



Ville accessible à tous

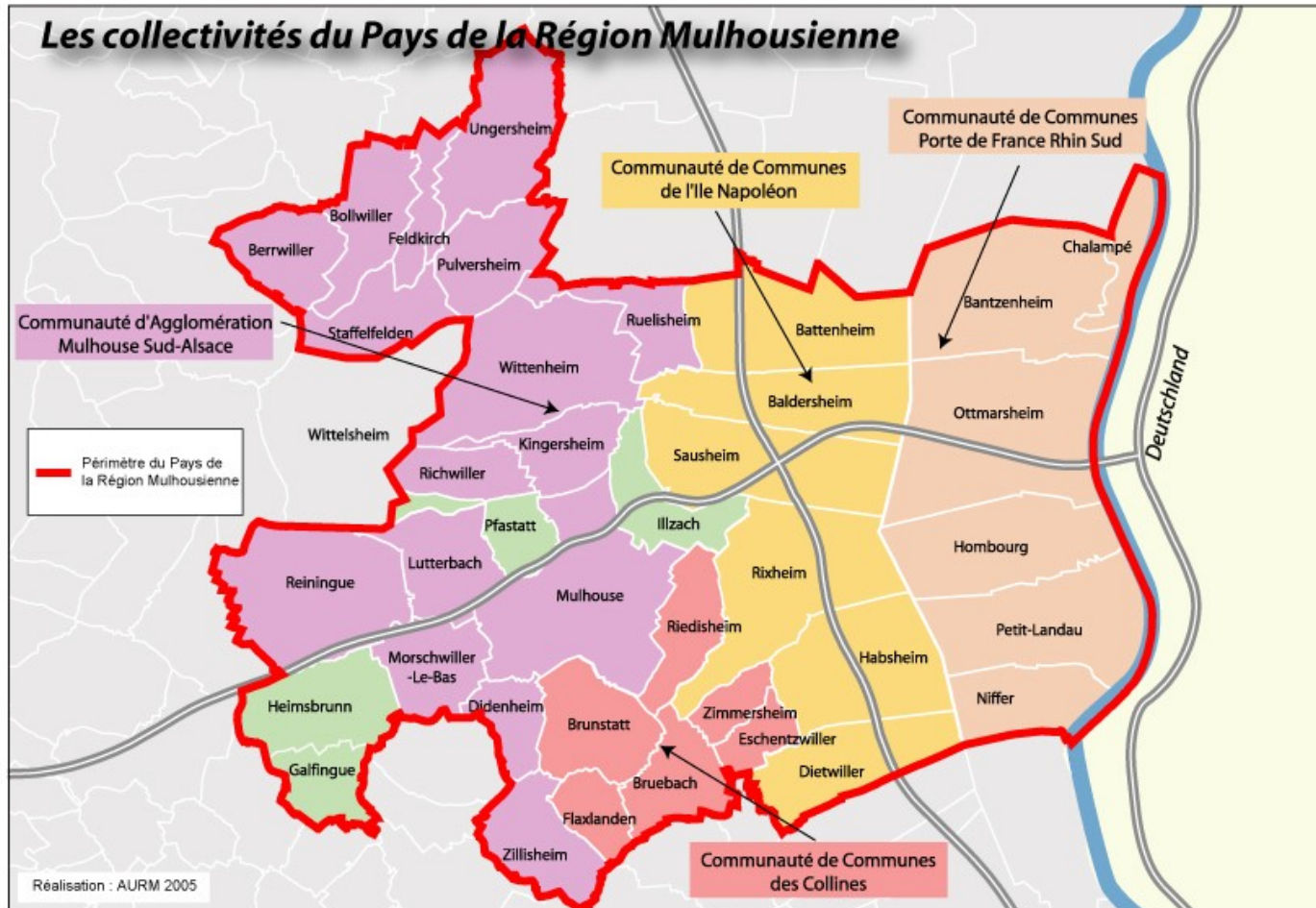
Journée du 25 octobre 2007

**Intégrer l'annexe accessibilité au
PDU : le cas de Mulhouse**



- Contexte
- Questions soulevées par la loi handicap
- Orientations retenues

Contexte institutionnel



Une agglomération de 250.000 habitants.

Un pays composé de 2 communautés de communes
1 communauté d'agglomération
4 communes isolées (soit 38 communes).

Un SCoT dont l'enquête publique vient de se clore.

Le Sitram est un syndicat à vocation unique créé en 1982.

Les membres du Sitram sont actuellement la Camsa (16 communes) et 8 communes appartenant ou non à d'autres intercommunalités (soit 235.000 habitants).

Il est présidé par M. BOCKEL, maire de Mulhouse, secrétaire d'État à la coopération et à la francophonie.

2 délégations de service public :

- Soléa (transports urbains - 21 millions de voyages/an) et
- Domibus (transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite – 82.000 voyages/an)



Un tramway mis en service en 2006 (2 lignes). En cours de réalisation : une extension de 1,5 km (2009), une ligne de tram-train (2010). D'autres extensions pour 2013 (PPP). Une « commission accessibilité » a suivi le projet de tramway depuis son origine.

Questions soulevées par la loi handicap

- Le projet de PDU révisé (procédure de consultation en cours en février 2005) est-il conforme à la loi ?
- Commission accessibilité : Une ou plusieurs commissions ? Quel(s) périmètre(s) ? Quel rôle ?
- Annexe PDU : Faut-il relancer une révision du PDU ? Quel rapport avec le schéma directeur d'accessibilité des transports publics ?
- Qu'est-ce qu'un transport de substitution ?
- Comment progresser de manière coordonnée avec les autres acteurs des transports et des espaces publics ?
- Et toujours : qu'est-ce qu'une ligne de bus accessible ? Qui doit payer pour aménager les points d'arrêt de bus ?

Les commissions accessibilité

Sur le périmètre du Sitram, 3 propositions ont été avancées :

- **Proposition 1** : Une seule commission, pilotée par le Sitram, qui fixe les règles et rend des avis (la proposition des techniciens du groupe de travail voirie) ;
- **Proposition 2** : Idem + réalise les constats d'accessibilité, ce qui nécessite des moyens ;
- **Proposition 3** : Des commissions en fonction des compétences de chacun (proposition retenue).

Concrètement, le Sitram a créé une commission accessibilité ne portant que sur les transports urbains (arrêts + véhicules) (1^{ère} séance le 03/07/07). La Camsa a créé une commission intercommunale portant sur les espaces publics et les ERP (1^{ère} séance le 27/09/07). Une autre commission communale créée.

+ une commission TER Alsace déjà en place et active à laquelle participe le Sitram.

Membres de la commission Sitram : le Bureau, 1 représentant / commune, l'État, la Région, le Département, les transporteurs (Soléa, Domibus, FNTV, SNCF), 1 représentant de la CCSPL et toutes les associations qui en font la demande.

En 2005, les consultations locales étaient en cours et il n'a pas semblé nécessaire au Sitram d'interrompre la procédure :

1. L'amélioration de l'accessibilité était un objectif inscrit dans le projet de PDU et plusieurs actions visent cet objectif.
2. Ce projet a été présenté à la CCSPL.
3. L'APF est membre du Comité de pilotage du PDU.

Annexe PDU : il est envisagé d'annexer le schéma directeur d'accessibilité (prévu pour 2008) et les plans de mise en accessibilité de la voirie au PDU lors de la prochaine révision. Ils seront ainsi soumis à l'enquête publique.

Le schéma directeur d'accessibilité

Délibération du Sitram en juin 2005 pour lancer l'élaboration et une expérimentation sur une ligne de bus.

Méthode retenue :

- identifier les dispositions à prendre par type de handicap (besoins et seuils) et définir ce qu'est une ligne ou un réseau accessible (réunion avec les associations – en cours)
- état des lieux des véhicules et des points d'arrêts (en interne)
- identifier les éventuels cas de dérogation
- programmer les investissements en négociant avec les communes
- redéfinir les missions du service DOMIBUS (consultation en cours)
- soumettre le projet à l'avis de la Commission accessibilité
- approbation par le CA du Sitram prévue début 2008

Le schéma directeur d'accessibilité

Tableau des besoins et seuils d'accessibilité :

- **par type de handicap** (personnes en fauteuil; aveugles ou malvoyantes; sourdes ou malentendantes; handicap mental ; autres PMR)
- **fonctions** (accéder à l'arrêt, circuler et utiliser les équipements, repérer le bon bus, monter dans le bus, s'installer en sécurité, utiliser les services à bord, s'orienter et bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire, quitter le bus) / **besoins / items sur lesquels il faut agir / quels seuils pour quels niveaux d'accessibilité** (inaccessible / partielle / optimale)
- **items critiques** (ex : cheminement dégagé pour personnes en fauteuil)

Quelques « extraits » des discussions avec les associations :

- **sourds** : les informations pendant les perturbations et des « formations » pour apprendre à utiliser le réseau et à comprendre les supports
- **aveugles** : un apprentissage (quasi) indispensable + comment « faire signe au bus » + repérer l'arrêt de descente
- **personnes en fauteuil** : des capacités physiques très variables → des fiches descriptives par arrêt « accessible » ? + privilégier l'étendue du réseau accessible
- **des items critiques exclusivement pour les personnes en fauteuil**

Les points d'arrêts des bus

- Quels aménagements ?



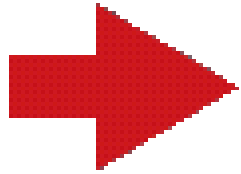
- Quels réglages des bus ?
- Qui doit payer ? (les trottoirs sont des dépendances de la voirie)
- Le délai de 10 ans porte donc également sur une partie de la voirie !
- En attendant les négociations, le Sitram participe à hauteur de 50% du surcoût

Les transports de substitution

- Sans accompagnement, il est impossible de répondre à toute les situations de handicap ;
- Où s'arrête le rôle de la politique des transports et où commence celui de la politique sociale ?
- Les associations et établissements craignent que l'accès au service Domibus soit de plus en plus restreint ;
- Un décret « accessibilité du matériel roulant » qui indique que les nouveaux bus bénéficiant d'une autorisation de mise en exploitation sont accessibles ;
- Si les arrêts répondent aux normes, peut-on se priver d'un transports de substitution ?



- Un sujet qui est abordé dans l'agglomération mulhousienne depuis plus de 7 ans, en particulier dans le cadre du PDU et de son suivi (observatoire du PDU, Comité de Pilotage du PDU) ;
- Un sujet qui n'est pas polémique (mais risque de le devenir compte tenu des incidences financières en particulier sur les budgets des communes) ;
- Un réseau local à créer avec quelques techniciens et élus pour porter le sujet dans les différentes institutions, garantir la cohérence et assurer le relais auprès des associations ;
- Un réseau national pour partager les expériences, entre collectivités et opérateurs de transport, mais aussi avec les constructeurs / fournisseurs et les associations.



Merci pour votre attention !

