Plan de mobilité

DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE – 2020/2030

ANNEXE ACCESSIBILITÉ

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

16 DÉCEMBRE 2021

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

SOMMAIRE

PARTIE 1 LE CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE 5

RAPPEL DE LA LOI 6

MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DE L'ANNEXE 7

PARTIE 2 ÉTAT DES LIEUX 9

LA MOBILITÉ RÉDUITE DANS LA MÉTROPOLE 10

BILAN DES SCHÉMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITÉ TRANSPORT - AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE DES TRANSPORTS EN COMMUN 12

TRANSPORT SPÉCIALISÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE 13

L'ESPACE PUBLIC 15

LES SERVICES DE MOBILITÉ 15

PARTIE 3 LES PRESCRIPTIONS DU PDU, LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET D'EXPLOITATION À METTRE EN ŒUVRE 17

SEPT LEVIERS D'ACTION 18

UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT 19

UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ, INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE 20

UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX 20

DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS 21

DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET ACCESSIBLES 22

SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR 23

PARTIE 4 CALENDRIER, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI 25

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022
© DAVIDGIRARD2019

PARTIE 1.
LE CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

RAPPELS DE LA LOI

LA NOTION JURIDIQUE D'ACCESSIBILITÉ DANS LA MOBILITÉ

Le 30 juin 1975, la « loi d'orientation en faveur des personnes handicapées » apporte une première brique à la politique publique en matière de handicap. Si des mesures en matière d'accès à l'emploi ou une garantie minimum de ressource sont prescrites, les transports et leur accessibilité ne sont pas encore mentionnés.

Il faut attendre le 11 février 2005 avec la loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » pour que de véritables outils et diverses mesures soient engagés pour améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

+ les Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports (SDAT), élaborés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (anciennes Autorités Organisatrices de Transport) permettant de planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à échéance de 2015 ;
+ les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), portés par les communes, permettant de rendre accessibles les cheminements piétons et la voirie.

Toutefois, l'échéance de 2015 approchant et un bon nombre de réseaux de transport n'ayant pas terminé leur mise en accessibilité, l'ordonnance du 26 septembre 2014 permet aux AOM et AOT de bénéficier de délais supplémentaires : trois ans pour le transport urbain, six ans pour le transport interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire. L'ensemble des travaux et mesures sont alors programmées au travers des nouveaux Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

CONTENU ET OBJECTIFS DE L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ

Depuis 2005, l'article R1214-1 dispose que le Plan de Mobilité comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux PMR, ainsi que le calendrier des réalisations.

Cette annexe permet donc de :

+ faire un bilan des différents schémas et plans qui œuvrent en matière d'accessibilité ;
+ extraire et synthétiser du document principal de Plan de Mobilité les actions, les principes et les outils à mettre en œuvre en matière d'accessibilité à l'horizon 2030 ;
+ programmer et coordonner la mise en accessibilité des différentes composantes de la chaîne de déplacement.

LES PAVE

« Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus 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 et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe. »

Article 45 de la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées - 2005

CONTEXTE LOCAL ET COMPÉTENCES DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE MOBILITÉ

Chaque Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) est tenue de planifier et programmer la mise en accessibilité des réseaux de transports publics dont elle a la responsabilité :

+ la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est chargée de la mise en accessibilité des transports ferroviaires régionaux : les gares, les TER et les LER ;
+ le Département des Bouches-du-Rhône est chargé de l'organisation du service de transport spécifique pour les élèves en situation de handicap ;
+ la Métropole Aix-Marseille-Provence gère la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun urbains et interurbains (véhicules, stations et points d'arrêt) et les services dédiés au transport de PMR.

Les communes, ou la Métropole en cas de transfert de compétence sur la gestion de la voirie, sont chargées de la mise en accessibilité de l'espace public et de la voirie :

+ sur l'ancien territoire de Marseille Provence Métropole,

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

sur le territoire Istres-Ouest-Provence et sur les voiries communautaires du territoire du Pays d'Aix, la Métropole assure la mise en œuvre des PAVE conduits par les anciens EPCI. Dans le reste de la Métropole, ces deux compétences sont communales entraînant la mise en œuvre des PAVE par les communes, notamment chargées de l'aménagement des places de stationnement PMR ;

+ dans toutes les communes ce sont les municipalités qui sont chargées de l'aménagement des places de stationnement PMR ;

+ les arrêts de bus représentent une réelle problématique en matière d'aménagement. A la croisée des compétences, voirie et transports en commun, ils sont théoriquement aménagés par l'AOM. La commune (ou l'EPCI en cas de transfert de compétence), quant à elle, se doit d'aménager le chemin pour accéder à l'arrêt.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Dans la loi mobilités, plusieurs nouvelles mesures sont mentionnées pour améliorer encore la mobilité des PMR :

+ les AOM pourront désormais agir dans le domaine de la mobilité solidaire (aides financières individuelles, services spécifiques...) ;

+ actuellement réservés aux résidents métropolitains, les services de transport adaptés aux PMR devront être ouverts à l'ensemble des personnes disposant a minima d'une carte mobilité et inclusion ;

+ les données relatives à l'accessibilité des transports publics (routier et ferroviaire) ainsi que les données sur l'accessibilité de certains itinéraires piétons 200 m autour des points d'arrêt prioritaires devront être publiques ;

+ les accompagnateurs de PMR ne pouvant pas voyager seuls pourront utiliser les transports en commun à des tarifs préférentiels ;

+ garantir l'accès des PMR aux places de stationnement disposant de bornes de recharge électriques ;

+ obligation des AOM de publier des rapports périodiques de mise en accessibilité de leurs réseaux ;

+ mise en place d'une plateforme unique pour réserver des missions d'assistance en gare.

Le Plan de Mobilité prend en compte ces mesures dans son plan d'action. Les obligations légales seront respectées et les actions proposées iront au-delà pour améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap dans la Métropole.

MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DE L'ANNEXE

LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITÉ DE LA MÉTROPOLE

Les commissions intercommunales d'accessibilité préexistaient dans la plupart des intercommunalités qui couvraient le territoire métropolitain. Elles ont « fusionné » en une seule et unique commission en 2017.

Dans cette commission, cinq groupes de travail ont été formés et se réunissent régulièrement autour des thématiques suivantes :

+ Transport, déplacement ;
+ Habitat ;
+ Vivre ensemble (culture, sport, loisirs...) ;
+ Emploi ;
+ Établissements recevant du public.

QUEL EST SON RÔLE ?

Lieu de concertation et de dialogue entre les collectivités et le public, la commission doit entre autre :

+ dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;

+ faire des propositions visant à améliorer l'accessibilité des réseaux de transport et de l'espace public.

QUI SONT LES MEMBRES ?

Elle regroupe une cinquantaine de membres regroupés en trois collèges :

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

+ un collège des vice-présidents ;
+ un collège des élus des territoires ;
+ un collège dit « associatif » regroupant des personnes handicapées, des personnes âgées, des acteurs représentant le monde économique et les usagers.

LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

L'accessibilité étant une thématique très transversale, elle a été traitée de manière centrale dans l'élaboration du Plan de Mobilité.

Un premier atelier de travail intitulé « cohésion sociale » s'est tenu le 19 avril 2018, la question de l'accessibilité PMR dans le Plan de Mobilité fut l'un des sujets traités et débattus avec les techniciens. L'objectif était de capitaliser des éléments de diagnostic et d'état des lieux, d'identifier et partager les enjeux et de fixer les objectifs que devait atteindre le Plan de Mobilité.

Un second atelier de concertation s'est tenu sur la même thématique le 12 mars 2019 avec des propositions de plan d'actions qui ont été soumises aux réactions des participants (habitants, associations, élus...). Ces derniers ont pu apporter des compléments et réagir aux propositions d'actions.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

© JUSTINEGABRIEL

PARTIE 2.
ÉTAT DES LIEUX

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

LA MOBILITÉ RÉDUITE DANS LA MÉTROPOLE

ÉLÉMENTS DE DÉFINITION

Qu'est-ce qu'une situation de handicap ?
La loi du 11 février 2005 définit le handicap comme « 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 ».
L'environnement, lorsqu'il n'est pas accessible, est donc vecteur d'exclusion et un frein à la mobilité pour des personnes à mobilité réduite.

Le terme « personnes à mobilité réduite » désigne « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». *Directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001.*

Ainsi, qu'ils soient permanents ou temporaires, tous les types de handicaps doivent être pris en compte : handicap physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap ou troubles de santé handicapants. Chaque personne en situation de handicap rencontre des difficultés bien spécifiques lors de ses déplacements. Les pratiques et les besoins des habitants doivent donc être appréhendés dans leur diversité en matière de mobilité.

ENTRE 277 000 ET 326 300 MÉTROPOLITAINS CONCERNÉS

Il est difficile de recenser sur un territoire l'ensemble des personnes dont la mobilité est réduite (situations temporaires, adultes avec jeunes enfants, etc.). Toutefois il est possible de donner un ordre de grandeur ; a minima, 277 000 Métropolitains seraient concernés :

HABITANTS PAR CATÉGORIE	VALEUR 2015
Plus de 75 ans	176 200
Enfants de 0 à 2 ans	65 300
Enfants (moins de 20 ans) en situation de handicap	Entre 4 000 et 8 500
Adultes 20 à 59 ans en situation de handicap	Entre 31 500 et 76 300
TOTAL	277 000 à 326 300

Sources : INSEE et Handidonnées PACA 2017

MÉTHODE D'ESTIMATION

D'après les données du rapport HandiDonnées PACA 2017, il est possible d'estimer le nombre de personnes en situation de handicap dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour des ratios de 33 pour 1000 adultes (personnes ayant déclaré bénéficier d'une allocation ou une prestation liée à un handicap ou disposer d'une carte d'invalidité, de priorité ou de stationnement) et 80 pour 1000 adultes (les personnes ayant déclaré avoir une reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé sont ajoutées aux précédentes). Ces ratios ont ensuite été appliqués à la démographie métropolitaine sur la base des données Insee 2015.

A ces estimations ont été rajoutées les personnes de plus de 75 ans ainsi que les enfants de moins de 2 ans (donc accompagnés d'un adulte lors de leurs déplacements) qui sont inclus dans la définition de PMR.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

QUELLES DIFFICULTÉS LES PMR RENCONTRENT-ELLES LORS DE LEURS DÉPLACEMENTS ?

HANDICAP	EXEMPLES DE DIFFICULTÉS RENCONTRÉES SUR L'ESPACE PUBLIC	EXEMPLES DE PROBLÉMATIQUES DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN OU EN PÔLES D'ÉCHANGES
MOTEUR - PHYSIQUE **Atteinte partielle ou totale de la motricité**	+ Difficultés dans les traversées de carrefours + Gênes liées au stationnement anarchique (voitures, deux roues motorisées), aux terrasses et commerces, au mobilier urbain non réglementaire (visibilité, emplacement) + Pentes importantes, trottoirs trop étroits + Identification et localisation des places de stationnement	+ Arrêts non aménagés et/ou non accessibles + Palettes en panne pour monter dans le bus, équipements non fonctionnels + Absence d'ascenseur dans les stations de métro
VISUEL **Personnes malvoyantes et non voyantes**	+ Manque de visibilité ou de détection de certaines bandes podotactiles + Obstacles au sol ou aériens + Cohabitation avec les vélos, trottinettes classiques ou électriques ou deux roues motorisées + Gênes liées au stationnement anarchique (voitures, deux roues motorises), aux terrasses et commerces, au mobilier urbain non réglementaire (visibilité, emplacement)	+ Difficultés pour identifier les bus aux arrêts + Problèmes de repérage des arrêts et descentes du bus + Manque de guidage dans les stations ou pôles d'échanges
AUDITIF **Personnes sourdes et malentendantes**	+ Cohabitation avec les vélos, trottinettes classiques ou électriques et deux-roues motorisés + Difficultés dans les traversées piétonnes (approche rapide de véhicules...)	+ Problèmes de repérage des arrêts et descentes du bus + Manque d'informations visuelles (incidents, retards...)
COGNITIF **Privation des facultés intellectuelles**	+ Cohabitation avec les vélos, trottinettes classiques ou électriques ou deux roues motorisées + Manque de lisibilité du jalonnement piéton ou discontinuité des cheminements piétons	+ Difficultés lors de l'achat de titres de transports (guichets automatiques, manque de lisibilité de la grille tarifaire...) + Difficultés pour se repérer au sein des pôles d'échanges

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

BILAN DES SCHÉMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITÉ TRANSPORT - AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE DES TRANSPORTS EN COMMUN (SD'AT AD'AP)

La loi de 2005 impose la mise en accessibilité des transports publics à l'horizon 2015. Toutefois, l'objectif n'étant pas atteint dans de nombreuses agglomérations françaises, l'ordonnance de 2014 a permis de prolonger les délais de travaux. Les nouveaux Sd'AT Ad'Ap précisent donc les délais, les financements ainsi que les engagements des partenaires réalisant la mise en accessibilité du réseau de transports en commun. Neuf schémas couvrent la Métropole : celui de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Département et les sept des différents réseaux de transport.

Ils prévoient la mise en accessibilité des quatre composantes de la chaine des déplacements :

+ les lieux d'attente : arrêts de bus, stations de tramway et de métro, embarcadères ;
+ le matériel roulant (bus, trams et métros) et naviguant (navettes maritimes) ;
+ les pôles d'échanges (gares routières, ferroviaires) ;
+ les services associés (information, points de vente, personnels et conducteurs).

DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS URBAINS PARTIELLEMENT ACCESSIBLES

Les réseaux de tramway d'Aubagne et de Marseille sont 100% accessibles (rames, stations, annonces sonores et visuelles...). Il n'y a donc pas de programmation prévue sur ces réseaux si ce n'est des améliorations du confort (changement de grilles d'arbres, marques de logos UFR et mise en place de bancs supplémentaires).

Le métro de Marseille, quant à lui, présente de gros retards en matière d'accessibilité. Sur les 28 stations, seulement 7 sont accessibles aux PMR : La Blancarde, Louis-Armand, Saint-Barnabé, La Fourragère, Sainte-Marguerite-Dromel et Capitaine Gèze. De plus, le matériel roulant mis en service en 1977 et 1983 ne permet pas de répondre aux normes d'accessibilité (voitures séparées, information voyageurs, alertes sonores et visuelles...).

Plusieurs réseaux de transports urbains sont présents dans la Métropole. En 2018 seuls les points d'arrêt prioritaires du réseau du Pays d'Aubagne et de l'Étoile étaient 100% accessibles. Les autres réseaux ont programmé des mises en accessibilité jusqu'à 2021.

Selon les territoires de la Métropole, l'accessibilité des véhicules est hétérogène. En 2015, les véhicules du territoire d'Aubagne, d'Aix-en-Provence ou Cartreize sont tous accessibles. Toutefois, certaines mesures d'accessibilité peinent à être mises en œuvre et effectives ; c'est par exemple le cas des annonces sonores à bord des véhicules. Afin de pallier ce type de dysfonctionnement, des mesures de qualité à bord des véhicules sont menées. Sur d'autres réseaux, par exemple les Bus de l'Étang, Libébus ou Ulysse, les renouvellements de matériels roulants accessibles étaient encore en cours. Concernant Mobimétropole, le parc automobile a déjà été renouvelé. Il est changé tous les cinq ans. Le parc a un peu plus de trois ans et sera donc renouvelé en fin 2021.

LE RÉSEAU GRANDES LIGNES CARTREIZE

Tous les véhicules en service sur le réseau sont 100% accessibles : hayons, dispositifs sonores et visuels. En 2018, 378 arrêts prioritaires ont été rendus accessibles aux PMR. Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Départementaux programme la fin de la mise en accessibilité à l'horizon 2021.

LES RÉSEAUX FERROVIAIRE ET ROUTIER, RÉGIONAL ET NATIONAL

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a prolongé son SDRAT sous la forme d'un SDRAT-AdAp en juillet 2014 (celui-ci court jusqu'à 2024). En 2015, concernant le parc de matériel roulant et ferroviaire :

+ le parc de matériel LER est accessible à 100% ;
+ le parc de matériel ferroviaire TER est à 20% inaccessible (parc RIO/RRR), 20% accessible à l'échelon du train par chariot élévateur (parc corail) et 60% non conforme mais proposant des équipements UFR convenables et SIVE basiques.

Trois critères ont été retenus afin d'identifier les haltes et gares dans lesquelles les travaux sont prioritaires :

+ une fréquentation supérieure à 1 000 voyageurs/jour ;
+ une distance maximale de 50 km entre un point d'arrêt ferroviaire non accessible et un accessible ;
+ présence d'un ERP à moins de 200 m de la gare.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

86 964
accompagnements de personnes
à mobilité réduite
dans les gares métropolitaines

Sur la Métropole les quinze points d'arrêt ferroviaires suivants sont identifiés comme prioritaires et devant être aménagés : Aix-TGV et Marseille-Saint-Charles (qui sont inscrites au Schéma National), Miramas, Aix-en-Provence, Aubagne, Gardanne, La Ciotat, Vitrolles-Aéroport, La Pomme, Port-de-Bouc, Saint-Antoine, Saint-Joseph-le Castellas, Salon-de-Provence et enfin Marseille-Blancarde et Sainte-Marthe. En 2015, les huit gares suivantes étaient accessibles sous réserve de finitions et compléments : Port-de-Bouc, Marseille-Saint-Charles, La Pomme, Saint-Joseph, Saint-Antoine, Vitrolles-Aéroport, Gardanne et Aix-en-Provence.

L'information voyageur et la formation du personnel sont également des composantes importantes de l'accessibilité d'un réseau de transport. Elles sont décrites dans la partie « services de mobilité ».

TRANSPORT SPÉCIALISÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

La loi prévoit que l'accès des personnes en situation de handicap aux services de transport adapté ne sera plus restreint aux seuls résidents du territoire. L'obligation de passer devant une commission médicale locale sera également supprimée, a minima pour les personnes disposant d'une carte mobilité et inclusion. Cela impactera certains services métropolitains qui sont actuellement réservés aux seuls résidents du territoire.

Au sein de la Métropole les TPMR prennent la forme de services de transports à la demande PMR, sur réservation. Selon les territoires ils peuvent être dédiés aux PMR (Mobimétropole, Accessibus sur la commune d'Aix-en-Provence) ou être mutualisés avec les voyageurs valides (Accessibus sur le Pays d'Aix, Bus à la demande + du réseau Libebus). Ces services spécialisés PMR fonctionnent avec une prise en charge d'adresse à adresse contrairement aux services de réseaux « classiques » qui sont d'arrêt à arrêt.

ENVIRON 4 400 ABONNÉS AUX SERVICES TPMR

En 2019, six services distincts couvrent les communes de la Métropole. Les services proposés et les conditions d'accès sont hétérogènes selon les territoires : périmètre couvert zonal ou non, modalités d'inscription, fonctionnement et service d'accompagnement plus ou moins personnalisé ou encore la tarification.

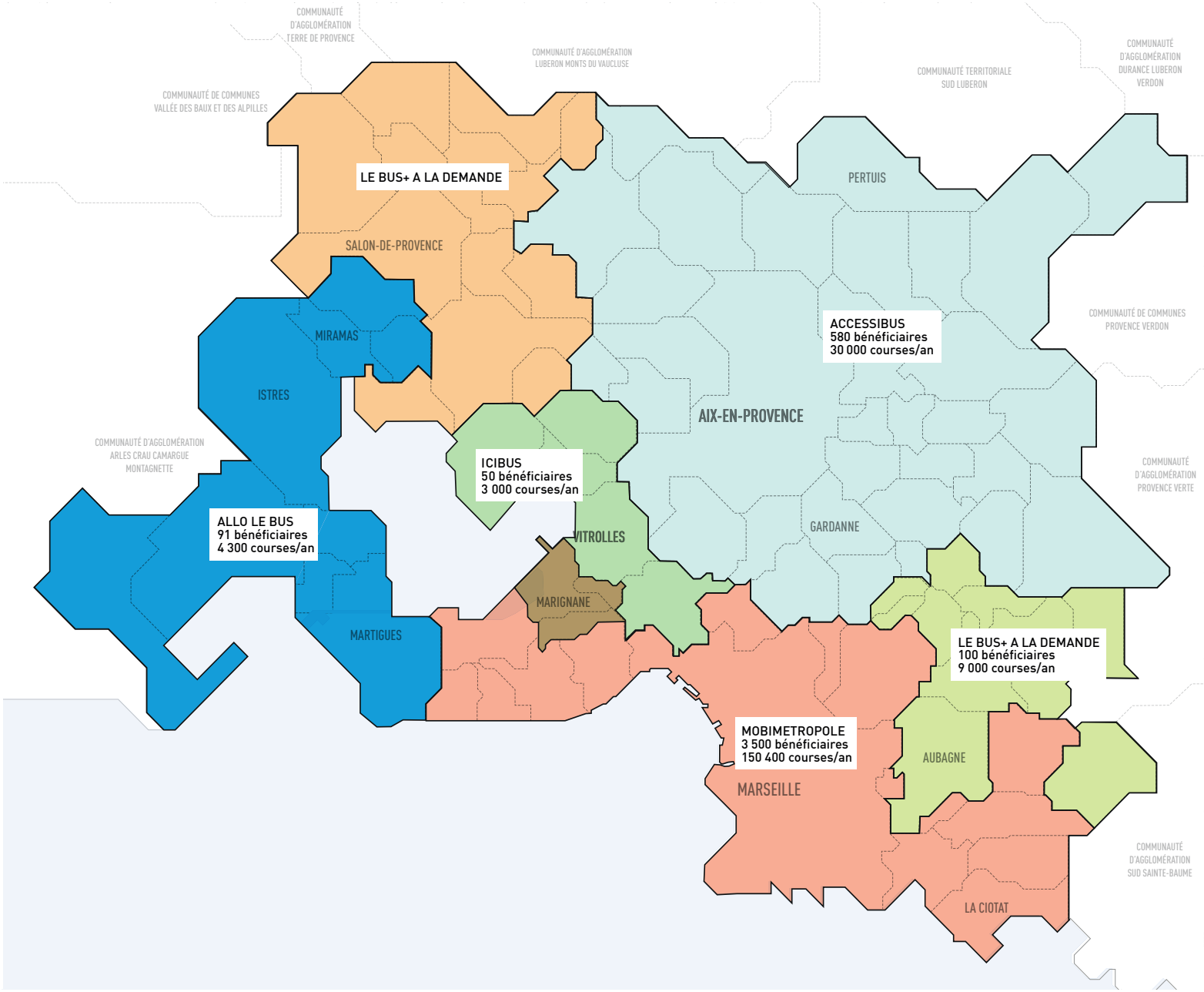
LE TRANSPORT DE SUBSTITUTION

« En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. »

Ancien cinquième alinéa du I - Article 45 loi de 2005

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

ZONES DE SERVICES DE TRANSPORT EXISTANTES POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

L'ESPACE PUBLIC

L'espace public est un maillon essentiel de la chaîne de déplacement. Les trottoirs, les places, le stationnement... Lorsque l'espace public n'est pas accessible il constitue une entrave réelle à la mobilité des PMR, et plus largement des habitants. Dès 2005, la loi a donc imposé aux collectivités de répondre à ce besoin au travers des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

LES OBLIGATIONS LÉGALES

« Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus 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 et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe. »

Article 45 de la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées - 2005

LES OBLIGATIONS LÉGALES

Sur les 92 communes du territoire :

+ 64 disposent d'un PAVE ;
+ 23 n'en disposent pas ;
+ pour 5 d'entre-elles l'information est manquante.

Sept communes possèdent moins de 1 000 habitants et n'ont pas l'obligation d'élaborer un PAVE, quatre d'entre elles en possèdent tout de même un. Les tableaux ci-après synthétisent l'état des lieux de l'avancement de la réalisation des PAVE dans la Métropole.

CONTENU DES PAVE

Le niveau de détail des PAVE est très hétérogène entre les communes. L'élément manquant le plus fréquemment est la programmation de la mise en accessibilité. Par ailleurs, les communes rencontrées indiquent avoir des difficultés à suivre la mise en accessibilité qui se fait par des interventions spécifiques de mise en accessibilité, mais également dans le cadre des différentes opérations de travaux sur leur territoire (réaménagement de voirie, projets urbains...).

COMMUNES POUR LESQUELLES L'INFORMATION N'A PAS ÉTÉ RECUEILLIE

Alleins
Fos-sur-Mer
Fuveau
Jouques
Peynier

COMMUNES NE DISPOSANT PAS DE PAVE

■	Aurons
	Cadolive
	Charleval
	Cornillon-Confoux
	Eyguières
	Grans
	Istres
	Lamanon
■	La Barben
	La Fare-les-Oliviers
	Le Puy-Sainte-Réparade
	Mallemort
	Mimet
	Miramas
	Pélissanne
	Port-Saint-Louis-du-Rhône
	Puyloubier
	Rognac
■	Saint-Antonin-sur-Bayon
	Saint-Marc-Jaumegarde
	Vauvenargues
	Velaux
	Vernègues

■ COMMUNES DE MOINS DE 1 000 HABITANTS

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

34 000 CARTES DE STATIONNEMENT PMR DISPONIBLES DANS LA MÉTROPOLE

Près de la moitié des cartes de stationnement distribuées dans la Métropole le sont dans l'ancien territoire de MPM. Pour rappel, les places de stationnement PMR doivent respecter la réglementation en matière de dimension, d'accès, etc. Toutefois de nombreuses places ne sont pas conformes à cette réglementation et cela pose problème pour les usagers souhaitant stationner.

LES SERVICES DE MOBILITÉ

Numérique, essor de la mobilité partagée, nouveaux engins de déplacement..., le monde de la mobilité connait une vraie révolution depuis plusieurs années. Toutefois, les personnes à mobilité réduite, tout comme les personnes avec de faibles revenus par exemple, ne bénéficient pas toujours de ces nouveaux services. Par ailleurs tous les supports d'accompagnement ou d'information représentent de réels outils lors de déplacements (arriver à se repérer, préparer un itinéraire, etc.).

L'INFORMATION AU PUBLIC

Les quatre relais suivants sont stratégiques vis-à-vis de l'information au public :

+ l'information en amont du déplacement (site téléphonique et site internet) ;
+ les dépliants papiers ;
+ les points de vente ;
+ l'information délivrée aux points d'arrêt et aux pôles d'échanges.

Seul le dernier fait l'objet d'une réglementation relative aux ERP, les autres relais doivent répondre à un minimum de recommandations mais ne sont soumis à aucune obligation particulière. Selon les réseaux, l'information délivrée sur l'accessibilité PMR par exemple est toujours présente, mais sous une forme différente.

DES SERVICES NUMÉRIQUES ACCESSIBLES

Le site du Pilote est doté de fonctionnalités qui assurent une bonne accessibilité de son contenu (mise en page, taille des polices, alternatives textuelles aux images, etc.). L'accessibilité du Pilote est en cours de modification pour améliorer son accessibilité aux personnes en situation de handicap. Ces fonctionnalités seront testées par un groupe témoin.

FORMATION DES AGENTS ET DU PERSONNEL

Depuis 2015, la Région a mis en place des dispositifs de formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et de formation continue obligatoire (FCO) des conducteurs intégrant un module de sensibilisation au handicap et de prise en compte des voyageurs dont la mobilité est réduite.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

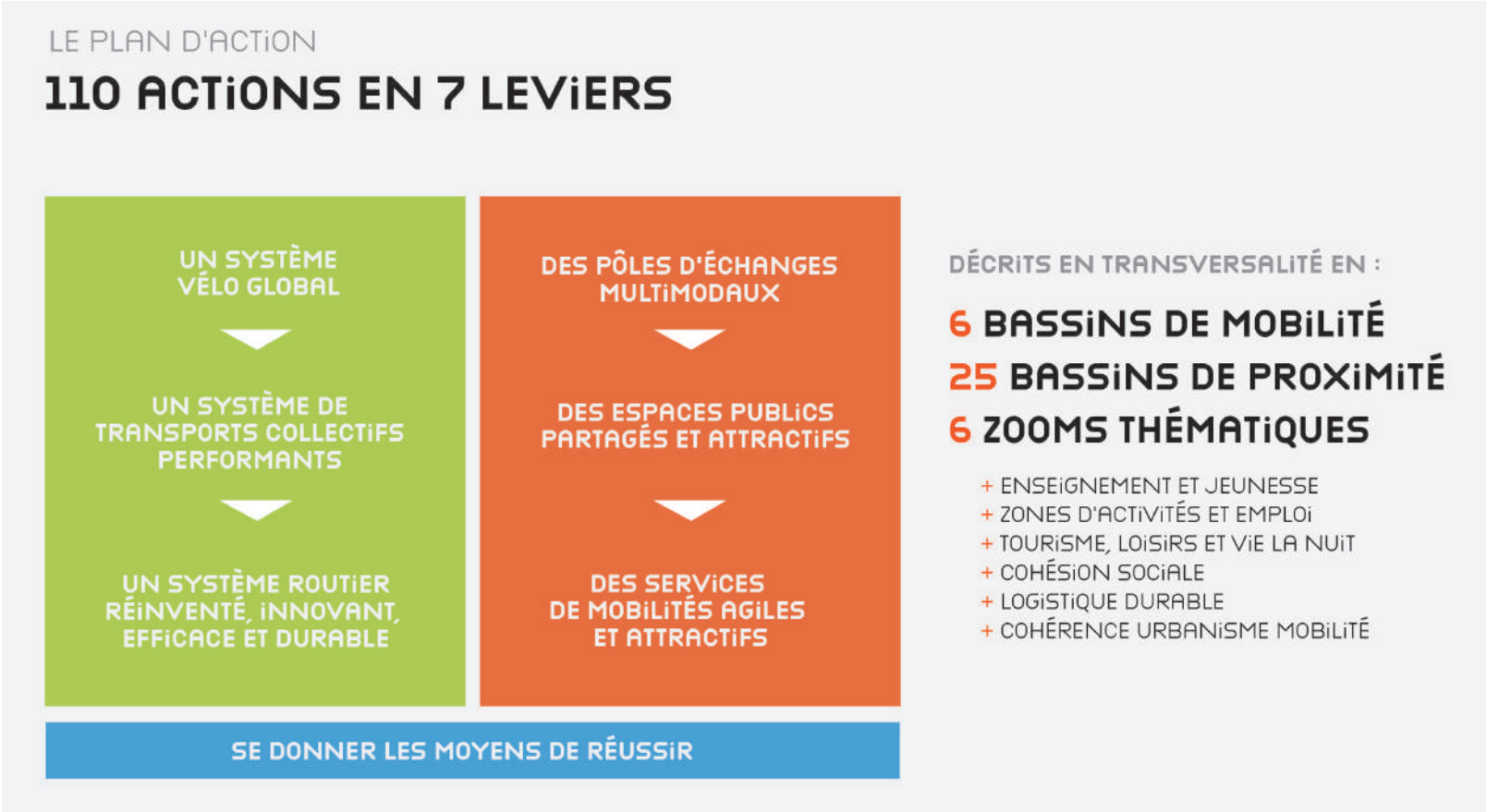
PARTIE 3.
LES PRESCRIPTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ, LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET D'EXPLOITATION À METTRE EN ŒUVRE

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

SEPT LEVIERS D'ACTION

Le plan d'action du Plan de Mobilité s'articule autour de sept leviers d'action qui permettront d'actionner une politique globale de mobilité. L'accessibilité étant une thématique transversale, elle est donc traitée dans plusieurs de ces leviers.
Les actions inscrites au Plan de Mobilité s'inscrivent certes dans la continuité des différents SDAT Ad'AP, mais vont encore plus loin en matière d'inclusivité pour les PMR.

Dans une acception plus générale de l'accessibilité, par exemple en prenant en compte les personnes âgées, le chapitre sur les thématiques stratégiques comprend une partie sur la cohésion sociale. Elle reprend et précise les actions en ce sens.
Le levier «un système vélo global» ne comprend pas d'actions spécifiques en terme d'accessibilité. Les actions du Plan de Mobilité en faveur des PMR sont donc détaillées en six leviers.



Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT

ACTION TC08 RENOUVELLEMENT DU MÉTRO ET MISE EN ACCESSIBILITÉ DES STATIONS

Sur les 28 stations de métro à Marseille, seulement 8 sont accessibles aux PMR. Les 21 stations restantes seront aménagées et rendues accessibles progressivement entre 2023 et 2028.

La mise en accessibilité des stations fait partie d'un projet plus global de modernisation du métro. Le projet NEOMMA permettra de disposer d'un métro moderne, automatique et climatisé. La sécurité sera également améliorée par la pose de façades automatiques sur les quais.

Les nouvelles rames seront équipées et aménagées pour être 100% accessibles :

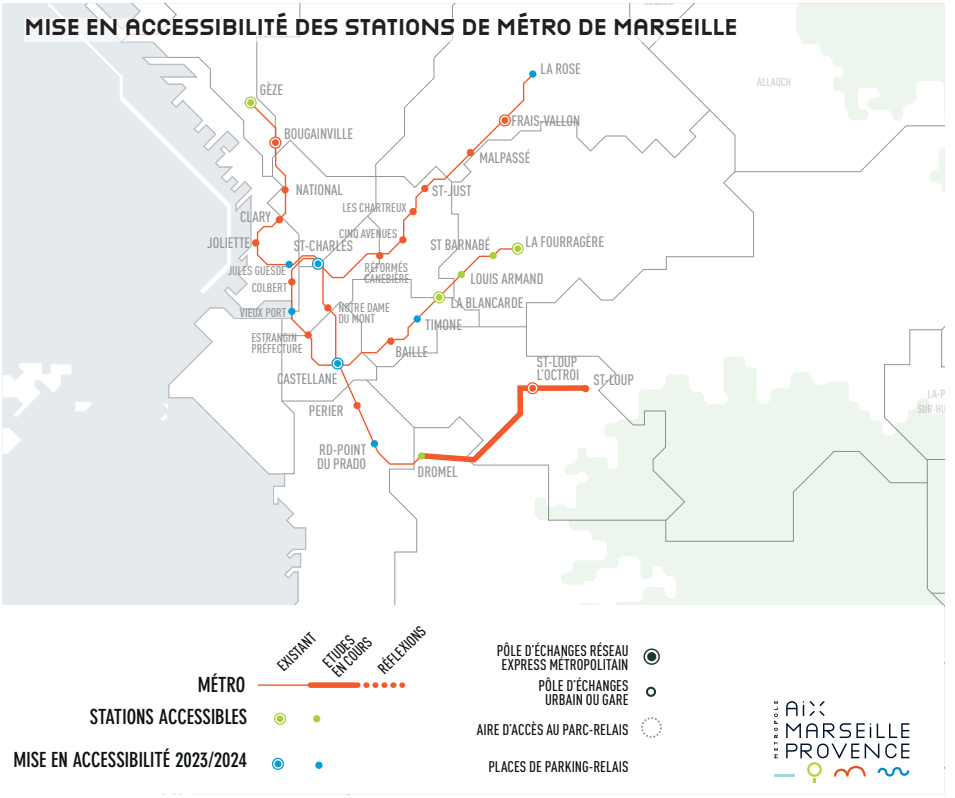
+ présence d'intercirculations alors qu'actuellement les voitures sont séparées, information voyageur ;
+ alertes sonores et visuelles ;
+ à l'horizon 2028, l'ensemble du métro sera donc accessible aux PMR.

ACTION TC14 FINALISER LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS PRIORITAIRES

Sur le Pays d'Aubagne et de l'Étoile 100% des arrêts programmés dans son Ad'AP sont accessibles en 2019. Sur le reste du territoire, l'ensemble des points d'arrêt prioritaires, urbains et interurbains, seront rendus accessibles à l'horizon 2021. L'organisation et la diffusion des informations sur les points d'arrêt accessibles sont décrits dans une action spécifique *(cf. levier services de mobilité)*. Ce point concerne l'information sonore et visuelle nécessaire aux PMR et aux UFR (usagers fauteuils roulants).

Les points d'arrêt prioritaires du département identifiés dans le SDA Ad'AP de 2015 seront également aménagés à l'horizon 2021. A l'horizon 2024, la Région s'engage à rendre accessibles les 15 haltes ferroviaires prioritaires dans la Métropole et à atteindre 50% du parc TER très accessible aux PMR. Les véhicules restants ne seront pas conformes mais proposeront des équipements UFR convenables et SIVE (système d'information voyageur embarquée) basiques.

La loi Mobilité prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité publient des rapports périodiques de mise en accessibilité des réseaux de transports en commun. L'objectif est d'assurer une réelle information des voyageurs de l'avancée de l'accessibilité des réseaux. La totalité des points d'arrêt prioritaires seront mis en ligne d'ici 2021.



ACTION TC15 DES NAVETTES MARITIMES 100% ACCESSIBLES

Trois lignes maritimes existent à Marseille. Elles permettent de relier le Vieux-Port à l'Estaque, le Vieux-Port à la Pointe-Rouge et la Pointe-Rouge aux Goudes. Les navettes en elles-mêmes sont déjà accessibles sur la partie extérieure des navires. Les embarcadères quant à eux seront mis en conformité avec les cheminements, notamment au niveau des seuils à franchir (accès aux pontons et aux bateaux) et des bandes de guidage sur les quais et les pontons.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ, INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE

Ce levier bénéficiera à l'amélioration de l'accessibilité à travers une nouvelle hiérarchisation de la voirie, et en particulier l'échelle des boulevards urbains multimodaux. De manière plus spécifique, il comprend aussi des actions en faveur de la diminution de l'accidentologie et de l'amélioration de la qualité de l'air.

ACTION R02 ÉQUIPER DES PLACES DE STATIONNEMENT PMR EN BORNES DE RECHARGE

Pour rappel, la loi mobilités prévoit que toute voie communale comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique possède au moins une place dimensionnée pour être accessible aux PMR ; sans pour autant que les places leur soient réservées. Le nombre de ces places devra être égal à une par installation. Le Plan de Mobilité anticipera donc cette mesure et la Métropole et les communes identifieront les rues et places concernées dans le cadre des Plans locaux de mobilité (PLM).

UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont au cœur de la politique de mobilité. Lieux d'offres de services de mobilité, de vente et d'information, ils permettent également de connecter efficacement les différents territoires métropolitains via différentes offres de transport. Le réseau de PEM sera également stratégique pour le transport de personnes à mobilité réduite puisqu'il permettra de rabattre les usagers en situation de handicap vers des réseaux accessibles pour les déplacements de longue distance.

Le Plan de Mobilité visera donc plusieurs objectifs :
+ rendre les PEM accessibles aux PMR, confortables et innovants ;
+ faire des PEM les supports de services de mobilité portés par la Métropole, y compris des services spécialisés pour les PMR.

ACTION PEM03 100% DES PEM ACCESSIBLES AUX PMR

L'accessibilité d'un PEM concerne l'aménagement intérieur, l'accessibilité des modes de transport et l'aménagement de son environnement immédiat. Pour les piétons, y compris les PMR, les cheminements seront directs, accessibles et sécurisés dans un rayon de 500 mètres autour des PEM. Cette qualité se traduira, si nécessaire, par des aménagements et des réglementations de la voirie et de l'espace public : élargissement des trottoirs, suppression systématique du stationnement à cheval, etc. Ces mesures seront mises en œuvre dans le cadre des Plans locaux de mobilité *(voir le Levier « Se donner les moyens de réussir »)*.

Pour rappel, la Région et l'État se sont engagés dans leurs Schémas Directeurs d'Accessibilité à rendre accessibles les gares suivantes à l'horizon 2024 : Aix TGV, Marseille-Saint-Charles, Miramas, Aix-en-Provence, Aubagne, Gardanne, La Ciotat, Vitrolles-Aéroport, La Pomme, Port-de-Bouc, Saint-Antoine, Saint-Joseph-Le Castellas, Salon-de-Provence, Marseille-Blancarde et Sainte-Marthe.

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS

Un espace accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un espace confortable pour tous les piétons. C'est donc un levier important pour favoriser et faciliter la marche à pied et ne pas représenter un frein dans les déplacements des PMR. Le Plan de Mobilité précise qu'il doit donc :

+ permettre d'assurer la sécurité des personnes les plus vulnérables et à mobilité réduite par des cheminements dédiés et identifiés comme tels ;
+ offrir des cheminements piétons continus et de qualité ;
+ être suffisamment pourvu en stationnement dédié aux PMR.

ACTION EP01 INTÉGRER L'ACCESSIBILITÉ PMR DANS LE SCHÉMA STRATÉGIQUE DES VOIES STRUCTURANTES

Un volet spécifique traitera de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics notamment en articulation avec la mise en accessibilité des arrêts TC prioritaires. Un diagnostic sera réalisé sur l'accessibilité des principaux cheminements piétons entre les arrêts de transports prioritaires et les pôles générateurs dans un rayon de 200 m.

ACTION EP04 FINALISER LES PAVE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Les communes de plus de 1 000 habitants qui n'ont pas élaboré de PAVE devront s'en doter. Un accompagnement technique de la Métropole pour cadrer la méthodologie d'élaboration et le contenu du document sera proposé dans le cadre des futurs Plans locaux de mobilité.

© DAVIDGIRARD2019

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET ACCESSIBLES

Les nouvelles solutions de mobilité (tramway, billettique...) étaient historiquement d'initiative publique. L'apparition de nouveaux acteurs privés et de nouveaux services de mobilité en France et dans le monde représentent des facilitateurs de mobilité mais peuvent également menacer l'équité sociale et territoriale. Les PMR peuvent par exemple rencontrer des difficultés dans l'utilisation du digital ou en circulant dans l'espace public avec l'apparition de nouveaux engins de déplacements personnels, etc. La Métropole jouera donc un rôle important en proposant des services de mobilité inclusifs et en veillant à ce que le digital et les nouveaux outils de mobilité ne soient pas un vecteur d'exclusion pour les PMR.

ACTION S04 GARANTIR UNE INFORMATION SUR L'ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT VIA LES DIFFÉRENTS OUTILS NUMÉRIQUES

Le numérique représente une réelle solution pour faciliter les déplacements des PMR. Toutefois de nombreuses applications ne sont pas accessibles ou ne donnent pas d'informations exhaustives sur l'accessibilité des différents réseaux et services de mobilité. Pour que le numérique devienne un réel outil d'inclusivité, il s'agira d'assurer :

+ l'accessibilité de l'application mobile ou du site internet en eux-même (lisibilité pour les personnes souffrant de déficience visuelle, messages sonores...) ;
+ la bonne diffusion de l'information sur l'accessibilité des réseaux de transports (points d'arrêt, gares, véhicules, lieux d'information...) et des cheminements piétons.

Les différents relais numériques de la Métropole délivreront des informations pour les différents types de handicap. Cette information sera multimodale et proposera donc, si nécessaire, des itinéraires multimodaux, fiables et 100% accessibles. Les informations/options suivantes seront notamment disponibles :

+ l'accessibilité des points d'arrêt (bus, tramway, métro) ;
+ l'accessibilité des pôles d'échanges multimodaux ;
+ la réservation en ligne des transports dédiés aux PMR ;
+ l'emplacement des places de stationnement PMR et leur équipement, ou non, en bornes de recharge électrique ;
+ les cheminements piétons accessibles entre les points d'arrêt prioritaires et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200 m.

Les supports papier fourniront également ces informations. Dans ce sens, la Loi d'Orientation des Mobilités, stipule aux communes et/ou EPCI de collecter les données relatives à l'accessibilité des principaux itinéraires piétons entre les points d'arrêt prioritaires et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200 m.

ACTION S08 UN GUICHET UNIQUE

Un guichet unique sera mis en place à l'échelle métropolitaine pour faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap. Ce guichet proposera entre autre :

+ un traitement centralisé des demandes et conditions d'accès au service TPMR ;
+ la création et la gestion des cartes de gratuité pour les accompagnateurs ;
+ le renouvellement des abonnements à distance ;
+ des aides à la réalisation de circuits complexes en lien avec des associations ou des prestataires, notamment sur les PEM.

ACTION S09 GÉNÉRALISER LES TRANSPORTS DÉDIÉS AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Actuellement plusieurs services dédiés aux PMR sont présents dans la Métropole. Les services seront donc harmonisés à l'échelle métropolitaine. Le découpage en secteur à l'intérieur des réseaux est hétérogène selon les territoires, il s'agira donc de les rendre homogènes et d'améliorer leurs connexions. Pour cela, les services s'appuieront sur un réseau de pôles d'échanges progressivement rendus 100% accessibles pour faciliter le passage vers les réseaux ordinaires ou pour accéder à un autre secteur TPMR.

Ce service répondra à terme à plusieurs objectifs :

+ proposer à l'ensemble des métropolitains ayant droits un service unique et harmonisé permettant de se déplacer dans la Métropole ;
+ garantir la stabilité des trajets réguliers (domicile-travail) et limiter les refus de prise en charge des occasionnels (objectif -10%) ;
+ garantir l'accès aux centres d'attraction (ville centre, établissements à large zone de

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

chalandise, etc.) et traiter les besoins de courses longue distance métropolitaines mais assurer la disponibilité des véhicules pour des courses locales (ex : 75% des besoins sur Pays d'Aix).

Plusieurs mesures viendront accompagner ce service :

+ mise en place d'un service dissocié pour les besoins spécifiques (longue distance, week-end, soirée...) du type Étincelle 2000 ;
+ dispositifs d'accompagnement et d'apprentissage de l'usage des réseaux ordinaires (en réflexion) ;
+ une plateforme et un numéro unique pour toutes les informations, les démarches et les réservations.

Un dispositif d'apprentissage de l'usage des réseaux de transport sera mis en place à l'échelle métropolitaine. Ce dispositif accompagnera les publics vulnérables en assurant :

+ un conseil en mobilité ;
+ un accompagnement sur les sites et lieux stratégiques de mobilité pour des exercices de mises en situation, notamment les PEM ;
+ une aide dans l'utilisation des applications mobiles et sites internet pour se déplacer.

SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR

ACTION M02 ASSOCIER LE COMITÉ DES PARTENAIRES ET LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Les dispositifs d'association permanente à la mise en œuvre du Plan de Mobilité décrits dans l'action M02 seront articulés avec la commission intercommunale d'accessibilité de la Métropole, qui conservera toutes ses missions.

ACTION M06 EXPÉRIMENTER LE BUDGET PARTICIPATIF MOBILITÉ

Le dispositif de budget participatif sera ouvert aux mesures spécifiques d'amélioration de l'accessibilité.

ACTION M08 COMMUNIQUER AUPRÈS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC SUR L'ACCESSIBILITÉ PMR

Pour les techniciens intervenant spécifiquement sur la voirie et l'espace public, il s'agira notamment d'actualiser la charte réalisée dans le cadre du PAVE de Marseille-Provence, rappelant les différentes normes, mais également les choix de la Métropole pour rendre l'espace public accessible et confortable pour tous. Dans le cadre d'un processus de formation des techniciens, des journées sur le terrain avec des personnes souffrant de handicap seront notamment mises en place pour effectuer des mises en situation et faciliter la compréhension des besoins pour les personnes en situation de handicap.

Plus largement la communication s'adressera également :

+ aux commerçants pour les sensibiliser à la nécessité de ne pas encombrer les trottoirs (terrasses, mobiliers publicitaires...) ;
+ aux services en charge des ordures ménagères et éventuellement les gestionnaires d'immeubles pour rappeler les « règles de localisation des containers » avant et après la collecte pour maintenir des cheminements piétons accessibles ;
+ à la population en général à travers un flyer/plaquette rappelant les contraintes aux cheminements sur lesquels les citoyens peuvent avoir une action directe (taille des haies, stationnement illicite...).

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

© JUSTINEGABRIEL

PARTIE 4.
CALENDRIER, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Le Plan de Mobilité prévoit des modalités de suivi et d'évaluation générales qui s'appliquent dans le cadre plus spécifique de l'accessibilité. Cela comprend en particulier l'identification d'indicateurs de suivi, et plus particulièrement, dans le cadre de l'objectif 9, le suivi de la fréquentation des réseaux PMR. L'ensemble des actions feront par ailleurs l'objet d'un suivi d'avancement décrit dans l'évaluation du Plan de Mobilité.

Les modalités d'association de la Commission intercommunale d'accessibilité de la Métropole, et plus généralement du suivi du Plan de Mobilité sont décrites comme un des leviers : se donner les moyens de réussir.

Le tableau suivant reprend le calendrier et les actions décrites dans chaque levier du PDU.

#	ACTION	COÛT (EN M€)	ÉCHÉANCE	MAÎTRISE D'OUVRAGE
UN SYSTÈME DE TRANSPORT PERFORMANT				
TC08	Mettre en accessibilité la totalité des stations de métro	210	2023-2028	AMP
TC14	Finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus	73	2027	AMP
TC15	Expérimentation de trois navettes maritimes sur l'Etang-de-Berre	10	2021	AMP
UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ, INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE				
R02	1 000 points de recharge électrique	5	2021-2025	AMP
UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX				
PEM03	Améliorer la qualité de l'intermodalité	0,25	2021	AMP
DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS ET ATTRACTIFS				
EP01	Un schéma directeur des modes actifs	0,3	2021	AMP
EP04	Finaliser les PAVE	-	2025	AMP, communes
DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET ACCESSIBLES				
S04	Choisir la meilleure solution de mobilité	-	2020-2030	AMP
S08	Des plateformes d'aide à la mobilité	5	2020-2030	AMP
S09	Généraliser les transports dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite	-		AMP
SE DONNER LES MOYENS DE RÉUSSIR				
M02	Associer le comité des partenaires et le Conseil de Développement	-	2020-2030	AMP
M06	Expérimenter le budget participatif mobilité	0,1	2025	AMP
M08	Des lieux d'aide à la mobilité inclusive pour les publics sensibles	-	2025	AMP, communes

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Plan de mobilité

DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE – 2020/2030

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022