

Schéma directeur d'accessibilité des transports : l'approche du Loiret

La question de l'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage de ses structures et activités.

Le Certu a lancé le programme «Ville accessible à tous» avec l'objectif d'aider les différents acteurs de la ville à adopter une approche globale de l'accessibilité et à prendre en compte les usagers les plus vulnérables.

L'accessibilité des services de transports aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite est une priorité des pouvoirs publics. En effet, le handicap ne peut plus être considéré comme une situation d'exception à laquelle il serait répondu par des solutions d'exception mais comme une réalité ordinaire dont il faut tenir compte dans tous les domaines de la vie. La mise en accessibilité des services de transports collectifs est une des priorités fixées par la loi du 11 février 2005 qui impose aux autorités organisatrices de transports (AOT) d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables. Les AOT avaient jusqu'au 12 février 2008 pour élaborer leur schéma directeur d'accessibilité.

Le schéma directeur accessibilité (SDA) du Loiret n'est pas formellement approuvé à cette date, cependant le département s'est engagé dans une démarche globalisante qui permet de prendre en compte dans le schéma départemental des transports les éléments d'accessibilité retenus pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité.

Le diagnostic de l'existant, l'évaluation des besoins et la délimitation du champ du possible doivent, en effet, déboucher sur la programmation d'actions opérationnelles à mettre en oeuvre et la définition des moyens humains, matériels et financiers à prévoir en cas d'impossibilité technique.



Elévateur pour les personnes en fauteuil roulant

Le Loiret

Le département est situé au sud de l'île-de-France et compte 618 000 habitants pour 334 communes. L'agglomération d'Orléans, située à 120 km de Paris, regroupe à elle seule environ 40 % des habitants du Loiret.



Le réseau de lignes interurbaines Ulys

- 8 millions de kilomètres parcourus chaque année par les 350 cars du réseau Ulys (scolaire inclus)
- 635 000 voyageurs en 2008
- Tarification à 2 € lancée en septembre 2006
- 23 lignes régulières gérées par 3 exploitants
- 3 900 points d'arrêts (dont 1 300 sur les 23 lignes régulières)
- 26 000 élèves transportés chaque jour dont environ 400 élèves handicapés
- 50 transporteurs taxis pour le transport des élèves handicapés
- 720 € : coût moyen annuel pour le transport d'un enfant
- 24 658 653 € : budget global pour les transports départementaux
- 3 500 000 € : investissement pour sécuriser et aménager points d'arrêts



Certu 2009/19



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

L'offre de transport du Loiret

Le schéma départemental des transports (SDT) est articulée autour de deux types de service :

1. Un réseau de lignes régulières :

- un niveau de service «express» qui privilégie la vitesse commerciale et la régularité et ne dessert pas tous les arrêts ;

- un niveau de service «rapide» dont certaines lignes ne fonctionnent qu'à la demande pour les communes situées à proximité de l'axe principal.

2. Un réseau de transport à la demande :

- un service tout public, accessible aux personnes handicapées et PMR ;
- un service à vocation scolaire, accessible aux élèves handicapés et PMR.

Éléments déclencheurs de la démarche

La démarche mise en place au conseil général du Loiret n'est pas uniquement basée sur les obligations réglementaires mais s'appuie plutôt sur le contexte et les demandes existantes afin de développer une démarche globale.

- Le travail engagé depuis 2004 pour élaborer le schéma départemental de transport.
- Les obligations de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

- L'étude menée sur la sécurisation des arrêts de transports.
- Les demandes des personnes habitant des communes non desservies par les transports en commun.
- La nécessité de maîtriser les coûts, notamment pour le transport des élèves handicapés par taxi.

Une approche globale pour l'élaboration du SDA

Dès le lancement de la démarche, le département a souhaité agir pour l'ensemble des usagers et pas seulement pour les personnes handicapées.

Le souhait de travailler pour tous résulte notamment de la volonté de non discrimination qui reste un des fondements de la loi du 11 février 2005. Le fait de partir uniquement des besoins spécifiques des personnes handicapées amène souvent, dans le domaine des transports, à développer des services adaptés spécialisés, ce qui finalement renforce leur exclusion de la société.

On obtient un système global plus efficace lorsqu'il répond à la mutualisation des expressions des besoins de l'ensemble des usagers. Les services de transports pour les personnes à mobilité réduite viennent alors compléter l'offre de service des lignes régulières et résoudre les déficits liés aux contraintes techniques et budgétaires.

Par ailleurs, les changements à réaliser pour rendre le réseau plus accessible sont chaque fois vu par le conseil général du Loiret comme une opportunité de repenser le fonctionnement du réseau de transport et d'améliorer l'offre de service pour tous.

Une démarche très opérationnelle

L'originalité de la démarche mise en place réside notamment dans son côté essentiellement pragmatique.

En effet, le conseil général a privilégié le côté opérationnel pour réaliser son schéma directeur d'accessibilité des transports.

Préalablement à la rédaction d'un document théorique de programmation, des tests sont réalisés sur le terrain pour évaluer la pertinence des solutions proposées : tests sur un bassin avec différents types de véhicules, pose de divers mobiliers d'attente, etc.



Source : CÉRE NC

Aménagement d'un arrêt accessible en milieu rural



Bus interurbain à plancher bas avec palette et éléments modulables

Beaucoup de questions se posent encore aujourd'hui dans le déroulement de la démarche ; les aménagements sont encore réalisés au cas par cas afin d'évaluer la pertinence de chacun d'eux.

Au fur et à mesure, des lignes méthodologiques vont se dessiner. C'est pourquoi même si le conseil général a entamé sa réflexion dès 2006, il a pris pour parti de ne pas rédiger le schéma tout de suite mais plutôt de se laisser le temps de tester différentes

La concertation

La notion d'accessibilité a été très vite étendue à l'ensemble des usagers. La loi parle de non-discrimination et l'approche mise en place a privilégié une démarche englobant l'ensemble des usagers.

Dans le cadre de l'élaboration du schéma départemental, des réunions ont été organisées dans les bassins de vie : convocation des représentants et associations locales afin de recueillir leurs besoins et attentes.

actions afin d'élaborer des solutions viables et pérennes.

La programmation des aménagements se fait en cohérence avec la restructuration globale du réseau. L'accessibilité est un des volets pris en compte parmi d'autres.

Les actions concrètes mises en place

- Aménagements de mise en sécurité et en accessibilité des arrêts des lignes régulières en priorité ;
- Réduction globale du nombre d'arrêts et positionnement des arrêts dans le centre des communes ;
- Desserte des zones de faible densité par le TAD avec rabattement vers les lignes régulières ;
- Achat de voitures et minibus accessibles ;
- Recherche et développement de solutions partenariales, notamment avec les communes pour l'aménagement de la voirie, mais aussi avec les agglomérations et les départements voisins pour la mutualisation d'arrêts.

En complément de ces réunions, l'exploitation des courriers d'usagers permet de détecter les aspirations les plus récurrentes.

La rencontre et la concertation avec des associations de personnes handicapées est envisagée dans une phase ultérieure afin de leur proposer des solutions techniquement viables et de recueillir leur avis ou propositions sur des actions concrètes.

La mise en place d'un transport à la demande (TAD) accessible

Dès 2006, un transport à la demande a été mis en place dans toutes les communes non desservies par les lignes régulières (soit une centaine de communes sur le département).

Le problème d'accessibilité est réglé pour toutes ces communes en assurant la desserte par des véhicules accessibles et en prévoyant l'arrêt à la porte en cas de besoin spécifique (personnes en fauteuil roulant notamment). Ce dispositif a été étendu en septembre 2007 à l'ensemble du département. Désormais 23 minibus accessibles aux personnes à mobilité réduite sillonnent le territoire.

Le transport à la demande est disponible sur tout le département du Loiret, à l'exception d'Orléans et son agglomération et de l'agglomération de Montargis qui ont des réseaux de bus urbains et pour lesquels le département n'a pas la compétence transport public.

L'ouverture de ce TAD a de plus permis d'envisager de nouvelles actions et de s'adapter à des besoins nouveaux.

L'achat des minibus apporte un gain en terme de flexibilité.

Certu

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
mel : certu
@developpement-
durable.gouv.fr
www.certu.fr

Contacts :

Maryvonne Dejeannes
04 72 74 58 67
VOI.certu@developpement-
durable.gouv.fr

Edmée Richard
04 72 74 58 47
DD.certu@developpement-
durable.gouv.fr

Ont contribué à
la rédaction :

CETE Normandie Centre

10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand-Quevilly Cedex
téléphone :
02 35 68 82 29
télécopie :
02 35 68 82 52
mél : dact.cete-nc
@developpement-
durable.gouv.fr

Contacts :

Amélie Goepf
02 35 68 81 12
Mathieu Rabaud
02 35 68 81 17

Conseil Général du Loiret

Hôtel du Département
15, rue Eugène Vignat - BP 2019
45010 Orléans Cedex 1
téléphone :
02 38 25 45 45
télécopie :
02 38 25 43 70
mél : loiret@cg45.fr

© 2009 Certu -
La reproduction
totale ou partielle
du document
doit être soumise
à l'accord du Certu.

Mise en page
CETE Normandie Centre
Antoine Jardot
02 35 68 89 33

De nouveaux services sont à l'étude tels la desserte des accueils de jour pour les malades Alzheimer ou le rabattement vers les lignes régulières afin de faciliter les déplacements domicile/travail ou les liaisons vers les capitales de bassin depuis tous les communes rurales.

Les minibus sont également utilisés pour les élèves des CLIS (CLasses d'Intégration Scolaire).



Source : CETE-NC

Minibus de 8 places
avec possibilité de bouger
les sièges pour accueillir des
personnes en fauteuil roulant

Une mutualisation des enveloppes budgétaires

Aménagement des arrêts

L'aménagement des zones d'attente est estimé à 10 000 € par arrêt et par sens, soit un total de 13 millions d'euros pour les lignes régulières avec une proposition de financement à 50/50 avec les communes.

Matériel roulant et TAD

La réduction du recours aux taxis pour le transport scolaire a permis de redéployer un million d'euros comme suit :

- 700 000 € pour financer l'achat des minibus accessibles ;
- 300 000 € pour le transport à la demande et la communication.

Ainsi, le coût supplémentaire dû à la mise en place du TAD est compensé par la rationalisation et l'optimisation du transport des élèves handicapés.

En effet 151 élèves sont désormais transportés avec les véhicules du transport à la demande et les 300 autres par taxi.

Conclusion

L'apport majeur de la loi du 11 février 2005 est la notion d'un service rendu à l'utilisateur, quel que soit son degré de mobilité et au-delà d'une seule logique d'offre de transport. Tout habitant doit pouvoir se rendre d'un endroit à un autre avec un choix modal adapté.

D'une certaine manière, la loi réaffirme le droit au transport pour tous, inscrit en 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs.

Il ne s'agit plus de vérifier uniquement qu'un linéaire de voirie ou une ligne de transport

soient accessibles, mais plutôt d'assurer la continuité de la chaîne de déplacement pour l'ensemble des usagers depuis leur domicile jusqu'à leur destination.

L'approche du conseil général du Loiret, pour élaborer son SD montre la volonté des élus de repenser l'offre de transport interurbaine en cherchant à mutualiser les moyens affectés au transport régulier, au transport des scolaires et des enfants handicapés, afin d'améliorer le service pour tous.

Nota : la présente fiche ne doit pas être considérée comme une recommandation et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances. En conséquence, nous invitons les lecteurs à se reporter à l'ouvrage du Certu "Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports : premiers enseignements et pistes de progrès" (édition 3^{ème} trimestre 2009, téléchargeable sur le site internet www.certu.fr).

Pour en savoir plus :

- Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux - guide méthodologique - ADF/ADSTD/Certu, décembre 2006.
- Compte-rendu du séminaire du 11 octobre 2004 sur « L'accessibilité des lignes d'autocar interurbains aux personnes à mobilité réduite » - Certu 2004.
- La concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : éléments méthodologiques - Certu, novembre 2004.
- Personnes âgées et transports collectifs - Certu, avril 2005.
- Ville accessible à tous : quels outils de diagnostic - Certu, rapport d'études, 2005.
- Accessibilité des autobus interurbains et autocars aux personnes à mobilité réduite. Rapport final de l'action - Cost 349, 2005 - (téléchargeable sur le site www.certu.fr; rubrique Sécurité-voirie/Accessibilité/PMR).