



MINISTÈRES TRANSITION ÉCOLOGIQUE COHÉSION DES TERRITOIRES MER

Liberté

Égalité

Fraternité

Délégation ministérielle à l'Accessibilité





MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

Session pour DREAL, DDT(M) et AOM de la Région Centre – Val de Loire

Jeudi 25 novembre 2021

Muriel Larrouy – SG DMA

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

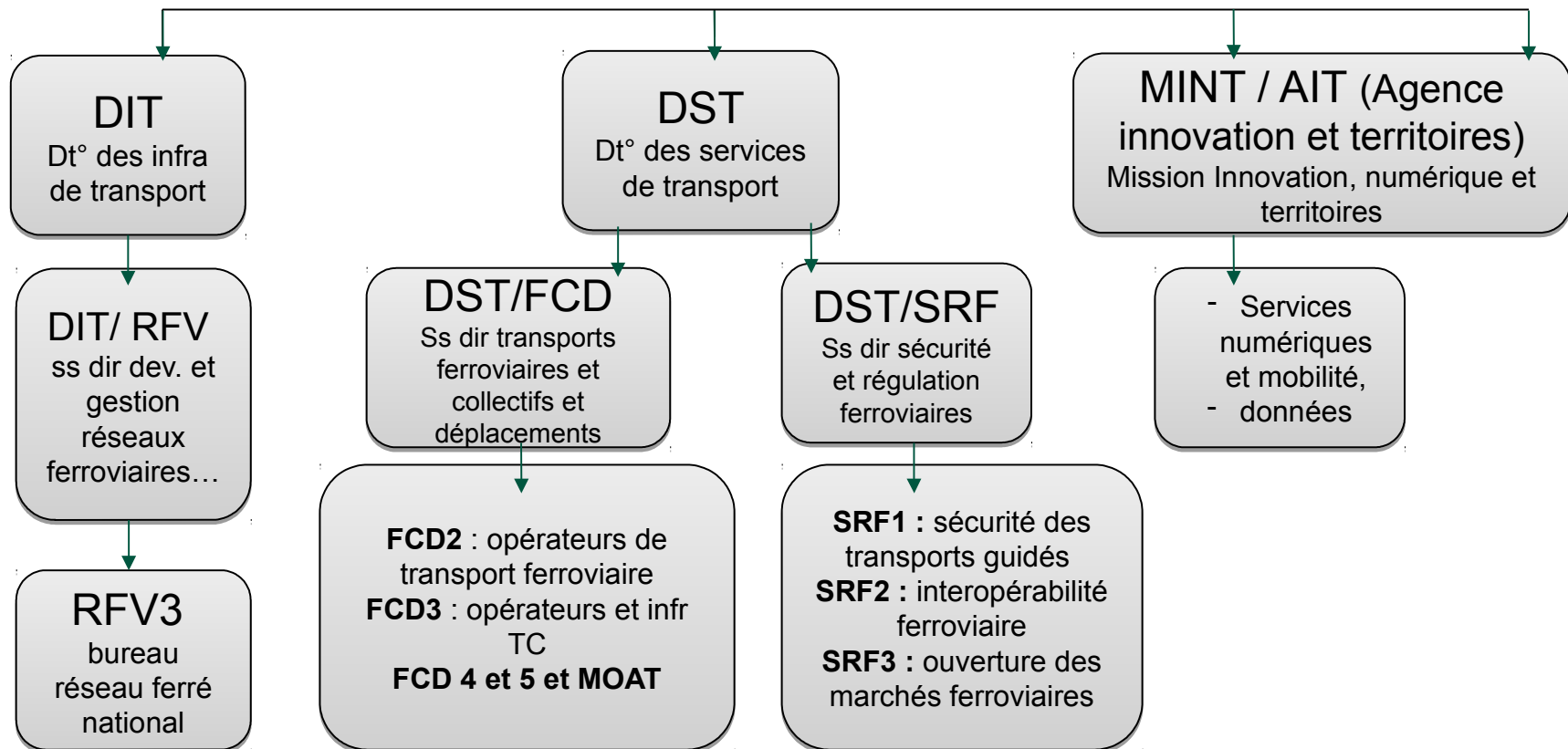
1. Les missions de la DMA



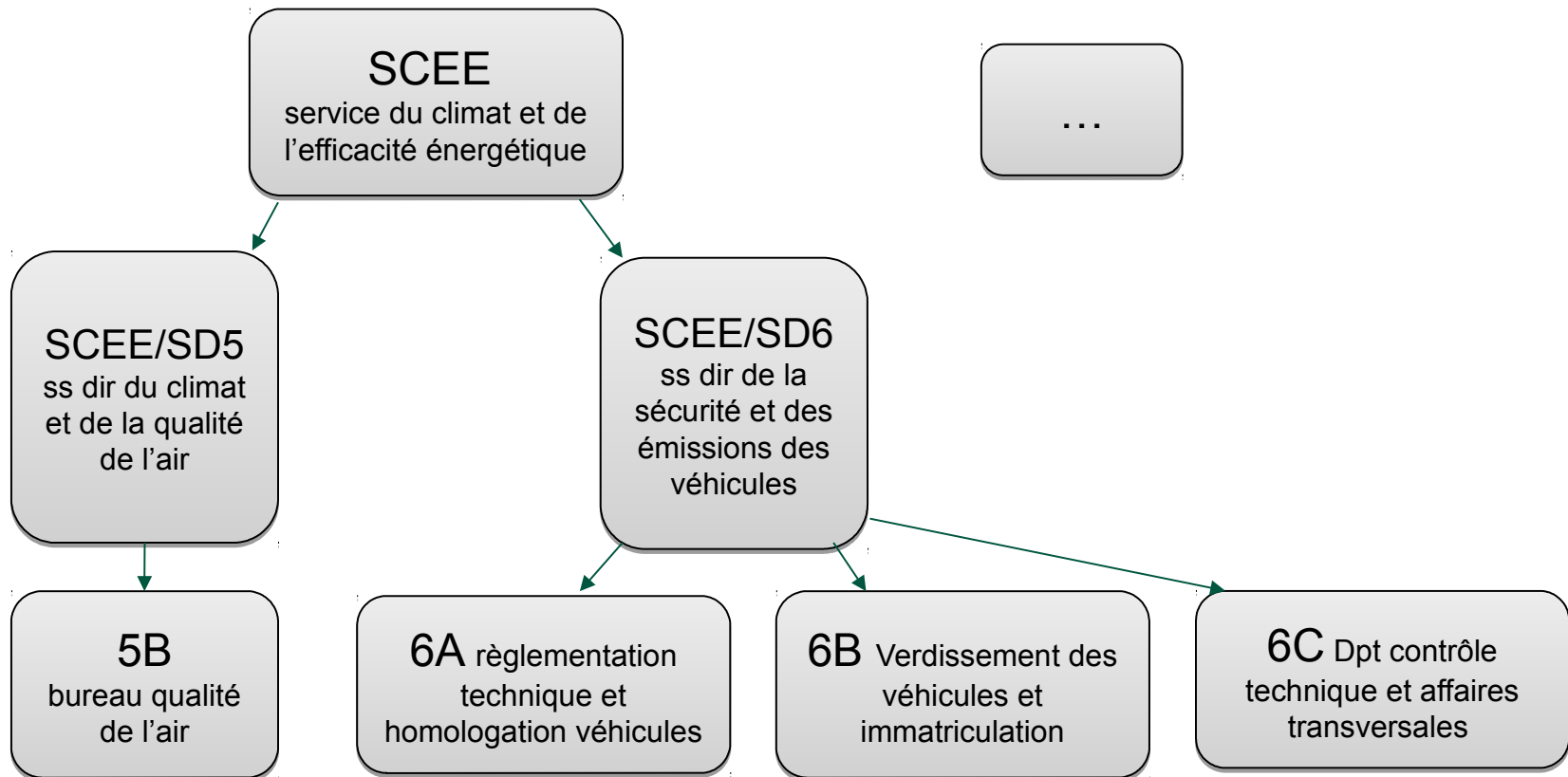
Ministère de la Transition Ecologique (MTE) SG/ Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA)

- **Co élaborer et promouvoir la politique d'accessibilité** sur les trois maillons de la chaîne de déplacement :
 - Voirie et espaces publics ;
 - Transports, mobilité, stationnement ;
 - Logement et établissements recevant du public (ERP)
- **Impulser, coordonner**, assurer la cohérence des actions menées au sein du ministère
- **Accompagner** la mise en œuvre de la politique
- **Diffuser l'information** et les bonnes pratiques
- **Concerter et travailler avec**
 - **les acteurs professionnels** des trois secteurs : voirie, transport et cadre bâti
 - **les associations représentatives** de l'ensemble des acteurs : les collectivités territoriales (AMF, GART...), des transporteurs (UTP, FNTV), des constructeurs, des commerces...
 - les associations représentatives **des personnes handicapées** (APF, CFPSAA...),
- **S'appuyer sur les réseaux des correspondants accessibilité dans chaque DDT(M) et DREAL** et sur le **CEREMA** (ressources des collectivités territoriales)

DGITM, Direction Générale Infrastructures, transports et de la mer, les principaux interlocuteurs



DGEC, Direction générale Energie et Climat, les principaux interlocuteurs



SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

2. La réglementation européenne « ferrée »

Règlementation européenne ferroviaire

synthèse

- **Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (DOV/PRR)**
 - C'est celui de 2007 est en vigueur actuellement
 - Celui adopté le 29 avril 2021 entrera en application le 7 juin 2023
 - Des incidences sur les réseaux régionaux qui ne seront plus exemptés de certaines obligations
 - Des avancées pour les PH avec une réduction du délais de réservation à 24h00
- **Règlement « STI PMR »**
 - C'est celui de 2014 qui est en vigueur
 - Une révision est en cours

Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (DOV/PRR)

Détails

Suivi réalisé par le bureau de l'interopérabilité ferroviaire (DGITM/DST/SRF2)

Révision du règlement de 2007 : Adopté le 29 avril. Rentre en application le 7 juin 2023

Les principales mesures pour l'accessibilité des PMR/ PSH :

- Renforcement du champ d'application: fin progressive des dérogations pour les services régionaux
- Accentuation des mesures de communication et d'information via des canaux accessibles
- Assistance dans les gares et à bord des trains clarifiée et simplifiée
- **Délai de réservation de l'assistance en gare abaissé à 24h00 (contre 48h00 actuellement)**. Dérogation possible à 36h00.
- Attention accrue en cas de retard ou d'annulation
- Harmonisation du traitement des plaintes

Plus d'info : <https://www.ecologie.gouv.fr/lunion-europeenne-droits-des-personnes-handicapees-et-accessibilite>

Règlement (UE) n°1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite)

Révision de la STI en cours - Calendrier prévisionnel de travail du comité européen d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires (RISC) :

Les principales mesures :

- **définition d'un fauteuil roulant interopérable transportable par train ;**
- l'accès aux services à bord pour les PMR ;
- réintroduction des inspections et évaluations sur site par des organismes notifiés (NOBO) ;
- autres points : signaux sonores des portes d'accès passagers, largeur des rampes d'accès aux fauteuils roulants, bandes contrastantes et indicateurs tactiles de surface de marche ;

Les travaux parallèles de mise en œuvre de la STI PMR :

- définition de « priorités et critères communs » relatifs à l'accessibilité des gares et du matériel roulant (annexe de la STI PMR) ;
- l'inventaire des actifs : base de données pour informer les voyageurs de l'accessibilité d'une gare et/ou du matériel roulant et pointer les barrières à l'accessibilité.

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

3. L'évolution de la politique d'accessibilité aux transports

Une personne en fauteuil roulant en bas des marches d'un ERP: elle ne peut rentrer car...

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées				

Une personne en fauteuil roulant
 en bas des marches d'un ERP: elle ne peut rentrer car...

Des raisons datées dans le temps

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes				
Influences probables				
Solutions envisagées				

Y a-t-il une raison plus valable que les autres ? Non, ce sont des approches différentes

Influence de ces visions sur les solutions déployées

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale : médecin	Vision fonctionnelle : ergonome, kiné	Vision environnementale	Vision politique
	Vision individuelle		Vision sociale	
Influences probables				
Solutions envisagées				

Influence de ces visions sur les solutions déployées

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale : médecin	Vision fonctionnelle : ergonome, kiné	Vision environnementale	Vision politique
	Vision individuelle		Vision sociale	
Influences probables				
Solutions envisagées	Des politiques centrées sur la personne Et en matière de transport : transports spécialisés, ascenseurs réservés...		Des aménagements de l'espace disponibles pour tous : rampes, ascenseur en libre service	Une autre conception de l'espace : on conçoit directement pour tous sans avoir besoin de rampe...

1975 : les prémisses avec le transport des « handicapés »

- Avant 1975, la mobilité des personnes handicapées relevait de la sphère privée et familiale, ce n'était pas une question prise en charge par la sphère publique.
- Avec la loi n°75-534 du 30 juin de 1975 dite loi « Handicap », la question s'inscrit dans les politiques publiques, sous la forme de politiques de transport des « handicapés ».
 - Le référentiel à l'époque repose sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, c'est-à-dire centrée sur la personne. Le problème vient de « la personne »
 - Cette vision appelle des solutions spécifiques qui vont se déployer durant les années 1980 et 1990
 - = transports spécifiques comme les TPMP transports de personnes handicapées ou alors des prothèses à l'environnement : ajout de rampes à l'arrière des bâtiments, d'ascenseurs réservés... qui vont se déployer dans les années 80, 90.

Années 90' : la phase de l'invention de l'accessibilité aux transports

- Durant la fin des années 80 et le début des 90' des militants vont se mobiliser pour imposer une autre vision du handicap :
 - Le problème vient de l'environnement inadapté et non pas seulement de l'individu. Le référentiel change, la focale porte sur l'environnement.
 - Il appelle des solutions intégrées : des bus accessibles à plancher surbaissé, des ascenseurs « presque en libre service » (la ligne 14 de la RATP)...
- Création de la politique d'accessibilité aux transports :
- Elle est institutionnalisée en 2005, avec la loi « pour l'égalité des chances »

2005 : Institutionnalisation de l'accessibilité des transports publics

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

- Tout nouveau service public se doit d'être accessible
- Pour 2015, mise en accessibilité de l'existant (dont les réseaux de transports et les ERP).
- La définition du handicap est inspirée de la classification internationale du handicap = handicap de situation.
- L'objectif des aménagements : une accessibilité pour tous

Mais l'objectif est très ambitieux et en 2015, loin d'être atteint

Solution :

- programmation et priorisation avec l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014
- C'est la relance des aménagements avec les Ad'AP pour les ERP et les SD'AP pour les transports

Tournant des années 2020 : l'information pour donner l'usage des aménagements

Depuis 2005, et avec la relance de 2014,

- L'accessibilité progresse dans les faits : les aménagements sont de plus en plus nombreux mais restent parcellaires et pas connus
 - Besoin d'information sur ces aménagements encore parcellaires pour démultiplier l'usage
- L'accessibilité progresse dans l'usage : avec son corolaire de retours sur le besoin d'améliorer la qualité d'usage
 - Besoin d'une approche qualitative
- **d'où les mesures autour de l'usage dans la Loi d'Orientation des Mobilités adoptée le 24 décembre 2019**



De la loi aux différents codes : [La loi d'orientation des mobilités sur le site Légifrance permet de basculer directement vers les différents codes qui ont été modifiés.](#)

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

4. LOM et accessibilité de l'information voyageurs



Des obligations d'information des voyageurs

synthèse

-
- Obligation d'information générique des voyageurs :
 - L 1111-4 du code des transports « Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'usager d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation ».
 - l'Art. L. 1115-8 du code des transports : « Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 (*les régions*) veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial.

L'information voyageurs indispensable à la mobilité

Détails

- Les fiches et guides horaires des réseaux devraient permettre de connaître les lignes utilisables
 - En Ile-de-France, il existe des critères pour spécifier les conditions à remplir et un protocole pour déclarer une ligne accessibles partiellement
 - (D1112-11 du code des transports → quand la ligne compte 70% des points d'arrêts (+ le matériel roulant + formation conducteur + information voyageurs), elle est accessible .
 - En province, possibilité de s'en inspirer en définissant des critères locaux et ouvrir officiellement les lignes aux personnes en fauteuil roulant.
 - Ex. Lorsque les arrêts représentant 50% du trafic de la ligne sont accessibles et que les autres conditions sont remplies (matériels, formation, information...), la ligne est accessible.
 - Des conseils également dans la charte "Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs"

Des obligations d'accessibilité à l'information

synthèse

-
- Sites Internet et applications accessibles (RGAA)
 - l'Art. L. 1115-8 « Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées, dans les conditions prévues à l'article 47 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » et son décret d'application (obligation selon date mise en service du site, au plus tard, depuis nov. 2020) »
- Services téléphoniques accessibles
 - Obligatoire pour tous les réseaux de transports publics depuis d'octobre 2018 (lien vers décret)
 - Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Création d'une plateforme unique de réservation des prestations d'assistance

synthèse

- l'Art. L1115-9 du code des transports issu de l'article 28 de la LOM créé l'obligation d'une plateforme unique pour faciliter la réservation et la coordination de la prestation dans les gares.
- Décret n° 2021-1124 du 27 août 2021 relatif à la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance et de substitution à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite et au point unique d'accueil en gare

Création d'une plateforme unique de réservation des prestations d'assistance

Détails

Le niveau d'accessibilité des trains depuis le quai oblige, encore, de nombreuses personnes handicapées à devoir réserver une assistance pour monter à bord des train.

- Assistance obligatoire et gratuite mais devant être réservée au moins 48 heures en amont (délais abaissés en 2023, 2024).
 - Réservation à réalisée auprès de multiples opérateurs (au moins 17 actuellement, un pour chaque opérateur), sans garantie de coordination.
- D'où l'Art. L1115-9 du code des transports issu de l'article 28 de la LOM qui crée l'obligation d'une plateforme unique pour faciliter la réservation et la coordination de la prestation dans les gares.

Création d'une plateforme unique de réservation des prestations d'assistance

Détails

- **Décret n° 2021-1124 du 27 août 2021** relatif à la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance et de substitution à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite et au point unique d'accueil en gare
 - Véritable défi technologique pour qu'un opérateur unique soit en mesure d'entrer en relation avec les opérateurs déjà existants (plus de 17 à ce jour)
- SNCF réseau avance sur la mise en place de la plateforme unique qui sera mise en service en janvier 2024, 6 mois avant les JOP 2024
- Contact : Cheffe de projet : lamisse.yahya@sncf.fr

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

5. LOM et accessibilité en faveur des transports collectifs et des TPMR

L'accessibilité des réseaux de transports et de TPMR : **coté voyageurs**

synthèse

•Les mesures pour

- Lom (art. 19) et **obligation d'un tarif accompagnement** pour toute personne avec une CMI (Art. L1111-5 du code des transports) ;
- Lom (art. 19) et **obligation de facilité d'accès aux TPMR** (Art. L1111-5 du code des transports);

LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

Détails

- Les aménagements ne suffisent pas pour offrir une accessibilité, l'assistance humaine est souvent nécessaire
- La LOM rend obligatoire une tarification spéciale pour l'accompagnateur des personnes handicapées ayant une carte CMI (carte mobilité inclusion) (art. 19 de la LOM ou Art. L1111-5 du code des transports), au-delà des seuls porteurs d'une CMI invalidité sur-mention « accompagnateur ».
- Toutes les personnes disposant d'une de ces CMI a le droit à un tarif spécial pour son accompagnateur.
 - CMI mention « priorité » = station debout pénible
 - CMI mention « stationnement » = pénibilité de marche
 - CMI mention « Invalidité », avec ou sans la sur-mention « accompagnement »
- ~~La tarification spéciale peut aller jusqu'à la gratuité~~

Mesure d'application directe,
obligatoire depuis janvier 2020 !

LOM et tarification spéciale « accompagnateur »)

Détails

- Positif pour l'utilisateur :
 - + Permet à certaines personnes de pouvoir se déplacer sur le réseau grâce à son accompagnateur à moindre coût, voire sans coût supplémentaire
- Positif pour les réseaux :
 - + Limite les risques d'accident et de perturbation d'exploitation
 - + Pas besoin de personnel supplémentaire sur le réseau
 - + Le coût des tarifs réduits est compensé par un nombre accru de trajets payant

LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

Détails

- La LOM donne le droit au voyageur avec une CMI, quelque soit la mention, d'être accompagné et que son accompagnateur bénéficie d'un tarif spécial, pouvant aller jusqu'à la gratuité
 - C'est un droit pour la personne d'être accompagnée mais pas une obligation. Le réseau ne peut obliger la personne à être accompagnée (même quand la personne à une sur-mention « accompagnateur »)
 - Le réseau à l'obligation d'accepter l'accompagnateur et de proposer un tarif spécial
 - Le choix de l'accompagnateur relève du droit de la personne handicapée

Philosophie de la mesure : faciliter l'accès aux transports en commun et aux TPMP pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap.

Le TPMR – le cadre légal

- Le TPMR, un TAD particulier non obligatoire mais indispensable

Détails

- Article R3111-2 du code des transports
- « Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de quatre places, y compris celle du conducteur. »
- Art. R3111-3 (créé par Décret n°2016-1550 du 17 nov. 2016)
- « Les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers. »
- Article L1112-4-1 du Code des Transports sur le coût :
- « Le coût pour les personnes handicapées du transport à la demande mis en place par une autorité organisatrice de transport ne peut être supérieur à celui applicable aux autres usagers dans le ressort territorial de cette autorité....]

LOM et facilités d'accès aux TPMP

(Art 19 de la LOM ou Art. L1111-5 du code des transports)

Détails

- La LOM prévoit, pour les porteurs de la carte CMI Invalidité, que l'accès au TPMP ne peut être restreint,
 - ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné,
 - ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.
- La CMI Invalidité faisant office de reconnaissance administrative et médicale. Ces conditions s'appliquent tant pour entrer dans le service qu'en cas de renouvellement..
- Les autres règles locales restent inchangées : délais réservation, population cible...

Mesure d'application
directe, obligatoire
depuis janvier 2020 !

Un guide pour l'usage des fauteuils roulant dans les véhicules de transport (voiture et TPMR)

« Guide pour les utilisateurs de fauteuils roulants se déplaçant dans un véhicule personnel
Cadre réglementaire et recommandations pour une solution globale « véhicule / fauteuil»

Détails

- <https://www.ecologie.gouv.fr/vehicules-adaptes-fauteuils-roulants-et-autres-engins-daide-aux-deplacements>

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMR

Détails

- Locaux / extérieurs :
 - Pas de différence de traitement quand ils ont une CMI Invalidité.
 - Pas de différence entre client régulier et client occasionnel quant ils ont une CMI Invalidité.
- Commission médicale :
 - Pour les personnes avec une CMI Invalidé, plus de commission médicale (ou tout autre nom) ou de questionnaires médicaux ou de données médicales. Ces personnes n'ont pas à voir de médecin pour accéder au service TPMR.
- Journée d'information
 - Possibilité de maintenir une journée d'information non obligatoire pour les CMI Invalidité

L'accessibilité des réseaux de transports : pour les AO

synthèse

- Lom (art. 19) et **élargissement de la notion de substitution** (Art. L1112-4 du code des transports);
- Lom (art. 19) et **compensation des arrêts en ITA** (Art. L1112-4 du code des transports);
- Lom (art. 21) et **obligation de publicité** de l'état d'avancement de la politique d'accessibilité (Art. 1112-2-4 du code des transports)
- Mesure « action » : **Charte "Qualité d'usage**
de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs signée en juin 2019

Service de substitution – le cadre légal

Détails

- Le service de substitution : en cas d'ITA
 - Article L1112-4 du code des transports
 - « Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition.
 - L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces services de substitution. [...] »

Service de substitution – le cadre légal

Détails

- Définition du « service de transport de substitution »
 - Directive du 13 avril 2006 en application de la loi 2005-102 du 11 février 2005
 - « service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ;
 - cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible

LOM et élargissement de la notion de substitution

Détails

- Les réseaux ferrés bénéficiaient déjà de cette notion élargie de substitution reposant sur
 - Le transport de substitution (ex. un véhicule spécial d'une gare à une autre gare)
 - Les mesures de substitution qui sont de nature humaine, technique ou organisationnelle,
- La LOM élargie cette possibilité aux réseaux routiers
 - Avantages :
 - permet de proposer une plus large gamme de services aux voyageurs, donne de la souplesse aux réseaux, encadre des pratiques déjà existantes (ex. accompagnement SYTRAL Lyon)

Compensation des arrêts en ITA pour éviter transport de substitution (urbain)

Détails

- ITA : impossibilité technique avérée. Certains arrêts prioritaires ne pouvaient pas être mis en accessibilité.
- La loi (article 1112-4 du CT) prévoit alors l'obligation de mettre en place des transports de substitution (transport devant proposer une alternative similaire, d'arrêt à arrêt, avec les mêmes horaires...)
- La mise en place de transports de substitution dans les réseaux urbains était souvent une gageure
- La LOM permet de compenser les arrêts en ITA par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts (qui n'étaient pas prioritaires) dans les réseaux urbains (il n'y a alors plus d'obligation de transport de substitution)
- Le choix des arrêts est réalisé par les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité. Suggestion de critères possibles : les arrêts avec le plus de montées, une demande locale...

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

6. LOM et suivi de la politique d'accessibilité

LOM et publication du rapport d'avancement

Détails

Lom (art. 21) et obligation de publicité de l'état d'avancement de la politique d'accessibilité (Art. 1112-2-4 du code des transports)

- La mise en accessibilité des réseaux est une politique publique sensible
- La tenue de la programmation n'est pas toujours évidente
- Informer et communiquer le plus en amont possible est un gage de transparence dans l'action publique

= Obligation de mise en ligne du bilan de fin de période ou version plus communicante et moins administrative

Enquête PASSIM en lien avec le CEREMA

Nouveauté

Sans reporting, pas de suivi des politiques

Cette année, changement d'outil

→ outil d'enquête du CEREMA :
"PASSIM",

•et de méthodologie

•Nous avons profité de ces changements pour élargir les questions à la mise en œuvre des mesures d'accessibilités issues de la Loi d'Orientation des Mobilités car l'accessibilité des réseaux implique plus que la mise en accessibilité des arrêts.

•Le questionnaire est à renseigner directement par les AOM.

- Cette enquête a été adressée le 7 et 8 juin aux AOM de réseaux urbains, via leurs deux associations représentatives, le GART et AGIR Transports.
- Besoin de votre aide pour inciter les AOM de votre territoire à répondre.
- Timing : Il est encore temps d'y répondre

Les résultats seront présentés en janvier aux ministres lors du Comité Interministériel au handicap.

Par ailleurs, notez que Régions de France a souhaité privilégier un tableau de reporting interne à leur structure mais vont également y intégrer les items présents dans l'enquête PASSIM.

Le CEREMA a réalisé une analyse des premières réponses

- CEREMA
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/9e-assises-accessibilite-retours-interventions-du-cerema>
- DMA https://www.ecologie.gouv.fr/dire-lire-et-faire-laccessibilite-agenda-publications-et-bonnes-pratiques#scroll-nav__3

Enquête PASSIM en lien avec le CEREMA

Nouveauté

- **Lien vers l'enquête via la page internet du CEREMA**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/enquete-aupres-aom-accessibilite-reseaux-transport-urbains>

- **Ressources : document word** rappelant le cadre légal de chacune des obligations accessibilité.

N'hésitez pas à le consulter et à nous faire des retours dessus afin de l'enrichir.

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/06/pol_pu_access_transport_doc_explicatif_enquete_passim_v4_.pdf

Lom et Charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité

Détails

- La charte "Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs"
- Signée en juin 2019 par les représentants des AO (GART et Régions de France) et transporteurs (UTP, FNTV)
- Rappelle l'importance de travailler sur :
 - la maintenance,
 - la formation du personnel,
 - l'information voyageurs,
 - les cahiers des charges des véhicules,
 - ...
- ~~Préconise de s'engager dans des démarches de labellisation ou de certification (S3A, Cap handéo Mobilité...)~~

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

7. LOM et bases de données sur l'accessibilité



L'accessibilité via les bases de données et les services numériques

synthèse

Lom (art. 27) et obligation de créer des bases de données décrivant

- **l'accessibilité des transports** (Art. L1115-6 code des transports)
- **L'accessibilité de la voirie** (Article L141-13 du code de la voirie) ainsi que des bases de données des balises numériques.

Lom (art.27) et obligation nouvelle pour les CCA/CIA de faire le bilan du niveau d'accessibilité autour des arrêts prioritaires (Article L2143-3 du code général des collectivités locales)

Définition des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article Article L1112-1 du code des transports et des articles Article D1112-10 et Article D1112-11

Obligation de créer des bases de données décrivant l'accessibilité des transports

Détails

•(Art. L1115-6 code des transports)

- Les personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/ UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux **collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite**, selon la répartition de compétences définie aux 3° à 5° de l'article L. 1115-1 du présent code. Ces données sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement délégué mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3.
- Délais : 1^{er} décembre 2021 pour les métropoles Européennes (dont IDF)

Obligation de créer des bases de données décrivant l'accessibilité de la voirie

Détails

•(Article L141-13 du code de la voirie)

- Les organismes chargés d'une opération d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie **collectent les données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires** au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports.

Les organismes, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés sont informés par les régions et autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1241-1 du même code de la localisation des points d'arrêt prioritaires. (...)

- Délais : mai 2022 pour les communes disposant d'une gare prioritaire et décembre 2023 pour les autres communes

Obligation pour les CCA/CIA de faire le bilan du niveau d'accessibilité de la voirie autour des arrêts prioritaires

Détails

- (Article L2143-3 du code général des collectivités territoriales)
- Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité (...)
- Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle détaille l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, en fonction du type de handicap, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

1^{ère} condit° à réunir : parler de l'accessibilité dans les même termes et organiser les informations de la même façon = Normalisation et modèle de données

En vue d'assurer la collecte de données harmonisées relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite, obligation d'utiliser des modèles de données dédiés

- **Dans les transports : Obligation d'utiliser le profil NeTEx accessibilité France**
- **En voirie : obligation d'utiliser le standard de données « accessibilité du cheminement » validé par le CNIG (http://cnig.gouv.fr/?page_id=18058)**

2^{ème} condition : échanger les données selon le même format = Interopérabilité, standard d'échange

- **Un format d'échange unique permettant d'exporter les données**

Afin de garantir l'interopérabilité des données sur l'accessibilité de la voirie avec les données sur l'accessibilité des transports dans les applications, l'échange des données est réalisé selon le **profil « NeTEx accessibilité France »** mis en œuvre pour l'application des articles L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports.

Préalable n°1 : publication, en open source, de la liste des arrêtés prioritaires par chaque AOM

Il s'agit de l'information indispensable pour débiter les chantiers de collecte des données.

Les ressources existantes et à venir

Détails

- Une page du site Internet de la DMA dédiée aux données d'accessibilité : www.accessibilite.gouv.fr ou https://www.ecologie.gouv.fr/donnees-daccessibilite#scroll-nav__1
- Un guide pour les AO et les CT « Recommandations en matière de collecte des données d'accessibilité » (Paru en oct. 2021).
- Des sessions régionales avec les réseaux géomatiques. La 1^{ère}, commune Pays de la Loire et Bretagne, aura lieu en décembre.
 - Sessions de vulgarisation débouchant sur la mise en place d'une organisation régionale animée par les réseaux géomatiques
- Un outil de collecte des données dans les transports et en voirie est en cours de construction. Il sera disponible pour tous et en open source.

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

8. LOM et accessibilité des IRVE, places avec des bornes de stationnement



L'accessibilité au service public du réseau des bornes de recharge électrique

synthèse

- Lom (art. 19) et rappel obligation d'accessibilité des places avec bornes de recharge en tant que nouveau service public :
 - en voirie communale (art. L. 2224-37 du code général des collectivités locales), l'obligation s'applique sur les places créées depuis janvier 2020
 - et dans les parkings (inscrit au départ à l'art. L111-3-4 du Code de la construction et de l'habitat devenu Article L113-12 avec la refonte du code en juillet dernier)

LOM et accessibilité du système de bornes de recharge électrique

Détails

- **L'accessibilité au service public du réseau des bornes de recharge électrique**
 - Lom (art. 19) et rappel obligation d'accessibilité des places avec bornes de recharge en tant que nouveau service public :
 - en voirie communale (Art. L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales)
 - et dans les parkings (Art. L111-3-4 du Code de la construction et de l'habitat)

Elles représentent un service public au même titre qu'une station essence (statut rappelé dans la directive européenne de déploiement de l'électromobilité).

Elles se doivent d'être accessibles (règles européennes et renforcées par la loi 2005 : tout nouveau service public doit être accessible).

La LOM et l'accessibilité du service public de bornes de recharge électrique

Détails

- Une politique ambitieuse et volontariste (DGEC/SCEE)
- Avec la LOM, l'obligation d'accessibilité places avec bornes en voirie communale nécessite un arrêté ministériel pour fixer le pourcentage
- Une 1^{ère} concertation a eu lieu entre déc. 2019 et juin 2020 pour aboutir à **70% des places avec bornes doivent être accessibles**
- L'arrêté a été validé par CNCPH et CNEN et mis sous SOLON
- Avec le plan de relance, besoin d'adapter l'arrêté → des adaptations de l'arrêté sont prévues
- L'obligation d'accessibilité dans les parkings est encadré par le CCH
- (Art. L111-3-4 du Code de la construction et de l'habitat)
- Attention, l'arrêté est rétro actif : l'obligation porte sur toutes les places ayant bénéficié, **depuis janvier 2020**, d'une borne de recharge

Si besoin, se rapprocher de l'AITF (l'association des ingénieurs territoriaux nationaux)

SÉLECTIONNER L'ICÔNE POUR INSÉRER UNE IMAGE,
PUIS DISPOSER L'IMAGE EN ARRIÈRE PLAN
(SÉLECTIONNER L'IMAGE AVEC LE BOUTON DROIT DE LA SOURIS /
METTRE À L'ARRIÈRE PLAN)

LOM et accessibilité : autres mesures

ZFE et accessibilité pour les personnes handicapées

- La lutte contre la pollution en ville et le réchauffement climatique est une priorité du gouvernement.
 - Elle passe par l'obligation de créer des zones à faible émission dans des agglomérations dont les taux de polluants atmosphériques dépassant les seuils définis par la commission européenne.
 - Cela se concrétise par la restriction de circulation des classes de véhicules polluants dans ces ZFE et définis par arrêté.
 - Néanmoins, conscient de la nécessité de permettre aux personnes handicapées de continuer à se déplacer dans un environnement pas encore accessible dans son ensemble, un GT est en cours pour permettre une exception pour les véhicules conduit ou véhiculant une personne handicapée.
-

Ressources

- La LOM, loi d'orientation des mobilités :
 - [Le site du ministère](#) et celui [de France Mobilité](#)
 - [le guide du Gart](#)
 - [Les vidéos AGIR/AMF](#)
 - [Les éléments de l'UTP](#)
- L'accessibilité
 - le site de la [Délégation ministérielle à l'Accessibilité](#)
 - La charte "[Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs](#)"
- La documentation du CEREMA
 - tant [sur les transports](#)
 - que [sur l'accessibilité](#)
 - Sur les transports et l'accessibilité, le guide gratuit (en téléchargement) "[Points d'arrêts bus et cars accessibles à tous : de la norme au confort](#)"



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS