

PLAN DE MOBILITÉ
DES TERRITOIRES LYONNAIS
**ANNEXE
ACCESSIBILITÉ**



Projet soumis au Conseil d'Administration
de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024

Novembre 2024

SOMMAIRE

Introduction	3
Partie 1 : Rappel du cadre législatif	6
LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances	6
Les avancées de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités (LOM)	7
En matière de transport collectifs.....	8
En matière de voirie.....	8
En matière de stationnement	9
En matière de concertation	10
L'annexe accessibilité du Plan de Mobilité	10
Partie 2 : L'accessibilité dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités	11
Le volet transport collectif	11
Le Réseau TCL.....	11
Le Réseau Libellule.....	15
Le Réseau Cars Du Rhône	15
Le Schéma Directeur d'Accessibilité de la Région (SDA)	16
Le Schéma directeur de l'offre en faveur des personnes âgées et des personnes en situation de handicap de la Métropole de Lyon 2023 – 2027 – Volet Transport	20
Le volet voirie et espaces publics	22
Le Schéma Directeur de l'offre en faveur des personnes âgées et des personnes en situation de handicap 2023 – 2027 Métropole de Lyon – Volet Voirie	22
Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).....	23
Partie 3 : les dispositions du Plan de Mobilité	26
Accéder aux services de mobilité et les utiliser	26
Aménager l'espace public pour permettre une mobilité facilitée pour toutes et tous.....	28
Encourager et accompagner les changements de pratiques de mobilité	29
Créer des scènes d'échanges pour améliorer la prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite	29
Calendrier des principales actions de prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le Plan de Mobilité	30

Introduction

La loi du 11 février 2005 dans son article 45 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a engagé diverses mesures pour améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Dans ce sens, elle a établi les grands principes de la politique du handicap autour de deux piliers :

- L'obligation de l'accessibilité qui s'impose aux différentes composantes de la vie collective et sociale : éducation, emploi, cadre bâti, transports, santé, etc. pour permettre « l'accès à tout pour tous » et ce, quelle que soit la forme du handicap : moteur, visuel, auditif, mental, cognitif et psychique.

- La reconnaissance pour les personnes handicapées d'un droit individuel à la compensation des surcoûts liés au handicap

En matière de déplacement, l'article 45 de la loi de 2005 prévoit que toute la chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, doit être conçue pour être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Il prévoit notamment que le Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbains) comporte une annexe particulière sur l'accessibilité détaillant les mesures d'aménagement et d'exploitation nécessaires pour améliorer l'accessibilité des transports publics, ainsi que celle de la voirie et des espaces publics.

La loi de 2005 a ainsi apporté les bases de « l'accessibilité universelle »¹, bien que ce terme ne soit pas spécifiquement mentionné. Ce concept est apparu plus tard dans un contexte plus large après l'adoption de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées en 2006, qui a ensuite été ratifié par la France en 2010. Depuis, plusieurs lois et plans d'actions² ont permis de faire évoluer cette notion dans une approche plus inclusive qui vise à concevoir des solutions adaptées répondant à tous les aspects de la vie quotidienne et dans tous les lieux de vie.

Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), adoptée le 24 décembre 2019, a fait évoluer le Plan de Déplacement Urbain en Plan de Mobilité, et a apporté des avancées significatives concernant l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. « L'objectif est d'inciter les collectivités territoriales et les transporteurs à la fois à améliorer la qualité de service pour ces voyageurs, d'assurer une meilleure continuité du parcours usager, et de permettre l'émergence de services innovants d'information multimodale »³.

Le présent document a pour vocation de présenter le bilan des actions engagées et à venir sur les territoires lyonnais afin de répondre à cet objectif général d'inclusion des personnes handicapées et à mobilité réduite qu'impose la loi du 4 février 2005 et la loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Il précise également les mesures et moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité de la chaîne du déplacement ce qui est particulièrement important dans un contexte de vieillissement avéré de la population avec un impact significatif sur les pratiques et les possibilités de mobilité des habitants.

¹ L'accessibilité universelle, c'est permettre aux personnes en situation de handicap, « sur la base de l'égalité avec les autres à l'accès à tous les aspects de la société, y compris à l'environnement physique, aux transports, aux services d'informations, de communication et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public ». (Convention relative aux droits des personnes handicapées, 2006)

² Comme le Plan national handicap (2008-2012), le plan d'action interministériel en faveur des personnes handicapées (2017-2022) etc.

³ Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) - Handicap

Elements de définition

Selon l'Association APGF⁴, en France, on compte 12 millions de personnes en situation de handicap.

Aux termes de l'article 2 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, un handicap consiste en « 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. » Le handicap résulte d'une inadéquation de la personne avec son environnement, lequel doit être adapté pour compenser des actions que ne peut partiellement ou pas du tout fournir la personne handicapée. Un défaut de prise en compte de cette situation a pour conséquence la pénibilité, le danger et l'exclusion » ;

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

« Dans un contexte où le vieillissement de la population s'accroît, la poursuite de la dynamique de mise en accessible devient indispensable. D'ici 2050, le nombre de seniors dépendants devrait augmenter considérablement, et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pourrait compter plus de seniors que de jeunes, selon les estimations de l'Insee (2023) »,

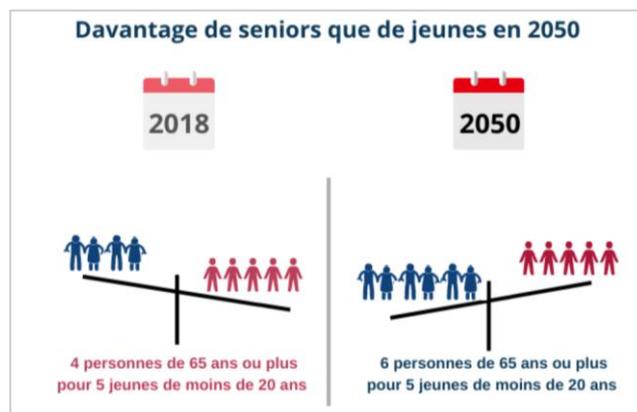


Figure 1 : Auvergne-Rhône-Alpes en 2050 - Source : Insee 2023

La notion de handicap recouvre donc une multitude de situations, liées aux différents types de handicap. Les handicaps sont classés en plusieurs typologies⁵ :

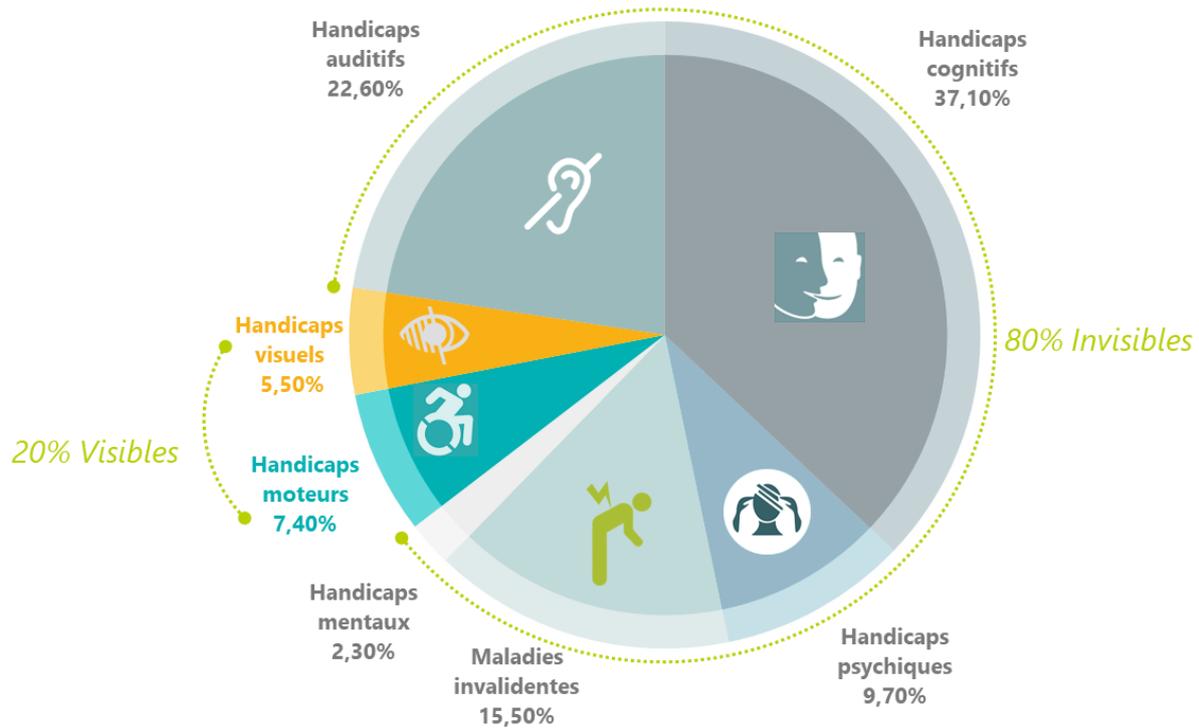
- **Cognitifs** - 37,1% : troubles de l'attention, de la mémoire, de l'adaptation au changement, du langage, des identifications perceptives et des gestes. Le handicap cognitif n'implique pas de déficience intellectuelle mais des difficultés à mobiliser ses capacités.
- **Les handicaps sensoriels**
 - **Visuels** - 5,5% : déficiences visuelles concernent toutes les difficultés ou impossibilités d'utiliser la vue : les personnes aveugles, mais aussi, dans la majorité des cas, les personnes malvoyantes
 - **Auditifs** - 22,6% : tout comme les déficiences visuelles, les déficiences auditives font partie des handicaps sensoriels, il s'agit de toutes les difficultés ou impossibilités d'utiliser l'ouïe.
- **Maladies invalidantes** - 15,5% : concernent les maladies respiratoire, cardiaque, rénale ou encore immunitaire qui peuvent entraîner une restriction d'activités momentanées, permanentes ou évolutives. Elles sont souvent invisibles, mais constituent un vrai handicap pour les personnes qui en sont atteintes.
- **Psychiques** - 9,7% : affectent les émotions, les perceptions et les comportements d'une personne (schizophrénie, phobie, anxiété généralisée etc.
- **Moteurs** - 7,4% : concernent l'ensemble des troubles affectent les capacités physiques ou la mobilité d'une personne.

⁴ Association France handicap

⁵ Source : Les grandes familles ou typologies de handicap, handicap.agriculture.gouv.fr

- **Mentaux** - 2,3% : il s'agit d'une réduction des facultés intellectuelles qui se traduisent par des difficultés de réflexion, de conceptualisation, de communication et de décision. Selon le degré de handicap, léger ou plus lourd, la personne présentera un degré d'autonomie plus ou moins important et aura besoin d'une attention plus ou moins prévenante

Sources : Handineo, APGF



Par ailleurs, la présente annexe se structure en trois parties : la première partie rappelle le contexte législatif, qui a conduit à une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, ainsi que les obligations qui s'imposent au Plan de Mobilité. Une deuxième partie fait le bilan de l'accessibilité dans le territoire, qu'il s'agisse des transports, de la voirie et des espaces public. Enfin la dernière partie présente les dispositions du Plan de Mobilité relatives à la mise en accessibilité dans le territoire

Partie 1 : Rappel du cadre législatif

Cadre légal propre aux handicaps et à la mobilité réduite

Dans un contexte sociétal marqué par une prise de conscience croissante des besoins et des droits des personnes en situation de handicap, 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 fixe un principe général d'accessibilité, intégrant tous les handicaps, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental.

Elle favorise une meilleure intégration des personnes handicapées dans les environnements urbains, notamment s'agissant du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics, des systèmes de transport et de leur intermodalité. Cette « chaîne de déplacement » doit désormais être organisée pour permettre son accessibilité totale aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Il a fallu attendre le 11 février 2005 et l'adoption de la loi pour "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" pour que des mesures significatives soient prises afin d'améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances

Dans un contexte sociétal marqué par une prise de conscience croissante des besoins et des droits des personnes en situation de handicap, la loi du 11 février 2005 sur "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" a été adoptée. Cette loi vise à favoriser une meilleure intégration des personnes handicapées dans les environnements urbains, à leur garantir le choix libre de leur projet de vie, et à leur permettre de participer activement aux décisions qui les concernent.

Par cette loi, le législateur a renforcé les obligations, notamment en imposant une accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité inclut une obligation de résultat, avec un délai maximal de 10 ans à partir de la publication de la loi pour rendre accessibles les infrastructures, le matériel roulant et les services aux usagers, qu'ils soient ferroviaires ou routiers.

Par ailleurs, la loi impose également la réalisation des :

■ Schémas Directeurs d'Accessibilité :

Élaborés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (anciennes Autorités Organisatrices de Transport) permettant de planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à échéance de 2015. En dépit des efforts déployés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité, cet objectif n'a pas pu être atteint avant le 13 février 2015. L'ordonnance du 26 septembre 2014 modifiant la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 a donné la possibilité aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de poursuivre la mise en accessibilité de leurs réseaux en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée. Il comporte :

- Une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service ;
- Les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ;
- Le financement correspondant.

Il précise les points d'arrêts identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues le cas échéant. Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) : portés par les communes, permettant de rendre accessibles les cheminements piétons et la voirie.

- Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) : portés par les communes ou, le cas échéant, par le président de l'établissement public de coopération intercommunale, permettant de rendre

accessibles les cheminements piétons et la voirie. Conformément aux termes de l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, 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 lorsqu'il existe. »

Les avancées de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités (LOM)

La loi d'orientation des mobilités (ci-après « LOM ») vise à inciter les collectivités territoriales et les transporteurs à :

- Améliorer la qualité de service pour les voyageurs en situation de handicap et à mobilité réduite ;
- Assurer une meilleure continuité du parcours usager ;
- Permettre l'émergence de services innovants d'information multimodale

Dans la LOM, de nouvelles mesures ont été intégrées pour améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite :

- Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ont désormais un rôle dans le domaine de la mobilité solidaire, en faveur des personnes vulnérables. Cela inclut la mise en place d'aides financières individuelles et de services spécifiques. Dans ce contexte, les Régions, Départements et autorités organisatrices doivent collaborer pour mettre en œuvre un plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle des bassins de mobilité. Cet accompagnement peut notamment être assuré par les plateformes de mobilité, qui proposent en lien avec les collectivités et les acteurs de l'insertion, un conseil individualisé et adapté ;
- Tous les services de transports collectifs terrestres sont désormais tenus d'appliquer des tarifs préférentiels, pouvant aller jusqu'à la gratuité pour les accompagnateurs de personnes handicapés ou dont la mobilité est réduite et qui ne peuvent pas voyager seuls ;
- L'accès aux services de transport adapté aux PMR ne sera plus limité. Lorsque le service de transport adapté est disponible, aucune restriction ne s'appliquera (à savoir : l'obligation de résider dans une zone géographique spécifique, et la nécessité de passer devant une commission médicale locale) donc les services devront être ouverts à l'ensemble des personnes disposant a minima d'une carte mobilité et inclusion avec un taux de handicap supérieur à 80% ;
- Des places de stationnement disposant de bornes de recharges électriques doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite ; l'objectif est de diversifier les solutions de mobilité et de garantir l'accès de ce service public aux personnes à mobilité réduite
- Dans les transports ferroviaires, les déplacements des personnes handicapées doivent être facilités grâce à la mise en place d'une plateforme unique pour réserver des missions d'assistance en gare.
- Les Autorités Organisatrices de Mobilité ont l'obligation de publier des rapports périodiques afin de communiquer sur l'avancée de l'accessibilité des réseaux ;
- La possibilité de déroger aux caractéristiques techniques habituellement exigées pour les VTC (longueur, puissance, etc.) pour tenir compte des équipements adaptés et proposer une offre de transport par VTC accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Par ailleurs, la LOM rend obligatoire la collecte des données sur l'accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie alors que les règlements européens ne prévoyaient la collecte des données accessibilité que pour les réseaux ferrés (STI PMR⁶ - Mai 2019). Il s'agit de donner l'information sur l'accessibilité des réseaux de transport collectif et des portions de voirie autour des arrêts de bus/cars prioritaires, portes d'entrée dans les réseaux, pour permettre l'émergence de systèmes d'informations multimodaux et de guidage prenant en compte les familles de handicap.

⁶ Règlement européen d'interopérabilité des réseaux ferroviaires, partie PMR

Cadre légal et réglementaire en matière d'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité

Le dispositif légal et réglementaire porte sur plusieurs maillons de la chaîne du déplacement, d'une part l'accessibilité du réseau de transport publics, et d'autre part la voirie, le stationnement et les espaces publics. D'autres aspects sont aussi mis en avant comme la consultation des représentant des personnes à mobilité réduite parmi les interlocuteurs privilégiés, ainsi que l'obligation pour le Plan de Mobilité d'élaborer une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

En matière de transport collectifs

Le code des transports réaffirme l'objectif de parvenir à l'effectivité du droit au transport pour les personnes à mobilité réduite et handicapées

La mise en accessibilité des transports s'appuie sur un dispositif combinant :

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

L'ordonnance du 26 septembre 2014 autorise toutefois les autorités organisatrices à pouvoir bénéficier d'un délai supplémentaire de 3 ans en présentant un Schéma Directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité Programmée (Sd'AP) avant le 27 septembre 2015. L'ordonnance précise aussi que le Sd'AP « prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant. Il est à noter que la mise en accessibilité des transports ne s'arrête pas au matériel roulant mais comprend également, les arrêts de transports, les pôles d'échanges, l'information voyageur et la billetterie.

Depuis le 31 mars 2019, le dépôt et l'instruction de dossiers de Sd'AP n'est plus possible, cependant le législateur a prévu, par ailleurs, la possibilité de déposer un Sd'AP au-delà de la date prévue s'il y a justification, mais avec une réduction des délais de mise en œuvre.

Le Plan de Mobilité vise pour sa part à garantir l'inclusion et l'autonomie dans les déplacements des personnes à mobilité réduite en rendant les infrastructures et les services de transport accessibles, en promouvant des modes de transport inclusifs et en assurant la continuité des déplacements. (art. L. 1214-2 du Code des transports).

En matière d'informations voyageurs, la Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 impose aux Collectivités territoriales l'obligation de créer des bases de données décrivant l'accessibilité des transports (articles L1115-6 et D115-9 à 11 du code des transports) avant décembre 2023. Cela inclut notamment les informations sur l'accessibilité des arrêts de bus, les gares et pôles d'échange dans le but de fournir une meilleure visibilité sur les facilités d'accès et de garantir une mobilité autonome et sûre pour les personnes à mobilité réduites

En matière de voirie

L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifié par la loi n°2015-988 du 5 août 2015, prévoit qu'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Le plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire concerné. L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 dispose en outre que les plans de mise en accessibilité font partie intégrante du Plan de Mobilité.

Concernant l'informations voyageurs, la Loi LOM exige également aux Collectivités territoriales de constituer des bases de données de la voirie autour des arrêts de bus prioritaires (art. L141-13 et R141-23 à 26 du code de la voirie routière) avant décembre 2023. Cette obligation a été inscrite dans le code de la voirie routière à l'article L141-13 et s'applique principalement aux gestionnaires de la voirie. Cette obligation de créer des bases de données sur l'accessibilité de la voirie porte sur les itinéraires principaux dans les 200 m autour des points d'arrêts prioritaires, définis dans le code des transports.

En matière de stationnement

Aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité détermine les principes régissant l'organisation du transport, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. L'article L. 1214-2 (7°) du Code des transports précise par ailleurs que le Plan de Mobilité vise à assurer « l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant un nombre minimal (2%) d'emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Des places accessibles pour les véhicules électriques sont également obligatoires sur la voirie urbaine en application de l'article L2224-37 au 4e alinéa du code général des collectivités territoriales (CGCT). Ce taux est fixé par l'arrêté ministériel du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places de stationnement en voirie communale équipées ou pré-équipées de dispositif de recharge.

Aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le Plan de Mobilité est donc élaboré en tenant compte notamment des besoins de la population.

Le 2° et le 7° de l'article L. 1214-2 du Code des transports précisent par ailleurs que le Plan de Mobilité vise à assurer :

- L'amélioration de l'accès aux services de mobilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant un nombre minimal (2%) d'emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ...

ANNEXE 1

Taux s'appliquant aux places équipées de bornes (ou pré-équipées) installées entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2025

Les taux s'appliquent à l'échelle de la collectivité ou de l'établissement public de coopération intercommunale	Nombre de places équipées ou pré équipées de bornes IRVE installées en voirie entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2025	Taux minimal de places accessibles	Nb minimal de places d'une longueur de 7 à 9 m
jusqu'à (inclus)	5	un forfait de 1	(1) option
jusqu'à (inclus)	10	30%	1
jusqu'à (inclus)	20	30%	1
jusqu'à (inclus)	50	25% (*)	2
jusqu'à (inclus)	100	20% (*)	4
jusqu'à (inclus)	199	15% (*)	8
au-delà	200	10% (*)	2 places toutes les 50 places

(*) Sans que le nombre de places accessibles ne soit inférieur au nombre de places accessibles requise pour le maximum de la tranche précédente.

Source : Arrêté du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places de stationnement - legifrance.gouv.fr

En matière de concertation

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

« L'article L. 1214-28-1 du Code des transports, créé par l'article 2 de l'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, reprend cette exigence et prévoit que, à l'instar des représentants de professions et des usagers des transports, des associations agréées de protection de l'environnement et des chambres de commerce et d'industrie, les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont consultés, à leur demande, sur le projet de Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités. »

Le caractère transversal de l'accessibilité implique un traitement central dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. De nombreux échanges et ateliers ont abordé le sujet, parmi lesquels :

- Un atelier d'élus intitulé « **Construire une mobilité durable et inclusive** »
- Un groupe de travail technique avec les partenaires et les associations des personnes à mobilité réduite portait sur la thématique « **Une mobilité pour tous** »
- Un temps spécifique d'information et de discussions entre élus sur la thématique de la prise en compte de l'accessibilité dans le Plan de Mobilité lors du séminaire d'élus du 24 janvier 2024

Les différents échanges ont permis ainsi de débattre avec les élus, les techniciens et représentants des associations, et d'identifier les enjeux et les objectifs à atteindre pour le Plan de Mobilité.

L'annexe accessibilité du Plan de Mobilité

Conformément aux termes de l'article R. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit obligatoirement contenir 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 des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Cette annexe vise à garantir la prise en compte systématique de l'accessibilité des transports publics aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite et à intégrer cette problématique dans la planification et la mise en œuvre des politiques de mobilité, conformément aux exigences légales et réglementaires en vigueur.

Partie 2 : L'accessibilité dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

Le volet transport collectif

Le Réseau TCL

Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA TCL) / Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) – SYTRAL Mobilités

SYTRAL Mobilités, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités des territoires lyonnais collabore avec ses partenaires pour améliorer l'accessibilité de ses réseaux. Ce projet englobe divers aspects tels que le renouvellement du matériel roulant, la mise en accessibilité des arrêts, l'amélioration de l'information voyageurs et la mise en place de services spécifiques. Avec un réseau urbain lyonnais comprenant 4 lignes de métro, 2 lignes de funiculaire, 7 lignes de tramway, 1 000 bus et plus de 7 800 arrêts, la mise en accessibilité de ces divers modes de transport constitue un défi majeur, notamment sur les infrastructures les plus anciennes. Depuis 2008, SYTRAL Mobilités a engagé plus de 100 millions d'euros dans le développement et la mise en œuvre d'actions visant à améliorer l'accessibilité du réseau lyonnais à destination des 1,9 millions de voyages quotidiens. À ce jour, le réseau TCL offre un niveau d'accessibilité élevé et est reconnu comme l'un des plus adaptés en France, avec une accessibilité totale pour les bus, le métro et le tramway.

SYTRAL Mobilités a voté son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en 2008 et poursuit depuis le travail engagé avec la mise en application du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée* (SD'AP), qui a fixé trois actions majeures pour 2022 :

- La poursuite de la mise en accessibilité des arrêts TCL dits « prioritaires »
- La formation du personnel TCL
- La finalisation des actions engagées dans son premier SDA

Cette démarche, qui s'appuie sur un diagnostic régulier du réseau et une concertation étroite avec les associations représentatives, repose par ailleurs sur une organisation structurée avec la nomination d'un référent accessibilité au sein de SYTRAL Mobilités. En lien avec le CARPA (Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité), SYTRAL Mobilités a mis en place un groupe représentant les différents handicaps. Il se réunit régulièrement et est sollicité pour avis et préconisations, avant chaque nouveau projet afin qu'il soit le plus adapté possible aux besoins des personnes handicapées.

Le métro

Les ascenseurs et escaliers

Toutes les stations de métro sont équipées d'**ascenseurs**, à l'exception des stations Croix-Paquet (difficulté d'aménagement liée aux quais en pente) et Minimes pour le funiculaire (un quai sur deux est accessible) : ces ascenseurs sont sonorisés et équipés de boutons en relief et en braille.

D'ici l'automne 2021, le SYTRAL Mobilités prévoit la rénovation des escaliers, ainsi que l'installation de bandes d'éveil à la vigilance, de nez de marche et de contremarches dans l'ensemble des stations du réseau.



Les quais

- Pour faciliter l'accès aux quais, des sas à double portillon ont été installés pour les personnes à mobilité réduite.
- Des dalles podotactiles ont été mise en place afin de signaler par un relief la proximité du bord du quai
- Des dalles carrées de pré-repérage ont été installées afin de permettre aux usagers de se positionner à hauteur des portes. Leur contraste visuel et celui des nez de quai de métro a été amélioré pour un montant de 100 000€.

Les rames



- L'aménagement des rames « à l'anglaise » sur les lignes A, B et D a permis d'augmenter la capacité de transport, de répartir les voyageurs de manière plus homogène et de fluidifier les montées et descentes.
- Dans les rames, la fermeture des portes est systématiquement signalée par un bip sonore ainsi

qu'un voyant lumineux clignotant situé au-dessus de chaque porte. Un signal sonore annonce par ailleurs, l'arrivée en station et les correspondances

- Des espaces spécifiques avec une barre d'appui ont été également prévus pour permettre aux personnes circulant en fauteuil de se stabiliser lors des déplacements.
- Les rames de la ligne D ont toutes été équipées de seuils rétractables et de combles lacunes afin de combler l'espace entre le quai et le métro et de sécuriser l'accès à la rame depuis le quai
- Les portes des rames des lignes A disposent également d'un comble-lacune simple (à l'exception des rames équipées de palette rétractable)
- La mise en service de nouvelles rames automatiques sur la ligne de métro B (au printemps 2022) a permis de rendre la ligne entièrement accessible
- Sur la ligne C, la grande inspection réglementaire est en cours sur l'ensemble des rames. Elle intègre l'installation d'une signalisation dans les rames pour les emplacements PMR

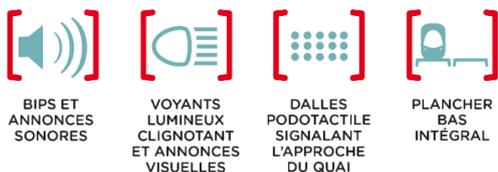
Le Tramway

Conçues dans le respect des normes en vigueur, les 7 lignes de tramway du réseau lyonnais sont entièrement accessibles.

Les arrêts

- Des dalles podotactiles, présentes à tous les arrêts signalent l'approche du quai. Les seuils rétractables au niveau des portes permettent de combler l'espace entre le quai ou le trottoir et le tramway facilitant l'accès aux rames pour les personnes circulant en fauteuil roulant ou avec une poussette.
- Des appuis ischiatiques (repos assis-debout) ont été installés à chaque station pour les personnes ne pouvant rester de façon prolongée en position debout.

Les rames



- Les 107 rames du réseau TCL sont entièrement accessibles.
- Les 15 nouvelles rames de 43 mètres déployées sur les lignes T3, T4 et T7 sont dotées d'une capacité de 300 places et permettent ainsi une meilleure répartition de la charge et de meilleures conditions de transport, avec des espaces plus larges pour une circulation optimisée des voyageurs.
- A l'intérieur de chaque rame, des annonces sonores et visuelles indiquent le prochain arrêt. Les couleurs contrastées de l'habillage intérieur sont prévues pour faciliter les déplacements pour les personnes malvoyantes.
- Sur l'ensemble du réseau TCL, la validation des titres de transport est sonore et visuelle

- Afin de sécuriser le cheminement des personnes mal ou non voyantes, la ligne T3 a été dotée de bandes d'éveil à la vigilance sur 17 traversées jugées dangereuses pour un montant de 420 000€.

Les Bus et Trolleybus

Composée de 1000 bus et trolleybus, la flotte de SYTRAL Mobilités est en perpétuelle évolution pour gagner en confort et en performance, mais aussi et surtout en accessibilité.



Un signal sonore prévient l'ouverture et la fermeture des portes, et chaque arrêt desservi est accompagné d'annonces sonores et visuelles.

Les arrêts



SYTRAL Mobilités aménage une centaine de points d'arrêt chaque année, pour un budget de 3M€. Les trottoirs sont réhaussés à 21 cm pour faciliter l'accès, des rampes d'accès au quai sont installées et la signalétique est constamment améliorée.

En 2021, 75% des arrêts ont été adaptés pour les personnes à mobilité réduite. Appliquant l'agenda d'accessibilité programmée 2016-2022, SYTRAL Mobilités met en accessibilité 812 arrêts prioritaires répartis sur le réseau TCL.

Bon à savoir :

Les personnes déficientes visuelles disposent d'une télécommande de traversée piétonne connectée au réseau TCL. Elle leur permet d'activer les haut-parleurs installés aux principaux arrêts et à l'extérieur des bus afin d'accéder aux informations sonores (horaires de passage, numéro de la ligne, destination, etc.).



Le Funiculaire

Tous les 10 ans, SYTRAL Mobilités mène une opération de grande inspection qui vise à contrôler les principaux composants du matériel roulant des funiculaires de Fourvière et de Saint-Just, ayant une fonction de sécurité.

La dernière opération, menée entre 2018 et 2019, a également été l'occasion pour SYTRAL Mobilités de procéder à une grande rénovation pour prolonger la durée de vie des installations d'une vingtaine d'années. Dans ce cadre, la livrée extérieure et l'aménagement intérieur des rames ont été entièrement revus.

Les voitures sont désormais plus spacieuses, l'éclairage optimisé et les assises plus légères et confortables. Les seuils de marche sont signalés par une barrette lumineuse pour les personnes malvoyantes et un espace est réservé aux usagers en fauteuil roulant.

L'information voyageurs adaptée

Initié depuis plus de 15 ans, le dispositif d'information voyageurs évolue chaque année, s'appuyant sur l'innovation. De nombreux outils performants ont été déployés afin d'offrir aux voyageurs des déplacements simplifiés et optimisés, favorisant l'intermodalité.

Afin de permettre l'accès au réseau au plus grand nombre, SYTRAL Mobilités a mis en place de nombreux services destinés aux personnes à mobilité réduite.

Des outils numériques adaptés

Le site tcl.fr et sa version mobile offrent la possibilité d'effectuer une recherche d'itinéraire accessible et de connaître, en temps réel, la disponibilité des équipements sur le réseau (ascenseurs, escaliers mécaniques, etc.) et de télécharger un plan sonore des principales lignes, grossir les caractères ou encore utiliser la navigation vocale. En cas de perturbations sur le réseau, les associations et établissements médico-sociaux accueillant des personnes handicapées sont informés en temps réel.

Depuis le 1er octobre 2020, le service Allô TCL est désormais accessible aux personnes sourdes et malentendantes grâce à un dispositif de mise en relation à une plate-forme de visio-conférence. Cette solution d'accessibilité innovante proposée par Elioz⁷ offre la possibilité à l'utilisateur de communiquer au travers de la Langue des Signes Française (LSF), la Transcription en Temps Réel de la Parole (TTRP) ou la Langue française Parlée Complétée (LPC).

Depuis janvier 2020, l'application TCL Live permet de visualiser et d'anticiper l'approche d'un bus ou d'une rame de tramway, avec la possibilité de « filtrer » l'affichage des lignes et des directions souhaitées.

Des panneaux lumineux d'information Métro et funiculaire

Un nouveau système d'information dynamique des voyageurs en temps réel, basé sur la géolocalisation, a été mis en place pour le métro et le funiculaire. Il est déployé sur 118 panneaux sur le réseau de transport sous-terrain permettant ainsi aux usagers de connaître en temps réel le temps d'attente, les éventuelles perturbations sur leur parcours ainsi que les prévisions de reprise.

L'information visuelle Tramway

Des écrans dynamiques d'information, i-TCL, qui équiperont prochainement toutes les rames de tramway, sont en phase d'expérimentation. Un double écran diffusera en parallèle des informations liées à l'exploitation (direction, prochain arrêt, arrêt, perturbation sur la ligne, etc.) ainsi que des informations dites d'accompagnement pour agrémenter le voyage des clients (informations institutionnelles, événementielles, actualités, météo, etc.).

Les outils d'information dans les bus

- Un **signal sonore** prévient de l'ouverture et de la fermeture des portes. Chaque arrêt desservi est accompagné d'**annonces sonores et visuelles**.



- Les véhicules sont tous équipés de **girouettes frontales** et latérales extérieures indiquant la destination.
- De plus, un espace spécifique avec **bouton de demande d'arrêt accessible** est dédié aux utilisateurs de fauteuils roulants.
- **Pour annoncer le prochain arrêt**
Tous les véhicules TCL (sauf les funiculaires) signalent le prochain arrêt ou la prochaine station au moyen d'un bandeau défilant ou d'une annonce sonore.

L'innovation au service de l'autonomie et de la mobilité

SYTRAL Mobilités met l'accent sur l'innovation, et poursuit quotidiennement son travail de recherches et d'expérimentations afin d'améliorer l'accessibilité du réseau et de simplifier l'orientation et le parcours des voyageurs à besoins spécifiques.

Les agences commerciales, qui disposent toutes d'un guichet accessible, mettent à disposition les versions du plan du réseau métro et tram en braille et en version sonore. Suite à une expérimentation concluante, les entrées de toutes les agences commerciales ont été équipées de balises sonores en 2020.

SYTRAL Mobilités poursuit le déploiement d'une nouvelle solution de guidage sur le réseau métro, à destination des personnes déficientes visuelles. Il s'agit de l'installation de balises sonores à l'entrée des stations. Ce système, dont le déploiement a démarré en janvier 2020, permet de déclencher, via une télécommande fournie par la Métropole de Lyon, des annonces sonores facilitant l'accès dans la station. Près de 200 balises seront installées d'ici fin 2021.

Avec ce nouveau dispositif développé en lien avec une startup lyonnaise, SYTRAL Mobilités souhaite ainsi mettre à disposition un outil d'autonomisation personnalisé répondant spécifiquement aux besoins des personnes déficientes visuelles.

SYTRAL Mobilités mène par ailleurs à la station de métro Brotteaux, une expérimentation à destination des personnes souffrant de troubles autistiques à travers le projet Ligne Bleue. Cette initiative solidaire déployée par le Délégué du réseau TCL et le collectif d'entrepreneurs Les Traducteurs, vise à améliorer le parcours des personnes souffrant de troubles du spectre autistique.

⁷ ELIOZ est plateforme française de service d'accessibilité téléphonique et physique pour les personnes sourdes et malentendantes, Source : <https://elioz.fr/>

(TSA), et de handicaps mentaux dans les transports en commun à travers des aménagements et une signalétique dédiée.

Des services personnalisés

Optibus

Optibus est un service public de transport à la demande de personnes à mobilité réduite avec accompagnement de porte à porte et véhicules adaptés. Réservé aux personnes présentant un handicap visuel ou moteur, permanent ou temporaire, ce service compte aujourd'hui plus de 3 000 inscrits. Optibus fonctionne 7 jours sur 7, avec un parc de 24 véhicules spécialement aménagés, dont 4 véhicules électriques depuis septembre 2019. Le prix d'un trajet a été forfaitairement limité à 2€.

Le contrat d'exploitation du service Optibus, renouvelé en 2017 pour une durée de 5 ans, prévoit la mise en œuvre de nombreuses actions : renouvellement du parc de véhicules, installation de nouveaux outils d'aide à l'exploitation et à l'information des clients, nouveau site internet, etc. Ces mesures, associées aux dispositions prises dans le nouveau règlement d'exploitation, doivent permettre d'optimiser le fonctionnement du service afin de répondre à l'ensemble des demandes de réservation avec une qualité et une satisfaction maximale de ses usagers.

102 000 voyages en 2019 et un budget global de 20M euro sur 5ans

Optiguide

SYTRAL Mobilités propose aux usagers d'Optibus, un service personnalisé d'accompagnement sur le réseau TCL. Sur simple demande, le voyageur, muni d'un titre TCL, effectue son trajet aidé d'un accompagnateur de Medialys, (association qui concourt à l'insertion professionnelle) ou Kisio services, (prestataire en charge de cette mission).

Sur les 5 000 voyages Optiguide effectués en 2019, 90% des clients étaient déficients visuels. Le périmètre d'intervention des services Optibus et Optiguide couvre les 74 communes desservies par le réseau TCL.

Parcours Découverte TCL

Un parcours découverte accompagné est proposé sur le réseau TCL, il est gratuit et destiné aux personnes fragiles ou en situation de handicap désirant se familiariser avec les transports en commun et les différents services mis en place sur le réseau.

L'humain au cœur du réseau accessible : les personnels formés et impliqués

Sur l'ensemble du réseau, tous les personnels en contact avec les voyageurs sont formés et sensibilisés à la prise en compte du handicap. Les personnes à mobilité réduite peuvent ainsi compter sur une aide pour faciliter et optimiser leurs déplacements. Initiées en 2011 en partenariat avec le CARPA, Keolis Lyon et SYTRAL Mobilités poursuivent les actions de formation « Sensibilisation aux différents handicaps » à travers des stages en immersion totale visant à sensibiliser les agents au déplacement des personnes à mobilité réduite sur le réseau. Les rencontres, témoignages et échanges avec des personnes handicapées, les ateliers pratiques et les retours d'expérience, permettent, au-delà de la sensibilisation des personnels, d'améliorer sans cesse l'accessibilité sur le réseau TCL.

Les agents du service Allô TCL sont formés pour pouvoir répondre à toutes les questions et demandes d'information en amont du déplacement (itinéraires, état du trafic, ...).

Le Réseau Libellule



Les arrêts

SYTRAL Mobilités continue également la mise en accessibilité progressive des arrêts de bus du réseau. Fin 2022, la majorité (70%) des arrêts prioritaires du réseau Libellule ont été aménagés pour les personnes à mobilité réduite. Les autres arrêts sont programmés dans les années à venir en cohérence avec les réaménagements d'espaces publics et de voirie ou rendus non prioritaires par les évolutions de desserte du réseau. Par ailleurs, SYTRAL Mobilités accompagne les gestionnaires de voirie et participe via un dispositif de financement à la mise en accessibilité des arrêts.

Les véhicules

100% des véhicules du réseau libellule sont adaptés au transport des personnes à mobilité réduite, notamment grâce à des palettes rétractables pour faciliter la montée et la descente des personnes en fauteuil roulant. Un espace leur est également réservé à l'intérieur des véhicules

Par ailleurs, tous les véhicules sont pourvus d'équipements visant à fournir un plus grand confort d'accessibilité :

- Valideurs à une hauteur adaptée avec une signalisation visuelle et sonore
- Signaux sonores à l'ouverture et à la fermeture des portes
- Dispositifs de demande d'arrêt comportant un symbole en braille
- Affichage de la destination à l'avant, à l'arrière ainsi que sur le côté des véhicules

Assistance PMR

Depuis le 1er septembre 2021, les détenteurs de la Carte Mobilité Inclusion (CMI) ont la possibilité de se faire accompagner gratuitement par une personne de leur choix sur tous les services Libellule. La personne à mobilité réduite achète le titre de transport de son choix (ticket, carnet ou abonnement), tandis que l'accompagnant bénéficie du même titre gratuitement

Le Réseau Cars Du Rhône

Les arrêts

Dans le cadre du Schéma Directeur de mise en Accessibilité voté par SYTRAL Mobilités, la mise en accessibilité des arrêts prioritaires sur le réseau Cars du Rhône a été réalisé en lien avec les gestionnaires de voirie

Les arrêts accessibles bénéficient des aménagements suivants :

- Une configuration du point d'arrêt spécifique selon l'environnement : en ligne ou en encoche
- Des trottoirs rehaussés à 17cm de manière à ce que les palettes rétractables des véhicules soient à niveau du trottoir
- Une signalétique spécifique pour que l'arrêt soit plus visible



Les véhicules

A ce jour, tous les véhicules des lignes régulières sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ils disposent de tous les équipements suivants :

- Palettes rétractables permettant à une personne en fauteuil roulant d'accéder au car
- Un espace réservé aux personnes à mobilité réduite pour plus de sécurité.
- Valideurs à une hauteur adaptée dont la signalisation du fonctionnement est visuelle et sonore,
- Signaux sonores lors de l'ouverture et de la fermeture des portes,
- Dispositif de demande d'arrêt et d'ouverture sonore, comportant un symbole en braille.
- Boutons de demande d'arrêt et d'ouverture des portes en braille.

Formation du personnel

Le personnel des Cars du Rhône a été sensibilisé à travers des formations dédiées, afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite

Le Schéma Directeur d'Accessibilité de la Région (SDA)

Conformément à la réglementation, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a élaboré son Schéma Directeur d'Accessibilité en 2010. Le SDA vise à concevoir une stratégie d'agglomération qui permet de planifier et de guider la programmation des travaux de mise en accessibilité. Ainsi, le SDA prévoit la programmation d'actions et indique la liste des points d'arrêt prioritaires qui seront mis en accessibilité chaque année.

Les aménagements d'accessibilité des gares ferroviaires dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

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

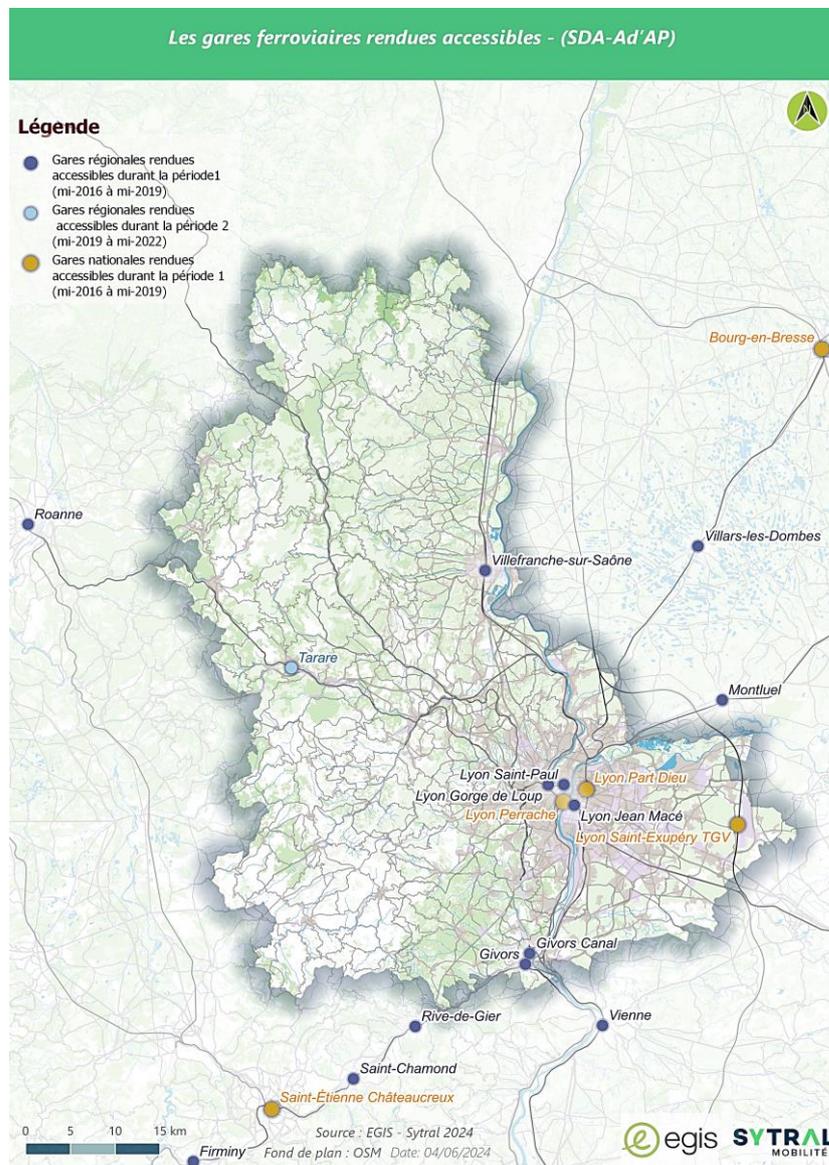
Sur l'ensemble des gares prioritaires du territoire, 14 gares régionales et 4 gares nationales ont été rendues accessibles en 2022 sur le territoire.

Gares régionales rendues accessibles :

- Firminy
- Givors-Ville
- Lyon-Gorge-de-Loup
- Lyon-Jean-Macé
- Lyon-Saint-Paul
- Montluel
- Rive-de-Gier
- Roanne
- Saint-Chamond
- Thiers
- Vienne
- Villars-les-Dombes
- Villefranche-sur-Saône
- Tarare

Gares nationales rendues accessibles :

- Lyon-Part-Dieu
- Lyon-Perrache Lyon-
- Saint-Étienne Châteaucreux
- Lyon Saint-Exupéry TGV



Nature des aménagements d'accessibilité en gares

Les gares sont équipées de divers aménagements pour faciliter l'accessibilité des voyageurs en situation de handicap. Ces mesures comprennent :

- Le rehaussement des quais à 55 cm : Les quais sont surélevés à une hauteur de 55 cm pour permettre un accès plus facile aux trains.
- La mise en place de bandes d'éveil à la vigilance : Une bande tactile au sol alerte les voyageurs lorsqu'ils s'approchent du bord du quai.
- L'installation d'ascenseurs ou rampes d'accès aux quais
- Des contrastes de couleurs, messages vocaux, éclairages : afin d'améliorer l'orientation des voyageurs.
- Des guichets adaptés : pour être accessibles aux personnes en fauteuil roulant ou ayant d'autres besoins spécifiques.
- L'installation de portes aux normes d'accessibilité

- La signalétique : Des panneaux indiquent les directions, les services disponibles et les informations essentielles pour les voyageurs.
- La détection du mobilier
- Les boucles à induction magnétique

Le service Accès TER

En plus des travaux d'aménagement des gares, des services d'assistance en gare ont été mis en place afin de garantir la prise en charge des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite sur réservation pour les TER. De nombreux services d'assistance sont proposés comme :

- Le service d'assistance en gare,
- Une plateforme de traduction pour les personnes sourdes et malentendantes (en langue des signes),
- Le billet accompagnant,
- Le carnet de voyage,
- Ligne d'urgence,
- etc.

En mai 2022, Accès TER était accessible dans 116 gares, ce qui représentait 83% des gares éligibles. De plus, 6 nouvelles gares devaient bientôt proposer ce service, ce qui porterait le nombre total de gares proposant Accès TER à 122. En ce qui concerne les volumes annuels, la fréquentation du service a augmenté, passant de 23 400 en 2019 à 24 100 en 2021 (contre 16 400 en 2000)

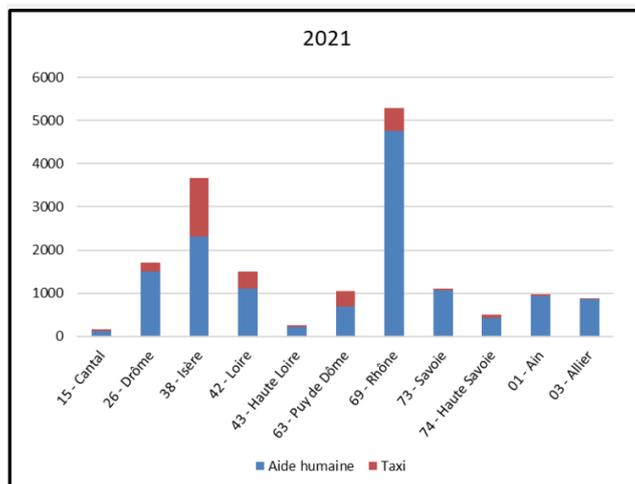


Figure 2 : Répartition par département des prestations Accès TER

En moyenne, 87% des prestations sont de l'aide humaine et 13% sont des trajets e la substitution en taxis de gare à gare

L'information aux voyageurs

Dans le but de promouvoir les services, un affichage en gare concernant l'accueil et l'assistance aux personnes à mobilité réduite a été mis en place pour informer les usagers :

- Des affiches ont été placées à l'entrée de chaque gare et au guichet dans toutes les gares et haltes proposant ACCES TER.
- Un déploiement est en cours dans les haltes qui ne proposent pas encore ACCES TER afin d'orienter les usagers vers la gare la plus proche offrant ce service.

Une plateforme numérique participative dédiée à l'accessibilité

Une plateforme numérique participative dédiée à l'accessibilité a été mise en place. Cette plateforme vise à garantir l'accessibilité de l'information (numérique, lisibilité...) et offre un accès à des actualités, des documents, des supports et des comptes-rendus de réunion, tout en proposant deux pages numériques spécifiquement dédiées à l'accessibilité.

Le carnet voyage

La Région propose également un support innovant personnalisable, imagé comme un album photos et écrit en Facile à Lire et à Comprendre (méthode FALC certifiée) à destination des voyageurs porteurs de handicap et ayant des spécificités cognitives, psychiques ou mentales. Ce support a été conçu en étroite collaboration avec les associations accompagnant ce public et vise à aider les usagers en amont du déplacement en préparant l'itinéraire et pendant les trajets pour réaliser les différentes étapes (achat du titre de transport, l'arrêt auquel il faut descendre...)

Une signalétique des lignes régionales d'autocars lisible et compréhensible

Un travail sur la signalétique des lignes régionales a été réalisé entre 2020 et 2021 avec les associations et les partenaires transport, dans le cadre du GT SDAP - handicap cognitif, conjointement au carnet de voyage adapté, avec le prestataire « 630

ASSISTANCE VOYAGEUR HANDICAPÉ À VOTRE SERVICE

Dans cette gare d'assistance voyageur handicapé est proposé

Conditions d'utilisation du service

Pour venir aider à voyager, un agent en gare vous accompagne gratuitement jusqu'à votre place dans le train.

De lundi au vendredi de 7h à 19h

Samedi et dimanche de 9h à 19h

En dehors de ces horaires, l'assistance est proposée **sur réservation**

Pour vous garantir ce service, nous vous invitons à le réserver au moins 48h à l'avance auprès d'Accès TER Auvergne-Rhône-Alpes

• au 01 01 01 02 du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00 / le samedi de 9h00 à 19h00

• ou en complétant le formulaire en ligne sur www.ter.aud.fr

Si vous ne respectez pas ces conditions, le service pourra vous être refusé.

Pour plus d'informations sur le service Accès TER : www.ter.aud.fr/ter/assistance-vois-handicape

Région Auvergne-Rhône-Alpes - Service Accès TER

Partenaire : Services aux clients - A. Leclerc

Accès TER est un service de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le service Accès TER est financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

« Il est important pour nous de faciliter le trajet en autonomie quel que soit le handicap du voyageur, y compris les handicaps appelés « invisibles ». Nous avons réalisé une véritable avancée pour la mobilité des personnes vivant avec un handicap en Auvergne-Rhône-Alpes grâce à la gratuité pour les accompagnants, la signalétique plus accessible des lignes de cars et les carnets de voyage ! », témoigne Sandrine Chaix, la vice-présidente déléguée aux Handicap et à l'Action sociale

Degrés Est ». Dans ce cadre, la tête des poteaux d'information aux arrêts de Cars régionaux a été produite, avec application de recommandations d'accessibilité pour une information lisible et compréhensible. Ces nouveaux poteaux ont été déployés dans toute la Région Auvergne-Rhône-Alpes depuis l'automne 2021.

D'autres supports d'informations aux voyageurs ont été étudiés afin d'améliorer leur graphisme pour une meilleure lisibilité. Dans cette optique, des recommandations graphiques ont été établies afin d'harmoniser l'utilisation de symboles sur les différents supports, et de définir une charte graphique pour les Cars de la Région.



Affichage spécifique à l'arrêt et liste des arrêts. Source : Bilan complet SDA

Une nouvelle tarification spécifique régionale pour la personne accompagnant un voyageur en situation de handicap

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, a énoncé l'obligation de tarifs préférentiels pour l'accompagnateur d'une personne en situation de handicap. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé en septembre 2021 la gratuité pour l'accompagnateur et ce tarif est actif depuis le 1er janvier 2022. Ce tarif concerne tout accompagnant d'une personne en situation de handicap qui dispose :

- Soit d'une Carte Mobilité inclusion (CMI) sans distinction de mention sur la carte,
- Soit d'une carte tarifaire régionale Illico Mobilité.

Ce tarif porte sur tous les trajets en transport régional par train ou par autocar dans la Région à la fois sur le réseau TER, les Cars Région Express et les Cars Région dans tous les départements d'Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que sur la partie française du Léman Express (Annemasse-Genève).

La formation des personnels SNCF

Pour mieux accompagner les usagers à mobilité réduite, les agents en contact avec les voyageurs ont bénéficié de formations. A fin 2021, cette initiative a permis de former 88 % du personnel, soit plus de 1 650 personnes (source SNCF Voyageurs-TER, décembre 2021). Ce Chiffre est en progression par rapport à fin 2018 où 77% des agents étaient formés. Cette démarche est mise en place avec un objectif d'atteindre 100% d'agents formés dans les délais du SDAP.

Poursuite des actions du SDA

Par ailleurs, le SDA prévoit plusieurs projets pour les années à venir, avec un engagement financier de 63 millions d'euros répartis sur les différents départements.

Départements – périmètre Rhône- Alpes	Montants financiers (euros)
Ain	7 200 000
Drôme	4 720 000
Isère	2 756 000
Rhône	12 822 176
Savoie	18 635 000
Haute-Savoie	2 380 371
TOTAL	48 513 547

En ce qui concerne l'accessibilité des arrêts, il reste 7 arrêts à traiter d'ici mi-2025 sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités : Brignais ; Charbonnières-Les-Bains ; Ecully ; Sathonay ; Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Tassin et Vénissieux. Par ailleurs, d'autres gares sont en cours d'études pour leur mise en accessibilité telles que Belleville-sur-Saône, l'Arbresle.

En plus des travaux d'accessibilité des arrêts, la poursuite de la mise en place du service Accès TER est prévue lors des périodes de travaux (dessertes en cars TER) ainsi qu'une expérimentation du service dans les Cars TER, afin de compenser le service ferroviaire allégé l'été.

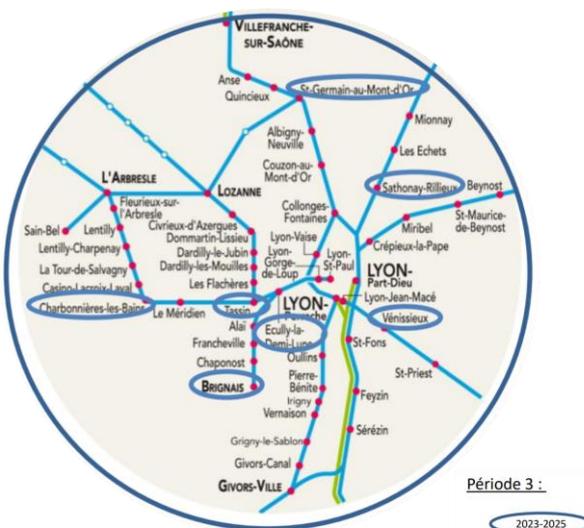


Figure 3 : déploiement de Accès TER pour la période 3 - Source : Région Bilan SDA

D'autres objectifs sont également fixés :

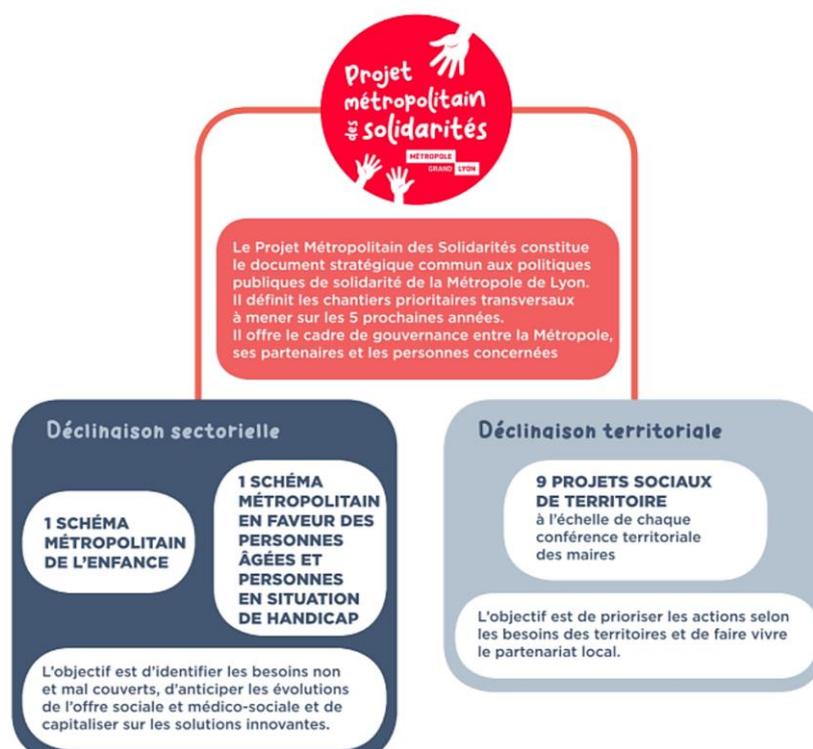
- La mise en œuvre du règlement européen des Droits et Obligations aux Voyageurs (DOV) à partir du 7 juin 2023, et cela implique l'élargissement du périmètre : des personnes en situation de handicap avec 80% ou plus d'invalidité (PSH) aux personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que l'abaissement du délai de réservation de 48h à 24h
- Le suivi du projet de Plateforme / numéro unique pour la réservation des assistances (pilotage SNCF G&C Paris)
 - Mise en œuvre pour les assistances sur les offres ferroviaires (1er janvier 2024)
 - Etude pour intégrer les assistances dans les cars interurbains voire transports urbains (à partir de 2024/2025)
- Etude de l'harmonisation des amplitudes horaires de Accès TER dans tout le territoire Auvergne-Rhône-Alpes
 - Amplitude unique du premier au dernier train
 - Engagement d'une étude de déploiement des mesures de substitution sur les lignes de cars TER
 - Priorité aux lignes TER mixtes trains/cars
 - Etude nécessaire du cadre de référence à appliquer (SDAP fer ou routier) et des modalités de déploiement, en lien avec les porteurs des SDAP routiers Région

Le Schéma directeur de l'offre en faveur des personnes âgées et des personnes en situation de handicap de la Métropole de Lyon 2023 – 2027 – Volet Transport

Il s'agit d'un document stratégique, construit sur la base d'un diagnostic du territoire et des différents formats de concertation, afin de donner un cap aux acteurs du territoire pour les 5 prochaines années. Ce schéma s'inscrit dans une dynamique de solidarité et d'inclusion, en lien avec les politiques nationales et régionales, il vise à améliorer les conditions de vie et l'inclusion des personnes âgées et des personnes en situation de handicap sur le territoire de la Métropole de Lyon.

Le plan est structuré en trois piliers :

- Repérage et prévention de la perte d'autonomie et soutien aux aidants
- Transformation de l'offre et accessibilité
- Pilotage des parcours, partenariats et pouvoir d'agir



Concernant l'accessibilité, le schéma prévoit des actions pour améliorer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements

Parmi les objectifs du schéma sur le volet transport :

- Travailler sur l'intégralité de la chaîne de déplacements (abords des ERP, pôles d'échange multimodaux, voies lyonnaises)
- Trouver des sources de financement pour soutenir des solutions de mobilité pour l'accès aux activités de prévention à destination des personnes âgées et personnes en situation de handicap
- Prévoir des accompagnements/accompagnants adaptés pour la mobilité des usagers (domicile-véhicule-activité)
- Assurer une offre de transport des élèves handicapés de qualité
- Orienter et accompagner les publics seniors et en situation de handicap vers les services de mobilité pertinents par un conseil personnalisé

Des actions ont déjà été engagées sur le territoire métropolitain comme le service d'accompagnement pour les personnes âgées du 8ème arrondissement de LYON « **Mobisésénors** » : qui est un service de transport permettant le déplacement d'une personne âgée de son domicile jusqu'à son lieu de rendez-vous, moyennant une petite participation financière, calculée en fonction des revenus. Ce service n'est pas uniquement un moyen de transport, il s'agit également d'une activité créatrice de lien social qui permet de remédier aux problématiques liées à l'isolement des personnes âgées



Figure 4 : service Mobisésénors - Source : Régie de quartiers EUREQUA

Dans le même esprit, **le projet Adyma** a été mis en place. Il répond à un besoin d'accompagnement des seniors sur les questions de mobilité et d'autonomie. Il propose une boîte à outils, un programme de fond à la fois collectif et individualisé, à destination des établissements d'accueil de personnes âgées et des territoires.

Le volet voirie et espaces publics

Le Schéma Directeur D'Accessibilité de la Voirie et les Plans Intercommunaux d'Accessibilité de la Voirie (SDA Voirie Et PIAV) – Métropole

Le Métropole de Lyon a réalisé un schéma directeur d'accessibilité de la voirie qui sert de cadre pour la réalisation de plans (annuels) intercommunaux d'accessibilité de la voirie (et des espaces publics).

En effet, le SDA (voirie) a pour objectif d'identifier les secteurs prioritaires d'intervention. Réalisé en concertation avec les associations de personnes handicapées, le document détermine et hiérarchise les lieux et itinéraires à mettre prioritairement en accessibilité. Dans la perspective d'une « Métropole accueillante où il fait bon vivre pour tous »⁸, l'objectif est d'améliorer les services en direction des personnes en situation de handicap dans les aspects principaux de leur vie quotidienne et de leur permettre de profiter pleinement des services et de l'animation des espaces urbains.

Elle s'appuie sur les priorités définies avec les associations de personnes en situation de handicap et repose sur quatre éléments :

- Le réseau de transports en commun
- La hiérarchisation des destinations par thèmes
- La prise en compte des lieux porteurs d'animation
- L'identification des périmètres des contrats urbains de cohésion sociale (CUCS)

Le bilan des travaux réalisés couvrant la période de 2015 à 2019 pour un budget de 94 M€, est le suivant :

- 278 stationnements pour les personnes en situation de handicap ;
- 506 quais bus mis en accessibilité ;
- 769 feux sonores en traversées
- 2878 bandes podotactiles ;
- 2118 abaissements de trottoir ;
- 75 km de cheminement de voirie accessible (création, élargissement de trottoir...)

En 2024, sur un total de 1 694 carrefours à feu dans la Métropole, 1 592 sont équipés de feux piétons. Parmi ces carrefours, 1 584 disposent de dispositifs de synthèse vocale (feux sonorisés), soit un total de 13 262 synthèses vocales, représentant 99 % des carrefours équipés de feux sonorisés

Par ailleurs, la Métropole de Lyon fixe de nombreux objectifs pour les années à venir :

- Atteindre à un taux d'équipement en feux sonores de 100 %
- Poursuivre la mise en accessibilité des carrefours métropolitains avec pour objectif de rendre accessibles tous les carrefours qu'ils soient équipés de feux ou non. Divers projets, tels que les corridors de bus et la ville à 30 constituent une opportunité de réaménager les carrefours situés dans leurs périmètres
- Dégager la visibilité en amont des passages piétons en neutralisant le stationnement motorisé conformément aux exigences de la loi LOM. Objectif : 31 décembre 2026.
- Renforcer la place et la priorité du piéton vis-à-vis des modes motorisés dans l'espace public en poursuivant la mise en œuvre de trottoirs traversants, d'aires piétonnes et de zones de rencontre.
- Stabiliser la doctrine métropolitaine sur les dispositifs qui font l'objet d'expérimentation (balises sonores, bandes de guidage et d'interception etc...)
-

Le Schéma Directeur de l'offre en faveur des personnes âgées et des personnes en situation de handicap 2023 – 2027 Métropole de Lyon – Volet Voirie

Concernant l'accessibilité de la ville et des services pour les publics personnes âgées et personnes en situation de handicap, la Métropole travaille pour la mise en accessibilité de ses structures et des espaces publics avec un objectif de mise en accessibilité de 100% des ERP (Établissements Recevant du Public).

L'ensemble des établissements en cours d'études, de travaux ou en phase de réception seront mis en accessibilité.

Plusieurs actions concrètes sont prévues, il s'agit :

- D'améliorer les cheminements existants en supprimant les obstacles rencontrés par tous les usagers, quelle que soit leur capacité de déplacement

⁸ Stratégie retenue dans le schéma directeur d'accessibilité du Grand Lyon

- Veiller à ce que les normes d'accessibilité et de la qualité d'usage soit bien prises en compte dans les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics
- Tester, approuver et déployer de nouveaux dispositifs ou services facilitant la mobilité (balisage sonore, guidage et interception, trottoirs traversants, traitement des zones apaisées...)
- Évaluer le confort des différents revêtements de sol pour proposer aux aménageurs un outil d'aide à la décision dans le choix des revêtements de leurs projets
- Contribuer à l'élaboration du Guide des aménagements piétons en cours de conception
- Collecter les données d'accessibilité sur le territoire métropolitain pour alimenter le PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) et pour répondre aux obligations de la loi LOM
- Travailler sur l'accessibilité des services sur le domaine public (stations de recharge des véhicules électriques, stations et véhicules d'autopartage, aménagements de covoiturage, stationnements vélo sécurisés, bacs à déchet...) et à l'adaptation de ces services aux usages spécifiques des personnes âgées personnes en situation de handicap
- Optimiser l'accessibilité des ERP sur le territoire de la Métropole
- Informer sur la mise en œuvre de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)
- Suivre l'avancement des travaux de mise en accessibilité des ERP métropolitains, dans le cadre de l'Ad'AP : en priorisant les Maisons de la Métropole de Lyon et les collèges (et également parcs de stationnements ; bâtiments singuliers - foyers d'accueil, INSPE, Installations Ouvertes au Public, parcs, déchetteries, aires d'accueil des gens du voyage, etc.)
- Organiser des visites sur site, afin d'améliorer les pratiques en prenant appui sur des cas concrets
- Sensibiliser les équipes qui réalisent les travaux de mise en accessibilité
- Répertoire les difficultés de mise en accessibilité de certains bâtiments, et les balises sonores mises en place

Parmi les bonnes pratiques et actions déjà engagées sur le territoire métropolitain, les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) profitent de la gratuité des transports en commun.

Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

À la suite de la loi de 2005, plusieurs communes et la Métropole de Lyon se sont lancées dans l'élaboration des PAVE. On peut cependant noter que l'ensemble des communes de plus de 1 000 habitants dans le ressort territorial et hors Métropole de Lyon (114 communes lors du recensement 2021 de l'INSEE) n'ont à ce jour pas élaboré un PAVE ou même organisé une démarche d'élaboration.

De plus, seules quatre commissions intercommunales d'accessibilité (CIA), rendues obligatoires par la loi de 2005, ont été mises en place : Métropole de Lyon, CCPA CCPO et COPAMO.

Arnas	CAVBS	Rapport de diagnostic des voiries Accessibilité aux personnes handicapées	04/05/2012
Gleizé	CAVBS	PAVE	2010
Villefranche-sur-Saône	CAVBS	PAVE	13/12/2012
CCEL	CCEL	PAVE	Novembre 2010
Colombier Saugnieu	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie	11/05/2010
Genas	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie	12/05/2010
Jons	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie	11/05/2010

Pusignan	CCEL	Diagnostic des itinéraires privilégiés et préconisations	04/05/2010
Saint Bonnet de Mure	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie	11/05/2010
Saint Laurent de Mure	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie	10/05/2010
Saint Pierre de Chandieu	CCEL	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie et préconisations	Mai 2010
Communay	CCPO	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie et préconisations	Janvier 2010
Simandres	CCPO	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie et préconisations	15/01/2010
Belleville-en-Beaujolais	CCSB	Tableau de suivi des réalisations PAVE	2011 - 2014
Brignais	CCVG	PAVE	02/05/2011
Millery	CCVG	Rapport de Diagnostic Accessibilité	20/05/2015
Brindas	CCVL	Synthèse des travaux	09-août
Grézieu La Varenne	CCVL	PAVE rapport de synthèse	01/02/2010
Messimy	CCVL	PAVE - rapport de synthèse	01/02/2010
Pollionnay	CCVL	Synthèse des travaux	Août 2009
Sainte-Consorce	CCVL	Synthèse des travaux	Août 2009
Thurins	CCVL	Synthèse des travaux	Août 2009
Vaugneray	CCVL	Synthèse des travaux	Août 2009
Yzeron	CCVL	Synthèse des travaux	Août 2009
Ronno	COR	PAVE	Septembre 2011
Saint-Appolinaire	COR	Diagnostic de l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie et préconisations	NC
Tarare	COR	PAVE	Avril 2010
Thizy les Bourgs	COR	PAVE	Juin 2013
Métropole de Lyon	Métropole de Lyon	Schéma Directeur d'Accessibilité	2010

Synthèse du bilan

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap du réseau de transports en commun dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est dans l'ensemble très satisfaisant : l'ensemble des lignes de métro et tramway ainsi que les bus et cars sont accessibles. 74% des 6 023 arrêts de bus du réseau urbain lyonnais sont également accessibles, ainsi que 43% des arrêts Cars du Rhône et 57% des arrêts du réseau Libellule.

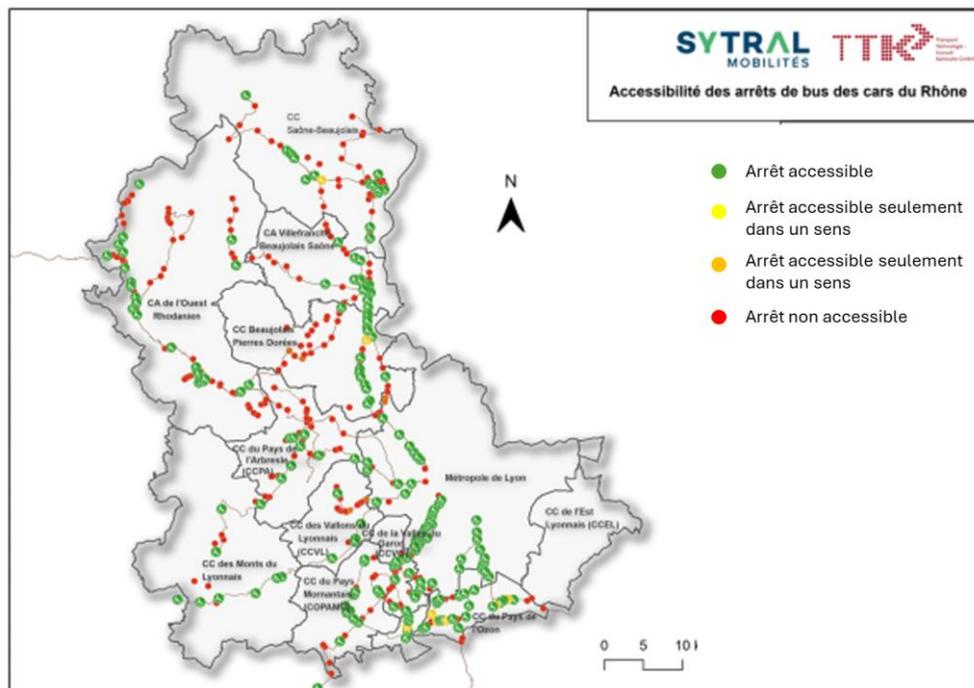
Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) pour les transports TCL, Cars du Rhône et Libellule

Réseaux	Nombre d'arrêts total du réseau	Nombre d'arrêts total accessibles	Nombre d'arrêts prioritaires accessibles *	Etat d'avancement du SDAP de 2016	Nombre d'arrêts prioritaires restant à mettre en accessibilité
TCL	8136	6023 (74%)	700	90%	82
Cars du Rhône	1229	535 (43%)	259	66%	65
Libellule*	318	180 (57%)	47	69%	21

*bilan fin 2022

* un arrêt prioritaire est :

- **situé sur une ligne structurante du réseau**
- **desservi par au moins deux lignes de transport public**
- **situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour PA/PH**



Concernant le réseau ferroviaire régional, les réalisations à ce jour respectent les engagements pris dans les Schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) votés en 2015. Sur l'ensemble des gares prioritaires du territoire, 14 gares régionales et 4 gares nationales ont été rendues accessibles sur le territoire.

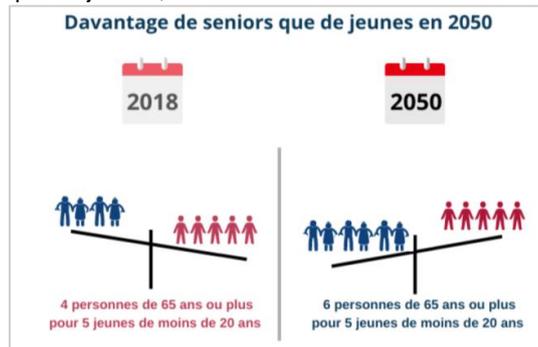
Par ailleurs, à l'échelle de la Région, le niveau d'avancement en fin de période 2 (2019 -2022) est légèrement en retard sur les aménagements des gares prévus pour tenir le délai réglementaire de mi-2025. Ce retard s'explique notamment par la crise sanitaire et par des difficultés de financement des travaux lourds. Les partenaires SDAP espèrent rattraper ce retard pour répondre à la politique d'accessibilité PMR fixée.

D'autre part, sur l'assistance Accès TER, la formation et l'information voyageurs, le niveau d'avancement est conforme aux prévisions du SDAP.

Pour ce qui est de la voirie et des espaces publics, les travaux réalisés dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité de la voirie de la métropole de Lyon ont permis des avancées considérables à l'échelle de ce territoire. Un travail de recensement et de synthèse serait à mener pour actualiser les données sur le territoire de la métropole de Lyon et pour dresser un bilan exhaustif sur les autres EPCI et communes du territoire.

Partie 3 : les dispositions du Plan de Mobilité

Dans un contexte où le vieillissement de la population s'accroît, la poursuite de la dynamique de mise en accessible devient indispensable. D'ici 2050, le nombre de seniors dépendants devrait augmenter considérablement, et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pourrait compter plus de seniors que de jeunes, selon les estimations de l'Insee (2023).



Région Auvergne-Rhône-Alpes en 2050 - Source : Insee 2023

Dans cette optique, la poursuite de la mise en accessible est une priorité du Plan de Mobilité, qu'il s'agisse des transports collectifs ou de la voirie et des espaces publics. Ainsi, l'ambition du Plan de Mobilité est de garantir la continuité de la chaîne du déplacement à tous les publics.

Le plan d'action du Plan de Mobilité s'articule autour de quatre leviers visant à amener tous les habitants à adapter de nouvelles manières de se déplacer. Les actions visant à améliorer la mobilité des PMR étant en fait universelles et constituant un bénéfice pour l'ensemble des publics, l'accessibilité est une thématique transversale. Elle est ainsi traitée au sein de chacun de ces leviers. Ainsi, le Plan de Mobilité comporte des actions visant à améliorer l'ensemble de la chaîne de déplacement dans l'espace public et dans les services de transport (y compris information voyageur notamment), mais également des actions cherchant à encourager au changement de pratiques de mobilité.

Le Plan de Mobilité souligne l'importance de la prise en compte de l'ensemble des handicaps au-delà des handicaps moteurs, visuels ou auditifs. Ainsi, dans le cadre des réflexions de mises en accessible des espaces publics, les handicaps cognitifs, mentaux et psychiques doivent faire l'objet d'analyses et d'actions spécifiques.

Accéder aux services de mobilité et les utiliser

Le Plan de Mobilité prévoit **d'améliorer l'accessibilité aux arrêts de transports collectifs** actuels et futurs, par :

- La mise en accessible de l'ensemble des arrêts prioritaires inscrit dans les SDAP (Lever 2, Axe 3, Action 2) ;
- La mise en accessible de l'ensemble des arrêts des futures lignes de cars à haut niveau de service (Lever 2, Axe 1, Action 3) ;
- La prise en compte obligatoire des conditions d'accessibilité des arrêts dans les futurs contrats d'axe visant à préciser les engagements mutuels des divers maîtres d'ouvrages et acteurs en charge de la mise en œuvre de nouvelles offres de transports structurantes (Lever 1, Axe 1, Action 1) ;
- L'étude et la mise en œuvre d'actions permettant d'améliorer l'accessibilité cognitive du réseau : sonorisation des bornes d'information voyageur, etc (Lever 2, Axe 3, Action 2).



Au-delà de la poursuite du renouvellement d'un parc de matériel roulant qui est déjà accessible à 100% et afin **d'améliorer les conditions d'usage des transports collectifs** pour les personnes à mobilité réduite, le Plan de Mobilité vise à :

- Améliorer le confort pour toutes et tous au sein des véhicules, notamment via l'espace disponible au sein des véhicules, en particulier pour permettre aux personnes fragiles d'accéder à des places assises ou endroits réservés (Lever 2, Axe 3, Action 3) ;
- Former les personnels d'accueil et de conduite au contact et au conseil avec les personnes à mobilité réduite (Lever 2, Axe 3, Action 2) ;
- Prendre en compte de manière systématique la dimension d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des pôles d'échange multimodaux (Lever 2, Axe 4, Action 5) et dans leurs itinéraires de rabattement/diffusion (Lever 3, Axe 2, Action 1) ;
- Assurer un suivi spécifique de la maintenance des installations et équipements en faveur des PMR pour garantir l'accessibilité des réseaux et diminuer les délais d'intervention en cas de panne (Lever 4, Axe 1, Action 6) ;
- Développer des supports de diffusion de l'information à destination des voyageurs qui soient accessibles à toutes et tous et particulièrement en prenant en compte l'ensemble des handicaps, comme par exemple les QR Code en réalité « augmentée » expérimentés dans les territoires de la CCBPD et de la CCSB (Lever 4, Axe 4, Action 1) ;
- Etudier d'ici 2025 la mise en œuvre d'un service dédié aux personnes en situation de handicap sur un périmètre plus large que le service Optibus actuel et permettant de mieux comprendre la complémentarité entre ce type de service dédié et les services réguliers (Lever 2, Axe 7, Action 1) ;
- Expérimenter un service dédié aux personnes en situation de handicap en fonction du résultat des études menées (Lever 2, Axe 7, Action 1).



L'accessibilité aux services de mobilité ne se réduisant pas aux seuls transports collectifs, le Plan de Mobilité encourage le développement de services de location de vélos diversifiés qui proposent différents types de vélos adaptés à des publics et des usages différents, et notamment des vélos inclusifs/adaptés pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap (Lever 2, Axe 5, Action 5).



Aménager l'espace public pour permettre une mobilité facilitée pour toutes et tous

Un espace public accessible aux personnes à mobilité réduite est un espace public dans lequel l'ensemble des déplacements à pied sont facilités. Le Plan de Mobilité porte l'ambition d'améliorer la marchabilité dans le territoire. Pour cela, plusieurs actions sont inscrites dans le Plan de Mobilité :

- Développer, dans le territoire de la Métropole de Lyon, 60 km d'itinéraires piétons sécurisés et accessibles (trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontres) avant 2030 puis 100 km supplémentaires avant 2040, sachant qu'aujourd'hui 360 km de voiries métropolitaines ne sont pas équipées de trottoirs (Lever 2, Axe 5, Action 1) ;
- Aménager prioritairement des zones de rencontre sur les voies locales où la largeur des trottoirs est insuffisante, en portant une attention particulière à l'accessibilité de ces aménagements pour les personnes à mobilité réduite. A horizon 2030, dans la Métropole de Lyon, le linéaire de zones de rencontre sera multiplié par cinq par rapport à 2020 (Lever 3, Axe 2, Action 3) ;
- Réaliser un plan piéton dans chaque EPCI avant 2030, avec une programmation permettant une mise œuvre des actions entre la date d'approbation et 2040 (Lever 2, Axe 5, Action 1) ;
- Faire converger les politiques d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (charte d'aménagement de l'espace public, équipement sonore des feux de circulation...) (Lever 3, Axe 2, Action 2) ;
- Réaliser (ou poursuivre) les diagnostics et la programmation des travaux dans le cadre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (Lever 3, Axe 2, Action 2) ;
- Mettre en œuvre des aménagements garantissant l'accessibilité de l'espace public durant les chantiers (Lever 3, Axe 2, Action 2).



La qualité d'aménagement de l'espace public doit également amener à simplifier les déplacements des personnes à mobilité réduite :

- **A vélo**, par l'aménagement d'itinéraires cyclables suffisamment larges et permettant ainsi d'accueillir des vélos adaptés aux personnes handicapées (Lever 2, Axe 7, Action 1) ;
- **En voiture**, en dimensionnant l'offre de stationnement et en réglementant son usage de manière à faciliter le stationnement des publics les plus contraints et notamment les personnes à mobilité réduite (Lever 3, Axe 3).

Encourager et accompagner les changements de pratiques de mobilité

L'amélioration de l'accessibilité de l'espace public et aux différentes offres de mobilité est une condition nécessaire de l'amélioration de la mobilité des personnes à mobilité réduite. Cependant, un effort particulier doit être mené afin de faire connaître et comprendre les solutions de déplacements à disposition, de les faire tester, puis de les faire adopter par les usagers. **Ainsi, le plan d'action du Plan de Mobilité comporte un levier dédié aux ressorts des changements de pratiques de mobilité, voire à la réduction de l'isolement de certains publics qui ne sont pas en confiance.** L'ensemble des actions incluses dans ce levier doivent être déclinées en fonction des différents publics afin d'être adaptées, et notamment aux personnes à mobilité réduite. Le Plan de Mobilité cible particulièrement le renforcement de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, au travers de :

- La création d'un réseau d'agences des mobilités destiné à apporter un accompagnement humanisé à l'ensemble des habitants (Lever 4, Axe 1, Action 1) ;
- La création de dispositifs analogues au « carnet de voyage » mis en place la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui propose une explication claire et intuitive de l'organisation et la réalisation d'un déplacement sur les réseaux de cars et trains régionaux (Lever 4, Axe 1, Action 6) ;
- La mise en œuvre de parcours découverte dans les transports collectifs pour les personnes fragilisées ou en situation de handicap (levier 4, Axe 2, Action 2) ;
- L'amélioration des conditions de sécurité dans l'espace public et la réalisation d'aménagements prévenants, permettant la cohabitation des modes et favorisant la convivialité (Lever 4, Axe 3, Action 1) ;
- La réalisation de campagnes d'information auprès des usagers vulnérables (Lever 4, Axe 3, Action 1) ;
- Etudier le développement des aides à l'acquisition de vélos, notamment en ce qui concerne les conditions d'accès à ces aides pour les vélos adaptés.

Créer des scènes d'échanges pour améliorer la prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite

La diversité des acteurs, sur le territoire ou même dans le cadre de la mise en œuvre de chaque projet, implique une attention constante quant à la prise en compte de la thématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. **Le Plan de Mobilité propose la création de deux types de scènes d'échanges différentes :**

- Une Commission d'Accessibilité à l'échelle des territoires lyonnais, pour la coordination des actions relatives à l'accessibilité et prendre en compte les expériences et avis de l'ensemble des publics en situation de handicap (Lever 2, Axe 3, Action 2) et de se doter d'une doctrine commune à l'échelle des territoires lyonnais sur les dispositifs qui font l'objet d'expérimentations (balises sonores, bandes de guidage et d'interception, etc.) ;
- Les contrats d'axe au niveau de chaque projet de métro et de tramway et sur volonté locale d'expérimenter ce type de démarches sur d'autres types de lignes de transports collectifs, permettant d'assurer la prise en compte de l'accessibilité tout au long du projet, de sa définition stratégique aux étapes plus opérationnelles par l'ensemble des acteurs concernés (Lever 1, Axe 1, Action 1).



Calendrier des principales actions de prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le Plan de Mobilité

Accéder aux services de mobilité et les utiliser	Avant 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en accessibilités des arrêts prioritaires inscrits aux SDAP - Prise en compte des conditions d'accessibilité des arrêts dans les contrats d'axe - Supports de diffusion d'information voyageur accessibles à toutes et tous - Etude d'un service dédié aux personnes en situation de handicap (2025) et expérimentation
	Avant 2040	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures permettant l'accessibilité cognitive du réseau
	En continu	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte systématique des conditions d'accessibilité de PEM - Amélioration du confort dans les bus et cars - Formation du personnel au contact et conseil des PMR
Aménager l'espace public pour permettre une mobilité facilitée pour toutes et tous	Avant 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Développer 60 km d'itinéraires piétons sécurisés et accessibles et multiplier par 5 le linéaire de zones de rencontres dans la Métropole de Lyon - Elaborer un plan piéton dans tous les EPCI
	En continu	<ul style="list-style-type: none"> - Faire converger les politiques d'accessibilités de la voirie et des espaces publics (PAVE, charte d'aménagements de l'espace public...) - Mettre en œuvre des aménagements garantissant l'accessibilité de l'espace public durant les phases de chantiers
Encourager et accompagner les changements de pratiques de mobilité	Avant 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un réseau des agences de mobilité destiné à apporter un accompagnement humanisé à l'ensemble des habitants - Créer des dispositifs analogues au « carnet e voyage » de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
	En continu	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre es parcours découverte dans les transports publics pour les PMR notamment - Réaliser des campagnes d'information auprès des usagers vulnérables
Créer des scènes d'échanges pour améliorer la prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite	Avant 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une Commission d'Accessibilité à l'échelle es territoires lyonnais

SYTRAL MOBILITÉS
21 BOULEVARD MARIUS VIVIER MERLE
69 003 LYON
WWW.SYTRAL.FR

SYTRAL
MOBILITÉS