

Plan de Mobilité

Annexe Accessibilité



autngraft[®]



Version du
19/09/2024



01 | Une évolution de la conception du handicap

P.3

02 | Le cadre réglementaire

P.4

03 | L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

P.6

04 | Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

P.13

1 - Une évolution de la conception du handicap

La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée.

Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation. Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : **le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.**

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées (pas nécessairement les moins fréquentes), la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.

2 – Le cadre réglementaire

C'est dans ce cadre que s'inscrit la loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dont l'objectif est de rendre effective la participation à la vie sociale pour tous, en toute autonomie, ce qui se traduit notamment par l'accessibilité des personnes en situation de handicap à l'intégralité de la chaîne de déplacements.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part.

L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie / qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Depuis 2005, le Parlement a adopté plusieurs dispositifs réglementaires pour rendre effective l'accessibilité de la chaîne de déplacements en imposant aux collectivités de déployer des outils de :

- **Planification tels que l'annexe accessibilité du PDM** , qui présente la stratégie de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements,
- **Programmation tels que le Schéma Directeur d'accessibilité (S'd'AP)** des services de transport en commun et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE),
- **Concertation tels que la commission intercommunale pour l'accessibilité.**

2 – Le cadre réglementaire

Principaux textes législatifs et réglementaires

- Ils concernent l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées :
- La loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
 - Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 Décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (il abroge le décret 99-757 du 31 aout 1999)
 - Décret et arrêté du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques.
 - Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
 - Décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art 4 et titre III maintenus par le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006)
 - Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
 - Décret 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
 - Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessible de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

Principaux textes législatifs et réglementaires

- Règlement européen 2019/882 du 17 avril 2019 relatif à l'accessibilité des produits et services (European Accessibility Act). Il impose aux États membres de l'Union européenne d'harmoniser les règles pour assurer l'accessibilité des produits et services essentiels, comme les ordinateurs, les téléphones, les guichets automatiques bancaires, les billetteries, les services de transport...
- Décret n° 2017-431 du 28 mars 2017 relatif à l'accessibilité numérique des services publics. Il fixe des obligations de conformité pour les sites internet publics, qui doivent répondre aux standards du RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations).
- Charte de l'accessibilité des services de transport public qui s'applique aux transports collectifs et prévoit des normes d'accessibilité pour garantir que tous les moyens de transport soient utilisables par des personnes à mobilité réduite.
- Ces textes garantissent un cadre législatif robuste pour protéger les droits des personnes en situation de handicap et assurer leur inclusion dans la vie quotidienne. Ils couvrent des domaines variés comme l'urbanisme, l'emploi, le numérique, et les transports

3 - L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

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*, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de Mobilité, cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité le plan d'actions du PDM.

Au-delà des actions sectorielles, la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du volet transport et déplacements. En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet :

- **De faciliter les déplacements piétons** (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
- **D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics** (gains de temps aux points d'arrêt) et **d'offrir un meilleur niveau de service** pour l'ensemble de la clientèle,
- **De sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons.**

3 - L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

La politique en faveur de l'accessibilité pour tous sur le territoire de Sud Sainte Baume s'est concrétisée par l'élaboration d'un **schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité (SDA' AP)** approuvé le 26 septembre 2016.

Il n'y a pas eu d'adoption d'un Plan Communal d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) sur les communes de la CASSB.



3 - L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

L'accessibilité dans le cadre du PDM est abordé dans deux documents cadre : le PAVE (non existant) et le Sd'AP (2016).

Les ADAP, qui concernent plus spécifiquement l'accessibilité aux ERP (Etablissement Recevant du Public) ne font pas partie intégrante de ce document.

1- Les transports collectifs :

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée des 3 réseaux urbains de Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol et Sanary-Sur-Mer a été validé en septembre 2016. En 2016, le Sd'AP de la CASSB concernait 128 arrêts, dont certains appartiennent au réseau de transport routier départemental Varlib (transféré depuis septembre 2018 à la Région sous le nom de « ZOU!).

Sur 128 arrêts, 51 arrêts urbains étaient concernés par une mise en accessibilité Sd'AP (31 étant propriété de la CASSB en 2016).

Enfin à terme, le réseau de la CASSB dans sa nouvelle configuration devra évoluer vers une accessibilité maximale.

Commune	Accessibilité après travaux		Arrêts réseau urbains	Arrêts mixte urbains/interurbains (2016)
	Niveau	Nombre		
BANDOL	Accessible	5		
		9		
	Accessible sauf fauteuil	5		
		1		
	ITA	2		
Sous-Total		22		
SANARY	Accessible	6		
		6		
	Accessible sauf fauteuil	4		
		1		
	ITA	1		
Sous-Total		18		
ST CYR	Accessible	4		
		3		
	Accessible sauf fauteuil	1		
		2		
	ITA	1		
Sous-Total		11		
	Total		51	

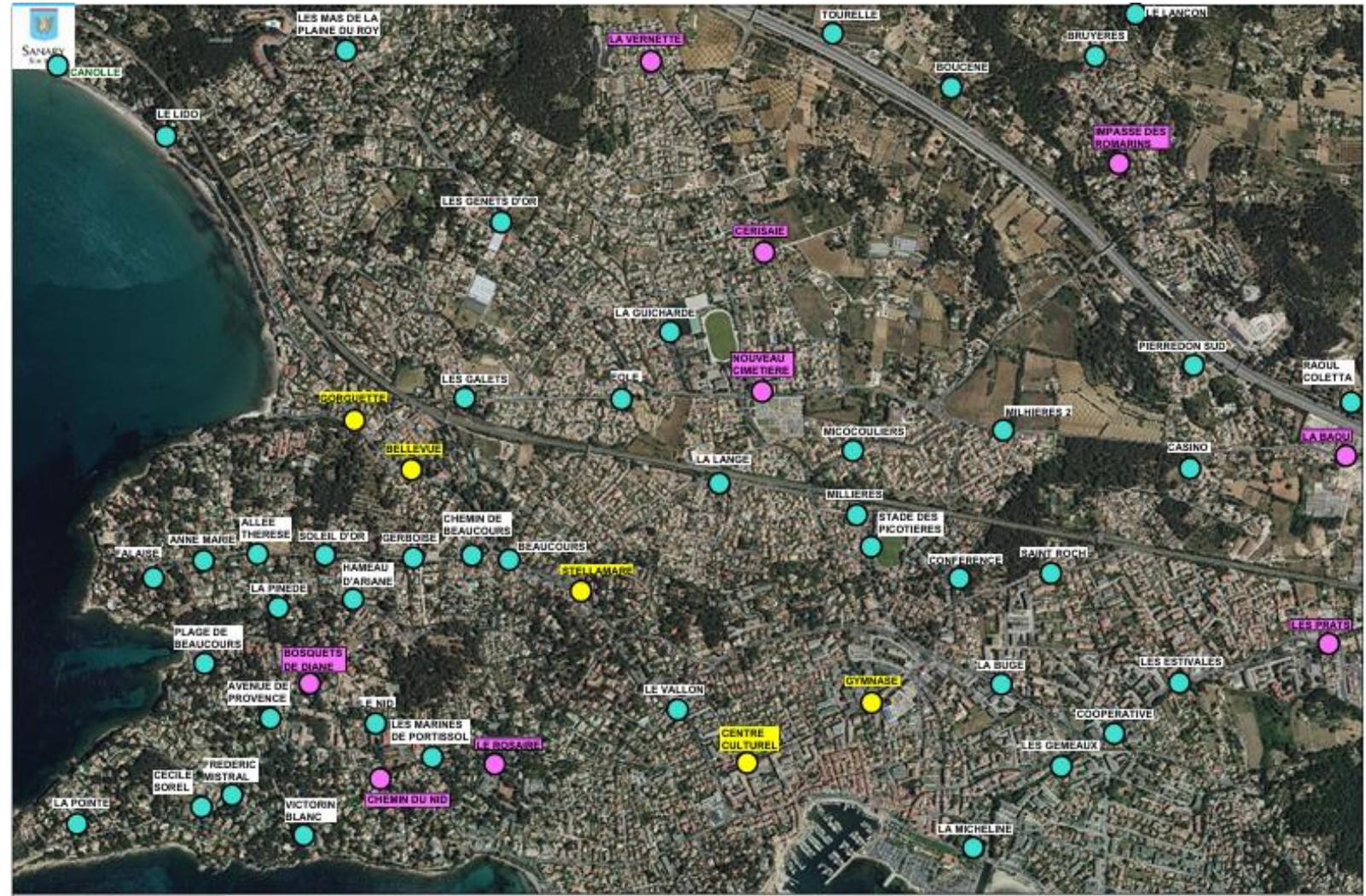
Sur les 51 arrêts, 33 (65%) pouvaient être mis en accessibilité, 14 (27%) en accessibilité sauf fauteuil et 4 (8%) faisant l'objet d'impossibilité Technique Avéré (ITA)

3 - Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR



BANDOL

- Positionnement des points d'arrêts transports non concernés par l'Ad'AP
- Points d'arrêts proposés dans l'Ad'AP - Utilisation CASSB
- Points d'arrêts proposés dans l'Ad'AP - Utilisation CASSB - REGION



COMMUNE DE SANARY SUR MER

- POSITIONNEMENT DES POINTS D'ARRÊTS TRANSPORTS non concernés par l'Ad'AP
- POINTS D'ARRÊTS PROPOSÉS DANS L'Ad'AP - Utilisation CASSB
- POINTS D'ARRÊTS PROPOSÉS DANS L'Ad'AP - Utilisation CASSB - REGION

3 - Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR



SAINT CYR SUR MER

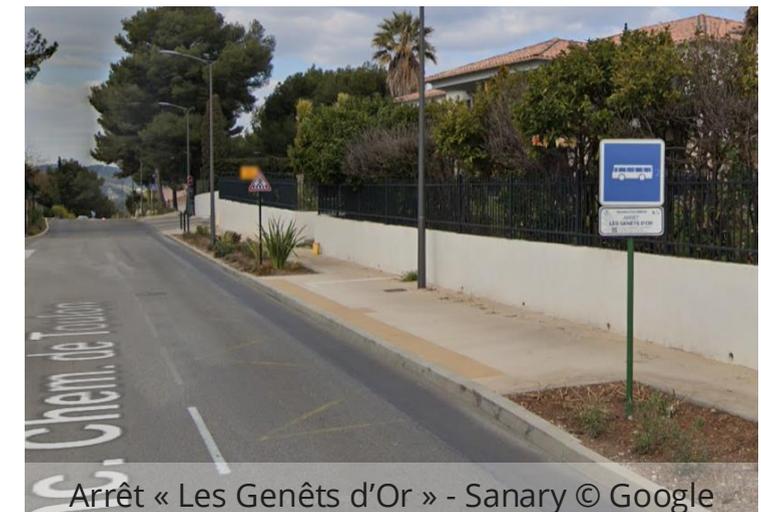
- Positionnement des points d'arrêts transports non concernés par l'Ad'AP
- Points d'arrêts proposés dans l'Ad'AP - Utilisation CASSB
- Points d'arrêts proposés dans l'Ad'AP - Utilisation CASSB - REGION

3 - L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

1- Mise en accessibilité des arrêts depuis le Sd'AP de 2016 :

Depuis 2016, la programmation de mise en accessibilité des arrêts sur les 3 réseaux urbains a concerné :

- **Sur Bandol**, l'arrêt « **Gare routière** » (ancien arrêt Casino) et l'arrêt « **Viaduc** » ont été mis en accessibilité dans le cadre de l'opération d'aménagement du bord de mer et du port (partenariat Commune / Département).
- **Sur Sanary-Sur-Mer**, les arrêts mis en accessibilité sont celui de « La Gorguette » (travaux département) et ceux du l'ancien chemin de Toulon La Baou - Mas de la Plaine du Roy - Les Genêts d'Or (travaux CASSB)
- **Sur Saint-Cyr-sur-Mer** , les arrêts Punta Marina – le Collège ont été mis en accessibilité par la Commune.



3 - L'accessibilité sur le territoire de la CA Sud Sainte Baume

2- Mise en accessibilité des véhicules des réseaux urbains de la CASSB :

Dans le cadre du nouveau marché public notifié le 1^{er} septembre 2024, le parc de véhicules utilisés pour le transport urbain est composé de 9 véhicules, à savoir :

Nombre de véhicule	Type	Capacité de véhicule	Motorisation	Equipemen pour les PMR (UFR)
4	Urbain	13 assises et 15 debout	Diesel	oui
2	Interurbain	22 places		
3		33 places		

A noter que les véhicules urbains sont équipés d'un plancher bas, ce qui permet de s'affranchir de la hauteur de bordure de quai de moins de 20 cm (recommandé), mais non pas de la largeur et de la longueur, de la pente et du devers.



Navette urbain – CASSB – © CASSB



Projet

4 - Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

1- Améliorer l'offre de transport collectif :

Le plan d'action du PDM décrit les évolutions du réseau de transport urbain qui devait permettre une amélioration notable de l'accessibilité, grâce à des arrêts de qualité.

La révision du Sd'AP de 2016 fait partie des actions à engager dans la feuille de route de ce PDM (Action A.1.1), ainsi que l'optimisation de la billettique et de la tarification sur le réseau contribue aussi à une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité pour tous.

Il en est de même avec l'action A.2.1 proposant de proposer une offre locale TAD à destination de tous les publics dans les zones peu denses (et notamment les publics âgés et peu mobiles)

2-Redéployer l'usage sur les espaces publics

Les mesures favorisant les modes actifs (actions C) , et notamment le développement d'un schéma cyclable sur le plan des infrastructures et des services dédiés vélo permettraient de réduire les conflits d'usage entre piétons, personnes à mobilité

réduite (PMR) et cyclistes sur les trottoirs et ainsi sécuriser la pratique de la marche à pied sur le territoire.

Par ailleurs, le développement des infrastructures cyclables permet de faciliter l'accessibilité et la sécurité des déplacements quotidiens sur le territoire, en ouvrant la pratique à des non sportifs plus âgés ou plus précaires.

L'action C.1.1 doit également permettre de poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs. Il est prévu que cette mesure puisse inclure la construction de PAVE par commune afin d'intégrer pleinement le volet de l'accessibilité dans la réflexion sur l'apaisement à destination des piétons et ainsi favoriser la marchabilité, y compris pour les publics à mobilité réduite.

4 - Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

Concernant l'action D.1 «Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques », il s'agit d'être conforme à la loi sur les mobilités qui 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. (art. 19 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019).

L'action E.1.2 vise à Intégrer dans la réflexion, l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles, qui se traduira des modalités d'accès au domicile pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. De même, l'action E.2.2 a pour objet d'adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des livraisons en appui aux publics fragiles. Cela doit permettre le maintien de la vie à domicile et l'autonomie malgré les problèmes de mobilités, la facilitation de l'accès à domicile par différents professionnels (santé, portage de repas, livraison, etc.).

3- Favoriser l'inclusivité

Afin de faciliter la prise en compte des publics fragiles, le PDM a prévu d'engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'Utilité Sociale ou « TUS » (action F,1,1) sur les communes les plus rurales du territoire.