

Schéma directeur d'accessibilité des transports : la démarche du Bas-Rhin

La question de l'accessibilité de la ville est essentielle pour permettre à tous d'utiliser ses services et de participer à ses 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.

Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics (SDA) du département du Bas-Rhin a été élaboré en cohérence avec le schéma directeur des transports et des déplacements (SDTD) et dans le cadre d'une concertation très poussée avec la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) et les associations représentatives des personnes handicapées et des personnes âgées.

Le département du Bas-Rhin

Le département du Bas-Rhin compte plus d'un million d'habitants pour 527 communes.

Il est densément peuplé, avec environ 225 habitants par km². La Communauté urbaine de Strasbourg rassemble à elle seule plus de 40 % de la population départementale.



Photo : J.L. Stadler-CG 67

Accessibilité des autocars aux personnes en fauteuil roulant

L'analyse des besoins en matière d'accessibilité : les personnes handicapées et les personnes âgées

Dans le cadre des études du SDA, l'approche a été axée prioritairement autour des personnes handicapées et des personnes âgées, afin de pouvoir évaluer les besoins en déplacements de façon pragmatique.

Les données issues des dossiers traités par la Maison Départementale des Personnes Handicapées montrent que les personnes handicapées (bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé ou de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé) sont réparties sur tout le territoire départemental, avec une prédominance dans les milieux urbains.

Si le département du Bas-Rhin est plutôt jeune, il n'échappe pas au vieillissement de la population. Le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans a pratiquement doublé entre 1990 et 1999, passant de 33 000 à 63 000.

Cette progression a été proportionnellement plus forte à l'ouest du département (Massif Vosgien et Alsace Bossue).

Le réseau de transport départemental du Bas-Rhin : quelques chiffres



• Réseau principal « Réseau 67 » :

63 lignes desservant plus de 400 communes, environ 1 860 arrêts, 250 véhicules, 35 000 voyageurs par jour pour un budget de 13 M€ par an.



• Transports à la demande :

10 services de TAD délégués aux communautés de communes, desservant potentiellement 121 communes et 122 000 habitants.

• Les services scolaires :

320 lignes et 1 100 arrêts spécifiques, 440 autocars, 42 000 élèves transportés par jour pour un budget de 15 M€ par an.

Certu 2009/20



Une élaboration conjointe du SDA avec le schéma directeur des transports et des déplacements

En 2005, le Conseil Général a décidé d'établir de façon volontariste son schéma directeur des transports et des déplacements (SDTD). Ce schéma propose de nouvelles orientations stratégiques pour le système de transport départemental. Il porte sur le réseau principal et les services de transport à la demande, ainsi que sur leur articulation avec les autres modes de déplacement (train, vélo, covoiturage...). Les transports scolaires en sont toutefois exclus.

La hiérarchisation du réseau départemental et le renforcement de l'intermodalité constituent les principaux enjeux du SDTD. Le SDTD est fortement articulé avec le SDA : ces deux schémas sont, en effet, les principaux outils de planification en matière de transports collectifs départementaux. Les orientations stratégiques du SDTD conditionnent directement la programmation de la mise en accessibilité du réseau départemental.

Pour ces raisons, le Conseil Général a souhaité élaborer conjointement le SDA et le SDTD.

Le SDTD a d'abord permis de hiérarchiser le réseau départemental :

- les lignes principales proposent une desserte à haut niveau de service sur les axes à fort potentiel de clientèle ;
- les lignes secondaires proposent une desserte plus fine d'irrigation du territoire, avec au minimum un aller-retour par jour ;
- les lignes de rabattement sont en correspondance systématique avec le réseau principal (départemental ou TER) ;
- les lignes à but touristique offrent une desserte des pôles touristiques majeurs ;
- les transports de proximité viennent compléter l'offre régulière avec un fonctionnement en transport à la demande.

Une concertation continue avec la MDPH et les associations

Conjointement aux réflexions menées sur le SDTD, le SDA a fait l'objet d'une large concertation. Il a été élaboré en partenariat avec les partenaires institutionnels (MDPH) et les milieux associatifs représentant les personnes âgées et les personnes handicapées. La démarche et les réflexions ont été conduites par un comité de pilotage composé de 13 conseillers généraux, sous la présidence du vice-président du Conseil Général.

Les associations ont été fortement impliquées à chaque phase du SDA, et ont relayé l'information auprès du public de personnes handicapées.

L'objectif prioritaire du SDA était d'avoir une vision partagée par tous les acteurs. De plus, le but était de dégager des pistes d'actions cohérentes et pragmatiques pour permettre la réalisation des aménagements dans le délai imparti par la loi, c'est-à-dire avant 2015.

La Maison Départementale des Personnes Handicapées

La loi du 11 février 2005 précise que « la Maison Départementale des Personnes Handicapées exerce une mission d'accueil, d'information, d'accompagnement et de conseil des personnes handicapées et de leur famille, ainsi que de sensibilisation de tous les citoyens au handicap [...] ».

La MDPH du Bas-Rhin est en place depuis février 2006. Groupement d'Intérêt Public placé sous la tutelle administrative et financière du Conseil Général, elle regroupe une équipe pluridisciplinaire chargée des évaluations et la Commission des Droits et de l'autonomie des personnes handicapées.



Mention de l'accessibilité aux pôles d'échanges sur le plan du Réseau 67

Source : CG 67

Une élaboration méthodique

Impliquant des partenaires communs au SDA et au SDTD, les réflexions sur le SDA se sont déroulées en trois grandes étapes :

- une première phase de diagnostic, d'identification des enjeux et de présentation des premières orientations a donné lieu à une table ronde thématique en mai 2007. Cette table ronde était commune au SDA et au SDTD ;
- une deuxième phase a porté sur la définition des principes détaillant les orientations stratégiques. Elle a donné lieu à une deuxième table ronde thématique en septembre 2007 ;
- une troisième phase a consisté à formuler les propositions techniques et à planifier les déclinaisons opérationnelles des deux schémas.

Les contributions des différents partenaires ont conduit à développer plusieurs axes d'études :

- normalisation des aires d'arrêt et du matériel roulant ;
- amélioration de l'accueil par les conducteurs ;
- principe de la gratuité pour les personnes accompagnant les personnes à mobilité réduite (sur la base des ayants droit) ;
- mise en place d'un guichet unique pour l'information sur les transports départementaux et la réservation des services de transport à la demande gérés par le département...

La programmation de la mise en accessibilité : un objectif de qualité maximale

Le SDA prévoit d'améliorer progressivement l'accessibilité du Réseau 67, avec un objectif de qualité maximale en 2015. L'ensemble du matériel roulant sera rendu accessible au fur et à mesure du renouvellement des contrats d'exploitation. L'accessibilité des points d'arrêt sera progressivement améliorée d'ici 2015, suivant la nouvelle hiérarchie du réseau fixée par le SDTD :

- sur les lignes principales, il est prévu de rendre accessible au moins un arrêt par commune ;
- sur les lignes secondaires, seuls les arrêts desservant des sites intéressant le public handicapé seront rendus accessibles ;

Cas particulier des services scolaires

En 2007, on dénombrait plus de 320 services créés à titre principal pour les scolaires.

Compte-tenu du très grand nombre de points d'arrêts à aménager et du coût en résultant, le Conseil Général du Bas-Rhin a considéré dans le SDA que « la mise en accessibilité des transports scolaires est une impossibilité technique avérée généralisée ».

Les mesures de substitution actuelles de transport des élèves et étudiants handicapés, que le Département prend déjà en charge en vertu des décrets de 1977 et 1984 relatifs à la prise en charge des frais de transport des élèves et étudiants gravement handicapés, seront donc maintenues. Environ 400 élèves sont concernés, pour un coût annuel d'environ 700 000 €.

- les lignes de rabattement seront rendues accessibles si le point de rabattement est accessible (6 lignes concernées sur 17) ;
- les lignes touristiques seront rendues accessibles si le lieu touristique de destination est accessible (toutes les lignes sont concernées) ;
- les services de transport à la demande sont tous accessibles depuis 2000.

Un programme pluriannuel d'accessibilité des points d'arrêt a été établi pour la période 2008-2015, avec des priorités d'actions en fonction de la fréquentation des lignes et de la présence d'établissements recevant des personnes âgées ou handicapées.

Une première approche quantitative a permis d'identifier une centaine d'arrêts à rendre accessibles en priorité d'ici 2015. A raison d'un coût de génie civil estimé à 20 000 € par arrêt, cela représente un investissement de base de l'ordre de 2 M€.



Arrêt rendu accessible en milieu interurbain

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 de l'Est

1, Boulevard de la Solidarité
Technopôle Metz 2000
BP 85230
57076 Metz Cedex 03
téléphone :
03 87 20 45 49
télécopie :
03 87 20 45 90
mél : cete-est
@developpement-
durable.gouv.fr

Contacts :

David Dubois
03 87 20 46 34

Conseil Général du Bas-Rhin

Hôtel du Département
Place du Quartier Blanc
67964 STRASBOURG cedex 9
téléphone :
03 88 76 67 67
télécopie :
03 88 76 67 97
mél : communication@cg67.fr

Contacts :

Franck Siegrist
03 88 76 68 87
franck.siegrist@cg67.fr

Hélène Bodhuin
03 88 76 63 70
helene.bodhuin@cg67.fr

**Schéma Directeur
d'Accessibilité des
Transports 2008-2015**
documents consultables
sur le site internet
www.cg67.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

La coordination avec les communes et les autres autorités organisatrices de transport

Pour rendre accessible toute la chaîne de déplacement (voirie, espaces publics et services de transports publics), il est nécessaire de coordonner les actions du Département, des autres Autorités Organisatrices de Transport et des communes.

Le Département satisfera aux règles d'accessibilité pour les points d'arrêt sur routes départementales, selon les règles habituelles d'aménagement : réalisation par les communes en coordination avec le Département ou directement par le Département, suivant que l'on se situe en agglomération ou non.

De leur côté, les communes veilleront à l'accessibilité des cheminements sur les voies communales, ainsi que sur les trottoirs des routes départementales à l'intérieur des agglomérations.

Les mesures de substitution

Le SDA ne prévoit pas de mise en accessibilité totale du Réseau 67 dès 2015. En particulier, certaines origines-destinations sur les lignes secondaires, de rabattement ou touristiques ne seront pas accessibles à cet horizon.

Pour toutes les lignes qui n'auront pas été rendues accessibles en 2015, le Département mettra en place des services de substitution à organiser après déclaration d'impossibilité

Pour homogénéiser les pratiques et faciliter le travail de mise en accessibilité des points d'arrêt, une « charte d'aménagement et de mise en sécurité des points d'arrêt du Réseau 67 » a été élaborée par le service des déplacements, des transports et des grands équipements du Département. Elle intègre, entre autres, un plan-type d'aménagement des points d'arrêt.

Le respect de cette charte conditionnera le versement des subventions départementales aux communes pour l'aménagement de points d'arrêts en agglomération. Cette charte est proposée à toutes les AOT du Bas-Rhin pour permettre l'harmonisation des aménagements.

technique avérée. Ces services pourront éventuellement être combinés avec les services de TAD existants.

Les réflexions collectives se poursuivent avec les associations et la MDPH pour mieux connaître les besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de définir les mesures de substitution et de préciser les critères pour les ayants droit à ces services.

Actualisation du schéma directeur d'accessibilité

Le Conseil Général du Bas-Rhin a adopté son schéma directeur d'accessibilité des services de transports (SDA) le 10 décembre 2007. D'ici 2015, des mises à jour intermédiaires sont envisagées en fonction de l'évolution de la demande (qui sera suivie par la MDPH), mais aussi des évolutions technologiques et réglementaires.

A ce titre, le comité de pilotage créé pour l'élaboration du SDA a été transformé en comité de suivi pour dresser le bilan des actions, porter l'élaboration du programme

pluriannuel d'aménagement et d'accessibilité et poursuivre le dialogue et les réflexions avec les associations et la MDPH.



Arrêt rendu accessible en milieu urbain

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.
- Personnes âgées et transports collectifs - Certu, avril 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).