



*La Rochelle – 24 février 2009*

## **La politique accessibilité du SMT-AG : du contexte local au projet européen**

*Hervé Lambert – chargé d'études*

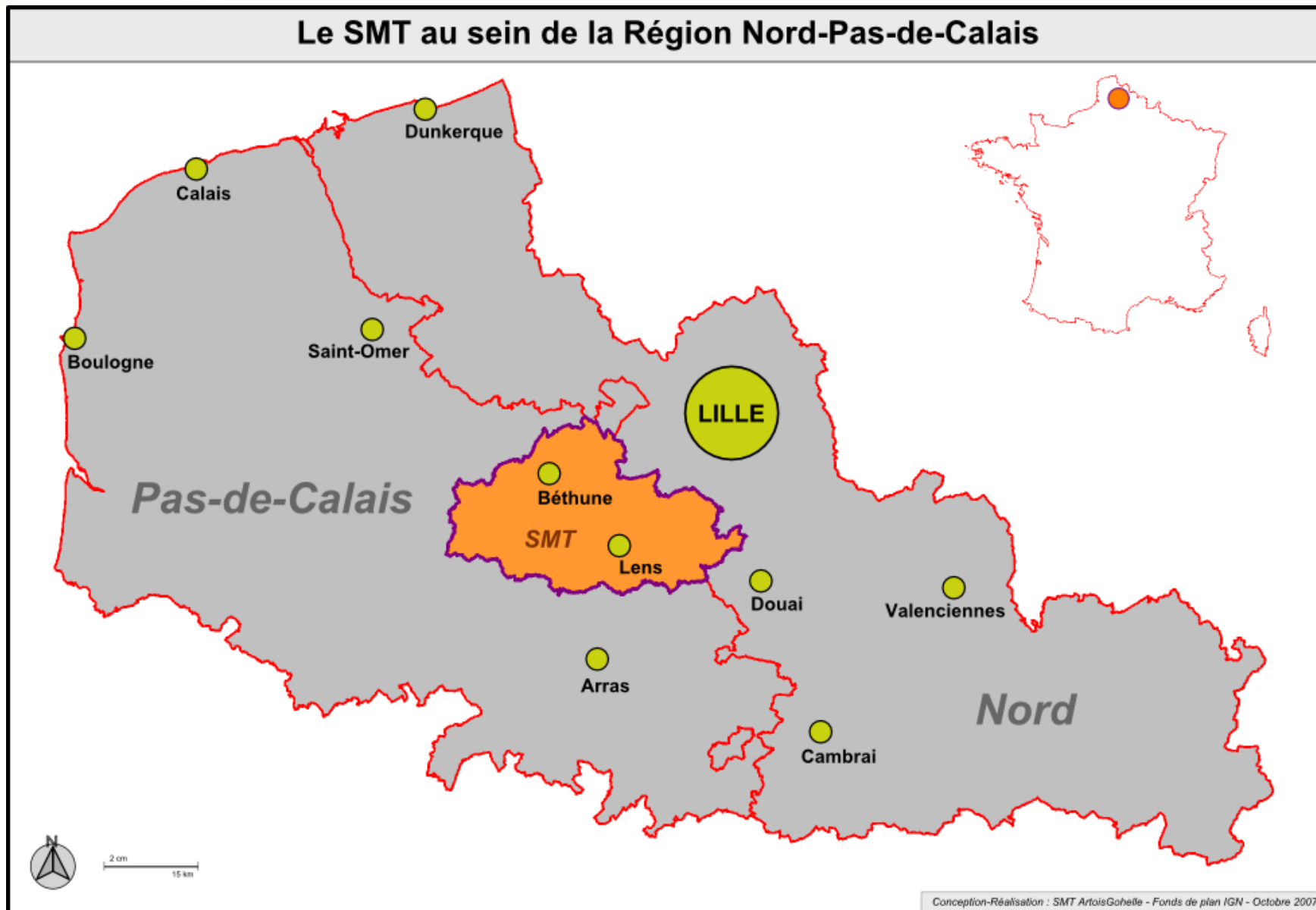


- **Création en 2003** (fusion de 2 réseaux)  
2 agglomérations – 375 000 habitants – 50 communes
- **Elargissement en 2006** (fusion de 3 réseaux)  
4 agglomérations – 600 000 habitants – 115 communes
- **PDU élargi** en phase d'étude des scénarios
- **70** lignes régulières – **14** lignes à la demande
- **15 millions** de voyages annuels (25 voy/hbt/an)
- **2** lignes de tramway en projet (2013-2014)



# Présentation du SMT-AG

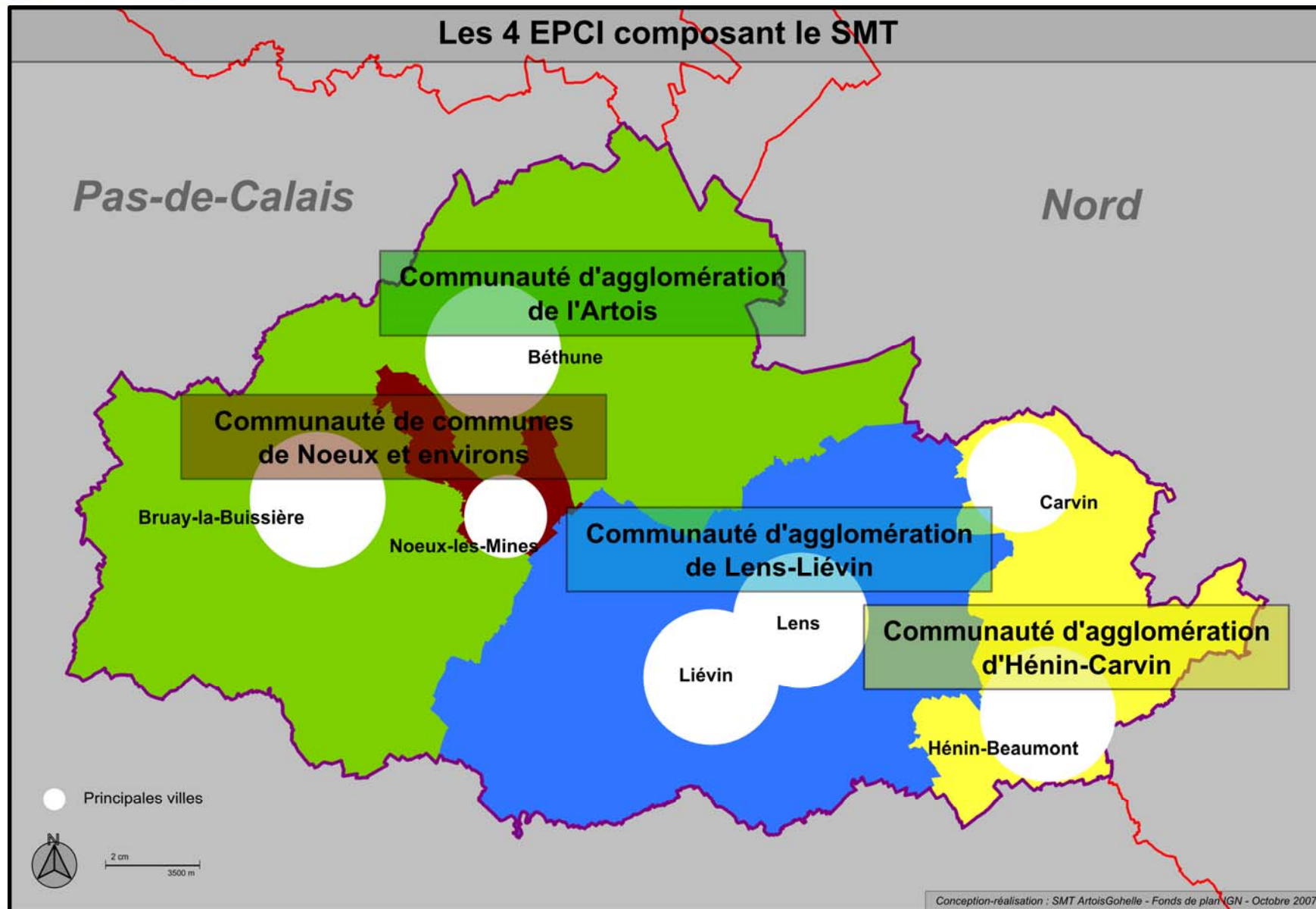
24 février 2009 – La politique accessibilité du SMT Artois-Gohelle





# Présentation du SMT-AG

24 février 2009 – La politique accessibilité du SMT Artois-Gohelle





- **Méthodologie et calendrier**

- Etude réalisée intégralement en interne
- Lancement de la démarche *SDA* en octobre 2007
- Concertation de novembre 2007 à janvier 2008
- Diagnostic de février à octobre 2008
- Analyse puis rédaction de novembre 2008 à février 2009
- Approbation du document prévue en mars 2009
- Durée totale d'élaboration : 18 mois



- **La phase de concertation**
- Constitution de 5 groupes thématiques
- Bilan :  
12 réunions/ 89 personnes/ 10 associations
- Nombreux participants institutionnels  
(collectivités, Etat, conseils développement)
- Visites sur site et essai d'un arrêt pilote
- Limite : représentation des sourds et malentendants
- Apport très positif : expertise, culture commune, sensibilisation des acteurs





- **Les résultats du diagnostic**
- 3000 points d'arrêt audités  
120 véhicules
- Bilan diagnostic des points d'arrêt :  
*accessibles : 0,2 %*  
*accessibles accompagnement : 14 %*  
*non accessibles : 86%*
- Bilan diagnostic des véhicules :  
*accessibles : 32 %*  
*non accessibles : 68%*
- Pas d'information dynamique visuelle et sonore (bus comme arrêts)
- Aucune des 5 boutiques accessibles





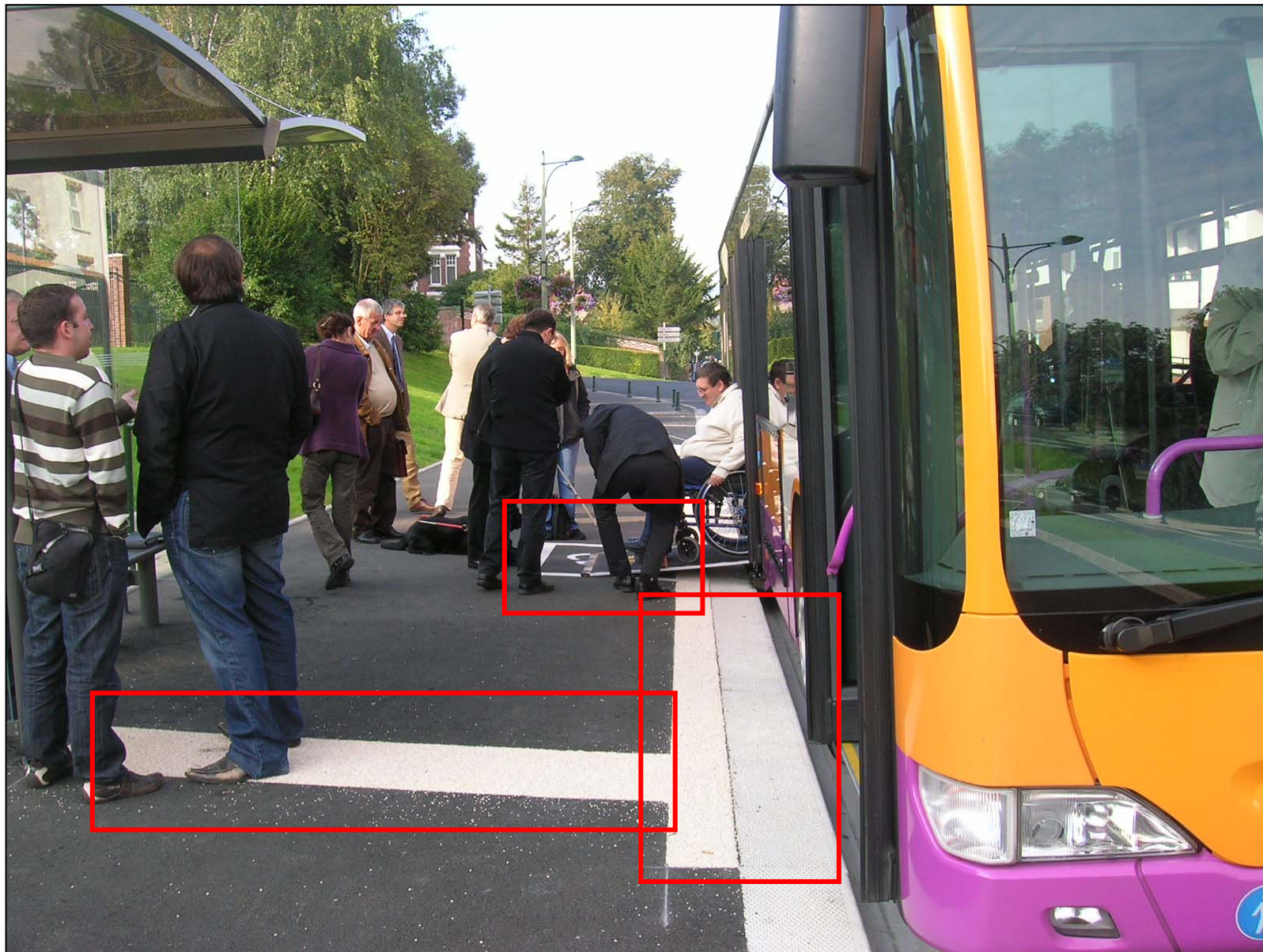
- **Solutions retenues**
- Aménagement des points d'arrêt  
> préconisations techniques
- Renouvellement du parc  
> objectif 2015 : **100%** des bus accessibles
- Déploiement du SAEIV  
> objectif 2015 : **100%** des bus équipés
- Adaptation des boutiques
- Formation du personnel de conduite et d'accueil
- Service de substitution depuis septembre 2008





# Présentation du SDA

24 février 2009 – La politique accessibilité du SMT Artois-Gohelle





- **Solutions retenues**
- Aménagement des points d'arrêt  
> préconisations techniques
- Renouvellement du parc  
> objectif 2015 : **100%** des bus accessibles
- Déploiement du SAEIV  
> objectif 2015 : **100%** des bus équipés
- Adaptation des boutiques
- Formation du personnel de conduite et d'accueil
- Service de substitution depuis septembre 2008





- **Aspects financiers et organisationnels**
- Décisions du Comité syndical d'octobre 2008
- A l'initiative du SMT :
  - Enveloppe annuelle d'1 million d'€uros pour les points d'arrêt
  - Mise en accessibilité d'une ligne complète par an
    - Choix annuel en fonction de l'évolution du réseau (tramway)
  - Renouvellement du parc : 10 véhicules / an
- A l'initiative des aménageurs de voirie :
  - Mise en accessibilité des arrêts lors de travaux de voirie
  - Etude pour un soutien financier aux communes (quelle forme ?)



- **Limites à l'intervention du SMT**
- Spécificité locale : les cités minières
  - > absence de cheminements
  - > largeurs contraintes
- Topographie :
  - > fortes pentes (collines de l'Artois)
- Réseau très étendu :
  - > 70 lignes
  - > 3000 points d'arrêt
- Très fort recours à la sous-traitance :
  - > près de 40% des kilomètres
  - > transport majoritairement par autocar





- **Application de la loi de 2005 : les blocages**
- Une mise en œuvre totale très coûteuse (100% en 2015 impossible)
- Manque d'ingénierie dans les collectivités du territoire
  - 96 communes sur 115 (83%) ont moins de 10 000 habitants
  - La plus grande ville est Lens : 36 000 habitants
  - Une thématique *accessibilité* non investie avant 2007 et l'action du SMT
- Une culture « voiture » encore très ancrée
  - Obstacle au développement des TCU (SMT encore méconnu)
  - Obstacle à la prise en compte des modes doux et de l'accessibilité
- Une compétence voirie non maîtrisée par le SMT
  - Multiples interlocuteurs : communes, Conseil Général, EPCI, privés
- >>> **Grand réseau mais problématique de villes moyennes**



- **Application de la loi de 2005 : échelle pertinente ?**
- « L'accessibilité est une politique de proximité »
  - Préférence du monde associatif pour les commissions communales
  - Voirie de compétence communale, pourtant enjeu intercommunal
- Mais... elle permet une uniformisation des pratiques
  - Cohérence dans les aménagements liés aux transports
  - Aspect prépondérant pour les personnes handicapées : les habitudes
- Mais... elle permet de faire « coup double » pour le PDU
  - Au-delà de permettre des déplacements pour tous, l'accessibilité :
    - participe au développement des modes doux
    - participe à l'amélioration des espaces publics, du cadre de vie



- **Participation au projet européen NICHES+**
- Quel lien entre loi française et projet européen ?
  - Tenter de répondre au concept de *chaîne du déplacement*
  - Dépasser les barrières institutionnelles liées aux compétences (voirie)
  - Echanger sur des mesures qui vont au-delà des demandes de la loi
- WG1 : « Innovative concepts to enhance accessibility »
  - Amélioration de l'accessibilité à l'échelle du quartier
  - Stage d'apprentissage des transports collectifs
- Les autres motivations du SMT
  - Continuer la diffusion d'une culture modes doux auprès des communes
  - Prendre les devants pour encourager l'élaboration des PMAVEP
    - Edition d'un guide méthodologique à destination des communes ?
  - Poursuivre la dynamique de concertation enclenchée avec le SDA