



# SOMMAIRE

## Table des matières

<u>PRÉAMBULE.....</u>	<u>3</u>
<u>CADRE LEGAL ET ENJEUX.....</u>	<u>4</u>
<u>1.1 LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA POLITIQUE NATIONALE D'ACCESSIBILITÉ .....</u>	<u>4</u>
<u>1.2 PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR).....</u>	<u>8</u>
<u>1.3 ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMUNES : LES ACTIONS EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ. 9</u>	
<u>1.4 LES COMMISSIONS COMMUNALES ET INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ</u> <u>(CCA &amp; CIA).....</u>	<u>12</u>
<u>ACCESSIBILITÉ EN PAYS D'AIX : ETAT DES LIEUX .....</u>	<u>14</u>
<u>2.1 LES TITULAIRES DES ALLOCATIONS ADULTE ET ENFANT HANDICAPÉ.....</u>	<u>14</u>
<u>2.2 OFFRE DE STATIONNEMENT : DES NORMES RESPECTÉES EN PAYS D'AIX .....</u>	<u>16</u>
<u>2.3 UNE VÉRITABLE AVANCÉE AVEC LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA</u> <u>VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE) COMMUNAUX.....</u>	<u>18</u>
<u>2.4 UNE ACCÉLÉRATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS</u> <u>PUBLICS.....</u>	<u>21</u>
<u>LES PRESCRIPTIONS DU PDU.....</u>	<u>34</u>
<u>3.1 MESURES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENTS.....</u>	<u>35</u>
<u>3.2 MESURES DE GESTION ET EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT .....</u>	<u>37</u>
<u>ACTIONS ET CALENDRIER DE RÉALISATION.....</u>	<u>38</u>
<u>ANNEXES.....</u>	<u>40</u>
<u>ATELIER DU 28 JANVIER 2015 AVEC LA COMMISSION INTERCOMMUNALE</u> <u>D'ACCESSIBILITÉ .....</u>	<u>40</u>
<u>QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE DE 2012 AUPRÈS DES COMMUNES.....</u>	<u>43</u>
<u>PAVE APPROUVÉS.....</u>	<u>46</u>

# PRÉAMBULE

Conformément à la loi, le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté du pays d'Aix comporte une annexe particulière traitant du volet accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

L'annexe accessibilité constitutive du projet de PDU s'organise autour des champs suivants :

1. le cadre légal et réglementaire,
2. L'accessibilité sur le territoire de la CPA
3. les prescriptions du PDU
4. le calendrier de réalisation des actions.

# 1 CADRE LEGAL ET ENJEUX

## 1.1 LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA POLITIQUE NATIONALE D'ACCESSIBILITÉ

### 1.1.1 La loi du 11 février 2005

---

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 a donné une nouvelle impulsion pour l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Quatre principes fondamentaux sous-tendent cette loi :

- ▶ La loi concerne les différents types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap, ...), mais aussi toutes personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, seniors) ou pouvant subir une gêne (personnes accompagnées d'enfants ou transportant des bagages lourds, etc.). L'accessibilité cesse d'être envisagée sous le seul aspect du handicap moteur.
- ▶ La loi pose le principe de la continuité de la chaîne des déplacements.  
Il incombe de supprimer les obstacles qui se présentent sur cette chaîne, qu'ils proviennent des systèmes de transports, de la voirie, des espaces publics ou des bâtiments.  
Dans une approche cohérente entre urbanisme, voirie et transport, il convient de rendre compatibles les normes et recommandations techniques.
- ▶ Pour répondre à ses objectifs, la loi impose la mise en œuvre de mesures concrètes (moyens techniques, organisation).
- ▶ La concertation doit revêtir une place importante lors des études et des travaux de mise en accessibilité, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La loi engage les collectivités ou Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) comme la CPA à :

- ▶ élaborer des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA),
- ▶ élaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),
- ▶ constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité,
- ▶ intégrer un volet « accessibilité » aux plans de déplacements urbains (PDU), une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait donc désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient.

#### L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi du 11 février 2005 prévoit la mise en place d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) :

« Un plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. »

Sur le territoire du Pays d'Aix, chaque commune établit son propre PAVE.

La mise en œuvre des actions doit s'envisager :

- lors de réalisations nouvelles d'aménagements,
- lors de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection,
- si le PAVE définit un cadre de mise en œuvre.

## 1.1.2 Une mise à jour réglementaire en 2014

---

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées :

- ▶ simplifie et explicite les règles d'accessibilité ;
- ▶ prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les **Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP)**, documents de programmation financière des travaux d'accessibilité qui constituent un engagement des acteurs publics et privés, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis ;
- ▶ permet aux services de transports publics d'élaborer un Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) qui pourra s'étendre :
  - sur trois ans pour les services de transport urbain,
  - six ans pour le transport interurbain,
  - neuf ans pour le transport ferroviaire.

Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance.

Celle-ci précise selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles.

Cette ordonnance crée ainsi l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) qui devient obligatoire pour tous les établissements recevant du public (ERP) qui ne respecteraient pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014.

Les transports ferroviaires et routiers de voyageurs, mais également les maîtres d'ouvrage et exploitants d'établissement recevant du public (ERP), quelle que soit leur catégorie, sont concernés par ces agendas.

L'article 7 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 a ajouté les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 au code des transports. Ceux-ci donnent aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) et à l'État, la possibilité d'élaborer un **schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap, contracté en Sd'AP)**.

L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

## Deux décrets ont précisé ces dispositions :

- Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 détermine le contenu et les conditions d'approbation des schémas directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap ou Sd'AP).
- Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports). Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

## Contenu du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) :

Celui-ci doit être composé :

- d'une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure,
- de l'identification du service de transport public de voyageurs et des points d'arrêts à rendre accessibles en priorité,
- de la liste des impossibilités techniques desdits points d'arrêts et de la mise en place des services de substitution dans les 18 mois,
- des modalités de formation des personnels en contact avec le public,
- du calendrier d'élaboration des informations simplifiées sur le transport,
- de la programmation des travaux et des financements mobilisés,
- de l'engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées,
- et des modalités de suivi et d'actualisation.

## De nouvelles échéances pour la CPA :

Pour répondre au retard pris par de nombreux maîtres d'ouvrages ou exploitants dans la réalisation des travaux, le gouvernement a donc mis en place par voie d'ordonnance **les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)**.

Cette mesure concerne tous les propriétaires ou gestionnaires d'établissements recevant du public (ERP) et de réseaux de transports publics.

La CPA déposera son projet de Sd'AP auprès du Préfet du département d'implantation du réseau de transport avant le 27 septembre 2015 (soit dans les 12 mois de parution de l'ordonnance).

La CPA présentera dans ce cadre deux documents Sd'AP : un à la préfecture des Bouches-du-Rhône pour les 35 communes situées sur ce département, l'autre à la préfecture de Vaucluse pour la commune de Pertuis.

Lorsque le Sd'AP porte sur des ERP (par exemple des gares), la Commission pour l'accessibilité (ex-CAPH) sera tenue informée de la démarche engagée (obligation pour les communes de plus de 5 000 habitants).

La CPA disposera ensuite de délais pour agir sur ses réseaux de transport public, dans le cadre d'une démarche programmée sur le plan technique et financier :

- Pour les réseaux urbains, un délai maximum de 3 ans ;
- Pour les lignes interurbaines, un délai maximum de 6 ans.

## 1.2 PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

### 1.2.1 Un enjeu fort pour la population : une personne sur cinq est concernée

---

12 millions de Français seraient concernés par l'accessibilité : les personnes handicapées, mais également les personnes âgées, malades ou accidentées, les femmes en fin de grossesse, les familles avec des poussettes, les voyageurs encombrés de bagages, etc.

Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée (28 % de la population aura plus de 65 ans en 2020).



## 1.2.2 Définition du terme : personne handicapée

---

La notion de handicap est définie par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles : « *toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant* ».

## 1.2.3 Définition du terme : personne à mobilité réduite (PMR)

---

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour 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 personnes avec enfant (y compris enfants en poussette) ».

# 1.3 ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMUNES : LES ACTIONS EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ

## 1.3.1 Les modalités de l'enquête

---

Une enquête a été réalisée en 2012 auprès des communes de la CPA pour mieux connaître les besoins en matière d'accessibilité et les attentes des populations.

Le questionnaire (reproduit en annexe) transmis aux communes permettait de recenser :

1. les commissions communales pour l'accessibilité aux personnes handicapées : mise en place, fréquence, composition ... ;
2. le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) : niveau d'engagement... ;
3. le budget spécifique des communes en matière d'accessibilité ;

4. les travaux réalisés en vue de la mise en accessibilité ;
5. le stationnement des PMR ;
6. la mise en accès des Établissements Recevant du Public (ERP) ;
7. les initiatives locales visant à améliorer l'accessibilité ;
8. Les attentes spécifiques dans le cadre du PDU.

19 communes ont répondu :

Beaurecueil, Bouc Bel Air, Coudoux, Jouques, Lambesc, La Roque d'Anthéron, Le Puy Sainte Réparate, Les Pennes Mirabeau, Le Tholonet, Meyreuil, Pertuis, Puyloubier, Rousset, Saint-Estève Janson, Saint-Marc Jaumegarde, Saint-Paul lez Durance, Simiane-Collongue, Venelles et Ventabren.

Elles représentent 114 000 habitants, soit près de 30 % de la population de la CPA.

## 1.3.2 Les travaux réalisés en vue de la mise en accessibilité

---

Les principaux travaux engagés en matière d'accessibilité sont, pour les 19 communes ayant répondu :

- ▶ la mise aux normes de passages piétons,
- ▶ la mise en accessibilité des établissements recevant du public,
- ▶ l'aménagement de places PMR,
- ▶ la requalification de voiries et des cheminements piétons,
- ▶ l'aménagement d'espaces publics,
- ▶ l'aménagement de plateaux traversant.

D'autres actions sont engagées en matière d'accessibilité, en dehors des PAVE et ERP :

- ▶ la réfection de rampes d'accès,
- ▶ la sensibilisation à l'accessibilité et aux obligations réglementaires,
- ▶ les actions engagées par le centre communal d'action sociale (CCAS), l'accompagnement personnalisé.

## 1.3.4 Les attentes des communes concernant le PDU

Les principaux souhaits d'amélioration exprimés dans le domaine de l'accessibilité concernent :

- ▶ une aide au financement des projets locaux,
- ▶ une mise en accessibilité des lieux recevant du public,
- ▶ une mise en accessibilité des cheminements piétons,
- ▶ la possibilité donnée à l'ensemble des populations de la CPA atteintes d'un handicap d'avoir accès à la mobilité,
- ▶ le regroupement des services administratifs en un lieu accessible,
- ▶ l'élargissement du service de transport dédié aux PMR en place sur Aix-en-Provence à l'ensemble des communes de la CPA,
- ▶ une meilleure coopération avec les représentants des personnes handicapées sur les questions et les solutions en matière d'amélioration de l'accessibilité.

# 1.4 LES COMMISSIONS COMMUNALES ET INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ (CCA & CIA)

## Les Commissions Communales pour l'Accessibilité (CCA)

*Anciennement Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CAPH)*

Selon l'article L2143-3 du code général des collectivités territoriale (modifié par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014) :

« Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité composée notamment des représentants de la commune, d'associations ou organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, d'associations ou organismes représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que de représentants d'autres usagers de la ville.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Elle est destinataire des projets d'agendas d'accessibilité programmée prévus à l'article L. 111-7-5 du code de la construction et de l'habitation concernant des établissements recevant du public situés sur le territoire communal.

Elle est également destinataire des documents de suivi définis par le décret prévu à l'article L. 111-7-9 du code de la construction et de l'habitation et de l'attestation d'achèvement des travaux prévus dans l'agenda d'accessibilité programmée mentionnée au même article quand l'agenda d'accessibilité programmée concerne un établissement recevant du public situé sur le territoire communal. »

## Les Commissions Intercommunales pour l'Accessibilité (CIA)

« La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus.

Elle est alors présidée par le président de cet établissement. Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement.

Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale.

Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunale veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. »

La commission Intercommunale a été créée par délibération de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix du 14 décembre 2007. La composition a été modifiée à 2 reprises en 2008, puis en 2014 afin de tenir compte de tous les handicaps et de certaines modifications au sein de la communauté.

L'animation de la démarche de concertation repose sur une instance plénière qui se réunit deux fois par an et 4 groupes de travail qui se réunissent en principe chacun quatre fois par an. Ces groupes de travail reprennent les thématiques citées par la loi pour la commission, à savoir : transport, espaces publics et habitat. Un quatrième groupe est créé sur la thématique emploi et insertion, reprenant une compétence obligatoire de la collectivité.

C'est dans cette instance, la CIA, au sein du groupe transport que s'est réalisée la concertation avec les associations de personnes handicapées autour du PDU et de son annexe accessibilité.

Par ailleurs, sur les 36 communes de la CPA, 18 sont concernées par l'obligation de créer leur propre commission. Pour 7 d'entre elles, la commission est créée et fonctionne avec plus ou moins de régularité. Une commune l'a créée sans obligation. Enfin, 6 communes ont préféré passer convention avec la CPA pour s'exonérer de l'obligation, rejointes par 3 communes qui ont conventionné sans obligation.

Quoi qu'il en soit, toutes les communes font partie de la commission intercommunale et sont invitées à participer à toutes les réunions.

On trouvera in fine la liste des participants à la Commission Intercommunale d'Accessibilité (atelier Transport) du 28 janvier 2015 et un compte rendu des principaux points évoqués au cours des discussion concernant les actions en faveur de l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite.

# ACCESSIBILITÉ EN PAYS D'AIX : ETAT DES LIEUX

Le PDU a permis d'engager un débat sur une série de questions dans le domaine de l'accessibilité :

- ▶ Quelles solutions de transports pour les PMR dans et entre les communes du Pays d'Aix ?
- ▶ Quelle offre de places de stationnement et quelle tarification dans nos cœurs de ville ?
- ▶ Quelle prise en compte de ces populations dans le système de déplacements ?
- ▶ Quelle communication pour mieux se déplacer et pour mieux prendre en compte les souhaits et les contraintes ?

Le PDU dresse une feuille de route concernant tous les modes de déplacements afin d'assurer la mobilité des PMR sur le pays d'Aix.

Afin de préciser les attentes et les souhaits d'aménagement en matière de mobilité, le PDU a été présenté aux personnes ressources dans le cadre de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (anciennement Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées) en janvier 2015.

## 2.1 LES TITULAIRES DES ALLOCATIONS ADULTE ET ENFANT HANDICAPÉ

Des données ont pu être recueillies auprès des CAF (Caisse d'allocations familiales) et MSA (Mutualité sociale agricole) des départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse en 2012.

Ces données ne sont pas représentatives de l'ensemble des personnes handicapées car elles ne recensent que les adultes et enfants qui perçoivent une allocation financière de ces organismes, ce qui est loin d'être le cas de toutes les personnes handicapées (qui peuvent travailler, être retraitées ou pensionnées d'une autre caisse). Tous les types de handicap peuvent aussi être représentés dans ces chiffres, y compris certains sans influence sur la mobilité.

Communes	AAH	AEEH	AAH et AEEH	Total
AIX-EN-PROVENCE	1540	315	3	1858
BEAURECUEIL	0	0	3	3
BOUC-BEL-AIR	118	40	0	158
CABRIES	28	13	S	44
CHATEAUNEUF-LE-ROUGE	6	7	S	16
COUDOUX	11	7	0	18
EGUILLES	35	15	S	53
FUVEAU	58	29	S	90
JOUQUES	30	10	0	40
LAMBESC	50	30	S	83
MEYRARGUES	23	19	0	42
MEYREUIL	37	11	0	48
MIMET	30	13	S	46
LES PENNES MIRABEAU	103	50	S	156
PERTUIS	244	69	7	320
PEYNIER	18	4	S	25
PEYROLLES-EN-PROVENCE	26	13	S	42
PUYLOUBIER	12	5	0	17
LE PUY-SAINTE-REPARADE	112	12	S	127
ROGNES	30	7	0	37
LA ROQUE-D'ANTHERON	162	22	S	187
ROUSSET	40	23	S	66
SAINT-ANTONIN-SUR-BAYON	ND	0	3	8
SAINT-CANNAT	22	13	S	38
SAINT-ESTEVE-JANSON	ND	1	S	9
SAINT-MARC-JAUMEGARDE	ND	2	3	10
SAINT-PAUL-LES-DURANCE	5	1	0	6
SIMIANE-COLLONGUE	24	14	0	38
LE THOLONET	10	4	3	17
TRETS	72	26	S	101
VAUVENARGUES	5	1	0	6
VENELLES	39	10	0	49
VENTABREN	23	10	0	33
VITROLLES	424	121	S	548
<b>Total</b>	<b>3337</b>	<b>917</b>	<b>22</b>	<b>4339</b>

AAH : allocation adulte handicapé ; AEEH : allocation pour enfant handicapé

## 2.2 OFFRE DE STATIONNEMENT : DES NORMES RESPECTÉES EN PAYS D'AIX

### 2.2.1 Rappel de la réglementation applicable au stationnement :

---

En vertu de l'article L 2213-2 du code général des collectivités territoriales, le maire est compétent pour réserver des places de stationnement sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique de sa commune.

Cette notion recouvre un champ très large :

- ▶ les voies publiques (voies communales, intercommunales, départementales ou nationales) ;
- ▶ les voies privées ouvertes à la circulation publique ;
- ▶ les voies et parkings des centres commerciaux (cf. arrêt de la Cour de cassation du 14 décembre 2000,
- ▶ de manière générale les voies et parkings desservant des établissements recevant du public (ERP) ; écoles, mairies, musées, cinémas, commerces, etc., (cf. arrêt de la Cour de cassation du 8 décembre 1982) ;
- ▶ et même quelques parkings des bâtiments d'habitation s'ils débouchent sur une voie publique (cf. arrêt de la cour d'appel d'Orléans du 9 janvier 2006).

En application de la réglementation, au moins 2 % des places de stationnement matérialisées, situées sur les voies, publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique, et 2 % des places des parcs de stationnement des ERP doivent être réservées aux titulaires de la carte européenne de stationnement.

Plus précisément :

- ▶ 2 % de l'ensemble des emplacements matérialisés sur le domaine public de chaque zone de stationnement, valeur arrondie à l'unité supérieure (article 1er-2° du décret n° 2006-1658) ;
- ▶ 2 % des places de stationnement des ERP, valeur arrondie à l'unité supérieure (article 3 de l'arrêté du 1er août 2006) ;
- ▶ Lorsque le projet d'aménagement comporte plus de 500 places de stationnement, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix (article 1er-2° du décret n° 2006-1658 et article 3 de l'arrêté du 1er août 2006).



- ▶ Afin d'être utilisables par tous les titulaires de la carte de stationnement, les places de stationnement réservées doivent respecter les dispositions techniques suivantes :
  - une largeur minimale de 3,3 m (article 1er-8° de l'arrêté du 15 janvier 2007) ;
  - une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 % (article 1er-8° de l'arrêté du 15 janvier 2007) ;
  - un sol non meuble et non glissant (article 1er-1° du décret n° 2006-1658).

Rappelons qu'en vertu de l'article R 417-11 du code de la route, l'arrêt (lorsque le conducteur reste dans la voiture) et le stationnement sur une place de stationnement réservée aux personnes titulaires des macarons GIG-GIC ou de la carte européenne de stationnement sont considérés comme « gênants ».

À ce titre, ce stationnement gênant est puni par la contravention de 4e catégorie.

- ▶ Le montant maximal de cette amende est de 750 euros (article 131-13 du code pénal) ;
- ▶ l'action pénale est éteinte si le contrevenant paie l'amende forfaitaire (135 euros) dans un délai de 45 jours (article 529 et suivants du code de procédure pénale) ;
- ▶ si les agents de police demandent au contrevenant de mettre fin au stationnement gênant et si le contrevenant refuse ou est absent, il peut être décidé d'immobiliser et de mettre en fourrière le véhicule (article R 417-11 du code de la route).
- ▶ Les procès-verbaux dressés par les agents de police ne sont légaux que :
  - si un arrêté municipal a bien été pris pour réserver la place de stationnement aux personnes handicapées (cf. arrêt de la Cour de cassation du 27 mars 2007, pourvoi n° 06-89272) ;
  - si cet arrêté a été publié ou affiché ;
  - si cette place de stationnement est signalée sans équivoque comme réservée aux personnes handicapées (cf. arrêt de la Cour de cassation du 2 février 1994, pourvoi n° 93-83583).

## 2.2.2 Le stationnement des PMR

---

Le nombre réglementaire de places dédiées aux PMR est bien respecté sur l'ensemble des communes de la CPA.

Le tableau suivant indique la distribution et le nombre de places PMR dans les aires de stationnement gérées par la SEMEPA et sur les parcs de stationnement communautaires.

Places 2012	offre globale	PMR
Voirie payante dans Aix*	3 400	267
Parcs SEMEPA	5 760	107
Parcs relais CPA	865	20*
Parcs persuasion CPA	1250	25*

Les obligations concernant le nombre de places dédiées aux PMR sont aujourd'hui respectées lors des opérations de constructions.

Le pourcentage moyen de places PMR vis-à-vis du nombre de places total est de 3,3 % sur Aix-en-Provence, supérieur au seuil réglementaire fixé à 2 %.

Les emplacements réservés aux PMR sont globalement respectés par les autres usagers.

Une étude complémentaire permettrait de recenser le nombre de places de stationnement des PMR dans les autres communes de la CPA ; cette étude permettrait également d'inventorier la mise en place d'une aide à la préparation du trajet via internet.

## 2.3 UNE VÉRITABLE AVANCÉE AVEC LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE) COMMUNAUX

Un des objectifs du PDU et de son annexe accessibilité est de mettre en cohérence les réseaux de transport en commun et les PAVE afin de garantir la chaîne du déplacement.

## 2.3.1 Contenu et compétence

---

Le PAVE peut proposer :

- une programmation de travaux de voirie et les outils de gestion et d'aménagement de l'espace public,
- une charte définissant des solutions techniques pour chaque type de difficulté rencontrée (passages pour piétons, arrêts de bus, etc.),
- un règlement de voirie portant sur les conditions d'octroi des permis de stationnement des commerçants et sur la localisation des poubelles,
- une politique de lutte contre le stationnement illicite, sur les trottoirs et sur les places de stationnement réservées aux personnes handicapées,
- des actions de communication et de sensibilisation auprès des habitants et des usagers de la voirie,
- une action à destination des concessionnaires de réseaux (eau, électricité, etc.) qui réalisent régulièrement des travaux sur la voirie,
- la formation continue des agents chargés de réaliser des études de maîtrise d'œuvre, de mettre en place les mesures programmées dans le PAVE et d'assurer la maintenance et l'entretien des équipements,
- la formation et sensibilisation des agents chargés de l'entretien et du nettoyage de la voirie et des espaces publics.

Pour rappel, on distinguera les champs de compétence de la Communauté du Pays d'Aix et ceux des communes :

- ▶ l'implantation et l'aménagement des points d'arrêts est de la compétence de la CPA, ainsi que l'aménagement des trottoirs et cheminements sur les zones d'activités déclarées d'intérêt communautaire et sur les voiries communautaires
- ▶ l'aménagement des trottoirs et cheminements est de la compétence des communes (en dehors des zones d'activités déclarées d'intérêt communautaire et des voiries communautaires).

## 2.3.2 Réalisations des PAVE

Globalement, le bilan sur les communes de la CPA indique le niveau de réalisation des PAVE.

	PAVE engagé ou approuvé	PAVE en projet ou à réaliser	Date des délibérations approuvant les PAVE
Aix en Provence			17/12/2013
Beaurecueil			
Bouc Bel Air			27/10/2014
Cabriès			25/09/2013
Châteauneuf le Rouge			23/12/2009
Coudoux			
Eguilles			06/12/2010
Fuveau			
Gardanne			11/12/2009
Gréasque			29/11/2010
Jouques			14/12/2009
La Roque d'Anthéron			
Lambesc			
Les Pennes Mirabeau			
Le Puy Ste Réparate			30/01/2015
Le Tholonet			14/05/2012
Meyrargues			
Meyreuil			11/07/2014
Mimet			
Pertuis			
Peynier			
Peyrolles			
Puylobier			
Rognes			
Rousset			
St Antonin			Sans Objet
St Cannat			
St Estève Janson			Sans Objet
St Marc Jaumegarde			
St Paul lez Durance			
Simiane-Collongue			
Trets			16/12/2009
Vauvenargues			20/06/2011
Venelles			
Ventabren			
Vitrolles			

Sur 36 communes, 30 ont approuvé ou engagé leur PAVE. Trois communes ont prévu d'engager la démarche très prochainement.

## 2.4 UNE ACCÉLÉRATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

### 2.4.1 L'accessibilité du réseau communautaire

---

#### Des véhicules accessibles sur les réseaux urbains et interurbains de la CPA

##### Le réseau interurbain

La CPA a engagé la mise en accessibilité de la totalité du parc de véhicules utilisés sur les réseaux urbains, interurbains, scolaires et pour le transport à la demande - y compris sur le SMITEEB.

La mise en place de dispositifs d'annonces sonores et visuelles est effective dans environ la moitié des véhicules du parc interurbain. Il sera généralisé sur les lignes interurbaines équipées en 2015.

Le parc compte environ 450 véhicules avec différents types de dispositifs d'accès pour les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR), selon les types de véhicules.

Tous les nouveaux cars achetés par la CPA sont dorénavant équipés pour accueillir les PMR.

##### Les réseaux urbains

Depuis janvier 2012, sur le réseau urbain Aix en Bus, toutes les lignes sont accessibles et les véhicules entièrement équipés peuvent accueillir un passager se déplaçant en fauteuil roulant : bus à plancher bas, système d'abaissement du véhicule à l'arrêt, rampe d'accès escamotable et emplacement utilisateur de fauteuil roulant réservé et sécurisé à l'intérieur du bus.

La mise en place de dispositifs d'annonces sonores et visuelles est effective dans la totalité des véhicules utilisés pour les lignes urbaines Aix en Bus.

Ce même dispositif est appliqué sur les réseaux urbains de Pertuis et de Gardanne.

La politique d'accessibilité du SMITEEB est identique à celle concernant les véhicules de la CPA.

## Une accessibilité programmée pour les points d'arrêts

La mise en accessibilité des points d'arrêt est systématique lors de créations nouvelles, de travaux ou de renouvellement de matériel.

Dans le cadre d'une étude conduite en 2010 en partenariat avec le département des Bouches-du-Rhône, 510 arrêts ont fait l'objet d'un audit de sécurité et accessibilité ; 28 % des 2300 points d'arrêt sur le territoire de la CPA sont « réputés accessibles ».

Le SMITEEB s'est engagé dans un schéma de mise en accès des points d'arrêt. Au total, 452 points d'arrêts sont accessibles aux PMR en fauteuil, mais aucun pour les mal voyants et mal entendants. L'ensemble du parc véhicule est accessible par palette pour les UFR. Désormais, tout nouvel arrêt aménagé est accessible.

Les critères d'accessibilité ayant évolué avec le temps, la CPA a lancé en 2014 un audit des points d'arrêt sur tout son territoire, y compris les communes de Vitrolles et les Pennes-Mirabeau qui font partie du SMITEEB.

Les différents dispositifs d'accessibilité des véhicules utilisés en urbain et en interurbain seront aussi recensés.

Les grandes étapes de l'étude sur la mise en accès des points d'arrêts sont :

- janvier-mars 2015 : audit d'accessibilité des points d'arrêts ;
- avril 2015 : définition des recommandations d'aménagement ;
- septembre 2015 : lancement du Sd'AP ou schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, avec mise en accessibilité des points d'arrêt sur un délai maximum de 3 ans pour le réseau urbain et 6 ans pour l'interurbain.

De l'audit des points d'arrêt ressortira :

- un référentiel de point d'arrêt et d'information accessibles ;
- le programme par an chiffré de mise en accessibilité des points d'arrêt ;
- la liste des points d'arrêt, objet d'une impossibilité technique avérée (ITA) avec argumentation ;
- et le programme sur l'information à l'arrêt.

Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 donne une définition des points d'arrêt prioritaires. Il s'agit des points d'arrêt qui :

- appartiennent à des lignes structurantes ;
- sont desservis par au moins 2 lignes régulières ;
- concernent des pôles d'échanges ;
- sont situés à moins de 200 m d'un pôle générateur de déplacements, structures d'accueil pour personnes handicapées ou âgées.
- Un point d'arrêt au minimum par commune supérieure à 1000 habitants.

Il donne également des précisions quant aux critères permettant de classer le point d'arrêt en impossibilité technique avérée (ITA) :

- Pente supérieure à 5 %
- Étroitesse de l'emprise du point d'arrêt : 1,50 m plus l'emprise de la rampe déployée.

Un travail de concertation avec les associations des différents handicaps, les autorités organisatrices de transport (AOT) voisines, les communes de la CPA va être engagé à l'occasion de cet audit des points d'arrêt.

## **Un service d'accueil spécifique destiné aux PMR à la gare routière d'Aix-en-Provence**

Devant certaines difficultés soulevées par la configuration de la gare routière inaugurée en 2014 et des demandes particulières de personnes handicapées, un protocole d'accueil spécifique a été mis en place.

Le serveur vocal d'information de la gare indique la possibilité de se signaler dans le cadre de la préparation du voyage. La personne handicapée peut donc se faire déposer par un véhicule privé ou par le service de transport dédié dans un espace réservé, à proximité des quais. Un personnel de la gare routière vient à sa rencontre et l'aide à s'y rendre si besoin. En complément, si la personne est en fauteuil roulant, le bus sera orienté pour son stationnement vers un des deux quais accessibles.

## Une offre de transport spécifique destinée aux personnes handicapées

### L'offre de transport actuelle :

#### LE SERVICE ACCESSIBUS

Cette offre concerne :

- les personnes handicapées à plus de 80 %,
- les titulaires d'un certificat d'invalidité temporaire équivalent,
- les titulaires d'une carte de stationnement pour handicapés.

Le service Accessibus est un service de transports dédié aux personnes handicapées. Il transporte les personnes de porte à porte sur réservation sur le périmètre de la commune d'Aix-en-Provence.

La réservation téléphonique est disponible du lundi au vendredi de 8 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 18 h 30.

Le service fonctionne :

- ▶ du lundi au jeudi de 7 h 00 à 21 h 00,
- ▶ du vendredi au samedi de 7 h 00 à minuit,
- ▶ les dimanche, 1er janvier, 1er novembre et 25 décembre de 8 h 00 à 21 h 00.

Le conducteur prend en charge la personne et l'aide à monter et descendre du véhicule.

Les tarifs sont identiques à ceux en vigueur sur le réseau de la CPA

Depuis 2003, date de création du service, l'offre de km et la fréquentation ont triplé pour se situer à 32 630 voyages et 234 750 km par an en 2013. Une optimisation du service a permis de continuer à augmenter le nombre de voyages, tout en diminuant le nombre de kilomètres.

Le nombre de véhicules est passé de 3 initialement à 9 en 2014.

Une course moyenne fait moins de 10 km pour une durée moyenne d'une vingtaine de minutes.

#### Offre et fréquentation sur le service Accessibus

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de courses	9 960	10 525	12 675	15 650	19 000	22 500	24 300	28 500	30 170	29 105	32 633
Nombre de km	79 980	89 250	108 375	137 500	168 000	210 000	285 000	273 000	283 492	250 451	234 754



## **EXPÉRIMENTATION DE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE DEDIE**

En 2015, la CPA lance une expérimentation sur des secteurs à déterminer :

- Le service sera assuré de porte à arrêt accessible si la personne souhaite sortir du périmètre tout en restant dans le périmètre de transports urbains (PTU) de la CPA.
- Les conditions d'accès seront à préciser.
- La réservation s'effectue la veille avant 12 h pour un déplacement le lendemain, le vendredi avant 12 h pour un déplacement le lundi.

## **LE TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE SUR LE RÉSEAU DES BUS DE L'ETANG**

Le SMITEEB a mis en place un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite. Il n'existe pas de transport dédié, mais un transport à la demande (TAD) ouvert aux PMR.

Ce TAD est limité à certains secteurs. Une PMR peut toutefois réserver un transport à la demande hors secteur pour rejoindre un arrêt accessible sur le réseau.

## **LE TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE SUR GARDANNE ET GRÉASQUE**

L'association Etincelle 2000, reconnue d'intérêt général, créée à Gardanne en 1999, propose à un public handicapé à hauteur de 80 % résidant sur le bassin minier ou sur la CPA et adhérent à l'association, les prestations suivantes :

- aide administrative et aide de financement,
- sortie à thème et ateliers,
- sensibilisation au handicap (non voyant et fauteuil),
- transports liés aux loisirs, à l'activité professionnelle et aux démarches administratives (hors scolaire et médical) sur Gardanne, le bassin minier et par extension en direction de l'ensemble du territoire de la CPA, voire du Département.

L'association fonctionne sur la base du bénévolat, en dehors de chauffeurs accompagnateurs salariés ; elle est en contact avec d'autres associations comme le réseau Parcours et l'APAF qui orientent vers elle des personnes handicapées.

L'association est subventionnée par le Conseil Général, le Conseil Régional, la mairie de Gardanne et depuis 2014 par la CPA.

Le service de transport fonctionne 7 jours sur 7 sauf les jours fériés et 2 semaines au mois d'août.

Il propose un service de transport de porte à porte (facturé 0,33 €/km ; 0,40 €/km le dimanche) avec un accompagnement en option (facturé 2€/heure).

L'association dispose de 4 chauffeurs accompagnateurs salariés et de 3 véhicules (dont 2 de 9 places dont 2 places fauteuil) fonctionnant en alternance.

Le service de porte à porte est assuré pour des déplacements (hors scolaires, de compétence du Conseil Général) sur un périmètre intercommunal ou zonal.

L'association compte 199 adhérents dont 82 bénéficient du service transport. Elle satisfait les demandes d'un cinquantaine d'adhérents (500 à 550 courses) par mois et environ 5700 accompagnements (80 000 km) par an.

## Une offre de transport spécifique aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la CPA

Le PDU propose de mettre en place, suite aux résultats de l'expérimentation, un service de transport à la demande à destination des personnes à mobilité réduite suivant le principe précisé ci après :

- Les bénéficiaires de ce service seront définis dans le cadre de la mise en place des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP),
- Le territoire de la CPA sera découpé suivant plusieurs bassins.
- La desserte s'effectuera sur ce bassin de porte à porte et de porte à arrêt accessible hors de ce bassin mais sur le territoire de la CPA.
- Le PDU propose que la réservation s'effectue soit par téléphone soit par internet.

## Autres mesures permettant de répondre aux enjeux de l'accessibilité et d'améliorer la mobilité des PMR en transport public

Parallèlement, la CPA étudie une série de mesures pouvant permettre d'améliorer la mobilité des PMR :

- le recensement des dispositifs de formation concernant la sensibilisation aux handicaps dans les entreprises de transport, et la diffusion d'un livret répertoriant les dispositifs de formation ;
- le recensement de l'accessibilité des points de vente dépositaires, des lieux d'information, des mairies (inscriptions scolaires) et des pôles d'échanges ;

- l'analyse de l'accessibilité des médias de préparation au voyage (site internet, ...) et des possibilités d'intégration du handicap dans les services de recherche d'itinéraires notamment sur le site lepilote.com ;
- l'analyse des moyens de substitution à mettre en œuvre en cas d'infaisabilité technique d'aménagement des points d'arrêt ;
- la conception d'une campagne de sensibilisation des personnels de conduite et d'accueil dans les entreprises ;

## 2.4.2 L'accessibilité sur les autres réseaux : réseaux départemental, interdépartemental, régional

---

La loi impose un partenariat étroit entre les collectivités (notion de chef de file).

La CPA s'appuiera sur les travaux du groupe de travail conduit par le Syndicat Mixte des Transport des Bouches-du-Rhône (SMT 13) afin de mieux coordonner la programmation des aménagements et la mise en accessibilité des arrêts.

En effet, le SMT 13 travaille sur un référentiel des types d'aménagements qualifiés d'accessibles, prenant en compte les éléments du dispositif réglementaires et le retour d'expérience de chacun.

Ce groupe de travail réfléchit également sur l'organisation des programmations, les modalités de financement des travaux de mise en accessibilité, la prise en compte des échéances réglementaires et la mise en commun des inventaires et recueils de données.

### L'accessibilité du réseau départemental Cartreize

Le réseau départemental Cartreize assure les liaisons en transport public routier externes à la CPA depuis Aix-en-Provence, l'Arbois, Vitrolles, Trets, en particulier vers le pôle d'échanges de Marseille-St Charles.

Le département des Bouches-du-Rhône dispose d'un SDAT adopté en février 2008. Il constitue une feuille de route pour la mise en accessibilité de son réseau.

Le bilan par ligne indiquait des niveaux d'accès différents, même si la politique mise en œuvre impulsait un renouvellement du parc par des véhicules accessibles.

Dès janvier 2007, les nouveaux marchés lancés par le département des Bouches-du-Rhône dans le cadre de l'exploitation de son réseau prévoyaient la mise en place d'au moins un car accessible aux PMR par ligne.

## L'accessibilité aux lignes Cartreize sur la CPA

L'ensemble des véhicules sur le réseau départemental est totalement accessible, chaque véhicule étant doté de hayon et d'un emplacement pour les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) notamment sur la ligne 50 Aix-Marseille.

Les autocars disposent également de manière systématique de dispositifs d'information sonore et visuelle à bord des véhicules.

## Les points d'arrêts Cartreize

En parallèle, une politique de sécurisation et de mise en accessibilité des points d'arrêts a été mise en œuvre. Cette politique s'adosse à une collaboration avec les AOT partenaires afin d'aménager les arrêts partagés par les différents réseaux.

Depuis 2010, près de 200 arrêts ont été aménagés sur l'ensemble du territoire du département.

On compte 1250 points d'arrêt desservis par les lignes régulières de Cartreize :  
370 sont à ce jour accessibles (mis en accessibilité soit par le Conseil général, soit par les AOT) ;  
concernant les 880 points d'arrêt restant, l'Ad'Ap va conduire à une programmation de mise en accessibilité conformément aux dispositions de l'ordonnance et du décret de 2014.

La feuille de route du Conseil général a été actualisée dans le cadre de l'application de l'ordonnance de 2014.

Le Conseil général va s'engager dans un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) afin de préciser les opérations et la programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêts.

Le Département doit au total réaliser l'aménagement d'environ 800 points d'arrêts « non scolaires » dont 580 sont partagés avec les autres AOT.

## Le transports des élèves et étudiants en situation de handicap

La loi du 11 février 2005 (art.19) précise que les élèves en situation de handicap doivent être scolarisés dans l'établissement le plus proche de leur domicile. Pour l'instant, c'est le Conseil général des Bouches-du-Rhône qui assume ces surcoûts.

Différents modes de transports sont utilisés :

- ▶ transports en commun accompagné,
- ▶ véhicules particuliers des parents (indemnisés à la distance),
- ▶ véhicules classiques et adaptés (transporteurs privés sous contrat avec le Conseil Général).

Le territoire des Bouches-du-Rhône a été découpé en zones/lots géographiques, chacun correspondant à un marché public particulier. Le coût annuel de cette prestation s'éleve en 2015 à 6.3 M€ pour la collectivité.

Le Conseil général des Bouches-du-Rhône vote un règlement de transports des élèves et étudiants handicapés à chaque année scolaire.

Disponible en suivant le lien : [www.cg13.fr/deplacements/les-transports-scolaires/le-transport-des-eleves-et-etudiants-handicapes](http://www.cg13.fr/deplacements/les-transports-scolaires/le-transport-des-eleves-et-etudiants-handicapes)

## L'accessibilité du réseau départemental de Vaucluse

### Les points d'arrêts du réseau Transvacluse

Le réseau Transvacluse assure les liaisons régulières en transport public routier externe à la CPA en particulier vers la gare de Pertuis et celle d'Aix-en-Provence.

Le SDAT du Département a été approuvé le 25 octobre 2013. La question de son actualisation en Sd'AP n'est pas encore arbitrée.

Sur les 60 arrêts qui ont été rendus accessibles fin 2014, 2 se situent sur le canton de Pertuis mais hors périmètre CPA.

## L'accessibilité aux lignes Transvauclose sur la CPA

Le bilan par ligne indique des niveaux d'accès différents pour les véhicules :

Lignes Transvauclose	Nombre de véhicules	Conforme Annexe VII		Conforme Annexe XI		Partiellement Conforme Annexe 11 (girouette frontale)	
		en nb	en %	en nb	en %	en nb	en %
L8 / Cavailon-Pertuis	6	3	50	1	17	2	33
L9.1 / Apt-Pertuis-Aix L9.2 / Puyvert-Pertuis	16	3	19	3	19	7	44
L17.1 / Cabrières d'Aigues - Pertuis - Aix L17.2 / Peypin d'Aigues - Pertuis L17.3 / Beaumont de Pertuis - Pertuis	15	4	27	10	67	1	7
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>14</b>	<b>38</b>	<b>10</b>	<b>27</b>

Lorsque les véhicules sont conformes à l'annexe VII de la directive européenne de 2002, ils sont équipés de place UFR avec accès.

Lorsque les véhicules sont conformes à l'annexe 11 du décret de 1982, ils sont équipés d'information sonore et visuelle.

Ils sont considérés partiellement conformes lorsqu'ils disposent d'une girouette frontale.

Au final, 27 % des véhicules sont accessibles aux UFR, 10 % pour les publics avec des handicaps cognitifs et 27 % sont dotés de girouette frontale conforme.

Sur les quelque 500 conducteurs officiant sur le réseau départemental, environ 200 ont bénéficié d'une formation à l'accessibilité. Une cinquantaine d'autres salariés des transporteurs ont pu bénéficier d'une formation similaire (exploitation, mécanicien, accueil...).

Concernant l'information, le Département s'appuie sur le site [pacamobilite.fr](http://pacamobilite.fr).

Pour améliorer l'information le Département va sortir un guide des transports en format « facile à lire et à comprendre ». L'affichage aux arrêts va également être mis en conformité.

## L'accessibilité du réseau régional de transport

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) approuvé par délibération du 08/02/2008 a été révisé en 2013/2014 et adopté par l'assemblée régionale en juin 2014.

Le contexte réglementaire ayant évolué en 2014, le contenu du SDA doit rentrer dans une logique de priorisation via l'Adap. Une liste de points d'arrêts ferroviaires et routiers prioritaires est établie à l'échelle de la Région en vue de leur mise en accessibilité dans un délai contraint.

Cette liste est définie en fonction de critères fixés par décret :  
fréquentation de la gare, maillage, proximité de structures d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées...

Le Schéma directeur d'accessibilité/Agenda d'Accessibilité Programmé (Sd'AP) comprendra une liste d'une quarantaine de gares, nécessitant des travaux de mise en accessibilité.

La mise en œuvre de ce schéma s'échelonnera sur 3 X 3ans, soit 9 ans pour le ferroviaire.  
Pour le routier (LER) l'échelonnement se fera sur 3 ans.

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement est à privilégier, afin de mutualiser l'action des différentes collectivités.

Désormais, les lignes express régionales (LER) sont accessibles et l'accès aux trains express régionaux (TER) est facilité grâce à des services dédiés aux PMR « Accès Plus » qui consistent notamment à garantir un accueil et un accompagnement adaptés en entrée et sortie de gare. Ce service de prise en charge des personnes à mobilité réduite nécessite une réservation 48 h avant le voyage. Le service « Accès Plus » est disponible dans 23 gares en Région PACA.

Le principe retenu vise à assurer une accessibilité la plus complète possible (réseaux et matériels roulants) tout en restant à des niveaux de coûts moyens supportables pour chaque site.  
Dans les cas où les aménagements sont trop coûteux, il est proposé des solutions alternatives dites de substitution.

## L'accessibilité des Lignes Express Régionales - LER

Ces lignes constituent une composante importante de l'offre régionale de transports.  
Elles viennent en complément du réseau ferroviaire et sont en évolution constante.

Sur le réseau LER, 11 lignes correspondent par Aix-en-Provence (gare routière et gare TGV) :

- ▶ Marseille-Aix-Cavaillon-Carpentras
- ▶ Toulon-Aix-en-Provence
- ▶ Nice-Aix-en-Provence-Marseille
- ▶ Aix-en-Provence- Avignon
- ▶ Marseille-Manosque-Volx-Forcalquier
- ▶ Forcalquier-Sisteron-Digne-Aix TGV-Aéroport
- ▶ Marseille-Gréoux-Castellane
- ▶ Marseille-Manosque-Digne-Barcelonnette
- ▶ Marseille-Gap-Briançon
- ▶ Marseille-Grenoble
- ▶ Le Luc -Aix TGV

La Région a opté dans un premier temps pour l'équipement du matériel roulant. Ainsi, lors du renouvellement du matériel, les véhicules sont tous munis de hayon élévateur.

A ce jour, les LER sont accessibles. Sur certaines lignes, il est souhaité que les PMR fassent une réservation préalable (directement par téléphone) ou se présentent suffisamment tôt avant l'embarquement pour optimiser les conditions d'accueil et de transport.

Dans un second temps, seront pris en compte l'ensemble des handicaps par un équipement audio et des girouettes internes lumineuses permettant la diffusion d'informations audiovisuelles.

Au-delà du matériel roulant, la Région souhaite s'impliquer dans l'aménagement des gares routières et des arrêts en partenariat avec les gestionnaires de voirie pour participer à ces aménagements.

En ce qui concerne les points d'arrêts routiers, le nombre réellement utilisé par les cars régionaux est assez limité. La Région propose donc un financement de l'ordre de 20 % avec selon le cas un plafond de dépenses.

## La mise en accès du réseau ferré : gares et TER

Au-delà des programmes lancés sur les infrastructures ferroviaires, la Région a décidé, en partenariat avec la SNCF, de programmer la rénovation des 144 gares et des points d'arrêt du réseau ferroviaire avec la prise en compte du volet accessibilité pour les PMR.

Les investissements réalisés par la Région sur le matériel roulant depuis 1998 représentent un montant de l'ordre de 500 M€. Une partie importante du matériel dotée de planchers hauts ne peut être accessible en totale autonomie.

Des guichets accessibles sont mis en place pour les personnes handicapées en fauteuils roulants.



Il a toutefois été souligné en commission intercommunale d'accessibilité le besoin d'amélioration de la prise en charge des PMR sur les gares de la CPA pour l'accès aux trains, qui demeure insuffisant.

Ce point, comme toutes les mesures améliorant l'accessibilité des réseaux de transports est un enjeu fort pour le PDU de la CPA.

## Les principes du SDAT de la Région dans les gares et lignes TER

- **Poursuite du programme d'aménagement des gares.**
- **Lancement de programmes spécifiques** pour améliorer les conditions d'accueil et permettre une meilleure accessibilité et un plus grand confort pour les handicaps : visuel, auditif, mental.
- **Assistance pour l'accès aux services ferrés** dans les gares TER (voire certaines haltes) de la Région reposant sur les principes d'une pré-réservation (24 h voire 48 h à l'avance) par un centre d'appel régional.
- **Formation renforcée auprès des agents** de la SNCF pour mieux appréhender l'approche et l'accompagnement des publics sensibles.

## L'accessibilité sur les lignes et les gares sur le territoire de la CPA

Les **gares de l'axe Marseille-Aix** ont toutes été rendues accessibles lors de la première phase de travaux de 2<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aix-en-Provence .

La rénovation des ascenseurs de la ligne devra être rapidement mise en œuvre, suite à l'expérimentation positive de la **gare de Gardanne**.

Les **gares d'Aix-en-Provence et de Simiane-Collongue** ont été modernisées et rendues accessibles.

La **gare de Vitrolles Aéroport Marseille-Provence (VAMP)** est accessible ; elle est équipée d'un guichet d'information adapté et doté de boucle magnétique pour les malentendants. L'accessibilité aux quais est assurée par des rampes.

La **halte de Pertuis et la gare de Meyrargues**, ne sont pas, selon les critères définis par décret, des gares prioritaires. Il est donc préconisé de se rediriger vers une gare disposant d'un « accès plus » (23 en Région) ou vers une gare accessible du territoire ;

Dans le cadre des aménagements en gare, le SDAT de la Région PACA préconise de prendre en compte les enjeux d'accès pour deux niveaux de handicaps :

- ▶ d'une part les handicaps moteurs qui nécessitent des aménagements lourds, passages dénivelés avec ascenseurs,
- ▶ d'autre part les autres handicaps qui nécessitent des aménagements plus légers, notamment en matière d'information ou de signalisation.

Comme pour le réseau de LER, le principe de la réservation est recommandé pour l'accès aux rames. L'absence de personnel dans certaines haltes limite les possibilités d'accès aux TER alors qu'il est plus aisé en gare TGV. Il est à noter que la généralisation du dispositif d'assistance personnalisée dans toutes les gares présente un coût élevé.

En conclusion, le tableau suivant indique les forces et les faiblesses, les opportunités et les menaces concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou contrainte sur la CPA.

Si le territoire de la CPA marque encore un certain retard dans ce domaine, le nouveau dispositif des Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap) permettra un rattrapage et une programmation des actions.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Des véhicules Cartreize, Aix en Bus, SMITEEB et CPA accessibles</li> <li>▶ Une mise en accessibilité systématique des réseaux transports en commun : arrêts et nouveaux véhicules</li> <li>▶ Des PAVE engagés ou à engager dans la quasi-totalité des villes de la CPA</li> <li>▶ Une offre de stationnement dédiée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Absence de SDAT communautaire</li> <li>▶ Envahissement de trottoirs et incivisme</li> <li>▶ Une chaîne de déplacements encore interrompue sur certains points</li> <li>▶ Inégalité des PMR sur le territoire</li> </ul>
Opportunités	Menace
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ad'AP et Sd'AP (Ordonnance &amp; décrets 2014)</li> <li>▶ Partage de l'espace public</li> <li>▶ Valorisation des modes actifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Renforcement de l'exclusion sociale</li> </ul>

## LES PRESCRIPTIONS DU PDU

On résumera la volonté du PDU suivant 3 objectifs compris comme 3 axes de développement.

## 1<sup>er</sup> objectif : Favoriser l'autonomie du déplacement

En matière de transport, c'est en favorisant l'autonomie du déplacement que la CPA conçoit l'insertion sociale des personnes en situation de handicap. Dans le cadre de sa compétence d'organisation des transports en commun communautaires, la CPA a souhaité promouvoir l'égalité des chances, en élargissant les dispositifs de transport dédié.

## 2<sup>nd</sup> objectif : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau par les points d'arrêts et véhicules

La CPA souhaite généraliser l'accessibilité à l'ensemble du réseau de transports en commun de l'agglomération. Elle poursuit pour cela son programme de mise en accessibilité des transports en commun avec un parc de véhicules 100% accessible dès 2015. La mise en accessibilité progressive de l'ensemble du parc des véhicules, des points d'arrêt et des pôles d'échanges participe ainsi à l'amélioration des déplacements pour l'ensemble de la population.

## 3<sup>ème</sup> objectif : Garantir la chaîne pour l'accessibilité

Le projet de PDU vise à mettre en cohérence les PAVE et les aménagements des points d'arrêts. Grâce à la concertation effectuée dans le cadre de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA), la CPA contribue à une meilleure prise en compte de tous les handicaps et des difficultés d'accès au réseau et elle assure ainsi l'amélioration constante du service offert aux PMR.

Les mesures en faveur de l'amélioration de la mobilité des PMR ont été classées selon deux grands volets dans le domaine des transports et de la mobilité :

1. Mesures en matière d'aménagement.
2. Mesures en matière de gestion et exploitation des services de transport.

### 3.1 MESURES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENTS

Le PDU se propose de mettre en accessibilité la chaîne des déplacements de bout en bout entre lieux de départ et d'arrivée.

Les linéaires piétons dans les villes, l'accès aux arrêts et le parc de véhicules de transport public sont concernés.

Au service de l'amélioration des mobilités des publics PMR, les mesures suivantes seront mises en avant.

## 3.1.1 Accès PMR aux réseaux de transport collectif

---

### Action 6 / Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de la CPA

Le PDU préconise une série d'aménagements et d'équipements qui vont faciliter les déplacements des populations à mobilité contrainte vers et sur l'ensemble des lignes de transport en commun.

Il est affirmé la mise en œuvre d'un réseau accessible sur la CPA dans le cadre d'un programme pluriannuel.

Les mises en accès des points d'arrêts doivent s'opérer avec les autres Autorités Organisatrices de Transports éventuellement concernées par ces arrêts (Région et Départements) et avec les communes qui sont maîtres d'ouvrage pour la réalisation des linéaires piétons issus des PAVE.

Pour améliorer la mobilité des personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, une information adaptée à bord des véhicules et aux arrêts de transports en commun (lettrage et contraste des informations, annonces sonores) sera engagée dans le très court terme.

Le PDU propose que les accompagnateurs des personnes handicapées sur les lignes régulières urbaines et interurbaines puissent bénéficier de la gratuité. L'objectif est d'inciter ces derniers à emprunter les réseaux réguliers en levant un éventuel frein financier.

Enfin, une attention particulière sera portée dans les futurs pôles d'échanges et parcs relais (cheminement et hauteurs des quais) afin de garantir la continuité des transports entre les différents réseaux.

La CPA a engagé en 2015 son audit des points d'arrêt et va définir, conformément au nouveau cadre réglementaire, son Schéma d'Accessibilité des Transports - Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP ou S'dAP).

## 3.1.2 Cheminements PMR

---

### Action 14 / réaliser des plans piétons communaux en concrétisant les Plans de mise en Accès de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

L'action a pour ambition de mettre en œuvre la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des PMR, requalifier les espaces publics au profit des modes actifs, et améliorer le confort de la marche pour tous.

L'objectif est d'inscrire au sein de **plans piétons communaux** les principaux itinéraires à aménager, jalonnés sur la base des PAVE.

En effet, ces derniers déclinent une hiérarchie de cheminements à mettre en conformité et à sécuriser. Pour faciliter les aménagements, la commission intercommunale d'accessibilité de la CPA sera consultée. Les plans piétons vont permettre de programmer les aménagements afin d'améliorer les accès aux points d'arrêts de transports en commun, aux équipements scolaires et aux Établissements Recevant du Public. Il est proposé d'agir en priorité sur les traversées piétonnes à l'aide de feux tricolores.

Cette action s'accompagne d'engagements financiers importants suivant une programmation pluriannuelle. Le financement des opérations et des aménagements au profit des piétons se fera suivant les propositions des PAVE. La mise en accès des linéaires sur les communes de la CPA peut être estimée à 50M€ dont 5M€ cofinancés par la CPA en appui dans la mise en œuvre de plans piétons.

## 3.2 MESURES DE GESTION ET EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT

### 3.2.1 Une offre de transport dédiée

---

#### Action 6 / Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de la CPA

Afin de faciliter la mobilité des PMR, le PDU prévoit le développement d'un service de transport à la demande accessible aux personnes à mobilité réduite sur les communes du pays d'Aix. L'enjeu est d'assurer une égalité d'accès au service public des populations handicapées. En 2015, une expérimentation permet d'affiner les besoins et les moyens nécessaires à la mobilité des populations PMR. Le déploiement sera ensuite conduit progressivement, en fonction des capacités budgétaires et en poursuivant la concertation avec les associations représentées au sein de la Commission pour l'accessibilité.

Ainsi, les points suivants seront expérimentés :

- ▶ Quel recensement des usagers ?
- ▶ Quel type de transport, de porte-à-porte ou bien du domicile vers un arrêt accessible ?

- ▶ Quelles modalités de prise en charge ?
- ▶ Quels territoires desservis, communes, bassins ou Communauté ?
- ▶ Quelles seront les périodicités et les amplitudes de fonctionnement proposées ?

## 3.2.2 Des outils d'aide au voyage

---

### Action 20 / Annoncer en temps réel l'arrivée et départ des bus et cars

Afin de faciliter la mobilité au sens large et la continuité de la chaîne des déplacements, le PDU prévoit de développer des outils d'information pour aider les PMR dans leur mobilité quotidienne. Ces outils vont accompagner les aménagements décrits précédemment en communiquant sur la chaîne de déplacement accessible. Le niveau d'accessibilité et les solutions offertes pour se rendre sur les lieux de manifestations et événements d'ampleur seront également renseignés.

Concrètement, il s'agit de promouvoir et de soutenir le développement d'applications et de sites internet d'aide au voyage (type jaccede.com, handicap.fr, ou encre accessiblepourmoi.com...). La CPA transmettra aux opérateurs les données issues des plans communaux, les linéaires piétons accessibles, les places PMR dédiées et les points d'arrêt et lignes accessibles.

Ce dispositif d'aide au déplacement sur internet est estimé à 0.5M€ à l'horizon 2015. Une partie de l'information est appelée à être fournie sous forme collaborative par les utilisateurs.

Enfin, le PDU affirme le besoin de sensibiliser et d'informer tous les publics sur la nécessité de se déplacer ensemble sur les mêmes lignes et services de transport.

# ACTIONS ET CALENDRIER DE RÉALISATION

Le programme suivant permet d'identifier les échéances principales pour la CPA en matière d'accessibilité :

## 2015

- ▶ Réalisation de l'audit des points d'arrêt

- ▶ Rédaction des 2 agendas de Mise en Accès des lignes et réseaux de la CPA
- ▶ Amélioration du dispositif d'accueil spécifique aux PMR en gare routière d'Aix-en-Provence
- ▶ Campagne de sensibilisation aux handicaps du personnel de conduite et d'accueil des entreprises prestataires (formation /sensibilisation du personnel d'accueil en Gare routière d'Aix)
- ▶ Mise en œuvre progressive d'une information au point d'arrêt accessible
- ▶ Annexe « accessibilité » partie intégrante du PDU
- ▶ Gratuité pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite sur les transports urbains et interurbains
- ▶ Expérimentation d'un transport à la demande de porte à porte sur des secteurs à déterminer
- ▶ Promotion des applications pour l'information sur l'accessibilité de la chaîne de déplacements
- ▶ Programme de mise en accessibilité des points d'arrêts
- ▶ 100 % du parc de véhicules de la CPA accessible
- ▶ 100 % du parc Aix en Bus et SMITEEB accessible.

## Au-delà de 2015

- ▶ Élaboration des plans piétons communaux
- ▶ Programme pluriannuel de mise en accessibilité des points d'arrêts
- ▶ Mise en œuvre de l'information sonore et visuelle à bord des véhicules à l'ensemble des réseaux de transport
- ▶ Mise en œuvre d'une information au point d'arrêt accessible
- ▶ Développement du transport à la demande PMR sur d'autres communes

# ANNEXES

## ATELIER DU 28 JANVIER 2015 AVEC LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITÉ

### Equipe Projet PDU

Membres présents	Organisme
Marie Christine BŒUF	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	HORIZON CONSEIL

### Composition de l'atelier

Membres présents		Organisme
Jessica	LAPORTA	CPA, Direction des Transports
David	HERQUELLE	CPA, Direction des Transports
Joëlle	PARRA	CPA,
Patrice	BERENGER	Ville de Coudoux
Marie-José	KLEIN	Nouveau regard sur le Handicap
Karine	ROGER	Etincelle 2000
Yan	PERTUISEL	Ville de Bouc Bel Air
Céline	TEURNIER	Ville de Peyrolles en Provence
Daniel	DECANIS	
Alice	REYNAUD	APF
Philippe	METIVET	Ville de Pertuis
Lucien	GALAND	Ville de Pertuis
Janson	THIERRY	Surdi 13
Anne	ALLOING	Surdi 13



Geneviève		
Myriam	DASPRE	Parcours handicap 13
Christian	DELAVET	Ville de Saint Antonin sur Bayon
Odile	CIANNAILLE	Ville des Pennes Mirabeau
Matthieu	SPIEGEL	Verdi Ingénierie
Cindy	DUBYTE	Verdi ingénierie
Yann	MOINEAUX	Association Jaccide
Martine	CESARI	CPA
Solange	DUMAS	CCAS Aix en Provence

## Discussion autour des actions en faveur de l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite

---

### Les tendances sur le Pays d'Aix

Il est souligné les points suivants :

- ▶ Favoriser le stationnement en parc relais en mieux communiquant pour désengorger le centre-ville : les gains de temps et gains financiers pour les usagers ;
- ▶ En parc souterrain, des places PMR sont souvent plus disponibles et mal connues ;
- ▶ Besoin d'améliorer l'accès sur le parc relais de la Prise à Pertuis qui est non accessible avec du stationnement sauvage. Des travaux sont prévus pour doubler la capacité ;
- ▶ Sur Pertuis, il est souligné un besoin de navette entre le centre-ville vers le centre commercial HyperU ;
- ▶ 50% des cars de la CPA disposent d'information visuelle et sonore, 100% des bus sur Aix en Bus ;
- ▶ L'ensemble des TER sont équipés pour les personnes en fauteuil, demeure une accessibilité inégale selon les gares.

### Projet de TAD accessible sur des communes du Pays d'Aix

Ce service de transport à la demande est destiné aux personnes à mobilité réduite sur justificatif. Il fonctionnera dans une logique de porte à porte sur un territoire défini.

Une phase de test dans le cadre du transport à la demande actuel sera engagée en 2015 afin de dimensionner les moyens nécessaires au transport dédié aux PMR.

Concernant l'accès aux services de transport à la demande réservé, ce dispositif reste à finaliser. L'expérimentation permettra d'identifier les destinations et relations à assurer, le volume et besoins de déplacements à assurer.

## Les attentes de la Commission

- ▶ Pour connaître les besoins, il faut aussi interroger les utilisateurs actuels d'accessibus sur leur besoin complémentaire ;
- ▶ des réseaux plus accessibles permettront de satisfaire le besoin de mobilité de certains PMR ;
- ▶ dans la chaîne des déplacements, il faut tenir compte de la fatigabilité des personnes handicapées et limiter les ruptures de charge (changement de mode de transports) ;
- ▶ il peut être imaginé une transposition du dispositif "ambassadeur de la mobilité " c'est à dire aider à l'apprentissage de l'utilisation des transports ordinaires par un PMR ;
- ▶ Quand tous les véhicules et points d'arrêt seront accessibles, il pourra être envisagé des critères plus restrictifs pour l'utilisation des transports dédiés ;
- ▶ il est nécessaire de continuer à améliorer l'accueil des PMR en gare routière et sur autres pôles d'échanges ;
- ▶ une attention particulière sera à apporter sur le découpage des territoires de desserte de transport à la demande.
- ▶ le manque de places PMR en centre-ville aixois et leur non-respect à mieux contrôler ;
- ▶ le transport à la demande sur les Pennes-Mirabeau consiste en un transport de point d'arrêt à point d'arrêt accessible qui de fait est faiblement attractif : l'enjeu est de s'orienter vers du porte à porte.

# QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE DE 2012 AUPRÈS DES COMMUNES

## Etat des lieux de l'accessibilité au sein des communes

Un bilan réglementaire et financier des actions entreprises dans les communes a été dressé conformément à la loi du 11/02/2005 .

les communes ont été invitées à renseigner le questionnaire suivant :

### ▶ 1/ EN MATIÈRE DE CONCERTATION

Au sens de la loi du 11/02/2005<sup>1</sup>, avez-vous organisé une commission communale d'accessibilité ?

oui  non

Si oui, veuillez nous préciser, la date de création de cette commission : .....

Si oui, avec quelle fréquence cette commission se réunit-elle ?

Tous les mois  Tous les trimestres  Quelques fois par an  Plus rarement

Quels sont les membres qui la composent et quels sont les partenaires associés ?

.....

Quels sont les principaux thèmes abordés au cours de cette commission (voirie, ERP, autres...) ?

.....

### ▶ 2/ CONCERNANT LES ÉTUDES RÉGLEMENTAIRES

Conformément à la loi du 11 février 2005 et la réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (obligatoire pour toutes les communes, sans restriction de population), pouvez nous préciser votre niveau d'avancement :

- Réflexion non engagée
- Lancement prochain d'une étude (2012)
- Diagnostic
- Scénario
- Préconisations
- Plan arrêté

<sup>1</sup> Permettant désormais la cohabitation entre les commissions communales d'accessibilité et la commission intercommunales d'accessibilité

Quel est le montant global estimé des coûts de mise en accessibilité de la voirie sur votre commune ?

.....

### ▶ 3/ CONCERNANT LES BUDGETS EN VUE DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE VOTRE COMMUNE

Votre commune a-t-elle défini un budget spécifique en vue de la mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie ?

oui  non

### ▶ 4/ CONCERNANT LES TRAVAUX RÉALISÉS EN VUE DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE VOTRE COMMUNE

Au sein de votre commune, quels travaux d'aménagements en matière d'accessibilité ont été engagés ou vont être engagés prochainement ?

.....

Les aménagements de voirie réalisés par votre commune sont-ils « validés » par des associations ou par des personnes handicapées ? oui  non

Avez-vous engagé un plan de mise en conformité des feux tricolores qui doivent être dotés d'équipements sonores pour 2012 ? oui  non  prévu pour 2012

Priorisez-vous les aménagements en fonction des sites générateurs de déplacements (commerces, Poste...) ? oui  non

Avez-vous réalisés des aménagements en relation ou bien à proximité des arrêts de transport ou des places de stationnement handicapées, et ce, en vue d'assurer la continuité des cheminements accessibles ? oui  non

### ▶ 5/ CONCERNANT LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ AUX PMR

Au sein de votre commune, quel est le nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées ? .....

Quel est le % de l'offre réservée aux PMR vis-à-vis de l'offre de places publiques offertes ? .....

Concernant le respect des places de stationnement PMR, elles sont selon vous :

- bien respectées
- moyennement
- ou insuffisamment

## ▶ 6/ CONCERNANT LA MISE EN ACCÈS DES BÂTIMENTS RECEVANT DU PUBLIC

Concernant l'accessibilité aux Equipements Recevant du Public (ERP), pouvez nous préciser votre niveau d'avancement :

- Réflexion non engagée
- Lancement prochain d'une étude (2012)
- Diagnostic
- Scénario
- Préconisations
- Plan arrêté

## ▶ 7/ CONCERNANT LES INITIATIVES LOCALES POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Existe-il au sein de votre commune d'autres actions en matière d'accessibilité ?

oui  non

Si oui : précisez.....

## ▶ 8/ CONCERNANT LES INITIATIVES LOCALES POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Existe-il au sein de votre commune d'autres actions en matière d'accessibilité ?

oui  non

Si oui : précisez ces actions .....

Etes vous sollicité par des personnes ou associations afin d'améliorer le niveau d'accessibilité de la voirie ou des équipements ?

oui  non

Si oui : précisez ces attentes  
.....

Enfin, estimez-vous nécessaire pour les PMR résidant votre commune la mise en place d'un service dédié aux PMR outre la mise en accès complète des services de transport de la Communauté ?

oui  non

Si oui : précisez les conditions de mise en œuvre et les besoins associés  
.....

# PAVE APPROUVÉS

Aix-en-provence  
Bouc Bel Air  
Cabriès  
Chateauneuf le Rouge  
Eguilles  
Gardanne  
Greasque  
Jouques  
Le Tholonet  
Les Pennes-Mirabeau  
Meyrargues  
Meyreuil  
Trets  
Vauvenargues