

Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis



Annexe ACCESSIBILITE

juin 2012

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
1- Contexte général	3
2-Enjeux et objectifs.....	5
Les enjeux de l'accessibilité.....	5
Le cadre légal et réglementaire	6
La commission intercommunale d'accessibilité	8
3-Le contexte de l'accessibilité dans la Communauté d'agglomération du Beauvaisis	9
Bilan en matière d'accessibilité	9
Le stationnement des PMR dans la CAB	16
La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics	17
La sécurité des accès et des abords des établissements scolaires	17
4-Les objectifs de la communauté d'agglomération du Beauvaisis	19
Les différents objectifs majeurs du PDU en matière d'accessibilité.....	19
Un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics	21
Plan de mise en accessibilité des communes	25
La procédure de dépôt de plainte	26

_Toc327326686

1- Contexte général

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite constitue désormais l'un des objectifs généraux assignés par le législateur aux Plans de Déplacements Urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Ainsi, l'annexe « accessibilité » du PDU vient formaliser l'ambition de la CAB qui vise à proposer un réseau de transport public accessible.

Cette annexe « accessibilité » fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale depuis 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.

Le chapitre III de l'article 45 de la dite loi a en effet introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) relatifs aux plans de déplacements urbains.

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 au sens large dans le développement de la "chaîne de déplacement est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous.

Il s'agit de permettre une meilleure intégration dans la société des personnes ayant des difficultés à se déplacer et de minimiser les obstacles qu'elles rencontrent aujourd'hui encore dans tous les aspects de leur vie quotidienne.

L'enjeu est notamment de rendre accessibles les équipements publics et privés qu'ils soient éducatifs, culturels, festifs, administratifs, de travail, de santé, ... Chacun doit pouvoir en effet exercer librement, en toute autonomie, ses activités personnelles et participer à la vie de la cité.

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

Par ailleurs l'évolution démographique française se caractérise par un accroissement rapide du nombre de personnes ayant des difficultés pour se mouvoir. Les personnes de 60 ans et plus sont aujourd'hui 12,1 millions. Elles seront 15,7 millions en 2015 et 17 millions en 2020. Les personnes de 80 ans et plus sont aujourd'hui 2,4 millions et seront 4 millions en 2020. Dès 2010, les Français de plus de 60 ans

seront plus nombreux que ceux de moins de 20 ans.

Il y a une étroite corrélation entre l'âge et la mobilité réduite, deux tiers des personnes à mobilité réduite étant des personnes âgées. Dés aujourd'hui, 40 % de la population métropolitaine déclare au moins une déficience ou une difficulté dans la vie quotidienne en raison d'un problème de santé (enquête INSEE 1999).

Dans ce contexte, les transports sont, en matière d'accessibilité à la ville, un des outils majeurs de lutte contre les ségrégations et les exclusions. Mais une simple approche sociale de l'accessibilité est réductrice. 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.

L'accessibilité pour tous peut être alors un levier de conquête de nouveaux clients pour les transports et un élément d'une politique concourant au développement durable, en favorisant notamment les reports modaux au profit des transports collectifs et de la marche à pied.

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.

2-Enjeux et objectifs

Les enjeux de l'accessibilité

Prise dans son acception générale, l'accessibilité revêt trois dimensions: accessibilité géographique ou spatiale, accessibilité sociale et accessibilité physique. C'est ce dernier volet qui considère l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'accessibilité physique 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...) ».

3 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 provisoire, 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 de 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.

Le cadre légal et réglementaire

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** » vient compléter la législation existante. Ce texte définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transport:

- Les **services de transports collectifs**, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au JO du 12 février 2005).
- Le **schéma directeur de mise en accessibilité** des services de transports doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).
- L'élaboration par les communes des **plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret du 21 décembre 2006.
- L'**annexe « accessibilité » du PDU**, à élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.
- La **mise en accessibilité du matériel roulant**, tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

En termes de concertation, les autorités organisatrices des transports doivent mettre en place sous trois ans une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilités réduite. Dans les communes de 5000 habitants et plus sinon auprès de l'EPCI ayant la compétence transport, une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées est créée.

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'utilisateur.

Les PDU doivent actuellement 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
- et 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».

La Communauté d'Agglomération a l'obligation, avant février 2008, de réaliser, en articulation avec les communes, un schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports.

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

Les communes doivent établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

L'article 45 de la loi 2005-102 dispose que ce Plan fasse partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

L'article 2 du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise que « 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, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. [...] Il tient compte des dispositions de plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.»

Toutes les communes devront donc posséder un PAV d'ici le 23 décembre 2009. Ce PAVE devant être intégré au PDU le cas échéant.

Au-delà de ces documents de planification, en parallèle, la loi a surtout fixé des objectifs réglementaires qui sont à satisfaire :

- **Mettre en accessibilité les services de TC dans un délai de dix ans (2015).**
- **Mettre en place**, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux de transports existants, **des moyens de transports adaptés** (système de substitution) aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite (2011).

La commission intercommunale d'accessibilité

Sa création est obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 5000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire.

Cette commission est présidée par le président de l'établissement public de coopération intercommunale 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,
- établit 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
- 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.

3-Le contexte de l'accessibilité dans la Communauté d'agglomération du Beauvaisis

Bilan en matière d'accessibilité

Les transports en commun circulant sur le territoire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis dépendent de plusieurs collectivités chacune organisatrice des transports (AOT).

- Les transports urbains du réseau Corolis sont du ressort de la CAB ;
- Les transports interurbains routiers sont gérés par le Département de l'Oise ;
- Les transports interurbains ferroviaires TER (Train express Régional) et les lignes interurbaines régionales dépendent de la Région Picardie ;
- Chacune de ces AOT a élaboré un schéma directeur d'accessibilité.

Le réseau Corolis Le territoire de la CAB est organisé autour de la ville centre de Beauvais. L'essentiel de son territoire est composé de communes rurales.

Le réseau urbain comprend :

- ❖ environ 320 points d'arrêts
- ❖ 13 lignes urbaines quotidiennes et 3 lignes fonctionnant le dimanche, 6 lignes desservant les communes rurales, 1 navette gratuite de centre-ville
- ❖ 1 service de Transport à la Demande sur les communes de la C.A.B, fonctionnant les lundis, mardis, jeudis, vendredis et dimanches et représentant 52 000 kilomètres
- ❖ 7 lignes urbaines desservent des établissements scolaires
- ❖ 32 bus standards, 5 minibus 20 places et 3 minibus 9 places

Les bus du réseau COROLIS, c'est chaque année plus de 3 millions de voyages (environ 3 576 000 pour 2011) et 1 380 000 km.



plan du réseau Corolis

Accessibilité des véhicules de transport

Aujourd'hui, environ 50% du parc de bus standards circulant sur le réseau est accessibles.

Sur les 31 bus standards appartenant à la CAB :

- 24 sont à plancher surbaissé, sans marche pour l'accès,
- 15 sont à plancher surbaissé et équipés de palette électrique escamotable,
- 9 sont à plancher surbaissé et équipés de palette électrique escamotable et système d'annonces sonores et visuelles.

Les 5 minibus sont équipés de palettes électriques escamotables.

L'objectif de la CAB est de renouveler le plus rapidement possible l'ensemble des véhicules.

L'achat systématique de nouveaux véhicules à plancher bas (au rythme de deux par an) permettra de rendre progressivement le réseau accessible aux PMR en tenant compte de :

- L'accès aux véhicules ;
- La circulation intérieure ;
- Les places dédiées aux PMR ;
- L'accessibilité des équipements ;
- Le repérage intérieur ;



Bus Vanhool A330 hybride "accessible"

En complément à ces acquisitions de bus, en vue de la mise en accessibilité complète de son parc de véhicules, la CAB prévoit l'installation de rampes d'accès manuelles sur les bus à plancher surbaissé qui n'en sont pas équipés, avec l'assistance du conducteur pour la montée/descente des personnes en fauteuil roulant.

Le cahier des charges pour l'ensemble des nouveaux véhicules impose les caractéristiques suivantes :



- Un plancher sans marche sur toute la longueur
- Un emplacement pour personne en fauteuil roulant avec dossier, barre de maintien et bouton « Arrêt » adapté
- Un emplacement pour Personne à Mobilité Réduite
- Porte avant, centrale et arrière avec une seule marche
- Agenouillement du véhicule
- Palette escamotable sur porte centrale
- Matériel d'annonce sonore et visuelle - L'information à bord des véhicules.

Accessibilité des points d'arrêt

Une analyse effectuée à partir d'un échantillon d'arrêts a montré que d'une manière générale, les points d'arrêts de bus sont en grande majorité des arrêts en ligne qui permettent un meilleur accostage. On note toutefois une part non négligeable d'arrêt en encoche.

Sur l'ensemble des arrêts audités, un certain nombre disposent d'un équipement complet (abri bus ou poteau, panneau d'information, nom de l'arrêt, banc, poubelle) et peu sont non matérialisés.



Arrêt Délie

Un effort important est donc à porter sur les équipements des arrêts de manière à rendre le réseau plus attrayant (présence d'un banc, d'un panneau d'informations, etc).

Des aménagements lourds et des aménagements légers seraient à prévoir sur une grande partie des arrêts, en vue d'améliorer l'accessibilité actuelle du réseau urbain Corolis.

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite est problématique puisque sur l'ensemble du territoire plusieurs dysfonctionnements ont été constatés :

- très peu d'arrêts de bus respectent les dimensions générales préconisées et la longueur des arrêts n'est pas suffisamment lisible

- les dispositifs pour les déficients visuels n'existent absolument pas sur le territoire
- l'ensemble des points d'arrêts sont systématiquement matérialisés par un abri bus ou par un poteau, excepté en milieu rural où parfois le point d'arrêt n'est pas renseigné
- le revêtement, est de type asphalte pour une grande majorité de point d'arrêt. Cependant, certains arrêts ont des revêtements en très mauvais état et d'autres, notamment en milieu rural, n'ont pas de revêtement stabilisé - environ 74% des arrêts de bus ont une hauteur de trottoir comprise entre 11cm et 14cm
- les points d'arrêt ne sont pas suffisamment équipés (absence de banc, de panneau d'affichage, d'éclairage)
- la grande majorité des points d'arrêt dispose de traversées piétonnes à proximité. Il n'en est pas de même pour les arrêts situés en milieu rural où pratiquement aucune traversée piétonne n'existe. Les trottoirs ne sont pas systématiquement abaissés et ne disposent pas de bandes podotactiles.

Accessibilité de l'information

L'information au point d'arrêt doit être accessible pour tous. Pour cela, la lisibilité de l'information doit répondre à certains critères : taille des caractères utilisés, les contrastes de couleur utilisés, l'éclairage local ou ambiant...

Aujourd'hui, sur le périmètre d'étude, l'information pour les usagers des transports collectifs est à améliorer :

- Chaque abri bus ou poteau doit être équipé de fiches horaires, mises à jour régulièrement. Le cadre de l'information doit être accessible à tous (il doit se situer à côté du banc de façon à ce que les voyageurs puissent lire les informations en s'approchant suffisamment sans gêner ou être gênés quand le banc est occupé). Aujourd'hui, 17% des arrêts ne disposent pas de panneaux d'informations et 20% ne sont pas accessibles car l'abri bus ou le poteau est mal situé. De ce fait, les informations ne sont pas lisibles. Par ailleurs, sur les poteaux, le nom de l'arrêt n'y figure pas. De manière générale, les informations sur les panneaux d'affichage doivent être plus lisibles en grossissant davantage les caractères et en améliorant les contrastes de couleur.



Arrêt Centre Commercial

- Les documents d'information papier sont de bonne qualité mais le plan du réseau est assez peu lisible et assez complexe. Pour cela, il serait intéressant de mettre en valeur les lignes jugées prioritaires pour les PMR mais aussi avoir une charte graphique cohérente et lisible.
- L'accessibilité commerciale sur le territoire est bien répartie sur la ville de Beauvais (environ 16 points de vente sur l'ensemble des quartiers). Cependant, aucun point de vente n'existe dans les autres communes de la CAB.
- Il est mis à disposition des usagers des transports en commun sur le site internet de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, diverses informations

nécessaires pour favoriser au mieux leurs déplacements (un guide avec toutes les lignes et les horaires, plan du réseau, les tarifs...).

Les lignes interurbaines du Conseil général

Le réseau de transport départemental est composé de 63 lignes régulières et 560 circuits scolaires fréquentés par plus de 50000 élèves. Ce réseau comprend 2363 points d'arrêts répartis sur l'ensemble du département.



Le département a par ailleurs mis en place un service « Oise Mobilité Transport Adapté » spécifiquement dédié au transport des personnes handicapées confié à l'entreprise Libéole.



libéole
un vent de liberté



Le département de l'Oise a adopté son schéma directeur d'accessibilité en 2010.

Dans ce schéma, le département fait le choix de mettre en accessibilité les douze lignes du réseau jugées prioritaires compte tenu des centres spécialisés et des gares accessibles qu'elles desservent et de leur fréquentation très importante. Ces douze lignes représentent 20% des lignes du réseau mais concentrent 80% de la fréquentation. La mise en accessibilité de ces lignes est complétée par un service de substitution permettant le déplacement au coût du réseau, pour les usagers des lignes non traitées.

Les travaux à mener concernent 622 arrêts.

Le réseau de transports régional

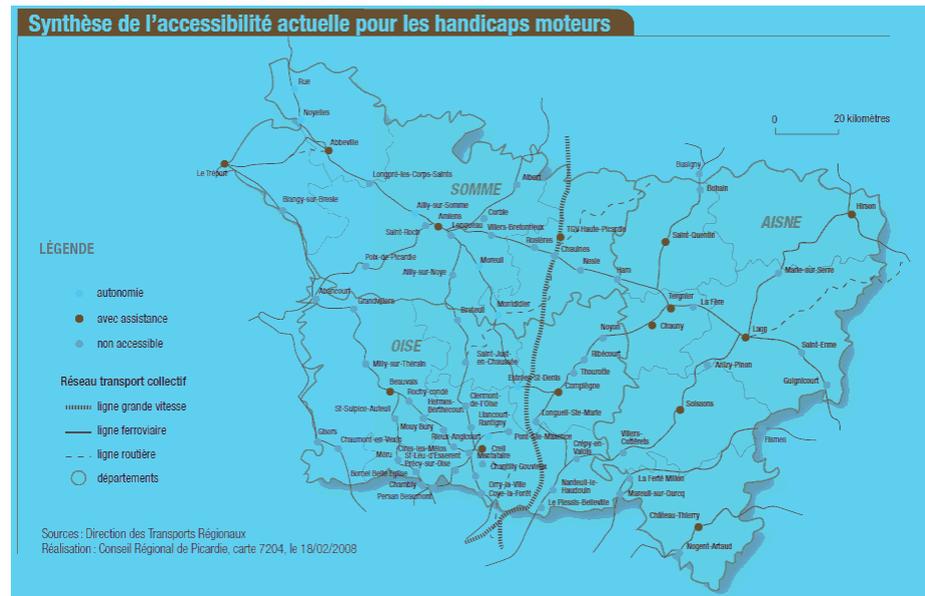


En matière d'infrastructure ferroviaire, la problématique de l'accessibilité aux services ferroviaires est complexe par le nombre d'acteurs qui y interviennent :

- Réseau Ferré de France, agissant en qualité de gestionnaire de l'infrastructure, assure la maîtrise d'ouvrage des quais et des ascenseurs,
- la SNCF, en tant qu'exploitante des services ferroviaires régionaux et nationaux de transports de voyageurs, est propriétaire des matériels roulants et les équipements d'accueil et d'information aux voyageurs,
- enfin, la région Picardie, autorité organisatrice des transports régionaux, est compétente pour le développement de l'offre de transport régional de voyageurs,

La Région a adopté son schéma régional d'accessibilité en mai 2008.

Ce schéma fait le constat qu'en 2008, aucune gare du territoire n'est accessible et que seule la gare de Beauvais apporte un service d'assistance au PMR.



Ce schéma prévoit que les gares de Beauvais, Milly-sur-Thérain et Rochy-Condé seront accessibles pour tout type de handicap moteur dès 2015.



Il faut noter que dans le cadre du pôle d'échanges multimodal, dont l'étude sur les orientations d'aménagement est programmée, la problématique de l'accessibilité sera nécessairement prise en compte.



Gare de Beauvais

La région Picardie a également prévu que dès 2011 tous les autocars affectés aux lignes routières régionales soient accessibles.



Le stationnement des PMR dans la CAB

Le stationnement constitue, au même titre que la voirie, un espace qui doit être partagé entre les différentes catégories d'usagers. Il est donc très important de disposer d'une offre en stationnement adaptée.



Une gestion équilibrée du stationnement est par ailleurs nécessaire pour une prise en compte et une meilleure cohabitation des usages.

Le décret n°99-756 du 31 août 1999 prévoit que : «Lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble d'un projet.»

Dans les villes de la CAB, on compte environ **XX** places de stationnement réservées.

Carte

Le bilan apparaît en termes d'offre et d'usage apparaît comme « positif »

Un bilan globalement positif au regard :

- Respect de la réglementation par les usagers, peu ou pas d'occupation abusive
- Disponibilité de places pour les personnes handicapées
- Respect des contraintes d'aménagement (taille des emprises)
- Respect des quotas sur les nouvelles places aménagées (au moins 1 place sur 50)

En résumé, on recense une véritable offre et une nette disponibilité malgré de la concurrence en matière de demande.

La mise en accessibilité des voiries et des espaces publics

Sur l'ensemble des communes de la CAB on note le souci d'aménager les linéaires piétons dans le respect de l'accessibilité des cheminements pour tous les publics.

Le développement des zones 30, mais aussi les nombreuses opérations de qualité qui prennent dans l'esprit et la règle en compte ce type de contrainte participe à ce mouvement de reconquête.

Il faut souligner que tous les nouveaux projets de voirie intègrent désormais la dimension accessibilité.

Le PAVE de Beauvais

A ce jour, seul Beauvais dispose d'un plan d'aménagement et de valorisation des espaces publics (2011). Mais d'autres communes se sont engagées dans la démarche.

L'étude d'accessibilité aux EPR soit les établissements recevant du public sur la mesure et amélioration de l'accessibilité conduite sur l'ensemble des sites communaux propose un plan d'actions pour la mise en accessibilité. Le coût estimé de ce projet s'élève à 22.8 Millions d'€uros.

Le diagnostic réalisé permet de faire un état de lieux en matière d'accessibilité. Il permet de se mettre en situation d'élaborer un plan de mise en accessibilité du territoire communal.

Ainsi, à la suite d'une telle démarche, un projet précis de voirie reste à intégrer dans un contexte plus large au sein du plan global de mise en accessibilité de la commune, dans sa déclinaison sur la voirie.

La sécurité des accès et des abords des établissements scolaires

Les enfants font partie des personnes à mobilité, sinon réduite, du moins contrainte.

En effet, leur capacité visuelle et sensorielle affecte leurs champs sensoriels et les expose à des risques liés au trafic automobile.

L'aménagement des accès aux établissements scolaires participent à l'amélioration de l'accessibilité générale et en particulier piétonne. Ils garantissent une chaîne de déplacements piétons entre domicile et établissement scolaire.

Dans les communes de la CAB, il apparaît que les abords des écoles, collèges et lycées sont en matière de sécurité une cible globalement bien traitée.

En effet, on recense au droit de la quasi-totalité des écoles de la CAB un ensemble de mesures :

- Des ralentisseurs pour briser les vitesses
- Des plateaux traversant pour signifier la priorité aux flux piétons
- Une signalétique pour aviser de la proximité d'une école
- Une signalétique lumineuse pour inciter à diminuer sa vitesse avec des feux clignotants

- Des interdictions de stationnement sur les voiries aux abords des écoles
- Des aménagements de zone 30 au droit des voiries de desserte des écoles
- L'aménagement de sas de protection des points d'entrée des écoles
- Des trottoirs quasi systématiquement protégés avec des plots ou bien des Jardinières

- La présence fréquente des agents de la police municipale ou d'auxiliaire de sécurité



Collège Henri Baumont



Ecole primaire de l'Europe

Rien n'est totalement parfait dans le domaine, mais il émerge une véritable prise de conscience en la matière.

Le souci d'ouvrir les établissements scolaires à tous les élèves dont handicapés passe par des cheminements accessibles à tous.

4-Les objectifs de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

Les différents objectifs majeurs du PDU en matière d'accessibilité

On résumera la volonté du PDU suivant 3 objectifs compris comme 3 axes de travail et de développement :

Favoriser l'autonomie du déplacement

En matière de transport, c'est en favorisant l'autonomie du déplacement que la CAB conçoit l'insertion sociale des personnes en situation de handicap. Dans le cadre de sa mission de développement des transports en commun de l'agglomération, la CAB a souhaité promouvoir l'égalité des chances, en transportant sans exclure.

Poursuivre la mise en accessibilité du réseau

La CAB souhaite généraliser l'accessibilité à l'ensemble du réseau de transports en commun de l'agglomération. Elle poursuit pour cela en parallèle le programme de mise en accessibilité des arrêts TC qui sera défini dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité et l'objectif de proposer un parc de véhicules entièrement accessible en 2014 au terme du nouveau contrat relatif au réseau Corolis.

La mise en accessibilité progressive de l'ensemble du parc d'autobus participe ainsi à l'amélioration des déplacements pour l'ensemble de la population.

Promouvoir l'accessibilité pour tous

Grâce à la concertation déjà établie avec les associations, la CAB se doit d'œuvrer à l'amélioration constante du service offert aux usagers en général et aux personnes à mobilité réduite en particulier.

La CAB contribue ainsi à une meilleure prise en compte de tous les handicaps et difficultés d'accès au réseau.

Garantir la chaîne de l'accessibilité renvoie à une série de problématiques « modales » avec des mesures à mettre en œuvre.

Pour chacun de ces thèmes, il est proposé d'engager des opérations et aménagements suivants.

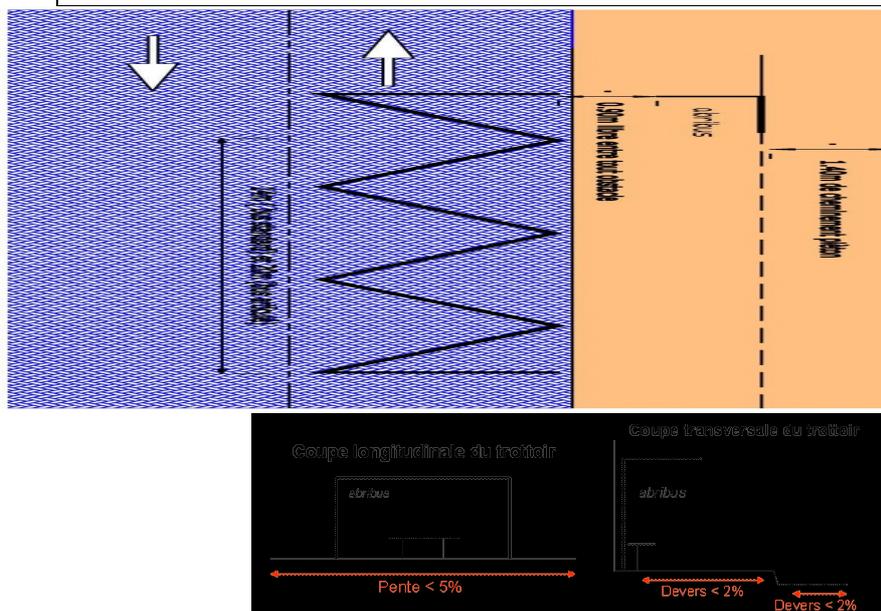
- Assurer l'accessibilité aux TC avec
 - Un parc de véhicules à plancher bas



Navette Gratuitibus « accessible »

- Parc véhicules avec système de « levage » pour les autocars (réseau départemental)
- Des points d'arrêt « aménagés »

PRECONISATIONS ACCESSIBILITE ARRET EN LIGNE



- Une information et un accueil du public adapté
- Garantir des cheminements piétons accessibles
 - Hiérarchisation/sélection des axes majeurs
 - Limiter les obstacles sur ces axes
 - Réaliser des équipements adaptés: rampes d'accès aux équipements, bateaux, etc
- Offrir une accessibilité aux équipements publics, logements, lieux d'emplois et consommation
 - Auditer sur la commune le niveau d'accessibilité aux principaux équipements sur le territoire

- Satisfaire les besoins connus
- Programmer des aménagements pluri annuel
- Proposer une offre de stationnement de qualité
 - Développer l'offre sur les communes en densifiant le nombre des emplacements
 - Organiser des cheminements accessibles depuis les points d'arrêts
 - Informer sur les itinéraires et places accessibles



Places réservées rue Desgroux

Un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics

Concernant les transports en commun, un projet de Schéma Directeur d'Accessibilité des services de Transports publics a été élaboré par la Communauté d'Agglomération en **2008**, mais ce document n'a pas été approuvé par la CAB. Le PDU sera l'occasion d'approuver le document réactualisé.

La CAB n'est cependant pas restée inactive en la matière. Si la mise en accessibilité progressive du parc roulant s'est poursuivie, le programme d'aménagement des arrêts qu'il proposait en matière d'aménagement n'a donc pas été mis en œuvre même si ponctuellement des arrêts ont pu être mis en accessibilité à l'occasion d'opérations d'aménagement.

Le diagnostic des points d'arrêt réalisé alors faisait ressortir que sur les 323 points d'arrêts gérés par la CAB, 58 arrêts prioritaires sur la ville de Beauvais et 33 sur les communes de l'agglomération devaient faire l'objet d'un aménagement dans les trois ans et le reste des arrêts seraient traités dans les quatre années suivantes, étant donné le coût élevé d'aménagement d'un arrêt. Il appartiendra à la CAB de faire un rapide état des lieux de l'avancement des aménagements déjà réalisés.

La poursuite du programme de mise en accessibilité des points d'arrêt

Dans le cadre de la mise en accessibilité des points d'arrêts, les caractéristiques principales de ces arrêts de bus rendus accessibles seront précisées et prédéfinies.

Ces éléments seront bien sûr associés suivant diverses typologies d'arrêt :

- l'implantation du quai en ligne ou en saillie pour faciliter l'accostage du bus au plus près du quai,
- le rehaussement du quai à 16 cm,
- des accès aux quais en pente douce (inférieure à 5 %),
- une signalisation sur le quai permettant à la personne en fauteuil roulant de se positionner en face de la porte centrale où se trouve la palette escamotable,

En résumé, la CAB propose d'adopter une « charte d'aménagement des points d'arrêts et d'accessibilité au bus », détaillant les aménagements nécessaires à réaliser pour les principaux points d'arrêts du réseau de transport public communautaire.

Les priorités des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ainsi retenus, dépendent des besoins de la population, des enjeux en termes de sécurité, des projets d'aménagements urbains planifiés... L'essentiel des priorités se situent sur les lignes 1, 2, 3 et 9 qui représentent à elles quatre 80% de la fréquentation du

réseau Corolis.

Le retard pris sur la programmation initiale prévue dans le projet de schéma directeur ne permettra pas de rendre accessible l'ensemble des arrêts du réseau pour 2015. En revanche, la mise en accessibilité des 91 arrêts jugés prioritaires sera étalée pourrait être effective à la fin de l'année 2015. L'aménagement des autres arrêts pourrait être quant à lui, étalé jusqu'en 2020.

Dans certaines situations, les arrêts en ligne ou en avancée ne pourront pas être mis en place, aussi des mesures compensatoires seront à prendre de manière à assurer au mieux l'accessibilité à tous (arrêt en alvéole, demie-alvéole si pas d'autres possibilités, ...). Le déplacement de certains arrêts ne répondant pas aux critères d'accessibilité du fait des contraintes du site d'implantation peut être une éventualité.

Sur le territoire, certains points d'arrêt sont partagés entre les lignes communautaires, celles du réseau de départemental et de la ligne routière régionale Amiens - Beauvais. Les travaux à réaliser devront être programmés dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité en partenariat entre ces diverses AOT.

Concernant le matériel roulant

Réglementairement, le parc de véhicules du réseau de transports collectifs se doit d'être accessible d'ici 2015.

La CAB fixe dans le cahier des charges du nouveau contrat relatif au réseau urbain, l'obligation que dès lors qu'un véhicule est acheté ou renouvelé, il soit systématiquement accessible et fixe l'objectif qu'au terme du contrat, l'ensemble du parc de véhicules soit entièrement accessible.

Le Schéma de Mise en Accessibilité devra signifier les exigences et objectifs en la matière et étudiera la possibilité de modifier des véhicules actuels pour les rendre accessibles.

En attendant la mise en accessibilité de l'ensemble du parc d'autobus, l'utilisation du service de TAD pourra répondre à une grande partie des besoins restés sans réponse.

Les mesures d'exploitation sur le réseau TC

Un des objectifs est de promouvoir l'accessibilité pour tous. Pour ce faire, il convient de généraliser un ensemble de mesures visant à la prise en compte des diverses situations de handicap et gênes à la mobilité.

Ces mesures relèvent de divers ordres :

- l'amélioration de l'accueil,
- la diffusion de l'information,
- le traitement de la signalétique du réseau
- ...

La refonte du réseau constitue un levier potentiel d'action pour mener à bien la politique de développement de l'accessibilité.

L'amélioration de l'accueil

Enfin, la formation des personnels (conducteurs et contrôleurs notamment) à l'accueil et l'accompagnement des personnes déficientes intellectuelles est une réponse appropriée à la prise en compte des besoins de cette population.

- La billettique et les équipements
 - La loi ne précise rien de spécifique concernant la billettique mais il convient de rappeler que celle-ci fait partie intégrante de la chaîne de

déplacement et que son accessibilité doit être examinée dans tous ses composants en interface avec les voyageurs, notamment les systèmes de vente (s'il y a lieu), le titre de transport lui-même (et sa reconnaissance par les personnes déficientes visuelles) et les systèmes de validation.

- L'information
 - L'accès à l'information sous toutes ses formes doit être envisagé pour tous les types de handicap :
 - Préparation au voyage (centrale de mobilité, site internet, standard téléphonique, fiches horaires, etc ...),
 - Améliorer le système d'information voyageurs aux points d'arrêt et à l'intérieur du bus souvent non « lisibles » ou « non adaptés » ,
 - >information à l'arrêt ou en gare routière,
 - >information pendant le voyage (information embarquée ...),
 - Améliorations à apporter concernant le besoin de contrastes de couleurs à l'intérieur du bus (couloirs et portes).
 - Réclamations
 - La signalétique

La diffusion de l'information

La diffusion d'informations sonores et visuelles permet de pallier aux difficultés de perception de l'information que peuvent connaître les personnes déficientes visuelles, les personnes déficientes auditives ou encore les personnes déficientes intellectuelles.

A ce titre, il est requis une sonorisation des bus permettant la diffusion d'annonces sonores des noms d'arrêts et d'éléments d'information en cas de perturbation.

Enfin, une réflexion est menée visant à informer de manière anticipée les établissements accueillant des personnes en situation de handicap dès connaissance d'une perturbation affectant les réseaux TC.

L'objectif global est de réduire au maximum les situations de stress et d'angoisse dues aux perturbations pour les personnes déficientes intellectuelles.

Une action est à engager qui consiste à renseigner sur le plan du réseau sur l'accessibilité des points d'arrêt aux personnes en fauteuil roulant par un pictogramme spécifique. Ce même pictogramme serait aussi apposé sur les arrêts accessibles.



Le traitement de la signalétique du réseau Corolis

Pour simplifier l'accès et l'utilisation des transports en commun par les personnes ayant des difficultés de repérage dans l'espace, des difficultés de vue ou de lecture, ou encore des difficultés d'interprétation, il est convenu de mettre en place une charte graphique du réseau qui attribue à chaque ligne TC une couleur qui lui est propre.

Cette réflexion pour faciliter la perception des documents d'information par les

malvoyants est à mener en partenariat avec des associations représentatives d'handicapés. Un travail sur la charte graphique du plan du réseau est donc à conduire pour définir des couleurs suffisamment différentes pour représenter plus lisiblement les lignes urbaines. Pour les fiches horaires, des codes couleurs sont également à travailler et à adopter pour en faciliter la lecture.

Les autres mesures

La politique de lutte contre le stationnement illicite aux abords des points d'arrêt et sur les cheminements piétons permettra de réduire les difficultés d'accostage et de limiter les ruptures dans la chaîne de déplacements.

Plan de mise en accessibilité des communes

L'objectif général est que les communes aient réalisé un plan de mise en accessibilité de leurs propres voiries et espaces publics d'ici 2009 afin que ces derniers soient, comme la loi du 11 février 2005 le prévoit, intégrés au PDU dans le cadre de sa révision.

C'est un document de programmation qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur leur territoire.

Les communes pourront éventuellement se rassembler en bassin de vie pour réaliser ces plans. Les différents plans sur le territoire de la CAB devront être cohérents entre eux et avec le Schéma Directeur d'accessibilité aux services de transports collectifs.

Aujourd'hui, seule la ville de Beauvais dispose de son PAVE. Lors de la prochaine élaboration, révision ou modification du PDU, les plans des autres communes devront figurer parmi les annexes.

Un environnement accessible suppose d'assurer la continuité du cheminement entre les différents maillons composant la chaîne de déplacement (le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité).

Quelques éléments techniques parmi d'autres sont à anticiper :

- Les aménagements envisagés sont adaptés aux personnes à mobilité réduite, mais doivent être entendus comme étant accessibles de fait, à l'ensemble des déplacements piétons. La loi du 11 février 2005 a élargi la notion de handicap et sa prise en compte, dans l'attente de l'ensemble des décrets d'application, un certain nombre de précisions techniques ont d'ores et déjà été apportées.
- Le sol doit être non meuble, le revêtement non glissant, sans obstacle aux roues, les emprises des terrasses et des étalages sont marquées au sol et doivent laisser une largeur minimale de passage de 1,40m pour le passage de 1 fauteuil et 1,80m de largeur minimum pour le passage de 2 fauteuils . (Décret n° 99-756 du 31 août 1999 - Arrêté du 31 août 1999-Circulaire du 23 juin 2000).
- La création d'abaissement de trottoir (« bateaux ») doit être systématique.
- Au droit des traversées piétonnes, les passages seront aménagés au niveau de la chaussée (soit par un abaissement du trottoir soit par élévation de la chaussée) et équipés de bandes podotactiles.
- Les feux tricolores sont installés avec des dispositifs sonores (activés à la demande pour éviter le déclenchement systématiquement nuit et jour).
- En cas de stationnement longitudinal, le trottoir se substituera au stationnement jusqu'à la voie de circulation.

La procédure de dépôt de plainte

Conformément à l'article 45 de la loi du 11 février 2005, une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des Personnes à Mobilité Réduite devra être mise en place par la CAB, dès l'approbation du PDU. La transmission des plaintes et l'élaboration des réponses devront faire l'objet d'une procédure partenariale à définir entre les communes et la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement en identifiant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, un registre de plainte sera ouvert par la Communauté d'Agglomération ou dans les communes.

Un registre ouvert également sur internet pour limiter les déplacements et le rendre plus accessible.

Cette procédure de dépôt de plainte ouvre la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements. Elles seront informées des suites données à leurs requêtes.