

PDU

2015-2025

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Toulon Provence Méditerranée

Ensemble, vers une nouvelle mobilité



Projet approuvé le 16 décembre 2016

① RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

② DIAGNOSTIC

③ PLAN D' ACTIONS

④ COMPTE DE DÉPLACEMENTS

⑤ ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

⑥ ANNEXE ACCESSIBILITÉ

CARQUEIRANNE • LA CRAU • LA GARDE • HYÈRES • OLLIOULES • LE PRADET • LE REVEST-LES-EAUX
SAINT-MANDRIER-SUR-MER • LA SEYNE-SUR-MER • SIX-FOURS-LES-PLAGES • TOULON • LA VALETTE-DU-VAR

Préambule :	2
Cadre légal et Enjeux	3
Les éléments clefs de la politique nationale d'accessibilité	3
La loi du 11 février 2005	3
Une mise à jour réglementaire en 2014	4
Personnes handicapées et à mobilité réduite (PMR)	5
Une personne sur cinq est concernée	5
Définition du terme : « personne handicapée »	5
Définition du terme : personne à mobilité réduite (PMR)	5
Une action partagée avec les communes	5
Les Commissions Communales et Intercommunales pour l'Accessibilité	5
Rencontres avec les Communes	6
Accessibilité sur Toulon Provence Méditerranée : Etat des Lieux	7
Les titulaires des allocations adulte et enfant handicapés	7
Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics	7
Mise en accessibilité des réseaux de transport publics	9
Une offre spécifique aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la CA TPM	9
Toulon Provence Méditerranée, Réseau Mistral et accessibilité.	11
Accessibilité du réseau communautaire : le SDA-Ad'AP de la CA TPM	12
Liste des points d'arrêts prioritaires	18
Accessibilité des Ports	21
L'Accessibilité sur les autres réseaux de transport	22
LES PRESCRIPTIONS DU PDU	31
Favoriser l'autonomie du déplacement	31
Poursuivre la mise en accessibilité du réseau par les points d'arrêts et le matériel	31
Action n°32 : Poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun par la mise en place des agendas d'Accessibilité Programmée	32
Action n°33 : Elaborer et mettre en œuvre les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics	32
Calendrier et réalisation	33

Préambule :

L'article L1214-3 du code des transports mentionne que « l'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. »

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

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

- Le cadre légal et réglementaire,
- L'accessibilité sur le territoire de la CA TPM
- Les prescriptions du PDU
- Le calendrier de réalisation des actions.

Cadre légal et Enjeux

Les éléments clefs de la politique nationale d'accessibilité

La loi du 11 février 2005

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (dite loi PH) représente une impulsion déterminante de l'intégration des personnes handicapées dans la société.

Quatre principes fondamentaux sous-tendent cette loi :

- La loi concerne tous les types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental ou psychique)
- La loi pose le principe de la continuité de la chaîne de déplacements
- La loi impose la mise en œuvre de mesures concrètes
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et travaux de mise en accessibilité (associations PMR)

La loi engage les collectivités ou Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) comme la CA TPM à :

- Elaborer des schémas Directeurs d'accessibilité des Transports (SDA)
- Elaborer des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)
- Constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité,
- Intégrer un volet « accessibilité » aux plans de déplacements urbains (PDU), une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

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

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi du 11 février 2005 prévoit la mise en place d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

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

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

Une mise à jour règlementaire en 2014

L'échéance de janvier 2015 ayant été atteinte pour satisfaire aux exigences de cette loi sur un délai de 10 années, le législateur a légiféré par la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014, habilitant le gouvernement à adopter de nouvelles mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. Ont suivi les textes suivants pour la mise en place des Agendas d'Accessibilité Programmés en matière de transports et toute la chaîne de déplacements. C'est pourquoi le SDA-Ad'AP se veut être un outil pragmatique de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité, adossé à une programmation budgétaire étendue au-delà de l'horizon 2015.

Il s'appuie donc très largement sur la mise en place d'une stratégie visant à rendre plus efficaces les moyens mobilisés pour la mise en accessibilité du réseau.

- Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015.
- Décret n° 2014-1326 du 5 novembre 2014 modifiant les dispositions relatives aux obligations d'accessibilité modifiant le code de la construction et de l'habitation pour l'accessibilité ERP et IOP.
- Décret n° 2014-1327 du 5 novembre 2014 relatif à l'Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des ERP et IOP.
- Arrêté du 8 décembre 2014 fixant les règles d'accessibilité des ERP et IOP existants.
- Arrêté du 15 décembre 2014 fixant les modèles des formulaires de dépôt d'autorisations et d'approbation d'agendas ou autorisation de construire.
- Décret n°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'arrêts des services de transport public à rendre accessible de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.
- Décret no 2015-1755 du 24 décembre 2015 relatif à la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs.

Tous ces outils législatifs ont permis une meilleure appréhension de l'accessibilité pour être un outil de programmation pour être plus opérationnel.

Ainsi, conformément aux nouvelles obligations la CA TPM a déposé son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP) auprès des services préfectoraux en septembre 2015 avec une programmation de mise en accessibilité répartie sur 3 ans pour ses transports urbains et l'ensemble de ses ERP soumis également à cette obligation.

Personnes handicapées et à mobilité réduite (PMR)

Une personne sur cinq est concernée

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

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

Définition du terme : « personne handicapée »

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

Définition du terme : personne à mobilité réduite (PMR)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfant (y compris enfants en poussette) ».

Une action partagée avec les communes

Les Commissions Communales et Intercommunales pour l'Accessibilité

L'article L 2143-3 DU Code Général des collectivités territoriales prévoit la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité dans les EPCI de plus de 5000 habitants.

Les missions de la commission intercommunale sont les mêmes que celles d'une commission communale pour l'accessibilité, à savoir :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et dans transports.
- Etablir un rapport annuel présenté en conseil municipal
- Faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées

- Tenir à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situés sur le territoire communal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées

Aussi, la CA TPM s'est dotée d'une commission intercommunale d'accessibilité par sa création en conseil communautaire du 19 juin 2014. Sa composition a été arrêtée à trois collèges représentant les élus communautaires, les représentants d'associations de personnes handicapées et d'usagers, et les partenaires institutionnels et acteurs locaux.

Rencontres avec les Communes

La cellule Accessibilité de la CA TPM a organisé des rendez-vous avec les acteurs locaux référents en accessibilité afin de connaître l'état d'avancement de leurs actions en matière d'accessibilité.

Depuis 2005, TPM s'engage à travers une convention devenue pérenne depuis 2014 à poursuivre sa dynamique engagée en proposant chaque année aux communes un dispositif de fonds de concours pour favoriser la mise en accessibilité des arrêts suivant une programmation établie chaque année par commune membre.

Accessibilité sur Toulon Provence Méditerranée : Etat des Lieux

Les titulaires des allocations adulte et enfant handicapés

Allocation adulte handicapé (AAH) (données CAF 2013) :

Il s'agit d'un minimum social créé par la loi du 30 juin 1975. C'est une prestation versée à tous les handicapés souffrant d'une incapacité évaluée à au moins 80% (sauf dérogation) par la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées. Elle ne peut être attribuée avant l'âge de 20 ans, sauf cas particulier. Elle est soumise à un plafond de ressources calculé par ailleurs et peut se cumuler avec une rémunération tirée d'un travail

Commune	Nombre d'allocataires
TOULON	4 262
LA GARDE	528
LA VALETTE-DU-VAR	281
LE PRADET	150
LE REVEST-LES-EAUX	42
OLLIOULES	160
LA SEYNE-SUR-MER	1 571
SIX-FOURS-LES-PLAGES	481
HYERES	1 012
CARQUEIRANNE	85
LA CRAU	181

Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

Carqueiranne

La commune dispose de 42 places de stationnement réservées aux PMR.

La Crau

Projet d'Ad'AP a été déposé en Préfecture le 24 septembre 2015, pour une programmation sur 3 ans et pour un montant de 162 600 € HT portant sur 31 ERP diagnostiqués. La ville compte 35 places réservées aux PMR.

La Garde

Mise en action d'un plan de mise en accessibilité des passages piétons du centre centre-ville.

Hyères les Palmiers

Le PAVE de la commune a été réalisé en 2011. Depuis 2012, la commune a réalisé des aménagements conformément à l'élaboration du PAVE. L'état d'avancement de c dernier sera présenté lors de la commission communale pour l'accessibilité qui a été créée lors du conseil municipal du 20/11/2015. Pour les Ad'AP, une demande de dérogation a été sollicités par la commune à Mr le Préfet pour une durée de 18 mois pour une échéance au 27 mars 2017.

Le Pradet

La commune a l'obligation de mettre en accessibilité ses 38 bâtiments et 3 IOP répartis sur son territoire et programmés sur trois périodes de trois ans pour un coût prévisionnel de 1 292 117.71 € sur 9 ans. Le dossier a été déposé pour validation en Préfecture conformément aux textes en vigueur sur les Ad'AP.

La ville a déclaré 75 places PMR sur la commune. La commune n'a pas à ce jour réalisé le plan d'aménagement de la voirie et des espaces publics.

La Seyne sur Mer

La ville recense 219 places dont 16 places privatives (HLM, poste, résidence, parking intérieur lycée) soit 203 places sur le domaine public de la commune. Elles seront prochainement intégrées au SIG.

Toulon

Le dossier du PAVE est en cours d'attribution et devrait être opérationnel dans le courant du 1 er semestre 2016.

- de 2010 à 2015: A ce jour 795 places PMR, dont 220 les 5 dernières années. Tous les grands carrefours ont été mis en accessibilité
 - Feux sonores : 340 traversées équipées dont 115 les 5 dernières années (Coût de l'équipement d'une traversée 66 120€)
 - Traversée piétonne : 385 dont 108 les 5 dernières années (Coût entre 5000€ et 20.000€ / traversée)
-

La Valette

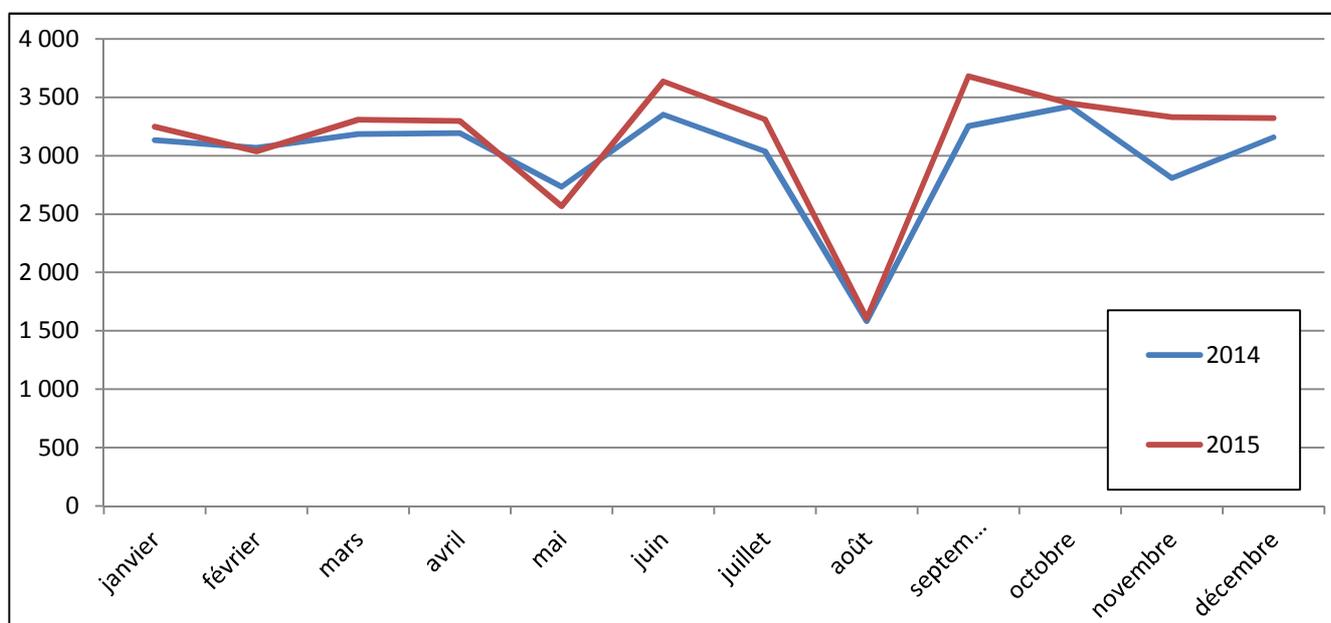
Ad'AP et IOP : 31 dossiers ont été transmis en préfecture avec engagement de réalisation de travaux d'accessibilité sur 3, 6, ou 9 ans selon équipement approuvé par délibération en conseil municipal du 21 décembre 2015. 70 emplacements ont été institués par arrêté municipal le 22 octobre 2014.

Mise en accessibilité des réseaux de transport publics

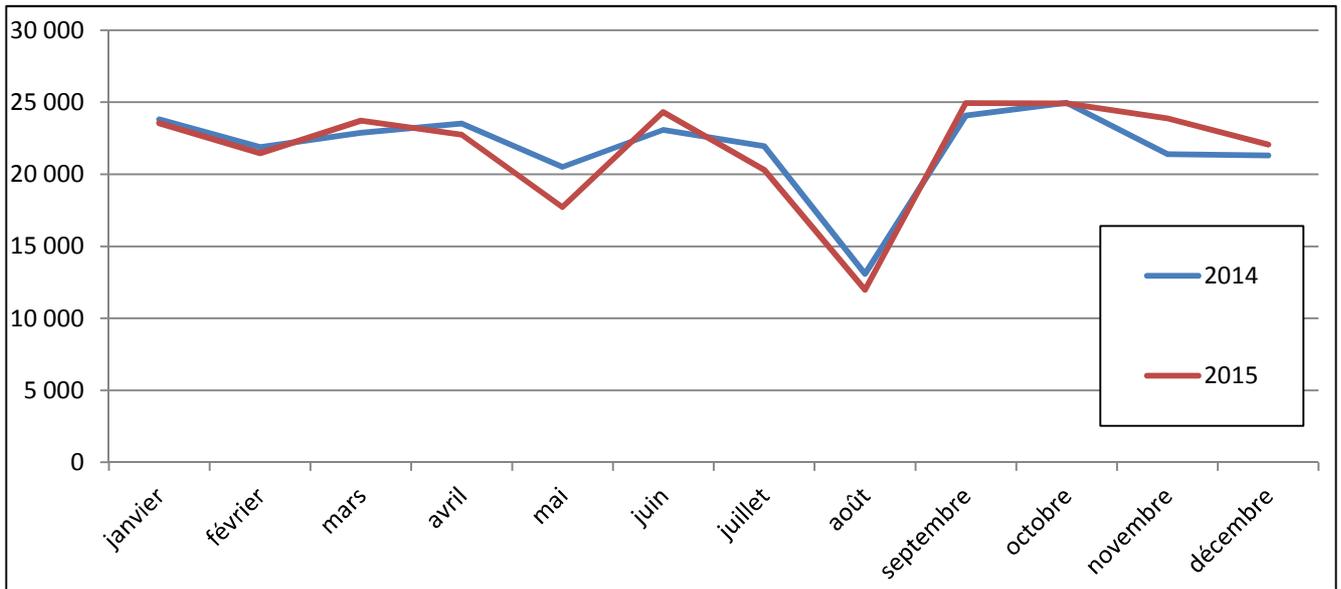
Une offre spécifique aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la CA TPM

1 service spécifique PMR : C'est un service collectif destiné aux personnes se trouvant dans l'incapacité physique (permanente ou temporaire) d'emprunter une ligne régulière du réseau. Il concerne les déplacements réguliers ou occasionnels, du lundi au samedi de 07h00 à 19h30, et est assuré par des minibus spécialement aménagés et conduits par du personnel qualifié. La prise en charge et la dépose des usagers accrédités est effectuée au plus près du lieu de départ et d'arrivée.

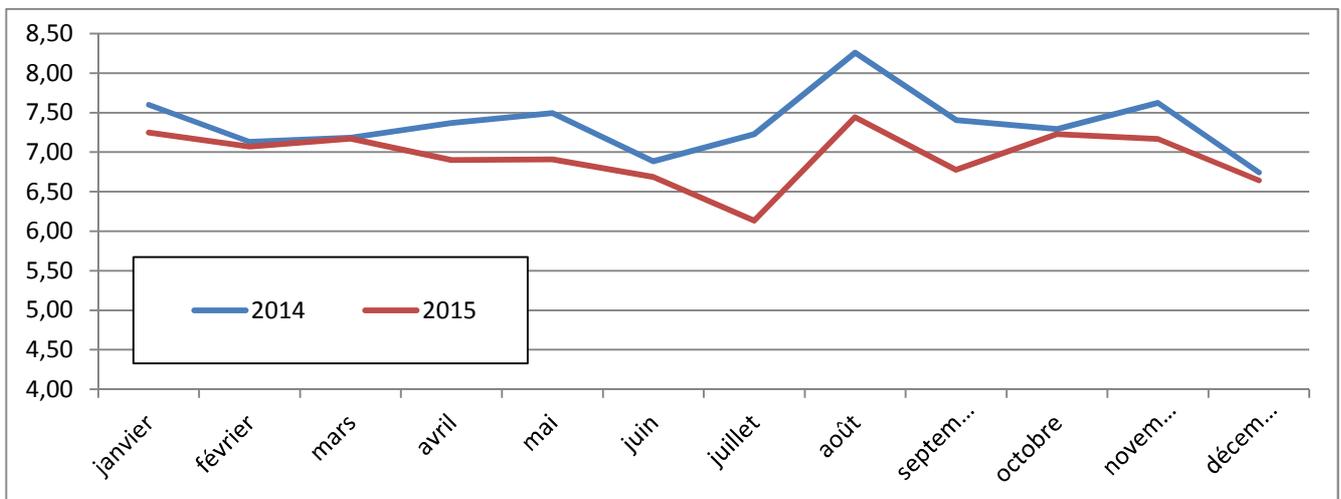
Fréquentation du service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite



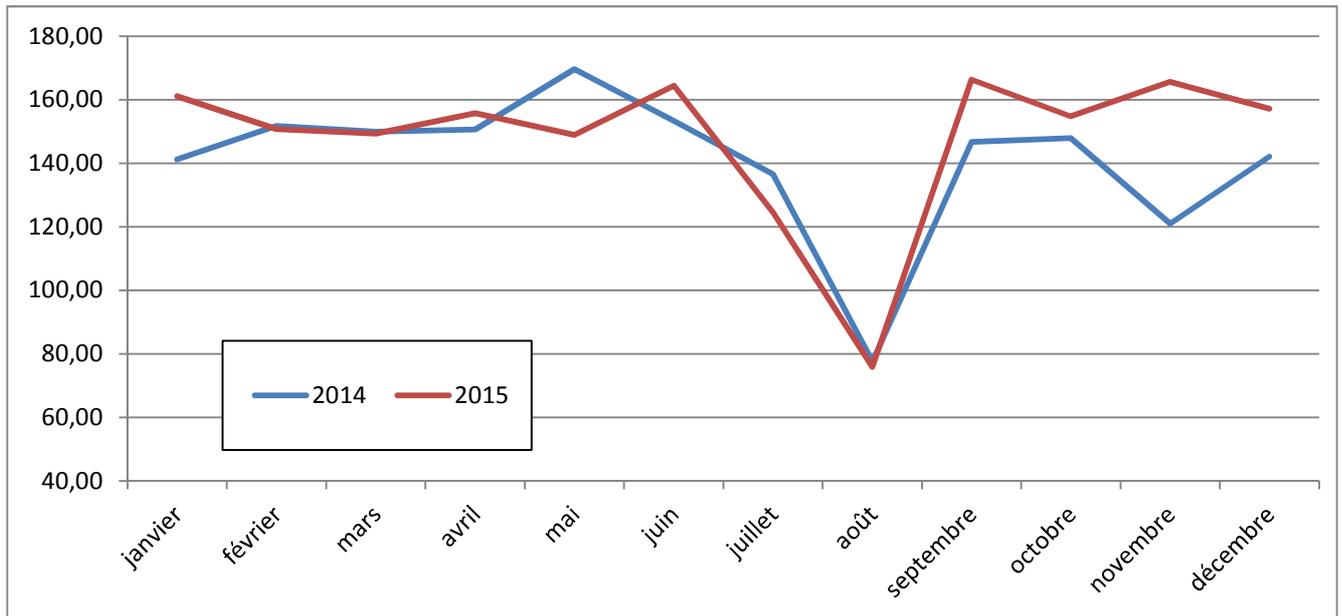
Offre kilométrique



Ratios par voyages PMR



Nombre moyen de voyages par jour semaine



Le site internet du Réseau Mistral remis à jour

Un travail de mise à jour du site internet du réseau Mistral a été effectué pour améliorer son accessibilité :

Toulon Provence Méditerranée, Réseau Mistral et accessibilité.



Parce que les transports en commun doivent être accessibles à tous, Toulon Provence Méditerranée mène une politique volontariste en faveur des handicapés et personnes à mobilité réduite. Cette volonté, inscrite dans le plan de déplacement urbain (PDU), profite en fait à l'ensemble des clients du Réseau Mistral, nous allons voir comment...

Un formulaire de signalement a également été mis en place pour permettre à l'utilisateur de faire remonter tout problème lié à l'accessibilité.



Accessibilité du réseau communautaire : le SDA-Ad'AP de la CA TPM

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transports publics de voyageurs a été approuvé par le Conseil Communautaire de la CA TPM par délibération n°15/06/118 le 18 juin 2015. Il se compose :

- D'une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure
- De la liste des points d'arrêts prioritaires
- Des demandes de dérogations motivées par une impossibilité technique avérée
- De la programmation des arrêts sur chaque période
- De l'estimation financière de la mise en accessibilité
- Des modalités de formation des personnels
- De la description des modalités de mise en œuvre de suivi de l'exécution et de l'actualisation du SDA-Ad'AP

Description du réseau terrestre et identification du service et infrastructure

Le réseau Mistral se compose de :

- **56** lignes terrestres
- **3** lignes maritimes
- **8** lignes exploités en transport à la demande (TAD) : « appels bus »
- **1** transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite (TPMR)



Le matériel roulant du réseau Mistral est composé de :

- 285 véhicules (biens propres TPM)
- 238 autobus
- 37 minibus urbains
- 10 minibus PMR.
- 5 véhicules (biens du délégataire et de ses sous-traitants).

	Aménagements et équipements pour répondre aux différents types de handicap	Plancher bas	Espace Usager Fauteuil Roulant palette électrique (sauf 10 minibus PMR)	Agenouillement pneumatique (sauf 47 minibus)	Annonce sonore des arrêts (sauf 10 minibus PMR)	Annonce visuelle des arrêts (sauf 4 minibus PMR)	Girouettes extérieur (sauf 4 minibus PMR)	Plans de ligne statiques sauf 4 minibus PMR	Bips sonores ouverture fermeture des portes (sauf 4 PMR)	Valideurs de titres entre 800mm et 1000mm avec bips sonores et affichage d'un message avec témoin lumineux
	Handicap moteur	X	X	X						X
	Déficiência auditive					X	X	X		
	Déficiência visuelle				X		X		X	
Biens propres TPM	Nombre de véhicules équipés (après réformes)	285	275	238	275	281	281	281	204	285
	Nombre de véhicules restant à équiper (après réformes)	0	0	0	0	0	0	0	77	285
	% des véhicules équipés	100	100	100	100	100	100	100	72	100
Biens Délégataire et sous-traitants	Nombre de véhicules équipés	5	0	0	5	5	5	5	0	5

Le Transport à la demande (TAD) pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ne nécessite pas d'équipements tels que l'agenouillement, annonces sonores visuelles et plans de ligne statique. L'accès pour les usagers en fauteuil roulant s'effectue par l'arrière du véhicule au moyen d'une rampe escamotable.

Les 5 véhicules propriétés du délégataire et sous-traitants seront remplacés en 2017 par 5 véhicules TPM équipés à 100 %.

Le prochain plan de renouvellement (2018-2020) permettra de maintenir ce niveau d'équipement et faire tendre vers 100 % l'item « Bips sonores ».

La prise en compte des différentes formes de handicap a conditionné en partie l'aménagement et le niveau d'équipement du matériel roulant. Les véhicules accessibles sont signalés par un logo en carrosserie en face avant droit.



Plancher bas/Emplacement réservé :

Le plancher bas intégral caractérise un véhicule dont le plancher est entièrement plat, et auquel il est possible d'accéder de plain-pied à partir d'un trottoir ou d'un quai légèrement surélevé.

"Des emplacements réservés", avec des sièges plus spacieux, destinés aux passagers à mobilité réduite sont signalés par des couleurs d'accoudoir jaunes, pictogrammes spécifiques et boutons d'arrêts spécifiques



Espace Usager Fauteuil Roulant (UFR) et palette électrique :

L'espace UFR est composé d'un totem pour l'appui du fauteuil (sens inverse du sens de conduite), un accoudoir relevable côté couloir, une prise de main côté vitres et un bouton d'appel adapté (permettant de signaler au conducteur le déploiement de la rampe d'accès électrique).

Cet espace est signalé par un pictogramme.

Depuis l'extérieur, un bouton (carrosserie) permet à un usager la demande de déploiement de la rampe depuis la porte milieu.

Agenouillement pneumatique :

Le système d'agenouillement permet d'abaisser et de relever totalement ou partiellement la caisse d'un véhicule par rapport à sa position normale de marche.

Annonce sonore des arrêts :

Une information sonore asservie au bruit ambiant (+/- 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule est délivrée par des haut-parleurs.

De plus, pour les personnes équipées d'une télécommande, l'information est disponible depuis l'extérieur dès l'arrivée d'un véhicule à un arrêt.

Annonce visuelle des arrêts :

Les caractères ont une hauteur minimale de 30 mm pour les minuscules et 50 mm pour les majuscules. Sur les panneaux électroniques, le message reste fixe pendant au moins dix secondes. L'écriture est de couleur contrastée par rapport au fond.

Girouettes extérieures :

Sur la face avant, la ligne et la destination sont indiquées par une girouette située au-dessus du pare-brise.

Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 180 mm pour la destination et de 200 mm pour la ligne.

Sur le côté, l'indication (ligne et destination) est donnée par des lettres et des chiffres d'une hauteur de 80 mm au minimum.

A l'arrière, l'indication de la ligne est fournie par un panneau situé à 800 mm du sol au minimum. L'inscription a une hauteur de 200 mm minimum.

Les inscriptions sont de couleur contrastées par rapport au fond.

La girouette est éclairée en permanence ; son inclinaison et son vitrage de protection garantissent l'absence de reflets.



Plans de ligne (information statique) :

Les plans de ligne placés à l'intérieur du véhicule ont des inscriptions contrastées et des caractères d'au moins 10mm.

Bips sonores d'ouverture et de fermeture des portes :

L'ouverture et la fermeture des portes sont signalées par un dispositif sonore.

Valideur :

Les valideurs ne présentent pas d'arêtes vives.

La zone de présentation de la carte ou la fente pour introduire le titre est située à une hauteur comprise entre 800 et 1 000 mm du plancher, et est identifiable par une zone de couleur contrastée par rapport à l'environnement.

La signalisation de fonctionnement est visuelle et sonore, la validité du titre est donnée par un voyant vert. Si le titre n'est pas valable, un voyant rouge s'affiche.

Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.



Accessibilité des points d'arrêts

Dès sa création en 2001, la CA TPM a instauré une politique dynamique de mise en accessibilité des arrêts terrestres et maritimes, conjointement à l'acquisition de matériels roulants et navigants accessibles.

La mise en œuvre de cette politique a été accompagnée par l'élaboration d'une « charte des arrêts accessibles à tous et leur cheminement » rédigée par la CA TPM en concertation avec les associations PMR locales.

Cette charte, diffusée en 2005 à l'ensemble des acteurs locaux (communes et département), précise les conditions générales à respecter en matière de conception et d'aménagement des arrêts et du cheminement pour y accéder (dispositifs PMR, hauteur de quai...). D'autres thématiques spécifiques au réseau terrestre sont également abordées, tels que le mobilier urbain disponible sur le territoire (caractéristiques techniques des abris, poteaux et leurs contraintes d'implantation), la signalisation verticale et horizontale réglementaire ainsi que le matériel roulant exploité.

Afin d'accélérer la mise en accessibilité des points d'arrêt à partir de 2004, la CA TPM s'est engagée dans une démarche de soutien aux communes, sur la base d'une participation financière. Les fonds de concours accordés tiennent compte des frais supplémentaires supportés par la commune dans le cadre de l'aménagement des arrêts et leurs cheminements pour y accéder lors de travaux d'aménagement, ou d'une réfection de la voirie sur son domaine de compétence. Cette démarche a favorisé l'émergence de projets d'aménagement englobant systématiquement les arrêts.

L'engagement de la CA TPM et des collectivités locales en matière d'accessibilité, est de nature à garantir, à tout usager, la liberté d'accès au réseau de transport en commun sur le territoire de la CA TPM dans un espace public de qualité.

Ainsi en 2005, le réseau terrestre comptabilisait 58 arrêts traités en accessibilité. Au mois d'avril 2015, ce nombre s'élève à 609.

Des actions complémentaires ont également été menées entre 2010 et le début d'année 2015, plus spécifiquement au niveau des points d'arrêt, complétant l'information voyageur déjà disponible dans les cadres informations ainsi que sur les véhicules roulants.

Ainsi, certains points d'arrêts (312 au 15/05/2015) sont équipés de Systèmes d'Information Voyageur (SIV) dynamiques qui fournissent en temps réel les informations de ligne, destination et temps d'attente du prochain passage. Ces informations visuelles sont également fournies de façon sonore aux usagers possédant une télécommande spécifique (système pour les non-voyants utilisé également pour les feux tricolores).

Plus récemment, en avril 2015, la CA TPM a déployé des tags NFC (dispositif radioélectrique de courte portée) sur l'ensemble de mobilier propre à chaque point d'arrêt. Ce système permet aux personnes disposant d'un téléphone NFC d'obtenir des informations sans lecture préalable.

Les véhicules quant à eux, sont équipés d'un système sonore extérieur qui peut être déclenché à tout point d'arrêt par un usager possédant la télécommande spécifique précitée.

Depuis 10 ans la CA TPM œuvre en matière d'accessibilité de son réseau terrestre et maritime, en garantissant l'accès au transport pour chaque usager.

Liste des points d'arrêts prioritaires

Au regard du décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 - Article D 1112-8, différents critères d'analyse sont déterminés pour aider à définir un point d'arrêt prioritaire :

Le réseau Mistral compte 2054 P.A. dont 16 P.A. ont pour chef de file SDA-Ad'AP le Conseil Départemental du Var (CG83). La CA TPM est donc chef de file de 2038 P.A répartis en 601 PA accessibles et 1 437 P.A non accessibles.

L'analyse de la priorisation des P.A à traiter en accessibilité se décline successivement comme suit :

- Si l'on considère les arrêts sur voirie TPM, il reste 122 PA prioritaires à traiter par la CA TPM.
- L'état des lieux de la totalité des arrêts du réseau a été réalisé au fil des années. Les données techniques ont été intégrées récemment dans la base de données SIG de la CA TPM.

Dérogations pour impossibilité technique avérée

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 - art. 2, section 2 / article D.1112-15 stipule que « La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque :

- la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une **pente supérieure à 5 %**

- **L'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite** pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée,
- **Aucune autre solution technique**, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers ».

La CA TPM met en œuvre un transport de substitution sous la nomination de « service TPMR » (service sous réservation, de porte à porte et répondant à des critères d'adhésion spécifiques). Ce service permet d'assurer aux PMR l'accès au transport urbain de la CA TPM.

Au regard des informations techniques et photographiques disponibles sur cette même base, 14 PA ont été identifiés comme ne pouvant pas être traités en accessibilité.

Programmation des arrêts sur chaque période et estimation financière

Année 2016 : 45 arrêts pour un montant de 1 420 000 €

Année 2017 : 33 arrêts pour un montant de 1 100 000 €

Année 2018 : 30 arrêts pour un montant de 1 000 000 €

Modalités de formation des personnels

Pour répondre à l'article 12 de l'ordonnance 2014-1090 du 26 septembre 2014 sur la formation des personnels appelés à être en contact avec les clients dans les ERP, la RMTT (déléataire de la CA TPM) formera au cours des années 2016, 2017 et 2018 les personnels des agences commerciales et de l'accueil de Brunet soit 23 personnes avec un contenu pédagogique s'étalant sur deux journées.

La formation « Gestion des conflits » est une formation ouverte à tous les agents en contact avec la clientèle (hôtesses, conducteurs, marins et contrôleurs). Ce module est axé sur les méthodes permettant d'éviter le conflit ou de le désamorcer.

Les véhicules n'étant pas considérés comme ERP, les conducteurs suivent la Formation Continue Obligatoire (FCO). Le contenu actuel de la FCO est réglementaire ; il sera ajouté un module sur la présentation des handicaps dans ce format qui touche tous les conducteurs, 5 jours tous les 5 ans. Il traite de la conduite rationnelle et préventive et propose une formation sur la manipulation des rampes à destination des clients utilisant un fauteuil roulant.

Enfin, les conducteurs des services spécifiques des personnes à mobilité réduite (PMR) sont en contact privilégié avec des usagers handicapés. Les modalités de formation de ces personnels regroupent une formation particulière sur la « Prise en charge des fauteuils » (prise en charge des fauteuils, le maniement et l'arrimage) et une formation « Gestes et postures » sur les bonnes attitudes pour éviter les difficultés vis-à-vis des clients et pour les salariés eux-mêmes (protection physique et psychologique).

Le tableau suivant récapitule l'engagement de formation prévu pour les 3 années.

Formation		Agents concernés		Programmation			
intitulé	durée		nb	2016	2017	2018	total
Conduite rationnelle et préventive	<i>inclus dans FCO</i>	<i>Tous conducteurs</i>	480	96	96	96	288
Qualité de l'accueil tous publics	2 jours	<i>Personnels accueil</i>	23	8	8	7	23
Connaissance des handicaps							
Gestion des conflits	2 jours	<i>Hôtesse, conducteurs, marins et contrôleurs</i>	590	100	100	100	300
Prise en charge des fauteuils	2 jours	<i>Conducteurs service PMR</i>	10	10	10	10	30
Gestes et postures							

Description des modalités de mise en œuvre de suivi de l'exécution et de l'actualisation du SDA-Ad'AP

Le nouveau dispositif rappelle également la nécessité de pouvoir suivre et évaluer la mise en œuvre du SDA-Ad'AP. Le dispositif prévu pour assurer ce suivi et cette évaluation doit être décrit dans le SDA-Ad'AP, comme le prévoit le code des transports modifié par le décret 2014-1321 du 4 novembre 2014 :

Article R .1112-13.

I- Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend :

(7)° « La description des modalités de mise en œuvre et de suivi du Schéma Directeur d'accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'il est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévue par l'article R 1112-22. »

En effet, des éléments de bilan, fournis à intervalle réguliers, permettront de juger à la fois de l'avancement de sa mise en œuvre, mais aussi de vérifier que celui-ci reste pertinent.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité s'inscrit dans une démarche globale et l'article R.1112-13 précité fixe les 7 points essentiels à son élaboration et fixe son contenu.

Parmi les obligations fixées par le législateur, figurent les modalités de suivi de l'exécution du SDA-Ad'AP et celles de son actualisation déclinées ci-après.

La durée d'exécution du SDA-Ad'AP est de 3 ans (1 période) pour les transports urbains (réguliers ou à la demande).

Le suivi des engagements est assuré par le Préfet du département. Doivent lui être transmis par conséquent, les documents suivants :

- Le point de situation à 1 an
- Le bilan à l'issue de chaque période.

La CA TPM se devra donc de produire un point de situation à 1 an.

- Elle mettra en œuvre, dans le respect du calendrier, les différents travaux de mise en accessibilité prévus en informant le préfet (DDTM) en fin de 1^{ère} année et de la période des 3 ans des réalisations opérées au regard des engagements pris.
- Enfin, elle actualisera le contenu du SDA-Ad'AP au rythme prévu par le SDA-Ad'AP et à l'occasion de la transmission des bilans de fin de période et d'achèvement.
- Ce bilan indiquera notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des structures d'accueil pour personnes handicapées et pour personnes âgées, ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques qui peuvent impacter ce service.

Il sera dressé, à l'issue de chaque période, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectués.

Pour cela, la Direction des Transports et Déplacements de la CA TPM organisera à minima une réunion annuelle où elle invitera maîtres d'ouvrages et associations pour concertation dans la mise à jour du SDA-Ad'AP, et notamment des points suivants :

- La description du réseau,
- La description du matériel roulant,
- La description des P.A.,
- La liste des P.A. prioritaires et leurs caractéristiques,
- La liste des dérogations motivées pour ITA,
- La programmation et l'estimation financière des travaux à réaliser pour rendre accessibles les P.A. prioritaires,
- Les modalités de formation des personnels ainsi que le calendrier de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessibles pour tous les handicaps ainsi que son calendrier avec toutes les actions.(pour chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

Accessibilité des Ports

Les ports du territoire de la CA TPM constituent des maillons essentiels aux déplacements. Ils génèrent des flux inhérents à leur position entre terre et mer.

Des diagnostics d'accessibilité ont été réalisés dans les Ports suivants :

- Port de Porquerolles à Hyères
- Port de La Madrague à Hyères
- Port de la Tour Fondue
- Port de l'Aiguade Du Levant
- Port du Lazaret à La Seyne Sur Mer
- Port de Saint-Elme à La Seyne Sur Mer

Le suivi de la conception et réalisation des travaux de mise en accessibilité et les solutions à envisager sont en cours d'instruction pour chaque poste afin d'améliorer les travaux de conformité (cheminement extérieur, stationnement, accès aux bâtiments et accueil, sanitaires, vestiaires)

L'Accessibilité sur les autres réseaux de transport

L'accessibilité du réseau régional de transport

Le travail engagé avec la SNCF depuis plusieurs années en matière d'amélioration de l'accessibilité s'appuie sur une structuration précise.

Afin d'assurer la cohérence dans le principe de l'accessibilité, le respect de la notion de chaîne du déplacement a été pris en compte dans le schéma (SDRA) adopté par la Région en Février 2008. Cette notion intègre les différents périmètres comme le cadre bâti, les quais, l'aménagement des espaces publics, les matériels roulants, les systèmes de transport et leurs intermodalités.

La Région a souhaité poursuivre cette dynamique pour l'élaboration de l'Agenda d'Accessibilité Programmée.

Cinq catégories de personnes handicapées et à mobilité réduite ont été identifiées ; chacune ayant des besoins et attentes spécifiques en matière d'accessibilité :

- Les usagers en fauteuil roulant
- Les personnes ayant des difficultés visuelles (distinction entre non-voyants et malvoyants)
- Les personnes ayant des difficultés d'écoute (distinction entre sourds et malentendants)
- Les personnes ayant des difficultés cognitives
- Les personnes chargées ou ayant des difficultés à se déplacer.

Périmètre ferroviaire :

Les Trains Express Régionaux (TER) qui couvrent l'ensemble de la région avec un axe structurant fort (Paris-Lyon-Marseille et Marseille-Vintimille) qui dessert notamment l'Agglomération Toulonnaise, et des axes secondaires.

Pour des raisons d'exploitation, le réseau a été segmenté en 13 lignes qui voient circuler chaque jour 836 trains. Cela représente 13 millions de train/km par an et une moyenne annuelle de 40 millions de voyageurs.

Différentes mesures sont déjà en cours pour la mise en accessibilité sur le périmètre ferroviaire.

Aménagement des gares

Les interventions en matière d'aménagement des gares ont été menées selon deux principes différents:

- **par gare**, la mise en accessibilité est assurée dans le cadre d'opérations de remise à niveau de gares ou de création de pôles d'échanges incluses dans la programmation du Schéma Régional d'Accessibilité. Ce sont des opérations ponctuelles qui sont concertées et parfois cofinancées avec les AOT locales,
- **par logique d'axes**, consistant à traiter simultanément l'ensemble des périmètres et des aménagements sur l'ensemble des gares et haltes ferroviaires d'un même axe.

Il convient de rappeler les différents périmètres d'intervention :

- Le périmètre d'intervention de SNCF Réseau comprend :
 - o Les quais, hors mobilier de quai et affichages en gare;
 - o Les abris de quais, en structure maçonnée ou en béton;
 - o Les accès aux quais : passerelle ou passage souterrain, escaliers, rampes et ascenseurs.
- Le périmètre d'intervention Gares et Connexions comprend :
 - o Le cheminement (sur foncier G&C), le stationnement (sur foncier G&C);
 - o L'attente sur les quais;
 - o Le bâtiment voyageur (hors concessions et espace de vente): accès, attente, toilettes;
 - o Annonces sonores et info. dynamique visuelle (écrans en gare et sur les quais), la signalétique.
- Le périmètre d'intervention du « Transporteur » comprend :
 - o Les guichets de vente;
 - o Les DBR.
- Les autres périmètres, liés à la nature des travaux (par exemple : stationnement sur périmètre communal, point d'arrêts routier en gare...).

Il est à noter que la programmation de mise en accessibilité (SDRA-Ad'AP) prévoit une date prévisionnelle globale sur tous les périmètres du point d'arrêt avant les dates limites (3x3 ans).

On compte 144 gares et haltes sur le réseau ferroviaire SNCF de la région PACA.

42 gares ont été rendues accessibles. Parmi elles figurent les gares de La Garde (1^{ère} phase) et de La Seyne sur Mer (1^{ère} phase).

Gares prioritaires

Pour la priorisation, le choix des gares s'appuie sur différents critères :

- la fréquentation est supérieure à 1000 voyageurs/jour, (chiffres Base Aristote : base annuelle sur 365 jours), et la Gare de Toulon est identifiée
- une inter-distance de 50 km au plus entre 2 gares accessibles,
- la gare est située à moins de 200 m d'un Etablissement Recevant du Public (ERP) de 1° à 4° catégorie (structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées recevant + de 20 personnes), et la Gare de Hyères est identifiée.

Les 40 gares prioritaires, au sens de l'Agenda d'Accessibilité Programmée, (hors les gares TGV d'Avignon et d'Aix-en-Provence déjà réalisée) se répartissent de façon synthétique en 4 grands groupes :

- **Un 1° groupe:** elles sont accessibles, mais il reste un certain nombre d'aménagements minimes à réaliser pour améliorer l'accessibilité (c'est le cas de **Toulon**),
- **Un 2° groupe** pour lequel il faut finaliser une convention de travaux, les études étant réalisées,
- **Un 3° groupe** pour lequel des études doivent être lancées pour évaluer les travaux à réaliser ; dans certains cas, une partie des travaux est déjà réalisée (c'est le cas pour l'accessibilité des quais de **Hyères**),
- **Un 4° groupe** en cours de traitement et pour lesquelles des retards sont enregistrés sur le périmètre SNCF Réseau.

Sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée, seules les gares de Toulon et Hyères sont dites prioritaires au de l'Agenda d'Accessibilité Programmée et seront traitées avant 2025.

Gares non prioritaires

A ce stade, il faut rappeler que la Région souhaite travailler sur l'ensemble de la chaîne du déplacement pour favoriser l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, ce qui sous-entend la prise en compte du périmètre intermodal (parvis, trottoir d'accès, parking) qui sont sous la responsabilité des collectivités locales; c'est le cas notamment sur le pôle d'échange de Hyères.

Pour cela, elle s'engage dans des programmes spécifiques dans les gares avec la SNCF. C'est le cas pour les dispositifs de Signalétique, d'Information Voyageurs et les opérations de maintenance voire de remplacement de certains éléments techniques dans les bâtiments des gares. Cette méthode d'intervention, plus ponctuelle permet de réaliser des travaux dans des délais relativement courts, ce qui n'est pas le cas pour les aménagements complets des gares du fait de la complexité d'intervention des différents maîtres d'ouvrage. Bien que ces aménagements ne couvrent pas tous les champs du handicap, ils permettent progressivement d'apporter des améliorations profitant à l'ensemble des usagers de façon pragmatique.

Ainsi, les élus régionaux ont adopté 2 conventions en 2013 (délibération 13-1255 du 25/10/2013):

- une Convention d'investissement pluriannuelle (2013-2014) Région/SNCF Gares & Connexions relative aux travaux de mise en accessibilité « remplacement de portes » dans 12 gares et l'aménagement des places de stationnement pour personnes handicapés dans 53 gares de la Région avec des travaux qui concernent :
 - pour les portes automatiques les gares Hyères et d'Ollioules,
 - pour les places de stationnement les gares de Hyères, Ollioules et La Pauline.
- une Convention d'études de faisabilité pour la Mise en accessibilité des accès aux bâtiments voyageurs (remplacement de portes dans 34 gares, reprise des accès dans 12 gares, l'adaptation de guichets de ventes dans 12 gares et la mise en conformité des toilettes dans 12 gares) qui concerne :
 - Reprise des accès portes Bâtiment : Hyères et La Pauline.
 - Reprise des accès à la gare : Hyères et La Pauline,
 - Adaptation et aménagement des guichets : Hyères.

Pour ce qui concerne le bâtiment voyageur de la Gare d'Hyères, par exemple, des portes automatiques, BIM, balises sonores, reprise de la signalétique, création d'un espace UFR, parking accès direct au quai et passages planchéiés ont été réalisés.

Parallèlement, la mise en accessibilité bénéficie d'aménagements ferroviaires plus importants dans le cadre d'opérations lourdes comme les travaux d'amélioration de l'axe ferroviaire La Pauline-Hyères sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée pour lequel des travaux de mise en accessibilité ont été fait pour les gares de la Pauline, la Crau et Hyères.

Le principe des services de substitution

Les mesures de substitution sont à mettre en place au plus tard à la fin de l'Ad'AP dans les gares non prioritaires régionales :

- Dans les gares dont les quais sont accessibles avec du personnel ce dispositif pourrait fonctionner durant les heures de service, l'accompagnement étant assuré par le personnel présent en gare dans les mêmes conditions qu'actuellement.

- Dans les gares où il est impossible d'accéder aux quais même avec du personnel, mise en place d'un service de substitution avec assistance humaine.

Un travail de réflexion sur la question de la substitution sera engagé rapidement avec l'ensemble des transporteurs.

Ce service sera destiné aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité, quel que soit leur handicap et leur taux d'invalidité, de priorité ou de stationnement, les personnes titulaires d'une carte « pensionné - réformé de guerre », les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant et qui arrivent en gare avec leur fauteuil.

25 gares disposent d'un service d'assistance humaine (Accès Plus) complémentaire dont notamment Hyères et Toulon.

Ce service est utilisable gratuitement par les titulaires d'une carte d'invalidité, de priorité ou de stationnement, une carte réformé/pensionné de guerre.

Ce service intègre l'information préalable, la prise en charge et un accompagnement à la place adaptée dans le train, un suivi durant le voyage et une prise en charge à la gare d'arrivée. Cette prestation nécessite une réservation par téléphone 48h avant le déplacement.

Le matériel

Les matériels à « mi-vie » : TER2Npg et XTER

30 TER2Npg et 17 XTER ont été livrés entre 1998 et 2000.

Ils disposent également d'une plateforme accessible de plain-pied, d'un espace et de toilettes PMR.

Ces matériels entrent dans une période de grande révision, portant aussi bien sur les organes techniques que sur la rénovation des espaces voyageurs. A cette occasion, la Région souhaite aller au-delà d'une simple remise en état à l'identique et des aménagements complémentaires en faveur des PMR sont à l'étude.

Sur les TER2Npg, il s'agit d'amélioration de la signalisation des portes (voyant, buzzer à la fermeture) et plus généralement de la signalétique intérieure et extérieure (repérage des marches, des seuils, pictogrammes tactiles, contraste etc. ...) ainsi que de rajout de point de préhension (poignées sur sièges, mains courantes).

Sur les XTER, la rénovation des aménagements intérieurs comporte aussi un volet d'amélioration de l'accessibilité, qui porte essentiellement sur la signalétique à bord et l'ajout de poignées de préhension. Un premier XTER a été ainsi traité en 2014.

(5 rames ont été traitées à ce jour). Ce programme d'amélioration des équipements de ces deux séries de matériel est planifié sur 5 ans, jusqu'en 2019.



Voiture Corail accessible palette à déployer manuellement



Espace UFR



Régionalis : espace UFR

Ce train à plancher bas intégral, comporte des portes larges facilitant les flux, l'augmentation du niveau des contrastes pour les personnes malvoyantes ou des écrans d'information visibles et audibles depuis toutes les places prioritaires. L'espace PMR conçu pour deux personnes en fauteuil roulant est équipé de boutons d'appels d'urgence avec interphone et dispose, en face, de sièges pour les accompagnants (les chiens d'aveugles peuvent être accueillis sous ces fauteuils).

Les messages vocaux sont audibles depuis ces places. Les toilettes de l'espace UFR sont adaptées à tous les voyageurs. Elles proposent un verrouillage manuel, une signalétique en relief et en braille, une ouverture électrique des portes, des boutons d'appels et une organisation de l'espace qui permet à une personne en fauteuil roulant d'accéder simplement à chaque équipement.



Régio2N toilettes universelles

Ainsi donc, fin 2014, sur un parc TER de 510 voitures (hors premières livraisons des nouvelles séries Régio2N et Régio2N), la situation en termes d'accessibilité peut se traduire ainsi :

- 20% inaccessible (le parc RIO/RRR)
- 20% accessible à l'échelon du train par chariot élévateur (le parc corail)
- -60% non conformes mais proposant des équipements UFR convenables et SIVE basiques

Périmètre routier :

Les Lignes Express Routières (LER) sont des lignes de transports routiers inter-départementaux (soit des liaisons entre 2 ou plusieurs départements).

Le réseau a été découpé en 22 lignes, ce qui représente une circulation quotidienne de 170 cars (100% accessible), soit en moyenne 2300 km parcourus/jour. La fréquentation annuelle est de l'ordre de 1,1 million de voyageurs (en 10 ans l'offre a été multipliée par 2,5 et la fréquentation a été multipliée par 4).

Entre les chauffeurs et les agents d'accueil, l'activité LER compte 280 salariés.

Sur le territoire de l'agglomération toulonnaise, on peut identifier 2 lignes majeures, la 19 Toulon-Aix (estivale) et la ligne 20 Nice-Aix-en-Provence-Marseille, ainsi qu'une particulière, la ligne 36 (St Tropez-Le Cannet-Brignoles-St Maximin-Aix TGV-Aéroport MP) qui a un fonctionnement spécifique en période estivale sur la section St Tropez-Le Luc

Pour l'aménagement des points d'arrêts routiers, la Région n'étant pas gestionnaire des voiries, elle doit traiter avec les collectivités territoriales (communes, agglomérations, conseils départementaux) pour établir les programmes d'aménagement qui relèvent de leur maîtrise d'ouvrage

L'accessibilité chef de file : Etat (SDNA-AD'AP)

Dans le cadre du SDNA- Ad'AP, le périmètre des points d'arrêts ferroviaires dont la responsabilité incombe à l'état est défini dans l'arrêté du 20 juillet 2015. L'état est donc chef de file de 160 points d'arrêts dont 151 sont prioritaires. Nous pouvons citer pour exemple sur le territoire de l'agglomération : la Gare de Toulon.

La mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires fait intervenir de multiples MOA qui interviennent sur différents périmètres : SNCF Réseau, Gares et Connexions, SNCF Mobilités, et SNCF Mobilités – TER.

Un point a été fait sur l'articulation entre le schéma national d'accessibilité et les schémas régionaux.

Il est à noter que 24 rames présentent un TGV rénové new design où tous les critères essentiels sont respectés pour tous les handicaps.

L'accessibilité du réseau de transport départemental

La Communauté d'agglomération de la CATPM a travaillé en étroite partenariat avec les directions Transports du Département sur le projet du SDA-Ad'AP en désignant un chef de file pour les arrêts communs situés sur le territoire.

Le schéma directeur d'accessibilité du département a été engagé après une demande de prorogation de délai de dépôt et a été déposé avant le 27 mars 2016.

L'ensemble des points d'arrêts communs aux deux réseaux ont été analysés. Les services s'entendent sur la stratégie suivante qui proposera les points suivants :

- Structurer la desserte Varlib' sur le territoire pour augmenter la vitesse commerciale du réseau, éviter toute concurrence avec le réseau urbain et renforcer la lisibilité du réseau départemental.
- Sur les points d'arrêt, le département et les AOM ont retenu une hauteur de quai comprise entre 16 et 19cm pour répondre aux contraintes techniques du matériel à plancher bas et des cars dont les hayons n'apportent pas une garantie de fonctionnement avec une hauteur supérieure (risque avéré de blocage). La profondeur minimale de quai a été fixée à 2.40m. Cependant lors de création ou de restructurations lourdes de point d'arrêts, la profondeur de 2.80m sera mise en œuvre lorsque la configuration le permettra.

En matière de véhicules :

En novembre 2014, plus de 80% des véhicules du réseau étaient accessibles aux PMR.

- L'objectif a été fixé à 100% sur les lignes commerciales au 1 er septembre 2015.
- Il a été confirmé que le système d'information sonore et visuelle dans les cars pour annoncer le prochain arrêt est en phase de test. Il devrait être déployé sur 5 ou 6 lignes d'ici la fin de l'année et étendu à l'ensemble des véhicules du réseau Varlib'.

- Pour la question de l'information aux points d'arrêt, le Département explore d'autres solutions techniques pour améliorer l'information des usagers en général et celles des non-voyants et malvoyants en particulier : QR code, Bluetooth, tag NFC, etc...

En matière de services aux personnes handicapées

Une centrale d'information et de réservation à destination des personnes à mobilité réduite va être mise en place progressivement pour enregistrer les réservations de trajets (au minimum 24 heures avant le déplacement).

Formation des personnels : conformément aux textes en vigueur, l'ADAP du réseau Varlib' contient un volet formation obligatoire. Il est ainsi prévu que les conducteurs soient sensibilisés aux problématiques du handicap afin de faciliter les modalités de prise en charge des personnes handicapées. Cette formation se déroule sur 5 jours tous les 5 ans. Il est à noter que celle des personnels de la gare de TOULON se déroulera courant 2016.

Un volet « signalements » a été ajouté dans l'ADAP du réseau Varlib'. Ainsi, ces réclamations pourront être effectuées à partir du site www.varlib.fr.

Site internet : Une adaptation pour une utilisation plus facile pour rendre le site accessible sera envisagée. Une version mobile est déjà disponible sur le site www.varlib.fr et des solutions pour l'accessibilité du futur à tous les handicaps sont à l'étude : reconnaissance vocale (normes NVDA), traduction en langage des signes...

Identification des points d'arrêts prioritaires du réseau Varlib'

L'application des critères définis par le décret n°2014-1323 a permis d'identifier environ 400 points d'arrêts prioritaires sur le réseau Varlib', dont 348 pour lesquels le département est chef de file. 54 cas d'impossibilité technique avérée ont été recensés.

Des aménagements conséquents sont programmés sur certains points d'arrêts afin d'assurer la mise en sécurité et le confort de la zone d'attente des usagers, la mise en conformité de l'information voyageurs, voire la signalisation horizontale (bande d'alerte, bande podotactile au droit des passages piétons etc...) sont prévus lorsque la configuration le permet.

LES PRESCRIPTIONS DU PDU

On résumera la volonté du PDU suivant 3 axes principaux d'amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite comme des axes de développement déclinés comme suit :

Favoriser l'autonomie du déplacement

En matière de transport, c'est en favorisant l'autonomie du déplacement que TPM conçoit l'insertion sociale des personnes en situation de handicap. Dans le cadre de sa compétence d'organisation des transports en commun communautaires, TPM souhaite promouvoir l'égalité des chances, en rendant son parc matériel roulant et navigant accessible, et en continuant à assurer les services spécifiques à destination des personnes à mobilité réduite.

Cette volonté affichée se retrouve dans les fiches action n°1 et n°37 du plan d'action.

Poursuivre la mise en accessibilité du réseau par les points d'arrêts et le matériel

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

Cette volonté se traduit dans les fiches actions :

- N°11, 12, 14 pour les points d'arrêts et les pôles d'échanges.
- N° 30 et 31 pour l'aménagement de l'espace public
- N° 37 pour le parc de véhicule

Parmi l'ensemble des actions portées par le plan de déplacements urbains, deux d'entre elles concernent plus spécifiquement les mesures pour assurer l'accessibilité du réseau de transport en commun et l'accessibilité de la voirie et des espaces publics : les actions n°32 et 33.

Action n°32 : Poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun par la mise en place des agendas d'Accessibilité Programmée

En matière de transport c'est en favorisant l'autonomie du déplacement que la CA TPM conçoit l'insertion sociale des personnes en situation de handicap. Dans le cadre de sa compétence d'organisation des transports en commun communautaires, la CA TPM a souhaité promouvoir l'égalité des chances en poursuivant le dispositif de transport dédié(TPMR).

La CA TPM souhaite généraliser l'accessibilité du réseau de transports en commun de l'Agglomération. Elle poursuivra pour cela son programme de mise en accessibilité des transports en commun avec un parc de véhicules aujourd'hui accessible à 100% .La mise en accessibilité progressive des points d'arrêt et des pôles d'échanges participera ainsi à l'amélioration des déplacements pour l'ensemble de la population. Il est affirmé ainsi la mise en œuvre d'un réseau accessible dans la cadre d'un programme pluri annuel.

La CA TPM a engagé et définit dans le projet du SDA-Ad'AP déposé en septembre 2015 sa programmation conformément au nouveau cadre règlementaire.

Le PDU prévoit la poursuite du bilan des actions nécessaires à sa mise à jour chaque année accompagnée d'engagements financiers suivant une programmation pluriannuelle afin de financer les opérations d'aménagements en matière d'accessibilité des points d'arrêts.

Action n°33 : Elaborer et mettre en œuvre les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) est un document de planification et de programmation défini par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 dont l'objet est de :

- mettre en place la démarche de projet de mise en accessibilité d'un territoire,
- définir les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics,
- mettre en place une programmation et un suivi des actions.

Aux termes de la loi, la compétence de l'élaboration du PAVE relève de la commune, par défaut.

Cette compétence peut cependant être transférée à l'EPCI, par un transfert opéré selon la procédure prévue à l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales, qu'il exerce ou non une compétence création, aménagement ou entretien de la voirie. Ce transfert s'effectue par délibérations concordantes de l'EPCI et des communes membres. Le transfert est officialisé par arrêté du préfet, qui ne peut qu'entériner cette décision.

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 intercommunal. (Article 45 de la loi du 11 février 2005).

Le projet de PDU vise à mettre en cohérence les PAVE et les aménagements des points d'arrêt afin de garantir la chaîne de déplacements.

Aussi, l'élaboration du PAVE à l'échelle intercommunale pourrait constituer un levier dans la mesure où à moyen terme, s'opérera un transfert des voiries communales. Aussi un des objectifs de ces plans de mise en accessibilité au niveau de l'agglomération serait de faciliter l'intégration systématique, des exigences de l'accessibilité pour tous, dans les projets de création ou de modernisation des services de transport, de voirie ou du cadre bâti et aussi générer une émulation entre les communes.

Un déploiement plus rapide et systématique du PAVE dans l'ensemble des communes appartenant à TPM et une réduction de coût d'élaboration pourrait être opéré en cas de prestation réalisée en interne par TPM.

L'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle recommande le transfert de la compétence « Élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) » aux communautés de communes, En effet, les données au 1er juillet 2012, montrent que si le PAVE est réalisé directement par la commune, le taux moyen d'adoption du PAVE est de 10,3 % alors que si le PAVE est élaboré par l'EPCI, le taux d'adoption est de 24,6 %. Cet écart d'efficacité entre l'échelon communal et l'échelon intercommunale existe, quelle que soit la population de la commune concernée.

Démarche

L'objectif est la réalisation des PAVE pour chacune des 12 communes du territoire qui comportera :

- Un diagnostic détaillé des itinéraires prioritaires qui recense les points de gêne ou d'inaccessibilité ;
- Un diagnostic simplifié pour les autres itinéraires ;
- Des propositions hiérarchisées ;
- Une estimation financière.

Calendrier et réalisation

La mise en œuvre du SDA Ad'AP arrêté par la Communauté d'Agglomération, ainsi va permettre de franchir une première étape, en matière de mise en accessibilité des points d'arrêts. Il en va de même au niveau départemental et régional.

- 10M€ sont ainsi prévu sur la première moitié du PDU : 2016-2020.
- 5M€ sont également prévus pour poursuivre cet effort et le mener à terme en 2025.

La réalisation des PAVE est quant à elle prévue sur la première moitié du PDU : 2016-2020.



PDU

2015-2025

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Toulon Provence Méditerranée

Ensemble, vers une nouvelle mobilité

Pôle Technique
Direction des Transports et des Déplacements

Hôtel de la Communauté d'Agglomération
107, boulevard Henri Fabre - CS 30536
83041 Toulon Cedex 9
Tél. : 04 94 93 83 00 - Fax : 04 94 93 83 83

© Photo : TPM