

Plan de Déplacements Urbains 2019-2028

Annexe 1 - Annexe accessibilité

Projet arrêté par le Conseil métropolitain le 10 juillet 2018



Orléans Métropole



Plan de Déplacements Urbains

ORLÉANS
MÉTROPOLÉ



Naturellement Val de Loire

Table des matières	Page
1. Cadrage général	4
1.1 L'annexe accessibilité du PDU	4
1.2 Les lois sur l'accessibilité	4
2. État des lieux des documents de planification de l'accessibilité et des instances de concertation	7
2.1 Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA)	7
2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)	7
2.3 Commissions pour l'Accessibilité	9
3. État des lieux de l'accessibilité des réseaux de transport collectif	11
3.1 Réseau de transport express régional (TER)	11
3.2 Réseau de transport interurbain (Rémi)	11
3.3 Réseau de transport urbain (TAO)	12
4. Synthèse des actions portées par le PDU pour améliorer l'accessibilité des services de transport, de la voirie et des espaces publics	15
4.1 Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs	15
4.2 Construire la ville pour les personnes à mobilité réduite	17
4.3 Accompagner les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements et poursuivre la concertation	17
Liste des figures	19
Glossaire	19

1. Cadrage général

1.1 L'annexe accessibilité du PDU

L'annexe accessibilité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document complémentaire rendu obligatoire par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Le rôle principal de cette annexe est d'articuler les différents outils de planification de l'accessibilité, tout en s'assurant que la mise en œuvre des actions préconisées permettra de répondre à l'obligation de préservation de la continuité de la chaîne des déplacements.

L'annexe accessibilité indique notamment les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transport public, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

Ce document a pour objectifs d'articuler les réflexions de tous les acteurs autour de la problématique de l'accessibilité, de définir les grandes lignes directrices quant aux démarches, instances et outils à mettre en place, et se veut le garant de la cohérence des différentes actions programmées en matière d'accessibilité dans le PDU. Il permet donc d'articuler les mesures prises dans les SDA et PAVE, et de donner plus de poids à leur mise en œuvre.

Ainsi, cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire de la métropole orléanaise et à proposer une stratégie pour rendre les réseaux de transport collectif de la métropole accessibles à tous.

Néanmoins, la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à la rendre accessibles sont intégrées directement dans le PDU. L'annexe accessibilité complète le document par un état des lieux de l'accessibilité du territoire, et détaille les actions du PDU permettant d'améliorer l'accessibilité.

1.2 Les lois sur l'accessibilité

1.2.1 Historique

Le Plan de Déplacements Urbains est un outil de planification de la mobilité relativement ancien, né de l'approbation de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

La législation en matière d'accessibilité existe quant à elle depuis 1975. Elle est donc antérieure à la création de l'outil PDU, mais les deux outils sont aujourd'hui étroitement liés, notamment grâce à une évolution législative commune et régulière depuis les années soixante-dix :

- La loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes handicapées dans la société en facilitant notamment leur accès aux services de transport collectif et spécialisé ;
- La loi LOTI (1982) affirme l'objectif du droit au transport pour tous ;
- La loi LAURE (1996) fixe aux PDU un objectif de mise en application de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des transports publics ;
- La loi SRU (2000) élargit le champ des thématiques abordées par les PDU, notamment l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements et l'organisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées ;
- La loi n°2005-102 du 11 février 2005 (Loi Handicap) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est la dernière loi en date qui vient compléter la législation existante, en introduisant le principe d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des services de transport collectif.

1.2.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU

Les principes de la loi Handicap

La loi Handicap pose pour principe que l'ensemble de la **chaîne du déplacement** doit être accessible à tous. Cette chaîne se compose des différents éléments du déplacement : depuis l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements Recevant du Public (ERP) en passant par le réseau de transport collectif.

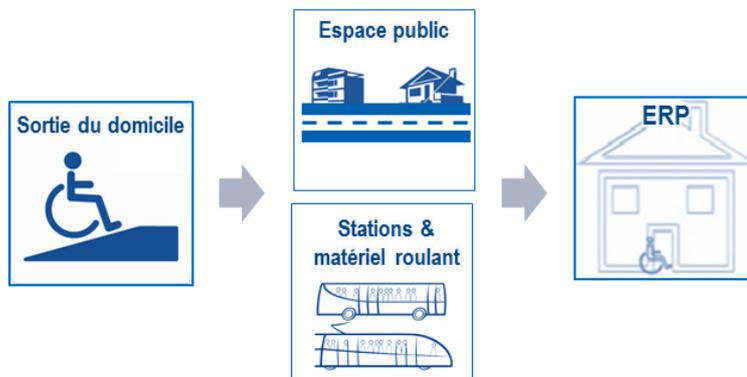


Figure 1 – Définition de la chaîne du déplacement

De plus la loi a également permis un **élargissement de la définition du handicap**. Aux personnes dont le handicap est reconnu par l'administration s'ajoutent tous ceux dont la mobilité est réduite pour diverses raisons :

- Femme enceinte ;
- Personne avec poussette, valise ou objet encombrant ;
- Personne âgée ;
- Enfants en bas âge ou personne de petite taille ;
- Dyslexiques/analphabètes ;
- Déficience visuelle/auditive.

Une terminologie nouvelle a donc été adoptée: Personne à Mobilité Réduite (PMR). Il est difficile d'obtenir des statistiques pour déterminer le poids de cette population dans la population générale, car elle concerne de nombreuses personnes de manière transitoire. Nous pouvons tous être pour une période donnée en situation d'handicap ou de mobilité réduite, ce qui rend primordiale la problématique d'accessibilité.

Selon une étude de l'INSEE de 2008, près de 10 millions de personnes sont en situation d'handicap en France (dont près de 20% ont une reconnaissance administrative de leur handicap).

Les principales dispositions

Les dispositions à prendre en compte dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains figurent dans le chapitre 3 de la loi Handicap, intitulé « Cadre bâti, transports et nouvelles technologies » et plus particulièrement dans les articles 45 et 46. Son texte définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transports :

- Les services de transport collectif relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi. Pour ce faire, un schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport doit être élaboré par les autorités compétentes pour l'organisation du transport public dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.
- Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Néanmoins, des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée.

- Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est établi dans chaque commune de plus de mille habitants à l'initiative du Maire ou du Président de l'établissement public de coopération intercommunale, dans les trois ans. Aucun délai n'est proposé pour la mise en œuvre.
- Toute élaboration, modification ou révision de PDU comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Celle-ci indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transport public aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- 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.
- De plus, en matière de concertation, la loi impose :
 - La création d'une commission communale et/ou intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées avec des associations représentant les personnes handicapées, pour les communes et EPCI de plus de 5'000 habitants ;
 - La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, dans un délai de trois ans.

En somme, la loi fixe donc le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi de « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité », au 12 février 2015 (soit 10 ans à compter de la publication de la loi).

Cependant malgré de nombreux travaux, l'objectif n'a pu être atteint. L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit un délai supplémentaire pour les collectivités et ERP ayant présenté un Agenda D'Accessibilité Programmée (AD'AP). Un Ad'AP correspond à un engagement de réaliser des travaux dans un délai déterminé, de les financer et de respecter les règles d'accessibilité, en contrepartie de la levée des risques de sanction. Cet agenda permet de s'affranchir de la limite initiale de février 2015 en présentant un calendrier précis de mise en accessibilité. Il donne de nouveaux délais à compter de février 2015 (voir détails pour les transports publics ci-après)

2. État des lieux des documents de planification de l'accessibilité et des instances de concertation

À différentes échelles, les maitrises d'ouvrage publiques se sont engagées dans des démarches de mise en accessibilité des équipements, de l'espace public et du transport public. Le chapitre suivant présente un état des lieux des documents de planification de l'accessibilité et des réalisations.

2.1 Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA)

Les SDA fixent la programmation des opérations de mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai maximum de dix ans fixé pour la mise en conformité par la loi du 11 février 2005, et définissent les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Les AOT disposaient d'un délai de 3 ans pour réaliser le document. Celui-ci doit être élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés, principalement les associations de personnes à mobilité réduite.

Le principe d'agenda défini dans la loi du 26 septembre 2014 pour les ERP a cependant été étendu aux Schémas Directeurs d'Accessibilité : en contrepartie d'un programme de mise en accessibilité des transports (Sd'AP), le délai de mise en accessibilité du réseau (matériel roulant et points d'arrêts) est repoussé de :

- 3 ans pour les transports urbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 9 ans pour le réseau ferroviaire à compter de février 2015.

La mise à jour de la loi, en août 2015, précise que l'obligation d'accessibilité du service de transport public ne concerne plus la totalité des arrêts du service, mais vise à la mise en accessibilité de points d'arrêts dits « prioritaires ».

État des lieux sur le territoire

Tableau 1 - État des lieux des Schémas Directeurs d'Accessibilité sur le territoire

Région Centre-Val de Loire	SDA	Validé en 2008
	Sd'AP	2016
Département du Loiret	SDA	Validé en 2010
	Sd'AP	2016
Orléans Métropole Val de Loire	SDA	Validé en 2009
	Sd'AP	2016

2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Les PAVE définissent un programme d'actions susceptible de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement, des places, des parcs et jardins ... Ils déterminent le programme des travaux, fixent les délais de réalisation, prévoient des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappellent les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles aux déplacements.

Les communes, ou le cas échéant les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de voirie, avaient l'obligation de rédiger leur PAVE dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret 2006-1657 du 21 décembre 2006. Leur mise en œuvre n'étant soumise à aucun délai.

L'article 45 de la loi de février 2005 via ses différentes modifications d'août 2015, n'oblige plus que les communes de plus de 1000 habitants à adopter un PAVE.

État des lieux sur le territoire

Les réponses aux questionnaires ainsi que les entretiens avec les communes réalisés dans le cadre du PDU ont permis d'établir un état d'avancement des PAVE sur la Métropole (les communes de Bou et Combleux, dont les populations sont inférieures à 1 000 habitants, ne sont pas dans l'obligation d'élaborer un PAVE).

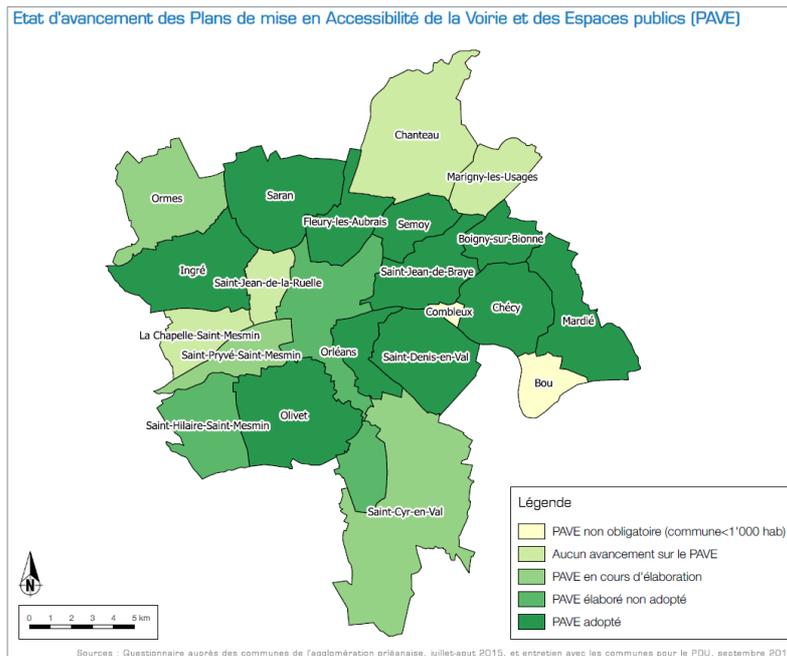


Figure 2 - État d'avancement des PAVE en 2016

Pour les communes ayant adopté un PAVE, la mise en accessibilité se fait prioritairement en desserte des établissements scolaires, des espaces culturels, des bâtiments administratifs, des commerces et au niveau des traversées piétonnes. Elle se fait également automatiquement en cas de travaux neufs ou de réhabilitation de voirie.

2.3 Commissions pour l'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une commission communale pour l'accessibilité (CCA) aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transport collectif, de l'espace public et des bâtiments, et créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs sont :

- De dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- De recenser l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- D'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes handicapées ;
- D'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 confie de nouvelles missions aux commissions : elles doivent tenir à jour une liste électronique des ERP accessibles et ceux ayant rédigé un AD'AP. Pour cela elle est destinataire des AD'AP des ERP du territoire ainsi que des documents de suivi et d'achèvement des travaux de mise en accessibilité.

Les compétences entre CCA et CIA sont différentes car elles sont fonction des compétences de chaque collectivité :

→ Pour toutes communes > 5 000 habitants	→ Pour toutes intercommunalités > 5 000 habitants
CCA Commission Communale pour l'Accessibilité	CIA Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
Mission de suivi de la mise en accessibilité de : <ul style="list-style-type: none">■ Voiries et Espaces publics■ Ensemble des ERP du territoire■ Logements	Mission de suivi de la mise en accessibilité de : <ul style="list-style-type: none">■ Voiries et infrastructures communautaires■ ERP communautaires■ Réseaux de transport

2.3.1 Les commissions communales pour l'accessibilité (CCA)

Les 12 communes de plus de 5 000 habitants de la métropole possèdent une CCA.

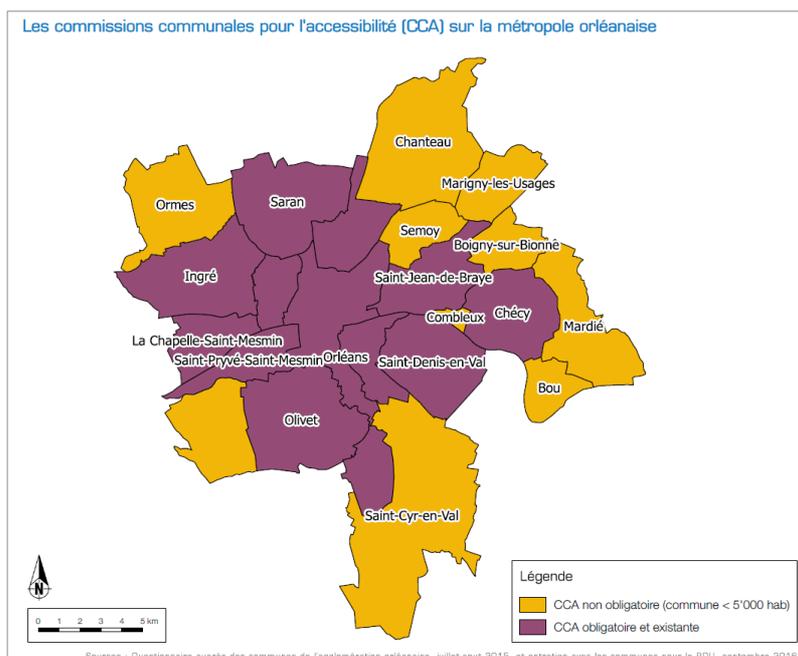


Figure 3 - État des lieux des CCA existantes sur le territoire en 2018

En 2016, la ville d'Orléans a créé une CCA, afin d'assurer en particulier le suivi des PAVE et de la mise en accessibilité de la voirie. La CCA fonctionne sous forme de groupes thématiques.

2.3.2 La commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA)

Une CIA a été créée en 2009 afin de suivre, en particulier, la mise en accessibilité du réseau de transport.

La CIA est formée d'un élu par commune de plus de 5000 habitants, représentant de chaque commission communale ou en charge de l'accessibilité, et de trois élus communautaires, représentant les communes de moins de 5 000 habitants, ainsi qu'une quinzaine d'associations représentatives des personnes handicapées et personnes âgées, et une dizaine d'acteurs économiques, représentant des usagers et partenaires.

Des projets sont présentés aux associations représentées, il leur est également proposé de participer à des groupes de travail, voir des tests afin de vérifier avec eux la pertinence des projets de voiries et de transport en commun en termes d'accessibilité.

3. État des lieux de l'accessibilité des réseaux de transport collectif

3.1 Réseau de transport express régional (TER)

La Métropole d'Orléans est desservie par le réseau TER Centre-Val de Loire en gare d'Orléans et des Aubrais.

Accessibilité en gare

Le bâtiment voyageur et l'espace de vente en gare d'Orléans sont accessibles, il en est de même pour les guichets de la gare des Aubrais, et des ascenseurs seront mis en service courant 2018 permettant l'accès aux quais. Néanmoins la hauteur des quais des gares d'Orléans et des Aubrais ne permet pas l'accès aux matériels roulants sans assistance humaine.

Les gares des Aubrais et d'Orléans sont équipées du service d'accueil et d'accompagnement au train pour les personnes à mobilité réduite de la SNCF, nommé Accès plus, service de réservation gratuit (SNCF Voyages), garantissant l'accompagnement depuis l'accueil en gare de départ jusqu'à l'installation à bord du train, puis en gare d'arrivée.

Les gares des Aubrais et d'Orléans font partie des 160 points d'arrêts ferroviaires prioritaires dont le chef de file est l'État, leur mise en accessibilité est programmée dans le cadre schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux.

Matériel roulant

Le matériel roulant circulant sur le Réseau TER Centre-Val de Loire est hétérogène, son accessibilité est souvent partielle. Cependant, aux gares non accessibles et/ou desservies avec du matériel non accessible, SNCF Mobilités a déployé des équipements (plateformes élévatrices et rampes mobiles sur chaque quai) facilitant, avec assistance humaine, l'accès et la descente du train.

3.2 Réseau de transport interurbain (Rémi)

Les liaisons régulières départementales et interdépartementales sont réalisées par le réseau de transport en commun par autocar Rémi – Réseau de mobilité interurbaine. Ce réseau de la région Centre-Val de Loire a été mis en place le 1er septembre 2017, en remplacement des réseaux départementaux existants. Il est constitué :

- De 15 lignes en liaison avec la métropole orléanaise ;
- De ligne de transport scolaire en liaison avec des communes de la métropole ;
- D'un système de réservation pour le transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) : les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) peuvent utiliser l'ensemble des lignes régulières Rémi aux horaires, jours de fonctionnement et arrêts prévus et indiqués sur les fiches horaires. Pour que le transporteur puisse affecter un car adapté et du personnel formé, les usagers PMR doivent réserver leur voyage.

Mise en accessibilité des arrêts

Sur les 258 arrêts identifiés comme prioritaires par le SDA, seul un arrêt est situé sur le territoire de la métropole, l'arrêt Belle Cycliste de Fleury-Les-Aubrais avec une mise en accessibilité programmée en 2018 (cet arrêt n'est pas commun avec le réseau de transport urbain, les arrêts commun avec le réseau de transport urbain ne sont pas intégrés au schéma).

Matériel Roulant

Depuis septembre 2009, le Conseil Départemental impose aux transporteurs dans le cadre de la délégation de Service Public de rendre accessible l'ensemble des autocars affectés aux lignes régulières.

Cette disposition induisait que la totalité des véhicules devait être accessible dans le Loiret, au fur et à mesure du renouvellement du parc, au plus tard en septembre 2016, selon le Sd'AP.

Information

Le site internet du Conseil Départemental (www.uly-s-loiret.fr) et la plateforme d'information régionale JV MALIN (www.jvmalin.fr) permettent un accès à l'information via internet, selon les formats numériques adaptés et le Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations.

Par ailleurs, le Département a assuré une signalétique de ces points d'arrêt en adéquation avec les normes en vigueur et a également équipé l'ensemble de ces points d'arrêt de ligne régulière d'une inscription en braille.

Formation

Un calendrier de formation s'étendant de 2015 à 2020 a été programmé pour le personnel en contact avec le public, conducteurs et agents d'accueil, dans le cadre du Sd'AP.

3.3 Réseau de transport urbain (TAO)

Matériel roulant

Le matériel roulant du réseau de transport urbain TAO est accessible, excepté en ce qui concerne les minibus non électriques utilisés pour le transport à la demande. Le transport à la demande nécessitant une réservation, il est possible de mettre en service un véhicule adapté en cas de demande.

TYPE DE VEHICULES	PARC AU 31/12/2016	NON EQUIPÉ	DONT AFFRETES	% DU PARC ÉQUIPÉ
STANDARDS	104			100,00%
ARTICULÉS	56			100,00%
MIDIBUS	9			100,00%
MINIBUS	11	8	8	27,27%
MINIBUS ÉLEC.	8			100,00%
TPMR	6			100,00%
TOTAL	194	8	8	95,88%

Figure 4 – Parc de véhicules (bus, minibus, minibus électriques et tramway) à fin 2016, Extrait du rapport annuel 2016 du SD'AP transport

Service spécifique au transport de personne à mobilité réduite

Le service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite est réservé aux personnes présentant un handicap moteur et/ou visuel ne pouvant emprunter le réseau de transport urbain accessible (invalidité d'au moins 80% ou passation devant une commission d'inscription). Les personnes souhaitant l'utiliser doivent s'inscrire et participer à une journée d'information.

Le service doit être réservé 48h à l'avance et fonctionne :

- Du lundi au jeudi de 6h45 à 19h30 ;
- Le vendredi de 6h45 à 23h00 ;
- Le samedi, le dimanche et les jours fériés (sauf le 1er mai) de 9h00 à 18h30.

Ce service de transport à la demande est utilisé également comme service de substitution.

Accessibilité aux arrêts

Afin de poursuivre la mise en accessibilité de son réseau de transport, la métropole orléanaise a élaboré un Schéma Directeur – agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) du service de transport en 2016.

Le Sd'AP transport comprend :

- L'identification des arrêts et des quais prioritaires du réseau à rendre accessible :
En 2016, sur les 761 arrêts du réseau TAO, 390 arrêts « prioritaires » ont été identifiés lors du Sd'AP. Ces arrêts représentent 460 quais non accessibles devant faire l'objet de travaux de mise en conformité. Ces arrêts correspondent aux arrêts les plus fréquentés (supérieur à 50 montées par jour), aux points de correspondance, aux arrêts situés à proximité d'établissements pour les personnes à mobilité réduite, aux arrêts situés à proximité d'établissements recevant du public (ERP) ou d'entreprises accueillant plus de 300 personnes.
- La mise en œuvre d'un processus permettant à tout usager PMR de faire une demande justifiée de mise en accessibilité d'un arrêt a également été incluse dans la programmation.
- L'identification des premières Impossibilités Techniques Avérées (ITA) et mise en œuvre de mesures de substitution : 31 quais ont été identifiés comme possédant une ITA.
- La programmation des travaux de mise en accessibilité pour une partie des arrêts prioritaires ;

	Nb de quais à mettre aux normes	Cout estimatif en € T.T.C. et programmation pluriannuelle de l'agglomération			
		2016	2017	2018	TOTAL (k€)
Programme d'accessibilité AggIO	180	1 175 000 €	1 175 000 €		2 350 k€
Travaux de voirie AggIO programmés ou en projet	83	150 000 €	30 000 €	1 275 000 €	1 455 k€
Fonds de concours aux communes	Jusqu'à 30 (20 programmés)	15 000 €	15 000 €	15 000 €	45 k€
Programme Intermodalité avec département du Loiret	24	Programmation à définir en concertation avec département du Loiret			100 k€
Programmation à définir	112	Etudes et concertation complémentaires à mener			
TOTAL	429	1 340 000 €	1 220 000 €	1 290 000 €	3 850 k€
Demande de dérogation - ITA	31				
TOTAL	460				

Figure 5 - Programmation de la mise en accessibilité des quais des arrêts "prioritaires", extrait du SD'AP transport 2016

À fin septembre 2017, à l'issue de la première année du Sd'AP, l'avancement des réalisations était le suivant :

- 75 quais aménagés par la métropole pour un budget de 1 171 000 € TTC, dont 4 en lien avec des travaux de voirie, et 2 en intermodalité avec le réseau de transport interurbain,
- 6 quais aménagés par les communes, dont 4 avec fonds de concours
- Soit 348 quais prioritaires restant à mettre aux normes

En dehors des arrêts "prioritaires" identifiés dans le Sd'AP, la mise en accessibilité des autres arrêts du réseau se fait au gré des demandes des usagers ou dans le cadre de projets de voirie.

Accessibilité de l'information sur le réseau de transport urbain

En ce qui concerne l'information aux arrêts, de nombreux panneaux indiquant les noms des arrêts et les numéros des lignes ont été changés sur le réseau à la suite du SD'AP afin d'être plus visibles par tous les usagers.

De plus, une soixantaine de bornes d'information voyageurs a été installée au niveau des arrêts très fréquentés ou des pôles d'échange.

Le site internet du réseau TAO est en cours de refonte et a pour objectif de répondre à la norme W3C.

Sensibilisation et formation du personnel du réseau de transport urbain en contact avec le public

En ce qui concerne le personnel d'accueil en agence, une séance de formation des agents d'accueil de l'agence commerciale TAO à la prise en compte des besoins spécifiques des personnes ayant une déficience mentale a été faite par l'ADAPEI (Association départementale de parents et d'amis des personnes handicapées mentales), en mars 2017.

Pour les conducteurs, la sensibilisation est intégrée dans leur formation continue, au sein d'un module de la formation à laquelle les conducteurs doivent participer tous les cinq ans. Une formation spécifique est donnée lors des nouvelles embauches.

4. Synthèse des actions portées par le PDU pour améliorer l'accessibilité des services de transport, de la voirie et des espaces publics

Le présent chapitre synthétise et précise les actions portées par le Plan de Déplacements Urbains en faveur de l'amélioration de l'accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite.

La mise en accessibilité de la chaîne de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à la rendre accessibles sont intégrées directement dans le PDU. L'annexe accessibilité complète le document par un état des lieux de l'accessibilité du territoire, et détaille les actions du PDU permettant d'améliorer l'accessibilité.

4.1 Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs

Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs urbains (action 2.5 du PDU)

Le Schéma directeur – agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) de la Métropole d'Orléans a identifié en octobre 2016 la nécessité de mettre en accessibilité 429 quais d'arrêts "prioritaires".

Sur ces quais prioritaires, 81 quais ont été mis en accessibilité durant la première année du SD'AP, et des travaux sur plus de 200 quais supplémentaires sont programmés pour les 2 prochaines années du SD'AP, jusqu'à septembre 2019.

Comme indiqué dans le Sd'AP, la programmation de la mise aux normes de la partie restant des quais identifiés comme prioritaire reste à définir : en lien avec la Région pour les arrêts communs, dépendant de projets de voiries connexes, de l'avancement du programme d'aménagements des lignes « Chonobus », de la réorganisation du réseau de transport dans le cadre de la nouvelle délégation de service public qui débutera en 2019, etc...

Le PDU prévoit de poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transport urbain afin que l'ensemble des arrêts identifiés comme prioritaires soient accessibles d'ici 2022. Un budget complémentaire de 600 000 €/an sera alloué pour finaliser la mise en accessibilité des quais, en plus des budgets identifiés dans le SD'AP, et des budgets liés aux aménagements de voirie. Le PDU prévoit également la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires qui font l'objet d'une demande de la part des usagers PMR.

La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie après cette date afin d'accompagner les projets d'aménagements liés au réseau de bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires sur demande des usagers.



Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports interurbains et ferroviaires (action 2.5 du PDU)

Une partie du matériel roulant circulant sur le Réseau TER Centre-Val de Loire n'est pas accessible. Le PDU porte **le remplacement du matériel par du matériel accessible ainsi que le renforcement de l'accessibilité sur les matériels partiellement accessibles** (réseau ferré). Cette action est pilotée par la Région Centre-Val de Loire.

La mise en accessibilité des gares des Aubrais et d'Orléans est programmée dans le cadre schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux et se poursuit. Le PDU intègre cette action, piloté par l'État.

Par ailleurs, lors de la rédaction du Sd'AP départemental, seul 1 arrêt prioritaire du Rémi (hors arrêt commun avec le réseau de transport urbain) restait à mettre en accessibilité sur le territoire métropolitain. Il s'agit de l'arrêt Belle Cycle. **Sa mise en accessibilité est programmée par le Sd'AP départemental pour 2018**. Le PDU intègre cette action, pilotée par la Région.

De plus une vingtaine d'arrêts communs aux réseaux de transports régional et urbain restent à mettre en accessibilité. La programmation et le financement de la mise en accessibilité de ces quais devront être menés en concertation entre la Région et Orléans Métropole.

Faciliter l'intermodalité (action 2.3 du PDU)

Le PDU prévoit l'amélioration du fonctionnement des pôles d'échanges et d'intermodalité entre les différents réseaux de transport, en particulier autour des deux gares nationales du territoire.

Il prévoit aussi d'améliorer le rabattement vers les réseaux de transport collectif, notamment par l'amélioration de l'accessibilité piétons-cycles vers et depuis les arrêts de transport collectif structurant, y compris les haltes ferroviaires, en offrant des cheminements directs, sûrs et continus.

Ces actions favoriseront également l'accessibilité du réseau de transport collectif pour les personnes à mobilité réduite.

Améliorer l'accueil et la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées sur le réseau de transport métropolitain (action 2.5 du PDU)

L'atelier mené dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains a montré que certains besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite ou handicapées n'étaient aujourd'hui pas suffisamment pris en compte. Des difficultés de communication ainsi que des difficultés d'accueil des personnes en fauteuil roulant dans les bus ont notamment été évoquées.

Pour répondre à ces dysfonctionnements, le PDU prévoit de :

- poursuivre l'amélioration du service de transport des personnes à mobilité réduite et doubler la flotte de véhicules dédiés à ce service ;
- lancer une réflexion sur la prise en compte des besoins spécifiques des personnes âgées, en lien avec les CCAS ;
- former et sensibiliser les agents des réseaux de transport collectif aux problématiques d'accessibilité.

Ces actions sont pilotées par la Métropole, et intègrent plusieurs partenaires comme les associations d'usagers, l'exploitant du réseau TAO, les CCAS et la Région.

Améliorer le niveau d'accessibilité de l'information (action 2.5 du PDU)

L'absence ou le manque d'information est un frein à l'autonomie des personnes handicapées dans leur déplacement. Les actions portées par le PDU visent à **faciliter l'accès à l'information pour tous** en mettant en œuvre une information simplifiée et compréhensible pour tous, à la fois pour la préparation au voyage que pendant les déplacements. Ainsi, le PDU prévoit de/d' :

- améliorer l'information voyageur aux arrêts par la poursuite du déploiement des bornes d'information voyageur affichant les temps d'attente et équipées du système télécommandé d'annonce sonore, au niveau des arrêts les plus fréquentés ;

- mettre en accessibilité le site et l'application du réseau de transport urbain.

Ces actions seront copilotées la Métropole et la Région, en partenariat avec les exploitants des services de mobilité.

4.2 Construire la ville pour les personnes à mobilité réduite

Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie et à sa mise en accessibilité (action 1.1 du PDU)

La mise en accessibilité de la voirie est programmée dans le PAVE par les communes de la Métropole de plus de 1'000 habitants. Afin d'aider à cibler les priorités de mise en œuvre, la Métropole a la possibilité de réaliser un Schéma Directeur d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics ou SDAVE, qui cible les itinéraires piétons principaux.

Le PDU prévoit ainsi d'élaborer **à court terme un plan piéton et le schéma d'accessibilité métropolitain** pour cibler les secteurs à enjeux, coordonner les différents PAVE du territoire et hiérarchiser les travaux de mise en accessibilité. Dans un second temps, le PDU prévoit d'effectuer des analyses terrains et de programmation de travaux dans des secteurs dépourvus de PAVE (PAVE locaux). Cette action sera pilotée par la Métropole, en partenariat avec les communes.

Construire la ville pour les modes actifs (action 1.3 du PDU)

Le PDU prévoit d'aménager des espaces qualitatifs et accessibles à travers les actions suivantes :

- la mise en œuvre du plan piéton et le schéma d'accessibilité métropolitain ainsi que les PAVE communaux ;
- le développement et le maintien des cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- l'intégration des enjeux piétons et vélos dans chaque projet et favoriser une plus grande perméabilité de l'espace public.

4.3 Accompagner les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements et poursuivre la concertation

Accompagner les publics les plus sensibles dans leurs mobilité (actions 3.1 et 3.2 du PDU)

Les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements sont parfois dues à un manque d'accompagnement vers les solutions de mobilité qui leurs sont adaptées ou à un manque de connaissance du grand public des problématiques liées à ses difficultés.

Afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite, le PDU prévoit notamment de :

- Mener une réflexion avec les CCAS pour développer des aides à la mobilité pour les personnes âgées ou à mobilité réduite
- Accompagner ponctuellement les personnes âgées dans leurs pratiques de mobilité alternative pour les mener vers une plus grande autonomie en s'appuyant sur la centrale de mobilité

Ces actions seront pilotées par la Métropole, en partenariat avec les associations, les CCAS et la Région.

Poursuivre la concertation avec les usagers (action 2.5 du PDU)

Il existe sur le territoire, deux types de commissions pour l'accessibilité : les commissions communales pour l'accessibilité (CCA) et la commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA).

Les compétences sont différentes entre les commissions communales et intercommunales, elles sont fonction des compétences de chaque collectivité. Il est possible de transférer une, plusieurs ou la totalité des missions des CCA à la CIA.

Avec la création de la métropole, les compétences des commissions communales et intercommunales ont évoluées. Le fonctionnement actuel permet une implication bénéfique des associations. Les objectifs du PDU sont donc de poursuivre cette concertation et travail avec les associations sur les sujets d'accessibilité et d'améliorer la coordination entre les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité.

Le PDU prévoit ainsi la poursuite de la concertation et l'amélioration des fonctionnements et liens entre les CCA et la CIA.

Cette action sera pilotée par la Métropole et les communes de plus de 5'000 habitants, en partenariat avec les associations.

Liste des figures

Figure 1 – Définition de la chaîne du déplacement	5
Figure 2 – État d'avancement des PAVE en 2016	8
Figure 3 – État des lieux des CCA existantes sur le territoire en 2018.....	10
Figure 4 – Parc de véhicules (bus, minibus, minibus électriques et tramway) à fin 2016, Extrait du rapport annuel 2016 du SD'AP transport.....	12
Figure 5 - Programmation de la mise en accessibilité des quais des arrêts "prioritaires", extrait du SD'AP transport 2016	13

Glossaire

Ad'AP	agenda d'accessibilité programmée
AOT	autorité organisatrice des transports
CCA	commission communale d'accessibilité
CCAPH	commission communale d'accessibilité des personnes handicapées
CIA	commission intercommunale d'accessibilité
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
ERP	établissement recevant du public
LAURE	loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	loi d'orientation des transports intérieurs
PAVE	plan d'accessibilité à la voirie et des espaces publics
PDU	plan de déplacements urbains
PMR	personne à mobilité réduite
SDA	schéma directeur d'accessibilité
SRU	loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
TAD	transport à la demande
UFR	usager en fauteuil roulant

Assistance à maîtrise d'ouvrage
Bureau d'études Mobilités-Transports

Transitec Ingénieurs-Conseils

28, rue Sainte Foy · FR-75002 PARIS
T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59
pauline.zylberblat@transitec.net · www.transitec.net

