



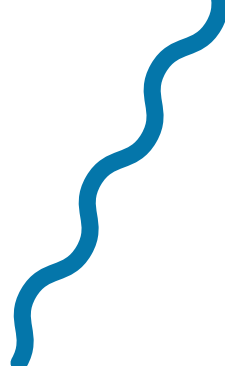
TOME 5

ANNEXE ACCESSIBILITÉ du Plan de Mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie





sommaire



L'accessibilité au cœur du PDM 4

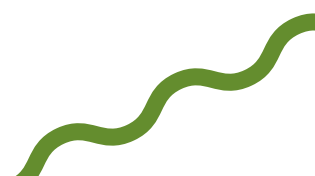
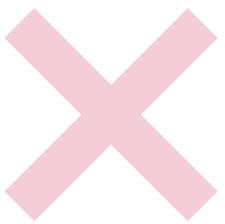
L'accessibilité et la prise en compte de tous les handicaps	5
Les politiques territoriales impactées	7

Etat des lieux de l'accessibilité 9

La gouvernance	10
Les transports collectifs	11
La voirie et les espaces publics urbains et naturels	14

Plan d'actions en faveur d'une mobilité accessible pour tous 17

La gouvernance	18
Les transports collectifs	20
Les autres services de mobilité	24
La voirie et les espaces publics urbains et naturels	25



JE MONTE...

JE VALIDE *le samedi aussi!*





L'accessibilité au cœur du PDM

D'après l'INSEE, environ 12 millions de personnes souffrent d'un handicap moteur, visuel, auditif ou psychique en France. C'est près de 20 % de la population qui est concernée par la question de pouvoir se déplacer de manière autonome dans toutes les composantes de la vie collective.

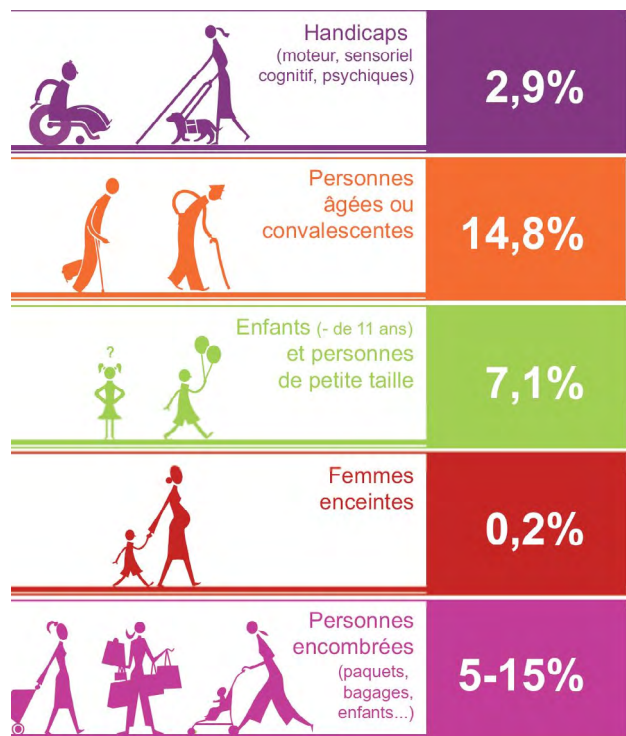
L'accessibilité et la prise en compte de tous les handicaps

La prise en compte de tous les mobilités réduites

Lorsque l'on présente l'accessibilité, c'est souvent sous l'angle des personnes handicapées avec une première image de personne en fauteuil roulant ou aveugle.

Cependant, le terme de mobilité réduite désigne toutes les personnes rencontrant des difficultés de mobilité, au-delà des 6 grandes catégories de handicap (le handicap moteur, les maladies invalidantes, le handicap visuel, le handicap auditif, le handicap mental, le handicap psychique).

Pour chaque type de mobilité réduite, il est également possible de distinguer différents niveaux d'autonomie de déplacement avec différentes gênes associées.



Utilisateurs de fauteuil roulant	- se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux, - 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	- se déplacer sur des sols peu praticables ou encombrés d'obstacles, - 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, - rester debout longtemps.
Personnes ayant des déficiences visuelles	- voir (comprendre) les « grandes formes », - 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	- distinguer les sons, - se déplacer en sécurité
Personnes ayant une incapacité cognitive	- comprendre la signalétique, - mémoriser un itinéraire, - se repérer dans l'espace.
Personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires ou viscérales	- 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	- se déplacer sur de longues distances, - rester debout longtemps, - atteindre certaines hauteurs, - voir à certaines hauteurs, - lire ou comprendre des informations complexes.
Personnes âgées ou fatigables	- difficultés motrices, - réduction des capacités visuelles, auditives et de mémorisation, - moindre adaptation aux variations climatiques.

Le cadre légal

La notion juridique d'accessibilité dans la mobilité

Le 30 juin 1975, la « loi d'orientation en faveur des personnes handicapées » apporte une première brique à la politique publique en matière de handicap. Si des mesures en matière d'accès à l'emploi ou une garantie minimum de ressource sont prescrites, les transports et leur accessibilité ne sont pas encore mentionnés.

Il faut attendre le 11 février 2005 avec la loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » pour que de véritables outils et diverses mesures soient engagés pour améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

- les Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports (SDAT), 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 ;
- les 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.

Toutefois, l'échéance de 2015 approchant et un bon nombre de réseaux de transport n'ayant pas terminé leur mise en accessibilité, l'ordonnance du 26 septembre 2014 permet aux AOM de bénéficier de délais supplémentaires : trois ans pour le transport urbain, six ans pour le transport interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ensemble des travaux et mesures sont alors programmés au travers des nouveaux Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

Le contenu et l'objectif du PDM

Depuis 2005, l'article R1214-1 dispose que le Plan de Mobilité comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux PMR, ainsi que le calendrier des réalisations.

La Loi d'Orientation des Mobilités, dite loi LOM

La LOM légifère sur différents aspects en lien avec l'accessibilité.

« LOM et l'accessibilité des réseaux ». L'article 19 de la LOM oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI) quel que soit le réseau de transport collectif. Pour les services urbains, elle assouplit également les SD'AP en substituant un arrêt prioritaire considéré en incapacité technique avérée (ITA) par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts. Elle élargit la notion de substitution, initialement réservée au transport de substitution, par la mise en place de mesures de substitution qui peuvent être humaines, techniques ou organisationnelles.

« LOM et la plateforme unique de réservation des services de substitution et d'assistance en gare ». Spécifique aux services ferroviaires, l'article 28 de la LOM institue la mise en place d'une seule plateforme, multi-canal, pour réserver et délivrer les services de substitution et d'assistance en gare, quelle que soit l'entreprise ferroviaire exploitant le service (service de type « Accès Plus » proposé par la SNCF). Elle a pour objectif de simplifier et harmoniser les démarches de réservation des services d'assistance par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire et la présence éventuelle de plusieurs transporteurs lors d'un voyage.

« LOM et les facilités d'accès aux TPMR ». Spécifique aux services de transport des personnes à mobilité réduite, l'article 19 de la LOM généralise l'accès des services TPMR aux personnes titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion avec la mention « Invalidité » (CMI Invalidité pour les personnes disposant d'un taux d'handicap de 80 % et plus) sans restriction de lieu de résidence ou du passage devant une commission médicale ou bien de la constitution d'un dossier médical spécifique. Il est à noter que la loi n'oblige pas à élargir les ayants-droits actuels d'un service TPMR, c'est-à-dire ne pas ouvrir l'accès au réseau TPMR à tous les détenteurs d'une CMI quel que soit le handicap et/ou si le taux est inférieur à 80 %. L'AOM reste décisionnaire des catégories de bénéficiaires.

« LOM et services public des dispositifs de recharge ». Il s'agit d'aménager tout ou partie des bornes de recharge, de manière à ce qu'elles soient accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (article 64 de la LOM).



« LOM et collecte de données d'accessibilité ». Il s'agit de collecter les données d'accessibilité des réseaux de transport ainsi que sur la voirie afin de transmettre une information sur l'accessibilité des réseaux urbains et non-urbains ainsi que les arrêts accessibles et des portions de voirie, environ 200 mètres autour de ses arrêts dits prioritaires (article 27 de la LOM).

Les politiques territoriales impactées

Chaque Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) est tenue de planifier et programmer la mise en accessibilité des réseaux de transports publics dont elle a la responsabilité :

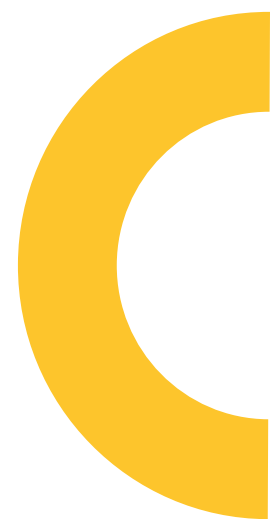
- la Région Normandie est chargée de la mise en accessibilité des transports ferroviaires et routiers régionaux ;
- le Département de Seine-Maritime est chargé de l'organisation du service de transport spécifique pour les élèves en situation de handicap ;
- la Métropole de Rouen Normandie est chargée de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun urbains (matériel roulant, infrastructure et système).

La Métropole Rouen Normandie est également chargée de la mise en accessibilité de l'espace public et de la voirie (financement) à la suite du transfert de cette compétence d'aménagement de la voirie par les communes. Les communes se chargent quant à elles de la programmation.

Conformément à la loi, la Métropole Rouen Normandie crée une commission intercommunale pour l'accessibilité.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi par chaque commune de plus de 1 000 habitants, au-delà de l'aménagement des places de stationnement PMR et de la mise en accessibilité des équipements municipaux relevant de leur compétence.

En sus et dès lors qu'elle regroupe 5 000 habitants et plus, la loi impose à la commune de créer une commission communale pour l'accessibilité.







État des lieux de l'accessibilité

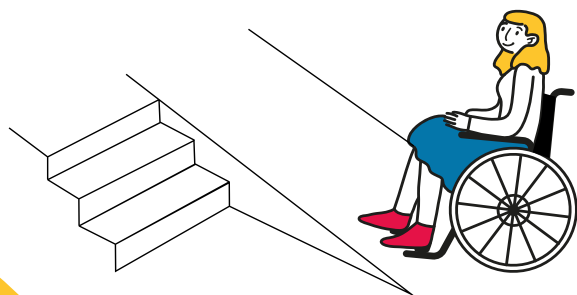
La gouvernance

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité a été créée par délibération du Conseil Métropolitain en 2017. Elle est le lieu privilégié d'information et de concertation entre la Métropole Rouen Normandie et les associations du monde du handicap et des usagers.

Les membres de la Commission ont pour rôle d'échanger sur divers sujets liés à leur prisme d'actions défini par l'art.2143-3 du code général des collectivités territoriales, et notamment de dresser un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Elle organise (théoriquement) également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées et aux personnes âgées.

Enfin, la Commission peut faire également remonter les difficultés rencontrées par les associations et leurs adhérents aux différents services de la Métropole.



Les sujets traités en séance plénière



Habitat et logement

Réflexion sur l'habitat adapté et inclusif
Recensement des logements adaptés/adaptables
Aides publiques



Feux tricolores

Sécuriser les traversées piétonnes sur les voies TEOR



Etablissements Recevant du Public

Etat des lieux et perspectives

Les groupes de travail et les activités de terrain



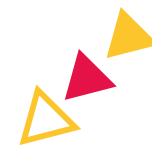
Voirie

Déplacements sur le nouveau parvis de la gare
Défaillance de modules sonores sur les feux tricolores



Transports

Matérialisation de la 1^{re} porte des bus sur les quais TEOR pour les déficients visuels
Défaillance de modules sonores sur les feux tricolores des transports en commun
Retour d'expérience de la suppression des traversées piétonnes au niveau des voies TEOR



Les transports collectifs

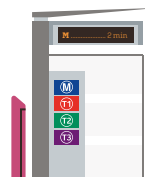
Les arrêts prioritaires

Le SD'AP de la MRN a été voté le 14 décembre 2012. Il portait sur l'accessibilité des 2 390 points d'arrêts du réseau Astuce, du matériel roulant, des systèmes (information voyageurs, billettique, carrefours à feux) et des ERP.

Le décret du 4 novembre 2014 propose la mise en œuvre d'un Agenda Programmé d'Accessibilité (AD'AP) permettant ainsi de mettre en accessibilité seulement les points d'arrêts prioritaires.

L'AD'AP de la MRN a été voté le 29 juin 2015. 282 arrêts du réseau Astuce doivent être rendus accessibles.

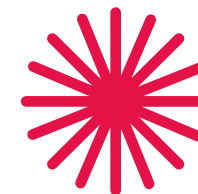
Nombre d'arrêts sur le réseau Astuce :



2 148

Fin 2022

Arrêts prioritaires accessibles	536
Arrêts non prioritaires accessibles	315
TOTAL	851



	282 arrêts prioritaires à rendre accessible	Arrêts prioritaires accessibles	Arrêts supplémentaires accessibles	Total Arrêts accessibles	Restructuration réseau	ITA
Avant 2014		292	152	299		
2014/2015				145		
2016	127 arrêts programmés	101	12	113		
2017	86 arrêts programmés	60	13	73		
2018	69 arrêts programmés	56	21	77	11	
2019	56 restants	15	36	51		
2020	33 restants	7	22	29		10
2021	28 restants	5	51	56		
2022	-		8	8		
Total		536	315	851	11	10



... Les transports collectifs

Le matériel roulant

Composition du parc :



393 véhicules

79 TEOR accessibles de plain pied et non équipés de palettes
42 petits véhicules munis d'une rampe manuelle

Accessibilité des 393 véhicules :

Accès au véhicule	
Plancher bas	99,7%
Palette	99,2%
Agenouillement du véhicule	100%
Main courante	100%
Bouton d'appel extérieur FR (sur porte 2)	99,5%
Contraste quai/accès portes du véhicules	100%
Annonce sonore	60,3%
Annonce sonore fermeture des portes	81,2%

Intérieur au véhicule	
Au moins un emplacement UFR	99,5%
Sièges prioritaires	99,5%
Barre de maintien	100%
Valideurs bien positionnés	100%
Bouton d'appel UFR	99,5%
Annonce visuelle	84,7%
Annonce sonore	95,4%



Le service TPMR



La commission TPMR de la MRN valide ou refuse les demandes d'admission des personnes à mobilité réduite



Accepte, oblige ou refuse la présence d'un accompagnateur
(non fourni par Handistuce)



Décide du mode de transport : taxi ou minibus
(dédié aux usagers ne sachant pas se transférer)

handistuce



908 Admissibles au service

267 réguliers

247 voyageurs occasionnels

200 réservations / jour



42 taxis partenaires réalisent **94%** des voyages

120 courses / jour

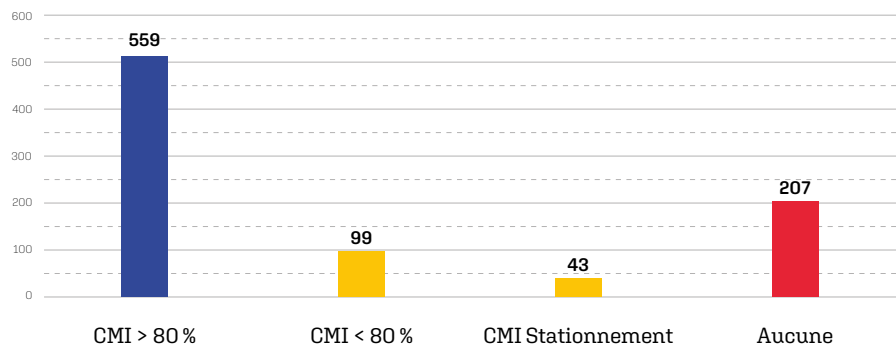
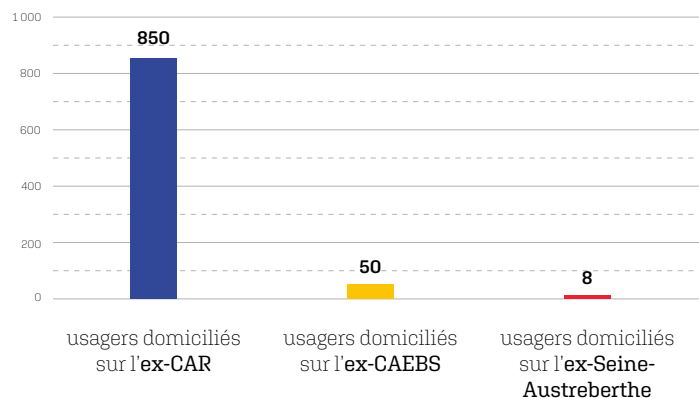


4 minibus réalisent **6%** des voyages

12 courses / jour

... Les transports collectifs

908 usagers du service Handistuce :



La CMI **stationnement** permet de se garer gratuitement

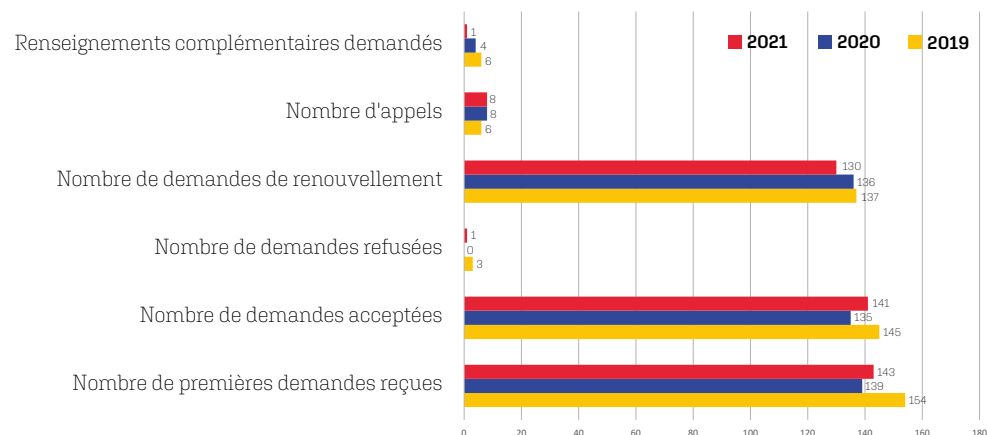
La CMI **priorité** permet d'éviter les files d'attente ou d'avoir une place assise

La CMI **invalidité** : taux handicap > 80 %

La formation des agents

Effectif conducteurs : 1 010 / Effectif accueil, contrôleurs, médiations : 126

Module APF : 960 salariés / Module Handivisuel : 623 salariés

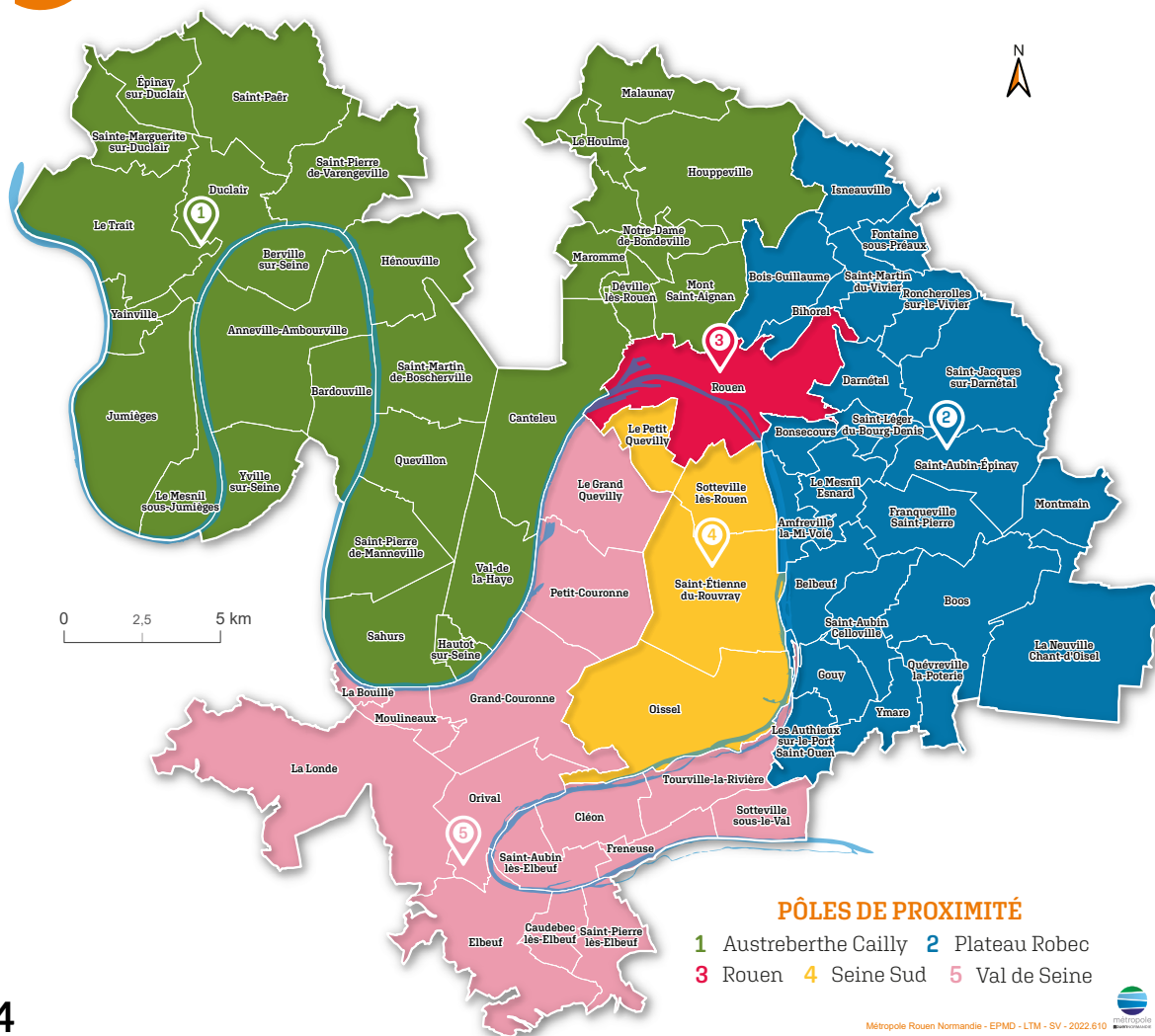


La voirie et les espaces publics urbains et naturels

Même si la commune (+ 1 000 habitants) a conservé la compétence d'élaboration du PAVE (programmation des aménagements accessibles), la Métropole Rouen Normandie détient elle la compétence voirie pour assurer la mise en accessibilité de l'espace public.



MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE
les pôles de proximité



PÔLES DE PROXIMITÉ

- 1 Austreberthe Cailly 2 Plateau Robec
3 Rouen 4 Seine Sud 5 Val de Seine

PÔLE AUSTREBERTHE CAILLY - 28 communes

- ▶ **3 PAVE** : Canteleu, Le Trait et Yainville
- ▶ **1 Diagnostic** : Mont-Saint-Aignan
- ▶ **8 communes de moins de 1 000 habitants** : Bardouville, Berville-sur-Seine, Epinay-sur-Duclair, Hautot-sur-Seine, Le Mesnil-sous-Jumièges, Quevillon, Saint-Pierre-de-Manneville et Val-de-la-Haye
- ▶ **16 communes sans document**

PÔLE PLATEAU ROBEC - 23 communes

- ▶ **1 PAVE** : Bois-Guillaume
- ▶ **4 communes de moins de 1 000 habitants** : Fontaine-sous-Préaux, Gouy, Quevreville-la-Poterie, Saint-Aubin-Celloville
- ▶ **18 communes sans document**

PÔLE DE ROUEN - 1 commune

- ▶ **1 PAVE** lancé en juin 2014 et révisé en janvier 2017

PÔLE SEINE SUD - 4 communes

- ▶ **3 PAVE** : Oissel, Le Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen
- ▶ **1 Diagnostic** : Saint-Etienne-du-Rouvray

PÔLE VAL DE SEINE - 15 communes

- ▶ **2 PAVE** : Le Grand-Quevilly, Saint-Pierre-lès-Elbeuf
- ▶ **1 Diagnostic** : Petit-Couronne
- ▶ **5 communes de moins de 1 000 habitants** : Freneuse, La Bouille, Moulinaux, Sotteville-sous-le-Val
- ▶ **7 communes sans document**

En cohérence avec les PAVE communaux, la Métropole Rouen Normandie agit pour tous au quotidien afin de permettre une continuité dans la chaîne de déplacements.

Pour réaliser les travaux, la Métropole travaille de concert avec les communes pour prendre en compte les besoins particuliers des habitants.

Les 5 pôles de proximité de la Métropole Rouen Normandie ont œuvré à la mise en accessibilité de la voirie sur le territoire. Ces travaux sont entrepris dans un cadre plus global de réhabilitation des espaces publics afin de mutualiser les différents types de travaux en voirie.

La Métropole Rouen Normandie a ainsi créé le Fonds de Soutien aux Investissements Communaux (FSIC). Doté d'une enveloppe de 60 millions d'euros sur la période 2016-2020, la Métropole a soutenu à hauteur de 15 millions d'euros l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.





Maison des
Associations

www.pieto.eu

SAUF



STRATÉGIE ET PROPOSITIONS

EN FAVEUR D'UNE
MOBILITÉ ACCESSIBLE
POUR TOUS



Tout au long du travail, l'accessibilité a donc été considérée comme une logique de conception pour tous. Ce qui est indispensable à certains est utile à tous.

Les actions élaborées avec les principaux intéressés répondent à cette logique en limitant au maximum des opérations qui pourraient être considérées comme « spécifiques » et en privilégiant au contraire une accessibilité transversale.

La gouvernance

Les missions de la Commission intercommunale pour l'accessibilité prévues par la loi sont :

- de dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- d'établir un rapport annuel présenté en Conseil métropolitain ;
- de faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;
- d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- de 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 programmé et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

La Commission intercommunale est une structure de consultation, de concertation et de mise en cohérence des actions et des méthodes. En particulier, la Commission peut se saisir de tout sujet relatif au handicap en lien avec les compétences de la Métropole.



+ INCLUS.04 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : UNE ACCESSIBILITÉ INCLUSIVE ET PARTAGÉE

Lieu privilégié d'information et de concertation entre la Métropole Rouen Normandie et les associations du monde du handicap et des usagers, la Commission Intercommunale pour l'accessibilité existe depuis 2017 sur le territoire Métropolitain. De l'accès au bâti et aux transports en commun, en passant par la voirie et les espaces publics, toute la chaîne de déplacement des usagers est discutée en vue de définir les solutions adaptées partout et pour tous.



Animer la Commission Intercommunale pour l'accessibilité.



Articuler les Commissions Communales et Intercommunales à l'échelle métropolitaine.



Planification



Expérimentation



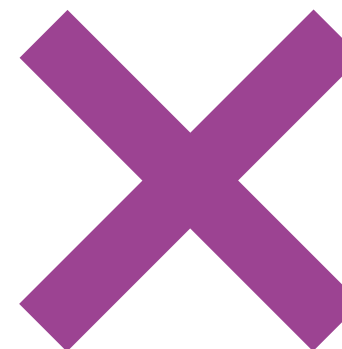
Opération



2025 2030 2035 En continu



MRN / Communes / Associations



Les transports collectifs

+ TC.01 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

TC.01-1 Des arrêts accessibles

Porte d'entrée du réseau des transports en commun, les arrêts sont un maillon essentiel de son accessibilité pour tous et partout.

Finaliser la mise en œuvre de l'Agenda d'accessibilité programmé (Aménagement arrêts prioritaires & arrêts supplémentaires).

La mise en accessibilité des 28 derniers arrêts prioritaires sont programmés d'ici 2025.

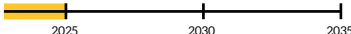
Dans une volonté de rendre le réseau ASTUCE accessible, la Métropole rend accessible les arrêts hors ADaP dès lors qu'un projet de voirie les impacte.

Pérenniser la fiche de signalement accessibilité aux transports en commun.

Obligation légale, la MRN a fait le choix d'un formulaire de signalement. De concert avec les associations, l'outil fonctionne bien.

Mettre en place des revêtements podotactiles en tête de station pour désigner la porte 1 du véhicule en vue de faciliter le contact avec le conducteur.

 **Planification**  **Opération**

  **< 2025**

  **En continu**

 **MRN**

TC.01-2 Modernisation du service Handistuce

Le service Handistuce est un service de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite résidant dans l'une des 71 communes de la Métropole. Ce service a été mis en place pour les personnes en situation de handicap ne pouvant pas emprunter le réseau ASTUCE.

Le transport s'effectue de trottoir à trottoir et à la demande, pour des déplacements privés, professionnels et de loisirs. Les déplacements médicaux ne sont pas pris en charge.

Moderniser Handistuce :

- Pour **remplacer la tarification** kilométrique et horokilométrique par celle du réseau Astuce ;
- Pour faciliter la réservation par les aidants, **ouverture du service de réservation en continu** et augmentation de l'amplitude de 8h00 à 19h00 ;
- Pour permettre aux personnes handicapées de voyager sur une amplitude similaire à celle des usagers du réseau Astuce, **augmentation de l'amplitude** en semaine et le samedi jusqu'à 23h00 et mise en place d'un service continu le dimanche jusqu'à 21h00 ;
- Pour éviter les refus de réservation aux horaires demandés par les usagers, **augmentation de l'offre de service** aux horaires où l'ensemble des moyens sont utilisés aujourd'hui ;
- Afin d'économiser le nombre de kilomètres, de diminuer le taux de refus des réservations et diminuer le nombre de véhicules nécessaire, **évolution de l'outil de gestion des réservations** des usagers et des plannings conducteurs ;

- Dans le but d'accroître la productivité des courses réalisées par les artisans taxis par l'actualisation en temps réel des réservations, dotation d'une application smartphone ;
- Pour faciliter les trajets des usagers via la gestion de leur réservation, la visualisation du véhicule en approche, mise à disposition des usagers une application.

Maintenir la commission d'admission au service Handistuce.

 **Opération**

  **En continu**

 **MRN**



TC.01-3

Des données accessibilité fiables et consolidées

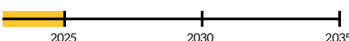
La connaissance précise des réseaux de transports collectifs (infrastructures et arrêts) ainsi que de la voirie est le socle d'une accessibilité adaptée et cohérente.

Collecter les données d'accessibilité des réseaux de transports et de la voirie (environ 200 mètres autour des arrêts) afin de transmettre une information qualitative aux usagers et de construire une politique d'accessibilité de l'espace public efficiente.

Cette obligation de créer des bases de données dans le secteur du transport public découle de l'article 27 de la LOM. Elle a été inscrite dans le code des transports à l'article L1115-6 et s'applique aux acteurs du transport.

A l'échelle de la métropole, ce diagnostic de 200 mètres autour des arrêts de transport reviendrait à expertiser la quasi-totalité de l'espace urbain. Dans un premier temps, ce diagnostic sera concentré autour des arrêts prioritaires (lignes structurantes = volume de déplacements important) en vue d'assurer la continuité de la chaîne de déplacements des personnes en situation d'handicap.

 **Étude**  **Planification**

  **< 2025**

 **MRN**

TC.01-4

Une continuité de cheminement aux abords des stations et au sein des stations enterrées du TRAM

En parallèle de la consolidation des données accessibilité, une valorisation opérationnelle de celles-ci est attendue afin de faciliter la chaîne de déplacement.

Expérimenter la mise à disposition d'une application numérique permettant de guider les personnes en situation d'handicap visuel et psychique en signalant les obstacles et les lieux accessibles du réseau (ex : localisation des portes de bus en station).



Expérimentation



2025 2030 2035 < 2025



MRN / Exploitants / Associations



TC.01-5

Un système de sonorisation extérieur des bus adapté

Le système d'annonce sonore permet une diffusion extérieure du bus (des lignes structurantes) par des haut-parleurs, précisant le numéro de la ligne et de la destination.

Néanmoins, le déploiement d'un tel système de sonorisation doit être optimisé en vue d'améliorer l'accessibilité du réseau, tout en limitant l'impact sonore sur l'environnement urbain.

Étudier un système de signalement individuel et à la demande pour déclencher la sonorisation (obtenir l'information) et se signaler au conducteur pour qu'il s'arrête automatiquement en tête de station.



Étude



Opération



2025 2030 2035 < 2025



MRN / Association

TC.01-6

Programme de formation

« sensibilisation au handicap »

A l'échelle des réseaux de transports, toutes de personnes en contact avec du public doivent être sensibilisées et formées au handicap pour une meilleure accessibilité de tous.

Poursuivre le Plan de formation des 5 exploitants :

- Module autour de l'handicap physique dispensé par l'APF ;
- Module autour de l'handicap visuel dispensé par HandiSup Normandie - Lorraine.



Opération



2025 2030 2035

En continu



Exploitants / MRN / Associations

TC.01-7

L'accessibilité des autres services de mobilité

Au-delà des seuls transports en commun, il est nécessaire de proposer une véritable multimodalité aux personnes en situation d'handicap. En parallèle, des actions portées sur les réseaux collectifs de transports, l'ensemble des modes doivent être traités.

Mettre à la location des vélos accessibles autant que neccessaire.

Rendre accessible les bornes de charges véhicules.



Planification



Opération



2025 2030 2035

En continu



MRN

Les autres services de mobilité

+ VEL.02 AU SERVICE DES VÉLOS

VEL.02-3 La location longue-durée (Lovélo)



Service public de location de vélo longue durée. Ce service permet aux usagers souhaitant changer de modes de déplacements d'essayer des vélos électriques et/ou spécifiques afin d'investir en vue de posséder ce type de vélos. Ce service de location permet également de faciliter l'accès à ce mode de déplacement à des publics précaires et des salariées des entreprises conventionnés PDM. A ce jour, la station Lovélo compte :

- 1 400 Vélos à Assistance Electrique (VAE) ;
- 150 Vélos cargos ;
- 50 Vélos pliants mécaniques.



Déployer une location longue durée partout et pour tous, avec à termes :

- Vélos accessibles - 3 modèles de vélo PMR - autant que besoin.

+ VOIT.05 UNE STRATÉGIE ÉLECTROMOBILITÉ

VOIT.05-1 Un équipement équilibré du territoire en point de charge

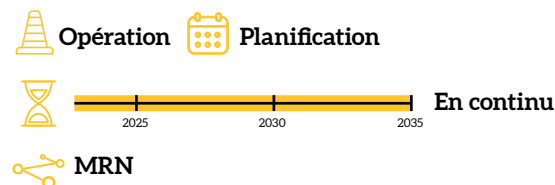


La MRN a défini son nouveau Plan de Déploiement des Infrastructures de Recharge (PDIR). Ce plan vise une équité territoriale de service et d'usages à l'échelle métropolitaine.



Gommer les inégalités territoriales d'accès à ce service, notamment les zones blanches de recharge, et d'offrir une recharge adaptée aux différents usages liés au temps et à la capacité de recharge des batteries. Le PDIR fixe les objectifs quantitatifs sur la période 2021 - 2026 (objectif : 400 points de charge électrique) :

- Une proportion des bornes ou stations de recharge ouvertes au public sera accessible aux PMR ;



La voirie et les espaces publics urbains et naturels

+ EP.01 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : ESPACE PUBLIC

EP.01-1 L'élaboration et la mise en œuvre des Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) sur le territoire métropolitain

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap. Il fixe – au minimum – les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

Les communes de plus de 1 000 habitants qui n'ont pas élaboré de PAVE devront s'en doter. Un accompagnement technique de la Métropole pour cadrer la méthodologie d'élaboration et le contenu du document sera proposé. Les travaux seront ensuite entrepris dans un cadre plus global de réhabilitation /requalification des espaces publics afin de mutualiser les différents types de travaux en voirie.

Accompagner et coordonner techniquement (animation et coordination) les services des communes pour la définition et la programmation des aménagements de l'espace public.

 Planification

  En continu

 MRN / Communes / Associations

EP.01-2 L'aménagement des traversées piétonnes

La traversée d'un carrefour nécessite d'en faire l'analyse afin de comprendre sa forme, sa taille, son fonctionnement (sens de circulation, régulation...).

Malgré des normes et recommandations techniques, la mise en service de ceux-ci peut apparaître inefficace et hétérogène sur l'espace public.

En parallèle des PAVE, la consolidation des traversées de carrefour est nécessaire et prioritaire à la bonne accessibilité et continuité piétonne de l'espace public.

Animer et coordonner une approche métropolitaine efficiente et opérationnelle des traversées de chaussée, en considérant les normes et les contraintes techniques tout en utilisant les informations sensorielles à disposition :

- La lisibilité des traversées ;
- Les îlots ;
- Les bandes d'interception ;
- Les balises sonores ;
- Le guidage numérique ;
- Les répéteurs de feu.

 Étude  Planification  Opération

  En continu

 MRN / Communes / Association

EP.01-3

Un service de fourniture de télécommandes universelles

Pour aider au déplacement des personnes en situation de handicap visuel, les télécommandes universelles permettent de déclencher les signaux sonores des figurines piétonnes aux carrefours et les balises d'information des équipements publics, ainsi que l'information sonore des arrêts de transports en commun.

Mettre à disposition à l'échelle métropolitaine les télécommandes universelles.



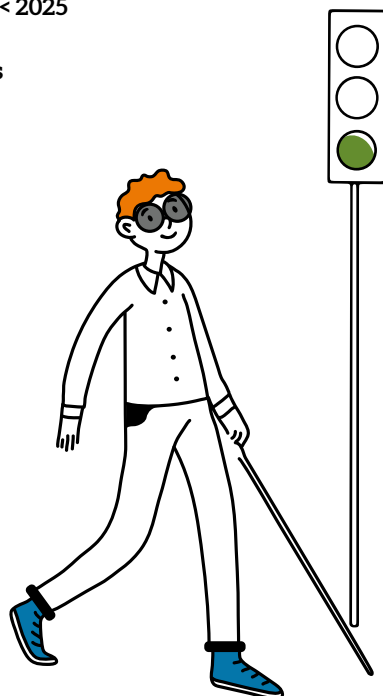
Opération



2025 2030 2035 < 2025



MRN / Communes / Associations





MÖBILITÉS ÇA BOUGE!

