



# PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

## Annexe Accessibilité



## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>PREAMBULE</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>CONTEXTE : DÉFINITIONS ET CADRE LÉGAL</b>	<b>5</b>
2.1	DEFINITIONS	5
2.2	CADRE LEGAL	8
<b>3.</b>	<b>DIAGNOSTIC ET ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ A L'INTERIEUR DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTA-AC</b>	<b>10</b>
3.1	LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA) DU SMTA-AC	10
3.2	LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SD'AP) DU RESEAU DEPARTEMENTAL TRANSDOME	11
3.3	SERVICE FERROVIAIRE REGIONAL DU SD'AP AUVERGNE	12
3.4	LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) PRESENTS SUR LE TERRITOIRE DU SMTA	14
3.5	LES SERVICES SPECIFIQUES DEDIES AUX PMR	19
<b>4.</b>	<b>STRATÉGIE ET PROPOSITIONS EN FAVEUR D'UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS</b>	<b>20</b>
4.1	LES ACTIONS DU PLAN D'ACTIONS	20
4.2	LES ACTIONS TRANSVERSALES EN FAVEUR D'UNE ACCESSIBILITE POUR TOUS	20
<b>ANNEXES</b>		<b>25</b>
ANNEXE 1 : SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA) DU SMTA-AC		25
ANNEXE 2 : SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SD'AP) DU RESEAU TRANSDOME		25
ANNEXE 3 : SD'AP AUVERGNE		25
ANNEXE 4 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE CLERMONT-FERRAND		25
ANNEXE 5 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE BEAUMONT		25
ANNEXE 6 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE MEZEL		25
ANNEXE 7 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) D'AUBIERES		25
<b>5.</b>	<b>SIGLES ET ABRÉVIATIONS</b>	<b>26</b>



## 1. PREAMBULE

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Le développement d'une prise en compte plus systématique de l'accessibilité vise à permettre la participation pleine et entière des personnes handicapées à la vie de la cité et de leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie.

Au-delà d'un changement de regard sur le handicap, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société. La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan de Déplacements urbains.

Ainsi le PDU doit comporter désormais une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

L'annexe Accessibilité du PDU est organisée en trois chapitres.

**Le premier chapitre rappelle le contexte qui a conduit à la réalisation de cette annexe** dans les PDU. Celui-ci est marqué par la prise de conscience d'une solidarité à trouver dans les actions des pouvoirs publics pour que tous, quel que soit leur âge, leur difficulté de déplacement ou de perception puissent accéder aux emplois, services, commerces, loisirs et aménités de la ville. Il définit également le cadre légal récent qui créé plusieurs obligations tant en moyens qu'en résultats pour aller vers l'accessibilité pour tous. Ce premier chapitre fait également état des autres compétences impactées, ce qui doit permettre à la CAM partenaire fondamental du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTA) dans ce PDU et leurs autres partenaires maîtres d'ouvrage des actions comme les communes de travailler transversalement pour assurer la continuité de la chaîne du déplacement, notamment dans le cadre de leur politique de l'habitat et de la gestion des Etablissements Recevant du Public (ERP) communautaires.

**Le second chapitre dresse un état des lieux des actions préalablement menées par le SMTA et certaines communes du territoire** sur le réseau de transports et les espaces publics pour améliorer l'accessibilité afin de dégager les enjeux du PDU en la matière.

**Le troisième chapitre s'appuie sur les objectifs globaux du PDU et les enjeux spécifiques d'accessibilité** précédemment établis pour constituer une stratégie métropolitaine d'accessibilité du territoire à tous tant sur les espaces publics que dans le réseau de transports collectifs urbains, dans une vision de continuité de la chaîne du déplacement et de prise en compte de l'ensemble des usagers. Trois axes d'interventions sont ainsi identifiés: la gouvernance, les transports collectifs, ainsi que la voirie et les espaces publics.

Le troisième chapitre contient en particulier les orientations stratégiques qui pourront définir le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

## 2. CONTEXTE : DÉFINITIONS ET CADRE LÉGAL

### 2.1 Définitions

La mise en accessibilité de la chaîne des déplacements est une condition nécessaire à la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite mais elle permet également d'améliorer les conditions de déplacements et la qualité de vie de l'ensemble de la population.

La notion de Personne à Mobilité Réduite est large et concerne l'ensemble des personnes pouvant rencontrer des difficultés lors de leurs déplacements.

Elle recouvre notamment le handicap et les difficultés en terme de motricité dues à l'allongement de la durée de vie.

La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen de novembre 2001 définit les personnes à mobilité réduite comme : « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Les personnes à mobilité réduite représentent 30 à 40% de la population.

#### 2.1.1 Les visages de la France sont multiples

Notre pays compte 9,6 millions de personnes handicapées selon les statistiques de l'Insee et 12 millions selon celles de l'Agefiph (Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées)

Celles-ci se répartissent en 5 grands types de handicap :

- **Handicap auditif** : il concerne 5,18 millions de Français dont 450 000 sont sourds profonds et dont 100 000 utilisent la langue des signes françaises (LSF).
- **Handicap moteur** : environ 2,3 millions de personnes ont des déficiences motrices dont environ 400 000 sont en fauteuil roulant et quelques 10 000 personnes sont de petite taille.
- **Handicap visuel** : il touche 1,7 million de personnes dont 1,5 sont des malvoyants.
- **Les handicaps psychique et cognitif** : plus de 700 000 personnes souffrent de handicap intellectuel et mental (difficulté de l'apprentissage, du langage ou retards mentaux, autisme, trisomie) auxquelles s'ajoutent les personnes handicapées psychiques (pathologie entraînant des troubles mentaux comme la bipolarité, la schizophrénie...).

Par ailleurs, il est à noter que 15 millions de personnes vivent avec un handicap consécutif à une maladie invalidante (cancer, diabète, VIH, insuffisance cardiaque ou respiratoire, épilepsie, sclérose en plaque, Alzheimer, Parkinson...). Ces personnes sont rarement détentrices d'une carte d'invalidité et ne sont pas forcément reconnues comme telles. Cependant, ces femmes et ces hommes peuvent être amenés à se déplacer et à prendre les transports. Ils sont à prendre en considération comme autant de voyageurs potentiels ayant une mobilité provisoirement ou durablement diminuée.

D'un point de vue démographique, la France est, parmi les pays européens, l'un de ceux qui a le taux de natalité le plus élevé, avec 2 enfants par femme. Une natalité forte c'est aussi près de 820 000 femmes enceintes par an et 2 millions de personnes qui se déplacent avec une poussette. À cela il

faut également ajouter les accidents de la vie qui peuvent handicaper temporairement tout un chacun.

La France est aussi un pays où l'on vit bien et de plus en plus vieux. Sur 65,4 millions de Français, 9,1% de la population a plus de 75 ans. En 2050, ce pourcentage aura triplé.

De ces spécificités de la démographie française découle une augmentation de la part de la population rencontrant une gêne dans ses déplacements.

## 2.1.2 Présentation des grandes familles de handicap

Une personne handicapée peut être mobile si son environnement est adapté à ses besoins spécifiques, une personne valide peut être handicapée si son environnement n'est pas accessible.

### 2.1.2.1 Le handicap moteur

Le handicap moteur peut toucher un membre ou l'ensemble du corps. Il concerne notamment les personnes de petite taille, les personnes amputées d'un ou plusieurs membres, les personnes atteintes de paralysie (hémiplégie, tétraplégie, paraplégie), d'une infirmité motrice cérébrale, de malformations congénitales, ... Les personnes ayant une déficience physique peuvent être amenées à se déplacer soit debout en s'aidant d'une canne, de bâquilles ou d'un déambulateur, soit en fauteuil roulant (électrique ou manuel) ou encore en tricycle.

En pratique, les déficiences motrices engendrent une gêne ou un empêchement dans les déplacements, la préhension d'objets et parfois la parole. Les difficultés rencontrées lors des parcours génèrent une grande fatigabilité pour les personnes handicapées.

Il faut donc s'assurer de l'absence d'obstacles, de la présence et du bon fonctionnement des installations et équipements facilitant l'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, rampes, plans inclinés, paliers de repos, mains courantes). Une meilleure accessibilité pour les personnes ayant un handicap physique passe aussi par un cheminement usuel entièrement accessible avec un revêtement au sol approprié, des ouvertures de portes facilitées, des places de stationnement adaptées... Le positionnement, la proximité, la hauteur et la forme des dispositifs de commande, des panneaux d'affichages, des présentoirs, des billetteries automatiques sont autant d'éléments qui peuvent leur permettre d'accéder aux services. La station debout étant pénible, il faut aussi s'assurer de la présence d'équipements permettant l'assise.

### 2.1.2.2 Le handicap visuel

Le handicap visuel recouvre des réalités variées, s'échelonnant d'un trouble visuel à la cécité complète. Avec l'allongement de la durée de la vie, le nombre de personnes concernées par ce handicap va nécessairement augmenter.

Une personne malvoyante peut très bien se déplacer sans aide, ou à l'aide d'une canne ou d'un chien guide même si elle est parfois gênée par un obstacle. Une personne aveugle ne pouvant donc pas appréhender l'environnement de manière visuelle ; d'autres informations lui sont nécessaires : vibrations renvoyées par la ligne des immeubles, bruit de la circulation, bruit de pas, odeurs...

L'accessibilité peut être améliorée en :

- Renforçant le contraste visuel au niveau des escaliers et des escaliers mécaniques,
- Évitant les revêtements et surfaces éblouissants et/ou brillants,

- Posant des bandes d'éveil de vigilance pour signaler un danger potentiel (bord de quai, traversée routière, dénivellation),
- Signalant les obstacles par un rappel au sol,
- Positionnant le mobilier (panneaux mobiles, ...) en dehors du cheminement,
- Renforçant le contraste de couleurs pour les informations écrites avec une typographie adéquate,
- Doublant les informations visuelles essentielles par des informations sonores,
- Vérifiant la qualité du son lors des annonces sonores,
- Orientant grâce à des équipements tactiles et/ou sonores.

#### **2.1.2.3     *Le handicap auditif***

La surdité est un handicap qui ne se voit pas. Le handicap auditif recouvre des réalités variées, s'échelonnant d'un trouble auditif à la surdité complète.

Le handicap auditif compromet sensiblement la communication et l'accès à l'information si l'environnement n'y veille pas. Les personnes sourdes ou malentendantes compensent leur handicap par une attention visuelle portée à leur environnement : une signalétique simple et claire est donc indispensable.

#### **2.1.2.4     *Le handicap mental et cognitif***

Les origines du handicap mental sont diverses : à la conception (maladies génétiques, aberrations chromosomiques, incompatibilité sanguine...), pendant la grossesse (virus, alcool...), à la naissance (souffrance cérébrale du nouveau-né, prématuroté), ou encore postérieures à la naissance (traumatismes crâniens, maladies virales...).

Le handicap mental se traduit par une déficience de l'intelligence très variable d'un individu à l'autre. Cette déficience est durable et irréversible. Elle s'accompagne d'une perturbation du degré de développement des fonctions cognitives telles que la perception, l'attention, la mémoire.

Les handicaps mentaux les plus courants sont la Trisomie 21, le syndrome du X fragile (hyperactivité, troubles de l'attention, colères fréquentes, anxiété relationnelle), l'infirmité motrice cérébrale, l'autisme. Cependant, il demeure un très grand nombre d'étiologies non définies.

Ainsi, le handicap mental se traduit par des difficultés plus ou moins importantes à :

- Mémoriser les informations, fixer l'attention,
- Évaluer le temps, se repérer dans l'espace,
- Apprécier la valeur de l'argent,
- Connaître l'environnement immédiat ou élargi, les conventions tacites qui régissent l'échange d'informations, les règles de communication et de vocabulaire.

Les personnes en situation de handicap mental ne maîtrisent généralement pas ou peu la lecture et l'écriture. Cependant, elles sont capables d'acquérir les savoirs de base : déchiffrer des mots, des logos, des chiffres et l'heure notamment sous forme numérique.

Le handicap mental ne doit pas être confondu avec le handicap psychique (ou maladie mentale). Il s'agit de deux types de handicaps bien différenciés. Les besoins en matière d'accessibilité ne sont pas les mêmes. Le handicap mental est la conséquence d'une déficience mentale. Le handicap psychique est la conséquence d'une maladie mentale qui peut être parfois guérie au moyen d'une thérapie adaptée.

## 2.2 Cadre légal

30 après la première loi sur le handicap , la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. apporte des évolutions dans différents domaines :

- Le droit à la compensation,
- La scolarité,
- L'emploi,
- L'accessibilité,
- Les maisons départementales des personnes handicapées.

### 2.2.1 L'accessibilité de la chaîne du déplacement

La personne handicapée doit pouvoir aller de son point d'origine à son lieu de destination et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries, accès aux gares, transports en commun...). Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration de documents de planification ou de programmation.

### 2.2.2 Les outils en matière d'accessibilité

**Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transport :**

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport,
- établit les éventuels cas de dérogation et définit les services de substitution qui seront mis en place dans un délai de 3 ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise également les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices,
- précise la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de 10 ans prévu par la loi,
- prévoit les conditions de mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

L'objet de ce schéma est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs au terme du délai de 10 ans fixé par le législateur en 2005, par une mise en œuvre progressive des mesures appropriées. Il est élaboré par l'autorité responsable des transports dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux, sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

Les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sont dans l'obligation d'élaborer leur schéma directeur d'accessibilité depuis septembre 2016.

**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,
- fixe le calendrier de réalisation correspondant,
- peut reprendre les éléments figurant dans les Schémas directeurs d'accessibilité.

Elle fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale pour toute prescription d'élaboration, de modification ou de révision d'un PDU. La loi ne fixe pas de délai pour son élaboration contrairement au Schéma directeur d'accessibilité par exemple. Si la loi prévoit un délai de 3 ans pour l'élaboration des Schémas directeurs d'accessibilité, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe «accessibilité » des PDU.

#### **Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) :**

- détermine le programme des travaux de mise en accessibilité,
- fixe les délais de réalisation,
- prévoit des mesures concernant le respect des règles de stationnement,
- appelle les bonnes pratiques en matière de signalisation.

Le PAVE doit être établi dans chaque commune, à l'initiative du Maire ou, le cas échéant, du Président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret d'application du 21 décembre 2006. Ce plan doit fixer 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'EPCI. La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fasse partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

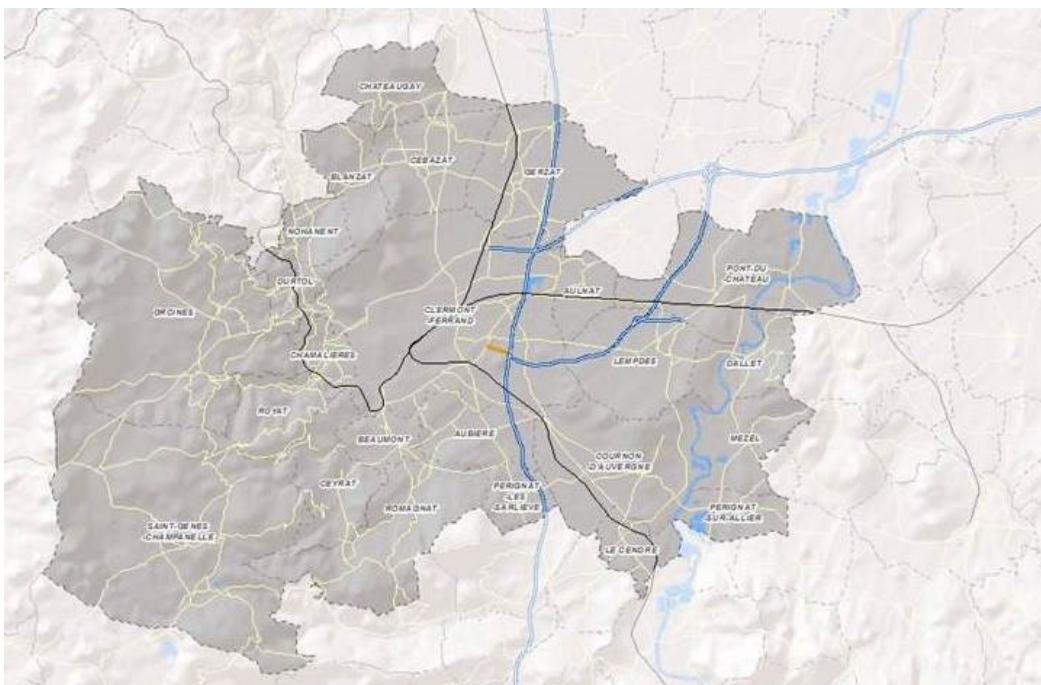
#### **La Commission Intercommunale d'Accessibilité :**

- dresse un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- organise le recensement des logements accessibles,
- peut être sollicitée lors de l'élaboration des Schémas directeurs et des Plans de mise en accessibilité,
- établit un rapport annuel présenté selon les cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et fait toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant,
- adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport,
- joue un rôle consultatif.

Sa création est imposée à toutes les intercommunalités de plus de 5000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire. Elle est alors présidée par le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrête la liste des membres.

### 3. DIAGNOSTIC ET ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ A L'INTERIEUR DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTCA-AC

Le ressort territorial du SMTCA-AC englobe le territoire de Clermont Auvergne Métropole, ainsi que trois communes Dallet, Pérignat-ès-Allier et Mezel. Auxquelles s'ajoutent les communes de Sayat, jusqu'au 25 août 2019 et Saint Beauzire, jusqu'au 31 décembre 2018.



Limites administratives du ressort territorial du SMTCA-AC et de l'agglomération clermontoise en 2018 – source : Systra.

Ce périmètre est passé de 11 communes en 1976 à 23 communes depuis 2013. Cette extension s'explique principalement par le développement des intercommunalités, ainsi que le rattachement de nouvelles communes aux territoires initiaux.

#### 3.1 Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du SMTCA-AC

Ce document, approuvé en 2016, présente les actions à mener sur la période 2017-2019 sur le réseau afin de renforcer son accessibilité et parvenir à terme à une accessibilité totale du réseau de transport.

##### Des actions engagées depuis 2005 pour améliorer la mise en accessibilité du réseau

Suite à la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des réflexions concernant la mise en accessibilité du réseau clermontois ont été menées entre le SMTCA-AC, la régie T2C et le Collectif Départemental pour l'Inclusion des Personnes en situation de Handicap. Des priorités ont ainsi été définies en termes d'accessibilité du réseau de transport urbain, avec comme principale stratégie d'équiper le réseau ligne par ligne, en mettant prioritairement en accessibilité **les lignes fortes et les pôles d'échanges** (mise aux normes

des quais, véhicules équipés de palettes rétractables, dispositif sonore embarqué, abaissement des distributeurs automatiques de titre...).

Suite à cette volonté de mise en accessibilité engagée en 2005, de nombreuses actions ont été concrétisées (**données 2015**) pour un montant de 6,2 millions d'euros:

- 100% des points d'arrêt du tramway sont accessibles, soit 68 points d'arrêt ;
- 53% des points d'arrêt de bus régulier sont accessibles, soit 502 points d'arrêt sur 952 ;
- 46% du parc de véhicules est constitué de véhicules accessibles (palettes UFR, annonces sonores et visuelles, portes de véhicule permettant le passage d'un fauteuil roulant, emplacements destinés aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite) ;
- 5 lignes sont accessibles : A, B, C, 3 et 4
- 80% des usagers du réseau de transport urbain clermontois circulent sur des lignes accessibles et/ou transitent via des points d'arrêt accessibles.

#### Programmation à venir

A l'**horizon 2020**, grâce au programme de renouvellement du parc, 90% des véhicules seront accessibles :

- 100% du parc de véhicules sera accessible en termes de palettes d'accès, de portes permettant le passage d'un fauteuil roulant et d'emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite ;
- 82% du parc de véhicules sera accessible en termes d'annonces sonores et visuelles embarquées ;
- 80% du parc de véhicules sera accessible en termes d'emplacements réservés aux personnes en fauteuils roulants.

### 3.2 Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) du réseau départemental Transdôme

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée du réseau Transdôme, élaboré en 2016, rappelle le contexte réglementaire et les obligations à prendre en compte en termes d'accessibilité du réseau de transport interurbain. Ce dernier est composé de 64 lignes de bus dont 3 fortes sur un territoire de 246 communes.

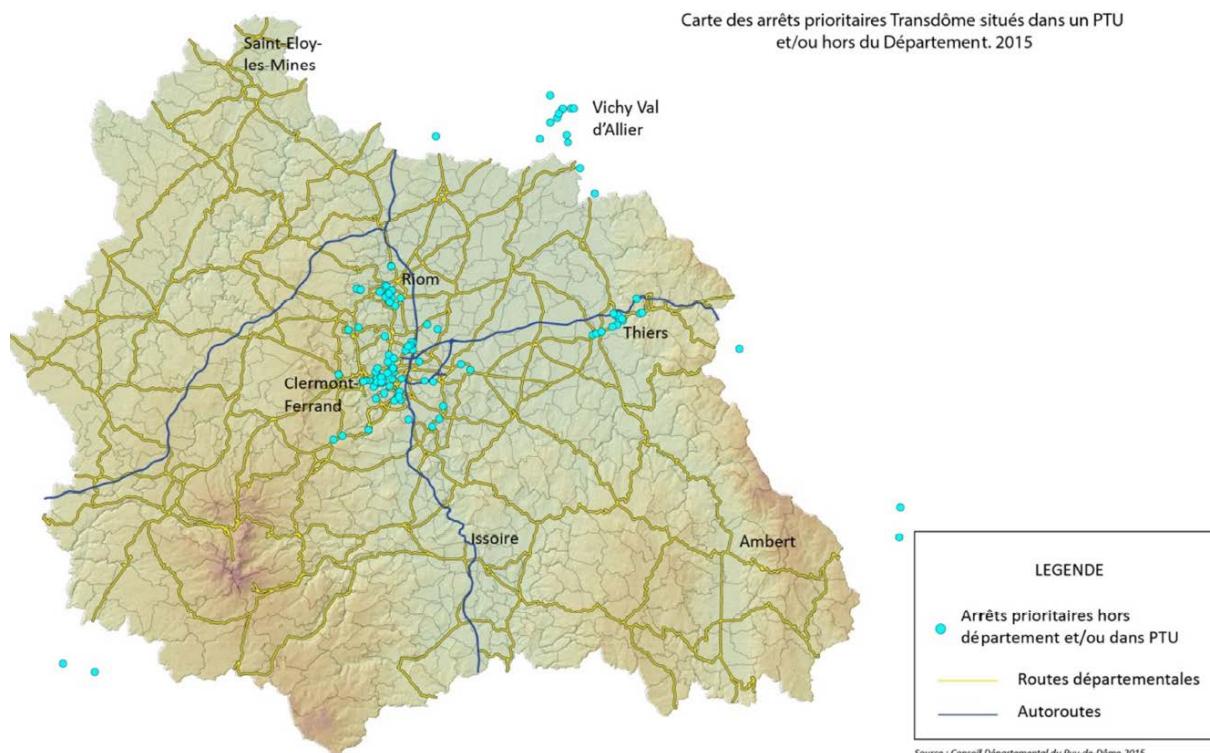
L'Ad'AP prévoit une démarche programmatique de mise en accessibilité du réseau selon les besoins des utilisateurs qui repose sur :

- Les matériels roulants, avec un parc 100% accessible à l'horizon 2020 (déploiement progressif),
- Les arrêts, avec la définition d'arrêts prioritaires dans une logique de réseau,
- Les services de substitution pour répondre aux impossibilités techniques,
- La communication avec des supports (papier, numérique) adaptés sur l'ensemble de la chaîne de déplacement (guichet, arrêts, bus...)

La problématique la plus prégnante de cet agenda repose sur l'aménagement des arrêts. Dans un premier temps, une liste d'arrêts prioritaires a été établie pour l'ensemble du réseau en fonction des critères suivants :

- Arrêt desservi par au moins deux lignes,
- Arrêt au niveau d'un PEM,
- Arrêt proche d'une structure accueillant des PMR ou des personnes âgées,

Au final 339 arrêts (sur un total de 715 arrêts) ont été définis prioritaires. Sur ces derniers, un certain nombre n'ont pas été retenus en raison d'impossibilité technique (pentes, largeur etc) ou de disproportion manifeste de l'investissement par rapport au gain en termes de confort.



Carte des arrêts prioritaire du réseau Transdôme – 2016 (source : CD63\_SDAP)

Le bilan de l'étude a montré que sur les 339 arrêts prioritaires, 220 sont situés sur le périmètre d'action du département et 116 dans le périmètre d'une autre AOT. Sur ces 220, 141 seront aménagés par le département pour devenir accessibles.

### 3.3 Service ferroviaire régional du SD'AP Auvergne

Les gares régionales du périmètre du ressort territorial ne sont pas concernées par les critères prioritaires et donc ne sont pas inscrites dans le Sd'AP Auvergne. La gare de Clermont-Ferrand est inscrite au schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux de la SNCF, signé le 29 novembre 2016.

Avec le Sd'AP Auvergne 2015, il s'agit pour la Région et ses partenaires (SNCF Mobilités, SNCF Réseau et l'Etat) de poursuivre leurs efforts en faveur de l'accessibilité, dans le prolongement de ceux réalisés dans le cadre du précédent SDA.

Il faut toutefois relever que la réforme territoriale a fait évoluer le périmètre et les compétences des Régions. En particulier, la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe), adoptée définitivement le 16 juillet 2015, prévoit le transfert aux Régions des compétences des Départements en matière de transports routiers de voyageurs, réguliers et à la demande au 1er janvier 2017, et de transports scolaires au 1er septembre 2017.

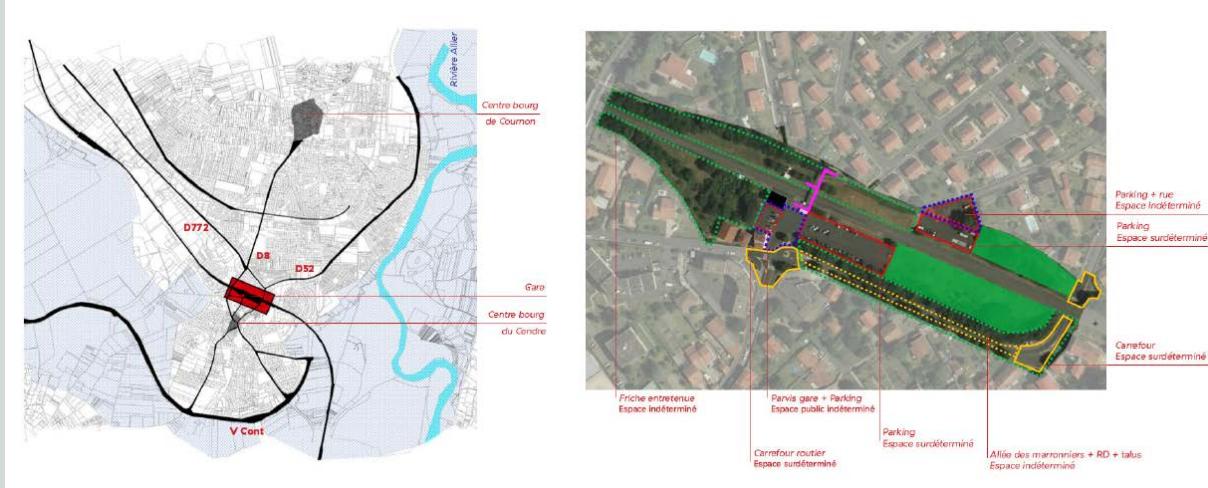
En tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, la Région Auvergne a ainsi élaboré le Sd'AP Auvergne 2015 du service de transport ferroviaire régional de voyageurs dont elle était responsable en 2015. Ce document de programmation décrit les opérations de mise en accessibilité et définit les modalités permettant d'assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite sur le réseau ferroviaire TER d'Auvergne.

Le Sd'AP Auvergne 2015 du service de transport ferroviaire régional de voyageurs répond aux objectifs fixés par les nouveaux textes règlementaires, à savoir :

- la mise en accessibilité des gares identifiées comme prioritaires sur le territoire régional ;
- des services de substitution dans les gares non prioritaires ;
- la réalisation du service avec du matériel roulant accessible ;
- la formation, par le transporteur SNCF Mobilités TER, de ses agents à l'accueil et à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite et une information adéquate des usagers ;
- les modalités de mise en œuvre, suivi, exécution et actualisation du document.

#### Un exemple de requalification de la Halte de la commune du Cendre

A noter que la requalification de la Halte du Cendre pourrait amener à reconstruire la priorisation. En effet, suite aux Rencontres Citoyennes de la Mobilité, la halte ferroviaire du Cendre a été désignée comme site pilote pour la réalisation d'une opération de requalification. L'objectif de cette opération est de favoriser le report modal par le biais d'une amélioration de l'attractivité du lieu en proposant une nouvelle offre de services et un accès facilité.



La remise aux normes PMR de la passerelle SNCF a été étudiée mais non retenue dans le cadre de l'opération car relevant de la compétence régionale. Clermont Auvergne Métropole a saisi par courrier la Région Auvergne-Rhône-Alpes afin qu'elle se prononce sur sa participation à l'opération de requalification.

L'opération de requalification est estimée au total à 1 523 071 €HT hors opération de mise en accessibilité de la gare. Différents scénarios de mises aux normes PMR ont été chiffrés :

N° Prix	DESIGNATION	U	Quantité	PU € HT	TOTAL € HT
	Scénario1 : Passerelle laissée en l'état				
	Entretien régulier	Forfait	1	0,00 €	- €
	<b>TOTAL – Scénario 1 Passerelle laissée en l'état</b>				<b>- €</b>
	Scénario2 : Scénario 2 : Mise aux normes PMR				
	Mise aux normes de la passerelle existante avec 2 ascenseurs d'accès. Le tablier n'est pas repris.	Forfait	1	150 000,00€	150 000,00€
	<b>TOTAL – Scénario 2 : Mise aux normes PMR</b>				<b>150 000,00€</b>
	Scénario 3 : Passerelle urbaine				
	Dépose de la passerelle existante et création d'une nouvelle avec mise aux normes PMR	Forfait	1	1 000 000,00€	1 000 000,00€
	<b>TOTAL – Scénario 3 : Passerelle urbaine</b>				<b>1 000 000,00€</b>
	Scénario 4 : Réfection totale				
	Dépose de la passerelle existante et création d'une nouvelle avec mise aux normes PMR. Réfection des quais	Forfait	1	3 000 000,00€	3 000 000,00€
	<b>TOTAL – Scénario 4 Réfection totale</b>				<b>3 000 000,00€</b>

### 3.4 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) présents sur le territoire du SMTCA

Les communes de l'agglomération ayant mis en place un PAVE complet ou ayant lancé une démarche de diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont :

- Clermont Ferrand
- Beaumont
- Mezel
- Chamalières
- Aubière

Les autres communes n'ont pour le moment pas lancé de démarche de PAVE.

La loi du 11 février 2005 rend obligatoire l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, document qui devait être établi pour le 23 décembre 2009.

Ainsi l'article 45 de la loi précise que :

« *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...* »

« .... *Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes 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....* »

Deux décrets et un arrêté complètent cet article.

- Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

« A compter du 1<sup>e</sup>r juillet 2007, l'aménagement en agglomération des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouvert à la circulation publique est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.... »

Ces dispositions sont applicables à l'occasion :

- de la réalisation de voies nouvelles ;
- d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement ;
- de réhabilitation ou de réfection de voies, des cheminements existants ou des espaces publics.

Elles sont applicables que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

- Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

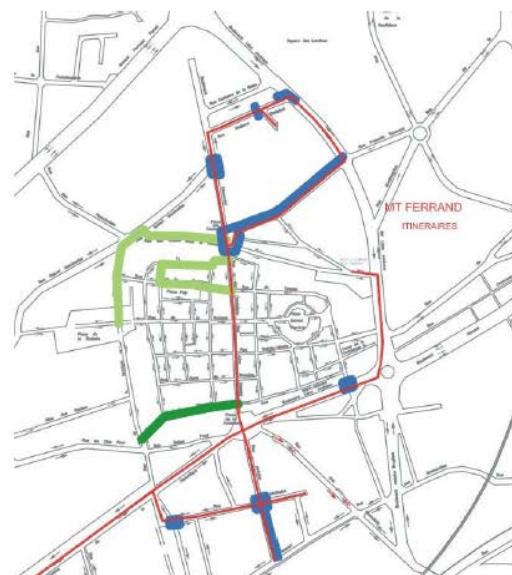
Cet arrêté d'application détaille des prescriptions techniques en 12 thèmes :

- pentes,
- paliers de repos,
- profils en travers,
- traversées pour piétons,
- ressauts,
- équipements et mobiliers sur le cheminement,
- escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques,
- stationnement réservé,
- signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière,
- feux de circulation permanents,
- postes d'appel d'urgence,
- emplacement d'arrêt de véhicules de transport public.

### 3.4.1 Exemple détaillé de l'élaboration du PAVE de Clermont-Ferrand

Le PAVE de Clermont-Ferrand a été réalisé en 2009 et a été élaboré en deux phases :

- une phase de détermination d'itinéraires entre les pôles attractifs,
- une phase de parcours de la ville à pied afin d'identifier les aménagements à réaliser et les obstacles présents.



**Exemples d'itinéraires étudiés lors de l'élaboration du PAVE de Clermont-Ferrand en 2009 – source : PAVE de Clermont-Ferrand.**

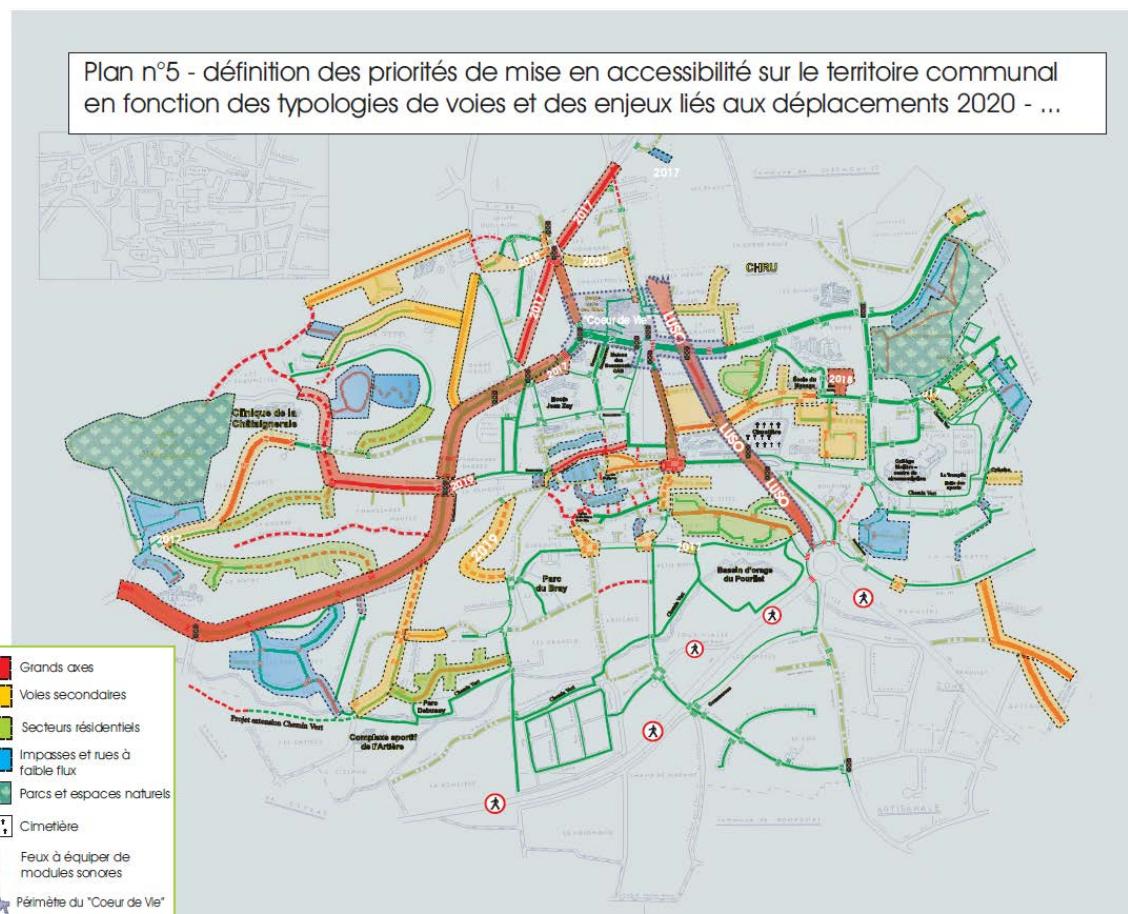
En 2009, grâce à des travaux réalisés conformément à la réglementation en vigueur depuis de nombreuses années, l'indice d'accessibilité était déjà très bon (9,05/13) avec un potentiel maximum de 89,3% en raison des déclivités naturelles.

Le travail réalisé a consisté, pour chaque section d'itinéraire, à lister les actions à mener pour se rapprocher du taux d'accessibilité maximum :

- remplacement des bornes basses par des potelets de hauteur 80 cm minimum,
- abaissement des bordures de trottoir au droit des passages piétons,
- mise en place au droit de ces passages de bandes podotactiles,
- mise en place de bandes de guidage,
- élargissement de trottoirs,
- bandes de contraste en nez de marche,
- bandes de contraste sur les parois latérales vitrées des abris bus,
- hauteur des panneaux publicitaires,
- localisation de panneaux publicitaires sur le trottoir,
- protection des descentes d'escalier sur les cheminements piétons,
- mise à niveau des entourages d'arbres situés le long des cheminements piétons.
- mise à niveau de chambres de tirage, plaque d'égout, etc...

Le suivi des actions et travaux à réaliser a été effectué par les services techniques de la Ville et actualisé en fonction des aménagements réalisés.

### 3.4.2 Exemple détaillé de l'élaboration du PAVE de Beaumont.



**Exemple de définition des priorités de mise en accessibilité sur le territoire communal en fonction des typologies de voies et des enjeux liés aux déplacements 2020 du PAVE de Beaumont**

Dans le cadre de l'élaboration de son PAVE, la commune de Beaumont a créé une commission communale d'accessibilité dont les missions consistent à dresser l'état de l'accessibilité du cadre du bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports de la commune. Dans ce cadre, la commission établit annuellement un rapport et des propositions pour améliorer l'accessibilité de l'existant. Elle organise également le recensement des logements accessibles.

Lors du diagnostic d'accessibilité, 27 km de voirie ont été étudiés. L'indice d'accessibilité s'établissait à environ 39% mais avec un taux potentiel de près de 78%.

Les principaux enseignements tirés de diagnostic ont montré des obstacles fixes non conformes aux normes d'accessibilité, des traversées non sécurisées ou encore des places réservées à mettre aux normes.

A l'issue de cette phase, un plan d'action a été mis en place, il prévoit notamment de :

- privilégier les opportunités de constructions neuves afin de les rendre accessibles dès la phase de conception :
- réaliser des interventions de manière annuelle sur des points durs,

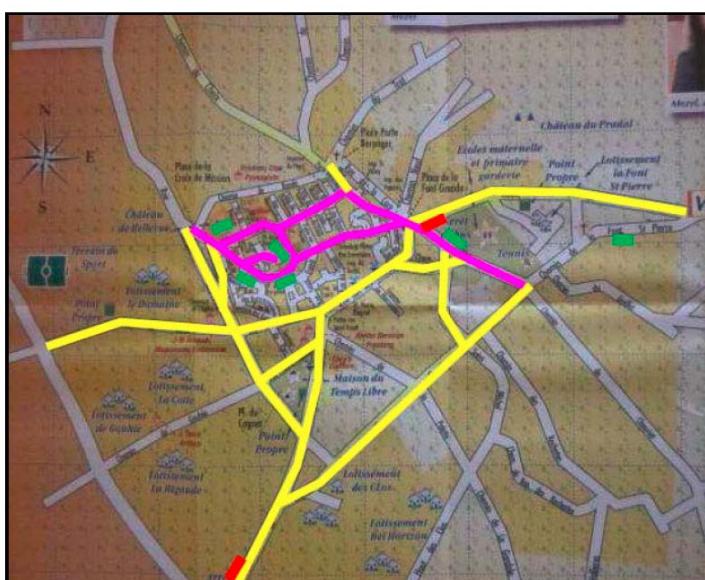
- s'appuyer sur les schémas directeurs de déplacement pour intégrer aux aménagements les problématiques d'accessibilité,
- tenir compte des SDA des services de transport collectif par les AOT.

De plus, cette vision se veut globale. En effet, réaliser des aménagements pour la mise en accessibilité des espaces publics peut contribuer à intégrer d'autres problématiques comme la sécurisation des routes pour les scolaires ou encore la gestion du stationnement. La programmation prend en compte la continuité des cheminements, la globalité des aménagements en un même lieu, les besoins de la population et les moyens financiers de la collectivité.

Cette programmation est réalisée en concertation avec les représentants des associations de personnes en situation de handicap afin d'aboutir à une vision consensuelle sur les actions à mettre en place.

### 3.4.3 Exemple détaillé de l'élaboration du PAVE de Mezel

La commune de Mezel a réalisé son PAVE en 2012, dans lequel ont été identifiés les axes prioritaires à diagnostiquer. Ce PAVE met en évidence l'état actuel des cheminements sur les axes les plus importants ainsi que les potentialités d'amélioration de la situation existante. Ci-dessous la carte des axes étudiés.



Rue ou espace public

	Rue à diagnostiquer – Importance haute
	Rue à diagnostiquer – Importance moyenne

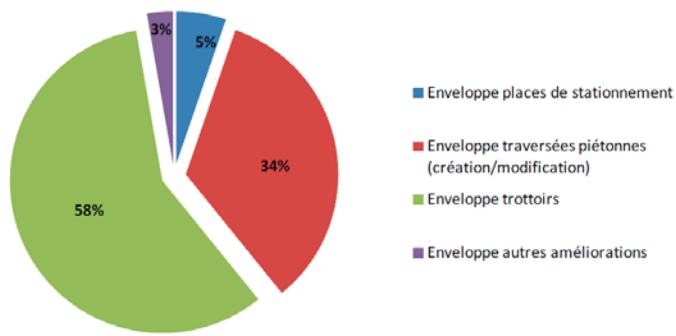
Equipements

	Place de stationnement adaptée et réservée aux personnes à mobilité réduite
	Arrêt de Bus

Les résultats de l'étude ont montré que les rues de la commune sont peu accessibles notamment pour les UFR. Les principales difficultés se focalisent sur les pentes des axes, l'état des infrastructures (revêtement de trottoir, profil...), le manque de traversées et de places réservées, mais aussi la signalétique.

Néanmoins, le PAVE met en exergue la potentialité de mise en accessibilité avec plus des 2/3 des rues qui peuvent être aménagées et apporter plus de confort dans les déplacements des usagers et PMR.

Ces aménagements ont été chiffrés et concernent différentes typologies de travaux et d'espaces (cf. diagramme ci-dessous).



### 3.5 Les services spécifiques dédiés aux PMR

#### 3.5.1 Transport à la demande pour personnes handicapées (Moovicité)

Il s'agit d'un service souple et pratique qui s'adapte à la demande des voyageurs.

Le service MooviCité est un service initié par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTCA) en septembre 2004 et qui a pour objectif de :

- Favoriser globalement l'accessibilité du réseau de transport urbain T2C,
- Faciliter l'intermodalité entre l'ensemble des modes de transport présents dans l'agglomération clermontoise,
- Permettre l'amélioration de la mobilité pour les personnes atteintes d'un handicap.
- MooviCité se décline en 2 services :
  - Le service d'informations voyageurs et de conseil en mobilité : MooviCité Informations
  - Le service de transport à la demande pour les personnes handicapées et tout public.

Le périmètre d'intervention des services de transport à la demande couvre les communes de ressort territorial.

#### 3.5.2 Le service ACCÈS TER

Pour les voyages en train TER Auvergne-Rhône-Alpes, la Région et la SNCF proposent un service garanti de prise en charge des personnes en situation de handicap sur réservation. Ce service gratuit d'assistance en gare permet, pour les gares éligibles (Clermont-Ferrand, Le Cendre-Orcet, Lezoux, Royat-Chamalières, Vertaizon) de bénéficier des services suivants :

- ***Si la gare est équipée pour recevoir les personnes en situation de handicap :*** réservation 48h à l'avance pour qu'un agent en gare conduise l'ayant droit jusqu'au train et l'installe à sa place.
- ***Si la gare n'est pas équipée pour recevoir les personnes en situation de handicap :*** Réservation 48h à l'avance puis, le jour du départ, appel d'un taxi pour conduire l'ayant droit au train réservé dans la gare équipée la plus proche.

## 4. STRATÉGIE ET PROPOSITIONS EN FAVEUR D'UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

### 4.1 Les actions du plan d'actions

Le plan d'actions du PDU prévoit une action dédiée à la mise en accessibilité des transports publics : **l'action 4-4 rendre accessible la chaîne de déplacement à l'intérieur au sein du ressort territorial du SMTA.**

Cette action prévoit sur la période 2019-2025 de :

- Mettre en œuvre les mesures ou études programmées dans les SD'AP du SMTA, du réseau Transdôme et de la Région Auvergne
- Elaborer les PAVE manquants et les mettre en œuvre pour garantir une accessibilité de la chaîne de déplacements

Parmi les indicateurs de suivi, sont notamment listés :

- % des arrêts, stations, gares et matériel roulant accessibles
- Taux de véhicules accessibles aux PMR

### 4.2 Les actions transversales en faveur d'une accessibilité pour tous

En complément du plan d'actions, sont formulées ci-après des recommandations en faveur d'une accessibilité pour tous.

Les projets d'aménagement de l'espace public ou d'adaptation des services de transport sont autant d'opportunités à saisir pour améliorer la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite à coût maîtrisé.

Si le maintien de cette politique en faveur des Personnes à Mobilité Réduite paraît aujourd'hui une évidence, la volonté d'apporter des améliorations dans ce domaine est tout aussi importante. Ainsi des actions telles que la mise en place de bandes de contraste sur mobilier hauts, de dispositifs pour aider les personnes malvoyantes dans leurs déplacements ou encore d'opérations de sensibilisation des agents en charge des travaux doivent régulièrement être entrepris pour améliorer les conditions des usagers les plus vulnérables.

#### 4.2.1 Favoriser l'accessibilité des ERP depuis et vers les arrêts de transports collectifs les plus proches, les stationnements PMR

Un diagnostic d'accessibilité de la voirie autour de ces sites permettra de déterminer les enjeux pour chaque site et la programmation des améliorations en matière d'accessibilité depuis les transports collectifs les plus proches mais aussi depuis un stationnement spécifique PMR. Concernant l'ensemble des ERP sur le territoire du SMTA, une réflexion pourrait être menée pour déterminer les lieux à traiter en priorité, en complément de la réponse apportée aux demandes communales et le niveau d'accessibilité à atteindre.

#### **4.2.2 Adapter les dispositifs d'orientation et de repérage dans la ville aux besoins des personnes à mobilité réduite**

Les itinéraires aménagés accessibles peuvent nécessiter un accompagnement par une signalétique adaptée : des panneaux clairs, suffisamment grands, visibles de jour comme de nuit, assurant une vision et une lecture par tous quel que soit l'âge ou le handicap. Certaines PMR font notamment face à des difficultés d'orientation (déficients cognitifs, ...) qui devraient être prises en compte dans les choix de représentation (couleurs, formes, taille et lisibilité des caractères...) et de signalétique modes doux.

#### **4.2.3 Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance en cohérence avec le décret « voirie pour tous »**

Il est primordial de tenir compte de l'évolution de la législation en matière d'accessibilité de la voirie dans tous les projets neufs et de maintenance lourde. Un état des lieux de l'ensemble des investissements répondant à la loi de février 2005 et un bilan annuel des réalisations permettraient de visualiser l'évolution de l'accessibilité du patrimoine de voirie et espaces publics.

#### **4.2.4 Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire**

Différents maîtres d'ouvrage sont compétents en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sur le territoire du PDU. 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 mettre en cohérence les principes d'aménagement des différentes collectivités.

#### **4.2.5 Prise en compte de l'accessibilité dans les nouveaux aménagements et les services**

La législation et la réglementation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées s'applique à la voirie et aux aménagements des espaces publics. Plus précisément, cela correspond aux places, aux avenues, et aux boulevards plantés ou aménagées, aux mails, aux squares et autres espaces non clos dans un itinéraire de déplacement.

Pour les nouveaux projets d'aménagement et de service, la conception devra intégrer le volet accessibilité avec une vision d'ensemble et une logique de déplacement.

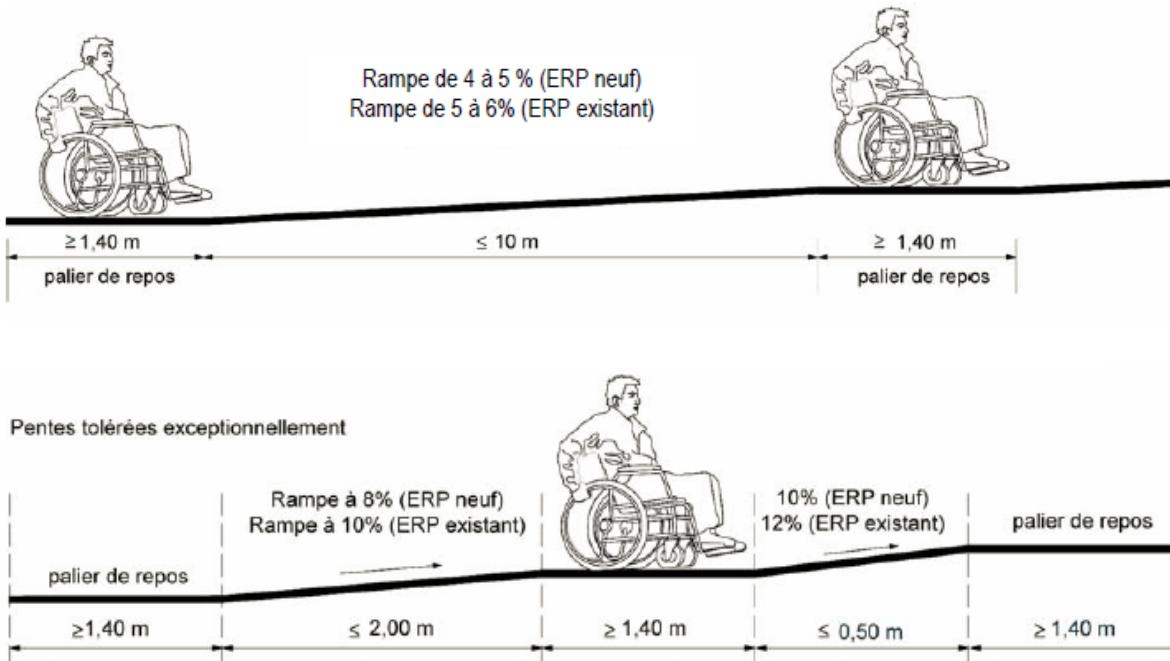
Les prescriptions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont déterminées par :

- Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006, relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- Le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- L'arrêté du 15 janvier 2007, qui complète les prescriptions techniques.

Pour les nouveaux aménagements, les règles portent sur :

- Les largeurs de cheminement et de portes,
- Les pentes avec leurs caractéristiques dimensionnelles et leur déclivité
- Les ressauts
- Les seuils et accès

Exemple de règles à mettre en place pour l'implantation d'une rampe



#### 4.2.6 Lutte contre le stationnement illicite bloquant les déplacements des PMR

La largeur minimale de cheminement est établie à 1.40 cm sur les trottoirs des voiries. Il est recommandé de disposer de 1.60 m pour le confort des piétons et UFR. Il peut arriver régulièrement que des véhicules stationnent sur le trottoir, limitant ainsi le passage libre pour les piétons. Parfois, ce phénomène se répète sur des linéaires importants rendant tout déplacement parfois dangereux, en obligeant des déplacements sur les voies circulées.

Il existe plusieurs leviers d'action pour réduire ou endiguer le phénomène. Premièrement, il s'agit d'agir sur la communication auprès de la population en indiquant notamment les zones de stationnement public, mais également sur le renforcement du contrôle. En lien avec le point précédent, les nouveaux aménagements doivent prendre en compte les piétons et offrir des cheminements suffisamment dimensionnés. Ces aménagements peuvent également limiter le stationnement « sauvage » ou illicite via l'implantation de mobilier urbain ou de dispositifs anti-stationnement.

Par ailleurs, certaines municipalités autorisent le stationnement sur trottoir, cette disposition peut être supprimée et le signalisation des zones interdites doit être clair (ligne jaune, panneau de signalisation). Selon les usages locaux, il pourra s'avérer nécessaire de réaliser des aires de stationnement courte durée et de livraison. Ces emplacements permettent de disposer d'espaces pour réaliser des achats de proximité et limiter les stationnements sur trottoir. Enfin, l'emploi de la verbalisation permettra de faire respecter l'ensemble des mesures que ce soit sur le stationnement longue et courte durée, mais aussi sur le stationnement illicite.

De manière générale, il n'existe pas une seule solution mais un ensemble de mesures complémentaires qui permettent de limiter, voire parfois supprimer les conflits entre usagers de la route et piétons.

#### 4.2.7 Concertation avec les associations d'usagers

Dans un objectif de sensibilisation/communication auprès de la population et des décideurs, des concertations avec les associations d'usagers peuvent être organisées. Différentes formes sont possibles, notamment sous forme d'atelier où les différents intervenants expriment leur difficultés, leurs besoins et leur proposition de solutions. Ces rencontres sont l'occasion de repérer des points durs sur le territoire et sur différentes thématiques (transports, stationnement, etc.).

Il est possible également de réaliser des mises en situation, où les participants sont invités à réaliser des parcours dans une situation d'handicap (visuel, UFR etc.). Ces simulations permettent à tout usager de comprendre les difficultés d'un PMR lors de ses déplacements quotidiens.

#### 4.2.8 Cartographie des emplacements PMR

Les emplacements de stationnement PMR sont régis par plusieurs règles qui définissent leurs caractéristiques dimensionnelles, leurs positionnement, leur répartition et leur nombre.

Les places de stationnement accessibles doivent être réparties de manière homogène sur la voirie et dans les espaces publics. Elles doivent représenter au moins 2% du nombre total de places en parc de stationnement. Cette proportion augmente à 5% pour les bâtiments d'habitation collectifs. En termes de dimensions, ces emplacements doivent respecter les normes du schéma ci-dessous :



Sur un territoire local ou intercommunal, l'établissement de cartes de recensement des emplacements réservés permet de déterminer les conformités et non conformités par rapport aux normes et ainsi définir des besoins en termes d'aménagements. Ces cartes ont pour objectif de vérifier la répartition géographique des emplacements, notamment en fonction des pôles générateurs de déplacement, mais aussi sur leur nombres et leur dimensions. Ce dispositif pourrait être généralisé à l'échelle de la Métropole.

#### 4.2.9 Développement des services liés à la mobilité

Plusieurs types de service à la mobilité existent. Cela concerne différents moyens de transport et de formes de déplacement. A titre d'exemple la SNCF a mis en place Accès Plus qui permet l'accompagnement des PMR jusqu'à leur place dans le train et ceci sur les grandes lignes, les TER et les franciliens. Les AOT locales proposent des services de transport à la demande comme détaillé dans les chapitres précédents.

Plus récemment des expériences ont été menées dans le but de mettre en relation via une plateforme web des personnes à mobilité réduite avec d'autres usagers pour les accompagner dans leurs déplacements. Il peut s'agir d'un trajet domicile-travail réalisé en voiture (covoiturage), à pied ou encore en TC.

#### 4.2.10 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 de 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 d'une 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 :

- faire évoluer les règles et pratiques du SMTA et des autres collectivités compétentes en matière d'aménagement de voirie, en intégrant la qualité d'usage ;
- 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 ;
- intégrer la qualité d'usage comme principe du projet urbain d'ensemble et des opérations en cours et à venir ;
- mobiliser largement pour cela les outils de concertation avec les usagers et leurs représentants.

## ANNEXES

### **ANNEXE 1 : SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA) DU SMTA-AC**

Cf. document joint

### **ANNEXE 2 : SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SD'AP) DU RESEAU TRANSDOME**

Cf. document joint

### **ANNEXE 3 : SD'AP AUVERGNE**

Cf. document joint

### **ANNEXE 4 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE CLERMONT-FERRAND**

Cf. document joint

### **ANNEXE 5 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE BEAUMONT**

Cf. document joint

### **ANNEXE 6 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) DE MEZEL**

Cf. document joint

### **ANNEXE 7 : PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE) D'AUBIERES**

Cf. document joint

## 5. SIGLES ET ABRÉVIATIONS

<b>ADEME</b>	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<b>ATMO</b>	Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
<b>BHNS</b>	Bus à Haut Niveau de Service
<b>CERTU publiques</b>	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
<b>CIAPH</b>	Commission Intercommunale d'Accessibilité aux Personnes Handicapées
<b>CO</b>	Monoxyde de Carbone
<b>COV</b>	Composés Organiques Volatiles
<b>CVO</b>	Centre de Valorisation Organique
<b>CVE</b>	Centre de Valorisation Energétique
<b>DEM</b>	Diagnostic Environnemental de la Mobilité
<b>DIVAT</b>	Disques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
<b>EMD</b>	Enquête Ménage Déplacements
<b>ERP</b>	Etablissement Recevant du Public
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>INRETS</b>	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
<b>LAURE</b>	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
<b>M€</b>	Million d'Euros
<b>NOX</b>	Oxydes d'Azote
<b>PAVE</b>	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
<b>PDA</b>	Plan de Déplacements d'Administrations
<b>PDE</b>	Plan de Déplacements d'Entreprises
<b>PDS</b>	Plan de Déplacements Scolaires
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains

<b>PLH</b>	Programme Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PM</b>	Particules totales en suspension
<b>PMR</b>	Personnes à Mobilité Réduite
<b>PPBE</b>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
<b>PTU</b>	Périmètre des Transports Urbains
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDA</b>	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
<b>SDDU</b>	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
<b>SDUC</b>	Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Français
<b>SRU</b>	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
<b>TAD</b>	Transport à la Demande
<b>TCSP</b>	Transport en Commun en Site Propre
<b>TER</b>	Train Express Régional
<b>VAL</b>	Véhicule Automatique Léger (métro automatique)
<b>VLS</b>	Vélo en Libre-Service