ANNEXE ACCESSIBILITE

Plan de Déplacements Urbains du Grand Dax
Annexe 1

Communauté d'Agglomération du Grand Dax

Approuvé en Conseil Communautaire **le 28 novembre 2013**

LE GRAND DAX
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

24 boulevard Riquet
31 000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75 012 Paris
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau
Quartier La Banette n°1
83 270 St Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

SOMMAIRE

1 ENJEUX ET OBJECTIFS : UNE ACCESSIBILITE TERRITORIALE ET MULTIMODALE 3
1.1 Les enjeux de l'accessibilité 3
1.2 Le cadre légal et réglementaire 3
1.2.1 L'accessibilité, une préoccupation ancienne 3
1.2.2 Les nouveaux principes édictés par la loi du 11 février 2005 4
1.2.3 Une mise en œuvre progressive mais sur des échéances courtes des obligations portées par la loi du 11 février 2005 4
1.2.4 Définitions 5
2 LE CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE DANS LE GRAND DAX 7
2.1 Bilan en matière d'accessibilité au réseau de transport collectif 7
2.2 Le stationnement des personnes à mobilité réduite 8
2.3 La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics 8
3 LA STRATEGIE DU GRAND DAX EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE : ACTIONS ET CALENDRIER 10
3.1 Les objectifs et les actions du PDU en relation avec la question de l'accessibilité 10
3.1.1 « Rendre les transports en commun plus attractifs » 10
3.1.2 « Développer l'intermodalité entre les modes de transports » 10
3.1.3 « Adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés » 11
3.1.4 « Définir une politique de sensibilisation pour faire évoluer les comportements de mobilité » 11
3.2 La commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées 12
3.3 La procédure de dépôt de plainte 12

1 ENJEUX ET OBJECTIFS : UNE ACCESSIBILITE TERRITORIALE ET MULTIMODALE

1.1 Les enjeux de l'accessibilité

Les objectifs historiques des plans de déplacements urbains (PDU) visent à :

- Assurer un équilibre durable entre, d'une part, les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et, d'autre part, la protection de l'environnement et de la santé,
- Favoriser un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie,
- Promouvoir les modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
- Renforcer la cohésion sociale et urbaine.

Depuis la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 (loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite loi handicap), les PDU se sont vus assigner un objectif supplémentaire : ceux-ci doivent chercher à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (cf. article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs).
À cet effet, les PDU doivent comporter une annexe traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les « mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

1.2 Le cadre légal et réglementaire

1.2.1 L'accessibilité, une préoccupation ancienne

- La loi n° 75-534 dite d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 et textes d'application : « favoriser l'accès de la ville et de ses équipements à tous, quel que soit leur degré de mobilité ».

- La loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1152 du 30 décembre 1982 : le « droit au transport pour tous ».

- La loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 et ses textes d'application : « favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public ».

- L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique.

- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

1.2.2 Les nouveaux principes édictés par la loi du 11 février 2005

- La programmation comme principe d'action, à travers :
  - Le schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport collectif (SDA TC),
  - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE),
  - Les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP).

- Un champ d'application élargi par rapport à la réglementation précédente, prenant désormais en compte :
  - Tous les types de handicaps : physique, visuel, auditif, cognitif et psychique,
  - Toutes les difficultés des personnes à mobilité réduite (PMR).

- Un traitement de l'intégralité de la chaîne du déplacement, c'est-à-dire :
  - Le cadre bâti,
  - La voirie,
  - Les espaces publics,
  - Les systèmes de transport et leur intermodalité.

- L'usager placé au cœur de la gouvernance de la politique locale et de son contenu : les décisions sont prises dans un processus de concertation.

1.2.3 Une mise en œuvre progressive mais sur des échéances courtes des obligations portées par la loi du 11 février 2005

Principaux décrets, arrêtés et directives d'application de la loi du 11 février 2005 :

LOI ET DIRECTIVE D'APPLICATION	▪ **Loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ▪ **Directive du 13 avril 2006** pour l'accessibilité des transports terrestres ▪ **Décret n° 2009-546** du 14 mai 2009 crée un référentiel d'accessibilité des services de communication publique en ligne
VOIRIE ET ESPACE PUBLIC	› **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 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics › **Arrêté du 11 février 2008** relatif à la signalisation routière.
TRANSPORTS	transport public terrestre de voyageurs › **Directive du 13 avril 2006** pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite › **Arrêté du 3 mai 2007** relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982) › **Circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007** relative à la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires › **Arrêté du 3 août 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982**, relatif aux Transports en Commun de personnes › **Circulaire du 18 février 2008** relative à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des véhicules de transport public urbain › **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 remplace l'arrêté du 18 janvier 2008 annulé par le Conseil d'Etat
ERP ET CADRE BATI	› **Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006** relatif à l'accessibilité du cadre bâti › **Arrêté du 1er août 2006, modifié par Arrêté du 30 novembre 2007** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création › **Arrêté du 21 mars 2007** relatif à l'accessibilité pour les personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public › **Circulaire interministérielle n° 2007-53 DGUHC du 30 novembre 2007** et ses annexes relative à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation › **Arrêté du 22 mars 2007**, modifié par Arrêté du 25 avril 2007 et Arrêté du 3 décembre 2007, fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-21 et R. 111-19-24 du code de la construction et de l'habitation, relatives à l'attestation constatant que les travaux sur certains bâtiments respectent les règles d'accessibilité aux personnes handicapées › **Arrêté du 11 septembre 2007** relatif au dossier permettant de vérifier la conformité de travaux de construction, d'aménagement ou de modification d'un établissement recevant du public avec les règles d'accessibilité aux personnes handicapées › **Circulaire du 20 avril 2009** relative à l'accessibilité des bâtiments d'habitation collectifs existants, et des établissements recevant du public et installations ouvertes au public existants, modifiant la circulaire interministérielle DGUHC n° 2007-53 du 30 novembre 2007 › **Décret n° 2009-500 du 30 avril 2009** relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public et des bâtiments à usage d'habitation › **Décret n° 2009-723 du 18 juin 2009** relatif à la procédure de dérogation visant à autoriser les travaux nécessaires à l'accessibilité de personnes handicapées à un logement existant

1.2.4 Définitions

Le concept d'« accessibilité », tel qu'il est défini dans la loi handicap, a pour but de donner la possibilité à chacun de se déplacer pour se rendre à son travail, faire ses courses ou accomplir ses loisirs. Alors qu'il faut pour cela pouvoir se déplacer sans contraintes dans son environnement quotidien, notre cadre de vie a longtemps été pensé pour des individus « valides », ce qui a contribué à renforcer l'exclusion des personnes ayant des difficultés à se déplacer.

Ainsi, les mesures prises sur la voirie, les transports, le cadre bâti, le commerce, doivent permettre de favoriser une accessibilité pour tous. Une accessibilité « optimale » implique de garantir une continuité de l'accès aux transports et à l'ensemble des lieux à usage public selon le principe de la

chaîne du déplacement ; si un élément de la chaîne est inadapté, alors le déplacement devient inaccessible.

Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Constitue un handicap, au sens de la loi du 11 février 2005, « 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. » La mise en accessibilité de la chaine de déplacement nécessite de prendre en compte l'ensemble de ces situations, mais pas seulement.

Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes 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) ». **La notion de personne à mobilité réduite est ainsi plus large que celle de personne handicapée.**

Aujourd'hui, en France, 12 millions de personnes sont porteuses d'un handicap, 5,5 millions se déclarent en situation de handicap, et 850 000 disposent d'une mobilité réduite. Par ailleurs, le pays compte actuellement plus de 20 % de personnes de plus de 60 ans et, d'ici 2050, une personne sur trois aura 60 ans ou plus. L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie vont donc entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées ou présentant des déficiences, justifiant l'importance de la problématique de l'accessibilité et son enjeu social.

Des acteurs multiples

La mise en accessibilité touchant à l'ensemble des lieux de vie et de déplacement, elle concerne de nombreux acteurs publics et privés ; d'autant plus que les acteurs qui interviennent dans les différents domaines de l'aménagement urbain (voirie, espaces publics, transport, habitat, ERP…) sont multiples.

La mise en accessibilité implique donc des responsabilités partagées et une importante coordination.

2 LE CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE DANS LE GRAND DAX

2.1 Bilan en matière d'accessibilité au réseau de transport collectif

Le schéma directeur d'accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax a été adopté par délibération en date du 28 avril 2010. Pour des raisons de cohérence et d'efficience, ce dernier regroupe plusieurs documents en un seul et intègre ainsi les différents aspects relatifs à la démarche communautaire de mise en accessibilité : réseau de transport collectif, voirie et espaces publics, ERP. Les orientations principales de ce document visent à favoriser « un accès et un usage sans encombre » aux infrastructures de la ville par une « approche globale basée sur la prospection d'une continuité équitable de cheminement pour tous ».

En termes de transport collectif, la quasi-totalité du matériel roulant bénéficie d'une accessibilité aux personnes handicapées. Ainsi, en 2013, parmi les quinze bus que compte le parc dédié au réseau *Couralin* (les lignes régulières desservant les zones agglomérées), seuls deux (servant de matériel d'appoint) ne sont pas équipés d'une rampe. Tous les véhicules sont en revanche équipés d'un dispositif audiovisuel d'information à l'intention des personnes déficientes visuelles et/ou auditives.

Les trois véhicules du réseau *Couralin à la demande* (le service de transport à la demande desservant les zones non urbaines) sont quant à eux tous équipés avec rampe manuelle et dispositif d'arrimage de fauteuil roulant.

En ce qui concerne les points d'arrêts, tous n'ont pas vocation à être systématiquement rendus accessibles puisqu'il s'agit de « parvenir à l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés et de ceux desservant les zones à enjeux ». La hiérarchisation (en termes de délais et d'exigences) de la mise en accessibilité des points d'arrêts est ainsi basée sur deux principaux critères de priorité :

- La situation géographique :
    - Pour les arrêts *Couralin*, priorité aux arrêts situés à proximité d'un établissement scolaire, d'une zone commerciale, d'un centre hospitalier ou social …,
    - Pour les arrêts *Couralin à la demande*, priorité aux arrêts situés dans les centres-bourgs.
- La fréquentation :
    - Pour les arrêts *Couralin*, priorité aux arrêts dont la fréquentation dépasse les 35 000 voyageurs par an puis à ceux pour lesquels elle est supérieure à 15 000 voyageurs par an,
    - Pour les arrêts *Couralin à la demande*, priorité aux arrêts dont la fréquentation est supérieure à 200 voyageurs par an).

Alors que le diagnostic d'accessibilité réalisé en 2009 faisait état d'un taux de conformité d'environ 10 % des arrêts, le scénario retenu dans le cadre du SDA du Grand Dax porte sur la mise en accessibilité d'ici à 2015 d'une vingtaine d'arrêts par an sur les 309 arrêts recensés. En 2010, quinze arrêts supplémentaires du réseau *Urbus* ont ainsi bénéficié d'une mise en accessibilité.

L'état d'accessibilité des arrêts sera de 85% pour les lignes régulières et 65% pour le TAD pour le 1er janvier 2014 ; l'objectif étant de 100% au 1er janvier 2016.

En parallèle, le renouvellement habituel de la flotte de bus permettra de remplacer les deux anciens véhicules non équipés de rampe et de disposer d'un parc entièrement accessible.

2.2 Le stationnement des personnes à mobilité réduite

Les aires de stationnement constituent, au même titre que la voirie, un espace qui doit être partagé entre les différentes catégories d'usagers. Ainsi, le décret n° 99-756 du 31 août 1999 prévoit que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble du projet ».

Les points à prendre en considération pour évaluer la conformité aux exigences techniques et règlementaires des espaces dédiés au stationnement sont :

- Le respect des quotas en termes de quantité de places allouées aux PMR (au moins 2 % du nombre total de places),
- Le respect des contraintes d'aménagement (dimensions, qualité du revêtement de sol, pente, signalisation…).

Au sein du parking communautaire situé entre le boulevard Saint-Vincent-de-Paul et l'avenue de la gare, cinq places sont aménagées pour les personnes handicapées sur un total de 123 places offertes, soit un taux de places accessibles correspondant à plus de 4 % de l'offre, ce qui représente le double de l'obligation règlementaire.

2.3 La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics

Sur l'ensemble des communes du Grand Dax, ce sont 417 kilomètres de voirie de toutes catégories qui sont placés sous la compétence de la communauté d'agglomération. Alors que seulement 10 % des 200 kilomètres de trottoirs étaient totalement accessibles en 2009, le Grand Dax accorde une attention toute particulière au traitement des espaces piétonniers qui constituent le fondement de toute politique cohérente d'accessibilité.

À l'échelle communale, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) répondent à deux préoccupations fondamentales :

- L'étude d'accessibilité aux ERP (la sécurité des accès et abords des établissements scolaires peut également être intégrée dans cette démarche d'accessibilité),
- L'état des lieux de la voirie en matière d'accessibilité.

En matière d'accessibilité, un des points forts du PDU du Grand Dax se trouve dans le développement des zones apaisées au travers de l'axe 2, « Adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés ». L'objectif premier de cette action vise à réduire le trafic de transit et à accroître les conditions de sécurité pour tous les déplacements, et en particulier ceux effectués avec les modes actifs, dans les environnements les plus denses en générateurs.

Une telle perspective se place au cœur des actions relevant des PAVE et les principes mis en avant par le PDU, à travers un ensemble d'actions normalisées, contribuent indirectement à la mise en cohérence des actions des différents PAVE communaux.

3 LA STRATEGIE DU GRAND DAX EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE : ACTIONS ET CALENDRIER

3.1 Les objectifs et les actions du PDU en relation avec la question de l'accessibilité

La notion d'accessibilité poursuit différents objectifs et revêt plusieurs dimensions :

- Éthique : assurer une égalité d'accessibilité pour tous,
- Sociale : éviter l'exclusion et favoriser le « vivre ensemble » (face au vieillissement de la population notamment),
- Spatiale : améliorer les conditions d'accès pour tous, dans l'environnement quotidien (logement, équipement public, commerce, transport, voirie, espace public…).

Parmi les six objectifs retenus pour l'élaboration du PDU, quatre concernent directement ou indirectement les enjeux d'accessibilité.

3.1.1 « Rendre les transports en commun plus attractifs »

- L'action 1.1, « Améliorer la performance de la liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès-Dax et Dax », permet, en s'adossant au SDA, d'améliorer significativement les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au même titre que les autres publics vers les espaces de centralité et les autres générateurs de déplacements (gare TGV et gare routière).

- L'action 1.2, « Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs», contribue à rendre l'organisation du réseau plus lisible et rend son utilisation plus aisée pour les PMR.

- L'action 1.3, « Optimiser les services à la demande » : permet d'assurer un service de substitution pour les PMR lorsque le service de transports collectifs urbain en lignes régulières ne propose pas d'arrêt accessible.

3.1.2 « Développer l'intermodalité entre les modes de transports »

- L'action 2.1, « Améliorer l'intermodalité avec les autres modes de transport (pôles d'échanges, parkings navettes, parkings périphériques) », facilite le passage d'un mode à l'autre et rend les déplacements plus simples pour les PMR.

3.1.3 « Adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés »

- L'action 3.2, « Organiser l'aménagement de zones apaisées» doit modérer la présence de la voiture dans le cœur de l'agglomération et les centres-bourgs et, en parallèle, y valoriser les modes actifs. En articulation avec la desserte en transport en commun et la stratégie d'accessibilité (espaces publics de qualité, continuité des cheminements…), cette action doit apaiser et sécuriser la chaîne du déplacement, notamment pour les PMR.

- L'action 3.3, « Promouvoir l'accès aux zones apaisées par des navettes », doit faciliter l'accès en transport en commun du cœur d'agglomération par la mise en place de navettes urbaines, et libérer des places de stationnement au profit des espaces publics. Facilitant l'intermodalité (chaque navette partira d'un parking) et accessible, ce dispositif doit rendre les déplacements en transport en commun sur différents secteurs du cœur d'agglomération (marché, gare, centralités urbaines…) plus simples pour tous.

- L'action 3.4, « Favoriser le développement urbain et valoriser les espaces publics à proximité des axes structurants de transport en commun », articule densification urbaine et offre de transport. Le caractère structurant de celle-ci, associée à la qualité des espaces publics, rend la ville plus accessible et donc plus attractive, notamment pour les PMR sur toute la chaine des déplacements (transport collectif, arrêt, voirie, établissement recevant du public …)

- L'action 3.5, « Adopter des critères partagés d'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture », harmonise à l'échelle de l'agglomération les mesures à mettre en place en faveur notamment du partage de la voirie, du maillage en cheminements pour les modes actifs et de l'accessibilité aux ERP, ce qui doit améliorer les conditions de déplacement des PMR.

3.1.4 « Définir une politique de sensibilisation pour faire évoluer les comportements de mobilité »

- L'action 6.3, « Instaurer des groupes de suivi comprenant des acteurs de la société civile », doit permettre d'accompagner le lancement des actions du PDU, en consultation régulière avec la population et les associations, notamment pour la prise en compte des besoins spécifiques liés au handicap.

3.2 La commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées

Pour répondre à la nécessité de mettre en accessibilité le cadre bâti, les transports, la voirie et les espaces publics et dans la logique de concertation décrite dans l'article 46 de la loi du 11 février 2005, une commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH) a été créée par délibération de la communauté d'agglomération du Grand Dax en date du 25 septembre 2008.

Cette commission constitue une forme d'observatoire local de l'accessibilité permettant de mieux coordonner les actions et ainsi tendre vers une accessibilité totale de la chaîne du déplacement.
Cette instance consultative contribue à placer les personnes en situation de handicap au cœur des missions de services publics locaux et assure la lisibilité et l'efficacité de l'action publique pour améliorer l'accessibilité de ces personnes.

La CIAPH est compétente pour traiter des questions d'accessibilité touchant aux domaines de compétence du Grand Dax, à savoir :

- La voirie et les espaces publics,
- Les transports collectifs,
- Les ERP,
- Les opérations de logement.

3.3 La procédure de dépôt de plainte

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDA, la communauté d'agglomération du Grand Dax doit, selon l'article 45 de la loi du 11 février 2005, mettre en place « une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation » des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap.

Cette procédure a pour objectif de recueillir les réclamations en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap dans le cadre de leurs déplacements : tout problème rencontré sur les véhicules, les arrêts, l'information, la formation du personnel, la réglementation … Il s'agit d'assurer un meilleur contrôle du respect de la chaîne du déplacement et d'en améliorer l'accessibilité.