

15 Questions / Réponses sur l'accessibilité du matériel roulant affecté au transport public de voyageurs



Mise à jour : août 2016

AGIR
Le transport public indépendant

SOMMAIRE

Préambule	2
Rappel des règles générales en matière d'accessibilité dans les transports publics	3
Q n°1 : Quels sont les objectifs de la législation en termes d'accessibilité dans les transports publics ?	3
Q n°2 : Quelles informations doit contenir le SDA-Ad'AP ?	3
Q n°3 : Quelles sont les obligations concernant les points d'arrêt, en termes d'accessibilité ?	4
Q n°4 : Peut-on déroger aux règles d'accessibilité en cas d'impossibilité technique avérée ?	6
Q n°5 : Quelle sont les obligations, en termes d'accessibilité, pour le matériel roulant ?	7
Règles générales relatives à l'accessibilité du matériel roulant.....	8
Q n°6 : Que prévoit l'obligation de la mise en accessibilité du matériel roulant ?	8
Q n°7 : Quelles sont les proportions minimales de matériel roulant accessible ?	9
Q n°8 : Le statut de l'exploitant de transport (régie ou autre type d'exploitant) influe-t-il sur la mise en œuvre des règles d'accessibilité des véhicules ?	10
Q n°9 : Une autorité organisatrice de transport peut-elle continuer à faire rouler des véhicules non accessibles sur son réseau ?	11
Règles techniques relatives à l'accessibilité du matériel roulant	12
Q n°10 : A quelles obligations un véhicule de transport public doit-il répondre pour être considéré comme « accessible » ?	12
Q n°11 : Existe-t-il des spécificités pour la mise en accessibilité des véhicules de moins de neuf places ?	14
Q n°12 : A quelles obligations les tramways doivent-ils répondre pour être accessibles ?	15
Q n°13 : Quelles sont les règles d'information sonore et visuelle dans les véhicules de transport public accessibles aux personnes à mobilité réduite ?	16
Q n°14 : Quelle est la législation portant sur les caractéristiques de construction à respecter pour qu'un matériel roulant soit accessible aux personnes à mobilité réduite ?	17
Q n°15 : Le pictogramme S3A est-il obligatoire pour les véhicules de transport public de voyageurs ?	17
Annexes.....	18
Annexe n°1 : liste des textes relatifs à l'accessibilité des véhicules de transports publics de voyageurs	18
Annexe n°2 : Arrêté du 2 juillet 1982 – Annexe 11 relative aux « Règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapés ou à mobilité réduite »	21

Préambule

AGIR propose un guide résumant les obligations de mise en accessibilité du matériel roulant dans le secteur du transport public de voyageurs, sous la forme de 15 questions-réponses.

Les problématiques sont très différentes selon les modes de transport (routier, guidé, ferroviaire) mais également selon la nature du réseau (urbain ou non urbain).

Ainsi, concernant le transport routier de voyageurs, les modalités de mise en œuvre de l'accessibilité diffèrent, dès lors qu'il s'agit de :

- réseaux urbains : véhicules à plancher bas généralisés et pas de contraintes de circulation (fixation des fauteuils ou ceintures) ;
- réseaux interurbains : véhicules divers, plancher haut avec hayon ou plancher bas type low-entry, avec des contraintes fortes (fixation du fauteuil roulant, ceinture de sécurité).

Dans la mesure où la matière est fortement évolutive, le guide fera l'objet d'une mise à jour régulière en cas de modifications ou d'instauration de nouvelles règles.

Pour information, la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) du Ministère de l'environnement tient à jour, sur son site internet, une documentation récapitulative de la réglementation sur l'accessibilité dans le secteur du transport terrestre. Cette documentation peut être consultée à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Transport-terrestre,5839.html>

AGIR
8, Villa de Lourcine 75014 Paris

Tél. : 01 53 68 04 24
www.agir-transport.org
info@agir-transport.org

Contact adhésion : Arnaud RABIER, Secrétaire général d'AGIR

Rappel des règles générales en matière d'accessibilité dans les transports publics

Q n°1 : Quels sont les objectifs de la législation en termes d'accessibilité dans les transports publics ?

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* est fondée sur les principes généraux de non-discrimination entre individus ou groupes d'après certains caractères particuliers (sexe, origine, etc.) aboutissant à une inégalité.

En même temps qu'elle crée un droit au transport pour tous, la loi vise à **garantir l'égalité des droits et des chances pour les personnes handicapées** et à assurer à chacun la possibilité de choisir son projet de vie.

Dans le secteur des transports publics, la loi a prévu de **rendre accessible l'intégralité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.**

Le 13 février 2015 était la date limite pour la mise en accessibilité des services publics de transport.

Depuis cette date, les autorités organisatrices de transport sont tenues d'engager une démarche d'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), laquelle constitue la seule option pour poursuivre, en toute légalité, les travaux de mise en accessibilité du cadre bâti¹ et des services de transport.

Le SDA-Ad'AP est le nom de l'Ad'AP appliqué aux transports. Le SDA – Ad'AP ou Sd'AP (schéma directeur d'accessibilité des services/agenda d'accessibilité programmée) vient compléter la loi de 2005 pour poursuivre la dynamique d'accessibilité dans le secteur du transport public de voyageurs.

Q n°2 : Quelles informations doit contenir le SDA-Ad'AP ?

Le SDA-Ad'AP, élaboré par l'autorité organisatrice de transport, **complète et actualise** le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport s'il existe.

Selon le code des transports, « *cet agenda comporte une **analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité** de ce service et prévoit les **modalités et la programmation de la réalisation de ces actions** ainsi que le **financement** correspondant ».*

Le Sd'AP comprend les engagements de chacune des parties intéressées à sa réalisation : autorités organisatrices compétentes, gestionnaires de la voirie et des points d'arrêt concernés. Les maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet.

Le contenu du SDA-Ad'AP est défini par l'article R. 1112-13 du code des transports, introduit par le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 *relatif au schéma directeur d'accessibilité* -

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/A-Le-cadre-general.html>

agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Le SDA-Ad'AP doit prévoir :

- une présentation des services de transports (description du réseau, **du matériel roulant accessible**, des lignes sur lesquelles il est affecté, l'accessibilité des points d'arrêt) ;
- la liste des points d'arrêts prioritaires pour leur mise en accessibilité (caractéristiques, travaux à mener) ;
- les demandes de dérogations, pour certains points d'arrêt prioritaires, motivées par l'impossibilité technique avérée de les rendre accessibles ;
- en ce qui concerne les travaux de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt, la programmation par période de trois ans et par maîtres d'ouvrage ;
- l'estimation financière et la répartition des coûts par période de trois ans et les financeurs ;
- les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et le calendrier de formation par période de trois ans, chiffré en nombre de personnes et en heures ;
- la description des modalités de mise en œuvre, de suivi de l'exécution et d'actualisation du SDA-Ad'AP.

L'article L. 1112-2-4 du code des transports prévoit une **sanction de 2 500 euros d'amende en cas de non transmission ou de transmission erronée du bilan des travaux d'accessibilité, au Préfet de département, au terme de chaque période. La sanction peut aussi comprendre le coût des travaux non réalisés.** Le dépôt d'un SDA-Ad'AP après la date prévue est sanctionné d'une amende de 5 000 euros. Ces sanctions sont décidées par le Préfet de département.

Les articles R. 1112-23 et D. 1112-24 du code des transports précisent les **procédures de contrôle et de sanctions administratives applicables au SDA-Ad'AP.**

Pour aller plus loin, une Foire aux Questions portant sur le SDA-Ad'AP est accessible *via* le site internet du Ministère de l'environnement, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Autres-elements-essentiels-en.html>.

Q n°3 : Quelles sont les obligations concernant les points d'arrêt, en termes d'accessibilité ?

Les points d'arrêt, situés à l'interface entre la voirie et le véhicule, constituent un des maillons stratégiques pour la continuité de l'accessibilité de cette chaîne du déplacement². De manière

² AGIR se tient à la disposition de ses adhérents pour répondre aux questions spécifiques concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt. Le Ministère des transports apporte également un certain nombre de réponses sur son site internet : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/E-Les-points-d-arrets-prioritaires.html>.

synthétique, l'article L. 1112-1 du code des transports³ prévoit de nouvelles règles en matière d'aménagement des points d'arrêt prioritaires pour les transports routiers.

Selon l'article D. 1112-10 du code des transports (applicable hors Ile-de-France) :

« I. - Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;

2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

3° Il constitue un pôle d'échanges ;

4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

II. - Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;

- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants ».

Selon l'article D. 1112-11 du code des transports (applicable en Ile-de France) :

« I.- Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

2° Il constitue un pôle d'échanges ;

3° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

³ Cet article a été modifié par l'article 6 de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées insère trois alinéas supplémentaires.

II.- Lorsque l'application des conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil ».

Il convient d'attirer l'attention sur le cas particulier des transports scolaires en distinguant deux hypothèses :

- **Hypothèse des lignes de transport ouvertes à tout public** : l'article R. 213-3 du code de l'éducation définit les services de transport scolaire comme étant des services créés afin d'assurer à titre principal la desserte des établissements pour les élèves. Sont ici visées les lignes assurant à titre principal la desserte des établissements pour les élèves mais qui ne sont pas réservées aux scolaires et peuvent accueillir des passagers commerciaux. **Sur demande des représentants légaux de l'élève handicapé, appuyée par l'équipe pluridisciplinaire⁴, certains points d'arrêt à proximité du domicile de l'élève et à proximité de son établissement scolaire peuvent être mis en accessibilité.**
- **Hypothèse des lignes régulières d'un service régulier à vocation scolaire** : elles doivent être mises en accessibilité en aménageant les points d'arrêt classés prioritaires par application des critères précités aux articles D. 1112-10 et D. 1112-11 du code des transports.

Q n°4 : Peut-on déroger aux règles d'accessibilité en cas d'impossibilité technique avérée ?

L'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 précise qu'en cas « **d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition** ». Ceux-ci sont « *organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans* ».

Le coût du **transport de substitution** pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

L'article L. 1112-5 du code des transports aménage une dérogation au principe selon lequel les réseaux de transport public de voyageurs doivent être rendus accessibles au plus tard le 12 février 2015 pour les **réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005** dans la mesure où un schéma directeur d'accessibilité est élaboré et si des transports de substitution adaptés aux personnes handicapées sont mis en place.

⁴ Voir article L. 3111-7-1 du code des transports

Q n°5 : Quelle sont les obligations, en termes d'accessibilité, pour le matériel roulant ?

S'agissant du matériel roulant dans les transports publics, l'article L. 1112-3 du code des transports, tel que modifié par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, prévoit que :

*« **Tout matériel roulant acquis** lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux **est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.***

Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. Toutefois, une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées.

Les règles relatives au matériel roulant des services de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1. »

Dès lors, les autorités organisatrices ou leur(s) exploitant(s) sont tenus **de prévoir l'accessibilité du matériel roulant** affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs **pour tout achat de matériel, qu'il soit neuf ou d'occasion.**

La proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs qui doit être accessible sur chaque service et la progression de cette proportion est détaillée à la réponse à la question 7.

Le matériel roulant affecté aux services de transport scolaire est prévu par des règles spécifiques en matière d'accessibilité. L'article L. 3111-7-1 du code des transports dispose :

*« Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander, avec l'appui de l'équipe pluridisciplinaire mentionnée à l'article L. 146-8 du code de l'action sociale et des familles, la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. **La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé.** Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. **Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article.** »*

L'article L. 3111-7-1 du code des transports indique que, en matière de transport scolaire, **doit être rendu accessible le matériel roulant affecté aux lignes remplissant les conditions cumulatives suivantes :**

- **la ligne doit assurer à titre principal la desserte des établissements pour les élèves mais n'est pas réservée aux scolaires et peut accueillir des passagers commerciaux et ;**

- certains points d'arrêt de cette ligne doivent être soumis à l'obligation d'accessibilité, **suite à la demande des représentant légaux d'un élève handicapé scolarisé**⁵.

Règles générales relatives à l'accessibilité du matériel roulant

Q n°6 : Que prévoit l'obligation de la mise en accessibilité du matériel roulant ?

Selon l'article L. 1112-3 du code des transports :

« Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite »

Les autorités organisatrices de transport ou les exploitants doivent acquérir du matériel roulant accessible (peu importe qu'il soit neuf ou d'occasion) **dès le 1^{er} juillet 2016**, dans le cadre de la mise en accessibilité progressive, définie par l'échéancier introduit par l'article D. 1112-7-1⁶ du code des transports (tableau reproduit à la question n°8).

L'article D. 1112-1 du code des transports apporte des précisions quant aux véhicules concernés par le terme de « matériel roulant » qui doivent, aux termes de l'article L. 1112-3 du code des transports, être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR) :

« Constituent le matériel roulant mentionné à l'article L. 1112-3 :

1° Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports urbains ou non urbains de personnes, réguliers ou à la demande, ou du renouvellement du parc utilisé pour ces services, qu'il s'agisse d'autobus, d'autocars ou de tous autres véhicules automobiles ;

2° Les rames des systèmes de transport ferroviaire ou guidé au sens de l'article L. 2000-1 acquis en vue de leur mise en service en application des dispositions de l'article L. 1613-1 ou faisant l'objet d'une modification substantielle au sens de cette même disposition. »

Ainsi, l'obligation d'accessibilité du matériel public lors d'une acquisition concerne **tous les matériels roulants, quelle que soit leur taille** :

- Matériel ferroviaire : tramway, métros
- Grande capacité : autocar, autobus
- Moyenne capacité : midibus ou midicar
- Petite capacité : véhicules de moins de 9 places.

⁵ Il convient de rappeler que, à l'occasion de la ratification de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015, une modification a été apportée sur ce point. **L'élève handicapé n'a plus à être scolarisé à temps plein** pour que ses représentants légaux demandent la mise en accessibilité de certains points d'arrêts.

⁶ Voir infra

Q n°7 : Quelles sont les proportions minimales de matériel roulant accessible ?

L'article D. 1112-7-1 du code des transports⁷ détermine les proportions minimales de matériel roulant accessible sur un réseau de service public régulier et à la demande de transport :

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

La fixation de cette proportion minimale et de sa progression fait l'objet de dispositions spécifiques selon que l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, ou par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

⁷ Article introduit par le décret n° 2015-1755 du 24 décembre 2015

Q n°8 : Le statut de l'exploitant de transport (régie ou autre type d'exploitant) influe-t-il sur la mise en œuvre des règles d'accessibilité des véhicules ?

Oui, le statut de l'exploitant de transport public a un impact sur la mise en œuvre des règles d'accessibilité du matériel roulant⁸. Il convient de distinguer les régies des autres entreprises ayant passé à cet effet une convention avec leurs autorités organisatrices :

- **Service de transport public assuré en régie par une personne publique**

Il s'agit ici, selon le code des transports, des régies qui sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

Dans ce cas, l'autorité organisatrice de transport (AOT) doit délibérer **annuellement** sur les conditions dans lesquelles la régie met en œuvre l'obligation d'accessibilité du service public⁹.

Cette délibération annuelle mentionne la **proportion minimale** de matériel roulant accessible et **l'échéance** à laquelle l'AOT prévoit de rendre accessible la totalité des matériels roulants affectés aux services qu'elle organise¹⁰.

Enfin, une autorité organisatrice de transport a la possibilité de retenir des **échéances différenciées** :

- Entre **types de services** : services réguliers d'une part, et services à la demande d'autre part ;
- Selon **chaque catégorie de matériel** roulant mentionnée à l'article D. 1112-7-1 dont le tableau est reproduit ci-dessus.

La délibération indique également les dispositions prises pour que le **matériel roulant accessible soit affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées**, tant que les véhicules concernés ne sont pas tous accessibles.

Précisons que ces dispositions s'appliquent aux délibérations relatives à l'accessibilité des services publics routier de voyageurs **à compter du 1^{er} janvier 2016**.

- **Service de transport public assuré par une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice de transport**

Il résulte de la lecture du code des transports que la catégorie des « *entreprises ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice de transport* » recouvre les entités autres que les régies EPIC et les régies dotées de la seule autonomie financière et qui ont passé une convention avec une AOT pour l'exploitation d'un service de transport public. Ainsi, il pourra s'agir des délégataires de service public ou encore des sociétés publiques locales (SPL).

La convention liant une entreprise de transport public (autre qu'une régie) et son autorité organisatrice doit comporter les mentions relatives aux obligations du délégataire en matière d'accessibilité.

⁸ Article D.1112-7-1, dernier alinéa du code des transports

⁹ Cf. article L. 1221-10 du code des transports

¹⁰ Cf. article R. 1221-1-1 du code des transports

Ainsi, la convention doit préciser « *le pourcentage de matériel roulant accessible affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs mis en œuvre au moment de la passation de la convention et, le cas échéant, la progression de ce pourcentage pendant la durée de celle-ci en application du deuxième alinéa de l'article L. 1112-3* »¹¹.

Par ailleurs, lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, celle-ci doit délibérer chaque année sur les conditions d'exécution, par le titulaire, du service public en matière d'accessibilité. La délibération ainsi prise examine, par catégorie de matériel roulant, la proportion de matériel roulant exploitée accessible pour les services réguliers et les services à la demande ainsi que les modalités d'affectation du matériel roulant accessible aux lignes les plus fréquentées¹².

Il convient enfin de rappeler que ces dispositions s'appliquent aux **conventions conclues à compter du 1^{er} juillet 2016** et aux **délibérations relatives à l'accessibilité des services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2016**.

La convention doit également, selon l'article D. 1221-13 du code des transports, préciser les pénalités encourues par l'entreprise de transport en cas de non-respect de l'obligation d'acquérir du matériel roulant accessible.

Q n°9 : Une autorité organisatrice de transport peut-elle continuer à faire rouler des véhicules non accessibles sur son réseau ?

Comme indiqué précédemment, le principe de l'obligation de mise en accessibilité du matériel roulant s'applique désormais pour toute acquisition de véhicules lors du renouvellement du matériel ou à l'occasion de l'extension de réseaux. Pour autant, en pratique, certaines collectivités publiques disposent encore de véhicules non accessibles sur leurs réseaux.

Une autorité organisatrice de transport peut continuer à faire circuler du matériel non accessible, dans les conditions strictes prévues à l'article L. 1112-3 du code des transports :

*« Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire **en service le 13 février 2015** peut être exploité après cette date. Toutefois, **une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service**. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret **en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs**. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »*

Le décret **du 24 décembre 2015** précité détermine la proportion minimale de matériel roulant accessible et **d'un échéancier**. Le tableau indiquant les proportions à respecter ainsi que les échéances est reproduit à la question 7.

¹¹ Cf. article L. 1221-4 du code des transports

¹² Cf. article D. 1221-14 du code des transports

Par ailleurs, **en matière d'achat des véhicules de transport scolaire**, la circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007 apporte les précisions suivantes :

*« Il est possible que certaines entreprises procèdent au renouvellement de leur parc au moyen **d'autocars non accessibles**. Cette situation pourra être tolérée, à titre **temporaire**, dans la mesure où, d'une part, les matériels nouvellement acquis sont équipés de ceintures de sécurité et contribuent alors à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des élèves et où, d'autre part, la desserte des établissements scolaires concernés continuera également à être assurée par des **services de transport spécialisés pour les élèves handicapés** ».*

Règles techniques relatives à l'accessibilité du matériel roulant

Q n°10 : A quelles obligations un véhicule de transport public doit-il répondre pour être considéré comme « accessible » ?

Pour être accessible, le matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs doit répondre aux principes posés par l'article D. 1112-4 du code des transports :

« La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

- 1. D'effectuer **les opérations de montée et de descente des véhicules routiers** et des rames et d'installation à bord ;*
- 2. De **bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule** ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution ;*
- 3. De se **localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire** à l'accomplissement du voyage. »*

Par conséquent, l'accessibilité du matériel roulant ne se limite pas à la conception du véhicule mais concerne également les services à bord et l'information utiles au client.

Concrètement, la mise en accessibilité du matériel roulant doit répondre aux objectifs suivants¹³ :

- 1) Combler les lacunes horizontales entre le véhicule et le trottoir et les lacunes verticales par des équipements « adéquats » ;
- 2) Disposer d'au moins une porte par véhicule pour le passage d'un fauteuil roulant ;
- 3) Disposer d'au moins un emplacement pour les personnes en fauteuil roulant et des sièges pour les PMR à proximité des accès, clairement identifiés par voie d'affichage ;
- 4) Diffuser l'information à bord, sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées.

Selon l'article 53 de l'arrêté du 2 juillet 1982, pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite, les véhicules de transport en commun de personnes affectés aux services de transport

¹³ Cf. article D. 1112-5 du code des transports

public doivent répondre aux **prescriptions techniques de l'annexe VII et du point 7-11-4-1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001**.

L'annexe VII de la directive 2001/85/CE porte sur les dispositifs techniques destinés à faciliter **l'accès des passagers à mobilité réduite**. L'annexe contient les règles techniques qui concernent :

- les marches d'accès aux véhicules et leur hauteur ;
- les sièges réservés pour les personnes handicapées :
 - nombre minimal de sièges réservés par véhicule ;
 - largeur et hauteur des coussins des sièges ;
 - emplacement et hauteur des accoudoirs et des mains courantes ;
- les dispositifs de communication :
 - emplacement, hauteur et modalités d'actionnement ;
- les pictogrammes pour les véhicules ayant des sièges réservés aux PMR ;
- le degré d'inclinaison du plancher des bus à proximité d'un emplacement réservé aux PMR ;
- les emplacements spéciaux pour usagers en fauteuils roulants ainsi que les règles techniques concernant les portes adaptées aux usagers en fauteuils roulants ;
- les modalités d'emplacement et d'utilisation des sièges dans les espaces réservés aux fauteuils roulants ;
- la stabilité des fauteuils roulants par catégorie de véhicule :
 - système de retenue du fauteuil roulant ;
 - système de recharge pour la retenue des fauteuils roulants ;
 - absence de système de retenue si l'espace est conçu pour ;
- l'emplacement des commandes d'ouverture des portes ;
- l'éclairage nécessaire à la montée et à la descente des PMR ;
- les dispositions concernant l'aide à la montée et à la descente :
 - systèmes d'agenouillement ;
 - monte-charge ;
 - rampe à commande manuelle ou mécanique.

Le point 7.11.4.4 de l'annexe I de la **directive 2001/85/CE** porte sur l'emplacement et les caractéristiques de la main courante à placer entre les sièges réservés par priorité aux PMR.

Pour les véhicules réceptionnés et mis en circulation antérieurement au 20 octobre 2007, l'annexe 5 de l'arrêté du 2 juillet 1982 « *reste applicable* ». L'annexe 5 précise les règles d'aménagement applicables aux **véhicules affectés au transport de passagers handicapés en fauteuils roulants**. L'annexe regroupe les règles techniques concernant :

- l'accessibilité des véhicules :
 - nombre, emplacement, largeur des portes, emplacement et actionnement des commandes d'ouverture des portes ;
 - rampes d'accès : degré d'inclinaison, revêtement antidérapant ;

- plates-formes élévatrices : dimensions, surface, actionnement des commandes de manœuvre ;
- dispositions particulières pour les véhicules de transport en commun de personnes, aménagés pour le transport exclusif de personnes handicapées sur leur fauteuil roulant (nombre de personnes transportées supérieur à 9, conducteur compris) ;
- la stabilité des fauteuils roulants :
 - modalités d'arrimage des fauteuils, caractéristique de la commande de verrouillage et de déverrouillage, modalités d'actionnement ;
- le confort offert aux personnes transportées :
 - interdiction de cloisonnement total entre le poste de conduite et la partie où les passagers séjournent ;
- l'éclairage et la signalisation :
 - moyens d'éclairage suffisants pour la montée et la descente des personnes du véhicule.

Q n°11 : Existe-t-il des spécificités pour la mise en accessibilité des véhicules de moins de neuf places ?

Les véhicules de transport public de voyageurs comportant moins de neuf places ou neuf places au maximum font partie de la catégorie M1 des véhicules, définie par l'article R. 311-1 du code de la route comme tout véhicule « *conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum* ».

L'arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1 s'applique à la catégorie M1 et donc à des véhicules de transport public de voyageurs comportant moins de neuf places ou neuf places au maximum¹⁴.

Les véhicules doivent être aménagés de telle sorte qu'ils soient accessibles :

- **Aux usagers à mobilité réduite autres que les utilisateurs de fauteuil roulant** : il s'agit de règles concernant les facilités d'accès pour les places assises, sur les poignées d'aide à la mise en place des personnes, sur l'ouverture des portes et la hauteur du seuil de porte par rapport au sol, le fonctionnement des marchés rétractables
- **Aux usagers utilisateurs de fauteuil roulant** : ces règles concernent l'accès au compartiment et aux emplacements réservés, l'ouverture des portes, l'encombrement au sol d'un fauteuil roulant, la hauteur intérieure minimale du véhicule, le dispositif d'embarquement tels que la rampe ou le système élévateur, les aménagements intérieurs et l'éclairage et la signalisation.

Selon l'article 5 de l'arrêté, les règles susvisées sont applicables aux **véhicules neufs nouvellement immatriculés à compter du 1^{er} juillet 2014** sauf les points 2.7 et 2.8 de l'annexe de l'arrêté, qui sont applicables **dès le 1^{er} janvier 2014**. Ces points sont relatifs à la

¹⁴ Arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1. L'article 3 de l'arrêté prévoit les prescriptions techniques pour les véhicules et indique que les véhicules doivent être conformes aux points 1 à 2.6 et 2.9 de l'annexe de l'arrêté.

stabilité des fauteuils roulants dans les véhicules et aux aménagements intérieurs de l'espace destiné aux personnes à mobilité réduite.

Néanmoins, les véhicules dont la date de première immatriculation est antérieure au 1^{er} juillet 2014 et dont le certificat d'immatriculation mentionne la carrosserie « HANDICAP » **sont réputés satisfaire aux prescriptions techniques du point 2 de l'annexe, c'est-à-dire aux règles concernant les usagers utilisateurs de fauteuil roulant.**

Les autres dispositions de l'arrêté, s'appliquant depuis le 1^{er} janvier 2014, concernent la mise en fonction du signal de détresse lors de la montée ou de la descente d'un utilisateur de fauteuil roulant.

Dans le cas où le véhicule ne serait pas équipé d'un dispositif d'annonce sonore, le conducteur doit informer les passagers de la destination, des arrêts et de tout événement affectant le déroulement du voyage.

Dans le cas où le véhicule ne serait pas équipé d'un système d'annonce visuel perceptible par tous les passagers, le conducteur doit tenir à disposition des passagers un « *document contenant les informations relatives à la destination, aux arrêts et toute information nécessaire au bon déroulement du voyage* ».

Q n°12 : A quelles obligations les tramways doivent-ils répondre pour être accessibles ?

L'article D. 1112-1 du code des transports, portant sur l'obligation pour tout exploitant d'acquies, lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux, du matériel roulant accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, précise que **cette obligation s'applique aux exploitants qui acquies des « rames des systèmes de transport ferroviaire ou guidé ».**

L'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite contient des dispositions techniques destinées à faciliter l'accès des passagers à mobilité réduite aux « **rames de transport public guidé urbain, y compris celles qui circulent sur les réseaux souterrains** », à l'exception des trams-trains.

Ces dispositions techniques, contenues dans l'annexe de l'arrêté s'appliquent depuis le 24 octobre 2009¹⁵. L'annexe édicte les règles techniques concernant :

- les lacunes horizontales et verticales et leurs dimensions maximales ;
- l'accès des véhicules : marchepieds extérieurs, aides à l'embarquement, portes, espaces pour fauteuil roulant dans les rames ;
- les aménagements et équipements intérieurs :
 - contraste et revêtement au sol ;
 - positionnement des barres de maintien ;
 - normes d'éclairage, intensité d'éclairage ;
 - caractéristiques des marches intérieures ;

¹⁵ Arrêté du 13 juillet 2009 *relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite*, Annexe unique

- degré d'inclinaison des pentes intérieures ;
- pourcentage de sièges prioritairement affectés aux personnes handicapées et à mobilité réduite, caractéristiques de ces sièges, positionnement de la poignée d'appui ;
- valideurs de titres : positionnement, signalement visuel et sonore ;
- les systèmes d'information aux voyageurs :
 - lisibilité des informations, des plans de ligne ;
 - indication de ligne et de destination : sur la face avant, sur les côtés du véhicule
 - Annonces sonores et visuelles à l'intérieur des véhicules : noms des arrêts, message de service ;
 - emplacement des dispositifs d'appel d'urgence ;
- le contraste visuel dans la signalisation.

L'arrêté prévoit également une disposition portant sur la situation où des modifications sont apportées sur les rames :

- Si les « *travaux de rénovation du matériel roulant affectent des éléments qui font l'objet de dispositions de l'annexe* » (marchepieds, portes, éclairage, etc.), la mise en conformité des éléments conformément aux dispositions de l'annexe doit être réalisée.
- En cas de modifications substantielles, « *si les **travaux indispensables pour obtenir cette conformité nécessitent des modifications structurelles** aux portiques des portes (intérieures ou extérieures), aux châssis, aux montants anti-collision, aux caisses des voitures, aux dispositifs d'anti-achevalement des **véhicules*** », modifications imposant une nouvelle validation de l'intégrité structurelle du véhicule, **la conformité** [aux dispositions de l'annexe] **n'est pas requise** ».

La circulaire du 18 février 2008 *relative à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des véhicules de transport public urbain* porte sur **l'accessibilité des services de transport public guidés**. Elle comprend des dispositions portant principalement sur les **lacunes à combler afin de faciliter l'accès au matériel neuf mis en service sur une nouvelle infrastructure, sur une infrastructure existante, ou sur un prolongement de ligne**.

L'arrêté du 26 août 2004 *relatif au dossier de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains* en service à la date du 11 mai 2003 et complétant l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains* indique en outre que le **dossier de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains** doit décrire les dispositions destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Q n°13 : Quelles sont les règles d'information sonore et visuelle dans les véhicules de transport public accessibles aux personnes à mobilité réduite ?

L'annexe 11 de l'arrêté du 2 juillet 1982 contient la **règlementation relative à l'information sonore et visuelle dans les véhicules de transport en commun de personnes affectés à**

un service public accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cette annexe est reproduite en annexe 2 de la présente note.

Ces règles concernent, pour les véhicules des classes I, II, III, A et B, les noms des arrêts, les messageries de services, les plans de ligne, les valideurs de titres, les contrastes visuels ou encore la pris en compte sonore et visuelle des demandes d'arrêts et les dispositifs d'ouverture des portes.

Q n°14 : Quelle est la législation portant sur les caractéristiques de construction à respecter pour qu'un matériel roulant soit accessible aux personnes à mobilité réduite ?

Selon l'article 80 *ter* de l'arrêté du 2 juillet 1982 qui renvoie à l'article 53 du même arrêté, un véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite doit être construit conformément aux dispositions du point 7.11.4.1 de l'annexe I, portant sur l'emplacement des mains courantes dans un véhicule, et de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE intitulée « *Exigences concernant les dispositifs techniques destinés à faciliter l'accès des passagers à mobilité réduite* »¹⁶ ou du règlement de Genève n° 107¹⁷.

Q n°15 : Le pictogramme S3A est-il obligatoire pour les véhicules de transport public de voyageurs ?



Créé par l'union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis (UNAPEI), en collaboration avec l'association française de normalisation (AFNOR), le pictogramme S3A (Symbole d'Accueil, d'Accompagnement et d'Accessibilité) est destiné à être apposé sur des agences commerciales, des produits ou des documents **rendus accessibles aux personnes handicapées mentale**. Ce pictogramme est standardisé sous la norme NF X 05-050.

Il indique la capacité du personnel des arrêts de la ligne à prendre en charge de manière personnalisée les personnes ayant un handicap mental et, par extension, toute personne ayant des difficultés de compréhension ou d'orientation.

Le pictogramme S3A est une norme qui n'est pas obligatoire. Toutefois, dans la mesure où la loi du 11 février 2005 définit le handicap comme « *toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant* », la mise en place d'une telle norme est encouragée.

¹⁶ Directive 2001/85/CE du parlement européen et du conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE, Annexe VII.

¹⁷ Règlement de Genève n°107 sur les Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 ou M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction.

Annexes

Annexe n°1 : liste des textes relatifs à l'accessibilité des véhicules de transports publics de voyageurs

Les textes ci-dessous sont classés du plus ancien au plus récent.

- **Code des transports**
 - Articles L. 1112-2 à L. 1112-2-4 du code des transports : champ d'application, élaboration, durée, acteurs, sanctions du schéma directeur d'accessibilité (SDA) ;
 - Articles L. 1112-1 et L. 1112-4 : aménagement des points d'arrêts en matière d'accessibilité, notamment des points d'arrêt prioritaires ;
 - Article L. 1112-3 : obligation d'acheter du matériel roulant, neuf ou d'occasion, accessible ;
 - Article L. 1112-5 : applicabilité du délai de mise en accessibilité des transports publics ;
 - Article L. 1112-6 : prise en compte de l'accessibilité dans l'octroi des aides publiques au transport collectif ;
 - Article L. 1112-7 du code des transports : signalement des obstacles à la libre circulation des personnes handicapées ;
 - Articles L. 1112-8 et -9 : accès des personnes handicapées et de leurs chiens aux transports publics, renvoyant à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles et aux articles 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987, et L. 211-30 du code rural et de la pêche maritime ;
 - R. 1112-11 à R. 1112-23 du code des transports : élaboration, délais, contenu, contrôle administratif et sanction du schéma directeur d'accessibilité – agenda directeur d'accessibilité programmée (SDA – Ad'AP) ;
 - Article L. 1112-10 du code des transports sur l'accessibilité du matériel roulant ;
 - Articles D. 1112-1 et -2 du code des transports : définition du matériel roulant et dates de la mise en accessibilité des transports terrestres ;
 - Article D. 1112-3 du code des transports sur les publics cibles de l'accessibilité ;
 - Article D. 1112-4, -5 et -7 : objectifs poursuivis par la mise en accessibilité et obligations concernant la mise en accessibilité ;
 - D. 1112-6 : vérification de l'accessibilité
 - D. 1112-8 à D. 1112-15 : mise en accessibilité des points d'arrêt et des gares ;
 - D. 1112-24 : mise en œuvre de la procédure de carence lorsque les engagements en matière de formation et de mise à disposition des usagers des informations relatives au service de transport public prévus à l'article L. n'ont pas été mis en œuvre.

- **Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes** dont certains articles font référence aux règles d'accessibilité des véhicules. Son annexe 5 contient les règles d'aménagement applicables aux véhicules affectés au transport de passagers handicapés en fauteuils roulants.

- **Directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil du 20 novembre 2001** dont l'annexe VII contient les dispositions relatives aux exigences concernant les dispositifs techniques destinés à faciliter l'accès des passagers à mobilité réduite.

- **Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** qui impose la mise en accessibilité des établissements recevant du public au 1^{er} janvier 2015 et celle des transports publics au 13 février 2015 (cf. loi n° 2015-988 du 5 août 2015 instaurant une dérogation à cette échéance).
- **Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite** comportant des précisions sur les modalités d'application de la loi du 11 février 2005.
- **Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes et annexe 11 à l'arrêté du 2 juillet 1982 relatives aux "Règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapés ou à mobilité réduite"**. Ces règles portent sur les informations sonores et visuelles, les plans de ligne, les valideurs de titres et le contraste visuel.
- **Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite**. Il fixe les caractéristiques techniques auxquelles doivent obéir le matériel roulant des services de transport public guidé urbain.
- **Arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1** ; il précise les règles d'accessibilité des véhicules nouvellement immatriculés et équipés pour être accessibles aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et aux autres personnes à mobilité réduite (PMR). Ces règles varient en fonction de la catégorie et de l'usage du véhicule. Pour les services publics de transport, la mise en accessibilité des véhicules est une obligation.
- **Loi du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.**
- **L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées** (suite au rapport Campion commandé par le gouvernement). Elle pose un principe de dérogation à l'échéance de mise en accessibilité des services de transport de février 2015, sous réserve d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA Ad'AP) avant le 26 septembre 2015. **L'ordonnance a été ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015.**
- **Loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et visant à favoriser l'accès au service civique pour les jeunes en situation de handicap.**

- **Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.** Ce décret crée notamment les articles R. 1112-11 à R. 1112-22 du code des transports relatifs au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée.
- **Arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.**
- **Décret n° 2015-1755 du 24 décembre 2015 relatif à la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs** est paru au JORF le 27 décembre 2015. Ce décret est pris en application de l'ordonnance n°2014-1090.

Textes normatifs

- NFP 91-201 : Construction - Handicapés physiques.
- NFP 91-202 : Handicapés physiques - Approche et accès aux moyens de transports collectifs.
- NFP 98-350 : Cheminement piétonnier urbain.
- NFP 98-351 : Cheminement - Insertion des handicapés - Eveil de vigilance.
- XPS 32-002 de Juillet 2000 : Acoustique. Insertion des personnes handicapées. Répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants.
- N FX 05-050 : pictogramme S3A.
- XP ENV 1276 : Télématique des transports routiers et de la circulation, transports publics, valideurs.

Recommandations

- COLITRAH du 27 février 1992 : propositions de spécifications pour l'accessibilité des nouvelles infrastructures de transport à l'usage des maîtres d'ouvrages.
- COLITRAH du 30 janvier 96 : Prescriptions pour une meilleure accessibilité à tous des barrières de contrôle et des portes automatiques de sortie.
- COLITRAH du 14 juin 1996 : prescriptions pour une meilleure accessibilité de tous les distributeurs automatiques de titre de transport.
- COLITRAH du 3 octobre 1997 : prescriptions pour l'accessibilité à tous des réseaux d'autobus urbains. Ce document traite aussi bien du véhicule lui-même que des points d'arrêt et de l'interface arrêt / véhicule.
- Aide à la réflexion, à la programmation, à la conception et à la réalisation d'aménagements urbains piétonniers (École d'architecture Languedoc-Roussillon - janvier 1998).
- COLITRAH du 9 mars 1998 : prescriptions et recommandations pour l'accessibilité à tous des réseaux tramway.

Recommandations COLIAC sur l'accessibilité des réseaux tramway (octobre 2003).

Annexe n°2 : Arrêté du 2 juillet 1982 – Annexe 11 relative aux « Règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapés ou à mobilité réduite »

RÈGLES D'EXPLOITATION DES VÉHICULES ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE (Application de l'article 80 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982)

1. Véhicules de classes I et A

Informations sonores et visuelles

Indication de ligne et de destination

Une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée par un haut-parleur situé près de la porte avant ou par un système équivalent. Pour les véhicules de classe A, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Sur la face avant, la ligne et la destination doivent être indiquées sur un panneau ou une girouette, le plus bas possible au-dessus du champ de vision du conducteur ou au-dessus du pare-brise. Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 180 mm pour la destination et de 200 mm pour la ligne (100 mm pour les dimensions des lettres et chiffres des véhicules de classe A). Sur le côté, l'indication de ligne et de destination doit être faite sur un panneau situé entre 1 200 et 2 500 mm du sol en arrière de la porte avant, quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal, la pression de suspension étant la pression normale d'utilisation spécifiée par le constructeur ; un deuxième panneau est placé vers la dernière double porte dans le cas d'un véhicule articulé. Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 80 mm.

A l'arrière, l'indication de la ligne doit être fournie par un panneau situé à une hauteur minimale de 800 mm du sol. L'inscription a une hauteur de 200 mm minimum (100 mm pour les véhicules de classe A). Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond conformément au paragraphe « Contraste visuel ».

En cas d'affichage électronique, la girouette est éclairée en permanence, son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l'absence de reflets.

Nom des arrêts

A bord de l'autobus, le nom du prochain arrêt doit être fourni sous forme sonore et visuelle par un équipement embarqué ; l'information doit être perceptible par l'ensemble des voyageurs et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite. Dans les véhicules de classe A, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Pour les annonces visuelles, les caractères doivent avoir une hauteur minimale de 30 mm pour les minuscules et 50 mm pour les majuscules. Sur les panneaux électroniques, le message doit rester fixe pendant au moins dix secondes. L'écriture doit être de couleur contrastée par rapport au fond.

Messages de service

En cas de lignes en fourche, de services partiels ou de perturbations, les informations doivent être fournies par l'afficheur visuel et doublées d'une annonce vocale de la destination ou du changement.

Plans de ligne

Les plans de ligne placés à l'intérieur du véhicule ont des inscriptions contrastées et des caractères d'au moins 10 mm. Ils doivent indiquer les correspondances avec les autres modes de transport. Doivent être mis à la disposition des voyageurs au minimum un plan dans les véhicules d'une longueur inférieure ou égale à 8 m, 2 plans dans les véhicules d'une longueur inférieure ou égale à 13,5 m et 3 plans dans les véhicules de plus de 13,5 m et les véhicules articulés.

Les informations fournies doivent être perceptibles et compréhensibles par l'ensemble des voyageurs et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.

Autres dispositions

La prise en compte de la demande d'arrêt doit être fournie sous une forme sonore et visuelle. Le dispositif d'ouverture de porte, lorsqu'il existe, doit comporter un symbole graphique d'un relief d'au moins 1 mm permettant son identification par une personne déficiente visuelle.

L'ouverture et la fermeture des portes doivent être signalées par un dispositif sonore.

Valideurs de titre

La possibilité d'une validation autonome doit être offerte aux personnes handicapées.

Les valideurs ne doivent ni présenter d'arêtes vives, ni empiéter sur l'emplacement spécial défini par le point 3.6.1 de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001.

La zone de présentation de la carte ou la fente pour introduire le titre doit être située à une hauteur comprise entre 800 et 1 000 mm du plancher, et être identifiable par une zone de couleur contrastée par rapport à l'environnement conformément au paragraphe « Contraste visuel ».

La signalisation de fonctionnement doit être visuelle et sonore selon les dispositions suivantes : la validité du titre est donnée par un point vert ou une flèche verte. Si le titre n'est pas valable, une croix rouge s'affiche. Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.

Contraste visuel

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire. Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d'éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l'objet. Le contraste de luminance doit être d'au moins 70 %.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre deux surfaces.

2. Véhicules de classes II et III et B

Informations sonores et visuelles et Indications de ligne et de destination

Une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée par un haut-parleur situé près de la porte avant ou un système équivalent.

Pour les véhicules de classe B, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Sur la face avant, la ligne et la destination doivent être indiquées par un panneau ou une girouette situés au-dessus du pare-brise ou visibles à travers le pare-brise.

Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 180 mm pour la destination et de 200 mm pour la ligne (100 mm pour les lettres et les chiffres de véhicules de classe B).

Sur le côté, l'indication de ligne et de destination doit être donnée par des lettres et des chiffres d'une hauteur de 80 mm au minimum.

A l'arrière, l'indication de la ligne doit être fournie par un panneau situé à 800 mm du sol au minimum.

L'inscription a une hauteur de 200 mm minimum (100 mm pour les véhicules de classe B). Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé au paragraphe « Contraste visuel ».

En cas d'affichage électronique, la girouette est éclairée en permanence ; son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l'absence de reflets.

Nom des arrêts

A bord de l'autocar, le nom du prochain arrêt doit être fourni sous forme sonore et visuelle par un équipement embarqué ; l'information doit être perceptible par l'ensemble des voyageurs et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.

Dans les véhicules de classe B, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur.

Pour les services de nuit, l'indication de l'arrêt doit être à la fois fournie sous forme visuelle et délivrée par le conducteur ou l'accompagnateur.

Les caractères doivent avoir une hauteur minimale de 30 mm pour les minuscules et de 50 mm pour les majuscules.

Sur les panneaux électroniques, le message doit rester fixe pendant au moins dix secondes.

Messages de service

En cas de services partiels ou de perturbations, l'information doit être fournie par une annonce vocale doublée d'un signal lumineux ou par des dispositions équivalentes.

Autres dispositions

La prise en compte de la demande d'arrêt doit être fournie sous une forme sonore et visuelle. Le dispositif d'ouverture de porte, lorsqu'il existe, doit comporter un symbole graphique d'un relief d'au moins 1 mm permettant son identification par une personne déficiente visuelle.

L'ouverture et la fermeture des portes doivent être signalées par un dispositif sonore.

Valideurs de titre

La possibilité d'une validation autonome doit être offerte aux personnes handicapées. Les valideurs ne doivent ni présenter d'arêtes vives, ni empiéter sur l'emplacement spécial défini par le point 3.6.1 de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001.

La zone de présentation de la carte ou la fente pour introduire le titre doit être située entre 800 et 1 000 mm du plancher, et identifiable par une zone de couleur contrastée par rapport à l'environnement conformément au paragraphe « Contraste visuel ».

La signalisation de fonctionnement doit être visuelle et sonore selon les dispositions suivantes : la validité du titre est donnée par un point vert ou une flèche verte. Si le titre n'est pas valable, une croix rouge s'affiche. Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.

Contraste visuel

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire. Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d'éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l'objet. Le contraste de luminance doit être d'au moins 70 %.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre deux surfaces.



LES NOUVELLES RÈGLES DU JEU DE LA MOBILITÉ

Journées AGIR

5 + 6 OCTOBRE 2016 / TROYES

CENTRALE D'ACHAT
DU TRANSPORT PUBLIC

Grand
TroYES
Communauté
d'Agglomération

TCAT

AGIR
Le transport public indépendant