs aux différents types de handicaps, formation pour l'utilisation des équipements destinés aux PMR, formation à l'accostage des bus ;
- **communication des avancées aux PMR** : information des PMR sur la mise en accessibilité du réseau. Cette action peut avoir lieu par l'intégration de pictogrammes sur les supports existants, par une communication dans les journaux locaux ou auprès des associations et établissements de personnes en situation de handicap. La communauté de communes de l'Auxerrois prévoit notamment la diffusion de « *communiqués de presse réguliers sur la mise en accessibilité du réseau et une journée de sensibilisation et découverte en partenariat avec les associations d'aide aux handicapés* ». Dans le même sens, le département de l'Aisne projette la présence d'un stand d'information sur les transports au forum handicap info » ;
- **sensibilisation du grand public** : la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole envisage notamment de « *réaliser des actions de communication et de sensibilisation des usagers du réseau de transport public afin qu'ils sachent se comporter avec les PMR usagers des transports en commun* », telles que proposer des textes pour chaque handicap, diffusés sur les supports d'information existants, ou encore réfléchir à des actions permettant d'éviter les stationnements sauvages ; la communauté de communes de l'Auxerrois prévoit quant à elle, de « *sensibiliser les usagers à l'importance de l'agenouillement et de la sortie des palettes pour les UFR (usagers en fauteuil roulant) afin que le temps perdu, à cause de ces opérations, soit mieux accepté* » ; dans le même sens, le département de la Loire-Atlantique précise qu'un travail de sensibilisation intégrant les notions de solidarité et de civilité sera effectué ;

- **mise en place de cahiers des charges et guides d'aménagement** : ces documents visent à uniformiser les aménagements à mettre en œuvre et constituent le socle élémentaire des équipements des transports publics accessibles. Ces cahiers des charges s'imposeront aux transporteurs dans le cadre des délégations de service public.

3) Les mesures ponctuelles

Certains SDA se distinguent par l'adoption de mesures propres.

Le département de l'Aisne envisage ainsi, pour promouvoir le réseau départemental et diversifier les sources d'information, l'établissement d'un **plan marketing annuel** du centre d'information des transporteurs de l'Aisne, comprenant l'envoi de mémos aux maires et une présence sur les manifestations locales. Cette initiative permet de sensibiliser plus encore les élus et citoyens à la problématique du handicap et aux avancées réalisées par l'AOT.

Le SMTC de l'agglomération Grenobloise est l'unique schéma à adopter des mesures visant à entretenir l'ensemble de l'infrastructure bus, arrêts et voies réservées. Il propose également une mesure originale pour la **prise en compte des personnes handicapées mentales** en les dotant « *d'une carte mentionnant leur nom et adresse, leur déplacement régulier, ainsi que les personnes à contacter en cas de problème* ». Une **formation initiale de sauveteur secouriste du travail des conducteurs dédiés au service PMR** est aussi prévue. Enfin, il offre un **conseil en mobilité** aux PMR, conseil personnalisé pour la programmation de leurs déplacements sur le réseau général.

La **certification NF Service transport urbain** correspondant à 75 % des voyages effectués est, par ailleurs, l'un des objectifs assignés à l'exploitant du SMTC pour 2012. Cette certification ne porte pas que sur des critères d'accessibilité mais comprend, par exemple, l'accostage à quai et l'accueil par le conducteur. En ce sens, elle contribue à l'amélioration du service pour les usagers.

Quelques AOT, rappelant qu'une des plus grosses difficultés pour les PMR est l'adaptation aux perturbations qui peuvent survenir dans les moyens de transport, proposent des services d'information par courriel, sms, serveur vocal, communication aux établissements de personnes handicapées (SMTC de l'agglomération Grenobloise, communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole, communauté de communes de l'Auxerrois, département de l'Aisne).

La région Aquitaine, souhaite mettre en place une **charte de qualité de service pour l'assistance humaine**.

De manière à assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement, la région Poitou-Charentes et le département de la Côte d'Or rappellent que la loi de 2005 dispose que « *l'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité* », et soulignent donc que les subventions qui pourraient être versées seront soumises au respect de l'obligation d'accessibilité.

Pour la prise en compte des **personnes handicapées mentales**, la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole se donne pour objectif de « *pérenniser une collaboration*

entre l'exploitant et les structures d'accueil pour les personnes déficientes mentales ». Elle envisage, par exemple, des **visites par le personnel des services de transport d'établissements et services d'aide par le travail**, et inversement des visites par les parents de personnes en situation de handicap mental des locaux de l'exploitant. La communauté de communes de l'Auxerrois, souhaite utiliser des **symboles ou photos représentatives aux principaux arrêts de bus** desservant des points stratégiques.

Enfin, la communauté de communes de l'Auxerrois envisage « *l'intégration éventuelle de quelques notions essentielles sur les problèmes des personnes en situation de handicap dans le programme du permis de conduire transport en commun* ».

Étude du CERTU	SDA 2009
<p>« Les actions d'investissement (aménagement de quai, renouvellement de matériels roulants, etc.) font partie d'un tronc commun d'actions des SDA. Ils sont généralement ciblés sur le handicap moteur et visuel.</p> <p>Une série d'actions est également prévue par plusieurs SDA et porte sur l'organisation, l'information et la signalétique, la tarification et la billetterie.</p> <p>Quelques actions apparaissent beaucoup plus ponctuellement, au travers d'un ou deux SDA. Elles portent généralement sur des logiques de labellisation/qualité, d'intégration tarifaire ou de partenariat institutionnel. »</p>	<p>Les schémas de 2009 reprennent le même type d'actions que ceux dits de 1^{re} génération. Toutefois, on constate que les actions relatives à l'accessibilité de l'information figurent désormais dans chaque SDA.</p> <p>Les AOTU sont les autorités les plus précises dans les mesures à mettre en œuvre et également les plus novatrices.</p>

B) La programmation des actions de mise en accessibilité

La majorité des schémas prévoit une estimation financière, ainsi qu'un échéancier de la mise en accessibilité des transports publics.

1) L'estimation financière

L'**estimation financière** est généralement **globale** (pour l'ensemble des aménagements à réaliser) et souvent **déclinée par année**.

Certains SDA précisent la manière dont ces estimations ont été réalisées : la région Poitou-Charentes indique, par exemple, que les coûts de mise en accessibilité sont estimés « *à partir de ratios sur la base d'études sommaires, établies à partir des référentiels SNCF et RFF* » ; de même, la région Rhône-Alpes précise que le chiffrage a été « *élaboré en partenariat avec RFF et SNCF pour les thématiques ferroviaires et les services de substitution* ».

Signalons l'estimation de la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement qui, en annexe, présente une estimation financière d'un aménagement de quai de bus accessible. Dans cette annexe, la communauté d'agglomération détaille de manière très pré-

cise le coût de chaque élément nécessaire à la réalisation des aménagements (installation et signalisation de chantier ; démolition de muret béton, évacuation des déblais ; fourniture d'une trappe de visite ; fourniture et pose d'une couche de peinture, etc.).

Dans le même sens, la communauté de communes de l'Auxerrois s'est attachée à réaliser une « *évaluation du coût de mise en accessibilité totale de l'ensemble du réseau de transport* » en détaillant le coût de chaque maillon de la chaîne du déplacement. Des fiches précisent le coût de chaque action et le plus souvent l'acteur en charge de son financement.

La région Rhône-Alpes, dans la partie cadre budgétaire, distingue les dépenses d'investissement et de fonctionnement, tout comme la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement dans le tableau des impacts financiers figurant dans la délibération adoptant le SDA.

En ce qui concerne la mise en œuvre financière, **très rares sont les cas où les modalités de financement sont envisagées**. Quelques SDA indiquent la contribution financière de chacun des acteurs (région Rhône-Alpes, département de l'Aisne, communauté de communes de l'Auxerrois), mais le plus souvent rien n'est précisé à cet égard. On peut ainsi lire « *39 millions restent [...] à financer* » (SDA de la région Aquitaine au sujet du financement des aménagements des gares).

L'imprécision des modalités de financement peut s'expliquer par le manque de visibilité des coûts engendrés, l'ampleur des travaux effectués et la diversité des acteurs compétents.

On peut supposer que la programmation financière fera l'objet de nouvelles évaluations et précisions lors de la réalisation des travaux prévus au SDA. Dans ce sens, le schéma de la région Poitou-Charentes indique « *[qu'] une convention établira, chaque fin d'année, les études et travaux de mise en accessibilité du réseau de transport régional devant intervenir dans les trois ans à suivre ainsi que les financements correspondants. [...] le financement intégrera autant que possible ceux de l'État, de l'Europe et des autres collectivités* ».

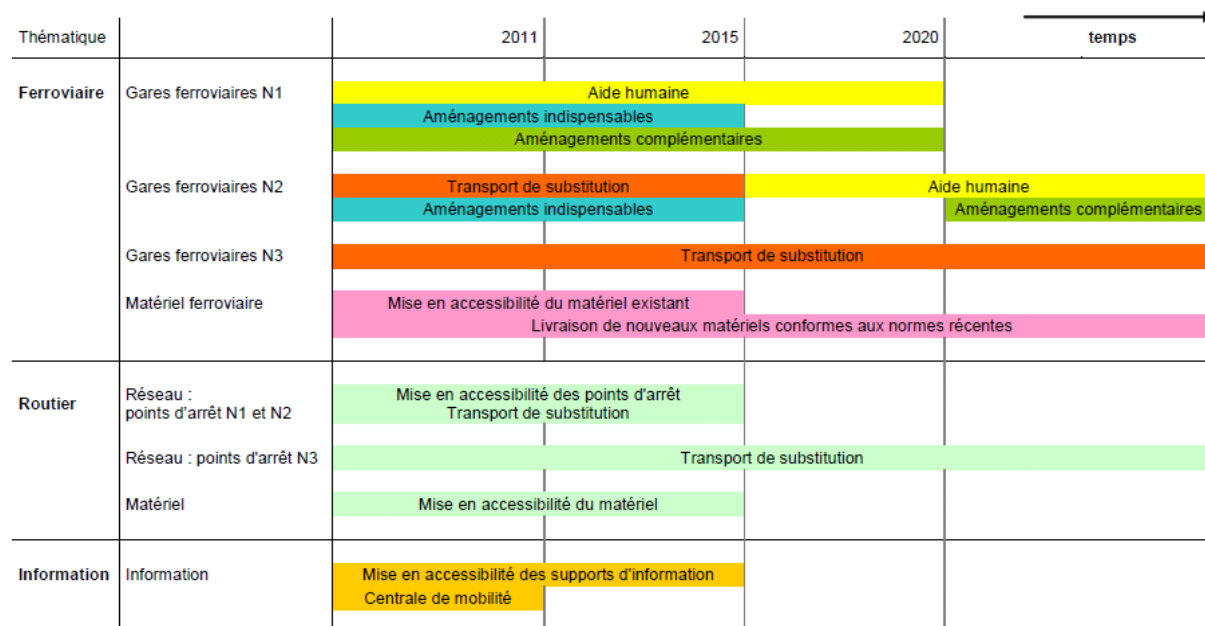
2) La réalisation d'un échéancier

La déclinaison dans le temps de la mise en accessibilité est également le plus souvent **globale**. Elle ne fait pas toujours l'objet d'une présentation distincte. Dans cette hypothèse elle recoupe les délais indiqués dans le cadre de la hiérarchisation.

Lorsqu'elle est plus précise, elle figure dans les fiches ou tableaux qui décrivent les actions programmées.

Mentionnons le schéma de la région Rhône-Alpes qui retrace sous la forme d'une frise chronologique les réalisations dans le temps, en fonction de différentes thématiques : ferroviaire, routière, information.

Échéancier



Étude du CERTU	SDA 2009
<p>« La programmation des actions dans le temps et l'estimation financière sont très variables d'un SDA à l'autre. Quelques SDA n'indiquent pas de budget ni de programmation dans le temps.</p> <p>Les SDA qui prévoient une programmation déterminent généralement une enveloppe prévisionnelle globale et la déclinent par année.</p> <p>Quelques SDA, plus précis, déclinent le budget global en thématiques et/ou en budget de fonctionnement et d'investissement. »</p>	<p>L'ensemble des SDA analysés estiment financièrement le coût et programment dans le temps la réalisation des actions.</p> <p>Cette programmation est cependant inégale d'un schéma à l'autre, certains étant plus précis (par type d'action par exemple), allant jusqu'à détailler la contribution de chaque acteur.</p>

III. Les dérogations figurant dans les schémas analysés

A) Cas de dérogation

Les cas de dérogation légale sont rappelés dans les phases introductives des schémas, les AOT soulignant l'obligation, dans ces hypothèses, de mettre en place des services de substitution.

Ainsi, la région Rhône-Alpes rappelle les dérogations concernant les ERP :

- après démonstration technique de l'impossibilité de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences.

Le département de la Côte d'Or précise que la loi de 2005 prévoit des dérogations en cas d'impossibilité technique avérée et rappelle que la directive d'application de 2006 prévoit « *que l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains ou ruraux)* ».

1) La hiérarchisation nécessite la gestion de la période transitoire

La hiérarchisation du réseau conduit à mettre en place, selon les cas, des services de transport de substitution ou des mesures de substitution.

La région Rhône-Alpes prévoit ainsi la mise en place, à titre transitoire, de l'aide humaine dans les gares de niveau 1, de transports de substitution dans les gares de niveau 2, d'une part, et les points d'arrêt routiers de niveaux 1 et 2, d'autre part. La mise en place des services de transport de substitution est prévue de manière pérenne dans les gares et points d'arrêts routiers de niveau 3.

Le département de la Loire-Atlantique fait observer que « *le choix du scénario par pôles de correspondances nécessite la mise à disposition des personnes handicapées ou à mobilité réduite d'un transport de substitution adapté, dans un délai de trois ans* ».

Dans le souci d'assurer une accessibilité homogène du réseau, on constate que des services de substitution sont le plus souvent mis en œuvre.

2) Les cas de dérogation légale invoqués : les impossibilités techniques avérées (ITA)

Hormis les cas de la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement, de la communauté de communes de l'Auxerrois et du SMTC de l'agglomération Grenobloise qui spécifient en annexe les arrêts devant être classés en ITA, **les dérogations sont décidées de manière globale**, alors même que certains arrêts pourraient éventuellement faire l'objet d'aménagements pour d'autres types de handicap que le handicap moteur. Dans la rédaction actuelle des SDA, il n'est pas possible de savoir si des mesures ont été enga-

gées en ce sens.

a) Les transports scolaires

Les départements de l'Aisne et de Côte d'Or évoquent une ITA pour le réseau de transport scolaire. Le département de l'Aisne explique que la mise en accessibilité du réseau viserait à dégrader le service rendu, des lignes de transport adaptées existant déjà. Il rappelle également que cela signifierait de rendre accessibles 4 000 points d'arrêts.

Comme il est rappelé dans le schéma du département de l'Aisne, cette dérogation est tolérée, à titre temporaire, par lettre circulaire du 3 mai 2007, à condition que les matériels nouvellement acquis soient équipés de ceinture de sécurité et que la desserte des établissements scolaires concernés continue à être assurée par des services de transport spécialisés pour les élèves handicapés. La lettre circulaire rappelle néanmoins, l'obligation d'accessibilité pour les services à titre principal scolaire au 11 février 2015.

b) Les impossibilités techniques pour raisons topographiques

La communauté de communes de l'Auxerrois prévoit de demander le classement de 22 arrêts en ITA pour des raisons topographiques. En effet, en annexe, elle indique les raisons justifiant les demandes d'ITA : cheminement piéton impossible, extension du quai sur chaussée difficile, pente forte supérieure à 4 %. Précisons que de manière à limiter les cas d'ITA, la communauté de communes, qui exerce la compétence voirie, a décidé de déplacer des arrêts ou « *d'aménager une traversée piétonne afin de permettre l'utilisation par les PMR du cheminement piéton de l'autre côté de l'arrêt* ».

Le SMTC de l'agglomération Grenobloise précise dans son schéma que moins de 3 % (soit 28) des arrêts de bus ne seront pas accessibles pour cause d'ITA (absence de trottoir ou largeur de trottoir insuffisante).

c) Disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service

Le schéma du département de la Côte d'Or prévoit qu'en raison « *de nombreux arrêts à faible fréquentation implantés pour la plupart en campagne sur des chaussées aux accotements non accessibles* » des dérogations sont susceptibles d'être demandées, mais précise « *[qu']il paraît difficile d'arrêter dès à présent les dérogations qui seraient susceptibles d'être mises en œuvre* ».

Pourtant, d'une part, la directive du 13 avril 2006 prévoit que le schéma établisse les cas de dérogation et, d'autre part, une analyse approfondie des différents points d'arrêt devrait conduire à pouvoir dresser les demandes de dérogation.

Le schéma de la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole classe de manière implicite le réseau dit suburbain dans la catégorie des dérogations : le réseau, qui n'a pas fait l'objet d'un diagnostic, ne doit pas faire l'objet de travaux d'aménagement des arrêts avant 2020.

Elle justifie la dérogation par « *des difficultés pour aménager les arrêts (l'emplacement des arrêts pouvant évoluer d'une année sur l'autre [...])* » et par le fait que le réseau suburbain touche une minorité de la population ». Et précise que « *le coût des aménagements* ».

[est] à ce jour beaucoup trop lourd en comparaison des résultats escomptés, notamment en terme de demande ». Si les raisons invoquées peuvent justifier que certains tronçons du réseau suburbain fassent l'objet de dérogations, la communauté d'agglomération aurait dû avoir recours à la procédure applicable (avis de la CCDSA et constatation de l'impossibilité par l'autorité compétente).

La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement précise que le réseau périurbain devrait entrer dans le cas d'une disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport.

Le SMTC de l'agglomération Grenobloise invoque également des ITA en raison d'une disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et la fréquentation. En revanche, pour les lignes Proxi'Tag (transport à la demande), c'est pour des raisons de pertinence qu'il n'est pas prévu de procéder à la mise en accessibilité des arrêts.

On relève donc que différents cas de dérogations invoqués par les AOT relèvent d'une interprétation extensive de la loi. Ceci s'explique par le fait que la concertation avec les associations locales a permis d'avoir leur aval sur la mise en accessibilité différée de certains points du réseau. En effet, à la lecture des schémas, on constate que, régulièrement, **l'accord des associations suffit à justifier les hypothèses de dérogations.** La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement fait ainsi valoir que *« Conscients des difficultés et satisfaits du service spécifique offert actuellement, les représentants [d'associations] sont d'accord pour renforcer l'offre spécifique actuelle, au dépend d'une mise en accessibilité "totale" des lignes extérieures »*.

Dans le même sens, la région Poitou-Charentes précise que *« la Région est disposée à examiner au cas par cas avec les représentants d'associations de personnes en situation de handicap, la possibilité de différer ou modifier des investissements grâce à la mise en place d'une assistance humaine »*.

B) La procédure mise en œuvre

La directive d'application du 13 avril 2006 rappelle les dispositions du décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatives aux prescriptions techniques, concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie, qui traite notamment des arrêts de véhicules de transport collectif. Depuis lors, ce décret a été abrogé par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics qui fixe les nouvelles règles applicables aux emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif et rappelle qu'elles *« ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie, après avis de la CCDSA »*. Seule la communauté de communes de l'Auxerrois la prévoit expressément : *« [l']envoi à la préfecture de cette liste pour validation après avis de la CCDSA »*.

On constate donc, qu'en la matière, **les AOT le plus souvent ne consultent pas la CCDSA avant d'invoquer des cas de dérogation.** Ceci peut s'expliquer par le fait que les dérogations sont le plus souvent envisagées de manière globale et non arrêt par arrêt.

On peut regretter que des lignes complètes soient rangées dans la catégorie des ITA sans au préalable examiner si un certain nombre d'arrêts ne pourraient être rendus accessibles, tout au moins pour certains types de handicaps.

C) Les services de substitution mis en place

On peut distinguer deux types de services de substitution : d'une part, les mesures de substitution qui ne figurent que dans les SDA régionaux et, d'autre part, les services de transport de substitution.

1) Mesures de substitution

S'agissant des mesures de substitution, les régions mentionnent, le plus souvent, l'**assistance humaine réalisée par le service Accès Plus de la SNCF**. Ce service gratuit est réservé aux :

- personnes titulaires de la carte d'invalidé civil (80 % et plus) ;
- personnes titulaires d'une carte réformé/pensionné de guerre ;
- clients utilisateurs d'un fauteuil roulant dans leur vie quotidienne et qui arrivent en gare avec leur fauteuil.

L'objectif d'Accès Plus est de garantir aux personnes handicapées, ou en situation de handicap avérée, une prestation d'accueil et d'accompagnement personnalisée, pour un voyage réussi et serein de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée. Dès lors, le service va au-delà de l'accessibilité spécifique aux ERP.

L'étendue de la ou les prestations est adaptée aux besoins spécifiques de la personne qui doit réserver au plus tard 48 h avant son départ auprès du centre de service Accès plus par téléphone ou internet.

Le conseiller Accès Plus organise intégralement le voyage, de la réservation du billet jusqu'à la définition des prestations d'accueil et d'accompagnement. Un agent est chargé d'accueillir en gare le bénéficiaire et de l'accompagner jusqu'à sa place puis d'alerter les contrôleurs de bord. L'assistance est également assurée en correspondance. En gare d'arrivée, un agent d'escale est chargé de conduire la personne jusqu'au point de rendez-vous convenu.

Il existe d'autres types de mesures ponctuelles, par exemple les « gilets rouges » de la SNCF qui ont pour mission d'aider les familles, les personnes avec des bagages, etc. lors des périodes de forte affluence (grands week-ends, vacances, etc.)

La région Aquitaine prévoit d'étendre le service aux personnes suivantes :

- personnes qui arrivent en gare avec une canne ou un chien d'aveugle ;
- personnes titulaires de la carte « station debout pénible ».

2) Service de transport de substitution

Il s'agit de services de transport qui pallient l'inaccessibilité de certains arrêts ; ils sont **organisés et exécutés suivant les mêmes principes que les services de transports réguliers** qu'ils remplacent.

a) Description du service de transport de substitution

La directive de 2006 prévoit que les dérogations relatives aux ERP doivent s'accompagner de mesures de substitution. La région Rhône-Alpes met en place, en plus des mesures d'assistance humaine, un service de transport de substitution. Le service est assuré de gare en gare ou de point d'arrêt à point d'arrêt. Selon la longueur du parcours, le service pourra être assuré jusqu'au point accessible le plus proche ou à la gare/point d'arrêt de destination.

En Côte d'Or, des services de substitution sur certaines lignes de bus sont en place depuis septembre 2008. Sur réservation, ils doublent les horaires de la ligne régulière, avec prise en charge au domicile, dépose au point demandé et accompagnateur à bord du véhicule.

Dans les autres SDA étudiés, les AOT ont **recours aux transports à la demande (TAD) ou transports de personnes à mobilité réduite (TPMR)** pour effectuer le service de transport de substitution. Ces services sont soumis à une **réservation préalable** (d'une demi-journée à 48 h à l'avance).

Afin de se conformer aux prescriptions légales, **ces services d'arrêt à arrêt, sont étendus aux plages horaires des services de transport régulier**. Ainsi, le SMTC de l'agglomération Grenobloise prévoit d'étendre le fonctionnement du service PMR à tous les soirs de la semaine ; le département de la Loire-Atlantique prévoit l'extension des horaires du TAD à l'amplitude du service régulier ; la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement envisage l'utilisation du TPMR et du TAD de porte à porte, aux mêmes horaires que les services fixes ; la communauté de communes de l'Auxerrois précise que les plages horaires seront calquées sur celles du transport urbain et que le service fonctionne d'arrêt non accessible à arrêt accessible ou arrêt de bus du lieu de destination (le porte à porte étant limité aux handicaps lourds).

b) Tarif appliqué au service de transport de substitution

Le tarif appliqué à ce service n'est pas toujours précisé dans les schémas. En revanche, lorsqu'il est mentionné, il est pratiquement toujours identique à celui des transports réguliers. Par exemple, la région Rhône-Alpes précise explicitement que « *le coût pour l'utilisateur d'un service de substitution sera identique à celui d'un billet TER sur le même parcours* ». Seule la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole indique que le coût est le double du tarif applicable sur le réseau régulier, mais gratuit pour l'accompagnateur.

Des mesures plus favorables que celles imposées par la loi, sont parfois mises en œuvre. La région Poitou-Charentes a ainsi décidé de faire bénéficier les accompagnateurs de personnes handicapées de la gratuité sur la totalité de leur voyage, y compris le trajet de liaison. La région Aquitaine a pris la même décision, mais uniquement pour le trajet.

c) Les personnes pouvant avoir recours au service de transport de substitution

S'agissant des personnes habilitées à utiliser ce service, on note souvent une **limitation aux personnes handicapées et aux résidents du territoire concerné**.

Par exemple, la région Rhône-Alpes limite leur usage aux :

- porteurs de carte d'invalidité permanente d'au moins 80 % ;
- porteurs de carte d'invalidité de pensionnés de guerre ;
- porteurs de carte de priorité.

La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement pose les conditions suivantes :

- être domicilié dans l'agglomération ;
- critères de revenus ;
- limité à 10 courses par mois.

La communauté de communes de l'Auxerrois précise qu'il faut :

- résider dans une des communes desservies par le réseau ;
- être titulaire d'une carte d'invalidité mention « besoin d'accompagnement » ou « cité » ;
- être titulaire d'un certificat médical avec un handicap temporaire.

Mais, certaines AOT ouvrent plus largement l'accès aux transports de substitution. Le département de Loire-Atlantique intègre certaines personnes âgées dépendantes, puisque le service est ouvert aux personnes reconnues par un groupe iso-ressources⁴ (GIR) 1 à 4 pour les personnes de plus de 60 ans, ce qui exclut néanmoins les personnes âgées valides des classes 5 et 6. La communauté d'agglomération Angers Loire Métropole précise que les « *PMR dans l'incapacité de prendre les transports en commun, sans considération de la nature du handicap* », ont accès aux services de transport de substitution.

Enfin, le SMTC de l'agglomération Grenobloise est celui qui comporte l'acceptation la plus large, puisqu'il vise les personnes suivantes :

- personnes qui n'ont pas d'autonomie suffisante sur le réseau général ;
- personnes qui n'ont pas accès au réseau (arrêt ou cheminement non accessible).

Ainsi, le service PMR du réseau Tag du SMTC de l'agglomération Grenobloise assure le transport des personnes :

- en fauteuil roulant ;
- les personnes ayant des difficultés déambulatoires (accès soumis à avis médical) ;
- les personnes ayant un handicap visuel, bénéficiaires de la carte d'invalidité civile, accompagnées ou non d'un chien guide.

La tarification appliquée sur le service PMR est celle du réseau général, l'accompagnateur éventuel doit être muni d'un titre de transport.

3) La question de la cohérence des services de substitution avec l'objectif recherché

L'utilisation des TAD ou TPMR comme services de substitution peut néanmoins avoir des effets discutables. En effet, le département de la Loire-Atlantique précise notamment que « *la prise en charge des utilisateurs du service se fait actuellement en porte à porte. Elle changera uniquement dans le cadre de l'extension du service pour les UFR et PMR : un*

4 le GIR est utilisé pour la délivrance de l'allocation personnalisée d'autonomie. Il est déterminé à partir de la grille AGGIR (autonomie gérontologique groupe iso-ressources) qui classe les personnes âgées en six niveaux de perte d'autonomie à partir du constat des activités ou gestes de la vie quotidienne réellement effectués ou non par la personne.

système de porte à pôle sera mise en place ». L'adaptation du TAD en service de transport de substitution pour les PMR mène ainsi à rendre un service que les utilisateurs peuvent juger moins performant.

D'une manière plus générale, le département de la Côte d'Or souligne « *[qu'il doit être opportun de s'interroger sur la remise en cause de ce qui fonctionne bien, dans la seule optique d'application d'une réglementation plus générale* ». Il fait valoir que la suppression d'un service adapté pour le transport scolaire des enfants handicapés conduirait à un temps de parcours plus long, un accompagnement et des horaires non personnalisés. La mise en accessibilité des transports publics ne doit pas mener à la disparition des services adaptés tels que TAD, TPMR, transport scolaire des enfants handicapés, qui pourraient être destinés aux handicaps lourds.

Étude du CERTU	SDA 2009
<p><i>« La lecture des SDA met en évidence une mauvaise connaissance des procédures de validation de l'ITA</i></p> <p><i>qui n'est pas évoquée de manière systématique.</i></p> <p><i>Elle est généralement motivée par une disproportion économique par rapport au gain de service procuré, à des impossibilités topographiques, architecturales ou à des problèmes de compatibilité des quais avec le matériel roulant.</i></p> <p><i>La notion de service de transport de substitution est diversement interprétée [...]. Dans les SDA, il est fait état de mise en place de services de transports à la demande qui existent déjà pour les personnes handicapées. À ce titre, certains SDA estiment que l'offre de transport existante correspond aux services de substitution prévus par la loi 2005-102.</i></p> <p><i>[...] Le choix est souvent fait d'organiser des services de substitution réservés aux seules personnes handicapées. »</i></p>	<p>Les SDA de 2009 marquent également une mauvaise connaissance du cadre juridique.</p> <p>Si l'ITA figure dans chaque SDA lors du rappel des dispositions légales, rares sont les schémas à les définir précisément. De plus, la consultation de la CCDSA n'est pratiquement jamais envisagée.</p> <p>Tout comme dans l'étude du CERTU, les dérogations sont justifiées par des raisons de disproportion économique, de topographie, etc.</p> <p>Les services de transport de substitution sont le plus généralement effectués par l'intermédiaire des TAD ou TPMR dont les horaires sont alors étendus.</p> <p>L'accès des services de transport de substitution a parfois été élargi, mais reste en deçà du champ des PMR dans la plupart des cas.</p>

IV. La procédure de dépôt de plainte

La loi de 2005 prévoit la mise en place d'une procédure dite de dépôt de plainte⁵: Les AOT mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite. Celle-ci est **présente dans la plupart des SDA**, elle est **fréquemment nommée procédure de réclamation**.

Rares sont les schémas à indiquer le suivi de ces plaintes : délai de réponse, autorité chargée de la réponse, etc. Pourtant, la directive d'application de 2006 rappelle l'obligation qui pèse sur les AOT d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

Mentionnons tout de même la région Poitou-Charentes qui précise que les réponses seront faites par l'exploitant sous un délai de 15 jours (lorsque sa responsabilité est engagée) ou encore le département de la Côte d'Or qui prévoit que la réponse sera apportée par le pôle infrastructure et transport du Conseil général.

Les modalités de publicité de cette procédure auprès des usagers ne sont jamais précisées.

V. Suivi et révision des SDA

A) Le suivi des SDA

Les **schémas analysés prévoient tous un suivi de la mise en accessibilité** des transports collectifs. Pour le mettre en œuvre, les schémas se contentent généralement de projeter des **réunions annuelles sous la forme d'un comité** dont la composition est proche de celle des comités d'élaboration des SDA.

La région Rhône-Alpes entend ainsi réunir au moins une fois par an l'instance représentant l'ensemble des acteurs ayant participé à la réalisation du schéma, et la commission transports et déplacements du conseil régional pour la présentation du bilan annuel de l'avancement de la mise en œuvre du schéma

La région Aquitaine, de son côté, prévoit la mise en place d'un comité de concertation chargé du suivi de la mise en œuvre du schéma, notamment pour intégrer les retours d'expérience et les innovations.

Le département de la Côte d'Or met en place un groupe de travail partenarial de suivi, réuni trimestriellement avec pour mission de faire des propositions.

Le département de la Loire-Atlantique indique qu'il « *souhaite poursuivre un travail de suivi* », mais ne donne aucun élément sur le fonctionnement du comité consultatif.

Le département de l'Aisne va plus loin en formalisant l'évaluation qui devra être menée : il entend réunir le **comité de suivi sous forme de groupes de travail**, une fois par an, pour suivre l'évolution de la qualité des services et définir les procédures d'amélioration. Il explicite que le suivi sera réalisé au travers de différentes évaluations, statistique, de la performance, de la satisfaction.

5 Article L 1112-7 du code des transports

Pour réaliser ces évaluations, des **outils de mesure de la performance** sont présents dans le schéma : tableau d'indicateurs, grille de suivi des axes de développement, grille d'analyse du niveau d'accessibilité qui sera distribuée aux usagers, déclinée en fonction des différents types de handicap et de mobilité réduite.

Au niveau des **AOTU**, le suivi des SDA prend une forme particulière puisque **le recours à la commission intercommunale d'accessibilité est privilégié**. En effet, la loi de 2005 a imposé la création d'une commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH) pour les communes de 5 000 habitants ou plus. Cette commission étant notamment chargée de dresser le constat de l'état d'accessibilité des transports, les AOTU, à l'exception du SMTC de l'agglomération Grenobloise, ont décidé de lui confier la mission de suivi du schéma.

Dans ce sens, la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole a réalisé une fiche-action intitulée *Évaluer les actions menées*. Elle entend parvenir à la réussite de cet objectif, notamment au moyen de la CAPH chargée de « *faciliter un échange des bonnes pratiques, proposer des améliorations, et de faire le bilan et des évaluations des actions chaque année* ». Rappelons que dans chaque fiche-action des indicateurs de performance tels que nombre d'arrêts accessibles, nombre de conducteurs formés, enquête de satisfaction, etc. ont été définis.

La communauté d'agglomération Saumur Loire Développement envisage exactement le même dispositif mais la CAPH n'était pas encore opérationnelle au moment de l'approbation du SDA.

Le SMTC de l'agglomération Grenobloise n'envisage pas à proprement parler le suivi du SDA puisque le suivi et l'évaluation régulière de l'accessibilité des moyens de transport public sont déjà organisés par la convention conclue avec l'exploitant qui est ainsi chargé :

- d'organiser régulièrement des comptages sur les lignes des bus et de tramway ;
- d'analyser la fréquentation et le volume de kilomètres du service PMR ;
- de réaliser des enquêtes de satisfaction, etc.

Les résultats de ces analyses sont présentés aux associations. Enfin, des évaluations portant sur l'information aux arrêts, l'information dans les véhicules et le comportement des conducteurs sont également prévues par la convention.

Procéder à l'évaluation est une étape supplémentaire qui permet de vérifier la réalisation des actions projetées et implique un examen de performance des aménagements réalisés. L'évaluation devrait donc être généralisée à tous les schémas. Toutefois, évaluer requiert au préalable une définition précise des objectifs à atteindre. Le recours à la CAPH semble tout à fait pertinent puisqu'il s'agit d'une instance d'expertise dont la compétence s'étend à l'ensemble de la chaîne du déplacement.

B) La révision

La **révision des schémas est rarement formalisée en tant que telle**. Elle semble plutôt découler implicitement du suivi des SDA.

Lorsque la révision apparaît de manière explicite, on distingue deux cas :

- **la révision annuelle** : la région Poitou-Charentes prévoit d'organiser au moins une

fois par an un comité de pilotage pour actualiser les préconisations en fonction « des évolutions technologiques et des données financières » ; de même, la communauté de communes de l'Auxerrois prévoit d'organiser une réunion annuelle « afin d'actualiser le programme de mise en accessibilité » ;

- **la révision à l'échéance de 2015** : le département de l'Aisne prévoit une révision du schéma à l'horizon 2015, en fonction des bilans réalisés chaque année.

L'absence de procédure de révision dûment formalisée n'apparaît pas préjudiciable, tant que les instances de suivi procèdent effectivement à une actualisation du schéma chaque année.

Étude du CERTU	SDA 2009
<p>« L'évaluation est utilisée par quelques SDA pour tester ou expérimenter une action ou un système. Cette piste est à promouvoir pour valoriser les résultats des évaluations et les capitaliser de manière à ce qu'elles contribuent progressivement à un état de l'art en la matière.</p> <p>Enfin, aucun SDA ne prévoit de rendre compte de son action à la commission intercommunale pour l'accessibilité. »</p>	<p>Le suivi des SDA figure dans chaque schéma. Toutefois, l'évaluation est une notion encore peu présente parmi les schémas analysés.</p> <p>La plupart des AOTU ont recours à la CAPH pour effectuer le suivi du SDA.</p> <p>La révision n'est pratiquement jamais formalisée par les AOT.</p>

VI. Pistes de progrès

Les pistes de progrès figurant dans l'étude du CERTU sont, pour la plupart, toujours d'actualité. Certains axes d'amélioration méritent d'être soulignés.

A) Prendre en compte l'intégralité du public concerné par la loi du 11 février 2005

Afin de mieux respecter l'esprit de la loi, les AOT devaient veiller à ce que les schémas prennent effectivement en compte l'ensemble des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Pour cela, des associations représentatives de la mobilité réduite devraient être mieux associées à la phase de concertation. Il peut s'agir, par exemple, d'associations de parents d'élèves ou d'associations d'usagers d'une manière générale.

Au niveau de l'élaboration des actions, et afin d'adopter des mesures en adéquation avec l'ensemble du public concerné, des référentiels, réalisés en concertation avec les différentes associations, pour chaque grande famille de handicap ou de mobilité réduite, pourraient être mis en œuvre.

L'étude du CERTU préconise d'adopter une approche en termes de gêne au déplacement. Cette solution présente effectivement l'avantage d'embrasser l'ensemble du public visé par

la loi et permet ainsi d'adopter des mesures pertinentes pour chaque niveau de gêne.

B) Assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement

De manière à garantir la continuité de la chaîne du déplacement et à limiter les inconvénients issus de l'éparpillement des compétences, les schémas devraient être mis en cohérence avec les autres documents de programmation et de planification. Ensuite, des outils communs pourraient être mis en place pour une action coordonnée.

1) La nécessaire convergence des différents documents de planification

Assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement implique que les AOT mettent en lien les différents schémas entre eux, mais également qu'elles les relient aux autres documents de planification, au premier rang desquels figure le PAVE.

a) Lien avec les autres SDA

L'intermodalité nécessite que les différentes AOT œuvrent dans le même sens. La concertation ne doit donc pas se limiter à une communication d'un schéma d'une AOT à une autre AOT, mais à une réelle coordination entre les autorités organisatrices à toutes les étapes du SDA : état des lieux, diagnostic, choix des actions, réalisation du schéma.

L'échelon régional pourrait piloter cette coordination. En effet, 19 régions sur 22 ont adopté un SDA. De fait, elles pourraient diffuser aux autres AOT de leur territoire des référentiels ou expliciter les méthodes. Par ailleurs, le territoire régional semble être un territoire pertinent pour articuler l'ensemble des démarches.

Si cette coordination peut s'avérer difficile à mettre en œuvre, en raison du principe de libre administration des collectivités locales, elle semble néanmoins nécessaire pour assurer une bonne accessibilité de la chaîne du déplacement.

b) Lien avec les autres documents de planification

De manière à respecter la définition de la chaîne du déplacement de la loi, les schémas doivent tout particulièrement s'articuler avec les PAVE et PDU. La continuité de la chaîne du déplacement ne pourra, en effet, être effective sans une corrélation avec ces deux documents. Pour les AOT qui n'auraient pas encore adopté de SDA, une rédaction simultanée du SDA et du PAVE par les autorités responsables de la voirie semble opportune. De la même façon, le SDA pourrait également être réalisé lors de la rédaction ou la révision de l'annexe accessibilité du PDU.

De façon plus globale, l'étude du CERTU souligne que *« les documents d'urbanisme, SCoT ou plan local d'urbanisme (PLU), pourraient être le périmètre pertinent pour assurer la cohérence d'ensemble de dispositifs menés par des acteurs institutionnels différents »*. Elle rappelle également que *« la cohérence d'ensemble et la logique de chaîne dépendront fortement de la capacité de représenter de manière cartographique et spatialisée, les réseaux de transports et de voiries, les espaces publics et les ERP »*.

Au sein d'une même unité territoriale, et à l'instar de ce que préconise l'étude du CERTU, la CAPH pourrait être le lieu de convergence des documents de planification.

En effet, la CAPH ayant pour mission de dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, elle semble être le cadre adéquat pour coordonner la mise en accessibilité sur un territoire. Sa compétence large permet ainsi de dépasser les problèmes liés aux compétences sectorielles de certaines AOT. L'étude du CERTU rappelle d'ailleurs que « *dans le domaine de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la CAPH présente les caractéristiques d'une instance de gouvernance locale* ».

2) Les moyens d'une coordination efficace

Afin de permettre une coordination des différents acteurs, les AOT pourraient avoir recours aux moyens suivants : établissement de référentiels communs, diffusion des bonnes pratiques et mutualisation des moyens.

L'établissement de référentiels communs permet d'harmoniser les démarches menées par les AOT. À cette fin, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement et les directions départementales des territoires pourraient participer aux comités de pilotage afin d'apporter l'expertise technique de l'État. De plus, les échanges, lors de la réalisation de ces référentiels, permettraient également d'enrichir la discussion et de diversifier les connaissances de chacun en matière d'accessibilité.

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement étant de très grande envergure, la diffusion des bonnes pratiques pourrait permettre de faciliter la tâche des AOT. Par ailleurs, cela permettrait d'échanger les résultats des expérimentations et réaliser ainsi des économies de temps et d'argent.

Enfin, les AOT devraient envisager de mutualiser les aménagements de mise en accessibilité (notamment lorsque les points d'arrêt sont utilisés par plusieurs réseaux de transport) ou les services qui y sont liés. À l'instar de la région Rhône-Alpes, qui étudie les possibilités d'une mutualisation du service de transport de substitution, la mutualisation semble être un bon moyen de se conformer aux impératifs légaux tout en minimisant les coûts.

C) Respecter les termes de la loi

Les dérogations à la mise en accessibilité et les services de substitution ne sont pas toujours conformes aux termes de la loi du 11 février 2005.

En effet, il convient de rappeler que les dérogations doivent faire l'objet d'une procédure précise, décrite, qui requiert l'avis de la CCDSA. L'AOT ne peut décréter les cas de dérogation de manière unilatérale.

Par ailleurs, les dérogations peuvent être limitées à un ou plusieurs types de handicap et la mise en accessibilité partielle doit alors être réalisée.

S'agissant des services de transport de substitution, ils doivent être accessibles à l'ensemble des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite.

D) Planifier et programmer : objectif principal du SDA

Les SDA ont pour vocation d'être des documents de planification et de programmation.

À ce titre, ils doivent programmer dans le temps le montant des investissements et les dépenses de fonctionnement à réaliser de manière suffisamment détaillée. Pour cela, une description précise de l'existant et des actions concrètes de mise en accessibilité devrait au préalable être menée. Par ailleurs, les AOT devraient réfléchir, dès la rédaction du schéma, aux modalités de financement de la mise en accessibilité.

Afin de s'assurer de la réalisation de l'ensemble des travaux à mener, le schéma devrait, enfin, faire l'objet d'un suivi régulier, accompagné, le cas échéant, de révisions destinées notamment à prendre en compte les évolutions technologiques.

CONCLUSION

L'analyse de schémas adoptés en 2009 permet de montrer que, même si les SDA ne sont pas encore en tous points conformes aux dispositions de la loi 2005-102 du 11 février 2005, des améliorations significatives ont été constatées.

Sur la forme, on remarque une plus grande maturation de la réflexion en matière d'accessibilité et une grande implication des AOT. L'élaboration des SDA ne se résume pas à une volonté de respecter les impératifs légaux, mais bien à apporter une meilleure qualité de service pour l'ensemble des usagers, au premier rang desquels les personnes en situation de handicap.

Certes, les différents types de handicaps et la mobilité réduite ne font pas toujours l'objet de mesures concrètes, toutefois la manière dont sont réalisés certains états des lieux démontre la volonté de les prendre en compte.

De même, si l'intermodalité reste peu présente au niveau de la formalisation des actions, elle figure désormais dans chaque schéma. Cependant, une meilleure coordination des différents acteurs permettrait de mieux assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement.

Au niveau des actions mises en place, on note également que des mesures pour l'information figurent désormais dans chaque SDA. On peut toutefois regretter le manque de précision dans la programmation des actions.

Du point de vue des autorités organisatrices de transport, on constate que les AOTU dans l'ensemble se conforment le mieux aux objectifs de la loi. Leurs schémas sont les plus aboutis, ceci peut s'expliquer par la proximité qui existe avec les usagers.

Malgré ces améliorations, la question des dérogations n'a pas encore trouvé de réponse satisfaisante. En outre, si des services de substitution sont mis en place, ils ne répondent pas entièrement aux objectifs de la loi en raison des restrictions d'accès dont ils sont l'objet.

Pour conclure et d'une manière plus globale, si l'application de la loi reste souvent imparfaite dans les schémas adoptés, on ne peut que rappeler que les AOT concernées ont répondu à la première obligation : adopter un schéma directeur d'accessibilité. En ce sens, il s'agit déjà d'une bonne compréhension de la loi et d'un cadre favorable à sa mise en œuvre.

GLOSSAIRE

AOT :	autorité organisatrice des transports
AOTU :	autorité organisatrice des transports urbains
CAPH :	commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées
CCDSA :	commission consultative départementale de sécurité et de accessibilité
CERTU :	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
ERP :	établissement recevant du public
GIR :	groupe iso-ressources
ITA :	impossibilité technique avérée
LOTI :	loi d'orientation des transports intérieurs
PAVE :	plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PDU :	plan de déplacements urbains
PLU :	plan local d'urbanisme
PMR :	personne à mobilité réduite
RFF :	Réseau ferré de France
SCoT :	schéma de cohérence territoriale
SDA :	Schéma directeur d'accessibilité
SMTC :	syndicat mixte des transports en commun
TAD :	transport à la demande
TPMR :	transport de personnes à mobilité réduite
UFR :	usager en fauteuil roulant

BIBLIOGRAPHIE

- ***Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées : des structures de gouvernance au service de la chaîne du déplacement***, CERTU, Ville accessible à tous, fiche n° 10, mai 2010
- ***Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport : Premiers enseignements et pistes de progrès***, CERTU 2009
- ***Schéma directeur d'accessibilité des transports : L'approche du Loiret***, CERTU Ville accessible à tous, fiche n° 4, septembre 2009
- ***Schéma directeurs d'accessibilité des services de transport urbain : Éléments de méthode***, CERTU, mai 2008
- ***Schémas directeurs d'accessibilité des services de transport régionaux : État d'avancement et questionnements***, CERTU, février 2008
- ***Schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs urbains : Analyse de cas***, CERTU, décembre 2006
- ***Guide méthodologique pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux*** », Association des directeurs des services techniques départementaux, décembre 2006

ANNEXE 1 : TEXTES JURIDIQUES DE RÉFÉRENCE

- **Code de l'action sociale et des familles**, article L 114
- **Code des transports**, articles L 1112-1 à L 1112-7
- **Loi n° 2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- **Décret n° 2006-138 du 9 février 2006** relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs
- **Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006** relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation modifiant le code de la construction et de l'habitation
- **Décret n° 2006-1089 du 30 août 2006** modifiant le décret 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
- **Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006** relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Arrêté du 15 janvier 2007** portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Arrêté du 21 mars 2007** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R 111-19-8 et R 111-169-11 du code de la construction et de l'habitation, relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public
- **Arrêté du 3 mai 2007** modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes
- **Arrêté du 3 août 2007** modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes en annexe 11 règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite
- **Arrêté du 13 juillet 2009** relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- **Directive d'application** de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite **du 13 avril 2006**
- **Circulaire interministérielle n° DGUHC/2006/96 du 21 décembre 2006** relative à la modification des missions et de la composition consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
- **Circulaire interministérielle n° DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007**, publiée au bulletin officiel du 25 décembre 2007, relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation

- **Lettre circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007** relative à la sécurité et à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageur aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires
- **Code des transports** notamment articles L 1112-1 et L 1112-2

ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DES SDA ANALYSÉS

Nom	Date d'adoption	Population	Modes de transport / infrastructures ⁶
Région Poitou-Charentes	Juin 2009	1 640 068	30 gares TER 12 haltes TER 61 points d'arrêt routier
Région Rhône-Alpes	Juin 2009	5 645 407	255 gares et haltes TER 350 points d'arrêt routier
Région Aquitaine	Juillet 2009	2 980 359	60 gares TER 97 haltes TER 140 points d'arrêt routier
Département de l'Aisne	Février 2009	552 673	80 lignes régulières 193 lignes de services scolaires 5 services de TAD
Département de la Côte d'Or	Mars 2009	521 252	27 lignes régulières 3 services de TAD 3 000 arrêts scolaires
Département de la Loire Atlantique	Mars 2009	1 165 231	36 lignes régulières 10 services de TAD 7 184 arrêts scolaires
Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole	Février 2009	269 372	24 lignes de bus 900 arrêts urbains 350 arrêts suburbains 37 lignes régulières de car 1 service de TPMP 5 lignes Cotraxi
Communauté d'agglomération Saumur Loire Développement	Janvier 2009	64 563	18 lignes régulières 136 arrêts urbains 400 arrêts périurbains 1 service de TAD 1 TPMP
Communauté de communes de l'Auxerrois	Février 2009	49 836	12 lignes de bus 273 arrêts 1 service de TAD 1 TPMP navettes
SMTC de l'agglomération Grenobloise	Juin 2009	396 343	4 lignes de tramway 22 lignes de bus régulières 1000 arrêts de bus 13 lignes secondaires 1 service de TPMP 26 lignes scolaires spécifiques



6 Tels que mentionnés dans le schéma

**ANNEXE 3 : TABLEAU COMPARATIF DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES
– SDA DE 2009**

Dispositions législatives et réglementaires	SDA étudiés
Personnes concernées : personnes handicapées et PMR	Prise en compte des différents types de handicap et des PMR. En revanche, les actions pour la mise en œuvre de l'accessibilité sont essentiellement centrées sur les personnes en situation de handicap.
Délai de mise en œuvre de l'accessibilité : 10 ans	Délai respecté pour le maillage prioritaire.
La chaîne du déplacement	Prise en compte de l'intégralité de la chaîne du déplacement. Toutefois, l'intermodalité et la voirie (au niveau des arrêts des véhicules de transport en commun) sont moins bien traitées.
SDA : document de programmation et de définition qui précise les diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie	La programmation, si elle figure dans chaque SDA, est plus ou moins précise. Il en est de même des mesures adoptées.
Concertation et coordination (associations, AOT, SNCF, RFF, etc.)	Les associations ont été concertées pour l'élaboration des SDA. En revanche, on note une faible représentation des PMR. Les SDA font état d'une coordination avec les différentes AOT, mais cela ne se traduit pas réellement dans le contenu du schéma.
Dérogations : les cas de dérogation sont limités et accordés après avis de la CCDSA	Les cas de dérogations invoqués sont rarement justifiés de manière précise. De plus, les AOT ne respectent pas la procédure prévue à cet effet.
Service de substitution : à défaut de mise en accessibilité, l'AOT doit organiser et financer des services de substitution	Des services de substitution sont toujours prévus en cas de dérogations. Cependant, les services de transport de substitution ne sont pas toujours ouverts à l'ensemble des usagers en situation de handicap ou à mobilité réduite.
Procédure de dépôt de plainte	Une procédure de dépôt de plainte figure dans la quasi-totalité des SDA étudiés.

Sources : CETE du Sud-Ouest ; DMA ; DGTIM/SFD1

ANNEXE 4 : EXEMPLE DE FICHE-ACTION

 Action 10 Rendre le site Internet accessible		Communication Acteur : Transporteur (Rapides de Bourgogne)	
Objectif :	<ul style="list-style-type: none">• Permettre aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées d'accéder à l'information leur permettant de préparer leur voyage (un des maillons de la chaîne déplacement)		
Rappel réglementaire :	<ul style="list-style-type: none">• Article 47 de la Loi 2005-102 du 11 Février 2005		
Rappel :	<p>« Les services de communication publique en ligne des services de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent, doivent être accessibles aux personnes handicapées. L'accessibilité des services de communication publique en ligne concerne l'accès à tout type d'information sous forme numérique quels que soient le moyen d'accès, les contenus et le mode de consultation. Les recommandations internationales pour l'accessibilité de l'Internet doivent être appliquées pour les services de communication publique en ligne. »</p>		
Mesures à mettre en place :	<ul style="list-style-type: none">• Lancer un appel d'offre afin de rendre le réseau Internet Vivacité (http://www.vivacite.fr/master_page.asp) accessible dès 2010• Mettre à disposition des clients un site Internet accessible pour tous types de handicap en 2011		
Description des modalités :	Ce site devra répondre aux exigences définies par le Référentiel Général d'Accessibilité qui a été validé par un collège d'expert accessibilité le 18 septembre 2007 suite à l'appel à commentaire public.		
Coût :	Environ 15 000 € à engager par le transporteur d'ici 2011		
Échéancier :	2012 : Un site Internet accessible selon le RGAA		

SDA de la communauté de communes de l'Auxerrois

Coordination et rédaction : Annette Gogneau, Marie-Claire Muzard et Vanessa Mendes (DGITM)
Collaboration et relecture : Eric Heyrman (SG/DMA)
Conception couverture : DICOM /SG/DIE
Réf. DICOM-DMA /COUV/12001 - Décembre 2011
Illustrations : STOMP - Photos : Agglomération de Brive - B. Gournay - Reims métropole (X3) - SNCF



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Délégation ministérielle à l'accessibilité

Tour Voltaire
92 055 La Défense Cedex
Tél. 01 40 81 21 22

