



PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION ANNEXE ACCESSIBILITE



Arrêt au Conseil Communautaire du 12/06/2025

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
Introduction.....	3
1. RAPPEL DU CADRE LÉGISLATIF	4
2. L'ACCESSIBILITE DANS LE TERRITOIRE	8
L'Accessibilité du réseau Trace.....	9
L'Accessibilité sur le réseau Fluo Grand Est	11
L'Accessibilité de la voirie.....	13
3. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE	15
Les actions du plan de mobilité pour l'accessibilité.....	16

Introduction

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Le développement d'une prise en compte plus systématique de l'accessibilité vise à permettre la participation pleine et entière des personnes handicapées à la vie de la cité et de leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie. Au-delà d'un changement de regard sur le handicap la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.

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

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

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements Urbains.

Ainsi, dès lors qu'un Plan de Mobilité est élaboré, révisé ou modifié, une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit y être jointe.

Le présent document répond à cette obligation. Cette annexe constitue une base à la définition de la politique sur Colmar Agglomération en matière d'accessibilité, pour les années à venir.

Le présent document complète le diagnostic et le programme d'actions exposés dans le PDM.

Cette annexe se compose de trois parties : la première partie rappelle le contexte législatif, qui a conduit à une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, ainsi que les obligations qui s'imposent au Plan de Mobilité. Une deuxième partie fait le bilan de l'accessibilité dans le territoire, qu'il s'agisse des transports, de la voirie et des espaces public. Enfin la dernière partie présente les dispositions du Plan de Mobilité relatives à la mise en accessibilité dans le territoire

1. RAPPEL DU CADRE LÉGISLATIF

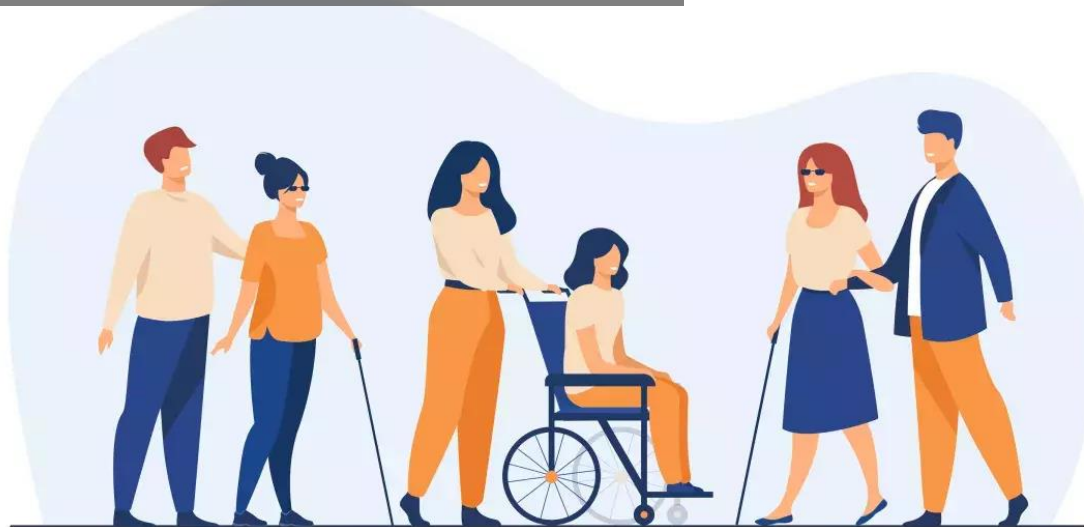


Figure 1 : handicap.gouv.fr/accessibilité-universelle

La législation en matière d'accessibilité a connu son coup d'envoi avec la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été une étape majeure dans l'amélioration de la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Elle a instauré un principe général d'accessibilité, intégrant tous les types de handicaps (physique, visuel, auditif, mental). Cette loi impose l'accessibilité complète des services de transport collectif, avec une obligation de résultat et un délai de 10 ans pour rendre les infrastructures et services accessibles. Cette loi vise à garantir une meilleure intégration des personnes handicapées dans les environnements urbains, en leur permettant de choisir librement leur projet de vie et de participer activement aux décisions qui les concernent. Elle impose notamment la réalisation de Schémas Directeurs d'Accessibilité par les Autorités Organisatrices de la Mobilité, afin de planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs.

Ordonnance du 26 septembre 2014

Les autorités organisatrices de transport (AOT) sont tenues d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (Sd'AP). Ce document fixe un programme de mise en accessibilité progressive des réseaux de transport, devant aboutir dans un délai de six ans, soit à 2021. La Région est désignée comme chef de file

pour l'élaboration des Sd'AP concernant les réseaux de transport placés sous sa responsabilité.

Loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions

Cette loi a acté la fusion administrative des anciennes régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, donnant naissance à la Région Grand Est à compter du 1er janvier 2016. Cette réorganisation a eu un impact sur la gouvernance des politiques de transport, notamment en matière d'accessibilité.

Loi NOTRe du 7 août 2015 (Nouvelle Organisation Territoriale de la République)

Depuis le 1er janvier 2017, la compétence relative aux transports interurbains a été transférée des Départements vers les Régions. Ce transfert inclut également les obligations et engagements liés à l'accessibilité PMR ainsi que la mise en œuvre des Sd'AP établis antérieurement.

Les avancées de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités (LOM)

La LOM vise à inciter les collectivités territoriales et les transporteurs à :

- Améliorer la qualité de service pour les voyageurs en situation de handicap,
- Assurer une meilleure continuité du parcours usager
- Permettre l'émergence de services innovants d'information multimodale.

La loi LOM a introduit de nouvelles mesures pour améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite, telles que :

- Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) jouent désormais un rôle crucial dans la mobilité solidaire, en faveur des personnes vulnérables par le biais d'aides financières individuelles et de services spécifiques. Une coopération entre régions, départements et autorités est nécessaire pour élaborer un plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire, souvent assuré par des plateformes de mobilité offrant un conseil personnalisé.
- Tous les services de transports collectifs terrestres doivent appliquer des tarifs préférentiels, voire la gratuité, pour les accompagnateurs de personnes handicapées ou à mobilité réduite ne pouvant voyager seules.
- L'accès aux services de transport adaptés pour les PMR est élargi, sans restriction géographiques ou médicales, à toutes les personnes possédant au moins une carte mobilité et inclusion avec un taux de handicap supérieur à 80%.
- Les places de stationnement avec bornes de recharge électrique doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, diversifiant ainsi les solutions de mobilité et garantissant l'accès à ce service public.
- Dans les transports ferroviaires, une plateforme unique est mise en place pour faciliter la réservation des missions d'assistance en gare.

- Les AOM doivent publier des rapports périodiques sur l'avancée de l'accessibilité des réseaux.
- Les VTC peuvent déroger aux caractéristiques techniques habituelles pour proposer une offre de transport adaptée aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ainsi, afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement, la loi introduit plusieurs outils de planification, de programmation, de concertation et de consultation tels que :

Le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transports publics. L'autorité organisatrice des mobilités doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport. Il dresse l'état des lieux de la situation actuelle et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015. Ainsi, tout matériel roulant, renouvelé ou acquis, devra être accessible. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants, des moyens de substitution adaptés aux besoins des PMR doivent être mis en place dans un délai de trois ans à compter du dépôt de dérogation : il peut s'agir de mesures organisationnelles, humaines ou techniques. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas excéder le coût du transport public existant.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. Celui-ci doit être établi par toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population.

La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Cette commission est obligatoire dès lors qu'une commune ou qu'un établissement public de coopération intercommunale regroupe 5 000 habitants ou plus. Elle est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées. Elle établit un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, rédige un rapport annuel présenté en commission intercommunale d'accessibilité et fait toutes propositions permettant d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

L'annexe accessibilité du Plan de Mobilité
Conformément à l'article R. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit contenir une annexe particulière sur l'accessibilité, indiquant les mesures d'aménagement et d'exploitation pour améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.



2. L'ACCESSIBILITE DANS LE TERRITOIRE

Figure 2 : Service PMR - Trace- Colmar

L'Accessibilité du réseau Trace

Dans le cadre de la politique menée par Colmar Agglomération et le réseau Trace en faveur de l'inclusion, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) a été adopté dès octobre 2008. Ce document stratégique a défini les grandes orientations pour rendre progressivement le réseau de transport accessible à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite (PMR). En complément, une charte spécifique pour la mise en accessibilité des arrêts de bus a été élaborée afin de garantir la conformité des nouveaux aménagements avec la législation en vigueur.

L'objectif affiché était d'atteindre une accessibilité complète du réseau à l'horizon 2017, grâce à un renouvellement progressif du matériel roulant — à raison de deux à trois bus par an — et à la modernisation d'une trentaine d'arrêts chaque année.

Aujourd'hui, cet engagement se traduit concrètement :

Les bus

Tous les bus des lignes A, B, C, D, E, F et G, ainsi que la Navette Cœur de Ville, sont entièrement accessibles. Ils sont équipés de rampes d'accès rétractables et d'un espace réservé aux usagers en fauteuil roulant (UFR), garantissant des conditions de transport inclusives. De plus, la Navette Cœur de Ville permet également l'accès dans les zones d'arrêt à la demande.

Arrêts de bus

En lien avec l'évolution du matériel roulant, 98 % des arrêts du réseau Trace sont actuellement aménagés afin de répondre aux normes d'accessibilité en vigueur.

Parallèlement, des améliorations spécifiques ont été réalisées, comme le réaménagement du terminus Tuileries sur la ligne A à Turckheim, où le bus ne stationne désormais plus sur le trottoir.

Service de mobilité PMR

L'ensemble des supports d'information voyageurs : documents imprimés, affichages à bord des bus, site internet, accueil téléphonique et agence commerciale... répondent actuellement aux critères d'accessibilité en vigueur.

En parallèle, un service de transport à la demande, Flexitrace, est dédié aux personnes qui ne peuvent pas emprunter les lignes régulières. Ce service, disponible sur l'ensemble des 20 communes de Colmar Agglomération, et permet de garantir une solution de mobilité adaptée aux besoins spécifiques des usagers à mobilité réduite. Le service fonctionne désormais de 6h30 à 21h avec la possibilité de réserver jusqu'à une heure avant le départ.

A noter également que les agences commerciales ont été dotées de balises sonores à l'entrée pour faciliter l'accès et l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes.



Figure 3 : L'accessibilité du réseau Trace. Trace-colmar.fr

Depuis le 1er juillet 2023, le coût des trajets pour les bénéficiaires du TPMP a été abaissé de 3€ à 1,50€. L'accompagnant conserve la gratuité du service, conformément aux exigences de la loi LOM.

Actions à venir en faveur de l'accessibilité PMR

- Formation du Personnel : Formation des conducteurs et des agents commerciaux de Trace pour l'accueil des personnes en situation de handicap.
- Lancement d'un projet billettique en juin 2025, visant à améliorer le service aux usagers et à faciliter l'intermodalité, associé à une application Trace intégrant le repérage des bus en temps réel

TRACE MOBILE	2022	2023	Variation 2023/2022
Courses effectuées (service A)	2 870	3 319	15,6 %
Courses effectuées (service B)	1 493	1 843	23,4 %
Courses effectuées (services A et B)	4 363	5 162	18,3 %
Clients transportés (service A)	4 297	4 953	15,3 %
Clients transportés (service B)	1 651	2 079	25,9 %
Clients transportés (service A et B)	5 948	7 032	18,2 %

430 courses en moyenne par mois ont été effectuées en 2023 (cumul services A et B).

586 clients en moyenne par mois ont été transportés en 2023 (cumul services A et B).

Taux de groupage sur le service en 2023 : 1,36 (1,36 en 2022).

Figure 4 : Fréquentation du Trace Mobile 2023 – CA

L'Accessibilité sur le réseau Fluo Grand Est

Dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité Programmé (Sd'AP) des transports Grand Est 2019, la gare de Colmar est identifiée comme l'une des gares prioritaires en Alsace.

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

1.1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires

L'ensemble du périmètre SNCF



Figure 5 : Les points d'arrêt ferroviaires prioritaire, 2^{ème} Comité de suivi du Schéma directeur d'accessibilité Programmé (Sd'AP) des transports Grand Est – Nov 2019

Aujourd'hui, la gare de Colmar propose le service Accès TER, destiné à accompagner les personnes en situation de handicap ou

à mobilité réduite. Elle est équipée de plusieurs aménagements facilitant l'accessibilité, notamment :

- Des places de stationnement réservées à proximité des accès,
- Des guichets aménagés et équipés de boucles magnétiques pour les personnes malentendantes,
- Des fauteuils roulants disponibles sur demande,
- Des toilettes accessibles,
- Des ascenseurs pour faciliter les déplacements entre les niveaux,
- Un équipement de guidage au sol pour les personnes malvoyantes,
- Des chariots élévateurs pour l'embarquement des usagers en fauteuil roulant.

Ces équipements visent à garantir un accès autonome, sécurisé et adapté à l'ensemble des voyageurs, quels que soient leurs besoins spécifiques.

Référentiel d'Aménagement des Points d'Arrêt Routiers de la Région Grand Est

Un guide exhaustif a été publié en janvier 2019, visant à standardiser et améliorer l'accessibilité et la qualité des points d'arrêt routiers pour les services TER et interurbains. Ce référentiel, élaboré en collaboration avec divers experts et en accord avec les recommandations du guide CEREMA, fournit des directives

techniques détaillées pour les aménagements existants et les nouveaux points d'arrêt. Il précise les exigences en matière d'accessibilité, les modalités de financement régional via le dispositif DIRIGE, et les niveaux de service attendus.

Ce référentiel est destiné aux techniciens, élus locaux, bureaux d'études et entreprises de travaux publics. Il joue un rôle crucial dans la planification et la réalisation des infrastructures de transport, garantissant une approche homogène et inclusive à l'échelle de la région Grand Est.

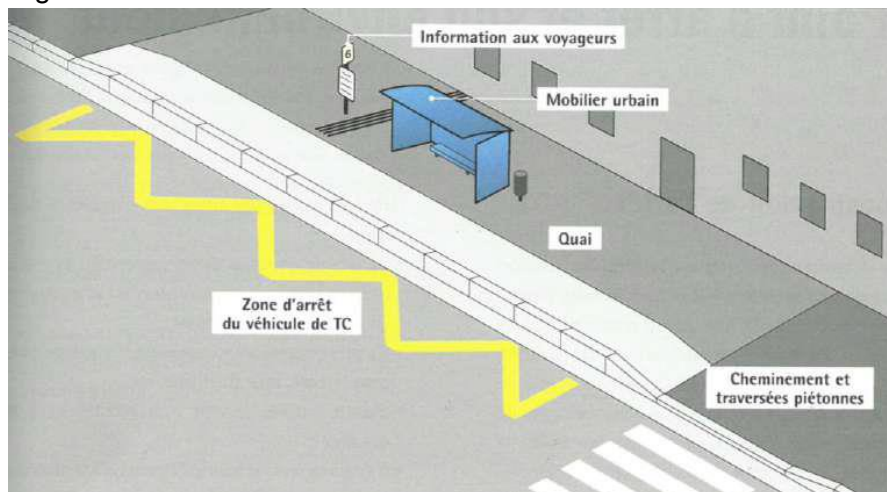


Figure 6 : Référentiel d'Aménagement des Points d'Arrêt Routiers de la Région Grand Est

Services dédiés - Service Assist'en Gare pour les déplacements avec TER Fluo

Le service Assist'en Gare vise à faciliter les déplacements en train des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Accessible sur réservation, le service gratuit est proposé dans de nombreuses gares, quel que soit le type de voyage.

En gare de départ, l'usager est accompagné depuis le point d'accueil dédié (« Assistance Voyageur Handicapé ») jusqu'à sa place dans le train. À l'arrivée, un accompagnement est également assuré depuis la place dans le train jusqu'à l'un des points suivants : la sortie de la gare, une correspondance ferroviaire, la station de taxi ou tout autre espace situé dans l'enceinte de la gare.

Ce service constitue un dispositif clé pour garantir une meilleure accessibilité du transport ferroviaire aux personnes en situation de handicap sur le territoire

L'Accessibilité de la voirie

État d'avancement des PAVE du périmètre - 2012

La mise en œuvre des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics doit permettre de planifier les aménagements pour améliorer le cheminement et la circulation notamment à destination des piétons.

Sur Colmar et ses environs, selon les sources disponibles la moitié des communes ont adopté un PAVE. Le PAVE de Colmar a été adopté, fin 2010. Les 8 communes de la CC du Ried Brun ont notamment procédé par une démarche de réalisation commune menée en 2010.

Pour les autres, 4 sont en cours de réalisation (Wettolsheim et Turckheim ont notamment fait une étude partielle liée à des projets de voirie réalisée) et les 4 autres ne sont pas commencés ou l'information n'a pas été renseignée. Il semble notamment qu'une étude commune soit envisagée sur plusieurs communes de la CAC dont notamment Jepsheim, Ingersheim, Horbourg-Wihr.

	Adopté	En cours	Non engagé ou non renseigné
ANDOLSHEIM	✓		
BISCHWIHR	✓		
COLMAR	✓		
FORTSCHWIHR	✓		
GRUSSENHEIM	✓		
HOLTZWIHR	✓		
HORBOURG-WIHR			✓
HOUSSEN			✓
INGERSHEIM			✓
JESBSHEIM			✓
MUNTZENHEIM	✓		
RIEDWIHR	✓		
SAINTE-CROIX-EN-PLAINE			✓
SUNDHOFFEN		✓	
TURCKHEIM		✓	
WETTOLSHEIM		✓	
WICKERSCHWIHR	✓		
WINTZENHEIM		✓	

Figure 7 PDU 2012

Zoom sur le PAVE de la ville de Colmar

Le périmètre étudié

Ce diagnostic porte sur la totalité des cheminements et espaces publics situés dans le périmètre du secteur du centre-ville, soit un linéaire de 30 km environ de voirie ainsi que sur 20 cheminements

particuliers permettant d'accéder à des Établissements Recevant du Public à l'extérieur du périmètre central.

Les constats

Nous constatons que sur les 381 tronçons étudiés :

- 70% soit environ 31 km de cheminement présentent un niveau d'accessibilité jugé non conformes, mais acceptables (en jaune),
- Près de 20%, représentant ¼ du linéaire de cheminement (environ 10 km) possèdent moins de 2 objets dysfonctionnements pour 100m de cheminement, et sont donc considérés comme conformes et correctement accessibles (en vert),
- Seulement 2 km sont non conformes et inacceptables du fait d'un nombre trop important d'objets dysfonctionnant (en rouge).
- 80% des rues soit environ 38 km de cheminement sont jugés globalement accessible, moins de 1,5 % du linéaire total de cheminement possède des caractéristiques propres à les rendre inacceptable en termes d'accessibilité.

Les liaisons aux ERP, à l'extérieur du centre-ville, sont correctement accessibles, avec des itinéraires :

- Fortement accessibles à 20%
- Assez accessibles à 92%.

Des dysfonctionnements récurrents se dégagent du diagnostic et constituent les premiers enjeux qui sont donc plus d'ordre thématique que géographique ; à savoir :

Les enjeux prioritaires, car entraînant une rupture de cheminement et/ou une mise en danger des PMR :

- Absence d'abaissé ou présence d'un ressaut supérieur à 4cm aux traversées piétonnes :
- 38% des passages piétons concernés en centre-ville
- 43% sur les itinéraires à l'extérieur du cheminement ville
- Absence de BEV ; concerne :
- 30% des passages piétons en centre-ville
- 36% des passages piétons à l'extérieur

Les enjeux secondaires, car présentant des objets non conformes à la réglementation, mais peu à risques pour l'usager :

- Mauvaise implantation de BEV (50% des cas en centre-ville et 36% à l'extérieur)
- Du mobilier non détectable car hors abaque et/ou non contrasté (60% des cas dans le centre-ville)
- Une offre en places de stationnement GIG-GIC ancienne et peu réglementaire (la majorité des cas)

Il est à noter qu'aucune impossibilité majeure de mise en accessibilité de la voirie Colmarienne n'a été relevée. Il faudra toutefois porter une attention particulière aux rues étroites, à l'aménagement des pistes cyclables et au secteur sauvegardé de Colmar : secteur pavé et bâtiments d'importance patrimoniale

3. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE

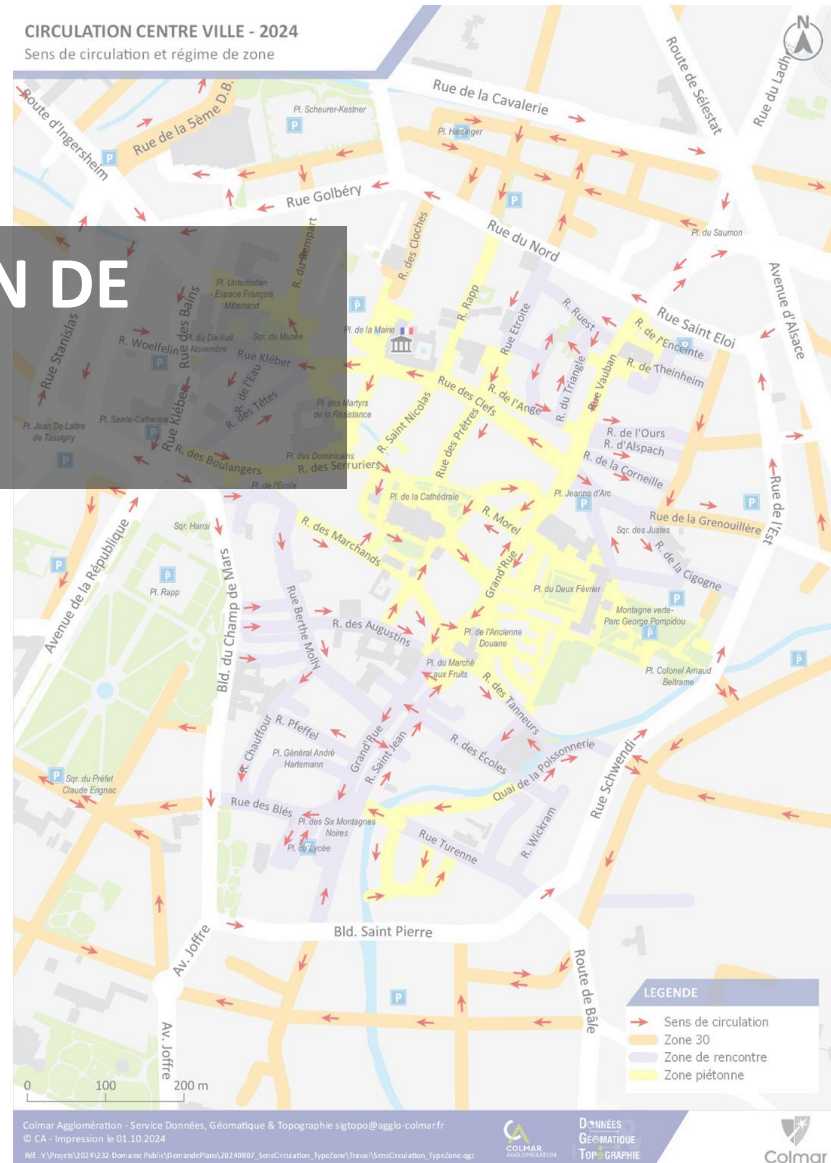


Figure 8 : Circulation centre-ville - 2024 - Ville de Colmar

Les actions du plan de mobilité pour l'accessibilité

Le plan d'action du Plan de Mobilité s'articule autour de sept leviers visant à améliorer les conditions de déplacement dans le territoire

Les actions visant à améliorer la mobilité des PMR étant en fait universelles et donc la poursuite de la mise en accessibilité est une priorité du Plan de Mobilité. Ainsi, l'ambition du Plan de Mobilité est de garantir la continuité de la chaîne du déplacement à tous les publics. Les actions préconisées pour l'accessibilité s'inscrivent dans plusieurs leviers du Plan de Mobilité, à savoir :

Levier 01 Développer l'usage des modes actifs

- Action 9 : Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.

Levier 02 Améliorer le partage multimodal de la voirie

- Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales

Levier 03 Développer l'usage des transports collectifs

- Action 14 : Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE
 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts
- Action 16 : Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de transport en commun
 - Billettique adaptée aux besoins des personnes PMR
- Action 17 : Développer une appli mobile TRACE
 - Améliorer l'autonomie des PMR grâce à une application adaptée à leurs besoins spécifiques



Figure 9 : Place de la Cathédrale - Colmar

