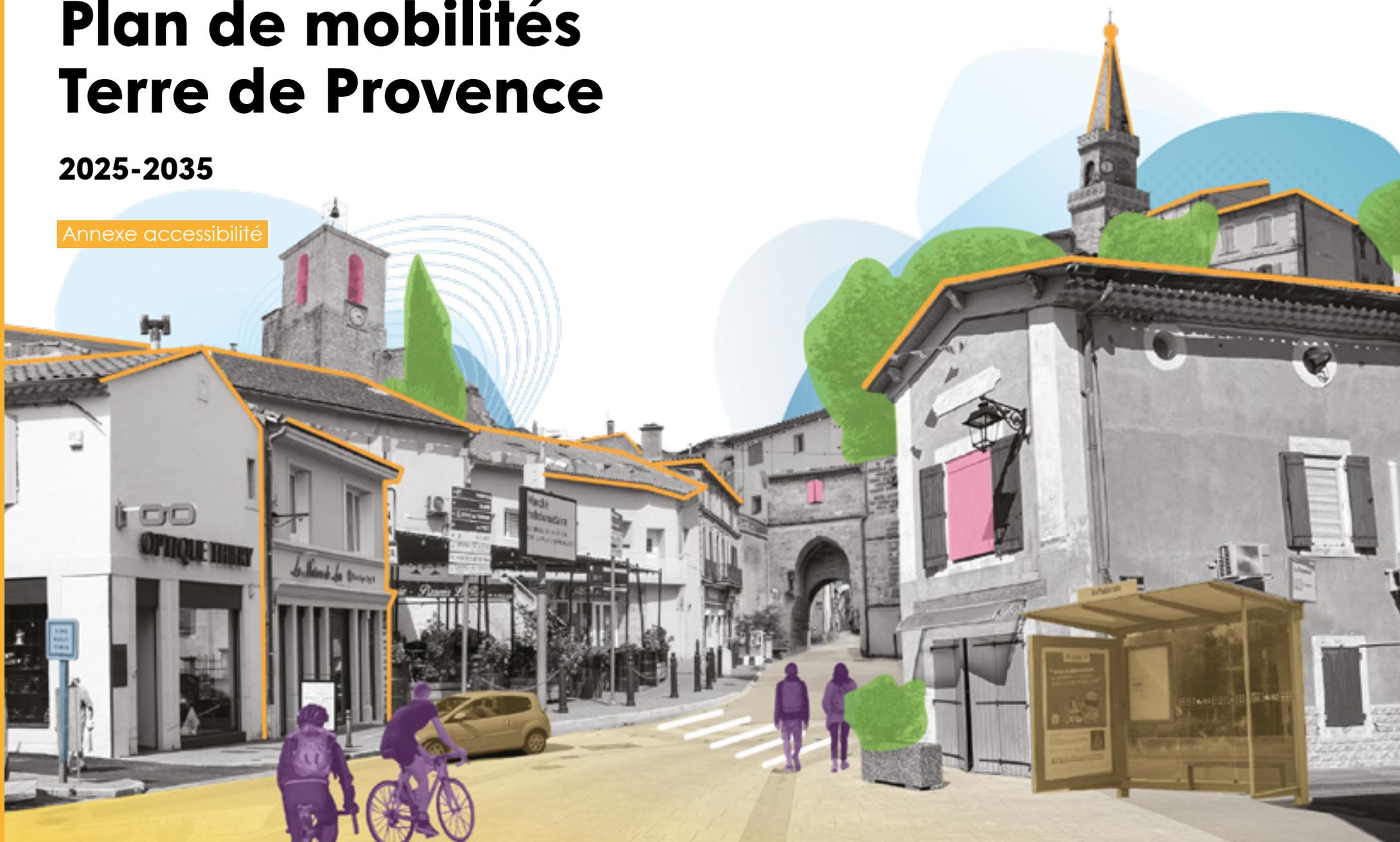


# Plan de mobilités Terre de Provence

2025-2035

Annexe accessibilité





# SOMMAIRE

## DÉFINITION ET CONTEXTE D'ANALYSE 4

|  |   |
|--|---|
| Définition.....                                      | 5 |
| Méthode d'élaboration de l'annexe accessibilité..... | 5 |
| Cadre légal .....                                    | 6 |

## L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE 7

|  |   |
|--|---|
| Quel niveau d'accessibilité ?.....             | 8 |
| <i>Les besoins identifiés</i> .....            | 8 |
| <i>L'accès aux transports collectifs</i> ..... | 8 |
| <i>La voirie et les espaces publics</i> .....  | 9 |

## PRÉCONISATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DES PMR 10

|  |    |
|--|----|
| Un programme d'actions inclusif.....                               | 11 |
| <i>L'offre de transports collectifs de Terre de Provence</i> ..... | 11 |
| <i>L'intermodalité et la multimodalité</i> .....                   | 11 |
| <i>La marche et les espaces publics</i> .....                      | 11 |
| Le calendrier d'actions.....                                       | 12 |

## DOCUMENTS ANNEXÉS

- PAVE de Châteaurenard
- Compte rendu de réunion associations handicaps

# DÉFINITION ET CONTEXTE D'ANALYSE

---





## Cadre légal

**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 propose pour la première fois des mesures en faveur des PMR en imposant aux collectivités le fait d'engager une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements. La capacité de se déplacer de façon continue et sans difficulté sur une « chaîne du déplacement » intègre ainsi la voirie, les bâtiments, les aménagements des espaces publics comme les systèmes de transports et leur intermodalité

Elle crée notamment les **Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports (SDAT)**, que doivent réaliser les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour programmer la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs dont elle a la responsabilité, et les **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)**, que doivent réaliser les communes pour planifier l'accessibilité des cheminements piétons et la voirie.

Depuis l'Article R1214-1 du code des transports, Modifié par Décret n°2020-801 du 29 juin 2020 - art. 3 et Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 16 (V), les Plans de Mobilités doivent comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe doit

indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite et en prévoir un calendrier prévisionnel d'action.

**La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019** d'Orientation des Mobilités (LOM) vient compléter la législation :

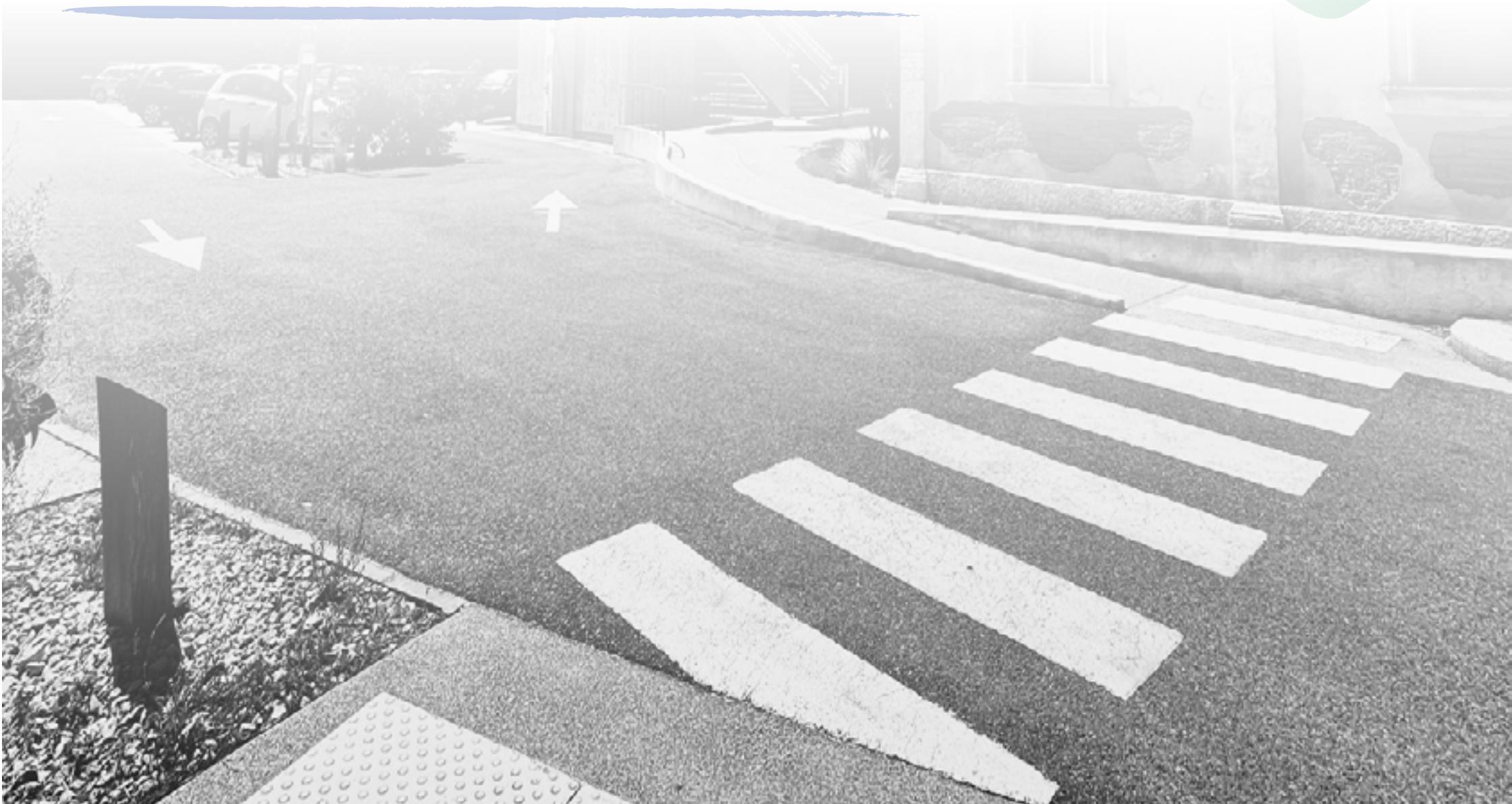
- › Elle oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI) quel que soit le réseau de transport collectif. Pour les services urbains, elle assouplit également les SD'AP en substituant un arrêt 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.
- › Pour les services ferroviaires, elle impose 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 (type « Accès Plus » proposé par la SNCF).

Elle a pour objectif de simplifier et d'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.

- › Pour les services de transport des personnes à mobilité réduite, elle 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.
- › Elle demande que tout ou partie des bornes de recharge pour véhicules électriques soient aménagées, de manière qu'elles soient accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

- › Elle sollicite la collecte des données d'accessibilité des réseaux de transport ainsi que de 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.

# L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE



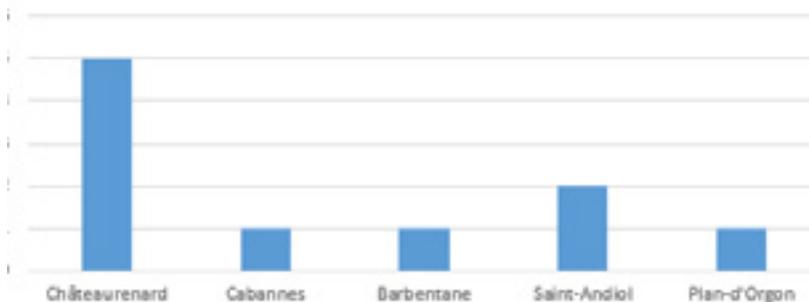
## Quel niveau d'accessibilité ?

### Les besoins identifiés

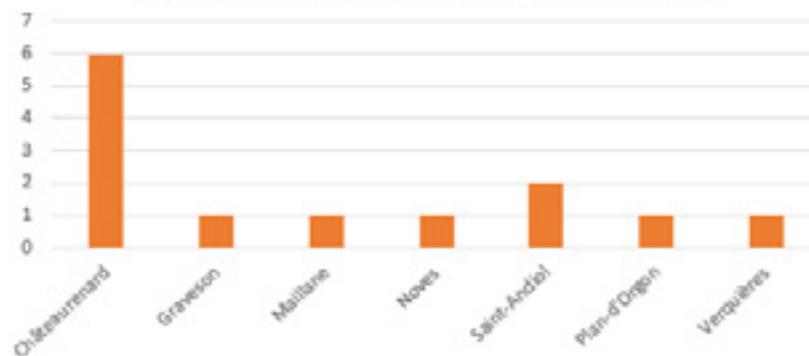
Dépourvu de structure associative locale permettant d'avoir une pleine connaissance des personnes concernées comme des besoins précis, la base de données de l'Association Handitoit permet d'avoir un recensement des ménages en situation de handicap et en demande de logement social, offrant ainsi une première localisation des personnes dans le besoin.

Il apparaît que c'est au sein de la ville centre de Châteaurenard que le nombre de ménage dans le besoin soit le plus important, notamment des ménages avec une personne en fauteuil roulant. De façon globale, relativement peu de ménages semblent concernés à ce jour sur le territoire intercommunal : 23 ménages avec une personne en situation de handicap vivent ou recherchent un logement social (Cf. déclaratif auprès de l'Association Handitoit, Mai 2025).

Nombre de ménages avec une personne PMR vivants dans une commune de Terre de Provence ayant une demande de logement social



Nombre de ménages avec une personne PMR recherchant un logement social sur une commune de Terre de Provence



© Handitoit, 2025



### L'accès aux transports collectifs

En termes de compétence, Terre de Provence Agglomération organise uniquement les transports collectifs scolaires et la navette urbaine sur la commune de Châteaurenard. Peu d'éléments ont pu être recueilli, le porté à connaissance figure donc dans les premières actions à mettre en œuvre sur le territoire.

© Aupa, 2024

La Région organise les transports collectifs interurbains à travers 5 lignes régulières.

Son rapport d'accessibilité aux points d'arrêts montre que toutes les communes desservies par les lignes régulières qui possèdent des arrêts dans les centres sont aux normes PMR. Tout nouvel aménagement ou réaménagement sera fait selon les normes en vigueur.

Pour les nouveaux contrats de DSP qui démarrent au 1er septembre 2025, les véhicules des lignes régulières seront tous conformes aux exigences réglementaires en matière d'accessibilité.

Par ailleurs, les contrats prévoient la formation du personnel : « les programmes de formation devront être détaillés (références, contenu des modules, etc.) et chiffrés à part dans les offres des candidats. Un planning de réalisation précis devra également être fourni. Les candidats devront tenir compte des dispositions de la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014, sur la base desquelles la Région a réalisé un SDA-Ad'AP (Agenda d'Accessibilité Programmée) pour lequel il y a l'obligation de réaliser une formation à destination des personnes en contact d'usagers en situation de handicap. Le SDA-Ad' AP approuvé en 2015 est joint en Annexe 14 du projet de convention. La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur s'est engagée conjointement avec les associations représentatives des personnes handicapées dans la rédaction d'une Charte d'accessibilité des réseaux de transports ZOU !

Cette charte est jointe en Annexe 14 du projet de convention. Le titulaire s'engage, en complément des formations obligatoires (FIMO, FCO), à réaliser :

- Pour l'ensemble du personnel en contact avec le public, une formation relative à l'accueil des personnes en situation de handicap.
- Pour tous les conducteurs, les candidats devront également proposer une formation relative à la prise en charge des personnes en fauteuil roulant permettant en outre d'assurer le fonctionnement des dispositifs afférents (rampe, plateforme élévatrice, sanglage du fauteuil).

Chaque nouveau conducteur sur un service disposera de la connaissance pratique des détails du circuit, et si nécessaire le délégataire mettra en place des reconnaissances terrain préalables. »

Enfin, concernant l'information voyageur les dispositions contractuelles prévoient que l'ensemble des supports de communication et d'information soit accessible aux personnes handicapées.

### La voirie et les espaces publics

Seule la commune de Verquières possède moins de 1 000 habitants et n'est donc pas soumise à l'obligation d'élaborer un PAVE. Sur les 12 communes soumises à l'obligation, seulement une commune l'a réalisé.

Compte tenu des difficultés à trouver

les informations relatives aux travaux en matière d'accessibilité, le compte rendu des échanges avec les associations rencontrées ainsi que le PAVE élaboré par la commune de Châteaurenard ont été annexés à ce rapport.

Malgré le fait qu'il y ait peu de document de planification ciblé sur la problématique, dans le cadre de l'audit de territoire mené à travers le Plan de Mobilité, il a été relevé que la plupart des communes se sont bien saisies des questions de traitement des espaces publics, des cheminements piétons et de l'accès au sein des noyaux villageois. Une question, en effet, majeure sur un territoire où le vieillissement de la population s'est accéléré au fil des années. En revanche, demeure dans ces communes périurbaines et rurales, la problématique de connexion des habitations et des équipements excentrés des cœurs villageois.



© Aupa, 2024

# PRÉCONISATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DES PMR



ZONE DE  
RENCONTRE

20

ESPACE PARTAGÉ

## Un programme d'actions inclusif

Le programme d'actions du Plan de Mobilités de Terre de Provence s'efforce de répondre à tous les usagers du territoire, en intégrant pleinement les publics les plus fragiles. Aussi, l'ensemble des mesures relatives aux transports collectifs, à l'intermodalité, comme aux espaces publics, au développement des services et à la communication veillent à considérer la problématique de l'accessibilité, au sens large (déplacement, information, etc.).

### L'offre de transports collectifs de Terre de Provence

A travers l'étude qui sera menée pour le développement d'un réseau de transport collectif intercommunal, il s'agira d'adapter la desserte interne des centralités villageoises et des principaux pôles générateurs du territoire aux PMR.

Dans le cadre du développement de nouveaux services, des formations régulières seront proposées aux futurs conducteurs du réseau de Terre de Provence sur la « sensibilisation au handicap ». L'objectif étant d'assurer une meilleure qualité d'accueil et d'accompagnement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les transports en commun.

### L'intermodalité et la multimodalité

La problématique de l'accès aux services est centrale. Dans le cadre du développement des pôles d'échanges multimodaux, il convien-

dra de réaliser des cheminements pour les modes actifs et les PMR entre les équipements et les centres-villes. La question se pose d'autant plus pour les PEM excentrés où les cheminements sont particulièrement accidentogènes (ex : Mollégès Gare <> Mollégès Centre).

### La marche et les espaces publics

Plusieurs actions visent à conforter les mobilités actives dans les villages par l'apaisement des vitesses et la valorisation des espaces publics.

Cela se traduit par le développement des zones 20 et 30, et par l'accompagnement des communes dans la définition d'une politique de stationnement afin de libérer de la place pour les cheminements piétons et PMR. Egalement par la sécurisation des traversées piétonnes et par l'aménagement de mobiliers urbains adaptés visant à faciliter la marche et la circulation des PMR dans les villages.

Enfin, un travail de terrain à l'échelle communale sera réalisé pour identifier des itinéraires piétons et PMR sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir. Dans ce cadre, les communes seront incitées à réaliser des PAVE (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants) de manière à garantir des cheminements piétons aux normes.



## Le calendrier d'actions

| N°   | Intitulé de l'action  | Maitrise d'ouvrage      | Coûts de investissement  | Coûts de fonctionnement                       | Délais de réalisation |
|--|---|-------------------------|--|---|-----------------------|
| <b>Transports collectifs et ferroviaires</b> |   |                         |  |   |                       |
| 1.1.3  | Etudier le développement d'une offre de réseau de transport collectif accessible aux PMR permettant le rabattement vers les principales polarités   | TPA                     | Etude TPA : 80 000 €<br>Suivi de l'étude par TPA                           | Coût TPA : 422 000 €/ an                      | 2026                  |
| 1.1.6  | Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR par les conducteurs de bus  | TPA                     | Coût TPA : 800 €   | Coût TPA : 800 €                              | 2027                  |
| <b>Intermodalité et mobilités partagées</b>  |   |                         |  |   |                       |
| 2.1.7  | Aménager les abords des PEM et leur accessibilité PMR et modes actifs   | Département et communes | Coût global : 897 000 €<br>Préparation par TPA                             | Coût global : 30 000 € / an<br>Suivi par TPA  | 2030                  |
| <b>Marche et espaces publics</b>             |   |                         |  |   |                       |
| 4.1.1  | Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois   | Communes                | Coût communes : 608 000€<br>avec comme partenaire opérationnel TPA et Dép. | 58 000 €<br>Suivi du fonctionnement par TPA   | 2030                  |
| 4.1.2  | Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics (piétons/personnes à mobilité réduite)  | Communes                | Coût de l'étude : 30 000 €<br>Accompagnement de l'étude par TPA            | Suivi du fonctionnement par TPA               | 2030                  |
| 4.2.1  | Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales  | Communes et Département | 325 000 €<br>Accompagnement de l'étude par TPA                             | 600 € / an<br>Suivi du fonctionnement par TPA | 2030                  |
| 4.2.2  | Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR qui soient sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir | Communes et Département | Réalisation PAVE : 30 000 €<br>Accompagnement de l'étude par TPA           | Suivi du fonctionnement par TPA               | 2030                  |
| 4.2.3  | Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)  | Commune                 | Coût pour les communes : 466 000 €   | 38 900 € / an pour les communes               | 2030                  |