Annexe accessibilité

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Mobilités

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAIS

SOMMAIRE

1. CADRE GENERAL 5
1.1 L'accessibilité universelle 5
1.2 L'annexe accessibilité du PLUi-HM 5
1.3 Les lois sur l'accessibilité 6
1.3.1 Historique 6
1.3.2 La loi Handicap du 11 février 2005 et le PDU 6
1.3.3 La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 (LOM) 8
2. ÉTAT DES LIEUX DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE L'ACCESSIBILITE ET DES INSTANCES DE CONCERTATION 10
2.1 Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA) 10
2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) 10
2.3 Commissions pour l'Accessibilité 11
La commission communale pour l'accessibilité (CCA 12
La Sous-commission Départementale Accessibilité pour une échelle plus large 12
3. ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF 13
3.1 Réseau de transport express régional (TER) 13
3.1.1 Accessibilité en gare 13
3.1.2 Matériel roulant 13
3.2 Réseau de transport urbain (Corolis) 13
3.2.1 Matériel roulant 13
3.2.2 Service spécifique au transport de personne à mobilité réduite 14
3.2.3 Agence commerciale et points de vente 14
3.2.4 Accessibilité aux arrêts 15
3.2.5 Accessibilité de l'information sur le réseau de transport urbain 15
3.2.6 Sensibilisation et formation du personnel du réseau de transport urbain en contact avec le public16
4. ACTIONS PORTEES PAR LE POA MOBILITES DU PLUI-HM 17
Action 1. 2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous 17
Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux 18
Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants 18
Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais 18
Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité 18
Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR 19

Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire 19
Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité..... 19
Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR..... 20
Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau 20
Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus 20

GLOSSAIRE

Ad'AP agenda d'accessibilité programmée

APF France Handicap Association des paralysés de France

AOM Autorité organisatrice de la mobilité (terme employé après la loi de 2015)

AOT autorité organisatrice des transports

CCA commission communale pour l'accessibilité aux personnes en situation de handicap

CIA commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes en situation de handicap

EPCI établissement public de coopération intercommunale

ERP établissement recevant du public

LAURE loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOM loi d'orientation des mobilités

LOTI loi d'orientation des transports intérieurs

PAVE plan d'accessibilité à la voirie et des espaces publics

PDM plan de mobilité

PDU plan de déplacements urbains

PLUi (HM) plan local d'urbanisme intercommunal (habitat et mobilités)

PMR personne à mobilité réduite

SDA schéma directeur d'accessibilité

SD'AP schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée

SDAT schéma directeur d'accessibilité des transports

SRU loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain

TAD transport à la demande

1. Cadre général

1.1 L'accessibilité universelle

L'accessibilité est une notion large qu'il convient de préciser. Selon la Convention relative aux droits des personnes handicapées de 2006, il s'agit de permettre aux personnes en situation de handicap d'accéder à tous les aspects de la société, y compris à l'environnement physique, aux transports, aux services d'informations, de communication et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public.

Le public visé s'est longtemps limité aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes aveugles ou malvoyantes. Aujourd'hui, il est nécessaire de prendre en compte l'intégralité des situations handicapantes : c'est le principe d'accessibilité universelle.

Il existe 6 grandes catégories de handicap : le handicap moteur, les maladies invalidantes, le handicap visuel, le handicap auditif, le handicap mental et le handicap psychique. Les personnes dont la mobilité est réduite à cause de l'âge ou d'une situation ponctuelle (femme enceinte, poussette ou encombrement) sont considérées comme des personnes à mobilité réduite.

1.2 L'annexe accessibilité du PLUi-HM

L'annexe accessibilité du Plan de mobilité (PDM), ici PLUi-HM, 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 en situation de handicap. Depuis la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, le volet Mobilité du PLUi-HM tient lieu de PDM et est donc également soumis à cette réglementation.

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.

Ainsi, cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité des transports en commun, de l'espace public et de la voirie sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB). Elle permet également de définir un cadre à l'horizon 2035 et d'énoncer les grandes orientations en termes de mise en accessibilité.

Ce document a pour objectifs d'articuler les réflexions de tous·tes les acteur·rices 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 PDM.

La mise en accessibilité de la chaine de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à améliorer l'accessibilité sur chacune des étapes de cette chaîne sont intégrées directement au PLUi-HM. L'annexe accessibilité complète le document avec un état des lieux et détaille les actions associées.

1.3 Les lois sur l'accessibilité

1.3.1 Historique

Le Plan de mobilité 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. Anciennement nommé Plan de déplacements urbains » (PDU), la LOM a fait évoluer depuis le 1er janvier 2021 le nom de ce document en Plan de mobilité (PDM).

La législation en matière d'accessibilité existe quant à elle depuis 1975. Elle est donc antérieure à la création de l'outil PDM, 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 en situation de handicap marque le début de l'obligation pour les collectivités d'intégrer les personnes en situation de handicap 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 toutes et 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 en situation de handicap ;
- 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 en situation de handicap introduit le principe d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des services de transports collectifs.
- La loi n° 2015-988 du 5 août 2015 impose la création d'agendas programmant la mise en accessibilité des lieux publics et des transports aux personnes en situation de handicap avec un délai de 9 ans maximum (SD'AP).
- La Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019 (LOM) est la dernière loi en date qui vient compléter la législation existante. Elle rend obligatoire la réalisation d'un état d'avancement de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun et des voiries à proximité des arrêts prioritaires.

1.3.2 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 toutes et à tous. Cette chaîne se compose des différents éléments qui interviennent dans le déplacement : de l'espace public en sortie du domicile jusqu'aux Etablissements recevant du public (ERP) en passant par le réseau de transports collectifs.

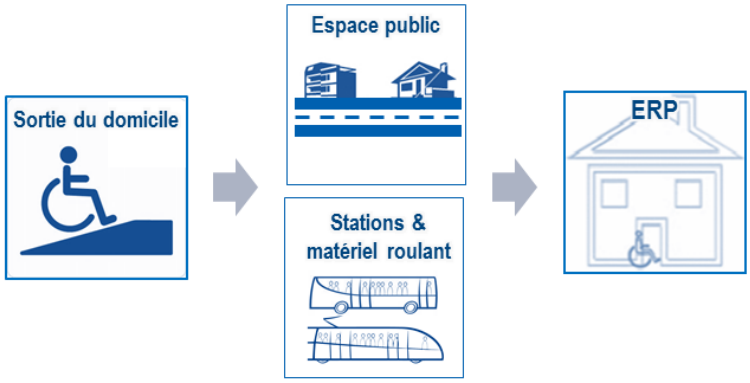


Figure 1 – Illustration de la chaîne du déplacement

De plus la loi a permis un élargissement de la définition du handicap. Aux personnes dont le handicap est reconnu par l'administration s'ajoutent toutes celles 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 plus ou moins ponctuelle. Toute personne peut s'inscrire à un moment de sa vie dans cette définition, ce qui rend d'autant plus primordiale la problématique d'accessibilité.

Selon une étude de l'INSEE, environ 12 millions de personnes sont en situation de handicap en France (dont près de 20 % ont une reconnaissance administrative de leur handicap). En prenant en compte les personnes concernées par la définition ci-dessus, certaines études estiment 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 PDM 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 destinées aux collectivités et autorités organisatrices de transports :

- Les services de transports, collectifs réguliers et à la demande, proposés par les AOT devront être accessibles aux personnes en situation de handicap 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 suivant la publication de la 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 en situation de handicap 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 habitant.es à l'initiative du ou de la Maire ou du ou de la Président·de l'EPCI, dans les trois ans. Aucun délai n'est proposé pour la mise en œuvre.
- Toute élaboration, modification ou révision de PDM 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 en situation de handicap 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 en situation de handicap.
- De plus, en matière de concertation, la loi impose :
  - La création d'une **commission communale** (pour les communes de plus de 5 000 habitant·e·s) **et/ou intercommunale pour l'accessibilité** des personnes en situation de handicap, au sein desquelles des associations représentant les personnes en situation de handicap participent.
  - 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, à la suite d'un retard constaté dans la grande majorité des communes et des intercommunalités, l'ordonnance du 26 septembre 2014 accorde un délai supplémentaire pour les collectivités et les ERP grâce à la création d'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 allant de 3 à 9 ans.

1.3.3 La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 (LOM)

Les principes de la loi d'orientation des mobilités

La LOM a eu pour ambition d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien, pour l'ensemble des citoyen·ne·s et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles d'accès, moins coûteux et plus propres (ambition fixée par le Président de la République).

Pour répondre à cette ambition, cette loi se base sur 3 piliers :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous.tes de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Les principales dispositions en termes d'accessibilité

La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée, à travers une série de mesures concrètes :

- Une mobilité facilitée dans les réseaux de transports pour l'usager·ère en situation d'handicap ;
- Non restriction de l'accès des personnes en situation de handicap aux services de transport adapté ;

- Mise en place d'une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateur·rice·s des personnes à mobilité réduite ;
- Création d'une plateforme unique pour la réservation des missions d'assistance en gare pour les personnes à mobilité réduite ;
- Partage des données sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des services et des parcours, afin de faciliter l'information sur les GPS et calculateurs d'itinéraires ;
- L'accessibilité du territoire doit être diagnostiquée et renforcée par les acteur·rice·s de la mobilité, avec :
  - La réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité autour des arrêts prioritaires par les autorités compétentes en matière de voirie ;
  - En cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité avérée (ITA), la mise à disposition de services de substitution adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite par l'AOT (ou à défaut, possibilité de mettre en accessibilité deux autres arrêts du réseaux) ;
  - La ppublication des rapports périodiques de mise en accessibilité du réseau par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), afin d'assurer une réelle information des voyageurs de l'avancée de l'accessibilité des réseaux.

2. Etat des lieux des documents de planification de l'accessibilité et des instances de concertation

2.1 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 10 ans fixé pour la mise en conformité par la loi du 11 février 2005, et définissent les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

Les AOT disposaient d'un délai de 3 ans pour réaliser le document. Celui-ci doit être élaboré dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteur.rices concerné.es, principalement les associations de personnes à mobilité réduite.

À la suite de la loi du 26 septembre 2014, le principe d'agenda pour les ERP a été étendu aux SDA : en contrepartie d'un programme de mise en accessibilité des transports (SD'AP), 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 ;
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande ;
- 9 ans pour le réseau ferroviaire.

Les AOM ont finalement eu jusqu'à mars 2019 pour déposer et instruire leur SD'AP. Depuis, les AOM doivent mettre en œuvre leurs obligations d'accessibilité hors du cadre du SD'AP, sous peine de sanctions pénales et administratives.

La mise à jour de la loi, en août 2015, précise que l'obligation d'accessibilité du service de transport public ne concerne plus la totalité des arrêts du service, mais vise d'abord la mise en accessibilité de points d'arrêts dits prioritaires.

Tableau 1 – Historique des SDA et SD'AP des différentes collectivités

Collectivité	Document	Date
Région Hauts-de-France	SDA	Adopté en mai 2008
	Sd'AP	Adopté le 22 septembre 2015
Département de l'Oise	SDA	Adopté en 2010
	Sd'AP	
CA du Beauvaisis	SDA	Adopté en 2013
	Sd'AP	Adopté en 2015

2.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Les PAVE définissent un programme d'actions afin de rendre accessible aux PMR 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 matière de signalisation des obstacles aux déplacements.

Les communes, ou le cas échéant les 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.

Les modifications d'août 2015 sur l'article 45 de la loi de février 2005 n'oblige plus que les communes de plus de 1000 habitant.es à adopter un PAVE.

État des lieux sur le territoire

Les entretiens avec les communes réalisés dans le cadre du PDM ont permis d'établir un état d'avancement des PAVE sur l'agglomération du Beauvaisis pour les 16 communes soumises à sa réalisation. Les 37 autres communes du territoire, dont la population est inférieure à 1 000 habitant·e·s, ne sont pas dans l'obligation d'élaborer de PAVE.

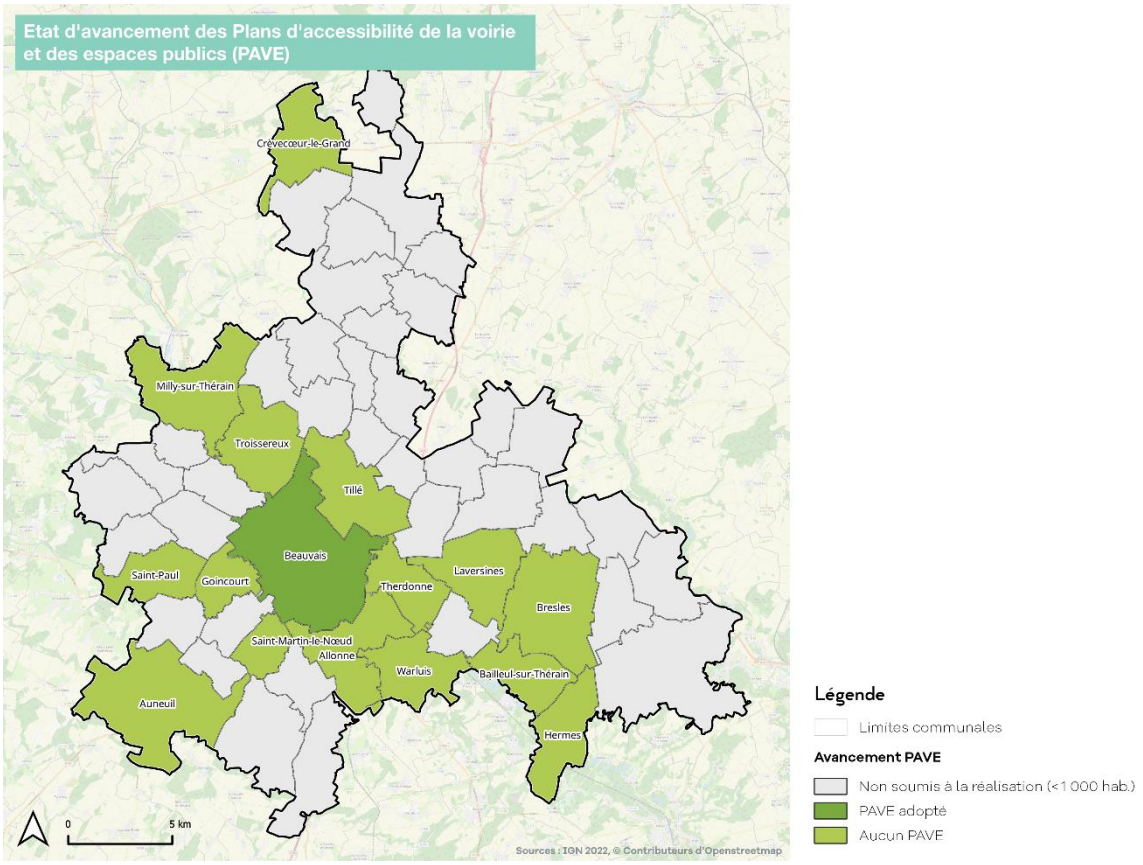


Figure 2 – Etat d'avancement de la réalisation des PAVE

A ce jour, seule la commune de Beauvais a réalisé un PAVE en 2011.

2.3 Commissions pour l'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitant.es et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usager.ères et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitant·e·s et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, 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'EPCI.

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

Leurs principaux objectifs 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 en situation de handicap ;
- D'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- D'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 confie de nouvelles missions aux commissions dont le devoir de tenir à jour une liste électronique des ERP accessibles et ceux ayant rédigé un AD'AP. Pour cela, les commissions sont destinataires des AD'AP des ERP du territoire ainsi que des documents de suivi et d'achèvement des travaux de mise en accessibilité.

Les compétences entre CCA et CIA sont différentes car elles sont fonction des compétences de chaque collectivité :

- La CCA assure le suivi de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, des ERP et des logements ;
- La CIA porte davantage sur la mise en accessibilité des infrastructures et ERP communautaires et du réseau de transport.

La commission communale pour l'accessibilité (CCA) de Beauvais

Au sein de CA du Beauvaisis, seule la commune de Beauvais a plus de 5 000 habitant·e·s. Elle possède une CCA afin d'assurer le suivi des différents documents de planification. La CCA se compose d'associations et de services de l'agglomération et se réunit tous les 3 mois.

La Sous-commission Départementale Accessibilité pour une échelle plus large

La CIA est formée d'un·e élu·e par commune de plus de 5000 habitant·e·s, représentant·e de chaque CCA ou en charge de l'accessibilité, et de trois élu·es communautaires, représentant les communes de moins de 5 000 habitant·es, ainsi que de personnes représentant les d'associations de personnes en situation de handicap, les personnes âgées, voire les acteur.rice·s économiques, les partenaires et les autres usager.ère·s.

En plus des projets présentés, il peut également leur être proposé de participer à des groupes de travail, voir des tests afin de garantir la pertinence des projets relatifs à l'espace public et aux transports en commun en termes d'accessibilité.

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis compte plus de 5 000 habitant.e·s, mais ne possède pas encore de CIA. Toutefois, sa création est envisagée à très court terme.

3. Etat des lieux de l'accessibilité des réseaux de transport collectif

3.1 Réseau de transport express régional (TER)

L'agglomération du Beauvaisis est desservie par trois liaisons ferroviaires du réseau TER Hauts-de-France :

- Beauvais/le Tréport - Mers-les-Bains ;
- Beauvais/Creil ;
- Beauvais/Paris.

Cinq gares sont exploitées dans l'agglomération et deux très fréquentées par les habitants de l'agglomération, proches du territoire, qui peuvent ainsi être considérées comme des gares du territoire.

3.1.1 Accessibilité en gare

Le bâtiment et l'espace de vente de la gare de Beauvais sont accessibles et des ascenseurs PMR sont à disposition des voyageur·euse·s pour accéder aux différents quais de la gare. De plus, un service d'accompagnement PMR est disponible en gare afin de faciliter l'accès aux trains (assistance simple, rampe, fauteuil…). En 2021, ce service a été sollicité près de 200 fois à la gare de Beauvais.

La traversée des quais s'effectuant en traversant la voie dans les gares de Milly-sur-Thérain, Herchies, Rochy-Condé et Hermes – Berthecourt, des rampes d'accès permettent de rejoindre les quais. Toutefois, ces gares ne présentent pas de service d'accompagnement personnalisé directement sur place.

Toutes les gares, sauf la gare d'Herchies, disposent du service d'assistance en gare permettant de réserver en avance une « Assistance Voyageur Handicapé », proposant l'accompagnement jusqu'à sa place au départ ainsi qu'à la sortie.

3.1.2 Matériel roulant

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 non accessibles 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

3.2 Réseau de transport urbain (Corolis)

3.2.1 Matériel roulant

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

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

- Au moins un emplacement fauteuil roulant ;

- Au moins une porte accessible ;
- Une rampe pour combler une lacune non franchissable ;
- Des informations sonores et visuelles.

Tous les autobus des lignes régulières acquis par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis répondent aux normes en termes d'accessibilité. : plancher bas et équipé d'une rampe électrique permettant l'accès à une personne en fauteuil. Le parc de véhicules est donc 100 % accessible.

Depuis 2014, tous les véhicules achetés sont équipés de deux espaces sécurisés pour les fauteuils roulants.

Le bon fonctionnement des rampes est contrôlé chaque jour avant la mise en service des véhicules le matin. Les équipes de maintenance effectuent également un contrôle 2 fois par an avant la révision du véhicule.

Concernant les véhicules utilisés pour assurer les lignes régulières interurbaines et le service Corolis à la Demande, il s'agit de véhicules :

- d'une capacité de 20 personnes répondant aux normes en termes d'accessibilité avec notamment une rampe d'accès électrique permettant de s'adapter à différentes hauteurs de quai et d'une place réservée pour une personne en fauteuil roulant ;
- d'une capacité de 9 personnes (sur le service Corolis à la Demande Zone Centre) répondant aux normes en termes d'accessibilité avec notamment une rampe d'accès manuelle et une place réservée pour une personne en fauteuil roulant.

Tableau 2 – Accessibilité du matériel roulant du réseau de transport urbain

Type de bus	Accessibilité (SDAP 2015)	Détails
Bus standards	33 accessibles 7 partiellement accessibles 3 non accessibles	Dont 1 affecté au service « navette aéroport » Les bus partiellement accessibles ont un plancher bas sans marche, équipés d'annonces sonores et visuelles
Minibus 20 places	4accessibles	Équipés d'annonces sonores et visuelles
Minibus 9 places	2 accessibles	Affectés au service de TAD, sur réservation préalable

Tous les autocars des lignes à vocation scolaire et RPI répondent aux normes en termes d'accessibilité. Ils sont équipés d'une plateforme élévatrice permettant l'accès à une personne en fauteuil. Le parc de véhicules est 100% accessible.

3.2.2 Service spécifique au transport de personne à mobilité réduite

Le Conseil départemental de l'Oise facilite les déplacements sur le territoire en mettant à disposition un service de transport collectif à la demande pour les personnes adultes en situation de handicap.

Le service "TIVA" permet d'effectuer les déplacements sur réservation avec des véhicules accessibles.

3.2.3 Agence commerciale et points de vente

L'agence commerciale du réseau Corolis est accessible aux personnes à mobilité réduite selon le diagnostic. Il s'agit d'un bâtiment de plain-pied sans marche avec une ouverture de la porte assez large, ce qui permet à une personne en fauteuil de pouvoir y accéder.

3.2.4 Accessibilité aux arrêts

Le réseau Corolis compte au total 584 points d'arrêt, incluant 44 lignes dont : 8 lignes urbaines régulières, 3 lignes interurbaines structurantes, 11 lignes principalement scolaires, 11 lignes RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal), 8 services de transports à la demande et 3 navettes spécifiques.

Dans le cadre du diagnostic de l'Ad'Ap, l'accessibilité des 313 arrêts a été diagnostiquée sur les points suivants :

- une hauteur de quai supérieure à 16 cm pour permettre une pente de la rampe inférieure à 12 % ;
- un cheminement d'au moins 1,40 m de large dans un rayon de 50 m 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, l'espace disponible autour des points d'arrêts et le cheminement en fauteuil dans un rayon de 50 m. En revanche, cela n'intègre pas la hauteur du quai et les traversées piétonnes qui posent encore des difficultés sur certains arrêts.

Selon ce diagnostic, 61 **points d'arrêts du réseau sont concernés par des travaux de mise en accessibilité** à différentes échelles.

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 200 m 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 habitant·e·s.

Parmi les points d'arrêt diagnostiqués à mettre en accessibilité, 57 sont prioritaires au sens de la loi

Afin de poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts, la collectivité continuera à dédier un allouer à ces travaux un budget de 250 000 €/an.

3.2.5 Accessibilité de l'information sur le réseau de transport urbain

Une partie des arrêts disposent d'aménagements afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

- Un pictogramme au sol permet de repérer l'entrée accessible du véhicule.
- Une bande contrastée permet de repérer l'entrée par la porte avant du véhicule pour les malvoyants.

Au 15 octobre 2024, l'audit de conformité de l'accessibilité du site internet Corolis révèle que 71 % des critères RGAA sont respectés.

3.2.6 Sensibilisation et formation du personnel du réseau de transport urbain en contact avec le public

Le SDAT de l'agglomération du Beauvaisis approuvé en 2013 comprend un objectif visant à former le personnel affecté au réseau Corolis à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Le but est de faciliter l'accès au réseau par tous et de surmonter les éventuelles inhibitions du personnel.

Plusieurs actions sont décrites :

- Identifier le handicap et apporter l'aide appropriée ;
- Être conscient des obstacles à l'accessibilité présentés par ces handicaps ;
- Savoir comment aider le ou la client.e à surmonter ces difficultés avec sensibilité ;
- S'assurer qu'en cas de changement dans le service de transport, les client.es à mobilité réduite seront pris en charge rapidement et efficacement ;
- Il est souhaitable que chaque conducteur.rice participe à la formation de base sur le handicap de manière à mieux appréhender les besoins de tous types d'handicap et réagir en conséquence ;
- Les chauffeur.euses de bus ont besoin d'être formés et d'expérimenter les nouveaux systèmes mis en place au niveau des véhicules accessibles (palettes rétractables, positionnement du bus le long du quai, gestion des annonces sonores et visuelles…) ;
- Pour le confort de l'ensemble des usagers et la sécurité des personnes à équilibre précaire, l'ensemble des chauffeur.euses devrait être formé à la pratique de la conduite souple ;
- Des contrôles réguliers devront être effectués auprès des chauffeurs pour vérifier leur aptitude à la conduite.

Certaines actions ont été mises en œuvre grâce à la formation pour l'accueil des passager.ères en situation de handicap à destination des conducteur.rices, contrôleur.euses et responsables d'exploitation du réseau Corolis. Cette formation est réalisée grâce à des séances de sensibilisation organisées par CABARO, l'exploitant du réseau Corolis et des associations, comme l'APF France Handicap.

Une fois par an, un groupe restreint d'agent.es est ainsi formé à l'usage des rampes escamotables et au stationnement des bus au plus près des trottoirs, ainsi qu'aux temps de prise en charge et dépose de passager.ères en fauteuil roulant. Le but est donc de sensibiliser progressivement l'ensemble du personnel en contact avec les personnes en situation de handicap.

4. Actions portées par le POA Mobilités du PLUi-HM

Le présent chapitre synthétise et précise les actions portées par le Plan de Mobilité en faveur de l'amélioration de l'accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite.

La mise en accessibilité de la chaine de déplacement faisant partie intégrante de la politique mobilité sur le territoire, les actions visant à la rendre accessible sont intégrées directement dans le PDM. L'annexe accessibilité complète le document par un état des lieux de l'accessibilité du territoire, et détaille les actions du PDM permettant d'améliorer l'accessibilité.

Action 1. 2 Encourager le développement de la marche pour toutes et tous

Rappels du diagnostic

La marche est un mode de déplacement pertinent pour des trajets de courte distance (inférieurs à 3km), et pour autant, une majorité de ces déplacements sont toujours réalisés en voiture. Cela s'explique principalement par l'accessibilité offerte par la voiture, du fait d'une bonne desserte routière et de bonnes conditions de circulation sur la quasi-totalité du territoire, ainsi qu'à l'absence de contrainte sur le stationnement.

À cela s'ajoute des aménagements piétons dégradés. En effet, près de 65 % des maires de l'agglomération estiment qu'il est difficile de circuler à pied sur leurs communes en raison de cheminements trop étroits, non sécurisés, voire inexistants et souvent accompagnés par un volume de trafic important ou à des vitesses excessives. Pour autant, les villes disposent bien souvent d'un réseau de sentes pédestres et de tours de ville bien développé pour des promenades loisirs.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose la prise en compte de toutes les familles de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacements et un travail de concertation. Il convient donc d'assurer l'accessibilité des itinéraires piétons. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) a pour objectif de réaliser un état des lieux de l'accessibilité de la voirie puis d'élaborer un programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ce document est obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. À ce jour, parmi les 16 communes du territoire comptant plus de 1 000 habitants, seule Beauvais a réalisé un PAVE.

Principaux objectifs visés

- Poursuivre la mise en accessibilité des voiries du territoire
- Augmenter la pratique de la marche sur le territoire
- Résorber les coupures urbaines

Déclinaisons des mesures à mettre en place

Développer des plans piétons à l'échelle des bassins de vie locaux

Favoriser la pratique de la marche nécessite de définir une stratégie claire, notamment à l'échelle des centralités où se concentrent les commerces, services, lieux de vie, etc. Basé sur un diagnostic pertinent, la réalisation de plan piétons constitue un socle permettant d'identifier et définir :

- les principales centralités ;
- les axes piétons structurants ;
- les axes de circulation à apaiser.

Il s'agit dès lors d'établir un plan d'actions stratégique cohérent pour répondre aux besoins des piétons et résorber les freins à la pratique de la marche, avec des actions qui peuvent être pérennes ou temporaires comme la création de zones de rencontre, la neutralisation de stationnements pour élargir les trottoirs ou encore la fermeture de voies à certaines heures.

Renforcer les maillages piétons en s'appuyant notamment sur les tours de villes existants

Du fait des aménagements principalement orientés pour l'usage de la voiture, la pratique de la marche est plutôt faible. Il existe toutefois une pratique loisirs de la marche sur le territoire, s'appuyant notamment sur les chemins agricoles et les tours de ville, présents dans certaines communes comme le tour de Rotangy, la promenade du rû de la Liovette à Guignecourt, Fontaine-Saint-Lucien et Maisoncelle-Saint-Pierre ou encore la promenade de la Vallée des Miroirs entre Bailleul-sur-Thérain et Montreuil-sur-Thérain.

En se basant sur ces pratiques, l'amélioration du maillage existant, en s'appuyant sur ces itinéraires, permet de renforcer cette pratique, autant pour les loisirs que le quotidien. Ce réseau doit relier les points d'intérêt des villes (commerces, mairies, écoles…) aux promenades des tours de ville et offrir des aménagements sécuritaires pour les déplacements internes.

Poursuivre le programme Action Cœur de Ville de Beauvais

La ville de Beauvais est inscrite au programme Action Cœur de Ville dans l'objectif de redynamiser son centre-ville.

Le premier axe identifié est le confort de l'attractivité commerciale et culturelle du centre-ville. L'une des mesures retenues est d'apaiser la circulation en centre-ville. Cela se traduit par une modification du plan de circulation et des principes de gestions des carrefours dans le Cœur de ville pour limiter les volumes de trafics et donner plus de place aux piétons.

Le second axe concerne la fluidification des boulevards et la mise en valeur du stationnement dans le centre-ville. Cela se traduit par une optimisation du fonctionnement des carrefours, accompagné de la mise en place d'un jalonnement dynamique des parkings permettant de limiter le trafic lié à la recherche de places et de mieux répartir la demande de stationnement entre voirie et parking.

L'ensemble du projet Action Cœur de ville doit donc être poursuivi afin d'atteindre les objectifs retenus.

Créer une Commission Intercommunale d'Accessibilité

L'article L.2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que les communes de 5 000 habitants et plus doivent créer une Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes

en situation de handicap (CCA) composée notamment des représentant.es de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

La création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux personnes en situation de handicap (CIA) est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Les communes membres de l'établissement peuvent, 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'EPCI. Ainsi, la création d'une CIA est une obligation de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

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 créent le lien indispensable permettant de garantir le principe de chaîne des déplacements.

Leurs principaux objectifs 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 en situation de handicap ;
- d'être force de proposition pour accompagner les décideurs dans la problématique de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ;
- d'établir un rapport annuel présenté en conseil municipal.

Sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux de l'accessibilité PMR

L'accessibilité est un droit pour tous. Toutefois, l'expérience de déplacement peut être vécue différemment en fonction du profil de l'usager et notamment pour les PMR et personnes handicapées. Ainsi, cette différence doit faire l'objet d'une prise de conscience collective. Pour cela, les publics en relation avec les PMR et personnes handicapées doivent être sensibilisés au sujet, ce qui permettra par la suite d'améliorer l'expérience pour ces publics. Il s'agit par exemples des agents publics, élus, conducteurs de bus….

Finaliser la réalisation des PAVE sur l'ensemble du territoire

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un document obligatoire pour toute commune de plus de 1 000 habitants. Le PAVE précise les mesures susceptibles de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et aires de stationnement sur le territoire communal et indique les délais de réalisation de ces mesures.

Il s'agira donc de planifier la réalisation ou la mise à jour des PAVE dans toutes les communes où ce document n'a pas encore été élaboré.

Cartographier l'état des cheminements piétons et leurs niveaux d'accessibilité

La pratique de la marche nécessite des aménagements accessibles et sécurisés sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. La présence d'obstacles sur l'itinéraire est susceptible de bloquer l'usager qui se reportera sur un autre mode de transport s'il en a la possibilité, ou dans le pire des cas, abandonnera son déplacement.

La cartographie de l'état des cheminements permet d'identifier les points durs, afin de cibler les actions pour les résorber et assurer ainsi une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Optimiser le calcul d'itinéraire pour les PMR

Si les calculateurs d'itinéraires classiques permettent à une grande partie de la population de trouver les itinéraires adaptés à leurs besoins, les résultats peuvent ne pas être adaptés aux besoins des PMR et personnes handicapées : itinéraire proposant d'emprunter un escalier, ou de prendre le bus sur un arrêt non accessible.

Sur la base du recensement de l'accessibilité de la voirie, la mise en place d'un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant ces contraintes et ces points durs permet de mieux guider les PMR et personnes handicapées, rendant ainsi le territoire plus accessible.

Ce type de calculateur prend ainsi en compte le profil de l'usager (en fauteuil roulant, famille en poussette, malvoyant…), ses modes de transports privilégiés et ses besoins spécifiques, tels que la recherche de place PMR, les lieux de pause sur le parcours, etc.

Action 3.2 Mettre en accessibilité l'ensemble du réseau

Principaux objectifs visés

- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus

Déclinaisons des mesures à mettre en place

Poursuivre et finaliser la mise en accessibilité des arrêts de bus

Conformément au Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD'AP), la CAB doit prévoir de poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain, afin que l'ensemble des arrêts identifiés comme prioritaires soient accessibles d'ici la fin du PLUi-HM.

La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie au-delà de cette échéance afin d'accompagner les projets d'aménagements liés au réseau de bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires sur demande des usagers.