

Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise

## ■ Plan de déplacements Urbains – Annexe accessibilité

VERSION FINALE

Décembre 2016



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Etabli par (ingénieur d'étude)	Vérifié par (chef de projet)	Approuvé par (directeur d'étude)
1338_150-rap-qIm-1-PDU_StDizier-Annexe_accessibilite.doc	1	09.06.16	-	Quentin Le Montagner	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry
1338_150-rap-qIm-2-PDU_StDizier-Annexe_accessibilite.docx	2	06.07.16	Correction des coûts des travaux aux points d'arrêts selon Ad'Ap	Quentin Le Montagner	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry
1338_150-rap-qIm-3-PDU_StDizier-Annexe_accessibilite.docx	3	06.12.16	Intégration des remarques PPA et enquête publique	Viviane Blocher	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry

Contact : Pauline Zylberblat

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils  
 172-174, avenue Franklin Roosevelt  
 F-69500 BRON  
 T 04 72 37 94 10 F 04 72 37 88 59  
 lyon@transitec.net  
[www.transitec.net](http://www.transitec.net)



# Table des matières

Page

<b>1. Cadrage général .....</b>	<b>6</b>
1.1 L'annexe accessibilité du PDU .....	6
1.2 Les lois sur l'accessibilité .....	6
1.2.1 Historique.....	6
1.2.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU .....	7
1.3 Les outils de planification de l'accessibilité.....	9
1.3.1 Les schémas directeurs d'accessibilité (SDA) .....	9
1.3.2 Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) .....	9
1.3.3 L'annexe accessibilité du PDU .....	9
1.3.4 Etat des lieux des documents de planification de l'accessibilité sur le territoire .....	10
1.4 Les commissions pour l'accessibilité .....	11
<b>2. Etat des lieux de l'accessibilité sur le territoire CASDDB .....</b>	<b>12</b>
2.1 Réseau TICEA et SMITCAR.....	13
2.1.1 Matériel roulant.....	13
2.1.2 L'agence commerciale et les points de vente .....	15
2.1.3 Les points d'arrêt .....	15
2.2 Autres réseaux.....	17
2.2.1 Réseau de bus interurbain.....	17
2.2.2 Réseau TER ferroviaire .....	17
<b>3. Plan d'actions .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Annexes .....</b>	<b>25</b>

## Liste des figures

Page

Figure 1 – Définition de la chaîne du déplacement .....	7
Figure 2 – Transports collectifs de la CASDDB.....	12
Figure 3 – Etat des lieux du matériel .....	13
Figure 4 – Taux minimum de véhicules accessibles par catégorie et en fonction de l'année .....	14
Figure 5 – Véhicule de transport PMR pour le transport à la demande (source: Handynamic.fr) .....	21

## Liste des annexes

Page

Annexe 1 – Echelonnement des achats de matériel roulant .....	25
---	----

## Glossaire:

<b>PDU</b>	plan de déplacements urbains
<b>LOTI</b>	loi d'orientation des transports intérieurs
<b>LAURE</b>	loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
<b>SRU</b>	loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
<b>ERP</b>	établissement recevant du public
<b>PMR</b>	personne à mobilité réduite
<b>SDA</b>	schéma directeur d'accessibilité
<b>PAVE</b>	plan d'accessibilité à la voirie et des espaces publics
<b>Ad'Ap</b>	agenda d'accessibilité programmée
<b>AOT</b>	autorité organisatrice des transports
<b>EPCI</b>	établissement public de coopération intercommunale
<b>CCAPH</b>	commission communale d'accessibilité des personnes handicapées
<b>CCA</b>	commission communale d'accessibilité
<b>CIA</b>	commission intercommunale d'accessibilité
<b>UFR</b>	usager en fauteuil roulant
<b>Midibus</b>	autobus de 8-9m
<b>TAD</b>	transport à la demande

# 1. Cadrage général

## 1.1 L'annexe accessibilité du PDU

L'annexe accessibilité du Plan de Déplacements Urbain (PDU) est un document complémentaire rendu obligatoire par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. **Cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire de la CASDDB et à proposer une stratégie pour rendre les réseaux de transports collectifs de l'agglomération accessibles à tous.**

## 1.2 Les lois sur l'accessibilité

### 1.2.1 Historique

Le Plan de Déplacements Urbains est un outil de planification de la mobilité relativement ancien, né de l'approbation de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

La législation en matière d'accessibilité existe quant à elle depuis 1975. Elle est donc antérieure à la création de l'outil PDU, mais les deux outils sont aujourd'hui étroitement liés, notamment grâce à une évolution législative commune et régulière depuis les années soixante-dix :

- La loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes handicapées dans la société en facilitant notamment leur accès aux services de transports collectifs et spécialisés ;
- La loi LOTI (1982) affirme l'objectif du droit au transport pour tous ;
- La loi LAURE (1996) fixe aux PDU un objectif de mise en application de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des transports publics ;
- La loi SRU (2000) élargit le champ des thématiques abordées par les PDU, notamment l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements et l'organisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées ;
- La loi n°2005-102 du 11 février 2005 (Loi Handicap) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est la dernière loi en date qui vient compléter la législation existante, en introduisant le principe d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des services de transports collectifs.

## 1.2.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU

### Les principes de la loi Handicap

La loi Handicap pose pour principe que l'ensemble de la **chaîne du déplacement** doit être accessible à tous. Cette chaîne se compose des différents éléments du déplacement : depuis l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements Recevant du Public (ERP) en passant par le réseau de transports collectifs.

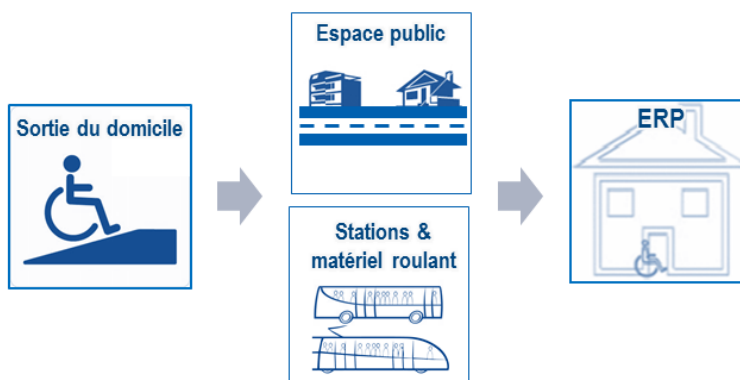


Figure 1 – Définition de la chaîne du déplacement

De plus la loi a également permis un **élargissement de la définition du handicap**. Aux personnes dont le handicap est reconnu par l'administration s'ajoutent tous ceux dont la mobilité est réduite pour diverses raisons :

- femme enceinte ;
- personne avec poussette, valise ou objet encombrant ;
- personne âgée ;
- enfants en bas-âge ou personne de petite taille ;
- dyslexiques/analphabètes ;
- déficience visuelle/auditive.

Une terminologie nouvelle a donc été adoptée: **Personne à Mobilité Réduite (PMR)**. Il est difficile d'obtenir des statistiques pour déterminer le poids de cette population dans la population générale car elle concerne de nombreuses personnes de manière transitoire. Nous pouvons tous être pour une période dans cette définition, ce qui rend primordial la problématique d'accessibilité.

Selon une étude de l'INSEE de 2008, près de 10 millions de personnes sont en situation de handicap en France (dont près de 20% ont une reconnaissance administrative de leur handicap). En ajoutant les personnes concernées par la définition ci-dessus, certaines études évoquent que les PMR représentent 20 à 30% de la population française.

### Les principales dispositions

Les dispositions à prendre en compte dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains figurent dans le chapitre 3 de la loi Handicap, intitulé « Cadre bâti, transports et nouvelles technologies » et plus particulièrement dans les articles 45 et 46. Son texte définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transports :

- Les services de transports collectifs relevant des autorités organisatrices de transports publics réguliers et à la demande devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi. Pour ce faire, un schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport doit être élaboré par les autorités compétentes pour l'organisation du transport public dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.
- Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Néanmoins, des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée.
- Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est établi dans chaque commune de plus de mille habitants à l'initiative du Maire ou du Président de l'établissement public de coopération intercommunale, dans les trois ans. Aucun délai n'est proposé pour la mise en œuvre.
- Toute élaboration, modification ou révision de PDU comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Celle-ci 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.
- Les services de communication publique en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées.

De plus, en matière de concertation, la loi impose :

- La création d'une commission communale et/ou intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées avec des associations représentant les personnes handicapées.
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, dans un délai de trois ans.

En somme, la loi fixe donc le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi de « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité », au 12 février 2015 (soit 10 ans à compter de la publication de la loi).

Cependant malgré de nombreux travaux, l'objectif n'a pu être atteint. L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit un délai supplémentaire pour les collectivités et ERP ayant présenté un Agenda D'Accessibilité Programmée (AD'AP).

Cet agenda permet de s'affranchir de la limite initiale de février 2015 en présentant un calendrier précis de mise en accessibilité. Il donne de nouveaux délais à compter de février 2015 (voir détails pour les transports publics ci-après)



## 1.3 Les outils de planification de l'accessibilité

### 1.3.1 Les schémas directeurs d'accessibilité (SDA)

Les SDA fixent la programmation des opérations de mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai maximum de dix ans fixé pour la mise en conformité par la loi du 11 février 2005, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Les AOT disposaient d'un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi pour réaliser le document. Celui-ci doit être élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés, principalement les associations de personnes à mobilité réduite.

La mise en œuvre des mesures contenues dans les SDA incombe aux AOT concernées dans les délais originellement prévus par la loi (février 2015).

Le principe d'agenda défini dans la loi du 26 septembre 2014 pour les ERP a été étendu aux schémas directeurs d'accessibilité: en contrepartie d'un programme de mise en accessibilité des transports, le délai de mise en accessibilité du réseau (matériel roulant et points d'arrêts) est repoussé de :

- 3 ans pour les transports urbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 9 ans pour le réseau ferroviaire à compter de février 2015.

### 1.3.2 Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

Les PAVE définissent un programme d'actions susceptibles de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement, des places, des parcs et jardins, ... Ils déterminent le programme des travaux, fixent les délais de réalisation, prévoient des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappellent les bonnes pratiques en matières de signalisation des obstacles aux déplacements.

Les communes, ou le cas échéant les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de voirie, avaient l'obligation de rédiger leur PAVE dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret 2006-1657 du 21 décembre 2006. Leur mise en œuvre n'étant soumise à aucun délai.

L'article 45 de la loi de Février 2005 via ses différentes modifications n'oblige plus que les communes de plus de 1000 habitants à adopter un PAVE.

### 1.3.3 L'annexe accessibilité du PDU

Toute élaboration, modification ou révision de PDU comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité : l'annexe accessibilité.

Le rôle principal de cette annexe est d'articuler les différents outils de planification de l'accessibilité, tout en s'assurant que la mise en œuvre des actions préconisées permettra de répondre à l'obligation de préservation de la continuité de la chaîne des déplacements.

L'annexe accessibilité indique notamment les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

Ce document a pour objectifs d'articuler les réflexions de tous les acteurs autour de la problématique de l'accessibilité, de définir les grandes lignes directrices quant aux démarches, instances et outils à mettre en place, et se veut le garant de la cohérence des différentes actions programmées en matière d'accessibilité dans le PDU. Il permet donc d'articuler les mesures prises dans les SDA et PAVE, et de donner plus de poids à leur mise en œuvre.

#### 1.3.4 Etat des lieux des documents de planification de l'accessibilité sur le territoire

A différentes échelles, les maitrises d'ouvrage publiques se sont engagées dans des démarches de mise en accessibilité des équipements, de l'espace public et du transport public au travers des documents suivants :

**Tableau 1: Document de planification d'accessibilité sur le territoire de la CASDDB**

Région Champagne Ardenne	SDA	Validé en 2013
Département de la Marne	SDA	Validé en 2008
Chancenay	PAVE	Valide en 2011
Villiers en Lieu	PAVE	Validé en 2011
Bettancourt la Ferrée	PAVE	Validé en 2011
Wassy	PAVE	A réaliser
Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière	PAVE	A réaliser
CASDDB	SDA Ad'Ap	En cours de rédaction
Saint-Dizier	PAVE	En cours de rédaction
	SDA	Validé en 2008.

## 1.4 Les commissions pour l'accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que :

"Dans **les communes de 5 000 habitants et plus**, il est créé **une commission communale pour l'accessibilité** aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. [...] **La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus.** [...] . Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports."

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité permettent de rapprocher les questions d'accessibilité des réseaux de transports collectifs, de l'espace public et des bâtiments, et crée le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

La composition des commissions, ainsi que leur organisation ne sont pas imposées à l'exception de la direction confiée au Maire de la commune ou au Président de l'intercommunalité le cas échéant.

La commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CCAPH), renommé commission communale pour l'accessibilité (CCA) de la ville de Saint-Dizier a été créée le 8 octobre 2007.

Les principaux objectifs de la CCA sont :

- de dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes handicapées ;
- d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 confie de nouvelles missions aux commissions: elles doivent tenir à jour une **liste électronique des ERP accessibles** et ceux ayant rédigé un AD'AP. Pour cela elle est destinataire des AD'AP des ERP du territoire ainsi que des documents de suivis et d'achèvement des travaux de mise en accessibilité.

## 2. Etat des lieux de l'accessibilité sur le territoire CASDDB

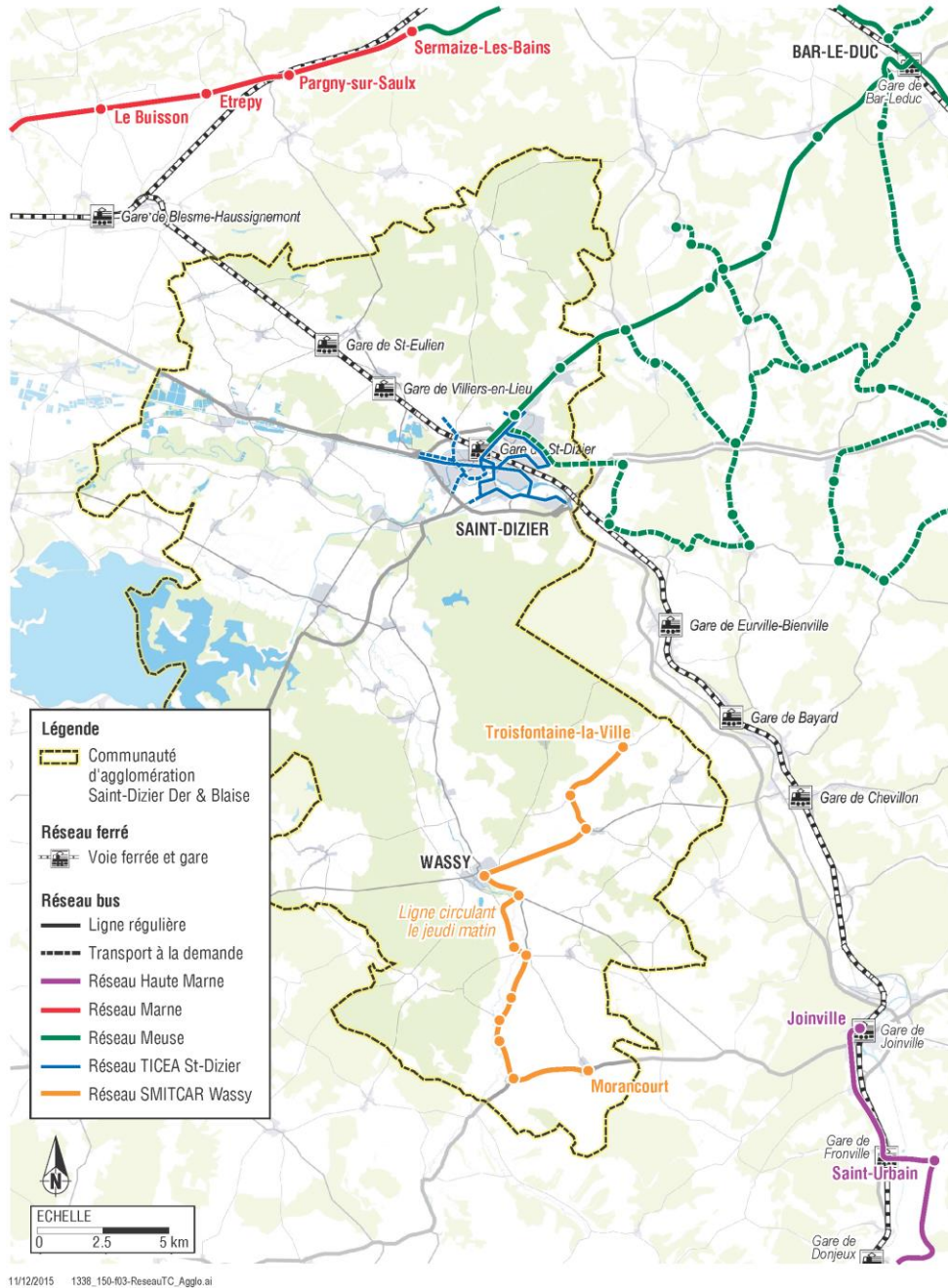


Figure 2 – Transports collectifs de la CASDDB

## 2.1 Réseau TICEA et SMITCAR

### 2.1.1 Matériel roulant

La loi Handicap précise que le matériel roulant doit être accessible et le code des transports via ses articles D1112-4 et D1112-5 en détaille les modalités.

L'accessibilité d'un matériel roulant se caractérise par la présence de plusieurs points :

- au moins un emplacement fauteuil roulant (UFR) ;
- au moins une porte accessible ;
- une rampe pour combler une lacune non franchissable ;
- des informations sonores et visuelles.

En plus des points précédents on trouve également des sièges à niveau ou l'usage de couleurs contrastées sur les barres de maintien.

Synthèse sur les 11 véhicules	Nombre	Part du parc
Emplacement UFR	9	82 %
Information sonore	8	73 %
Information visuelle	8	73 %
Palette/rampe	9	82 %

Figure 3 – Etat des lieux du matériel <sup>1</sup>

Sur le **réseau TICEA**, **trois véhicules sont non accessibles** (deux minibus et le minibus du TAD).

Sur les **lignes de marché**, les deux autocars ne sont pas accessibles.

Le rythme de mise en accessibilité du matériel roulant est encadré par l'article D1112-7-1 du code des Transports qui impose des taux d'accessibilité minimum au premier semestre de chaque année

<sup>1</sup> Source : Diagnostic Ad'ap Transport – 2016

TYPE DE VÉHICULE		Proportion minimale de matériel roulant accessible				
Classification au sens de l'article R. 311-1 du code de la route	Classification selon la capacité	Du 01/07/2016 au 30/06/2017	Du 01/07/2017 au 30/06/2018	Du 01/07/2018 au 30/06/2019	Du 01/07/2019 au 30/06/2020	A compter du 01/07/2020
Catégories M1 et N1 (véhicules de 8 places assises maximum)		58 %	72 %	86 %	100 %	100 %
	Autobus de faible capacité (22 passagers maximum)	75 %	87 %	100 %	100 %	100 %
Catégories M2 et M3	Autobus (23 passagers minimum)	75 %	83 %	91 %	100 %	100 %
	Autocars de faible capacité (22 passagers maximum)	52 %	68 %	84 %	100 %	100 %
	Autocars (23 passagers minimum)	45 %	58 %	72 %	86 %	100 %

**Figure 4 – Taux minimum de véhicules accessibles par catégorie et en fonction de l'année**

Pour le transport scolaire, la loi impose qu'un véhicule adapté puisse être mis en place pour le transport scolaire à la demande des parents d'élèves, ce véhicule n'est pas disponible.

### 2.1.2 L'agence commerciale et les points de vente

L'agence commerciale du réseau TICEA n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite selon le diagnostic établi pour l'Ad'Ap transport en 2016 : malgré un bâtiment de plain-pied l'ouverture de la porte n'est pas assez large et nécessite une assistance pour une personne en fauteuil.

En ce qui concerne les points de vente externes, le diagnostic révèle des situations très variables : largeurs d'ouvertures trop faibles pour un fauteuil roulant, pente élevée, hauteur guichet inadaptée...

### 2.1.3 Les points d'arrêt

Le réseau TICEA et SMITCAR (hors transports scolaire) compte au total 146 points d'arrêt, incluant les trois lignes régulières, les trois lignes de transport à la demande ainsi que les lignes de marché. Dans le cadre du diagnostic de l'Ad'Ap transport, ces 146 arrêts ont été vérifiés:

- 84 ont fait l'objet d'un diagnostic complet ;
- 62 ont été vérifiés (hauteur du quai, pente, cheminement) car ayant fait l'objet de travaux récent de mise en accessibilité.

Les principaux points vérifiés sont:

- une hauteur de quai supérieure à 20cm pour permettre une pente de la rampe inférieure à 12% ;
- un cheminement d'au moins 1.40 mètre de large dans un rayon de 50 mètres autour de l'arrêt ;
- l'absence d'obstacle ;
- une faible pente d'accès (pente inférieure à 5%).

Le bilan est globalement bon sur la qualité du revêtement, de l'espace disponible autour des points d'arrêts et du cheminement en fauteuil dans un rayon de 50m autour. En revanche concernant la hauteur du quai, les informations voyageurs et les traversées piétonnes la situation est problématique sur la plupart des arrêts.

Selon ce diagnostic, l'ensemble des **146 points d'arrêts du réseau sont concernés par des travaux de mise en accessibilité** à différentes échelles :

- sur les 62 arrêts ayant déjà fait l'objet de travaux, 12 nécessitent une rehausse à 20 centimètres et 50 nécessitent de légers travaux (repères au sol, information voyageur) ;
- les 84 points d'arrêts supplémentaires nécessitent des travaux lourds (hauteur de quai, largeur de cheminement, revêtement...).

Au sein des échéances relatives aux lignes urbaines et non urbaines, la loi définit des points d'arrêts où les travaux sont prioritaires. L'article D1112-10 précise ces critères. L'arrêt est considéré comme prioritaire si :

- l'arrêt appartient à une ligne structurante ;
- l'arrêt est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- l'arrêt constitue un pôle d'échange ;
- l'arrêt est situé dans un rayon de 200m autour d'un générateur de déplacement ou structure d'accueil PMR ;
- l'arrêt est situé sur une ligne non urbaine mais est le seul arrêt desservant une commune présentant une population supérieure à 1000 habitants.

**Parmi les 146 points d'arrêt diagnostiqués à mettre en accessibilité, 116 sont prioritaires au sens de la loi (dont deux sur les lignes de Marché).**

L'ensemble des travaux est estimé à 532.200 euros HT dont 308.000 euros HT pour les arrêts urbains, à mettre en accessibilité avant l'échéance de l'Ad'ap de décembre 2018.

La répartition des coûts liés aux travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt présentée ci-dessous est donnée à titre indicatif.

Mesure	Nombre	2016 (Sept-Déc.)	2017 (Jan-Déc.)	2018 (Jan-Déc.)	2018-2021	Total HT
Arrêts urbains – prioritaires	114	73'250 €	164'000 €	48'350 €	0 €	286'200 €
Arrêts urbains -non prioritaires	6	0 €	0 €	22'500 €	0 €	22'500 €
Arrêts interurbains - prioritaires	2	16'500 €	0 €	0 €	0€	16'500 €
Arrêts interurbains -non prioritaires	24	0 €	0 €	0 €	198'000 €	198'500 €
Total	146	89'750 €	164'000 €	70'850 €	198'000 €	532'200 €

**Tableau 2 – Chronologie de mise en accessibilité des arrêts<sup>2</sup> (source : diagnostic Ad'ap corrigé selon les critères en vigueur pour les arrêts prioritaires)**

<sup>2</sup> Source : Diagnostic Ad'ap corrigé selon les critères en vigueur pour les arrêts prioritaires)



## 2.2 Autres réseaux

### 2.2.1 Réseau de bus interurbain

Plusieurs lignes desservent l'agglomération à différentes échelles d'autorités organisatrices : la région Alsace Lorraine Champagne Ardenne, ainsi que le département de la Meuse.

Selon le SDA de Champagne Ardenne, une grande partie du matériel roulant peut accueillir des PMR grâce à la présence d'une plateforme et d'un système d'attache au sol. Cependant ces systèmes requièrent l'assistance du chauffeur et ne permettent donc pas un accès autonome à tous.

De la même manière que pour le réseau urbain, les points d'arrêts sont encore majoritairement non accessibles. La région Champagne Ardenne prévoit une mise en accessibilité prioritaire des arrêts desservant les gares ainsi que les terminus.

Par ailleurs, le réseau départemental de la Meuse est en cours de réalisation d'un SDA-Ad'AP, donc la phase de concertation a été franchie en janvier 2016. Une version consolidée doit être validée pour la fin de l'année 2016.

### 2.2.2 Réseau TER ferroviaire


La majorité du réseau ferroviaire régional est desservi avec un matériel récent comportant des planchers bas, des espaces pour les fauteuils roulants, des contrastes de couleurs et des équipements adaptés pour les PMR. Quelques voitures type "Corail" circulent encore sur le réseau. Ces wagons disposent de marches et de couloirs étroits ce qui les rend peu ou pas accessibles. Ces véhicules sont minoritaires et en passe d'être remplacés

Concernant la gare, le SDA de la région Champagne Ardenne la classe dans la catégorie d'objectif "Accessibilité Maximale". Selon le diagnostic établi en 2011, le bâtiment et les quais nécessitent des travaux (signalétique dynamique, guichet adapté, quai goudronné avec bandes podotactiles).

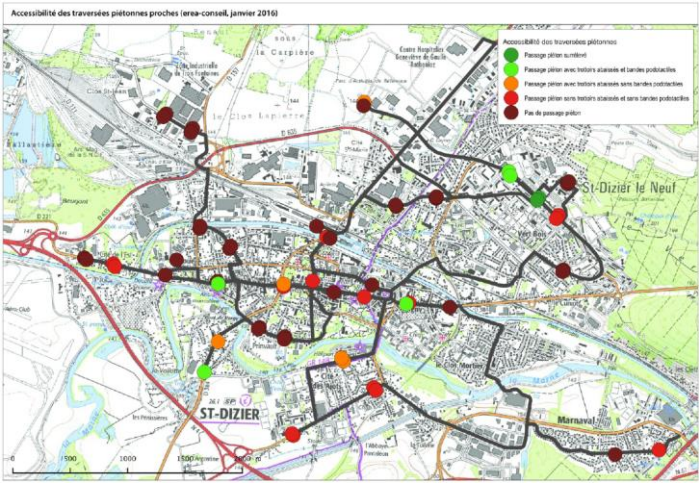
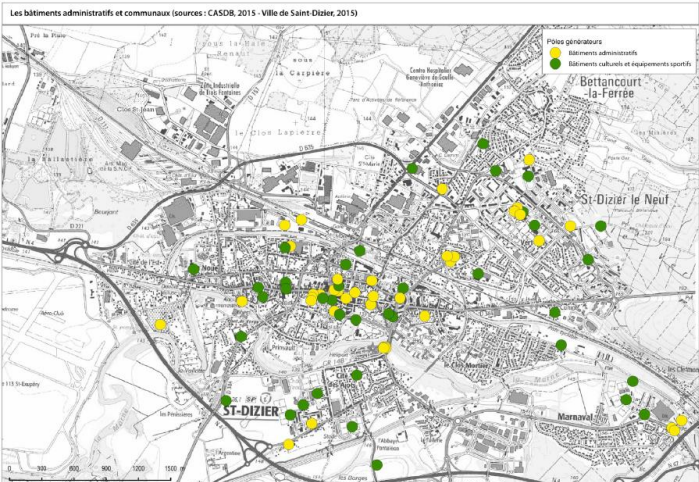
### 3. Plan d'actions

---

Action 1	Achever la mise en accessibilité des points d'arrêt																								
<b>MODE DE TRANSPORT</b> <input checked="" type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte) <input type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun <input type="checkbox"/> Train <input type="checkbox"/> Automobile & Poids-lourds	<b>DESCRIPTIF</b>  <b>RESEAU TICEA ET SMITCAR (LIGNES DE MARCHE) :</b> réaliser les travaux de mise en accessibilité du réseau de transport urbain et péri-urbain.  <u>Court terme</u> : <b>Mettre en accessibilité les 128 points d'arrêt du transport urbains avant 2018.</b> Coûts associés : 308.000 € HT.																								
<b>MAITRISE D'OUVRAGE</b>  Ville de Saint-Dizier et communes disposant d'un arrêt ligne de marché	En se basant sur des critères tels que la fréquentation des arrêts, la présence d'un établissement scolaire et le nombre de lignes en passage, les arrêts prioritaires du réseau urbain de Saint-Dizier ont été hiérarchisés en deux catégories selon leur importance sur le réseau :																								
<b>HORIZON</b> <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (<2020) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025) <input type="checkbox"/> Long terme (>2025)	<table border="1" data-bbox="571 860 1278 1272"> <thead> <tr> <th data-bbox="571 860 908 898">Arrêts d'importance 1</th> <th data-bbox="940 860 1278 898">Arrêts d'importance 2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="571 898 908 931">Petites Halles</td> <td data-bbox="940 898 1278 931">Levant</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 931 908 965">Blaise Pascal</td> <td data-bbox="940 931 1278 965">Collège La Noue</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 965 908 999">Hôtel de ville</td> <td data-bbox="940 965 1278 999">La Noue</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 999 908 1032">Meuse</td> <td data-bbox="940 999 1278 1032">Ernest Renan</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 1032 908 1066">Lycée Saint-Exupéry</td> <td data-bbox="940 1032 1278 1066">Jean Jaurès</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 1066 908 1099">De Lattre</td> <td data-bbox="940 1066 1278 1099">Champagne</td> </tr> <tr> <td data-bbox="571 1099 908 1133">Centre Nautique</td> <td data-bbox="940 1099 1278 1133">Abbaye</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="940 1133 1278 1167">Godard Jeanson</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="940 1167 1278 1200">Jacques Monod</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="940 1200 1278 1234">Cité de l'Est</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="940 1234 1278 1267">Planchottes</td> </tr> </tbody> </table>	Arrêts d'importance 1	Arrêts d'importance 2	Petites Halles	Levant	Blaise Pascal	Collège La Noue	Hôtel de ville	La Noue	Meuse	Ernest Renan	Lycée Saint-Exupéry	Jean Jaurès	De Lattre	Champagne	Centre Nautique	Abbaye		Godard Jeanson		Jacques Monod		Cité de l'Est		Planchottes
Arrêts d'importance 1	Arrêts d'importance 2																								
Petites Halles	Levant																								
Blaise Pascal	Collège La Noue																								
Hôtel de ville	La Noue																								
Meuse	Ernest Renan																								
Lycée Saint-Exupéry	Jean Jaurès																								
De Lattre	Champagne																								
Centre Nautique	Abbaye																								
	Godard Jeanson																								
	Jacques Monod																								
	Cité de l'Est																								
	Planchottes																								
<b>BUDGET PREVISIONNEL</b>  Budget pour le réseau TICEA et SMITCAR (lignes de marché) :  <b>Court terme : 308.000€HT</b> (soit 385'000 € TTC)  <b>Long terme: 198.000€HT</b> (soit 250'000€ TTC)	<u>Moyen et long terme</u> : <b>Mettre en accessibilité les 26 points d'arrêt non prioritaires du transport interurbain avant l'échéance de 2021.</b> Coûts associés : 198.000 € HT.  <b>RESEAU REGIONAL ET DEPARTEMENTAL</b>  Poursuivre la mise en accessibilité de la gare de Saint-Dizier et des points d'arrêt (coûts non connus).																								

Action 2	Poursuivre la rédaction des PAVE
<p><b>MODE DE TRANSPORT</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vélo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun</p> <p><input type="checkbox"/> Train</p> <p><input type="checkbox"/> Automobile &amp; Poids-lourds</p>	<p><b>DESCRIPTIF</b></p> <p>La loi Handicap impose la rédaction d'un PAVE pour toute commune de plus de 1'000 habitants.</p> <p>Au sein de la CASDDB trois communes sur six n'ont pas encore déposé ce document pour validation. Il s'agit des communes de Wassy, Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière et Saint-Dizier.</p> <p><u>Court terme</u> : <b>Réaliser le PAVE des communes de Wassy, Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière et Saint-Dizier</b> pour proposer un calendrier et une hiérarchie de mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics.</p>
<p><b>MAITRISE D'OUVRAGE</b></p> <p>Communes de Wassy, Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière et de Saint-Dizier</p>	
<p><b>HORIZON</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Court terme (&lt;2020)</p> <p><input type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025)</p> <p><input type="checkbox"/> Long terme (&gt;2025)</p>	
<p><b>BUDGET PREVISIONNEL</b></p> <p>SANS OBJET</p>	

Action 3	Rendre accessible l'ensemble du matériel roulant
<b>MODE DE TRANSPORT</b> <input type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte) <input type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun <input type="checkbox"/> Train <input type="checkbox"/> Automobile & Poids-lourds	<b>DESCRIPTIF</b>  <b>RESEAU TICEA ET SMITCAR (LIGNES DE MARCHÉ) :</b>  <u>Court terme</u> : rendre accessibles les trois véhicules non accessibles du réseau TICEA et les deux véhicules des lignes de marché  Sur le réseau TICEA, les deux midibus et le minibus du transport à la demande doivent être mis en accessibilité. Le coût associé est de 575'000 € HT.
<b>MAITRISE D'OUVRAGE</b> CASDDB	Sur les lignes de marché, les deux autocars doivent être mis en accessibilité. Le coût associé est de 600'000 € HT.
<b>HORIZON</b> <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (<2020) <input type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025) <input type="checkbox"/> Long terme (>2025)	L'achat de ces véhicules est à prévoir dans le cadre du renouvellement de la DSP en 2017.  Le coût total peut être diminué si l'exploitation des lignes de marché s'effectue avec un matériel plus léger (type minibus) en fonction d'une analyse sur la fréquentation actuelle et future de ces lignes.
<b>BUDGET PREVISIONNEL</b>  1'470'000€ HT (soit 1'840'000 TTC)	<div data-bbox="373 1077 836 1384" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="901 1088 1342 1384" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="373 1458 1458 1491"><b>Figure 5 – Véhicule de transport PMR pour le transport à la demande (source: Handynamic.fr)</b></p> <p data-bbox="373 1592 587 1621"><b>RESEAU SCOLAIRE :</b></p> <p data-bbox="373 1659 1500 1756">La loi impose qu'un véhicule adapté puisse être mis en place pour le transport scolaire à la demande des parents d'élèves, ce véhicule est donc à prévoir pour le renouvellement de la DSP scolaire. Le coût d'un autocar de ce type est de 300'000 €.</p>

Action 4	Établir une zone d'accessibilité autour des arrêts
<b>MODE DE TRANSPORT</b> <input checked="" type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte) <input type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun <input type="checkbox"/> Train <input type="checkbox"/> Automobile & Poids-lourds	<b>DESRIPTIF</b> <p>La notion de chaîne de déplacement met en évidence la nécessité de penser à la mobilité des personnes avant et après leur passage dans le réseau de transports collectifs. Une majorité de points d'arrêts ne possèdent pas de traversée piétonne de qualité (abaissée ou surélevé avec bande podotactile). Pour améliorer la chaîne de déplacement jusqu'aux ERP (en particuliers les bâtiments publics et culturels), il est proposé de cibler les travaux sur les arrêts à proximité (voir cartes ci-dessous).</p>
<b>MAITRISE D'OUVRAGE</b> Ville de Saint-Dizier	<b>Court terme</b> : Etudier la faisabilité de mise en accessibilité de l'espace public autour des arrêts concernés par la présence d'un ERP.
<b>HORIZON</b> <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (<2020) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025) <input checked="" type="checkbox"/> Long terme (>2025)	<b>Moyen terme et long terme</b> : Réaliser les travaux correspondant.
<b>BUDGET PREVISIONNEL</b> SANS OBJET -	<p style="text-align: center;"><b>Lignes régulières et TAD</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>Les bâtiments administratifs et communaux (sources : CASDB, 2015 - Ville de Saint-Dizier, 2015)</b></p> 

Action 5	Poursuivre la concertation
<b>MODE DE TRANSPORT</b> <input checked="" type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte) <input checked="" type="checkbox"/> Vélo <input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun <input checked="" type="checkbox"/> Train <input checked="" type="checkbox"/> Automobile & Poids-lourds	<b>DESCRIPTIF</b>  <b>VILLE DE SAINT-DIZIER :</b>  <u>Court terme</u> : <b>poursuivre la CCA (commission communale d'accessibilité)</b>  La modification du CCAPH en CCA (Commission communale pour l'accessibilité) est l'occasion pour tous de mieux appréhender l'étendu des problématiques de l'accessibilité aux PMR et pas seulement aux personnes ayant un handicap reconnu.
<b>MAITRISE D'OUVRAGE</b>  Ville de Saint-Dizier CASDDB	Plusieurs associations se sont d'ores et déjà manifestées pour prendre une part plus importante dans le diagnostic des situations problématiques ainsi que dans les solutions à proposer.  Une délégation à la CIA (commission intercommunale d'accessibilité) est envisageable. Voir ci-après.
<b>HORIZON</b> <input checked="" type="checkbox"/> Court terme (<2020) <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025) <input checked="" type="checkbox"/> Long terme (>2025)	<b>AGGLOMERATION DE SAINT-DIZIER DER ET BLAISE :</b>  <u>Court terme</u> : <b>Mettre en place la CIA (commission intercommunal d'accessibilité)</b>  Selon la loi, la commission doit s'envisager à l'échelle de l'intercommunalité en raison de sa compétence transport. Il est donc nécessaire de créer une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.
<b>BUDGET PREVISIONNEL</b>  SANS OBJET	Pour éviter les doublons avec la commission existante, il est possible de passer une convention pour déléguer le pouvoir de cette dernière vers la nouvelle entité.  Cette nouvelle commission devra tenir compte de ses nouvelles missions et notamment du suivi du dépôt et de la mise en œuvre des Ad'Ap des établissements recevant du public sur le territoire.  La composition de la CIA n'étant pas imposée par la loi, la création de la commission intercommunale peut être l'occasion d'intégrer des communes du territoire non concernées par les seuils légaux pour le PAVE ou la CCA, dans le but de les sensibiliser aux problématiques d'accessibilité.

Action 6	Etendre la mobilité au plus grand nombre
<p><b>MODE DE TRANSPORT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Marche à pied (continuité porte à porte)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vélo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transports en commun</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Train</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Automobile &amp; Poids-lourds</li> </ul>	<p><b>DESRIPTIF</b></p> <p>La loi Handicap de 2005 a étendu l'obligation de rendre accessible les ERP et les transports des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite. Dans ce cadre il apparaît nécessaire de réfléchir à d'autres problématiques d'accessibilité que les classiques problèmes de hauteur de quai des arrêts.</p> <p>Par exemple la lisibilité des horaires, des plans, des poteaux d'arrêts... Proposer des services d'accompagnement pour faire découvrir le réseau à des personnes à mobilité réduite ne le connaissant pas et ayant des difficultés à l'appréhender.</p>
<p><b>MAITRISE D'OUVRAGE</b></p> <p>Ville de Saint-Dizier</p>	
<p><b>HORIZON</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Court terme (&lt;2020)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2020-2025)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Long terme (&gt;2025)</li> </ul>	



## 4. Annexes

### Annexe 1 – Echelonnement des achats de matériel roulant

Source : Ad'ap Transport

Mesure 2 : mise en accessibilité du matériel roulant; un parc de 13 véhicules dont 5 non accessibles à ce jour	Nombre de véhicules à rendre accessible	Renouvellement DSP 2017
Autobus de 23 passagers et + à équiper ou renouveler <i>Mercedes O 530 : information sonore et visuelle manquante; hypothèse du renouvellement complet à la vue de l'âge du véhicule</i>	1	1
Autobus de 23 passagers et + à renouveler <i>Midibus Vanhool A308</i>	1	1
Coût estimatif global	2	540 000 €
<i>Evolution du taux accessibilité catégorie M3, autobus de 23 passagers et +</i>	<i>80% aujourd'hui</i>	<i>100%</i>
Autocars de 23 passagers et + à renouveler <i>Lignes marché</i>	2	2
Coût estimatif global	2	600 000 €
<i>Etat Actuel / Evolution du taux accessibilité catégorie M3, autocars de 23 passagers et +</i>	<i>0% aujourd'hui</i>	<i>100%</i>
Minibus de 8 places (Renault Trafic)	1	1
Coût estimatif global	1	35 000 €
<i>Evolution du taux accessibilité catégorie M1/N1</i>	<i>0% aujourd'hui</i>	<i>100%</i>

Programmation et coûts moyens HT	A partir de sept 2016				A imposer dans la DSP, renouvelée le 1er août 2017
	2016	2017	2018	2019	
Mesure 3 : la mise à disposition d'un car accessible pour le transport scolaire	-	300 000 €	-	-	X