

PROJET

**GRAND
ARRAS**



VIVRE EN 2030

**ÉLABORATION DU PLAN
DE DÉPLACEMENTS URBAINS
INTERCOMMUNAL**

ANNEXE 1

ANNEXE ACCESSIBILITE



PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

Dossier Approuvé

Pour le Président, la Vice-Présidente
déléguée à la Mobilité et aux Transports

Vu pour être annexé à la
délibération du
Conseil Communautaire
en date du 28/11/19

Françoise ROSSIGNOL

Arras
Communauté
Urbaine

AVANT-PROPOS

p.1 PARTIE I
CONTEXTE GENERAL

p.3 PARTIE II
ENJEUX ET OBJECTIFS

- p.4 Les enjeux de l'accessibilité
- p.5 Le cadre légal et réglementaire
- p.7 La commission intercommunale d'accessibilité

p.9 PARTIE III
CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE
URBAINE D'ARRAS

- p.10 L'accessibilité du réseau de transport urbain
- p.12 Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

p.13 PARTIE IV
LES ACTIONS



PARTIE I CONTEXTE GENERAL

CONTEXTE GENERAL

L'annexe « accessibilité » fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale. Elle a en effet été rendu obligatoire dans les PDU par 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.

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements urbains.

Cette loi du 11 février 2005 s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population « handicapée », au sens strict. Ainsi, c'est l'ensemble des personnes à mobilité réduite dont il faut tenir compte : les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité.

L'annexe accessibilité du PDU indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

L'accessibilité concerne non seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi plus largement celles à mobilité réduite (personne avec poussette, avec bagages, ...) et celles handicapées. Au-delà, elle développe la qualité des déplacements au profit de l'ensemble de la population.



La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite dans le développement de la « chaîne de déplacement » et dans les aménagements est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous. L'objectif est de permettre une meilleure intégration des personnes ayant des difficultés à se déplacer et de minimiser les obstacles qu'elles rencontrent dans tous les aspects de leur vie quotidienne, et notamment lors de leurs déplacements.

L'accessibilité ne concerne pas que les personnes atteintes d'un handicap. Chacun d'entre nous peut un jour, de manière passagère ou définitive se retrouver dans une situation de mobilité réduite voire de handicap.

Par ailleurs l'évolution démographique française montre un nombre croissant de personnes de plus de 60 ans, personnes les plus sujettes aux difficultés à se déplacer. Dans le département du Pas-de-Calais, on peut estimer que sur l'année 2018, environ 30% de la population est âgée de plus de 60 ans. La corrélation entre l'âge et la mobilité réduite est avérée, deux tiers des personnes à mobilité réduite étant des personnes âgées.

Dans ce contexte, les transports sont, en matière d'accessibilité à la ville, un des outils majeurs d'insertion et de lutte contre les exclusions. Toute action pour rendre l'ensemble de la chaîne de déplacements accessible à tous, profite à tous les utilisateurs qu'ils soient réguliers ou non, valides ou à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Pour toutes ces raisons, améliorer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, et notamment des réseaux de transport en commun, c'est en fait améliorer la qualité de service offert à tous, en rendant l'usage des modes alternatifs plus faciles et donc plus attractifs.



PARTIE II ENJEUX ET OBJECTIFS

Enjeux et objectifs

Les enjeux de l'accessibilité

Prise dans son contexte général, l'accessibilité couvre trois dimensions :

1. Accessibilité géographique ou spatiale ;
2. Accessibilité sociale ;
3. Accessibilité physique.

Le volet de l'accessibilité physique considère l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Cette notion d'accessibilité couvre l'ensemble de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, aménagements des espaces publics, transports) et englobe ainsi de nombreux domaines tels que l'accessibilité des logements, l'accès aux établissements recevant du public (ERP), l'accès aux installations ouvertes au public (IOP), l'accès à la culture et aux loisirs, l'accès aux équipements sportifs, aux équipements touristiques, la continuité et l'accessibilité des cheminements...

L'accessibilité des services de transport collectif désigne les divers services liés à l'usage d'un transport collectif et des véhicules eux-mêmes, y compris leur interface avec les installations fixes.

« L'accessibilité aux transports publics, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, physique ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) ».

Trois enjeux sont associés à l'accessibilité pour tous les publics aux réseaux TC :

- Un enjeu de solidarité

L'accessibilité s'adresse en premier lieu à toutes les personnes, qui, atteintes d'une incapacité permanente ou temporaire, rencontrent des difficultés à utiliser les transports en commun, quel que soit leur handicap.

- Un enjeu social

Les enjeux de l'accessibilité sont considérables et vont bien au-delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées. La part des personnes âgées étant amenée à s'accroître fortement dans les décennies à venir, il est primordial de concevoir un service de transport capable de répondre à l'hétérogénéité des gênes aux déplacements qu'elles peuvent rencontrer.

- Un enjeu de qualité d'usage pour tous

Il est important de mentionner le caractère bénéfique pour tous de l'accessibilité, qui implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts) pour qu'ils soient mieux adaptés aux montées / descentes et ainsi améliorent la fluidité d'accès aux véhicules.

Il est en effet plus facile et plus rapide pour tous, des plus jeunes aux plus vieux, de monter dans un bus sans marches.

En ce sens, l'accessibilité participe à l'attractivité du service offert aux usagers. Plus largement, l'accessibilité constitue un levier d'action pour favoriser la marche à pied au moyen d'aménagements de qualité et de traversées sécurisées.

Enjeux et objectifs

Le cadre légal et réglementaire

La Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » vient compléter la législation existante, notamment son article 45 et son décret d'application du 21 décembre 2006 ainsi que l'arrêté relatif aux prescriptions techniques du 15 janvier 2007, qui constituent un ensemble de textes législatifs, réglementaires et techniques prescriptifs en faveur de la mobilité des personnes à mobilité réduite.

Passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la Loi du 11 février 2005 définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de la mobilité :

- L'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics.
- La prise en compte de tous les types de handicap.
- L'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement.
- La mise en place d'outils.
- L'institution d'une obligation de résultat : la Loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations.
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de transports publics dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente Loi, c'est-à-dire le 12 février 2008.

Cette loi a créé l'annexe particulière au PDU traitant de l'accessibilité.

La circulaire du 3 janvier 2013 relative à l'accessibilité aux personnes handicapées a rappelé la volonté ferme du Gouvernement de maintenir l'échéance de 2015 malgré les retards et les difficultés de mise en œuvre de la politique d'accessibilité.

La loi fixe ainsi le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. ». La mise en accessibilité des transports collectifs implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts, et continuité des cheminements).

Des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée. Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics. Des moyens alternatifs relevant du service public des transports doivent alors être mis en place tel qu'un « service de transport de substitution » permettant d'assurer le transport dans des conditions analogues de coût pour l'usager.

ENJEUX ET OBJECTIFS

Les PDU doivent prendre en compte et intégrer dans les délais les dispositions de deux textes récents et importants :

- 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 ;
- L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (confère l'annexe sur l'évaluation environnementale).

L'annexe accessibilité indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. Les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de la loi 2005-102 en termes d'accessibilité accrue des TC ou de mise en place de systèmes de substitution doivent donc figurer dans les PDU, et notamment dans « l'annexe accessibilité ».

En parallèle, la loi du 11 février 2005 en faveur des personnes handicapées impose d'autres obligations.

- Les communes de plus de 1000 habitants (Article 45, Modifié par LOI n°2015-988 du 5 août 2015 - art. 9) doivent établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet

Enjeux et objectifs

La commission intercommunale d'accessibilité

Sa création est obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 5 000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire.

Cette commission est présidée par le président de l'établissement public de coopération intercommunal concerné qui arrête la liste de ses membres.

Ainsi, la commission intercommunale d'accessibilité :

- Dresse un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- Organise le recensement des logements accessibles ;
- Peut être sollicitée lors de l'élaboration des Schémas directeurs et des Plans de mise en accessibilité ;
- Etablit un rapport annuel présenté selon les cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI concerné et fait des propositions éventuelles d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant. Elle adresse son rapport annuel au préfet du département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables de bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport ;
- Joue un rôle consultatif.



PARTIE III
CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE
TERRITOIRE DE LA CUA

CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CUA

Contexte de l'accessibilité sur le territoire de la CUA

L'accessibilité du réseau de transport urbain

LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS

Le 1^{er} schéma directeur d'accessibilité des transports de la Communauté Urbaine d'Arras a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 15 avril 2011. Ce schéma directeur faisait état de l'accessibilité du service de transport à date d'élaboration du SDA. Cet état des lieux est réalisé pour le matériel roulant ainsi que pour les arrêts de bus et la gare de bus.

Par délibération du Conseil Communautaire en date du 24 septembre 2015, la Communauté Urbaine d'Arras a arrêté son SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité et agenda d'accessibilité programmée), révision du SDA de 2011.

ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Sur le réseau de transport collectif urbain :

En 2018, le territoire compte 279 arrêts accessibles sur un total de 671 arrêts. 42 % des arrêts de bus sont donc accessibles.

Les arrêts sont facilement repérables grâce aux pictogrammes présents au sol et aux quais surélevés.

Le parc de bus est composé de 61 bus dont 33 sont totalement accessibles, c'est-à-dire qu'outre un plancher bas, il dispose d'un emplacement permettant d'accueillir un UFR (unité fauteuil roulant), d'une girouette frontale de couleur mais aussi de haut-parleurs intérieurs et extérieurs (annonce sonore des prochains arrêts pour les déficients visuels) et d'écrans TFT dans les bus pour la visualisation en temps réel du cheminement de la ligne.

Le taux d'accessibilité du matériel roulant est donc de 54 %.

LE SERVICE DE TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

La Communauté Urbaine d'Arras dispose, par ailleurs, d'un service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite, dénommé « Mobia ».

Le service est confié à la société Vortex dans le cadre d'un marché public. A compter de janvier 2019, ce service sera confié à Artis.

Il s'agit d'un service de transport collectif à la demande en porte à porte. La personne est prise en charge et déposée au lieu souhaité mais toujours sur le domaine public. Le conducteur ne peut rentrer à l'intérieur de bâtiments publics ou d'espaces privés.

Pour bénéficier des conditions tarifaires privilégiées, la course a obligatoirement une origine et une destination dans le périmètre des transports urbains de la Communauté Urbaine d'Arras, composé de 46 communes.

Ledit service est accessible aux personnes disposant d'une carte d'invalidité à 80 % et aux personnes acceptées en Commission d'accès (4 à 5 commissions par an).

CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CUA

500 personnes bénéficient du service en 2018, dont 30 % possèdent une carte d'invalidité et 70 % sont acceptées en Commission d'Accès.

Pour l'année 2017, 22 300 transports ont été réalisés par les ayants droit sur le territoire communautaire.

A partir de janvier 2019, l'amplitude de réservation des transports sera élargie. Le ticket unité est au coût de 1,20 €.

ACCESSIBILITE DE L'INFORMATION

L'information aux arrêts de bus doit être accessible pour tous. Pour cela, la lisibilité de l'information doit répondre à certains critères : taille des caractères utilisés, contraste des couleurs utilisées, éclairage local ou ambiant...

Aujourd'hui, sur le territoire de la CUA, l'information pour les usagers des transports collectifs est présente :

- Chaque abri bus ou poteau est équipé de fiches horaires. En présence d'abri, le cadre de l'information doit être accessible à tous (il doit se situer à côté du banc de façon que les voyageurs puissent lire les informations en s'approchant suffisamment sans gêner ou être gênés quand le banc est occupé). Aujourd'hui, chaque arrêt est équipé d'un panneau d'information et d'un plan du réseau ;
- Les fiches horaires précisent l'accessibilité d'une ligne ou d'un point d'arrêt par un logo « fauteuil roulant ».
- Le site internet www.artis.com a été conçu en respectant les critères d'accessibilité.

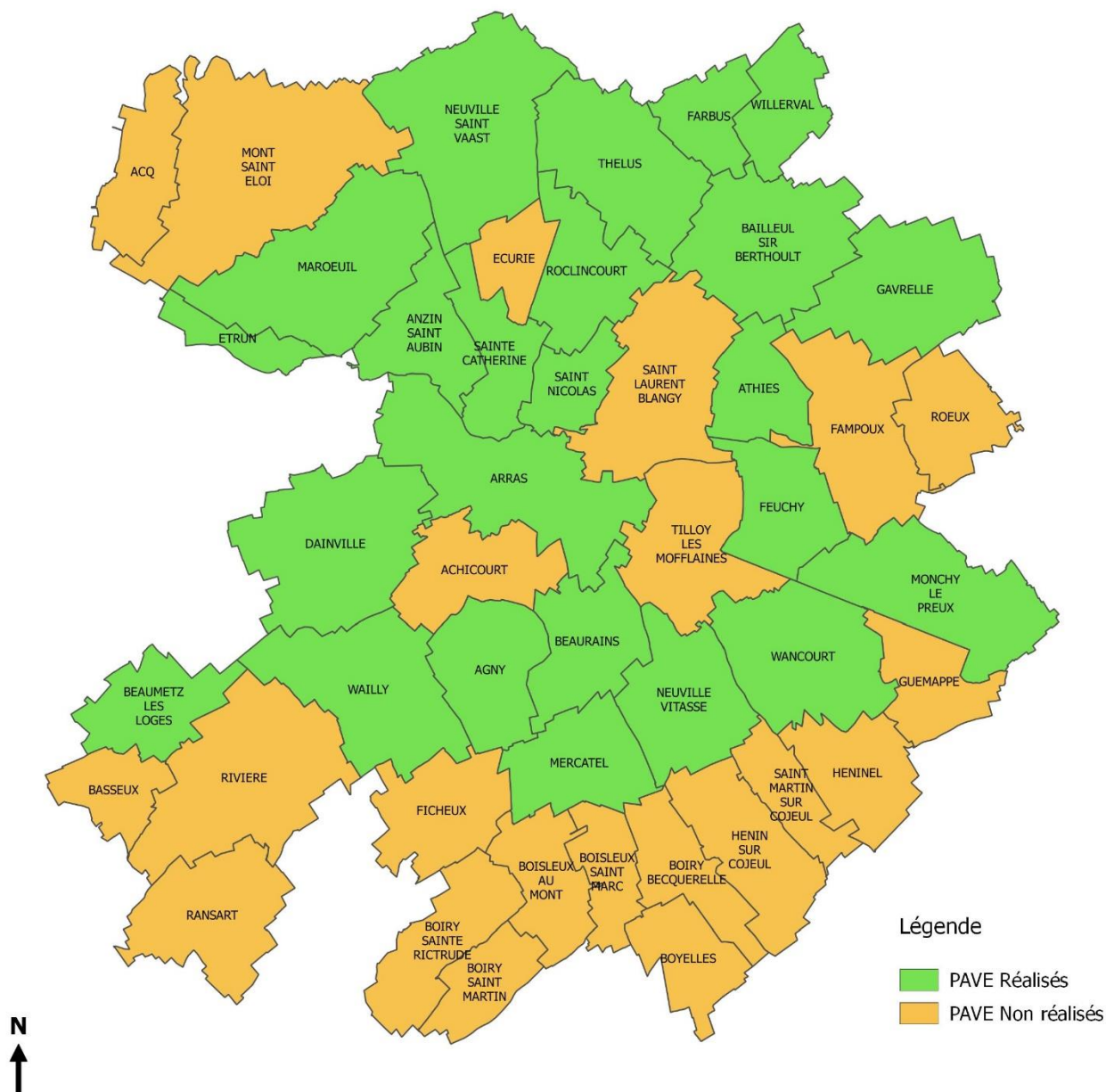
CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CUA

Contexte de l'accessibilité sur le territoire de la CUA

Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

ETAT DES LIEUX DES PAVE SUR LE TERRITOIRE :

La carte ci-après reprend l'état des lieux de réalisation des PAVE sur le périmètre de la CUA.



ETAT DES LIEUX DES PLANS D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (P.A.V.E.) AU 3EME TRIMESTRE 2018



PARTIE IV LES ACTIONS

Les actions

Les actions du PDU

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes.

AXE 1 : Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement

AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous

AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

AXE 4 : Construire une agglomération apaisée

AXE 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles

AXE 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

AXE 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité

L'accessibilité de la chaîne du déplacement est au cœur des enjeux du PDU. Outre le fait qu'elle permet de valoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite, elle bénéficie également aux usagers les plus vulnérables (piétons/modes actifs...) à travers la requalification générale des espaces publics et un partage de la voirie plus équilibré et durable.

L'axe 2 est particulièrement en lien avec l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite même si l'ensemble des actions du PDU contribueront à améliorer et faciliter les déplacements, et profiteront à tous.

L'objectif général de cet axe 2 est la valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...

Dans cet axe, un focus est fait sur l'ensemble de ces cibles (seniors, personnes à mobilité réduite, ménages en précarité énergétique), en travaillant particulièrement sur l'information des services existants et sur le développement de liaisons vers les lieux d'emplois que sont les grands parcs d'activités de la CUA (Fiches actions n°5 /6 / 8).

Parallèlement, la CUA est très attentive à maintenir une offre de transport accessible sur l'ensemble de son territoire, et en particulier sur les quartiers prioritaires (Fiche action n°7).

Pour ces différentes opérations, les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- Le développement des partenariats et mises en réseau avec les différentes entités du territoire traitant de la problématique accessibilité : Commissions communales et/ou intercommunales (CCA/CIA) pour l'accessibilité, MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées) ...
- L'accompagnement des communes du territoire dans les travaux de réaménagement de l'espace public (aide technique et conseils) ;
- La prise en compte de la problématique d'accessibilité PMR/UFR dans tout nouveau projet d'aménagement
- L'organisation de campagnes de sensibilisation puis de verbalisation des pratiques illicites de stationnement qui pénalisent la continuité et la sécurité des cheminements piétons ou l'accessibilité aux arrêts de transports collectifs

LES ACTIONS

En matière d'accessibilité au transport collectif, les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- La communication sur l'utilisation de la centrale de mobilité
- La mise en place d'ateliers Découverte et premiers Accompagnement pour accompagner à l'utilisation des transports collectifs,
- Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel roulant

La programmation des actions est reprise ci-dessous.

Actions	Pilote	Horizon			Coûts estimatifs	Indicateurs
		2019 - 2022	2023 - 2026	2027 - 2030		
Renforcer la mobilité pour tous						
Prendre en compte la mobilité des séniors	CUA				Sans objet	
Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR						
<i>a. Echancier des travaux à mener sur les 3 prochaines années</i>	CUA				Interne CUA	→ Évolution du nombre de points d'arrêt accessibles du réseau urbain
<i>b. Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel</i>	CUA				Interne CUA	
<i>c. Développer les partenariats, accompagner les communes et campagnes de sensibilisation</i>	CUA					
Garantir une bonne accessibilité pour les quartiers prioritaires	CUA					→ Montées/descentes des arrêts situés au sein des quartiers prioritaires
Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique						
<i>a. Détections des ménages en précarité énergétique et diagnostic</i>	CUA				Etude 40K€	
<i>b. Sensibilisation</i>	CUA					
<i>c. Expérimentations</i>	CUA				Budget à déterminer suivant l'expérimentation choisie	

Dans le cadre de son schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs, la CUA a décidé, en conseil communautaire du 24 septembre 2015, d'arrêter un « Schéma Directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) » établi sur les bases suivantes :

1 – la mise aux normes, sur la période 2016-2018, de 128 quais afin de porter à 336 le nombre de quais accessibles (soit un taux d'accessibilité de 60 %) en consacrant à cette opération un budget total de 1,1 M€ (soit un budget annuel de 350 k€). Les quais qui seront rendus accessibles dans le cadre de ce programme seront ceux qui présentent le moins de risque d'être supprimés à moyens terme ;

2 – la mise aux normes PMR progressive des bus, dans le cadre du plan de renouvellement du parc de véhicules, ce qui devrait permettre de porter à 90 % le taux de bus accessibles en procédant à l'acquisition de 14 bus sur la période 2016 – 2018 (pour un budget total estimé à 4,2 M€ TTC)

Les contraintes qui pèsent sur le budget communautaire sont importantes. De plus, le renouvellement de la DPS Transport prévu début 2019, risquerait d'impacter la localisation de certains arrêts de bus de la CUA.



COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS
Direction de l'Urbanisme
La Citadelle
146 Allée du Bastion de la Reine
CS 10345
62026 Arras Cedex