

# PLAN DE MOBILITE SIMOUV

Annexe accessibilité

SIMOUV – Janvier 2025

PROJET

**SIMOUV**

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS



# Sommaire

<b>I. Le cadre législatif .....</b>	<b>4</b>
<b>Les fondements réglementaires .....</b>	<b>4</b>
<b>Les évolutions liées à la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) .....</b>	<b>6</b>
<b>Les outils de planification de l’accessibilité.....</b>	<b>6</b>
Le schéma directeur d’accessibilité – Agenda d’Accessibilité Programmée .....	7
Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) .....	7
L’annexe accessibilité.....	8
<b>II. L’accessibilité du territoire .....</b>	<b>9</b>
<b>Les transports en commun .....</b>	<b>9</b>
Schéma Directeur d’Accessibilité .....	9
Le réseau ferroviaire.....	9
Le réseau routier régional .....	10
Le Schéma Directeur d’Accessibilité (SDA) des transports urbains du Syndicat intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes (SITURV) de 2013. ....	10
Le réseau Transvilles .....	11
Matériel roulant .....	12
Accessibilité des points d’arrêts .....	12
<b>La voirie et les espaces publics.....</b>	<b>12</b>
<b>Bilan global de l’accessibilité .....</b>	<b>13</b>
<b>III. La stratégie d’accessibilité du territoire.....</b>	<b>15</b>
<b>Le plan de mobilité du SIMOUV .....</b>	<b>15</b>
Les enjeux.....	15
Les actions du PDM .....	15
<b>IV. Synthèse des actions en faveur d’une accessibilité pour tous .....</b>	<b>17</b>
<b>V. La programmation.....</b>	<b>25</b>

# ANNEXE ACCESSIBILITE

PRO

# I. Le cadre législatif

## Les fondements réglementaires

La mise en accessibilité de la voirie, des établissements recevant du public et des réseaux de transports collectifs est un enjeu de solidarité nationale et de cohésion sociale. Agir pour l'accessibilité de tous, c'est également agir pour une mobilité inclusive, affirmée dans la Loi d'Orientation des Mobilités, et améliorer le confort de marche pour tous.

L'article L1214-2 du Code des Transports précise que « Le plan de mobilité vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, (...);
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...);
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- L'organisation du stationnement (...), notamment en définissant les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...).

Plusieurs autres articles du Code des Transports traitent de l'accessibilité, avec en particulier :

- L'article L1111-1 : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »
- L'article L1112-1 : « (...) les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...). » « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. »

La Loi « Handicap » introduit deux notions essentielles :

- La notion de « personne à mobilité réduite » : Toutes les formes de handicap et toutes les situations de mobilité réduite doivent être considérées. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Sont concernées les personnes ayant un handicap physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, ainsi que toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, y compris les personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants.

- La notion de « chaîne de déplacement » : La continuité du déplacement doit être assurée dans son intégralité. La logique d'accessibilité concerne à la fois le cadre bâti (logements, établissements recevant du public), la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

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 » a été adoptée pour donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite. En passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la loi introduit d'importantes évolutions :

- L'extension du champ d'application de la loi à la voirie et aux espaces publics ;
- La prise en compte de tous les types de handicap ;
- L'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement ;
- La mise en place d'outils ;
- L'institution d'une obligation de résultat : la loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations ;
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de la mobilité.

**Principales prescriptions techniques issues du décret du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007, découlant de la Loi du 11 février 2005 :**

- Une pente inférieure à 12% pour monter à bord d'un véhicule de transport collectif ;
- Un revêtement de sol non meuble et non glissant ;
- Une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2% ;
- Une pente de 5% maximum (si pente > 4%, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu) ;
- Des abaissées de trottoirs au droit des traversées piétonnes, avec des ressauts dont la hauteur ne peut être supérieure à 2 centimètres ;
- Des bandes d'éveil de vigilance (normes NF P98-351) ;
- Des dimensions adaptées du mobilier urbain ;
- Des contrastes visuels ;
- Des caractéristiques géométriques nécessaires pour les places de stationnement et les arrêts de transport collectif ;
- La pose de répéteurs sonores sur les feux de signalisation... ;
- Au moins 2% d'emplacements de stationnement réservés aux titulaires de la Carte Mobilité Inclusion sur le domaine public, avec 3,3m minimum de largeur par emplacement, et un dévers transversal inférieurs à 2%.

# Les évolutions liées à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités introduit d'importantes évolutions du code des transports, de la voirie routière et du code général des collectivités locales, afin d'améliorer et concrétiser des mesures prises pour assurer l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite :

- L'obligation d'un tarif accompagnateur des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, pouvant aller jusqu'à la gratuité ;
- L'obligation de faciliter l'accès aux Transport de Personnes à Mobilité Réduite ;
- La dispense d'obligation de résidence sur le ressort territorial et d'un passage devant une commission médicale locale pour les personnes disposant d'une carte « mobilité inclusion » ;
- L'élargissement de la notion de substitution, avec la possibilité de remplacer les services de substitution par la mise en accessibilité de deux arrêts supplémentaires non prioritaires pour chaque arrêt pour lequel l'impossibilité technique est avérée. Les services de substitution peuvent prendre la forme de transports de substitution ou de mesures de substitution ;
- L'obligation de publicité de l'état d'avancement de la politique d'accessibilité sur le site internet de l'autorité organisatrice jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la programmation ;
- L'existence d'un service d'information voyageurs ;
- La collecte, accessibilité et réutilisation par les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure des données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- La collecte, accessibilité et réutilisation par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale des données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires.

## Les outils de planification de l'accessibilité

La Loi « Handicap » a rendu obligatoire plusieurs outils de planification de l'accessibilité :

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics - Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP), qui est élaboré par chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ;
- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), qui est élaboré par les Communes ou les EPCI, et qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes ;
- L'annexe « accessibilité » du Plan de Mobilité.

## Le schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée

La Loi du 11 février 2005 impose l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) par chaque autorité organisatrice de la mobilité. Ce SD'AP vise à planifier la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans. Ce schéma concerne :

- Le parc de matériel roulant ;
- Les points d'arrêt ;
- Les dispositifs liés au repérage et à l'information des voyageurs ;
- Les services d'accompagnement.

Les SD'AP en lien avec le Valenciennois :

- Le SD'AP régional des Hauts-de-France.
- Le SDA des transports urbains du SITURV (actuellement SIMOUV) de 2013.

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

La Loi du 11 février 2005 prescrit dans chaque commune de plus de 1 000 habitants la rédaction d'un document de programmation, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Ce plan fixe au minimum, les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes (dans les rues, places, parcs et jardins) et des aires de stationnement présentes sur le territoire d'une commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique). Par défaut, la compétence de l'élaboration du PAVE relève de la Commune et le PAVE est élaboré à l'initiative du maire. Mais les EPCI compétents en matière de mobilité peuvent prendre cette initiative également. La loi prévoit que ce Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics, fait partie intégrante du PDM lorsqu'il existe.

Les PAVE en lien avec le Valenciennois :

- PAVE communaux sur la CAVM. Sont concernées les communes de : *Anzin, Artres, Aubry-du-Hainaut, Aulnoy-lez-Valenciennes, Beuvrages, Bruay-sur-l'Escaut, Condé-sur-l'Escaut, Crespin, Curgies, Estreux, Famars, Fresnes-sur-Escaut, Hergnies, Maing, Marly, Onnaing, Petite-Forêt, Préseau, Prouvy, Quarouble, Quiévrechain, Rombies-et-Marchipont, Saint-Saulve, Saultain, Sebourg, Valenciennes, Verchain-Maugré, Vicq.*
- PAVE communaux sur la CAPH. Sont concernées les communes de : *Abcon, Avesnes-le-Sec, Bellaing, Bouchain, Bruille-Saint-Amand, Denain, Douchy-les-Mines, Escaudain, Escautpont, Flines-lès-Mortagne, Haulchin, Hasnon, Haveluy, Hélesmes, Hérin, Hordain, Haspres, Lecelles, Lieu-Saint-Amand, Louches, Marquette-en-Ostrevant, Maulde, Mortagne-du-Nord, Neuville-sur-Escaut, Nivelles, Raismes, Roelux, Rosult, Rumegies, Saint-Amand-les-Eaux, Thiant, Thun-Saint-Amand, Trith-Saint-Léger, Wallers, Wavrechain-sous-Denain.*

## L'annexe accessibilité

Elle fait partie intégrante du PDM et constitue une obligation légale pour toute prescription d'élaboration, de modification ou de révision d'un PDM. L'annexe accessibilité du PDM 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, et fixe le calendrier de réalisation correspondant. Elle se compose de :

- La présentation du cadre légal et des enjeux ;
- Un état des lieux des actions préalablement menées pour améliorer l'accessibilité du territoire ;
- La définition de la stratégie d'accessibilité du territoire du SIMOUV sous forme d'actions ;
- Les PAVE annexés.

PROJET



# II. L'accessibilité du territoire

## Les transports en commun

### Schéma Directeur d'Accessibilité

Trois schémas d'accessibilité des transports en communs couvrent le territoire du SIMOUV : le national, celui de la région Hauts-de-France et du SIMOUV (anciennement SITURV : Syndicat Intercommunal des Transport Urbain de la Région de Valenciennes).

Ils prévoient la mise en accessibilité des quatre composantes de la chaîne des déplacements :

- Lieux d'attente : arrêts de bus, stations de tramway, haltes ferroviaires ;
- Matériel roulant (bus, trams, trains) ;
- Pôles d'échanges (gare routière, ferroviaire) ;
- Services associés (information, points de vente, personnels et conducteurs).

### Le réseau ferroviaire

Le territoire du SIMOUV possède une offre ferroviaire riche composée de 9 lignes TER et de 12 gares/haltes, dont une **gare TGV à Valenciennes**. Seule **cette dernière est identifiée comme point d'arrêt ferroviaire prioritaire du schéma directeur national d'accessibilité des services ferroviaires datant de 2016**.

Le Schéma d'Accessibilité programmée de la Région prévoyait des travaux de mise en accessibilité de plusieurs gares de niveau régional, dont celle de Saint-Amand-les-Eaux. D'importants travaux ont été engagés en 2021 et les nouvelles infrastructures ont été inaugurés en juin 2023.

Dans les principales gares du territoire du SIMOUV, à savoir Valenciennes, Denain et Saint-Amand-les-Eaux, des services à destination des personnes à mobilité réduite sont disponibles (Accès TER, Accès Plus). Ces services gratuits et sur réservation permettent la mise à disposition d'un accompagnement en gare, pour faciliter l'accès au train.



## Le réseau routier régional

Le réseau Arc-en-Ciel, périmètre Pévèle (AEC 2), est composé de 2 lignes régulières sur le territoire de la Porte du Hainaut : 872 et 874. Celles-ci desservent les communes de Saint-Amand-les-Eaux, Rosult, Bousignies, Sars-et-Rosières, Brillon et Rumegies en les reliant à la Métropole Lilloise et les communes environnantes.

Ce même réseau Arc-en-Ciel, pour le périmètre avesnois (AEC 4), est composé de 5 lignes régulières sur le territoire de la CA de Valenciennes Métropole : 951, 951 E, 953, 971 et 990. Elles desservent les communes de Valenciennes, Marly, Préseau, Famars, Artres, Saultain, Curgies et Sebourg en les reliant au territoire de l'Avesnois jusqu'à la gare d'Anor.

Enfin, 4 lignes du périmètre Cambrésis-Solesmois & Caudresis-Catesis (AEC 3) desservent le territoire depuis Famars jusqu'à la limite sud-ouest du territoire du SIMOUV : 811, 823, 824, et 827.

Au sein du territoire du SIMOUV, plusieurs arrêts permettent des connexions entre le réseau Transvilles et le réseau régional Arc-en-Ciel : Gare de Valenciennes, Université, Bouchain Place, Denain Espaces Villars et Famars Université.

Ces lignes régulières proposent généralement entre 5 et 15 allers-retours par jour, dont les horaires sont majoritairement proposés en périodes de pointe. Ces lignes sont empruntées principalement pour des trajets quotidiens Domicile-Travail ou Domicile-Etudes. Le ticket unitaire tout public est à 1€ et une réduction sur les abonnements mensuels et annuels est en vigueur pour les personnes à mobilité réduite et la gratuité peut être demandée pour l'accompagnant. La carte Pass Pass peut être utilisée comme support de titres de transport.

## Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des transports urbains du Syndicat intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes (SITURV) de 2013.

Le SDA est un document de programmation qui comprend un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux de transports, les modalités d'accessibilité des différents types de transports, les éventuels cas de dérogation, la programmation des investissements à réaliser et les conditions de mise à jour et les solutions en cas d'impossibilité technique avérée. Ce document doit être établi par l'autorité organisatrice de transport en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et notamment les associations représentatives des personnes en situation de handicap. Ce SDA a été élaboré en 2013 à l'échelle du réseau de transports urbains du Valenciennois.

Les objectifs du SDA se déclinent en plusieurs actions :

- A. Faciliter la préparation du déplacement pour l'ensemble des usagers ;
- B. Mettre en accessibilité les agences commerciales ;
- C. Mettre en accessibilité les points d'arrêts et conforter la charte signalétique ;
- D. Améliorer les liaisons entre les différents modes en assurant la continuité de la chaîne de déplacement ;
- E. Rendre accessible la totalité du parc bus Transvilles ;
- F. Sensibiliser les usagers et effectuer un suivi du SDA ;
- G. Actions transversales.

La programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêts s'étendait de fin 2014 à 2015, en fonction des priorités d'aménagements. Le principe qui a été retenu est celui du travail par ligne ; quatre d'entre elles ont été jugées prioritaires, sur lesquelles circulent du matériel roulant aux normes PMR :

- Ligne 1 : Saultain – Petite Forêt centre commercial via Marly – Valenciennes et Aubry du Hainaut ;
- Ligne 2 : Petite Forêt centre commercial – la Sentinelle via Raismes – Beuvrages – Anzin – Valenciennes ;
- Ligne 4 : Douchy-les-Mines – Roeulx Roquebrune – Neuville Cimetière ;
- Ligne 12 : Anzin – Saint-Amand-les-Eaux via Raismes ;

Au moment de la rédaction du SDA, il y'avait respectivement 39%, 14%, 34% et 10% d'arrêts accessibles sur ces 4 lignes. L'objectif était d'avoir au moins un arrêt accessible (2 quais) dans chaque commune. Aujourd'hui, il y a au total, environ 25% des arrêts mis en accessibilité. Un travail reste à mener avec l'exploitant concernant la définition des arrêts prioritaires à mettre en accessibilité.

## Le réseau Transvilles

Il se compose de :

- 2 lignes de tramway ;
- 42 lignes de bus :
  - 2 Lianes ;
  - 4 lignes essentielles ;
  - 11 lignes régulières ;
  - 2 lignes express ;
  - 5 navettes de centre-ville ;
  - 3 lignes entreprises ;
  - 15 lignes locales ;

En plus du réseau de ligne régulières, quatre services de transport à la demande s'ont été mis en place :

- FlexTAD ouvert à tous
- FlexPro pour les zones d'activité
- FlexO service de nuit
- FlexSesame : service PMR

Le service FlexSesame permet aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels de se déplacer sur l'ensemble du territoire. Le service est organisé en circuits, chaque fois que cela est possible, afin de réaliser des groupages de personnes. Ces circuits sont proposés pour le travail, les stages, les études supérieures ainsi que dans le cadre des voyages de type personnel (rendre visite à un ami, aller au centre commercial...). Le déplacement se réalise de porte à porte. Le service fonctionne sur réservation, du lundi au dimanche. La réservation se fait par l'application mobile, par mail, ou par téléphone.

Enfin, la ville de Valenciennes a mis en place le service « Sortir Plus » qui aide les personnes, ayant des difficultés à se déplacer ou craignant de sortir seules, en les accompagnant lors de leurs sorties. Ce service se fait aussi sur réservation afin de pouvoir planifier les sorties et est réservé aux personnes de plus de 75 ans.

## Matériel roulant

L'ensemble du parc de véhicules urbains est entièrement accessible :

- Les rames de tramway sont intégralement accessibles ;
- Les bus et les navettes sont intégralement accessibles ;
- Les véhicules utilisés par le flexSésame sont eux aussi adaptés aux personnes à mobilité réduite ; de plus les conducteurs sont formés et spécialisés dans la prise en charge des PMR.

## Accessibilité des points d'arrêts

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbains définit une programmation de mise en accessibilité des points d'arrêts bus. Toutefois, aucun suivi régulier, ni aucune programmation réelle n'ont permis d'avoir une visibilité sur l'avancement de la mise en accessibilité des arrêts. Le Schéma Directeur d'Accessibilité n'a pas été mis à jour depuis sa conception ce qui a un impact sur la visibilité du travail effectué et donc sur les quais qui n'ont pas encore pu être traités.

L'intégralité des arrêts tramway est accessible aux PMR. Cependant, la mise aux normes des arrêts de bus pour les PMR se révèle être un défi. Actuellement, ces derniers sont mis aux normes PMR uniquement dans le cas de requalifications de voiries. Au total, environ 25% des points d'arrêts du réseau de bus sont accessibles.

# La voirie et les espaces publics

En 2014, sur le périmètre du Valenciennois, 60 Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) étaient déjà réalisés et 21 en cours d'élaboration ; ainsi toutes les communes sont représentées. Cependant, aucun suivi n'a permis de suivre la mise en place des PAVE.

En octobre 2015, la ville de Valenciennes a introduit un Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP). Celui-ci sert de plan directeur pour réaliser, financer et superviser des travaux d'accessibilité. Par exemple, en 2016, 4 540 000 euros ont été alloués pour adapter les locaux destinés à la petite enfance et en 2017, l'accent a été mis sur les centres sociaux et les installations sportives. À travers cet agenda, la ville de Valenciennes souhaite œuvrer à la prise en compte globale des problématiques liées aux handicaps et à un accompagnement à l'autonomie, afin de faire en sorte que chacun, sans exception, puisse participer à la vie de la cité.

Les voiries dans les centres urbains sont, pour la majorité, adaptées aux besoins des personnes à mobilité réduite. Les revêtements des trottoirs des centres urbains sont constitués de pavés lisses et en bon état, facilitant ainsi la mobilité des PMR. Toutefois, il est constaté des usages conflictuels sur les trottoirs entre les piétons, les vélos et les voitures stationnées, pouvant représenter une insécurité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Il existe également des conflits entre les piétons et les cyclistes, certains trottoirs ayant été transformés en bande/piste cyclable ; l'espace pour les piétons a ainsi été réduit et ces derniers doivent se déplacer autour de ces pistes.

Des règles de stationnement s'appliquant aux espaces réservés exclusivement aux personnes à mobilité



réduite ont été mises en place. Il est ainsi possible de solliciter la mairie pour la création de nouvelles places de stationnement réservées si besoin. De plus, le stationnement est gratuit et à durée illimitée pour les détenteurs de la carte européenne de stationnement. Le stationnement illicite sur ces emplacements réservés est sanctionné de 135 euros d'amende et des campagnes de sensibilisation au respect du stationnement des PMR ont été mises en place à Valenciennes.

## Bilan global de l'accessibilité

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des services en gares à destination des personnes à mobilité réduite sont disponibles dans les principales gares du territoire</li> <li>• Les gares de Valenciennes et de Saint-Amand-les-Eaux ont été ou sont en cours de mise en accessibilité</li> <li>• Des tarifs préférentiels sont à disposition des PMR pour le transport routier régional (réseau Arc-en-Ciel) et la gratuité est disponible pour l'accompagnant</li> <li>• Des centres urbains sont globalement bien aménagés pour les piétons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La majorité des haltes ferroviaire du territoire sont difficiles d'accès pour les PMR (stationnement, quais, ...)</li> <li>• Aucun suivi ni programmation sur la mise en accessibilité des points d'arrêts de transport en commun n'est disponible</li> <li>• La mise aux normes des arrêts de bus s'effectue au fil des opportunités (en cas de projet, de requalification de voirie)</li> <li>• Quelques obstacles à la mobilité PMR subsistent avec les trottoirs partagés</li> </ul>

- Des campagnes de sensibilisation au respect du stationnement des PMR ont été mises en place à Valenciennes
- Tout le matériel roulant Transvilles (hors cars affrétés) est intégralement accessible aux PMR
- Plusieurs services de transport en commun sont accessibles à tous (navettes Cordon) voire dédiés aux PMR (service Sésame)
- Un service sur réservation dédié aux personnes âgées rencontrant des difficultés à se déplacer (Sortir Plus) est proposé sur la ville de Valenciennes

avec les autres modes (stationnement voiture, circulation des vélos, ...)

PROJET

# III. La stratégie d'accessibilité du territoire

## Le plan de mobilité du SIMOUV

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 désormais aux collectivités locales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements. Notamment, dès lors qu'un Plan de Mobilité (PDM) est élaboré, révisé ou modifié, une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit y être jointe. Cette annexe répond à cette obligation et complète le diagnostic et les actions déjà exposés dans le PDM en matière d'accessibilité.

### Les enjeux

Sur la base de l'état des lieux réalisé, les enjeux spécifiques relatifs à l'amélioration de l'accessibilité PMR ont été identifiés :

- Mettre en place une politique multi-partenariale cohérente d'accessibilité à l'échelle du SIMOUV ;
- Assurer le lien entre les transports en commun et la voirie dans les démarches d'accessibilité ;
- Assurer le suivi de la mise en accessibilité.

### Les actions du PDM

Le terme « personne à mobilité réduite » (PMR) englobe toute personne « gênée dans ses mouvements et ses déplacements de manière provisoire ou permanente » (handinorme.com). Un large panel de personnes est donc concerné : personnes en situation de handicap moteurs ou mentaux, personnes malvoyantes, parents avec enfants et poussettes, voyageurs avec des valises, etc.

Le SIMOUV considère l'accessibilité comme l'affaire de tous. L'accessibilité est ainsi un enjeu du PDM, traité transversalement, qui se décline sur les orientations suivantes :

- **Orientation n°1 : INSCRIRE LA MOBILITE DANS UNE ARMATURE MULTIPOLAIRE**
  - L'axe A « Conforter et renforcer les liaisons entres pôles » vise à améliorer les connexions entre les différents pôles du Valenciennois mais aussi avec les territoires extérieurs en mettant en adéquation l'offre et la demande en transport en commun
  - L'axe B « Favoriser un territoire des courtes distances » vise à encourager le recours aux modes alternatifs, notamment la marche à pied

- **Orientation n°2 : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE INTERCONNECTE**
  - L'axe C « Favoriser l'articulation entre les offres et les services » vise à mettre en place une politique cohérente d'intermodalité à l'échelle du SIMOUV tout en rendant ces lieux d'intermodalité accessibles à tous les modes et tous les usagers
  - L'axe E « Faire du stationnement un levier de report modal », prenant en compte les besoins en termes de stationnement à destination des PMR
  
- **Orientation n°3 : AGIR EN FAVEUR D'UNE MOBILITE POUR TOUS LES USAGERS**
  - L'axe F « Agir en faveur de la mobilité solidaire » vise à mettre en place une politique cohérente d'accessibilité à l'échelle du SIMOUV en assurant un lien entre les transports en commun et la voirie dans les démarches d'accessibilité et en assurant le suivi de ces actions.
  - L'axe G « Accompagner aux changements de comportement » vise à communiquer sur les offres et services existants en faveur de la mobilité solidaire et de l'accessibilité PMR.
  
- **Orientation n°4 : AMELIORER LE CADRE DE VIE**
  - L'axe H « Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture » intègre le partage de la voirie en tant qu'outil au service des mobilités alternatives à la voiture individuelle ainsi que le développement des mobilités actives.
  - L'axe I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées », vise une amélioration de la cohabitation tous modes et de la sécurité piétonne, ainsi qu'une prise en compte des conditions d'accessibilité des bornes de recharges.
  
- **Orientation n°6 : FAIRE VIVRE COLLECTIVEMENT LA POLITIQUE DE MOBILITE**
  - Les axe M et N visent à améliorer le suivi des actions de mobilité et la gouvernance.



# IV. Synthèse des actions en faveur d'une accessibilité pour tous

L'accessibilité pour tous est au cœur du Plan de Mobilité. Elle est abordée de manière transversale dans le plan d'action. Les pages suivantes retranscrivent les mesures en lien avec la mise en accessibilité du territoire et des services de mobilité.

Les principales actions relatives à l'amélioration de l'accessibilité dans le PDM sont les suivantes :

- Action C.5 : Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité (mise en accessibilité des cheminements et des traversées piétonnes à 200m autour des HUB) ;
- Action F.12 : Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers (amélioration de l'information à destination des PMR) ;
- Action F.13 : Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie (points d'arrêts de transport en commun, mise à jour du Schéma Directeur d'Accessibilité) ;
- Action H.17 : Libérer de l'espace public au profit des modes actifs (amélioration du confort piéton).
- Action I.22 : Soutenir le développement de l'électromobilité

Les suivantes relèvent de la prise en compte l'accessibilité dans le PDM :

Action A.1 : Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<b>S'appuyer sur les alternatives à la voiture particulières pour les liaisons entre les pôles</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien de la desserte en transport en commun urbain, dont les services adaptés aux PMR (Sésame, Navettes Cordon)</li><li>• Poursuite de la valorisation des gares par les services et le rabattement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• SIMOUV (AOM – transport en commun urbains)</li><li>• SNCF Réseau</li></ul>

### Action B.3 : Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs

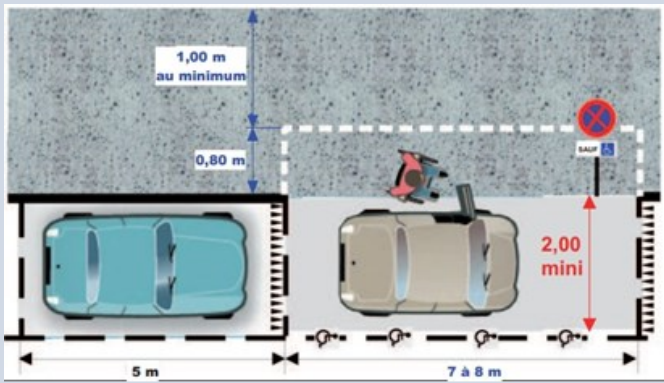
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Anticiper les besoins d'accès tous modes lors de la création de projets urbains ou de ZAE</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification dans les PLUi des emplacements réservés pour les liaisons piétonnes et cyclables. Les liaisons piétonnes devront prendre en compte les normes de mise en accessibilité PMR pour les trottoirs et les traversées piétonnes.</li> </ul> <p><i>Principales prescriptions techniques issues du décret du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007, découlant de la Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un revêtement de sol non meuble et non glissant,</li> <li>• Une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2%,</li> <li>• Des abaissées de trottoirs au droit des traversées piétonnes, avec des ressauts dont la hauteur ne peut être supérieure à 2 centimètres,</li> <li>• Des bandes d'éveil de vigilance (normes NF P98-351),</li> <li>• Des contrastes visuels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CAVM / CAPH</li> <li>• SIMOUV</li> </ul>

### Action B.4 : Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Assurer des déplacements en toute sécurité afin de développer les modes actifs</p> <p>Accentuer l'attractivité des centres urbains et des alentours</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacification des circulations, pour faciliter la traversée des piétons (Mise en place d'une limitation de vitesse à 30km/h ou de zones apaisées dans les centres-villes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestionnaire de voirie (CA / Communes / Département)</li> <li>• Associations d'usagers de vélo</li> </ul>

Action C.5 : Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Hiérarchiser et compléter le maillage de lieux d'intermodalité</p> <p>Faciliter l'accès aux lieux d'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en accessibilité des cheminements et des traversées piétonnes à 200 m autour des HUB de mobilité.</li> <li>Aménagement de liaisons cyclables et piétonnes confortables, sécurisées et accessibles aux PMR.</li> <li>Création de parkings-relais. Les parkings-relais contiendront des places de stationnement PMR à hauteur de 2% du nombre total de places.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>CA / Communes / Département (Compétence voirie)</li> <li>SNCF Gares et connexions</li> <li>Région</li> </ul>

Action C.7 : Développer le MaaS		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Faciliter la planification des déplacements sur le territoire</p> <p>Intégrer les PMR dans le MaaS</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de l'application Transvilles, avec l'inclusion d'informations sur l'accessibilité PMR (arrêts accessibles aux PMR).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>Transvilles</li> </ul>

Action E.10 : Optimiser le stationnement en voirie		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p><b>Optimiser le stationnement sur voirie</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise aux normes et/ou création de places de stationnement à destination des personnes à mobilité réduite, pour respecter les 2% de places de stationnement spécifiques réglementaires par commune.</li> <li>Suppression des places de stationnement à moins de 5 m en amont des passages piétons (obligation réglementaire), pour favoriser une meilleure visibilité aux traversées piétonnes.</li> </ul> <p><i>Exemple de dimensionnement de place de stationnement longitudinal à destination des PMR (Source : Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012)</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestionnaires de voirie (CA / Communes / Département)</li> </ul>

Action F.12 : Promouvoir les nouvelles offres mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p><b>Faire connaître les offres existantes</b></p> <p><b>Améliorer l'information à destination des personnes à mobilité réduite</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identification des offres existantes et centralisation des informations en s'appuyant sur la démarche PAMS (Plan d'Action de la Mobilité Solidaire).</li> <li>Appui sur les mairies et les associations comme relais de communication, avec diffusion des offres et services de mobilité solidaire au format numérique et papier.</li> <li>Création d'une carte d'information des arrêts de transport en commun accessibles aux PMR.</li> <li>Evolution de l'application Transvilles pour permettre l'accès aux malvoyants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>Département / Région / HDF Mobilités</li> <li>CA / Communes et Mairies / Maisons France Services / associations</li> <li>Transvilles</li> </ul>

**Action F.13 : Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'un inventaire des points d'arrêts de transport en commun accessibles et des portions de voirie et des traversées piétonnes accessibles à 200 mètres autour des points prioritaires identifiés dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.</li> <li>Mise à jour du Schéma Directeur d'Accessibilité et de sa programmation</li> <li>Mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires identifiés ainsi que les tronçons de voirie et les traversées piétonnes situées à moins de 200 m des points d'arrêt.</li> <li>Réalisation d'un document de suivi des actions de mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun.</li> </ul> <p><b>Rappel réglementaire :</b> La Loi d'Orientation des Mobilités rend obligatoire la collecte des données accessibilité dans les réseaux de transports collectifs (tous modes) et en voirie (200 m autour des points d'arrêt prioritaires). Cette collecte doit être réalisée pour le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins d'une gare et de points d'arrêt prioritaires, et pour le 1<sup>er</sup> décembre 2023, pour les autres communes comptant au moins un arrêt prioritaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>Région</li> <li>CA / Département / Communes</li> <li>Associations d'usagers</li> </ul>

**Action G.14**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
Développer les connaissances sur la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identification des opportunités de centralisation des informations, notamment sur l'accessibilité PMR et les mobilités solidaires.</li> <li>Communication forte à toutes les échelles et sur tous les supports pour atteindre le plus de public possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV / CA</li> <li>HDF Mobilités / Transvilles / Communes, Maisons France Services / Association / Opérateurs de mobilité / Structures associatives (Maison du vélo Valenciennes)</li> </ul>

Action H.17 : Libérer de l'espace public au profit des modes actifs		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Améliorer la qualité des espaces publics et des déplacements sur l'ensemble du territoire</p> <p>Elaborer un guide d'aménagement tous modes de l'espace public et de la voirie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'un guide d'aménagement de l'espace public au profit des modes actifs, avec un volet sur les aménagements piétons. Ce guide inclura les <b>largeurs minimales à respecter et les types d'aménagements piétons</b> à mettre en place, pour une mise en accessibilité adaptée à tous les usagers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Communes / SIMOUV / CA</li> </ul>

Action I.21 : Etendre la ville à 30		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p>Favoriser les mobilités alternatives à la pratique autosoliste de la voiture particulière</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extension de la politique de la Ville à 30 km/h</li> <li>Aménagement de zones apaisées, pour faciliter le déplacement des piétons et leurs traversées, notamment aux abords des lieux suivants : <i>Etablissements scolaires, lieux d'intermodalité, lieux très fréquentés par les piétons (avec beaucoup de traversées piétonnes non sécurisées par des feux piétons)</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestionnaire de voirie : Communes / Département / CA</li> </ul>

**Action I.22 : Soutenir de développement de l'électromobilité**

Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
<p><b>Réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques</b></p>	<p>Mise en accessibilité des places dédiées aux bornes de recharges (article 19 de la LOM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect du taux minimal de places accessibles (Article L.2224-37-alinéa 4 du Code général des collectivités territoriales, et arrêté du 27 octobre 2023)</li> <li>• Respect des caractéristiques d'accessibilité des places (arrêt du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie)</li> <li>• Respect de l'accessibilité du cheminement et de la borne (arrêté du 15 janvier 2007). Pour permettre à une personne en fauteuil roulant de recharger confortablement sa voiture électrique, il est souhaitable de prévoir des espaces des deux côtés de la voiture ainsi qu'à l'avant, entre la voiture et la borne.</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Stationnement</b></p> <p>Un conducteur qui gare sa voiture sur une place de stationnement sort de sa voiture et regagne le trottoir. Une sur largeur de 0,80 m d'un côté de la voiture suffit.</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Recharge</b></p> <p>Lorsqu'un conducteur PMR souhaite recharger son véhicule, il a potentiellement besoin d'accéder au côté opposé de la voiture, ainsi qu'à la borne.</p> </div> </div> <p style="text-align: right;"><i>Source : Accessibilité des places en voirie équipées de bornes de recharge électrique - Cerema</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Plus chère à l'aménagement, la place de recharge de plain-pied avec le trottoir présente l'avantage pour une personne en fauteuil roulant de pouvoir facilement utiliser le trottoir pour accéder à la borne et brancher le câble.</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Si l'emplacement se trouve au niveau de la chaussée, il est important que la borne y soit aussi, afin que le trottoir ne représente pas un obstacle, comme expliqué ci-dessus.</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CA / Communes</li> <li>• SIMOUV / Région</li> </ul>

Action M.27 : Mettre en place les instances de pilotage et les modalités de mise en œuvre de la politique mobilité		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
Assurer le pilotage du PDM et de ses actions  Impliquer l'ensemble des acteurs de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place des instances de pilotage pour assurer la gouvernance et le suivi du PDM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>CA / Etat / Région / HDF Mobilités / Département / Communes / VNF / SNCF / CCI / Comité des partenaires</li> </ul>

Action N.29 : Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
Assurer le suivi et la mise en œuvre des actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un outil de suivi des actions du Plan de Mobilité. Cet outil pourra prendre la forme d'un tableau de bord, récapitulant : <ul style="list-style-type: none"> <li>Les actions, et leurs objectifs ;</li> <li>Les acteurs concernés ;</li> <li>Les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions) ;</li> <li>Le degré d'avancement des actions.</li> </ul> </li> </ul> <p>L'outil sera mis à jour régulièrement. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>CA / Communes / Département / Région / Etat</li> </ul>

Action N.30 : Créer un observatoire des mobilités		
Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrages et partenaires
Partager les données	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un observatoire des mobilités, qui visera à regrouper et à croiser les données des différents acteurs, <b>notamment pour les données liées à l'accessibilité</b>. Il permettra d'illustrer géographiquement l'évolution de certains indicateurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIMOUV</li> <li>Etat / Région / HDF Mobilités / Département / CA / Communes / Comité des partenaires</li> </ul>



# V. La programmation

La programmation dans le temps des actions liées à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est synthétisée dans le tableau ci-dessous :

Action	Programmation temporelle		
	Court terme (moins de 5 ans)	Moyen terme (entre 5 et 8 ans)	Long terme (>8 ans)
A.1 – Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes	X	X	X
B.3 – Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs	X		
B.4 – Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles	X	X	
C.5 – Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité	X	X	X
C.7 – Développer le MaaS	X		
E.10 – Optimiser le stationnement en voirie	X	X	
F.12 – Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers	X		
F.13 – Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie	X	X	X
G.14 – Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité	X	X	X
H.17 – Libérer de l'espace public au profit des modes actifs	X		
I.21 – Etendre la ville à 30		X	
I.22 – Soutenir de développement de l'électromobilité	X	X	X
M.27 – Mettre en place les instances de pilotage et les modalités de mise en œuvre de la politique mobilité	X	X	X
N.29 – Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM	X	X	X
N.30 – Créer un observatoire des mobilités	X	X	X

The logo for SIMOUV features the word "SIMOUV" in a bold, white, sans-serif font. The letter "O" is replaced by a stylized white leaf or drop shape. The background is a dark blue gradient with large, abstract, light blue shapes in the upper right corner.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

540 rue du Président Lécuyer - 59880 SAINT-SAULVER  
Tél. : 03 27 45 21 25 - Fax : 03 27 45 63 08 - E-mail : [contact@simouv.fr](mailto:contact@simouv.fr)

Réalisation : SIMOUV2021. ©SIMOUV, Transvilles et Fotolia. ISSN : 2650-0426