

n° 39
Sept.
2014

Les dossiers de la direction régionale de
l'environnement, de l'aménagement et
du logement de PICARDIE

Accessibilité des transports le dispositif rénové

Ad'AP³⁶⁹



www.picardie.developpement-durable.gouv.fr

I- CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a consacré l'accessibilité universelle comme un enjeu majeur du quotidien. En rénovant un dispositif vieux de 30 ans (loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975) et en conduisant une démarche globale sur toute la chaîne de déplacements, la loi visait à agir aussi bien sur le cadre bâti (établissements ouverts au public, immeubles d'habitation), que sur les services de transport public de voyageurs ou sur la voirie et les espaces publics.



Pour en assurer la mise en œuvre, plusieurs dispositifs ont été conçus et des échéances arrêtées :

- l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité (SDA) pour tous les réseaux de transport pour le 11 février 2008 comprenant une programmation des aménagements à réaliser
- le matériel roulant rendu accessible pour le 11 février 2015
- la validation de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics au plus tard le 22 décembre 2009
- l'organisation d'un transport de substitution en cas d'impossibilité technique de la mise en accessibilité

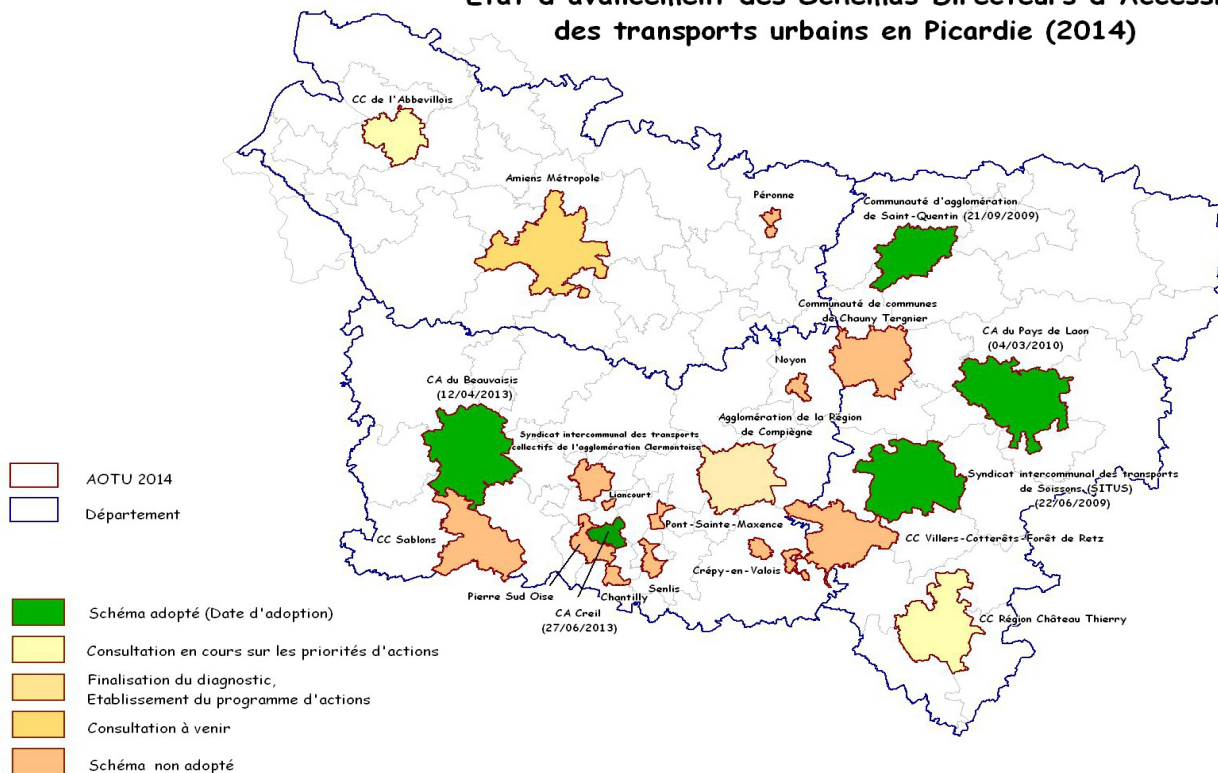
Par ailleurs, le décret du 9 février 2006 vient définir la notion de personnes à mobilité réduite, comme l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer de manière provisoire ou permanente. Sont ainsi concernées, toutes les personnes ayant des difficultés à utiliser les transports publics, telles que par exemple les personnes souffrant de handicaps sensoriels, et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants (y compris les enfants en poussette).

Devant l'ampleur de la tâche et le coût des interventions, force est de constater que l'objectif initial ne sera pas atteint que ce soit localement ou à l'échelle nationale alors que l'échéance fixée à 2015 se rapproche.

II- SITUATION EN PICARDIE

Ainsi, en Picardie, au 1^{er} septembre 2014, seuls 8 SDA ont été adoptés : 5 relèvent des Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) auxquels il convient d'ajouter celui de la Région pour le transport ferroviaire, et ceux de 2 départements pour les transports en commun non urbains.

Etat d'avancement des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports urbains en Picardie (2014)



Par ailleurs, concernant le matériel roulant, si des efforts importants ont été réalisés, la marge de progression demeure importante et les investissements conséquents pour les années à venir.

AOTU	Véhicules (hors TAD) disposant de :										AOTU	Points d'arrêts accessibles			
	Plancher bas		Emplacement UFR		Rampe d'accès / Palette		Annonce sonore		Annonce visuelle			UFR	UFR	Autres déficiences	Autres déficiences
Amiens Métropole	100%		100%		96%		96%		96%		Amiens Métropole	71,62%		0,00%	
CA du Beauvaisis	77%		77%		77%		100%		100%		CA du Beauvaisis	49,68%		6,20%	
CA de Saint-Quentin	100%		100%		100%		0%		100%		CA de Saint-Quentin	2,54%		0,00%	
ARC (Compiègne)	47%		100%		100%		100%		100%		ARC (Compiègne)	14,18%		0,00%	
CA Creil	100%		87%		55%		100%		100%		CA Creil	11,11%		0,00%	
SITUS (Soissons)	100%		100%		100%		100%		100%		SITUS (Soissons)	84,67%		100,00%	
CA Laon	86%		29%		29%		48%		48%		CA Laon	47,69%		47,69%	
CC Chauny-Tergnier	43%		43%		43%		0%		0%		CC Chauny-Tergnier	Non renseigné			
CC Sablons	100%		100%		100%		0%		100%		CC Sablons	2,50%		0,00%	
CC Château-Thierry	24%		67%		67%		0%		0%		CC Château-Thierry	Non renseigné			
CC de l'Abbeville	100%		55%		55%		100%		100%		CC de l'Abbeville	4,17%		0,00%	
Crépy-en-Valois	100%		100%		100%		100%		100%		Crépy-en-Valois	100,00%		100,00%	
CC Pierre-Sud-Oise	63%		88%		100%		0%		0%		CC Pierre-Sud-Oise	100,00%		100,00%	
CC Villers-Cotterêts	100%		100%		100%		100%		100%		CC Villers-Cotterêts	Pas d'aménagements particuliers			
Pont-Sainte-Maxence	60%		60%		60%		20%		20%		Pont-Sainte-Maxence	Non renseigné			
Noyon	100%		100%		100%		100%		100%		Noyon	Pas de diagnostic effectué			

Données issues de l'enquête ORT auprès des AOTU (2014)

Données issues de l'enquête ORT auprès des AOTU (2014)

■ Aucun véhicule n'en dispose
■ Entre 0% et 80 % des véhicules en disposent
■ Entre 80% et 100% des véhicules en disposent
■ La totalité des véhicules en disposent

■ Aucune accessibilité
■ Accessibilité partielle
■ Accessibilité quasi-totale
■ Accessibilité totale

État d'avancement de l'accessibilité dans le transport collectif urbain de Picardie (source enquête régionale de l'ORT auprès des AOTU - 2014)

II- UN DISPOSITIF D'ENCADREMENT RÉNOVÉ

Aussi, face à ce constat, et pour relancer la dynamique initiée il y a dix ans, le législateur, à l'issue d'une phase de concertation conséquente avec l'ensemble des acteurs de l'accessibilité propose un dispositif rénové : la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 autorise ainsi le gouvernement à faire évoluer par voie d'ordonnances les outils et règles existants et visant à la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie. Devant être prises dans un délai de 5 mois suivant la publication de la loi, ces textes définissent les modalités d'application d'un nouvel outil : l'Ad'AP pour Agenda d'Accessibilité Programmée. L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 vient donc apporter les précisions relatives à la mise en accessibilité des transports publics notamment.

Le SDA - Ad'AP est le dispositif obligatoire auquel devront recourir les acteurs en situation de non conformité à la date du 1^{er} janvier 2015. Il permettra d'engager l'accessibilité sur la base d'un calendrier réaliste et précis de travaux et comprendra un engagement financier. Il définit les points d'arrêt prioritaires, les modalités de formation des personnels et d'information des usagers. Il identifie les besoins de dérogation pour impossibilité technique avérée et le transport de substitution. Il précise enfin les modalités d'actualisation. Les gares et points d'arrêt ferroviaires, en tant qu'établissements recevant du public, seront intégrés dans le SDA-Ad'AP pour le transport ferroviaire.

Le SDA-Ad'AP s'impose également aux territoires ayant déjà élaboré leur SDA.

Les échéances : Le SDA-Ad'AP devra être déposé au plus tard 12 mois après la publication de l'ordonnance soit le 27 septembre 2015 et devra faire l'objet d'une validation sous 5 mois par le Préfet de département (pour le transport départemental ou infra-départemental) après avis de la commission départementale consultative de la protection civile de la sécurité et de l'accessibilité (dont la composition se trouve désormais élargie). C'est ce seul document validé qui permettra de proroger les délais de mise en accessibilité au-delà de 2015. Le Ministre en charge des transports assurera la validation du document relatif aux lignes ferroviaires nationales.

Par ailleurs, des sanctions financières sont prévues en cas de non respect du dispositif. Le produit de ces dernières sera affecté à un fonds dédié à l'accompagnement de l'accessibilité universelle.

III- LES NOUVELLES DISPOSITIONS

Il convient de noter que ce n'est plus l'intégralité des points d'arrêt qui doit être rendue accessible, mais uniquement ceux revêtant un caractère prioritaire au regard de la fréquentation, l'organisation des réseaux, les modalités d'exploitation et la desserte des territoires. Un décret viendra préciser ces critères.

Par ailleurs la notion d'impossibilité technique [article L.1112-4 du code des transports] est conditionnée à la présence d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements dont le coût serait manifestement disproportionné. En présence de cette impossibilité technique, l'autorité organisatrice est dans l'obligation de mettre en œuvre un transport de substitution.

Concernant le transport scolaire, les obligations sont recentrées sur les demandes individuelles d'aménagement.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) renonce quant à lui à son caractère universel : il devient facultatif pour les territoires de moins de 500 habitants, et se limitera à la programmation des travaux et des équipements sur les voies les plus fréquentées en raison de pôles générateurs de déplacements pour les territoires compris entre 500 et 1 000 habitants. Par ailleurs, dans le cadre de la loi Alur du 24 mars 2014, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est intégré au plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) [article L.123-1 du code de l'urbanisme].

Le matériel roulant fait l'objet d'un encadrement post-2015. Ainsi, le parc devra être composé d'une part minimale de matériel accessible. Part dont la progression évoluera annuellement. Un décret viendra prochainement préciser cette mesure.

IV- LES ÉCHÉANCES ET DES SANCTIONS RENOUVELÉES

La durée de réalisation du SDA-Ad'AP est fonction du service de transport concerné. Ainsi elle est de :

- 3 ans (1 période de 3 ans) pour le transport public urbain
- 6 ans (2 périodes de 3 ans) pour le transport public routier non urbain (régulier et à la demande)
- 9 ans (3 périodes de 3 ans) pour le transport public ferroviaire

A la fin de chaque période de trois ans, un bilan des travaux effectués pour la mise en accessibilité sera transmis à l'autorité administrative compétente ayant approuvé le SDA-Ad'AP (Préfet dans une grande majorité des cas).

Des prorogations exceptionnelles peuvent être accordées en cas de force majeure.

En réponse à ce régime assoupli au regard des délais initialement établis par la loi du 11 février 2005, et pour garantir sa bonne mise en œuvre, plusieurs sanctions pécuniaires forfaitaires sont définies pour tout manquement à :

- l'obligation de dépôt d'un Ad'AP 5 000 €, accompagnée d'une réduction du délai accordé pour la mise en accessibilité
- l'obligation de transmission du bilan de fin de période 2 500 €
- aux obligations de formations des personnels et d'information des usagers (décret à venir pour en fixer les modalités)

IV- LES LIENS UTILES

Pour vous accompagner dans vos démarches,

- le site dédié à l'accessibilité : <http://www.accessibilite.gouv.fr>
- repères sur l'accessibilité : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-.html>
- le centre de ressources sur l'accessibilité : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Centre-de-Ressources-de-l-.html>
- les contacts locaux : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Contactez-le-correspondant-.html>
- tout savoir sur l'Ad'AP : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Qu-est-ce-qu-un-agenda-d.html>

#accessibleatous



AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE



Conception – réalisation :

DREAL Picardie
Animation territoriale et Observatoires

tél. : 03 22 82 25 00
fax: 03 22 91 73 77

crédits : illustrations MEDDE

Contacts :

service Déplacements Transports Infrastructures
Animation Territoriale et Observatoires

courriel :

sdit.dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr

Les dossiers de la DREAL
Picardie

DREAL Picardie
56 rue Jules Barni
80040 AMIENS Cedex 1
tél. : 03 22 82 25 00
Fax : 03 22 91 73 77

Directeur de la Publication :
Thierry VATIN

courriel de la DREAL :
dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr

ISSN en ligne : 2266-8705

Dépôt légal : 3ème trimestre 2014