



**MINISTÈRES  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
COHÉSION DES TERRITOIRES  
MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS : DES OBLIGATIONS À LA MISE EN ŒUVRE, ÉTAT DES LIEUX 2022**

**WEBINAIRE – 25 MARS 2024**

# SOMMAIRE

- 1. Les animateurs et partenaires**
- 2. L'enquête annuelle**
- 3. Les 6 obligations suivies, leur mise en œuvre et des bonnes pratiques**
- 4. Les prochains webinaires**
- 5. Les ressources documentaires**

# 1. Présentation des animateurs et des partenaires

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET DES PARTENAIRES

- **Animatrices : DMA et Cerema**
  - **Muriel LARROUY** de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité ; [muriel.larrouy@developpement-durable.gouv.fr](mailto:muriel.larrouy@developpement-durable.gouv.fr)
  - **Géraldine BODARD** du Cerema ; [Geraldine.bodard@cerema.fr](mailto:Geraldine.bodard@cerema.fr)
- **Partenaires : les trois fédérations professionnelles des Autorités organisatrices des transports**
  - **Benoit CHAUVIN** du GART ; [benoit.chauvin@gart.org](mailto:benoit.chauvin@gart.org)
  - **Anne BELLAMY** d'Agir Transport ; [anne.bellamy@agir-transport.org](mailto:anne.bellamy@agir-transport.org)
  - **David HERRGOTT** de Régions de France ; [dherrgott@regions-france.org](mailto:dherrgott@regions-france.org)



# CEREMA : QUI SOMMES-NOUS ?



# PROGRAMME « VILLE ACCESSIBLE À TOUS »



Créé en 2001

Approche transversale de l'accessibilité

Tous handicaps et mobilité réduite



Continuité de la chaîne de déplacement



Transports

Services

Commerces

Accès vers  
le bâtiment

Accès dans  
le bâtiment

Accès dans  
le logement

# CEREMA : QUE FAISONS-NOUS ?



Formations



Séminaires, réseaux métier



Etudes terrain



Ateliers participatifs  
collectivités



Outillage technique et  
méthodologique



# AGIR TRANSPORT, UNE PLATEFORME DE SERVICES

pour répondre aux besoins opérationnels de ses 520 adhérents



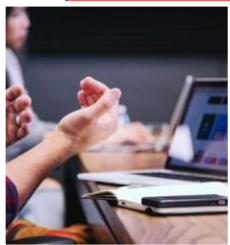
## 1. Assistance / Études

- Réponses aux questions juridiques et techniques du quotidien, véritable outil d'aide à la décision



## 2. Formations

- Un organisme de formation agréé pour parfaire ses connaissances avec + 200 RDV par an



## 3. Échanges

- L'association favorise les partages d'expérience en organisant des groupes de travail et des moments de convivialité.



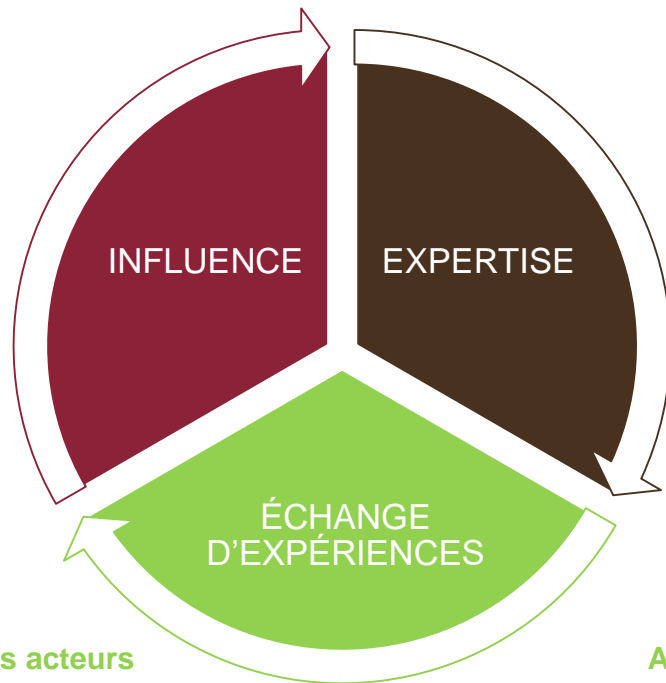
## 4. Achats centralisés

- La centrale d'achat spécialisée (CATP) pour accélérer les projets de mobilité dans les territoires : fournitures et prestations intellectuelles

## Nos trois grandes missions

### Porte-parole des AOM

Agir à tous les  
niveaux  
où se déterminent  
les politiques  
publiques  
A l'échelle  
nationale et  
européenne



Fédérer les acteurs

Accompagner les AOM  
dans l'exercice de leur  
compétence

Compétences  
juridiques,  
économiques et  
scientifiques

Développer le transport  
public et les modes  
alternatifs

Animer le réseau  
« adhérents »

Partager les bonnes pratiques

## Nos instances

### LE CONSEIL SCIENTIFIQUE

Contribue à la réflexion de  
l'association

### L'ÉQUIPE PERMANENTE

Accompagne les adhérents  
pour mieux appréhender les enjeux  
du monde des transports

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Décide des orientations stratégiques

### LES COMMISSIONS & GROUPES DE TRAVAIL

Analysent et débattent des évolutions  
législatives et réglementaires

### LE CLUB DES PARTENAIRES

Rassemble les industriels  
et les entreprises de service issus du

# RÉGIONS DE FRANCE



*« Régions de France est l'institution regroupant les régions françaises. Elle est la voix des Régions auprès des pouvoirs publics français et des institutions européennes, et promeut le fait régional auprès des citoyens et des acteurs de la vie économique et sociale. Régions de France organise également la concertation et les échanges de bonnes pratiques entre les Régions, et constitue un centre de ressources pour les élus régionaux et leurs agents »*

*Les mobilités sont le premier budget des régions : 1/3 des dépenses de fonctionnement, 1/4 des dépenses d'investissements*

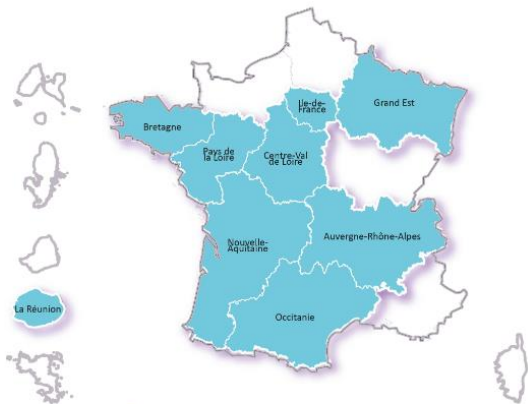
## **2. Une enquête annuelle sur la mise en œuvre des différentes obligations**

# UNE ENQUÊTE ANNUELLE CO-PRODUITE DMA / CEREMA

- **Le besoin d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre des obligations en matière d'accessibilité dans les réseaux de transports publics routiers :**
  - Un 1<sup>er</sup> essai infructueux en 2021
  - Un dispositif qui a donné satisfaction en 2022 (enquête sur l'année 2021)
  - Dispositif reconduit en 2023 (enquête portant sur l'année 2022)
- **Le dispositif d'enquête :**
  - Une liste de questions via l'outil Lime Survey, dispositif confidentiel
  - De la publicité autour de cette enquête via les newsletters de la DMA ([dma.sg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dma.sg@developpement-durable.gouv.fr)), du Cerema et des partenaires
- **La participation en 2023 :**
  - 9 Régions ont répondu en 2023 pour leurs réseaux routiers interurbains
  - 140 (sur 350) Autorités organisatrices des Mobilités ont répondu pour les réseaux routiers urbains.

# DEUX PLAQUETTES PAR AN PRÉSENTENT LES RÉSULTATS

## Accessibilité des transports routiers interurbains Des obligations à la mise en œuvre État des lieux 2022



Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires

### Neuf régions sur 18 ont répondu

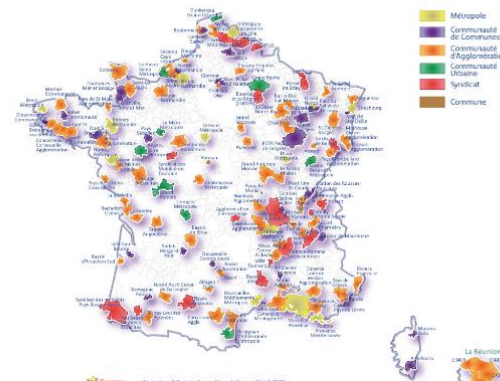
à cette seconde enquête annuelle, réalisée à l'initiative du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires et pilotée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Le deux plaquettes sont disponibles sur la page « L'accessibilité des transports » du ministère :

[https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-des-transports-collectifs#scroll-nav\\_1](https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-des-transports-collectifs#scroll-nav_1)

Le Cerema analyse les données et réalise les graphiques. Puis, les plaquettes sont rédigées avec la DMA

## Accessibilité des transports urbains Des obligations à la mise en œuvre État des lieux 2021-2022



**140 Autorités Organisatrices des Mobilités ont répondu à ces deux premières enquêtes annuelles (couvrant les années 2021 et 2022),**

réalisées à l'initiative du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires et pilotées par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) (140 AOM sur environ 350 AOM ayant mis en place un service de transport en commun régulier sur leur ressort territorial au 31 déc. 2022).

# L'ENQUÊTE 2024 PORTANT SUR L'ANNÉE 2023

**L'enquête 2024 est ouverte dès maintenant,  
jusqu'à fin juin 2024.**

<https://enqueteur.cerema.fr/index.php?r=survey/index&sid=785291&lang=fr>

- Elle porte sur les résultats des réseaux au 31 décembre 2023.
- L'objectif est de disposer des deux plaquettes de résultats dès septembre 2024.



# 3. Obligations et mise en œuvre (les réponses à la dernière enquête)

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
5. La collecte des données accessibilité
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

Pour chacune de ces 6 obligations :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

- 1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP**
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
5. La collecte des données accessibilité
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS PRIORITAIRES DES SD'AP

## CADRE LÉGAL

- **La loi n° 2005-102 du 11 février 2005** impose la mise en accessibilité des arrêts des transports publics selon les prescriptions techniques des décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté d'application du 15 janvier 2007 modifié
- **L'ordonnance du 26 septembre 2014** et ses décrets d'application établissent **une hiérarchie. Les arrêts prioritaires doivent être aménagés dans un délai de 3 ans pour l'urbain (soit av. 2018) à 6 ans pour l'interurbain (soit avant 2021).** Pour autant, tous les arrêts sont bien à mettre en accessibilité, pas uniquement les prioritaires.
- **L'article L1112-2-1 du code des transports et les suivants précisent les points d'arrêt identifiés comme prioritaires**, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas. [...]
- **Les obligations de mise en accessibilité des arrêts prioritaires courent toujours.** La mise en accessibilité des arrêts scolaires se fait à la demande des familles. Ne pas hésiter à investir dans quelques arrêts modulaires
- **Code des transports : Partie législative : Livre 1<sup>er</sup> : Le droit à la mobilité (art. L. 1111-1 à L. 1121-2) + Partie réglementaire : Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite dans les services de transports (art. D. 1112-1 à D. 1112-24)**

## En dehors de l'Île-de-France :

Selon l'article D1112-10 du code des transports, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

C'est à l'autorité compétente en matière de transport de déterminer et communiquer la liste de ces points d'arrêt prioritaires. Par exemple, la SNCF est chargée d'émettre la liste des gares prioritaires au niveau national, et l'EPCI ou l'AOM est en charge de la liste des arrêts prioritaires de transport en commun locaux.

## Dans la région Île-de-France :

Selon l'article D1112-11 du code des transports, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 **dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires** par Île-de-France Mobilités en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

# LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS PRIORITAIRES DES SD'AI

Enquête sur  
l'année 2022

Mise en œuvre dans l'interurbain

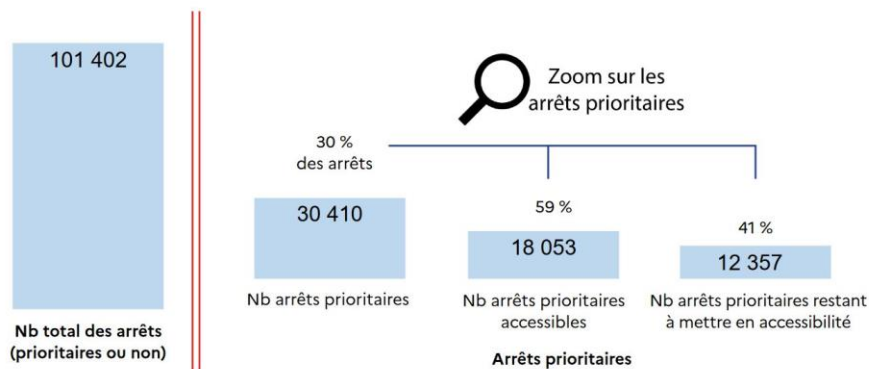
41% des arrêts routiers  
restent à aménager

L'obligation devait être  
remplie à N+3 (urbain) et  
N+6 (interurbain) après 2014

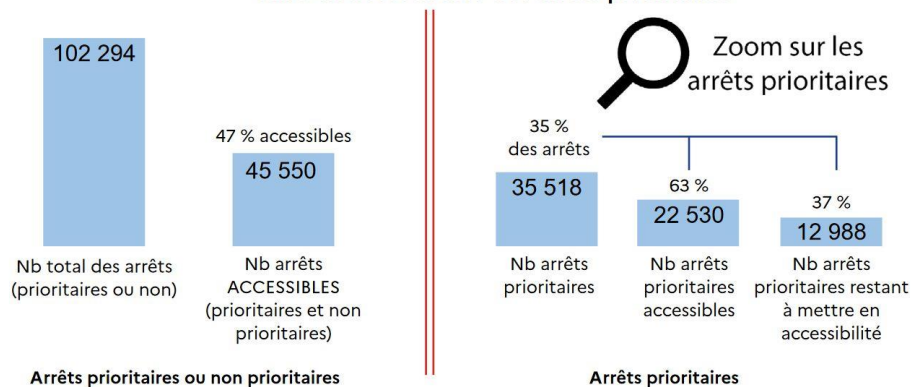
Mise en œuvre dans l'urbain

37% des arrêts urbains  
restent à aménager

Mise en accessibilité des arrêts prioritaires



Mise en accessibilité des arrêts prioritaires



# LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS PRIORITAIRES DES SD'AP

## BONNES PRATIQUES DANS L'URBAIN ET L'INTERURBAIN

- **Région Centre-Val-de-Loire** : la Région a organisé en 2021 et 2022 deux webinaires de formation pour les collectivités territoriales en charge des travaux de voirie (Autorités Organisatrices des Mobilités, Établissements de Coopération Intercommunale et Communes) afin de les mobiliser, les conseiller et **rappeler l'aide financière** de la Région pour la mise en accessibilité des arrêts.
- **Artois** : en tant qu'AOM de type Syndicat Mixte des Transports, l'AOM n'a pas la compétence voirie. Afin d'encourager les communes à réaliser la mise en accessibilité des arrêts routiers, **l'AOM subventionne les travaux**. Pour ce faire, elle a élaboré un programme d'investissement pour finaliser la mise en accessibilité des arrêts prioritaires restants.
- **Grand Avignon** : un engagement depuis 2012 : **tous les arrêts prioritaires sont désormais aménagés**. Les travaux concernent désormais les autres arrêts selon un programme de 15 à 20 arrêts par an définis au gré des réaménagements d'espaces publics et des opportunités.



# SYNTHÈSE DES OBLIGATIONS FRANÇAISES EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

- Obligations en matière d'accessibilité des réseaux de transports dans le code des transports
  - Partie législative : Livre 1<sup>er</sup> : Le droit à la mobilité (art. L. 1111-1 à L. 1121-2)
  - Partie réglementaire : Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite dans les services de transports (art. D. 1112-1 à D. 1112-24)
- Au-delà du code des transports
  - **Arrêté du 15 janvier 2007** (modifié) relatif à l'**accessibilité de la voirie et des espaces publics**
  - **Arrêté du 13 juillet 2009** relatif à l'**accessibilité des transports guidés** (métro, tramways, téléphériques)
  - **Arrêté du 22 novembre 2005** relatif à la **sécurité sous tunnel des transports guidés** (en cours de révision)
  - **Arrêté du 20 avril 2017** relatif à l'**accessibilité des établissements recevant du public** lors de leur construction

# RÈGLEMENTS EUROPÉENS DROITS DES PASSAGERS

- **Bus & cars :**
  - Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) no 2006/2004
- **Railway :**
  - Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)
- **Maritime :**
  - Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no 2006/2004
- **Air transport :**
  - European Regulation CE n°1107 of July 26, 2006

# LES RÈGLEMENTS EUROPÉENS DE SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

- Règlement européen 107 relatif à l'accessibilité des bus et cars
  - Règlement no 107 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 ou M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction [2018/237] – [lien](#)
- Règlements européens d'interopérabilité dans le ferroviaire
  - Règlement (UE) No 1300/2014 de la commission du 18 novembre 2014 dit **STI PMR** pour les spécifications d'accessibilité dans le ferroviaire (matériel, gare, formation, informations...) (en cours de révision) ([lien](#))

# LA DIRECTIVE ACCESSIBILITÉ BIENS ET SERVICES

- **La Directive Européenne** : La directive (UE) 2019/882 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services,
- **Transposition en droit français courant 2023** : Une architecture de transposition à trois niveaux déterminée par l'article 16 de la loi n° 2023-171 [1] du 9 mars 2023 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'UE, dite « loi DDADUE »,
- **Implications secteur des transports** :
  - **Accessibilité des « terminaux en libre-service »** : distributeurs automatiques de titres de transport, bornes d'enregistrement automatiques, terminaux en libre-service interactifs fournissant des informations
  - **Accessibilité des « éléments de service »** : sites internet, services intégrés sur appareils mobiles, y compris les applications mobiles, billets électroniques et services de billetterie électronique, fourniture d'informations sur les services de transport, notamment d'informations en temps réel sur le voyage, terminaux en libre-service interactifs

Une présentation complète est disponible sur la page Europe et accessibilité :  
[https://www.ecologie.gouv.fr/lunion-europeenne-droits-des-personnes-handicapees-et-accessibilite#scroll-nav\\_\\_7](https://www.ecologie.gouv.fr/lunion-europeenne-droits-des-personnes-handicapees-et-accessibilite#scroll-nav__7)

# LA DIRECTIVE ACCESSIBILITÉ BIENS ET SERVICES

- Une mise en œuvre progressive
- Les exigences en matière d'accessibilité s'appliquent
  - aux produits mis sur le marché après le **28 juin 2025**
  - Aux services fournis aux consommateurs après cette date, sans préjudice des dérogations temporaires ci-après
- Les prestataires de services peuvent jusqu'au 28 juin 2030 continuer à utiliser les produits qu'ils utilisaient légalement avant le 28 juin 2025
- Les contrats de prestation de services conclus avant le 28 juin 2025 peuvent s'appliquer sans modification jusqu'à leur terme et au plus tard jusqu'au 28 juin 2030
- S'agissant uniquement des terminaux en libre-service, ceux en exploitation avant le 28 juin 2025 et respectant la réglementation en vigueur, peuvent continuer à être utilisés jusqu'à la fin de leur durée de vie économiquement utile, cette période ne pouvant dépasser 15 ans après leur mise en service
- La DGCCRF est l'autorité de contrôle

Une présentation complète est disponible sur la page Europe et accessibilité :  
[https://www.ecologie.gouv.fr/union-europeenne-droits-des-personnes-handicapees-et-accessibilite#scroll-nav\\_\\_7](https://www.ecologie.gouv.fr/union-europeenne-droits-des-personnes-handicapees-et-accessibilite#scroll-nav__7)

# L'ACCESSIBILITÉ NUMÉRIQUE

- **L'ordonnance du 6 septembre 2023** vient préciser et alourdir les sanctions des manquements aux obligations **d'accessibilité des services en ligne**, prévues dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances.

- 1) **Le non-respect de cette exigence est maintenant passible de sanctions.**
- 2) **L'Autorité de régulation de la communication audiovisuelle et numérique (ARCOM) est désormais compétente pour constater les manquements et sanctionner,**
- 3) **Certaines obligations restent inchangées** : les obligations complémentaires, qui incluent la publication d'une déclaration d'accessibilité, l'élaboration et la publication d'un schéma pluriannuel (sur trois ans) de mise en accessibilité, l'indication sur la page d'accueil si le site est conforme ou non, la possibilité pour les utilisateurs de signaler facilement les manquements à l'accessibilité. Le non-respect des obligations complémentaires demeure passible de sanctions.

Pour en savoir plus : <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2023/09/06/compte-rendu-du-conseil-des-ministres-du-6-septembre-2023> et sur Légifrance <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2btnqzN0lBe14Sw4Pxd3a-YiF3mTkUVDd1KHOMS6u0s>

# L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES TÉLÉPHONIQUES

- **L'obligation** : Le numéro de téléphone pour les clients des entreprises doit être accessible aux personnes sourdes, malentendantes, sourd aveugles et aphasiques par la mise à disposition d'un service de traduction simultanée écrite et visuelle.
- **L'ordonnance rend effective les obligations de mise en accessibilité des services d'accueil téléphonique** prévues aux articles 105 de la loi pour une République numérique et L. 112-8 du code de la consommation en créant un régime de sanction en cas de manquement.
- **Les contrôles et sanction** : **L'ARCEP est chargée du contrôle** auprès des entreprises de ces obligations de mise en accessibilité et pourra infliger une amende administrative dont le montant ne pourra excéder 75 000 € pour une personne physique et 1 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé en France lors du dernier exercice clos pour une personne morale.
- **Vers une solution universelle** : Par ailleurs, l'ordonnance pose les premières bases d'une solution d'accessibilité téléphonique universelle sans surcoût pour eux.
- Détails sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2btnqzN0lBe14Sw4Pxd3a0vjG5MsDkfRtWfMxQ-Cnuk>

# EN PROJET – DIRECTIVE EUROPÉENNE

- Un projet de directive pour
  - une nouvelle carte européenne du handicap
  - une nouvelle carte européenne du stationnement
  - Timing : Nouvelles cartes disponibles dans 4 ans
- Ces deux cartes ne remplaceront pas les cartes nationales
- Objectif :
  - reconnaissance mutuelle du statut d'invalidité entre les États membres de l'Union européenne.
  - **La directive impose que les "avantages" proposés aux PH/PMR nationaux dans les transports soient également proposés aux européens qui présenteront la carte.**
  - **Mais pas de nouvelles mesures/obligations à mettre en œuvre**, c'est l'extension de droits nationaux aux non nationaux européens.



# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
- 2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI**
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
5. La collecte des données accessibilité
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# LA TARIFICATION SPÉCIALE POUR LES ACCOMPAGNATEURS

## CADRE LÉGAL

Depuis la LOM, l'article L1111-5 du code des transports **oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI : invalidité, stationnement, priorité) quel que soit le réseau de transport collectif.**

*Extrait : « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuse d'une carte invalidité ou d'une carte « mobilité inclusion » mentionnée à l'article L.241-3 du code de l'action sociale et des familles. Ces mesures tarifaires peuvent aller jusqu'à la gratuité ».*

# LA TARIFICATION SPÉCIALE POUR LES ACCOMPAGNATEURS

## Mise en œuvre dans l'interurbain

Enquête sur  
l'année 2022

Huit régions, sur les 9 ayant répondu, ont mis en place des mesures tarifaires **spécifiques** (tarifs réduits ou gratuits) pour les accompagnateurs des voyageurs ayant une carte mobilité inclusion (CMI) : **Île-de-France, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et La Réunion.**

## Mise en œuvre dans l'urbain

**62 % des réseaux urbains (bus, tramways...) ayant répondu ont mis en place des mesures tarifaires spécifiques (tarifs réduits ou gratuits) pour les accompagnateurs des voyageurs ayant une carte mobilité inclusion, quelle que soit la carte.**

# LA TARIFICATION SPÉCIALE POUR LES ACCOMPAGNATEURS

## INITIATIVES

- **Métropole Aix-Marseille-Provence** en 2022, dans ses réseaux et sur les TPMR associés, **l'AOM a généralisé la gratuité** pour les accompagnateurs de titulaires d'une CMI.
- **Communauté urbaine du Grand Besançon** : en 2021, elle a lancé, avec le Cerema, **une expérimentation** sur l'accompagnement des personnes handicapées sur le réseau de transport collectif « classique » Ginko dans l'optique de **les inciter à privilégier le réseau Ginko plutôt que le TPMR**. Durant au minimum trois mois, six personnes handicapées ont expérimenté et fait part de leur ressenti. Au final, les difficultés de montée / descente et de circulation à bord des bus incitent les personnes handicapées à privilégier le service de TPMR. Toutefois, le dispositif d'accompagnement dans le réseau Ginko suscite un réel intérêt pour toucher davantage de PMR (plus d'infos sur le site du Cerema).
- **Communauté de Communes Yvetot Normandie** : en plus de la tarification spéciale, **un agent**, proche de la retraite, de la ville d'Yvetot, mis à disposition de la communauté de communes, **est présent de façon aléatoire** dans les bus du réseau classique Vikibus (présence ciblée sur les horaires fréquentés par les personnes âgées ou PMR) et assure une aide directe à la montée et descente.

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
- 3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)**
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
5. La collecte des données accessibilité
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# LES FACILITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES DE TRANSPORTS DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

## CADRE LÉGAL

Depuis la LOM, l'**article L1111-5** du code des transports, prévoit pour les porteurs de la carte CMI Invalidité (carte qui reconnaît un taux d'invalidité à 80 % tel que défini au 1° du L224-3 du code de l'action sociale et des familles), **l'accès aux TPMR 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.**

# LES FACILITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES DE TRANSPORTS DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

## Mise en œuvre dans l'interurbain

Enquête sur  
l'année 2022

Cinq régions précisent qu'elles ont un TPMR.

**Trois d'entre elles (Île-de-France, Nouvelle-Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes) ont mis en place des facilités d'accès.**

Grand Est n'a plus de TPMR car les cars desservant les arrêts accessibles le sont aussi.

Il n'y a pas de données pour les 4 autres régions.

## Mise en œuvre dans l'urbain

94 réseaux sur les 140 répondant disposent d'un TPMR (67%), c'est-à-dire d'un transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite.

Parmi ces 94 réseaux,

- **57 ont mis en place des facilités** d'accès aux personnes ayant la carte CMI Invalidité
- **Et 20 sont en cours (en 2022)**  
→ soit au total 77 réseaux sur 94 = 82 %.

## BONNES PRATIQUES DANS L'URBAIN ET L'INTERURBAIN

- **Région Île-de-France** : depuis le 1er avril 2023, Ile-de-France Mobilités **régionalise progressivement son service de TPMR nommé PAM** (Pour Aider à la Mobilité) en intégrant les services départementaux à la fin des marchés en cours, le dernier se terminant en 2025.

### La régionalisation permet

- La mise en place d'un centre de services unique à l'échelle régionale,
  - Une tarification attractive et harmonisée,
  - Une offre de courses étendue à l'ensemble du périmètre francilien.
- **Syndicat Mixte des transports en commun de l'agglomération Clermontoise** : les deux barrières pointées par la LOM ont été supprimées. Ainsi, il n'y a plus d'obligation de résidence ni de commission médicale. A également été supprimée la priorité donnée aux déplacements pour motif de travail et de santé.



# ASSIST'ENGARE, LA NOUVELLE PLATEFORME UNIQUE DE RESERVATION DES SERVICES D'ASSISTANCE OU DE SUBSTITUTION

## CADRE LÉGAL

Depuis la LOM, l'**article L1115-9** du code des transports et les décret n° 2021-1124 du 27 août 2021 et n° 2023-1260 du 26 décembre 2023 prévoient une plateforme unique de réservation des services d'assistance ou de substitution en gare, depuis janvier 2024 pour tous les services ferroviaires et à partir de janvier 2025, pour les autres modes.

Des discussions vont s'ouvrir avec les AOM et SNCF gares et Connexions pour déterminer les modalités d'ouvertures aux autres modes : simple information des voyageurs des services disponibles localement à des prestations complètes permettant d'aller des gares routières à la gare ferroviaire.



À compter du 10 janvier 2024, les services de réservation de l'assistance aux voyageurs en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite fusionnent et deviennent **Assist'enGare : un point de contact unique pour réserver votre prestation d'assistance en gare, à chaque étape de votre voyage, régional, national ou international.**

Assist'enGare est disponible en français et en anglais.

## Vous pouvez joindre Assist'enGare :



En ligne 24h/24 7j/7 :  
<https://sn.cf/g/assistengare>  
disponible à partir du 10 janvier 2024.



Par téléphone 7j/7, de 8h à 20h, au 3212 ou +33(0) 9 72 72 00 92 depuis l'étranger (service gratuit + prix appel).



Via notre centre-relais pour les personnes sourdes et malentendantes.

En cas de difficultés concernant votre assistance, une Ligne d'Urgence Accessibilité est disponible 24h/24, 7j/7 au 09 72 72 00 65 (service gratuit + prix appel).



Il est conseillé de réserver votre prestation d'assistance dès la réservation de votre billet de train, et au plus tard jusqu'à 24h avant le départ pour avoir la garantie de bénéficier d'une assistance sur le train souhaité.

## Les conditions d'accès au service d'assistance



Se présenter au point de rendez-vous Assistance Voyageur Handicapé de la gare au plus tard 30 minutes\* avant le départ du train.



Disposer d'un titre de transport valide, correspondant au trajet et à la date de la demande d'assistance.



Ne confier à l'agent réalisant l'assistance qu'un bagage unique de 15kg maximum.



Pour les fauteuils roulants, la taille ne doit pas dépasser 700mm en largeur, 1200mm de longueur et 1500mm de rayon de braquage. Poids limite (y compris occupant et bagage) : 300 kg pour un fauteuil électrique, 200 kg pour un fauteuil manuel.

\* 60 minutes avant le départ pour les voyages Eurostar Londres.

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
- 4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité**
5. La collecte des données accessibilité
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# UN DROIT À L'INFORMATION ET UNE OBLIGATION DE PROPOSER UN SERVICE D'INFORMATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE.

## CADRE LÉGAL

Depuis la LOM, l'accent est mis sur l'information des voyageurs :

- **Le droit à l'information** est réaffirmé à l'**article L1111-4** 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'obligation pour les Régions de prévoir des calculateurs d'itinéraires** et leur accessibilité est également inscrite dans la loi à l'**article L1115-8** du code des transports :

*« Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 [il s'agit des 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. [...] « Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées [...] ».*

# UN DROIT À L'INFORMATION ET UNE OBLIGATION DE PROPOSER UN SERVICE D'INFORMATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE.

## Mise en œuvre

De plus en plus de régions proposent aux AOM d'intégrer leurs données et de plus en plus d'AOM recourent à cette possibilité.

Avantages :

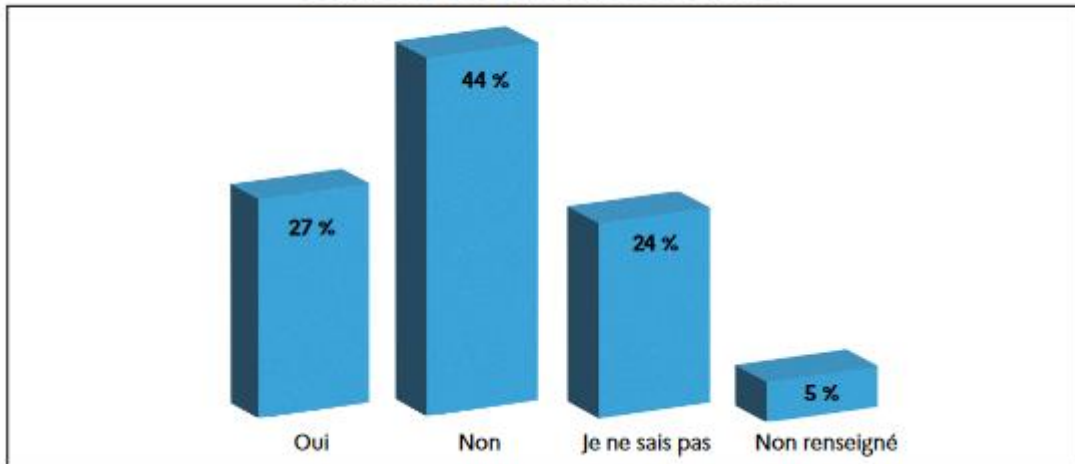
- Pour les voyageurs :
  - « Uniquement 13 noms » de calculateurs d'itinéraires à connaître (contre plus de 350 sinon),
  - Toute l'offre locale (urbains et interurbains, voire ferroviaire) est rassemblée dans un même outil,
  - Moins d'apprentissage et d'adaptation à des outils différents.
- Pour les AOM,
  - Des économies d'échelle,
  - La mutualisation des offres.

# L'INFORMATION SUR L'ACCESSIBILITÉ DES TRAJETS DANS LES CALCULATEURS D'ITINÉRAIRES

## Mise en œuvre

- **97 AOM** donnent une information sur l'accessibilité des lignes et arrêts soit sur des supports papiers (guides horaires...), soit sur les sites Internet.
- Mais comme l'indique le graphique ci-dessous, **seules 38 AOM sur 140 (soit 27 %), ont développé un calculateur d'itinéraires qui permet aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles** en transport en commun (44 % ont répondu non, 24 % ne savent pas).

Le calculateur d'itinéraire du réseau permet-il aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles ?



- **Cinq Régions** (Île-de-France, Centre-Val de Loire, Grand Est, Bretagne et La Réunion) **ont développé des calculateurs d'itinéraires permettant de sélectionner les parcours accessibles** sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs de leur secteur.

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
- 5. La collecte des données accessibilité**
6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)

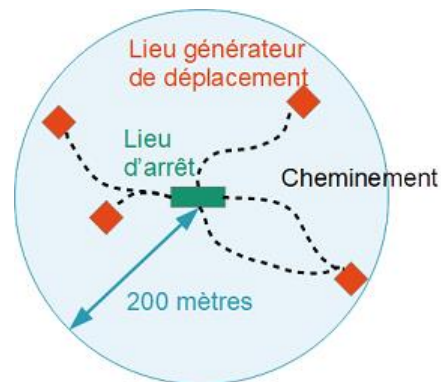
Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# L'OBLIGATION DE COLLECTE DES DONNÉES ACCESSIBILITÉ : UN CHANTIER QUI SE DESSINE

## CADRE LÉGAL

- L'obligation pour les Collectivités territoriales de collecter les données accessibilité est inscrite dans la loi,
  - Pour les transports aux articles L. 1115-6 et D. 1115-9
  - Et pour la voirie, aux articles L.141-13 et R. 121-24 du code de la voirie urbaine (collecte centrée sur les 200m d'itinéraires principaux autour des arrêts prioritaires).
- L'objectif principal est de disposer de bases de données normalisées décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires.
  - Les voyageurs peuvent alors construire des itinéraires accessibles depuis leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée.
- Normes à respecter :
  - Standard « profil NeTEx accessibilité France » pour les transports
  - Standard « CNIG cheminements » en voirie





# L'OBLIGATION DE COLLECTE DES DONNÉES ACCESSIBILITÉ : UN CHANTIER QUI SE DESSINE

## Mise en œuvre dans l'interurbain

Cinq régions ayant répondu ont lancé ou prévu de lancer leurs chantiers de collecte des données d'accessibilité des transports et l'évolution du calculateur d'itinéraire pour utiliser ces données : **Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Grand Est, Bretagne et Auvergne-Rhône-Alpes.**

Enquête sur  
l'année 2022

## Mise en œuvre dans l'urbain

Près de la moitié des 140 AOM (soit 48 %) déclarent **envisager de se lancer dans le chantier** de collecte des données d'accessibilité des transports et de faire évoluer leur calculateur d'itinéraires pour pouvoir utiliser ces informations.

Dans l'enquête, il n'est pas indiqué si la collecte des données en voirie est également prévue, alors qu'elle aussi est obligatoire.

## BONNES PRATIQUES DANS L'URBAIN ET L'INTERURBAIN

- **Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche, Communauté d'Agglomération Le Cotentin, Communauté d'agglomération de La Rochelle** : tous ces acteurs ont lancé le chantier de collecte des données d'accessibilité, au moins dans les transports.

## BONNES PRATIQUES DANS L'URBAIN ET L'INTERURBAIN

- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : la collecte des données d'accessibilité est en cours pour les lignes des cars « Région » (11 départements) selon le format du niveau 1 de NeTEx (le format européen normalisé des données qui comporte 3 niveaux). Le recueil est à venir pour les cars « Express Région » et pour les réseaux urbains sous compétence région. En parallèle, la Région a lancé le double chantier « numérique », d'une part, pour utiliser ces données dans le nouveau site Internet « La région vous transporte » regroupant toutes les informations liées à la mobilité (en train, en car, en covoiturage...) et d'autre part, pour garantir l'accessibilité numérique, de ce nouveau site dont l'Audit accessibilité présente 77,2 % de conformité aux critères RGAA en février 2023, sur la base de l'échantillon audité. De plus, la Région travaille à la création d'une centrale d'information et réservation « Allo la région vous transporte » qui sera opérationnelle en 2023 dont l'accueil téléphonique sera adapté au handicap auditatif.
- **Lorient Agglomération** : Lorient Agglomération est pionnière en matière de collecte et exploitation des données d'accessibilités des chaînes de déplacements. En partenariat avec la société Someware, elle a mis en ligne un calculateur d'itinéraires accessibles en 2013. À ce titre, elle fait partie du groupe pilote conventionné auprès du CEREMA pour aider à la mise en œuvre de la LOM à ce sujet. Lauréat de l'appel à projet national Territoires d'Innovation, Lorient Agglomération continue à faire évoluer cet outil dans le cadre du projet Handicap Innovation Territoire.

# ACCESLIBRE MOBILITÉS : UN OUTIL POUR COLLECTER LES DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ

L'État met à disposition des collectivités (Gestionnaires de voirie et AOM) **Acceslibre Mobilités**, un outil de collecte des données d'accessibilité en voirie et dans les transports.

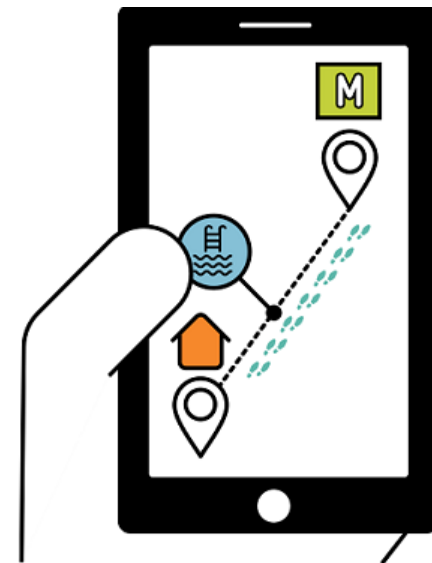
Acceslibre Mobilités, logiciel en open source, avec une interface web pour préparer la collecte et une tablette pour la saisie sur le terrain.

Un 1<sup>er</sup> webinar a eu lieu le 22 mars pour présenter l'outil. D'autres seront proposés

Plus d'information sur la page « données d'accessibilité »

- **Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP)** : la DGITM et la DMA ont retenu, fin 2022, la Métropole AMP comme un des 3 territoires « tests » d'Acceslibre Mobilités, outil de collecte des données pour la voirie et les transports (outil développé par un groupement représenté par la société Someware). Le chantier a débuté en 2023 et se poursuit un travail de recensement des données déjà disponibles en interne dans les SIG (systèmes d'informations géographiques). Trois nouveaux territoires ont été retenus 2024 pour être accompagnés gratuitement durant 1 an dans la prise en main d'Acceslibre mobilités.

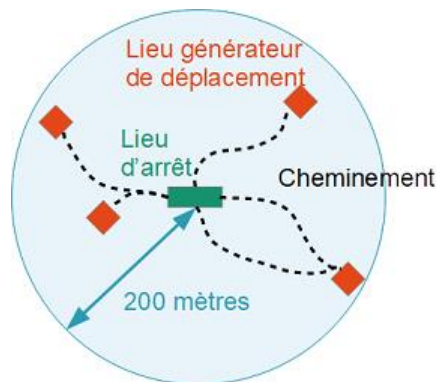
# DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ : POURQUOI ?



Pour garantir à tous le droit à la mobilité

# L'OPPORTUNITÉ DE RELANCER LA PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE (PAVE)

- **L'objectif secondaire de cette obligation de collecte des données d'accessibilité est de relancer la programmation de mise en accessibilité de la voirie (PAVE), en utilisant ces diagnostics centrés sur les arrêts prioritaires**



## QUIZZ

Qu'est-ce que le PAVE ?



A – un document de planification

B – un outil de pilotage stratégique

C – un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain

D – un outil de sensibilisation, d'incitation à l'action

## QUIZZ

Qu'est-ce que le PAVE ?

Tout cela à la fois

**A – un document de planification**

**B – un outil de pilotage stratégique**

**C – un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain**

**D – un outil de sensibilisation, d'incitation à l'action**





# L'OBLIGATION DE PROGRAMMATION DE TRAVAUX EN VOIRIE ET DANS LES ESPACES PUBLICS DANS LE CADRE DES PAVE

- Le I de l'article 45 de la loi de 2005 (modifié par art. 9 de la loi n° 2015-988) :
- Chaque commune d'au moins 1000 hab. ou chaque EPCI est dans l'obligation d'établir un PAVE
- Document stratégique : diagnostic et programmation pluriannuelle hiérarchisée des travaux
- En agglomération, cela concerne toutes les voiries : cheminement, stationnement, arrêt de bus... pour assurer la continuité de mobilité en toute autonomie
- Était à élaborer avant le 22 décembre 2009, mais aujourd'hui, les CT ne sont pas exonérées de cette obligation, elles doivent toujours réaliser leur PAVE



**Ne pas oublier de coupler le PAVE à la collecte des données d'accessibilité**

# L'OBLIGATION DE RENFORCER LE RÔLE DES COMMISSIONS COMMUNALES (OU INTERCO) D'ACCESSIBILITÉ

## Cadre légal

- Mission supplémentaire pour les CCA/CIA depuis la LOM → faire un bilan du niveau d'accessibilité des arrêts prioritaires (art. L2143-3 du CGCT, modifié par art. 27 de la LOM)
- Objectifs : utiliser les bases de données sur l'accessibilité des transports et de la voirie (obligatoires depuis la LOM) pour déterminer les priorités d'aménagement autour des arrêts de bus et cars prioritaires :
  - Ainsi les bases de données sur l'accessibilité des transports et de la voirie ont deux rôles :
    - Informer les voyageurs via l'alimentation des **calculateurs d'itinéraires multimodaux** et autres applications d'information
    - Alimenter l'analyse et la programmation des aménagements

# LES RESSOURCES AUTOUR DES DONNÉES D'ACCESSIBILITÉ

- Les ressources :
  - Guide « Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité », 2021, DMA
  - Site Internet du ministère, page « Les données d'accessibilité », <https://www.ecologie.gouv.fr/donnees-daccessibilite>
  - **Acceslibre Mobilités** : outil en Open Source de collecte et de gestion des données, attendue pour 2024
- Les liens et informations relatives aux GT techniques ou régionaux sont disponibles sur la page « Données d'accessibilité » (lien vers le GT GNIG par ex.)

# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Guide « **Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité** », octobre 2021, DMA

- Cadre légal et réglementaire
- Usage et valorisation de la donnée
- Guide technique et informationnel au service des collectivités
- De nombreux témoignages



# RESSOURCES DOCUMENTAIRES CNIG

Guide « **Accessibilité du cheminement en voirie : Standard d'échange de données sur l'accessibilité des déplacements pour les personnes en situation de handicap - Standard CNIG** », 2021 - rev. 2024, Cerema

- Présentation et contenu du standard de données
- Cadre légal et réglementaire
- Recommandations pour les données d'accessibilité
- Métadonnées



# LES RESSOURCES DOCUMENTAIRES - CEREMA

Consulter les livrables de l'atelier du GT-Ravi, GT du réseau des villes inclusives :  
La collecte des données accessibilité par les collectivités territoriales : conseils et recommandations



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/collecte-donnees-accessibilite-collectivites-territoriales>

# L'ENQUÊTE ANNUELLE DANS LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS,

## Sommaire :

1. La mise en accessibilité des arrêts prioritaires des SD'AP
2. La tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs disposant d'une CMI
3. Les facilités d'accès aux Services de Transport à Mobilité Réduite (TPMR)
4. L'information voyageurs en matière d'accessibilité
5. La collecte des données accessibilité
- 6. L'accessibilité aux places de stationnement équipées d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)**

Pour chacune de ces thématiques :

- Rappel du cadre légal
- Bilan de la mise en œuvre
- Bonnes pratiques

# ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (IRVE)

## CADRE LÉGAL

Article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales :

Extrait : « Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées ».

**L'arrêté précisant les taux d'accessibilité à respecter en fonction du nombre de places équipées d'IRVE a été publié le 27 octobre 2023**

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>



# L'ACCESSIBILITÉ DES PLACES ÉQUIPÉES DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

- **Réglementations différentes selon s'il s'agit des stationnements en voirie ou en parkings :**
  - **Stationnement en voirie urbaine** : art. L2224-37, 4<sup>e</sup> alinéa du CGCT → [taux fixé par arrêté ministériel du 27 octobre 2023](#)
  - **Parking en lien avec un ERP**, articles L113-11 à L113-17 du code de la construction et de l'habitat (CCH)

Dans les deux cas, prise en compte des [spécification techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007](#) relatif à l'accessibilité de la voirie pour :

- L'emplacement lui-même
- L'accès à la borne
- L'accessibilité à la borne elle-même

[Présentation de l'arrêté du 27 octobre 2023](#) (webinaire du 25/01/2024) sur la page « [L'accessibilité du stationnement](#) ». Prochain webinaire [le mardi 26 mars de 9h30 à 11h00](#)

# ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (IRVE)

## Mise en œuvre dans l'urbain

Les AOM ayant la compétence voirie déclarent 1 027 places en voirie équipées de bornes de recharge électrique dont 290 sont accessibles aux PMR (soit 28%).

# ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

## BONNES PRATIQUES DANS L'URBAIN

- **Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole** : les places des véhicules ont les dimensions de places PMR. Un travail est en cours pour soigner le revêtement des places et assurer un cheminement accessible jusqu'aux bornes.
- **Montpellier Méditerranée Métropole** : sur les 126 places de stationnement équipées IRVE à peu près 26 sont accessibles PMR, soit 20 %.

**Les Collectivités peuvent également choisir de travailler l'accessibilité des places en parking, à l'image de :**

- **Tisséo collectivités (Syndicat mixte des transports de l'agglomération toulousaine)** avec 116 places équipées d'IRVE dans les parkings relais.
- **Nantes Métropole** : 225 points de recharge sont disponibles dans les parkings et les parkings relais (P+R) dont 23 sont accessibles (soit 10 %).

# 4. Des webinaires DMA et/ou Cerema

# ÉVÈNEMENTS DMA À VENIR

- **3<sup>ème</sup> webinaire** « SAV de l'arrêté sur les obligations d'accessibilité des places équipées de bornes de recharge électriques (IRVE): co-organisé par la DMA, la DGEC, le Cerema, l'AITF et la FNMS – **mardi 26 mars de 9h30 à 11h00**
- Plus d'information sur la page « Accessibilité du stationnement »  
<https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-du-stationnement>
- **Webinaires autour des données d'accessibilité** co-organisés par la DMA et le Cerema, avec l'appui d'experts – dates à programmer
  - **Présentation d'Acceslibre Mobilités, l'outil de collecte des données d'accessibilité**
  - **Organisation de la collecte normalisée des données d'accessibilité** dans les transports (profil NeTEx) et en voirie (modèle CNIG)

# ÉVÈNEMENTS CEREMA À VENIR

## Webinaires et replay

- **Piétons – cyclistes : pour une cohabitation apaisée dans l'espace public **xxxxx****
- « **Développer la marche en ville : enjeux, outils de planification et d'aménagement** », Montpellier (23 et 24 avril 2024)  
Plus d'informations : **ICI** - Inscription : [formation.catalogue@cerema.fr](mailto:formation.catalogue@cerema.fr)
- « **Abords et chemins de l'école : vers l'apaisement du quartier ?** »  
Replay, synthèse écrite et présentations (Rue de l'Avenir et le Cerema dans le cadre du dispositif "Une Voirie pour Tous" du jeudi 7 décembre 2023). Consultable : **ICI**

## Publication récente

- Manuel du GT-Ravi « **Réussir le déploiement des dispositifs sonores dans l'espace public** ». Consultable : **ICI**.

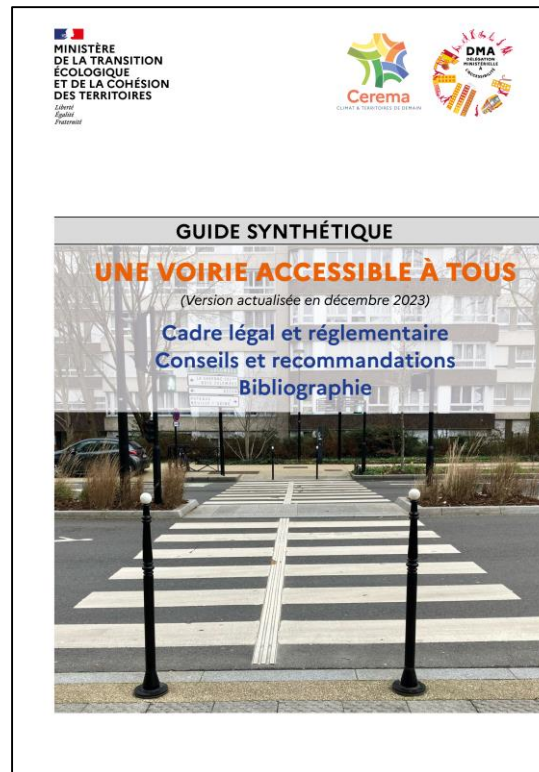
# 5. Des ressources documentaires

# RESSOURCES DOCUMENTAIRES : ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE

## Guide synthétique « Une voirie accessible à tous », décembre 2023, DMA

- Cadre légal et réglementaire
- Livret technique avec un volet illustré de conseils et de recommandations
- Bibliographique issue des travaux de la DMA et du Cerema

**Page Internet « L'accessibilité de la voirie », refonte complète en février 2024**

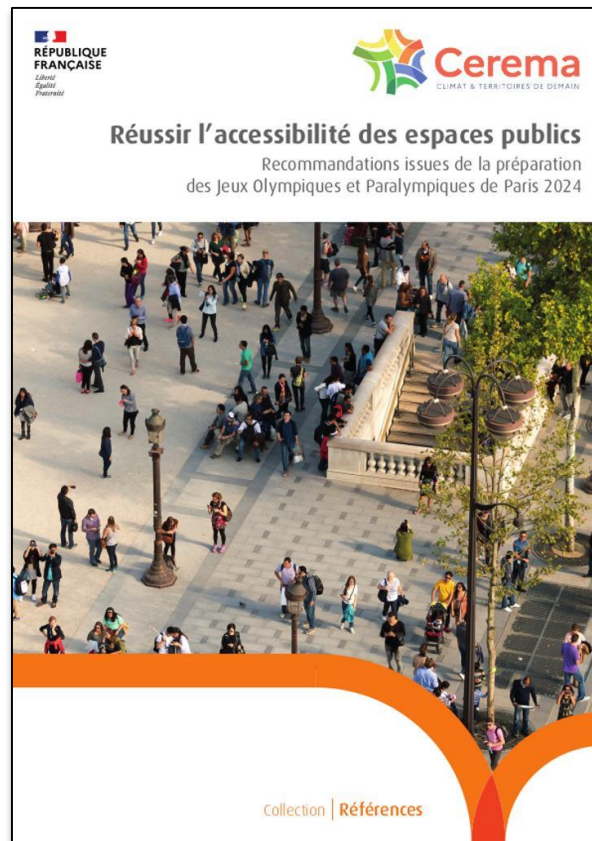




# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Guide « Réussir l'accessibilité des espaces publics. Recommandations issues de la préparation des JOP de Paris 2024 », 2021, Cerema

- Étude demandée par la préfecture de la région IDF
- Méthodes et outils pour atteindre une accessibilité efficiente de la chaîne du déplacement



# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Guide « **Piétons et chantiers urbains. Obligations, préconisations, mise en œuvre** », 2018, Cerema

- Enjeux et réglementation
- Pour les techniciens des CL et aux MO
- Recommandations et retours d'expérience à la prise en compte des piétons en phase chantier



# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Cerema  
 Fiches de la série  
 « Favoriser la marche »



**Penser l'accessibilité à destination des personnes âgées** AVRIL 2018

**DE QUOI S'AGIT-IL ?**

Les personnes âgées peuvent être considérées comme des personnes à mobilité réduite et être au sens de la loi sur le handicap du 9 février 2005. Bien que l'expérience de vie sans handicap augmente, cette approche est étayée par nombre d'études montrant une corrélation entre l'âge et le handicap.

**L'affaiblissement des fonctions physiques** rend les déplacements lents et incertains. Basés des réflexes et de la force, de l'équilibre, des os, de la flexibilité, rigidité des articulations, difficulté à marcher, etc.

**La perte d'acuité auditive et visuelle** vient renforcer ces difficultés.

**L'affaiblissement des fonctions cognitives** est également en cause : perte de mémoire, appréciation du temps et de la vitesse, difficulté d'adaptation au contexte et d'intégration de la nouveauté, désorientation, etc.

**Des appréhensions psychologiques** peuvent ainsi apparaître, comme la peur de chuter ou le sentiment d'insécurité. Elles conduisant un frein supplémentaire à la mobilité.

**QUI EST CONCERNÉ ?**

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), une personne est dite âgée à partir de 60 ans. C'est aussi l'âge retenu en France pour l'émission de certaines prestations. Une étude de l'OMS montre que la part des plus de 60 ans dans la population mondiale va passer de 12% en 2015 à 22% en 2065. Une nouvelle étude de l'OMS indique que les Français de plus de 60 ans en 2065, soit 32% de la population.

**LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'ESPACE PUBLIC**

Les personnes âgées éprouvent des difficultés liées aux déplacements. Les espaces urbains complexes représentent une telle source de stress qu'elles tendent à raccourcir leurs trajets et effectuer toujours les mêmes. Elles privilégient parfois le plus court chemin même si c'est le plus dangereux. En évitant de sortir, elles sont confrontées à l'isolement, lequel accélère le vieillissement des fonctions physiques et mentales. Elles sont également confrontées aux regards des autres.

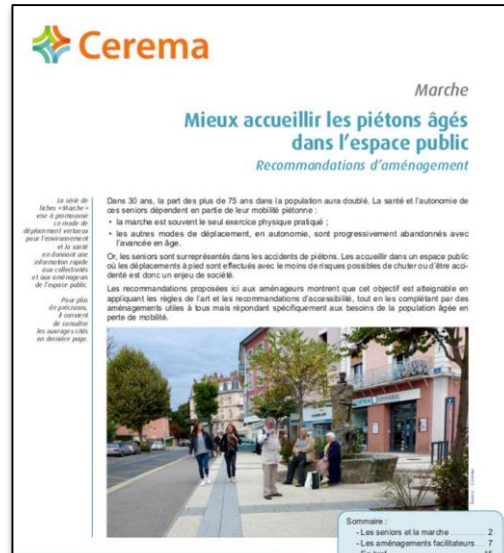
**PRISE EN COMPTE GLOBALE : DES BÉNÉFICES POUR TOUS**

La part croissante des personnes âgées dans la société et le rôle majeur qu'elles jouent dans les familles, les associations et la vie locale appellent à une meilleure prise en compte de leurs besoins spécifiques. La mise en œuvre de politiques publiques qui facilitent leur mobilité est importante pour aider les personnes âgées à maintenir leurs activités. Plus autonomes, elles prennent part à la vie sociale et restent en bonne santé plus longtemps. Ces politiques profitent à tous les autres usagers de l'espace public, y compris les plus vulnérables.

*Quelles solutions concrètes mettre en œuvre pour répondre à ces difficultés ?*



Penser l'accessibilité à destination des  
 personnes âgées (2018)



**Cerema**

*Marche*

**Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public**  
*Recommandations d'aménagement*

La série de fiches « Marcher » vise à promouvoir le mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en diffusant une information rigoureuse et objective et aux aménageurs de l'espace public.


Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en dernière page.

Dans 30 ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité pédestre :

- la marche est souvent le seul exercice physique pratiqué ;
- les autres modes de déplacement, en automobile, sont progressivement abandonnés avec l'avancée en âge.

Or, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possibles de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

Les recommandations proposées ici aux aménageurs montrent que cet objectif est atteignable en appliquant les règles de l'art et les recommandations d'accessibilité, tout en les complétant par des aménagements utiles à tous mais répondant spécifiquement aux besoins de la population âgée en perte de mobilité.



**Sommaire :**

- Les seniors et la marche 2
- Les aménagements facilitateurs 7
- En bref... 15

Fiche n° 02 - novembre 2016

Collection | Connaissances

Mieux accueillir les personnes âgées dans  
 l'espace public (2016, fiche n° 2)

# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Cerema  
 Fiches de la série  
 « Handicaps et Usages »




La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées (2019, fiche n° 3)




Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine (2019, fiche n°4)

# RESSOURCES DOCUMENTAIRES

## Cerema Fiches de la série « Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes »


  
 Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes  
 Recommandations pour les aménagements de voirie


  
**Le contraste visuel pour les personnes malvoyantes, appliqué aux bandes d'éveil de vigilance (norme NF P98-351)**

L'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage par tous de ses structures. Parallèlement au programme "ville accessible à tous", la Cerema édite des recommandations pour aider les collectivités territoriales à améliorer en application de la réglementation. Cette collection de fiches concerne la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, et plus particulièrement les aménagements destinés à faciliter les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes (PMR) et à leur assurer une meilleure sécurité.

**Contexte**  
 La mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics requiert de prendre en compte toutes les formes de déficiences, notamment la malvoyance. Ainsi, la réglementation prise en application de la loi du 11 février 2005 inclut certaines prescriptions sur les revêtements lisses, les éblouissements et le contraste visuel. Ce dernier facilite le repérage et l'identification des éléments architecturaux et des éléments d'aménagement (signalisation, plans, etc.) ; il contribue à éviter des obstacles sur le cheminement (pavés, mobilier urbain). Cette exigence de contraste visuel a également été intégrée dans le cadre de la révision de la norme NF P98-351 relative aux bandes d'éveil de vigilance (BEV), en plus de ses caractéristiques psycho-acoustiques. Pour appuyer le travail de la commission de normalisation d'aménagements de voirie spécifiques (NARS), la Cerema a réalisé une étude pré-normative dont les résultats ont permis la rédaction des propositions sur le paramètre, les outils d'évaluation et la méthodologie adaptée aux conditions sur site. Le laboratoire des équipements de la rue de la Ville de Paris (LEREP) s'est associé à la définition de la méthode de mesure. Le présent document présente la démarche et la mesure du contraste visuel sur site telles qu'approuvées par la commission qui révisait les recommandations des parties prescrites, il explicite, dans une deuxième partie, les choix qui ont été faits dans cette démarche et présente les perspectives.

Le contraste visuel améliore la détection du mobilier urbain

Fiche n° 04 - août 2010


  
 MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
 ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES  
 CEREMA  
 CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES ET DE RECOMMANDATIONS

Collection | Connaissances

Le contraste visuel pour les personnes malvoyantes appliqué aux bandes d'éveil de vigilance norme NFP 98-351 (2018, fiche n°4)


  
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
 Liberté  
 Égalité  
 Fraternité


  
 Cerema  
 CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes  
 Recommandations pour les aménagements de voirie


  
**Aménagement et modification de traversées piétonnes avec ou sans feux**

L'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage par tous de ses structures. Parallèlement au programme "ville accessible à tous", la Cerema édite des recommandations pour aider les collectivités territoriales à améliorer en application de la réglementation. Cette collection de fiches concerne la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, et plus particulièrement les aménagements destinés à faciliter les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes (PMR) et à leur assurer une meilleure sécurité.

Dans les projets d'aménagement, l'accessibilité se résume trop souvent à l'application de quelques règles techniques sans une analyse réelle des besoins sur l'ensemble de la chaîne de déplacements. L'objectif de cette fiche est de fournir les éléments qui permettraient aux maîtres d'ouvrage de maintenir voire d'améliorer le niveau d'accessibilité aux personnes déficientes visuelles lors d'opérations modifiant les traversées pour piétons.

Cette fiche :
 

- rappele les éléments essentiels sur la locomotion des personnes aveugles et malvoyantes en particulier les techniques de traversées, les aides utiles et ce qui peut perturber ou dégrader l'accessibilité;
- propose un certain nombre de recommandations en cas d'aménagement ou de modification d'une traversée pour piéton.

 Ces recommandations concernent tous les types de traversées.

Fiche n° 11 - Décembre 2021


  
 MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
 ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES  
 CEREMA  
 CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES ET DE RECOMMANDATIONS

Collection | Connaissances

Aménagement et modification de traversées piétonnes avec ou sans feux (2021, fiche n°11)