



ANNEXE 4

ACCESSIBILITE PMR

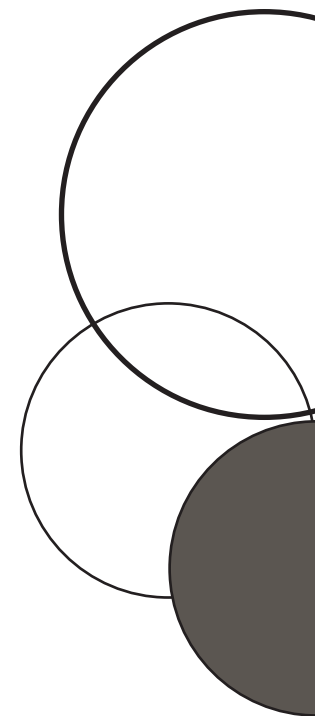
CINOR

2013

2023



I- PREAMBULE	P.3
II- RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET ENJEUX	P.3
III- PERSONNES HANDICAPEES ET PMR	P.4
IV- UNE ACTION PARTAGEE PAR LES COMMUNES	P.5
V- MISE EN ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS EN COMMUNS	P.6
VI- LE GIHP	P.6
VII- LES GENES RENCONTREES	P.7
VIII-LES PRECONISATIONS PDU	P.8



I- 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 oeuvre 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 Cinor ;
- Les prescriptions du PDU ;
- Le calendrier de réalisation des actions.

II- Rappel du contexte réglementaire 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 oeuvre 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 Cinor 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 réglementaire 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.



III- 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) ».

IV- 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.

"A La Réunion, 5% de la population réunionnaise bénéficie de la reconnaissance de la qualité de travailleurs handicapés (RQTH), soit 25 000 personnes. Or ces personnes ont un accès plus difficile à l'emploi que l'ensemble de la population comme l'a démontré une récente enquête du ministère du Travail. La responsabilité nous incombe à tous de créer les conditions de la meilleure inclusion professionnelle des personnes en situation de handicap.

La RQTH est une décision administrative qui accorde aux personnes en situation de handicap une qualité leur permettant de bénéficier d'aides spécifiques (orientation vers un établissement ou service d'aide au travail, soutien du réseau de placement spécialisé Cap Emploi, accès à la fonction publique par concours etc.). 5,2% de la population réunionnaise en bénéficient.



Or d'après l'enquête du ministère du Travail, un tel statut diminuerait de 72% la probabilité d'être en emploi contre 41% "seulement" pour une personne en situation de handicap par rapport à une personne valide, toujours selon cette étude.

"A ce jour, la collectivité compte parmi ses effectifs 275 agents en situation de handicap soit 6,55% de l'effectif total.

La Réunion est le premier département de France en nombre de places agréées avec 1 391 places en 2017 contre 450 en 2004. Cette alternative d'hébergement en établissement concernent 664 accueillants familiaux. Autre projet innovant du Département : les Maisons d'Accueillants Familiaux (MAF), des regroupements de 2 à 4 accueillants familiaux qui assureront l'accueil jusqu'à 16 personnes âgées en situation de handicap. Au 1er septembre 2017, 3 projets MAF ont été validés par le conseil départemental. D'autres dispositifs sont également mis en place comme l'Aide Ménagère Facultative (AMF), le Pass Loisirs, le Pass Transports ou encore la Prestation de compensation du handicap (PCH).

V – Mise en accessibilité des réseaux de transport publics

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

Le service CITYKER : la CINOR a développé service pour faciliter le déplacement des personnes handicapées. Un service de transport à la demande, baptisé CITYKER. CITYKER s'appuie sur une flotte de 4 véhicules équipés et adaptés de 9 places et pouvant accueillir 2 fauteuils roulants et d'un personnel formé pour l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Ce service fonctionne 7 jours sur 7 (de 7h00 à 18h00 du lundi au samedi et de 7h30 à 13h30 le dimanche et jours fériés). L'adhésion à ce service coûte 20 euros par an.

Service de transport à la demande du CCAS : Il s'agit d'un mode de transport personnalisé aux personnes porteuses de handicap ou à mobilité réduite et/ou aux personnes bénéficiaires d'une prestation du SAAD. Le service est entièrement gratuit de porte à porte et fonctionne du lundi au vendredi avec des horaires spécifiques. Le but étant de leur permettre d'acquiescer une véritable autonomie de déplacement et une meilleure intégration dans la ville et sa périphérie, et rompre ainsi leur isolement. départ et d'arrivée. Ce dispositif possède 2 minibus de 8 places 2 minibus avec rampe d'accès d'une capacité de 6 fauteuils roulants (*y compris électrique*) avec une sécurité adaptée.

Les déplacements se font exclusivement sur la commune de Saint-Denis (*y compris les écarts*). Le motif du déplacement devra être exclusivement en rapport direct avec la personne. Seuls les points de montée et descente précisés lors de la réservation seront pris en compte. Déplacements liés aux loisirs, courses, démarches administratives, visites à caractère médical ponctuelles... Sont exclus les trajets professionnels et scolaires.

VI- Le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP)

Le Groupement pour l'Insertion de Personnes Handicapées (G.I.H.P.) assure entre autres missions le transport et l'accompagnement des personnes handicapées.

Le GIHP compte près de 1000 adhérents sur le département.

Durant l'année 2006, le GIHP a assuré 188 330 prises en charge :

- en hausse de 10,5% par rapport à l'année précédente
- se répartissant de la façon suivante

En outre, le GIHP assure un service :

1. d'accompagnement des personnes handicapées : 547
2. accompagnements en 2006 pour 205 clients, représentant 303 heures.
3. d'accompagnement administratif, pour 138 personnes en 2006.



VII – Les gênes rencontrées

Les différentes gênes rencontrées par les handicapés et PMR dans leurs déplacements en réseau de transport public sont les suivantes

Utilisateur de fauteuil roulant (PFR, PDA)	<p>Se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Franchir des obstacles et des dénivelés (marches pentes), - Franchir des passages étroits, - Atteindre certaines hauteurs, - Saisir, utiliser des objets, des équipements, - Voir à certaines hauteurs
Personnes ayant des difficultés motrices (PDD)	<p>Se déplacer sur des sols peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer, - Se déplacer rapidement, - Franchir sans appui des marches ou des dénivelés, - Franchir sans appui des passages étroits <p>Rester debout longtemps.</p>
Personnes ayant des incapacités cardiorespiratoires ou viscérales (PDD)	<ul style="list-style-type: none"> - Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer, - Franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer, - Rester debout longtemps, - Se déplacer longtemps sans aller aux toilettes,

Enfants (PDD)	<p>se déplacer sur de longues distances,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rester debout longtemps - Atteindre certaines hauteurs, - Voir à certaines hauteurs - Lire ou comprendre des informations complexes
Personnes âgées ou fatigables (PDD)	<p>Difficultés motrices,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des capacités visuelles, auditives et de mémorisation, - Moindre adaptation aux variations climatiques.
Personnes ayant des déficiences visuelles (PDV)	<p>voir (comprendre) les "grandes formes",</p> <ul style="list-style-type: none"> - Distinguer les couleurs - Lire ce qui est « écrit fin », - Déchiffrer la signalisation, - Se repérer dans l'espace, - S'orienter - Se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues, en voiture).
Personnes ayant des déficiences auditives (PDA)	<ul style="list-style-type: none"> - Distinguer les sons - Se déplacer en sécurité
Personnes ayant une incapacité cognitive (PDC)	<ul style="list-style-type: none"> - Comprendre la signalétique, - Mémoriser un itinéraire, - Se repérer dans l'espace.



VIII – LES PRESCRIPTIONS DU PDU

Au travers de l'action 14 de l'axe 3, le PDU préconise l'amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

1. Développer la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun par la mise en oeuvre des Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) ;
2. Elaborer et mettre en oeuvre les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

Réaliser « Une charte des arrêts de bus accessibles à tous » pour encadrer la mise en accessibilité des arrêts.

Le suivi des actions nécessaires à la mise à jour du SDA-Ad'AP sera réalisé chaque année et détaillera :

- La description du réseau,
- La description du matériel roulant,
- La description des points d'arrêts,
- La liste des points d'arrêts prioritaires et leurs caractéristiques,
- La programmation et l'estimation financière des travaux à réaliser,
- Les modalités et calendrier de formation des personnels et information aux usagers.

L'action 14 s'attachera également à établir un schéma directeur d'accessibilité avec une localisation des personnes handicapées, un contrôle sur le nom des arrêts à l'intérieur du véhicule, une enquête sur l'accessibilité des véhicules sur la CINOR. Une enquête visant à détailler les localisation des arrêts à aménager sera effectué.

