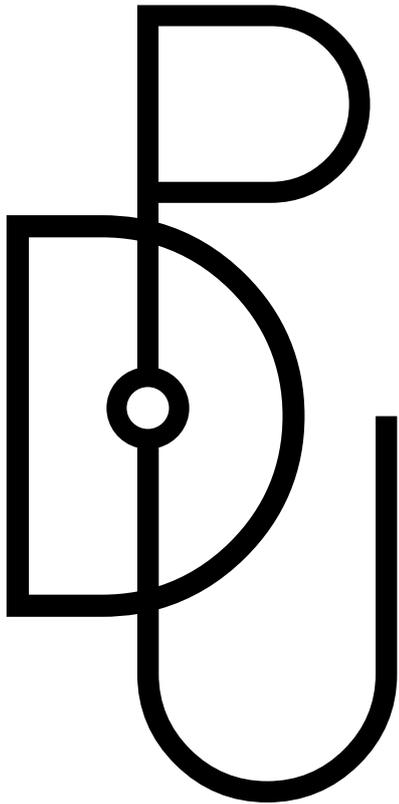


Annexe Accessibilité



**PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS**

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

2017-2030

Table des matières

1	Introduction	5
2	Le contexte.....	5
2.1	Une loi ambitieuse	5
2.2	Le dispositif légal et réglementaire en matière d'accessibilité dans le cadre de la révision du PDU.....	7
2.2.1	En matière de transport	7
2.2.2	En matière de voirie	8
2.2.3	En matière de stationnement	8
2.2.4	Les associations de personnes handicapées, des interlocuteurs privilégiés...8	
2.2.5	L'annexe accessibilité	8
2.3	L'accessibilité : une réponse possible à de nouveaux enjeux	9
2.3.1	L'accessibilité pour le futur	9
2.3.2	Le vieillissement de la population	9
2.3.3	Le développement de la marche.....	9
3	L'accessibilité sur le ressort territorial du SYTRAL	9
3.1	Le volet transports	10
3.1.1	Le schéma directeur d'accessibilité du SYTRAL approuvé en janvier 2008...10	
3.1.2	Le schéma directeur d'accessibilité des cars du Rhône	14
3.1.3	Le schéma directeur d'accessibilité de la Région	15
3.2	Le volet voirie et espaces publics.....	18
3.2.1	Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Métropole	18
3.2.2	Le(s) plan(s) de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics hors Métropole	24
3.3	Synthèse du bilan.....	25

4	Les dispositions du PDU	26
4.1	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux TC.....	26
4.1.1	Mise en accessibilité du réseau TCL	27
4.1.2	Mise en accessibilité du réseau TER.....	28
4.1.3	Démarche partenariale autour des projets et commission métropolitaine d'accessibilité	29
4.2	Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'aux personnes âgées	30
4.2.1	Encourager la poursuite de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics	30
4.2.2	Développer la démarche qualité d'usage de la chaîne du déplacement	30
4.2.3	Réaliser une cartographie actualisée des emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite	31
4.2.4	Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire	31

1 Introduction

Dans une société où le vieillissement de la population est un fait avéré et dans laquelle toute personne peut se trouver en situation de handicap, temporairement ou de manière permanente, il est essentiel de faciliter les conditions de déplacements des personnes handicapées ou celles dont la mobilité réduite.

L'article 45 de 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 ainsi engagé diverses mesures en matière de déplacement.

L'article 45 de la loi du 11 février 2005 a notamment complété l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs en prévoyant que le plan de déplacements urbains comporte une « annexe particulière traitant de l'accessibilité ».

Le présent document a pour vocation de présenter comment l'agglomération lyonnaise répond à cet objectif général d'inclusion des personnes handicapées et à mobilité réduite qu'impose la loi du 4 février 2005. Il précise les mesures et moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité de la chaîne du déplacement et plus particulièrement les transports publics, la voirie et les espaces publics.

La première partie de l'annexe rappelle le contexte, notamment législatif, qui a conduit à la prise en compte des personnes handicapées ainsi que les obligations qui s'imposent au PDU. Une deuxième partie fait le bilan de l'accessibilité sur le territoire, qu'il s'agisse des transports, de la voirie et des espaces publics. Enfin la dernière partie présente les dispositions du PDU relatives à la mise en accessibilité en précisant la programmation des actions qu'elle soit temporelle ou financière.

2 Le contexte

Bien que le schéma directeur d'accessibilité et les plans de mises en accessibilité de la voirie et des espaces publics aient été réalisés, le précédent PDU de l'agglomération lyonnaise ne comportait pas d'annexe accessibilité dans la mesure où son approbation suivait de peu la parution de la loi du 4 février 2005. La présente révision du PDU répond aux obligations légales en intégrant une annexe accessibilité.

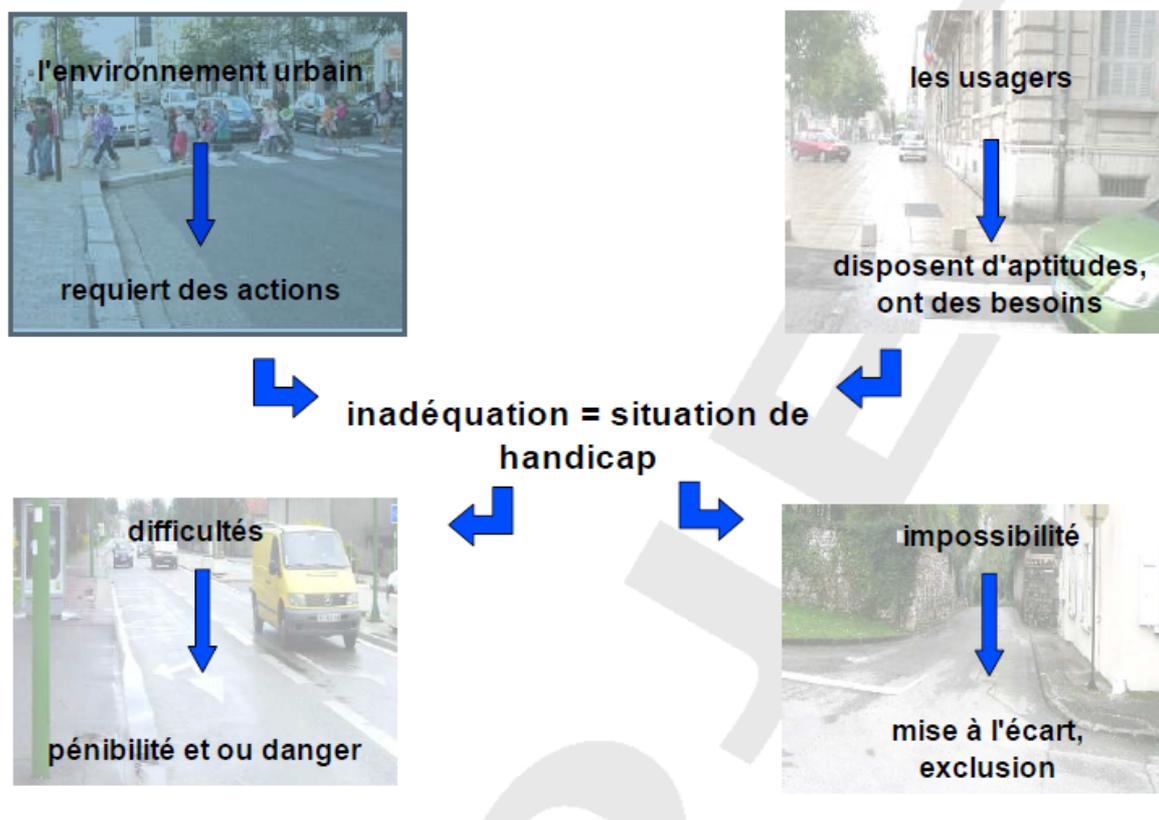
2.1 Une loi ambitieuse

Mieux réintégrer les personnes handicapées dans la cité, les rendre libres de choisir leur projet de vie et leur permettre de prendre part aux décisions qui les concernent, tels sont les objectifs ambitieux que se fixe la loi de 2005 et que l'on reconnaît dans son intitulé : « loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. »

Dans son article 2, cette loi propose également de nouvelles clés pour l'action publique en faveur des personnes handicapées. « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, 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. »

Ainsi, ce n'est plus seulement la personne handicapée qui est considérée mais la situation de handicap. Le handicap n'est plus inhérent à la personne handicapée, il résulte d'une inadéquation de la personne

avec son environnement, lequel requiert des actions que ne peut partiellement ou pas du tout fournir la personne handicapée avec comme conséquence la pénibilité, le danger et l'exclusion.



La notion d'accessibilité pour les personnes handicapées correspond à la prise en compte des personnes handicapées dans les politiques publiques par le prisme de la situation de handicap et dans l'objectif de remédier à cette situation. **L'action publique doit faire en sorte que l'environnement ne soit pas facteur de handicap.**

Par la prise en compte de la situation du handicap, la loi de 2005 élargit le spectre des personnes concernées en incluant non seulement les déficiences sensorielles mais également les déficiences mentales, cognitives ou psychiques nettement moins connues. Elle intègre également, avec la notion de personnes à mobilité réduite (PMR), la définition du Parlement européen relative aux transports publics : « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personne de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personne ayant un caddie et personnes avec enfants, (y compris enfants en poussette)¹ ».

Enfin, dans son article 45, la loi de 2005 précise quels sont les éléments du cadre de vie sur lesquels doit porter le travail de mise en accessibilité : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Sont ainsi concernés la voirie et les espaces publics des communes, les systèmes de transport collectifs et leur intermodalité et le cadre bâti qui comprend les installations ouvertes au public, les établissements recevant du public, les bâtiments d'habitation collectifs et les maisons individuelles

¹ Résolution législative du Parlement européen du 14 février 2001.

destinées à être louées ou vendues. Tous ces éléments mais également leur interface constitue la chaîne du déplacement.

2.2 Le dispositif légal et réglementaire en matière d'accessibilité dans le cadre de la révision du PDU

Le PDU porte sur plusieurs maillons de la chaîne du déplacement, d'une part le système de transport, d'autre part la voirie et les espaces publics. Le PDU détermine également les principes régissant le stationnement. Le législateur a en outre identifié les associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite parmi les interlocuteurs privilégiés de l'autorité en charge de l'élaboration du PDU. Enfin, le PDU doit comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

2.2.1 En matière de transport

Le code des transports réaffirme l'objectif de parvenir à l'effectivité du droit au transport pour les personnes à mobilité réduite. La mise en accessibilité des transports s'appuie sur un dispositif combinant :

- une obligation de programmation de la mise en accessibilité (réalisation d'un schéma directeur d'accessibilité par les autorités organisatrices avant le 11 février 2008) ;
- une échéance de mise en accessibilité de la totalité de l'offre de transports au 4 février 2015 ;
- des dispositions réglementaires définissant l'accessibilité du matériel roulant.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 autorise toutefois les autorités organisatrices à pouvoir bénéficier d'un délai supplémentaire de 3 ans en présentant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) avant le 27 septembre 2015.

« Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service [de transport] et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant. ».

Il est à noter que la mise en accessibilité des transports ne s'arrête pas au matériel roulant mais comprend également, les arrêts de transports, les pôles d'échanges, l'information voyageur et la billetterie.

L'ordonnance précise aussi que le Sd'AP « prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant.

Le plan de déplacements urbains vise pour sa part à assurer « le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées » (art. L. 1214-2 du Code des transports).

En outre, aux termes de l'article R. 1214-1 du Code des transports issu du décret n°2014-530 du 22 mai 2014, l'annexe accessibilité du PDU indique « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'annexe accessibilité du PDU constitue dans cette perspective un élément de la programmation spécifiquement dédié à l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

2.2.2 En matière de voirie

L'article 45 de 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, récemment modifié par la loi n°2015-988 du 5 août 2015, prévoit qu'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.

Le 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 concerné.

L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 dispose en outre que les plans de mise en accessibilité font partie intégrante du plan de déplacements urbains.

2.2.3 En matière de stationnement

Aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

L'article L. 1214-2 (7°) du Code des transports précise par ailleurs que le plan de déplacements urbains vise à assurer « l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant (...) les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

2.2.4 Les associations de personnes handicapées, des interlocuteurs privilégiés

L'article 45 de la loi de 2005 a élargi la procédure de consultation sur demande lors de l'élaboration du projet de PDU aux associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

L'article L. 1214-14 du Code des transports prévoit ainsi que, à l'instar des représentants des professions et des usagers des transports, des associations agréées de protection de l'environnement, et des chambres de commerce et d'industrie, les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont consultés, à leur demande, sur le projet de PDU.

2.2.5 L'annexe accessibilité

Face à des politiques de mise en accessibilité de la voirie, des espaces publics et des transports portés par des maîtres d'ouvrage différents ayant des échéances temporelles différentes, l'enjeu pour le PDU est de coordonner la planification et la mise en œuvre de l'accessibilité pour les transports mais également la voirie et les espaces publics.

L'annexe accessibilité indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

2.3 L'accessibilité : une réponse possible à de nouveaux enjeux

2.3.1 L'accessibilité pour le futur

Si le rôle du PDU est de coordonner la mise en œuvre de l'accessibilité, c'est-à-dire prévoir la programmation de la mise en accessibilité de l'existant, il doit également coordonner la planification de l'accessibilité. L'un des enjeux auquel le PDU peut également répondre est bien d'anticiper l'accessibilité de la ville future. En effet, au-delà des simples obligations réglementaires par domaine (transports et voirie), le PDU peut inciter/proposer/organiser une réflexion sur l'accessibilité des projets futurs avec une prise en compte de la chaîne du déplacement.

2.3.2 Le vieillissement de la population

Si en 2014, les chiffres du ministère des affaires sociales indiquent 12 millions de personnes handicapées², l'enquête handicap, incapacité, dépendance (HID³) faisait état en 1999 de 23 millions de personnes gênées par un handicap dans leur vie quotidienne. De plus, dans l'agglomération lyonnaise, on compte 278 000 personnes âgées de plus de 60 ans dont 100 000 personnes de plus de 75 ans. En 2030, comme pour le reste de la France⁴, les territoires seront marqués par un vieillissement de la population qui implique des adaptations⁵. L'accessibilité des transports, de la voirie et des espaces publics permet d'éviter que l'espace urbain ou le système de mobilité soit facteur de perte d'autonomie des personnes âgées. De plus, en facilitant l'usage de ces espaces pour le plus grand nombre, la mise en accessibilité contribue aussi à l'amélioration de la qualité du cadre de vie.

2.3.3 Le développement de la marche

La marche est un mode de déplacement qui connaît un regain d'intérêt pour plusieurs raisons. Mode non consommateur en énergie fossile, non polluant, bénéfique à la santé, c'est souvent le premier et dernier mode de déplacement sur un itinéraire et c'est le mode de déplacement inter-modes par excellence. La mise en accessibilité, parce qu'elle traite de la continuité de la chaîne du déplacement, participe à la réalisation de parcours attractifs pour le piéton et contribue par conséquent à la promotion de la marche.

3 L'accessibilité sur le ressort territorial du SYTRAL

Différentes actions en faveur des personnes handicapées étaient présentes dans le précédent PDU approuvé en 2005, même s'il ne comportait pas d'annexe accessibilité en raison d'une approbation concomitante avec la parution de la loi en faveur des personnes handicapées. Parallèlement, les schémas directeurs d'accessibilité et plans de mises en accessibilité de la voirie ont été réalisés par les autorités compétentes.

² Chiffres clés de l'accessibilité – 2014 – Ministère des Affaires sociales.

³ Enquête HID 1999.

⁴ Projections de l'Insee à partir des chiffres 2010 : 20 millions de personnes auront plus de 60 ans soit 31 % de la population française.

⁵ Loi n° 2015-1776 relative à l'adaptation de la société au vieillissement.

3.1 Le volet transports

La planification de la mise en accessibilité des transports est inscrite dans les schémas directeurs d'accessibilité. Sur le territoire d'application du PDU, trois AOT ont réalisé un schéma directeur d'accessibilité : le SYTRAL, le Département et la Région.

3.1.1 Le schéma directeur d'accessibilité du SYTRAL approuvé en janvier 2008

Ce schéma directeur s'inscrit dans une politique d'accessibilité menée depuis 1990 par le SYTRAL. Il est le fruit d'enquêtes de terrain, de rencontres d'expert, de concertation avec les associations de personnes handicapées et de l'association avec l'État, les autres autorités organisatrices ainsi que les gestionnaires de voirie. Deux notions constituent les fils directeurs du document : celle de public élargi, la mise en accessibilité s'adressant à tous, et celle de transversalité, à travers la prise en compte de la chaîne de déplacements et des interactions entre transports, voiries et bâti.

Le réseau comprend 4 lignes de métro, 2 lignes de funiculaire, 5 lignes de tramway, 1000 bus et 6 555 arrêts. C'est le 2^e réseau français par sa taille avec 1,5 millions de voyageurs quotidiens dont 30 % en situation de handicap, permanent ou ponctuel⁶. C'est pourquoi, le SYTRAL a choisi un scénario volontariste de mise en accessibilité des transports avec une mise en œuvre selon un plan d'actions hiérarchisé selon divers critères tels que la complexité de mise en œuvre, les attentes des associations mais également la conformité avec la législation et la compatibilité avec l'exploitation quotidienne.

Ainsi, un budget de 60 M€ a été affecté à ces opérations de mise en accessibilité de 2008 à 2015 (hors acquisition de matériel roulant). Parallèlement, ont été mis en place un comité de suivi trimestriel interne SYTRAL/délégataire et un suivi des actions dans le cadre de la commission intercommunal d'accessibilité du Grand Lyon qui ont permis d'établir le bilan qui suit.

Lors de l'établissement de la dernière délégation de service public du réseau TCL au 1^{er} janvier 2011, le contrat a été complété par une annexe spécifique relative à l'évolution et au suivi de l'accessibilité sur le réseau TCL. La nomination d'un référent accessibilité au sein des services du délégataire du réseau (Kéolis Lyon) a permis au SYTRAL de mettre en place les réunions de suivi trimestrielles précédemment mentionnées ainsi qu'un bilan annuel obligatoire de l'avancée de l'accessibilité. De plus, les obligations suivantes ont été inscrites au contrat :

- proposition et planification des aménagements nécessaires ;
- information et communication à la clientèle ;
- réalisation d'une base de données accessible aux clients sur l'accessibilité des points d'arrêt du réseau ;
- veille réglementaire ;
- formation spécifique du personnel.

Le bilan de la mise en accessibilité est le suivant :

- 100 % du réseau métro et tram accessible en 2015 ;
- 99 % des bus et 60 % des arrêts accessibles ;

La mise en accessibilité a été réalisée dans le respect des dispositions réglementaires et avec une prise en compte de tous les handicaps.

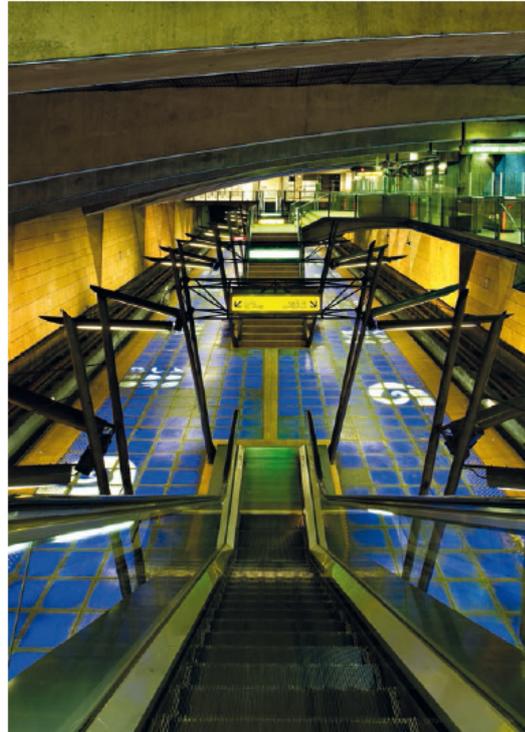
⁶ Chiffres du dossier de presse du SYTRAL sur l'accessibilité – 2013.

3.1.1.1 Les métros et funiculaires

Toutes les stations sont équipées d'ascenseur et d'escaliers mécaniques. Un travail sur le contraste visuel au niveau des quais et de l'ouverture des portes a été effectué ainsi qu'un travail sur les annonces sonores. Le matériel roulant est totalement accessible et des comble-lacunes passifs ont été installés dans les stations le nécessitant.



Crédit Photo : SYTRAL



Crédit Photo : SYTRAL

3.1.1.2 Les tramways

Toutes les rames et les quais sont accessibles. La mise en accessibilité des arrêts comprend, outre la sécurisation des traversées piétonnes par des bandes d'éveil à la vigilance, la mise en place d'appuis ischiatiques. Les arrêts desservant deux lignes bénéficient de bornes d'informations voyageurs sonorisées.



Crédit Photo : SYTRAL

3.1.1.3 Les bus

Chaque année, la mise en accessibilité d'une centaine de points d'arrêts a été programmée et complétée par l'acquisition de 50 à 60 bus accessibles (à plancher bas ou avec palette).



Crédit Photo : SYTRAL



Crédit Photo : SYTRAL

3.1.1.4 L'information voyageur

Plusieurs mesures ont été mises en place, allant d'outils numériques d'un site web (tcl.fr : label argent accessiweb 2012 – application TCL) à l'aide humaine (Relais info service, Allô TCL et agents TCL positionnés aux arrêts et stations les plus fréquentés) en passant par des supports matériels (plans du

réseau en version sonore et en version braille). Le site propose également un guide de l'accessibilité du réseau. Plus généralement, une charte a permis de refondre et adapter la signalétique. En complément, le personnel est sensibilisé, 750 agents TCL ont participé à la formation « sensibilisation à tous les handicaps » délivrée en partenariat avec le CARPA⁷.




3.1.1.5 Les pôles d'échanges et intermodalité

Une attention particulière a été portée aux pôles d'échanges diagnostiqués comme points noirs, notamment Perrache. Différents travaux ont permis de faciliter les déplacements tels que la mise en place d'ascenseurs ou la réalisation d'une signalétique. Un travail spécifique a été effectué pour améliorer les changements de correspondance en partenariat avec les gestionnaires départementaux, régionaux et de voirie (Grand Lyon).

3.1.1.6 Le registre de dépôt de plainte

Le SYTRAL a mis en place, conformément à la réglementation, un registre de dépôt de plainte.

3.1.1.7 Le transport de substitution

Optibus est un service de transport à la demande qui remplace le transport de substitution. Il fonctionne 7 jours/7 de 6h à 1h du matin et dispose de 24 véhicules en exploitation ainsi que de 35 conducteurs. Ce service est réservé aux personnes handicapées après validation par une commission spécialisée. Il est complété par Optiguide, un service personnalisé d'accompagnement sur un trajet sur le réseau TCL de porte à porte. Enfin, il est proposé aux personnes fragiles ou en situation de handicap d'effectuer un parcours de découverte leur permettant de mieux comprendre comment fonctionne les transports en commun.

⁷ CARPA : Collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité.



Crédit Photo : SYTRAL

3.1.1.8 La commission pour l'accessibilité

Une trentaine d'associations ont été spécifiquement concertées pour l'élaboration du schéma directeur. La commission métropolitaine pour l'accessibilité créée par la Métropole⁸ comprend quatre groupes de travail (transport public, voirie et espace public, logement, établissement recevant du public), chacun de ces groupes de travail est piloté par un binôme élu/technicien. Le SYTRAL est chargé d'animer le volet transports urbains. Le groupe de travail se réunit trois à quatre fois par an, soit pour des consultations réglementaires telles que le suivi des actions du schéma directeur d'accessibilité, soit sur divers sujets d'actualité tels que le suivi de la qualité Optibus, les projets d'extensions du réseau... Le CARPA, qui regroupe 23 associations représentatives des différents types de handicap du Rhône, est un partenaire privilégié.

Sur les 60 actions prévues au schéma directeur, une dizaine seulement reste à finaliser sachant que des actions non inscrites ont été engagées comme la création d'un quai bus accessible à Perrache. « Aujourd'hui, le réseau TCL offre donc un excellent niveau d'accessibilité à ses clients et est reconnu en France comme l'un des plus adaptés par les associations représentatives⁹ ».

Ce schéma directeur d'accessibilité est prolongé depuis septembre 2015 par le Sd'AP du réseau TCL du SYTRAL.

3.1.2 Le schéma directeur d'accessibilité des cars du Rhône

Les communes de la CCEL sont desservies par les TCL (1 ligne express EX et 2 lignes régulières 28 et 29) depuis le 31/08/2015. Historiquement desservies par le réseau « Cars du Rhône » dont l'autorité organisatrice était le département, ces communes relèvent encore de ce réseau pour le Sd'AP.

Dans le schéma directeur d'accessibilité du Département approuvé le 1^{er} février 2008 et actualisé le 17 juin 2011, seule la ligne express a fait l'objet d'une mise en accessibilité (points d'arrêt et matériel roulant). Pour les autres lignes desservant les communes de la CCEL, considérées comme non prioritaires, la solution du transport à la demande a été choisie.

Ce SDA est prolongé depuis juillet 2016 par le Sd'AP du réseau Cars du Rhône du SYTRAL.

⁸ Qui fait suite à la commission intercommunale pour l'accessibilité créée par la communauté urbaine.

⁹ Extrait de la délibération du 15 septembre 2016 relative à l'agenda d'accessibilité programmée.

3.1.3 Le schéma directeur d'accessibilité de la Région

Conformément à la réglementation, la Région Rhône Alpes a élaboré son schéma directeur d'accessibilité. Le réseau est constitué de 20 lignes de TER ferroviaire complété par des services de car TER de 412 cars par jour et 227 points d'arrêts. À cela s'ajoute les 9 lignes routières dites « Cars Rhône Alpes » et les navettes « aéroport », soit 205 cars par jour et 129 points d'arrêts. Les fréquentations de ces réseaux sont de 155 000 voyages quotidiens pour les TER, 948 000 voyages pour les « Cars Rhône Alpes » et 387 000 voyages sur les navettes « aéroport ».

3.1.3.1 Le volet ferroviaire

Pour des raisons techniques, financières et de fréquentation des gares, la Région a priorisé les gares qui bénéficieront d'une mise en accessibilité et celles qui feront l'objet d'un service de substitution.

Le périmètre d'application du PDU comprend :

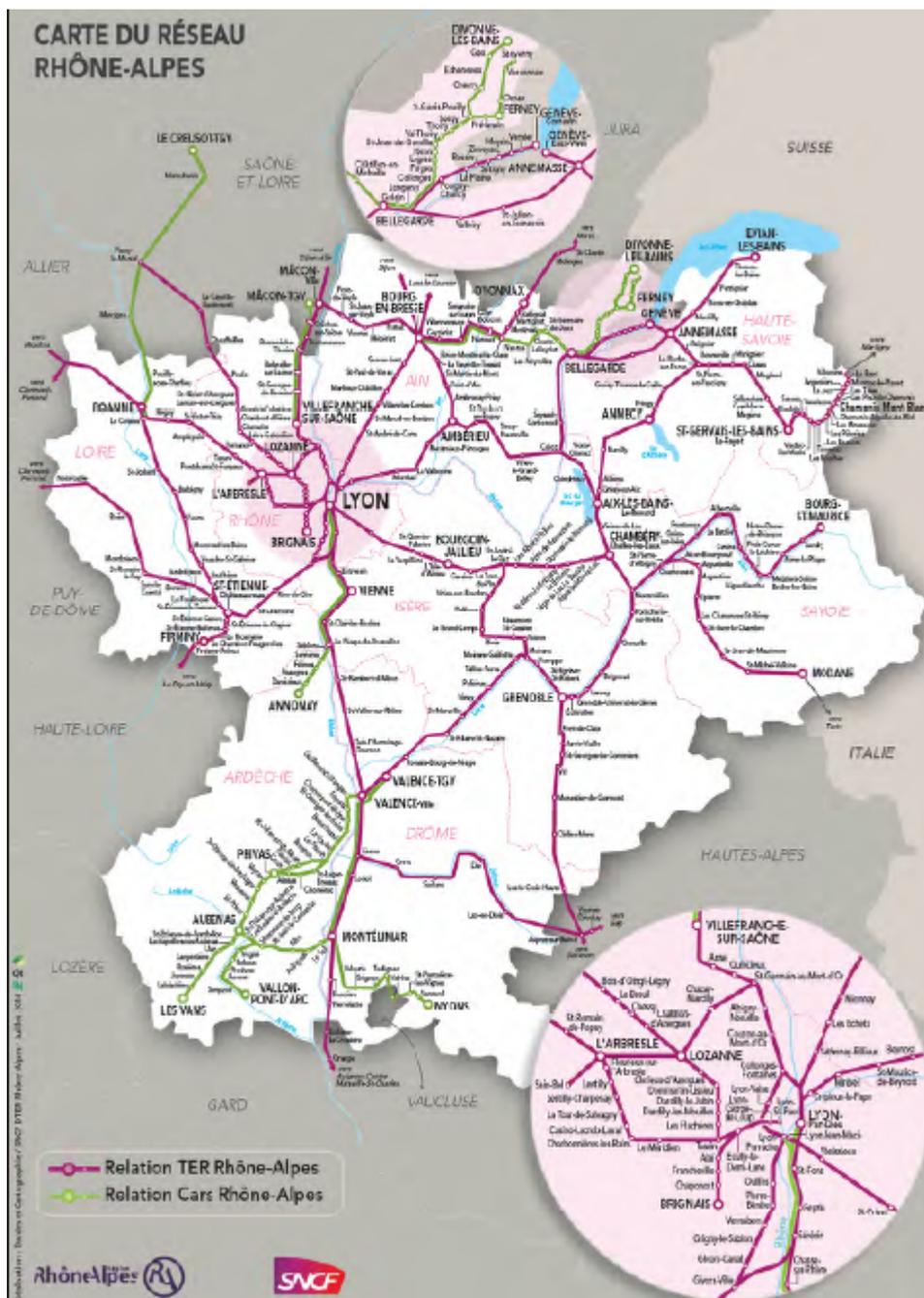
- 3 gares de niveau 1 : Givors Ville, Lyon Perrache, Lyon Part-Dieu. Ces gares « assurent le maillage principal du territoire et concentrent 74 % des flux quotidiens¹⁰ ». Leur accessibilité doit être totale, elle est prévue pour 2015 pour les équipements indispensables et doit être complétée d'ici 2020 ;
- 11 gares de niveau 2 : Charbonnières-les-Bains, Brignais, Lyon-Gorge de Loup, Jean Macé, Lyon Vaise, Oullins, Saint-Germain au Mont-d'Or, Lyon-Saint-Paul, Sathonay-Rillieux, Tassin la Demi-Lune, Vénissieux. Ces gares « assurent le maillage fin du territoire et représentent 19 % des déplacements sur le réseau TER ». L'accessibilité de ces gares est partielle et l'aide humaine se substitue en partie aux équipements à l'horizon 2020 ;
- 22 gares et haltes de niveau 3 : Alai, Albigny, Collonges-Fontaine, Couzon au Mont-d'Or, Crépieux la Pape, Dardilly le Jubin, Dardilly les Mouilles, Ecully, Feyzin, Francheville, Flachères (Charbonnières-les-Bains), Givors Canal, Grigny, Lacroix-Laval (La Tour de Salvagny), La Tour de Salvagny, Méridien (Charbonnières-les-Bains), Neuville-sur-Saône, Pierre-Bénite, Quincieux, Saint-Fons, Saint-Priest, Vernaison. Ces gares « assurent une desserte locale et représentent 7 % des flux quotidiens de voyageurs ». Un transport de substitution est prévu pour ces gares.

Les travaux pour les gares de niveau 1 et 2 concernent l'accès à la gare et aux quais ainsi qu'aux trains, la sécurité et l'orientation des voyageurs, l'information et l'achat de titre de transport. Des éléments de confort pour l'attente font également partie de la mise en accessibilité.

Ce sont principalement les gares situées dans Lyon (Jean-Macé, Gorge de Loup, Vaise, Saint-Paul, Perrache et Part-Dieu) qui ont fait l'objet de travaux.

D'une manière générale, les travaux déjà réalisés, les grandes opérations d'infrastructure et la création de nouvelles gares ont permis d'améliorer l'accessibilité des gares.

¹⁰ Cet extrait et les suivants sont issus du Schéma directeur d'accessibilité de la Région Rhône-Alpes, les pourcentages cités concernent l'ensemble des gares de la Région.



Des critères dits essentiels ont été déterminés pour caractériser l’accessibilité du matériel roulant, par exemple la largeur des portes ou l’accessibilité à niveau si le quai est adapté. Ainsi :

- 7 type de trains respectent la totalité des critères « essentiels » ;
- 3 types de trains respectent les critères « essentiels », mais sans que l’accessibilité soit à niveau lorsque les quais sont adaptés. Ces matériels nécessitent donc un élévateur ;
- 4 types de trains ne respectent pas un des critères « essentiels », et seulement partiellement l’accessibilité à niveau, ce qui nécessite là aussi un élévateur.

« La SNCF a réalisé une affectation des matériels roulants ferroviaires dans les gares définies comme prioritaires pour l’accessibilité PMR : cette affectation a été définie à partir des éléments disponibles à ce jour, sans présager des possibles évolutions d’affectation en cas de modification d’offre TER après 2016¹¹. »

¹¹ Extrait du Sd’AP régional de 2015.



Crédit photo : Région Rhône-Alpes

3.1.3.2 *Le volet routier*

Les arrêts routiers ont été hiérarchisés selon le même processus que les gares ferroviaires. En fonction du type de desserte, le matériel roulant a été rendu accessible qu'il s'agisse des « Cars Rhône-Alpes » ou des navettes « aéroport » ; tous les cars sont équipés d'un élévateur pour fauteuil roulant et 2 places par bus sont réservées. Par contre, les cars « TER » ne sont pas accessibles.

3.1.3.3 *Les services de substitution*

Les services de substitution ont été mis en place dès 2011 pour la plupart des gares, ils ont été supprimés dans les gares rendues accessibles selon les objectifs du schéma. Les mesures, selon les besoins, sont soit une l'aide humaine en gare pour accéder aux quais, monter ou descendre du train, soit un transport de substitution avec un véhicule adapté sur une partie du trajet (si le rabattement vers une gare accessible est possible) ou sur la totalité du trajet. Le service Accès Plus, garantissant une assistance pour l'organisation du voyage et le voyage, a été mis en place sur 21 gares de la région. Ces services mis en place début 2015 ont été utilisés par 43 clients (bilan mi-2015), dont 34 venant d'un trajet national.

3.1.3.4 *L'information voyageurs*

L'ensemble du réseau sera équipé à fin 2016 du système d'information voyageurs (visuel et sonore) qui permet également d'avoir une information en temps réel. « Un plan d'actions a été établi traitant le déplacement dans sa globalité (en amont, pendant le voyage et en cas de situation perturbée) et l'ensemble des supports d'information tant au niveau de leur contenu que du support lui-même¹². »

3.1.3.5 *La concertation avec les personnes handicapées et les autres AOT.*

Le document a été élaboré en concertation avec les associations de personnes handicapées et les autres AOT, la concertation a été poursuivie pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité.

Le SDA de la Région est prolongé par le Sd'AP de septembre 2015.

¹² Extrait du SDA régional de 2009.

3.2 Le volet voirie et espaces publics

Le territoire d'application du PDU est couvert par plusieurs PAVE :

- Le PAVE intercommunal de la métropole de Lyon approuvé en janvier 2010 ;
- Le PAVE intercommunal de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais approuvé le 14/12/2010 ;
- Le PAVE de Brindas approuvé le 05/07/2010 ;
- Le PAVE de Grezieu la Varenne approuvé le 05/03/2010 ;
- Le PAVE de Messimy approuvé le 02/04/2010 ;
- Le PAVE de Sainte Consorce approuvé le 07/12/2010 ;
- Le PAVE de Thurins approuvé le 12/02/2010.

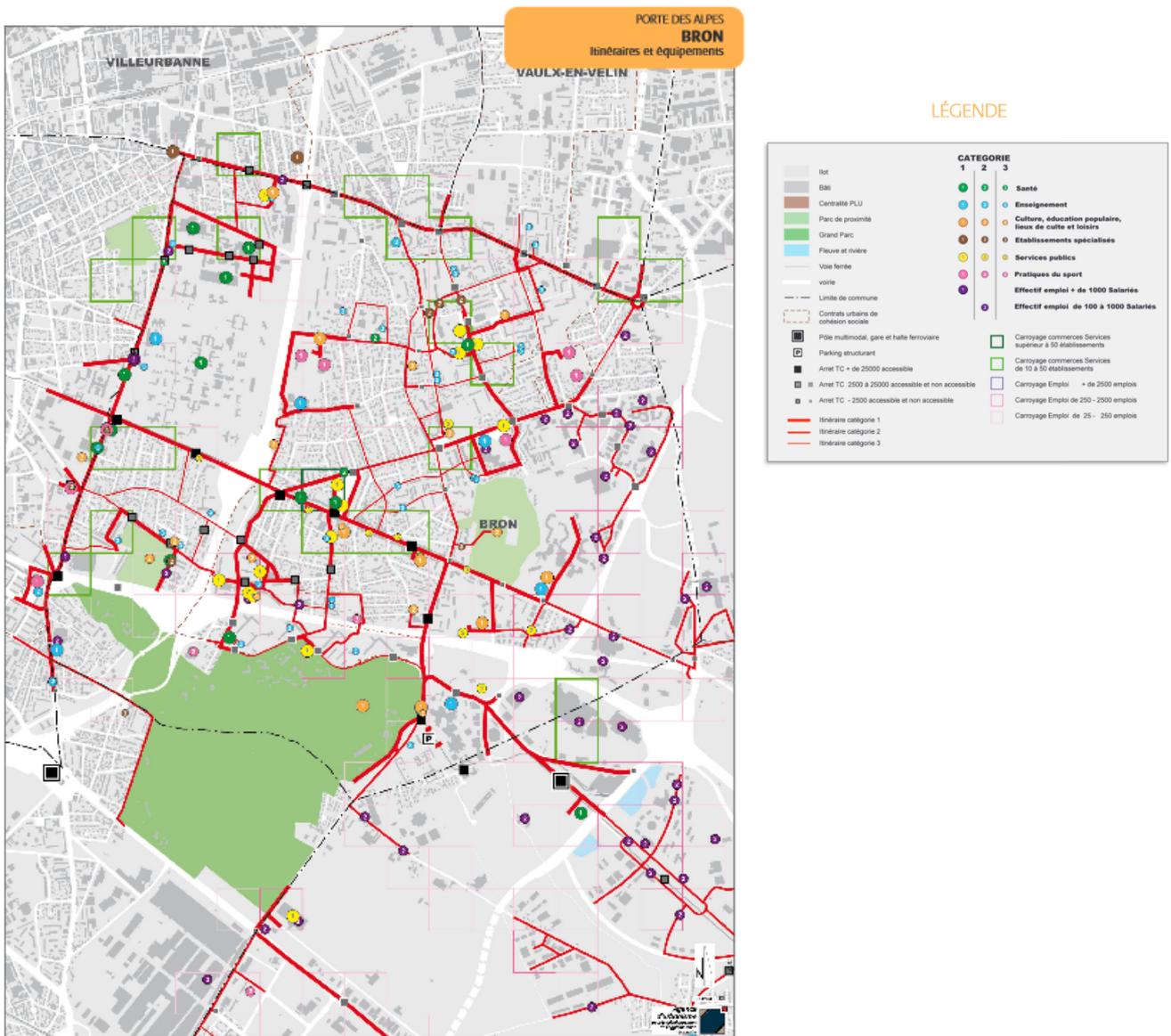
Les communes de Chaponost, de Saint-Pierre de Chandieu et de Toussieu n'ont pas encore réalisé leur PAVE.

Ces PAVE font partie intégrante du PDU et sont consultables sur le site du SYTRAL.

3.2.1 Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Métropole

3.2.1.1 *Le schéma directeur d'accessibilité de la voirie et les plans intercommunaux d'accessibilité de la voirie (SDA voirie et PIAV).*

Le Grand Lyon a réalisé un schéma directeur d'accessibilité de la voirie qui sert de cadre pour la réalisation de plans (annuels) intercommunaux d'accessibilité de la voirie (et des espaces publics). En effet, le SDA (voirie) a pour objectif d'identifier les secteurs prioritaires d'intervention. Réalisé en concertation avec les associations de personnes handicapées, le document détermine et hiérarchise les lieux et itinéraires à mettre prioritairement en accessibilité. Dans la perspective d'une « Métropole accueillante où il fait bon vivre pour tous », 4 composantes ont guidé les choix : le réseau de transports en commun, la hiérarchisation des destinations par thèmes, la prise en compte des lieux porteurs d'animations et l'identification des périmètres des contrats urbains de cohésion sociale. Ce document a été également soumis pour avis à l'ensemble des autorités organisatrices de transports, SYTRAL, Région et Département. Ce document ne comprend ni programmation dans le temps ni programmation financière qui sont du ressort des PIAV. En revanche, il constitue le document de référence pour le travail annuel de programmation qu'effectuent techniciens et élus. Ce schéma est un volet du « Plan Modes doux 2009-2020 ».



Le Grand Lyon, par délégation des communes, a la compétence de réalisation du plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie (et des espaces publics). Ce document de programmation des travaux et aménagements est annuel. Il est élaboré avec consultation de la commission pour l'accessibilité et son bilan est également soumis à cette même commission.

3.2.1.2 Les travaux réalisés

Bilan du PIAV 2013

- Le montant des travaux contribuant à la mise en accessibilité du domaine public de voirie et des espaces publics à la fin de l'année 2013 est estimé à 12 644 243 € pour un budget prévisionnel du PIAV 2013 de 10 197 800 €, soit 124 % de réalisation.
- En incluant les travaux du fonds d'initiative communale (FIC), dont le montant ne figurait pas dans le budget prévisionnel 2013, c'est 19 millions d'euros qui ont été investis par le Grand Lyon pour des aménagements améliorant l'accessibilité.

2013	stationnement réservé PMR (nombre)	quai bus accessible 21 (nombre)	feu sonore sur traversée (nombre)	bande podotactile (nombre)	abaissement de trottoir (nombre)	cheminement rendu conforme PMR (mètre)
Total réalisé	96	122	486	1254	1100	36215
<i>Total prévu</i>	<i>100</i>	<i>58</i>	<i>441</i>	<i>1185</i>	<i>1026</i>	<i>35158</i>

22 opérations sur 29 se situent sur des voies inscrites au Schéma directeur d'accessibilité (SDA) pour un montant de travaux d'aménagement représentant 51 % du total (hors voirie de proximité), alors que les voies inscrites au SDA représentent un tiers du linéaire total de voirie du Grand Lyon.

Direction de la voirie VMEM – novembre 2013
PAGE 3 / 12

Le bilan des travaux réalisés dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité et des plans intercommunaux d'accessibilité, couvrant la période de 2010 à 2013 pour un budget de 42 M€, est le suivant :

- 222 stationnements pour les personnes en situation de handicap ;
- 237 quais bus mis en accessibilité ;
- 2743 bandes podotactiles ;
- 2520 abaissements de trottoir ;
- 79 km de cheminement de voirie accessible (création, élargissement de trottoir...).

Fin 2009, 590 carrefours étaient équipés de feux sonores. Aujourd'hui, ils sont au nombre de 990, soit une augmentation de 68 % en 4 ans. Près de 2/3 des carrefours du Grand Lyon sont à l'heure actuelle équipés en feux sonores pour les malvoyants. Il existe également 15 km de zones piétonnes.

Des aménagements emblématiques pour les piétons ont également contribué à cette mise en accessibilité :

- l'aménagement de zones apaisées, et notamment la zone 30 Presqu'île à Lyon depuis 2007 qui représente la plus grande zone 30 d'Europe ;
- des projets de requalification de voiries donnant toute leur place aux piétons : Garibaldi à Lyon, Émile Zola à Villeurbanne, Mermoz à Lyon-Bron, Birmingham/Gillet/Gare d'eau entre les 9^e et 4^e arrondissements de Lyon et Mouton Duvernet à la Part-Dieu ;
- la construction au cours de ce mandat de plusieurs passerelles dédiées aux modes doux : passerelle de Décines Charpieu, passerelle de la Paix à Caluire-et-Cuire, pont Raymond Barre ;

- la livraison, en 2014, du pont Schuman, qui a permis de dédier intégralement la passerelle Mazaryk aux piétons et cyclistes ;
- l'ouverture fin 2013 d'un tube entièrement dédié aux modes doux dans le tunnel de la Croix-Rousse ;
- les deux "promenades urbaines" aménagées le long des berges du Rhône, libérant sur 5 kilomètres un espace entièrement dédié aux piétons et aux cyclistes, et des Rives de Saône, en cours d'achèvement, qui offrent 15 kilomètres de cheminement piéton depuis le centre-ville de Lyon jusqu'à Rochetaillée sur Saône ;
- la mise en œuvre de l'Anneau bleu sur les berges du canal de Jonage, l'aménagement du Parc Blandan (17 hectares), l'aménagement de 27 sentiers nature de cheminement vert sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.

3.2.1.3 Les chantiers pédagogiques

Une enveloppe de 115 000 € dans le PIAV est dédiée à la réalisation de chantiers pédagogiques qui ont vocation à sensibiliser¹³ :

- « les équipes du Grand Lyon et des communes du Grand Lyon sur lesquelles se déroulent les chantiers aux thèmes du handicap, de la mise en œuvre de l'accessibilité dans un objectif d'usage pour tous... » ;
- « les associations sur les modalités de réalisation des travaux de voirie (phasages études/réalisation, coûts, planning) ».

« Ces chantiers pédagogiques sont menés en concertation avec les associations à tous les stades : choix de l'objet du chantier et du site, présentation et enrichissement des études de faisabilité et des plans projet, visite du chantier avant et pendant la réalisation ainsi qu'à réception des travaux. L'objectif est de tendre vers une exemplarité méthodologique et technique pour d'autres travaux de même nature. »

3.2.1.4 La commission pour l'accessibilité

Elle donne chaque année un avis sur le PIAV. Elle est consultée également sur des sujets divers tels que les dispositifs de guidage des personnes déficientes visuelles ou les modalités de mise en œuvre de zones de circulation apaisée. Le groupe de travail voirie est également consulté pour les projets d'aménagement d'envergure (exemple aménagement des Rives de Saône) ou le déploiement de dispositifs à l'échelle de l'agglomération (exemple les feux sonores aux carrefours).

3.2.1.5 Le stationnement

Un travail a été engagé avec Lyon Parc Auto pour sensibiliser les équipes à l'amélioration de l'accessibilité des parkings. Sur voirie, les places de stationnement sont créées par arrêté municipal, en fonction des besoins locaux. Il n'existe pas de politique globale de stationnement mais le Grand Lyon a élaboré un « guide d'implantation et d'aménagement des places de stationnement réservées GIG-GIC ». Ce guide précise les normes réglementaires et propose des principes complémentaires d'aménagement, notamment sur l'implantation des places près des carrefours.

¹³ Extraits du rapport annuel de la commission intercommunale pour l'accessibilité de 2012.

Un emplacement privilégié : le carrefour

L'implantation d'un emplacement réservé au niveau des carrefours a été jugée la plus satisfaisante pour les raisons suivantes :

1. **Lisibilité de la place** : la systématisation de l'implantation facilite la recherche des places par les personnes concernées ; celles-ci savent qu'elles doivent en priorité regarder au niveau des carrefours.
2. **Non affectation de la place** : conformément à la loi, une place ne peut être "affectée" à un particulier ; la situation au niveau d'un carrefour banalise son implantation ; elle est utilisable par toutes les personnes qui en ont le droit.
3. **Surveillance** : les emplacements aux abords des carrefours sont plus faciles à surveiller pour les agents chargés de faire respecter le stationnement réservé. Le cas échéant, il est aussi plus facile de faire évacuer un véhicule occupant illégalement l'emplacement réservé.
4. **Accessibilité** : la proximité d'un carrefour ouvre à la personne handicapée sortant de son véhicule plusieurs itinéraires possibles, à condition bien évidemment que ce carrefour soit aménagé pour permettre le déplacement des personnes à mobilité réduite (abaissements de trottoirs...).
5. **Altimétrie** : si le carrefour est équipé d'avancées de trottoirs en "oreille", il suffit de prolonger l'abaissement de trottoir (en le relevant à 5 cm). On obtient alors une place dont 2 des côtés sont au même niveau que le trottoir.



Réalisation globale : comprenant la création d'une oreille et d'un emplacement réservé (mai 2001)



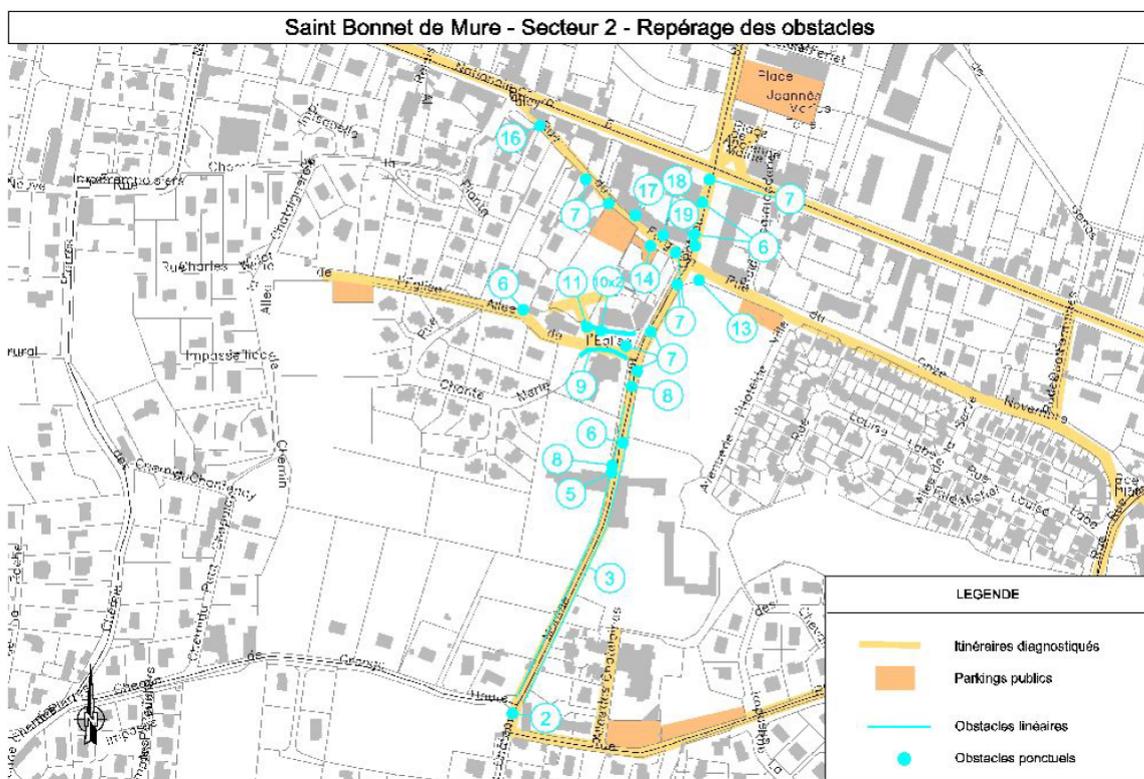
La place délimitée par une bordure noyée est au même niveau que le trottoir adjacent.

Guide d'implantation et d'aménagement des places de stationnement réservées GIG-GIC – p.19

3.2.2 Le(s) plan(s) de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics hors Métropole

Les communes de la CCEL, Colombier Saugnieu, Genas, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure ont délégué à la communauté de communes l'élaboration d'un PAVE intercommunal. Ce dernier a été approuvé le 14 décembre 2010. Les communes de Saint-Pierre de Chandieu et Toussieu ne sont pas concernées car elles ont intégré la CCEL ultérieurement.

La réalisation du PAVE de la CCEL s'est déroulé en deux phases. La première, consacrée au diagnostic global, a permis d'identifier les itinéraires à enjeux. Il est apparu que toutes les communes excepté Jons étaient traversées par un axe routier important. Dans la deuxième phase, chaque commune a fait l'objet d'un diagnostic détaillé mentionnant les obstacles à supprimer et le coût des travaux estimatifs pour chaque itinéraire.



Les communes de l'Ouest lyonnais ont gardé leur compétence PAVE et ont également élaboré leur document. Brindas, Grézieu-la-Varenne, Massimy, Sainte-Consorce et Thurins ont mutualisé la réalisation de leur PAVE qui a été financé par la CCVL dont elles font partie. Ces documents ont été réalisés par un même cabinet. Pour chaque commune, un diagnostic a été réalisé et des fiches actions ont été proposées avec un descriptif des travaux et coûts estimatifs. Une fiche de synthèse précise l'ensemble des travaux et le budget.

	Client :	Ville de Ste Consosee						
	Secteur/ Rue	n° 1						
	nom :	Bourg						
	adresse :	Sainte Consosee						
SYNTHESE								
Date diagnostic :		août-09						
Difficulté de mise aux normes :								
Cibles	Handicaps				Points à traiter	Fiches n°	Invest (€ HT)	
	M	A	V	Me				
Stationner (parking, abords)					Création de places de parking	19,31	7 330 €	
Accéder (aux services de la Ville)					Cabine téléphonique, Arrêt de bus Escaliers, boîte aux lettres	26,11,12 22,24,26	6 650 €	
Circuler (cheminements,...)					Trottoirs, passages piétons Carrefour, escaliers et rampes	1 à 10, 20,21 13 à 16, 18 27 à 30, 25	51 120 €	
Se repérer (s'orienter, signalétique,...)					Signalétique	22,17,32	1 780 €	
Sécurité (être et se sentir en sécurité)					Obstacles, guidage, Grilles avaloirs	23,10,17	1 770 €	
Total						32	68 650 €	
Légende : PAVE – Synthèse – Saint-Consosee – Cabinet Nerios								
Mise en accessibilité :		facile				M : moteur		
		difficile				A : auditif		
		impossible				V : visuel		
						Me : mental		

La commune de Chaponost a prévu de réaliser son PAVE pour la fin de l'année 2016. Les communes de Saint-Pierre de Chandieu et de Toussieu réaliseront leur PAVE après 2016.

3.3 Synthèse du bilan

Le bilan de la mise en accessibilité est très positif. Sur le territoire de la Métropole, le travail de planification engagé dans les PAVE et les schémas directeurs d'accessibilité et de mise en œuvre des documents a permis de mettre en accessibilité le territoire de façon constante et organisée. Dans une perspective de chaîne du déplacement et avec la contribution de la commission métropolitaine d'accessibilité, des itinéraires ont été jugés prioritaires pour lesquels la mise en accessibilité a été réalisée de manière efficace, en tenant compte à la fois du déplacement en transport et sur voirie.

4 Les dispositions du PDU

Dans une agglomération dont le nombre de personnes âgées dépassera les 20 % de la population à horizon 2030, conserver la dynamique de mise en accessibilité est nécessaire. Parce que cette politique est utile à tous, qu'il s'agisse des transports collectifs qui permettent de développer ou conserver sa mobilité ou de la voirie qui constitue un maillon essentiel d'un déplacement, l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite est une priorité de ce PDU. C'est pourquoi elle s'inscrit dans deux des quatre enjeux du PDU : « l'équité et la cohésion sociale » et « un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant ».

L'ambition du PDU est de poursuivre cette mise en accessibilité, tout en garantissant et en améliorant la continuité de la chaîne du déplacement. Affirmée clairement dans deux objectifs « assurer une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacements » et « simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne », cette politique participe également à la qualité d'usage des espaces et services publics ainsi qu'à la promotion de la marche.

Les actions du PDU, pour lesquelles le partenariat avec les associations de personnes handicapées est primordiale, sont de trois sortes :

- 1) réaliser la programmation prévue dans les Sd'AP transport et par les actions des PAVE, notamment pour les communes hors Métropole ;
- 2) anticiper l'accessibilité du futur environnement urbain, en intégrant le plus en amont possible les principes d'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- 3) organiser et coordonner la mise en accessibilité du territoire.

Les deux fiches-actions qui reprennent la majorité de ces mesures sont présentées ci-dessous. Il s'agit de la fiche action 3.6 « poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs » et de la fiche action 6.3 « renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées ». Outre ces 2 fiches actions spécifiques, les personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite sont identifiées, dans le PDU, comme un public particulier à prendre en compte dans des actions plus générales, notamment celles relevant de l'information et du conseil en mobilité.

4.1 Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs

La mise en accessibilité des réseaux de transport collectif est à poursuivre, notamment par l'aménagement des véhicules et des points d'arrêts. Si la mise à niveau des réseaux existants est programmée, il est tout aussi essentiel que soit pris en compte cet impératif d'accessibilité dans la conception et l'aménagement de nouveaux projets, en concertation avec les associations de personnes handicapées.

4.1.1 Mise en accessibilité du réseau TCL

Au 12 février 2015, échéance fixée par la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'ensemble du réseau métro et tramway, 99 % des bus et 60 % des arrêts de bus sont accessibles.

Aujourd'hui, le réseau TCL offre donc un excellent niveau d'accessibilité à ses clients et est reconnu en France comme l'un des plus adaptés par les associations représentatives. Ce niveau doit encore s'accroître avec la finalisation des dernières actions prévues au schéma directeur d'accessibilité (notamment la mise en place des palettes rétractables sur les lignes de métro A et B).

De façon à poursuivre les actions en faveur de l'accessibilité de l'espace public après le 12 février 2015, l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 a mis en place le Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée dit « Sd'AP ». Ce nouvel outil de programmation instauré dans le prolongement du schéma directeur d'accessibilité, définit les actions à engager en faveur de l'accessibilité pour une durée de 3 ans dans le cas d'un réseau urbain.

Le Sd'AP du réseau TCL a été adopté par le SYTRAL le 25 septembre 2015 et porte sur la période 2016 à 2018. Il a fait l'objet d'une présentation aux associations représentatives lors d'un groupe de travail spécifique organisé le 17 juillet 2015.

En complément, le schéma d'accessibilité programmée du SYTRAL couvrant la période 2016-2022 au titre de la mise en accessibilité du réseau des Cars du Rhône a été adopté le 10 juin 2016.

Sur la base de ces deux programmations, l'ensemble des arrêts prioritaires du réseau TCL de l'agglomération lyonnaise seront mis en accessibilité d'ici 2022.

4.1.1.1 *Mise en accessibilité des arrêts dits « prioritaires »*

Après analyse et au regard des critères précisés dans le décret n°2014-1023 du 4 novembre 2014, 840 arrêts TCL dits « prioritaires », dont la mise en accessibilité est techniquement possible, ont été identifiés. La programmation de leur aménagement a été définie de façon optimale au regard des possibilités techniques et opérationnelles (le SYTRAL aménage aujourd'hui une centaine d'arrêts de bus par an). Cette action sera menée en lien avec les gestionnaires de la voirie.

4.1.1.2 *Formation des agents en contact clientèle*

Le Sd'AP prévoit de poursuivre la formation de sensibilisation à tous les handicaps pour les agents TCL en contact avec la clientèle. Le programme prévisionnel se fixe comme objectif de former plus de 1 000 agents sur la période 2016-2018 et près de 2 500 jusqu'en 2022.

4.1.1.3 *Autres actions suivies dans le Sd'AP :*

Le SYTRAL a également inscrit dans l'agenda d'accessibilité programmé la poursuite des actions inscrites dans le précédent schéma directeur d'accessibilité.

De même, comme lors du précédent mandat, les projets d'extension de réseau ou de rénovation de patrimoine du SYTRAL intégreront les obligations liées à l'accessibilité.

Par ailleurs, l'ensemble des obligations relatives à l'accessibilité de l'information voyageurs (application mobile, site tcl.fr, recherche d'itinéraires accessibles...), à l'aide aux déplacements (parcours découverte, positionnement de personnels en station, mails en cas de perturbations sur le réseau...) ou encore à la maintenance des installations et équipements en faveur des PMR (ascenseurs, palettes bus, annonces visuelles et sonores...) fera toujours l'objet d'un suivi spécifique. De nouveaux outils ou services facilitant les déplacements des personnes handicapées pourront également faire l'objet d'expérimentations par le SYTRAL et son délégataire. À titre d'exemple, en 2016, des balises sonores

sont testées au sein de la station de métro Saxe Gambetta de façon à aider les personnes non voyantes dans leur cheminement vers les quais, les ascenseurs ou les sorties.

Le SYTRAL poursuit, pour les personnes les plus dépendantes, l'organisation du service Optibus. Ainsi, dans le cadre du nouveau marché, une augmentation de l'ordre de 10% des voyages annuels pourra être prévue à partir de 2017. Une attention toute particulière sera portée à sa complémentarité avec le réseau TCL et, notamment, des actions d'accompagnement des personnes handicapées en vue d'un meilleur usage et recours au réseau TC seront engagées sur la période 2017-2022.

La mise en œuvre de l'ensemble des actions du Sd'AP du réseau TCL fera l'objet de réunions de suivi entre le SYTRAL et le délégataire du réseau TCL d'une part, et de réunions de présentation et de concertation avec les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite, d'autre part, dans le cadre du comité technique « transport public » de la commission métropolitaine d'accessibilité.

4.1.2 Mise en accessibilité du réseau TER

L'agenda d'accessibilité programmée de la SNCF comporte deux volets, ferroviaire et routier, pour une durée de 9 ans. Le volet ferroviaire prévoit les dispositions suivantes :

- Mise en accessibilité totale des gares de la Part-Dieu, Perrache (toutes deux dépendant du Sd'AP national) ainsi que des gares de Lyon Vaise, Lyon Jean-Macé, Lyon Saint-Paul, Lyon Gorge de Loup, Vernaison et Givors-Ville ;
- Mesures de substitution (soit de l'aide humaine, soit du transport adapté) pour les gares suivantes de l'agglomération lyonnaise : Albigny-Neuville, Brignais, Charbonnières-les-Bains, Écully-La-Demi-Lune, Oullins, Saint-Germain au Mont-d'Or, Saint-Priest, Sathonay-Rillieux, Tassin, Vénissieux ;
- Les haltes ferroviaires ne feront l'objet d'aucune mesure.

Le plan transport 2015 précise l'accessibilité du matériel roulant, un tiers des gares à rendre accessibles est desservi par du matériel roulant accessible.

Le Sd'AP de la SNCF comprend également des mesures pour l'information voyageurs et la formation du personnel.

Le financement de la mise en accessibilité pour les gares du territoire n'est pas « isolable » au sein de la programmation effectuée par la Région. Le financement à parité par la Région et l'État est inscrit au contrat de plan État Région 2015-2020. Le calendrier de mise en accessibilité recouvre 3 périodes de 3 ans (2016-2018, 2019-2021, 2022-2024).

Le volet routier est plus complexe : il relève de partenaires multiples et se trouve également affecté par la réforme territoriale qui transfère à la Région, en 2017, les lignes interurbaines et de transport scolaire. La Région a toutefois décidé d'adopter un Sd'AP en deux périodes 2016-2018 et 2019-2021. Dans la première période seront mises en œuvre des mesures opérationnelles immédiates et des études. La liste complète des arrêts prioritaires sera élaborée. La seconde période actualisera le Sd'AP et établira une programmation complète.

Les points d'arrêts prioritaires communs entre cars régionaux, cars du Rhône ou réseaux urbains ont été identifiés et leur mise en accessibilité est programmée lors de la période 2016-2018 selon des clés de financement. La Région apporte un soutien financier en fonction du nombre d'autorités organisatrices. Elle prend en charge 100 % des coûts de réalisation d'un quai dans un pôle d'échanges routier dans le cadre d'un projet d'ensemble. Les points d'arrêts communs entre Région et autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas encore identifiés.

La Région s'engage également à mettre en place des mesures de substitution pour les cars TER, les cars Rhône-Alpes et les navettes « aéroport ».

4.1.3 Démarche partenariale autour des projets et commission métropolitaine d'accessibilité

Dans le cadre de la loi de 2005, la Métropole de Lyon a créé la commission métropolitaine pour l'accessibilité (qui fait suite à la commission intercommunale pour l'accessibilité créée par la communauté urbaine). Cette commission regroupe élus, techniciens et personnes en situation de handicap, usagers et notamment le CARPA (Collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité) elle comprend quatre comités technique (transport public, voirie et espace public, logement, établissement recevant du public). Elle coordonne les actions menées au titre de l'accessibilité sur l'agglomération (voirie, ERP, logements, TC) afin d'établir une vision « complète » des enjeux d'accessibilité de toute la chaîne de déplacement. La commission permet que chacune des parties prenantes de l'aménagement de la ville prenne en compte l'ensemble de la chaîne du déplacement sans rupture de cette dernière.

Chaque comité technique est piloté par un binôme élu/technicien. Le SYTRAL est chargé d'animer le volet transports urbains, la Métropole de Lyon anime le volet voirie et espace public. Le comité technique se réunit trois à quatre fois par an, soit pour des consultations réglementaires telles que le suivi des actions du schéma directeur, soit sur divers sujets d'actualité tels que l'aménagement des pôles d'échanges.

Le comité transport de la commission métropolitaine pour l'accessibilité sera un partenaire privilégié dans la mise en œuvre des mesures liées au Sd'AP et plus globalement à la mise en accessibilité lors des travaux et projets futurs.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est utile à tous, elle est le prérequis nécessaire à la qualité d'usage de tout aménagement. Par conséquent, il est essentiel qu'un dialogue puisse s'établir avec la commission métropolitaine d'accessibilité lors de la définition des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges (cf. action 3 de la fiche-action 1.3). En-dehors du territoire de la Métropole de Lyon, le SYTRAL pourra participer aux commissions pour l'accessibilité compétentes.

4.1.3.1 Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2016-2022 :

- mise en œuvre du Sd'AP TCL sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL pour un coût de 12 M€ (hors coût lié à la formation du personnel)
- mise en œuvre du Sd'AP de la Région, avec notamment la mise en accessibilité des gares de Lyon Saint-Paul, Lyon Jean-Macé, Lyon Gorge de Loup, Givors Ville, Lyon-Vaise

2016-2024 :

- mise en œuvre du Sd'AP national de la SNCF (mise en accessibilité des gares de Lyon Perrache et de Lyon Part-Dieu)

2022-2030 :

- poursuite de la mise en accessibilité des points d'arrêts restant à traiter en tenant compte de l'évolution du réseau
- mise en œuvre du Sd'AP de la Région (troisième période), mise en accessibilité de la gare de Vernaison

4.1.3.2 Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de points d'arrêt des réseaux de transports collectifs mis en accessibilité
- Nombre de véhicules de transports collectifs accessibles

4.2 Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'aux personnes âgées

Les dix dernières années ont été marquées par d'importants aménagements ayant permis d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de l'agglomération lyonnaise aux personnes à mobilité réduite. L'augmentation prévue du nombre de personnes âgées dans l'agglomération lyonnaise implique d'anticiper les besoins d'un nombre croissant de personnes potentiellement en situation de mobilité réduite voire de handicap. Le PDU affirme pour cela les principes suivants :

- Le maintien de la dynamique impulsée par l'élaboration des plans de mise en accessibilité, en recherchant une coordination accrue des actions portées par les différents maîtres d'ouvrage ;
- Le développement d'une approche attentive à la continuité de la chaîne du déplacement sur l'ensemble du territoire, et mettant en avant la qualité d'usage qui améliore globalement le confort de tous les usagers à mobilité réduite ou non.

4.2.1 Encourager la poursuite de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », n'a pas défini d'échéance pour mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics. Elle a cependant inscrit comme obligation le diagnostic de l'existant et la programmation des travaux par le biais du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Pour répondre à l'obligation de mise en accessibilité de la voirie, la Métropole de Lyon a élaboré sur son territoire, en concertation avec les associations de personnes handicapées et ses communes membres, un Schéma directeur d'accessibilité de la voirie (SDA) permettant d'identifier les secteurs d'interventions prioritaires selon 4 critères déterminants : le réseau de transports en commun, la hiérarchisation des destinations par thèmes, la prise en compte des lieux porteurs d'animations et l'identification des périmètres des contrats urbains de cohésion sociale. Feuille de route en matière d'accessibilité, ce schéma a été soumis pour avis à l'ensemble des autorités organisatrices de transports, SYTRAL, Région et Département. Ce document ne comprend ni programmation dans le temps ni programmation financière qui sont du ressort du plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie (PIAV). Chaque PIAV est soumis pour avis à la commission métropolitaine pour l'accessibilité et son bilan est également soumis pour avis à cette même commission. La mise en œuvre de ces plans annuels et des divers projets d'aménagement permettent de poursuivre la mise en accessibilité de la voirie définie par le SDA.

Les communes hors Métropole de Lyon ont eu à réaliser leur PAVE, intercommunal ou communal. Dans un esprit de qualité d'usage de la chaîne du déplacement, les communes et intercommunalités pourront réaliser ou actualiser les PAVE pour entreprendre et poursuivre leur mise en œuvre sur les voiries et espaces publics dont elles ont la compétence.

4.2.2 Développer la démarche qualité d'usage de la chaîne du déplacement

La mise en accessibilité est bien souvent réalisée par domaine de compétence (voirie, transports...) alors même que la notion de chaîne du déplacement est mise en avant dans la loi du 11 février 2005. Développer une réflexion en vue d'une accessibilité globale de la chaîne du déplacement autorisera un saut qualitatif en matière d'accessibilité. C'est l'ambition de la démarche qualité d'usage pour tous, qui vise tous les publics quelles que soient les différences liées à l'âge, à un handicap physique, sensoriel, cognitif ou intellectuel. En effet, il s'agit de prendre en compte les besoins et usages sur un ou plusieurs

itinéraires, d'un lieu d'habitation vers un lieu de destination, dans un environnement donné en allant au-delà des normes d'accessibilité. Les objectifs sont :

- de faire évoluer les règles et pratiques de la Métropole de Lyon et des autres collectivités compétentes en matière d'aménagement de voirie, en intégrant la qualité d'usage ;
- d'apporter des éléments de préconisations opérationnels permettant aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre d'enrichir leurs pratiques afin d'améliorer la qualité d'usage des espaces pour tous ;
- d'intégrer la qualité d'usage comme principe du projet urbain d'ensemble et des opérations en cours et à venir ;
- de mobiliser largement pour cela les outils de concertation avec les usagers et leurs représentants.

4.2.3 Réaliser une cartographie actualisée des emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite

Les places de stationnement réservées pour les personnes à mobilité réduite sont gérées par arrêté municipal en fonction des besoins locaux. Les aménagements sont réalisés dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, au fur et à mesure des opportunités de projets et demandes d'usagers.

Il est aujourd'hui essentiel de renforcer la visibilité cartographique de ces emplacements de stationnement réservés. Une cartographie précise de ces places est une aide essentielle à la préparation amont des déplacements des personnes à mobilité réduite. Suivant l'exemple de l'initiative de la ville de Lyon (mise en ligne de la localisation des places de stationnement adaptées sur le plan interactif disponibles sur lyon.fr), il s'agit de réaliser et de diffuser une telle cartographie, avec une exigence de mise à jour régulière, en lien avec les dispositifs d'information multimodale.

4.2.4 Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire

Différents maître d'ouvrage sont compétents en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : la Métropole de Lyon, les communes de l'Est et de l'Ouest lyonnais hors Métropole de Lyon. Dans une perspective de cohérence sur l'ensemble du périmètre d'application du PDU, il conviendra de faire converger ces politiques et actions, notamment pour la qualité d'usage de la chaîne du déplacement et les emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite. Il s'agira :

- de rapprocher les services techniques des différentes collectivités via des modalités à définir ;
- d'identifier les différences dans les pratiques ;
- de rapprocher les principes d'aménagement des différentes collectivités.

4.2.4.1 Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu :

- réalisation des travaux inscrits dans les PAVE sous maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon – communes ou Communauté de communes de l'Est lyonnais – Communes de l'Ouest lyonnais
- rapprochement des services techniques en charge de l'accessibilité sous maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon – communes ou Communauté de communes de l'Est lyonnais – Communes de l'Ouest lyonnais

2017-2018 : recommandations relatives aux emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite/en situation de handicap

4.2.4.2 Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Indicateurs de suivi des PAVE et du SDA



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
POUR LE RHÔNE ET
L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE
21, boulevard Vivier-Merle CS 63 815
69487 LYON cedex 03
Tél.: 04 72 84 58 00
Fax: 04 78 53 12 84

www.sytral.fr