

Direction des Transports et des Déplacements

# Plan de déplacements urbains de Limoges Métropole

Annexe accessibilité



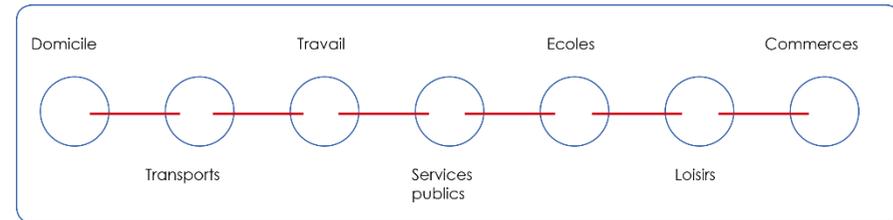
<b>1</b>	<b>Contexte.....</b>	<b>3</b>
1.1	Une conception du handicap qui évolue .....	3
1.2	Le cadre réglementaire.....	3
1.3	L'accessibilité sur le territoire de Limoges Métropole .....	4
<b>2</b>	<b>La stratégie de mise en accessibilité du territoire .....</b>	<b>5</b>
2.1	Le diagnostic et les enjeux.....	5
2.2	Les actions complémentaires du PDU .....	7

### 1 CONTEXTE

#### 1.1 UNE CONCEPTION DU HANDICAP QUI EVOLUE

La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée. Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation. Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées (pas nécessairement les moins fréquentes), la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.



Schématisme de la chaîne de déplacement, ITER, 2018

#### 1.2 LE CADRE REGLEMENTAIRE

C'est dans ce cadre que s'inscrit la loi du 11 février 2005, *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, dont l'objectif est de rendre effective la participation à la vie sociale pour tous, en toute autonomie, ce qui se traduit notamment par l'accessibilité des personnes en situation de handicap à l'intégralité de la chaîne de déplacements.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie / qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Depuis 2005, le Parlement a adopté plusieurs dispositifs réglementaires pour rendre effective l'accessibilité de la chaîne de déplacements en imposant aux collectivités de déployer des outils de :

- Planification tels que l'annexe accessibilité du PDU, qui présente la stratégie de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements,
- Programmation tels que le Schéma Directeur d'accessibilité des services de transport en commun et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics,
- Concertation tels que la commission intercommunale pour l'accessibilité.

### 1.3 L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LIMOGES METROPOLE

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*, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité dans le programme d'actions du PDU.

Au-delà des actions sectorielles, la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du PDU.

En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet :

- De faciliter les déplacements piétons (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
- D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics (gains de temps aux points d'arrêt) et d'offrir un meilleur niveau de service pour l'ensemble de la clientèle,
- Sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons

Limoges Métropole a fait le choix d'une politique intercommunale de l'accessibilité, qui s'est notamment traduite par :

- La création d'une commission intercommunale d'accessibilité en date du 18 décembre 2006,
- L'adoption d'un Plan intercommunal d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en date du 18 Juin 2018 et d'un schéma directeur d'accessibilité programmé des transports en date du 17 septembre 2015.

## 2 LA STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

La stratégie de Limoges Métropole s'articule selon trois temporalités :

1. Diagnostiquer le degré d'accessibilité de la chaîne de déplacement (PAVE et SDAP),
2. Programmer des actions spécifiques de mise en accessibilité, notamment pour les arrêts de transports publics,
3. Intégrer l'accessibilité et la qualité d'usage pour tout et pour tous au fur et à mesure des interventions sur la voirie et les espaces publics et le renouvellement du matériel roulant,

### 2.1 LE DIAGNOSTIC ET LES ENJEUX

Dans le cadre de l'élaboration du SDAP et du PAVE, Limoges Métropole a établi les diagnostics d'accessibilité qui lui permettent de disposer d'une vision d'ensemble de l'accessibilité à la chaîne de déplacement.

#### 2.1.1.1 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports publics sont proches d'une accessibilité complète, avec un parc de véhicules (trolleybus, autobus standards, autobus articulés et TPMR) accessibles fin 2019, l'aménagement des derniers arrêts prioritaires étant programmé pour la fin d'année 2018 ainsi que le déploiement du transport de substitution « Handibus », qui fonctionne en porte à porte.

Concernant la gare de Limoges Bénédicins, les études sont en cours afin de déterminer la possibilité et l'éventuelle date de mise en accessibilité de la gare.



Logo attestant de l'accessibilité du matériel roulant et quai accessible, source : STCL

#### 2.1.1.2 LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

Limoges Métropole a élaboré un PAVE intercommunal, qui a analysé majoritairement les voiries de centre-ville et centre bourg sous l'angle des traversées piétonnes et de la continuité des cheminements.

Au total, ce sont plus de 6M€ qui vont être investis dans des opérations de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Les travaux seront, autant que possible, mutualisés avec d'autres travaux de voirie ou réseau.

C'est donc sur l'espace public que les enjeux d'amélioration de l'accessibilité sont les plus prégnants. Pour ce faire, le PDU engage plusieurs actions permettant une qualité d'usage à tout et pour tous renforcée sur les transports en commun, l'aménagement urbain et la marche à pied.

Ainsi, un référentiel d'accessibilité a été rédigé dans le cadre du PAVE, afin d'homogénéiser les aménagements de voirie et d'espaces publics à l'échelle de Limoges Métropole.

### 2.1.1.3 LA CONCERTATION ET LA GOUVERNANCE

Au-delà de ses attributions réglementaires, la Commission Intercommunale d'Accessibilité est un lieu de rencontre et de dialogue pour l'ensemble des acteurs intéressés par la mise en œuvre d'une politique sectorielle du handicap (élus, techniciens, représentants d'associations). Elle a un rôle fondamental de partage de connaissances et de coordination entre acteurs pour déployer une politique du handicap globale et efficiente.

Communes	Budget total HT
Aureil	74 715 €
Boisseuil	53 224 €
Bonnac la Côte	90 505 €
Chaptelat	118 879 €
Condat	319 043 €
Couzeix	391 558 €
Eyjeaux	159 959 €
Feytiat	365 613 €
Isle	1 044 823 €
Le Palais sur Vienne	247 593 €
Le Vigen	124 317 €
Limoges	2 034 401 €
Panazol	182 126 €
Peyrilhac	95 528 €
Rilhac Rançon	221 420 €
Saint Gence	52 556 €
Saint Just le Martel	169 633 €
Solignac	228 858 €
Verneuil sur Vienne	286 094 €
Veyrac	150 020 €
<b>Total</b>	<b>6 410 865 €</b>

Synthèse des coûts d'aménagement programmés, source : PAVE Limoges Métropole

### 2.2 LES ACTIONS COMPLEMENTAIRES DU PDU

La notion d'accessibilité revêt plusieurs dimensions :

- Éthique : assurer une égalité d'accessibilité pour tous,
- Sociale : éviter l'exclusion et favoriser le vivre ensemble (vieillesse de la population),
- Spatiale : améliorer les conditions d'accès pour tous dans notre environnement quotidien (logement, équipements publics, commerce, transport, voirie, espace public...).

Elles sont présentes dans chaque axe du PDU, avec pour finalité de permettre la satisfaction d'interactions sociales en toute autonomie pour tous.

La mesure ATC1-1 « créer deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service » est l'élément structurant du PDU pour améliorer rapidement et efficacement l'accessibilité de tous au réseau de transport en commun et surtout à l'espace public en :

- Proposant une excellente accessibilité des arrêts et des véhicules,
- Améliorant l'intermodalité marche à pied – transports publics
- Restructurant l'espace public avec un partage plus équitable pour les modes actifs,
- Éliminant les discontinuités piétonnes.

Plusieurs mesures vont par ailleurs permettre d'améliorer les conditions de déplacement et l'accès au territoire de Limoges Métropole pour les personnes en situation de handicap.

Les mesures ATC1-3 : « proposer des dessertes fines dans les quartiers et les zones d'activités » et ATC2-2 : « mieux desservir les pôles de proximité » ont pour

objectif une meilleure couverture spatiale de l'agglomération par les transports en commun, pour tous les publics.

La mesure AVM6-1 « un plan piéton pour des cheminements directs, sécurisés et prioritaires » a pour ambition d'améliorer l'ergonomie et le partage de l'espace public, permettant ainsi de supprimer progressivement les discontinuités des cheminements et de faciliter des déplacements piétons directs et sécurisés.

La mesure AVM6-3 « une intermodalité facilitée avec les transports collectifs » insiste sur l'accessibilité des arrêts sur l'ensemble du réseau.

La mesure BSY10-1 « redéployer les pôles d'échanges périphériques sur la base d'un référentiel de service et de qualité » permettra d'offrir à l'horizon du PDU un dispositif complet de pôles d'échanges sensiblement amélioré pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Enfin, la mesure C15-3 « réduire les vitesses dans le tissu urbain » met la priorité sur la sécurité des déplacements et l'organisation apaisée de la chaîne des déplacements, en prenant en compte de manière systématique les obligations réglementaires en matière d'accessibilité.

Par ailleurs, les associations représentatives de personnes en situation de handicap et / ou la Commission Intercommunale d'Accessibilité seront sollicitées chaque année pour l'évaluation et le suivi du PDU.