



# ***Commission intercommunale pour l'accessibilité des transports urbains de Colmar Agglomération***

***Colmar, le 15 octobre 2021***



# Contexte

## Des lois

**Loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.**

**Loi du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité.**

**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 qui prolonge pour les ERP le délai de 3 ans pour la mise en accessibilité.**

**Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 :**

- article 19 : tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant d'une carte CMI et généralisation des l'accès au TPMR aux titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion avec mention « Invalidité » sans restriction de lieu de résidence.
- article 27 : collecte des données d'accessibilité de la voirie dans les 200 m autour des arrêts accessibles.

## Un objectif

**La chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.**

# Contexte

## Le public concerné

↘ Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PMR) :

↘ Des niveaux de handicaps différents

↘ les personnes déficientes motrices



↘ les PMR (personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec une poussette...)



↘ les personnes ayant une déficience visuelle



↘ les personnes ayant une déficience auditive



↘ les personnes ayant une déficience mentale



# Contexte

## La notion de chaîne du déplacement

➤ **L'intégralité de la chaîne de déplacement doit être accessible, ce qui implique de pouvoir :**

- **Préparer son voyage** (accès à l'information, à l'achat du billet, aux horaires,...),
- **Accéder au lieu de départ** (plan de mise en accessibilité de la voirie),
- **Attendre le bus** (sécurité, information, confort du point d'arrêt...),
- **Identifier son bus** (annonces sonores, contraste des indications lumineuse sur les girouettes)
- **Monter dans le bus** (obstacles à la montée dans le véhicule),
- **Voyager dans de bonnes conditions** (validation du titre, accès à l'information, position stable, demander l'arrêt...),
- **Identifier son arrêt de descente** (annonces sonores dans les bus, affichage dynamique...)
- **Descendre du bus** (obstacles à la descente du véhicule),
- **Rejoindre son point d'arrivée** (plan de mise en accessibilité de la voirie).

# Contexte

## Des obligations législatives

### ➤ Un outil :

**Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services (SDA) dont ils sont responsables, dans les 3 ans à compter de la publication de la loi du 11 février 2005.**

### ➤ Objectifs du SDA:

- fixer la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans un délai de 10 ans,**
- définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport,**
- prévoir les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité.**



***La mise en œuvre du SDA  
de Colmar Agglomération.***

# Les éléments du scénario de mise en accessibilité



Dans la continuité de la démarche engagée par Colmar Agglomération et la TRACE avant la loi du 11 février 2005, Colmar Agglomération a approuvé son Schéma Directeur d'Accessibilité en octobre 2008.

Le SDA a privilégié une mise en accessibilité par ligne selon leur fréquentation par ordre décroissant.

Une charte de mise en accessibilité des arrêts de bus a été réalisée en complément au SDA afin de s'assurer de la conformité à la législation des nouveaux aménagements.

L'objectif de mise en accessibilité totale du réseau était l'année 2017 en fonction du renouvellement du matériel roulant (2 à 3 bus par an) et du réaménagement des arrêts (une trentaine par an).

# Etat des lieux

## Le matériel roulant

### Accessibilité du parc roulant de la TRACE en 2021 :

- 44 bus (35 standards, 2 articulés, 3 Midibus, 4 navettes électriques).
- Tous les bus sont équipés d'une rampe d'accès, d'au moins une place UFR et de systèmes d'annonces vocales intérieurs et extérieurs et d'annonces visuelles embarquées.
- Seuls les 3 Midibus qui circulent sur les lignes 6 et 9 ne disposent pas d'un plancher bas intégral. Ils seront remplacés au plus tôt en 2025.

### Accessibilité des cars du réseau FLUO 68 affrétés par la TRACE en 2021 :

- ligne 21 de/vers Andolsheim,
- ligne 22 de/vers Ste Croix en Plaine,
- ligne 24 de/vers Jepsheim (et certaines courses vers Porte du Ried),
- ligne 25 de/vers Ingersheim Florimont (ainsi que certaines courses vers Trois Epis et Walbach).



# Etat des lieux

## L'information

### ➤ Documents d'information

#### **Pas de changement (conformes au départ)**

➤ Des documents de communication complets (Plans et guides horaires).

➤ Utilisation d'un logo indiquant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (sur chaque bus, sur l'horaire de passage de bus édité dans le guide, sur internet, sur la fiche horaire à l'arrêt).



*Icônes figurant sur les bus accessibles*

### ➤ Matériel roulant

➤ Information visuelle de la ligne à l'intérieur et à l'extérieur du bus (hauteur, couleur, localisation). Conforme au départ.

➤ Présence de l'information dynamique à l'intérieur du bus sur les bandeaux lumineux ou les écrans doubles faces.

➤ Présence d'un plan du réseau et d'un plan de ligne à l'intérieur des véhicules et d'annonces sonores intérieures/extérieures dans les véhicules les plus récents (11 bus).



# Etat des lieux

## L'information

### ➤ Arrêts de bus :

➤ Clarté de l'information (conforme au départ).

➤ Indication des lignes de transports et de leurs destinations à chaque emplacement d'arrêt (conforme au départ).

➤ Des tailles de caractères agrandies pour les horaires afin d'être conformes à la réglementation sur 100% des points d'arrêts du réseau.

➤ 20 arrêts sont équipés de bornes d'informations visuelles indiquant le temps d'attente en temps réel.

### ➤ Internet et téléphone

➤ Informations du réseau TRACE disponibles par téléphone (« Allô TRACE ») et sur le site Internet de la TRACE « [www.trace-colmar.fr](http://www.trace-colmar.fr) ».

➤ Le site internet est accessible depuis février 2017. Informations également diffusées sur les page Facebook, Twitter, Instagram de la TRACE ainsi que dans la newsletter TRACE.



# Etat des lieux

## Point de vente : agence commerciale rue Kléber

➤ L'agence commerciale TRACE est accessible en termes de cheminement et de mobilier : accès de plain-pied présence d'un guichet abaissé et d'adhésif sur la porte d'entrée.



# Etat des lieux

## Arrêts accessibles

En 2021, 395 points d'arrêts sur 410 sont accessibles (soit 96%).

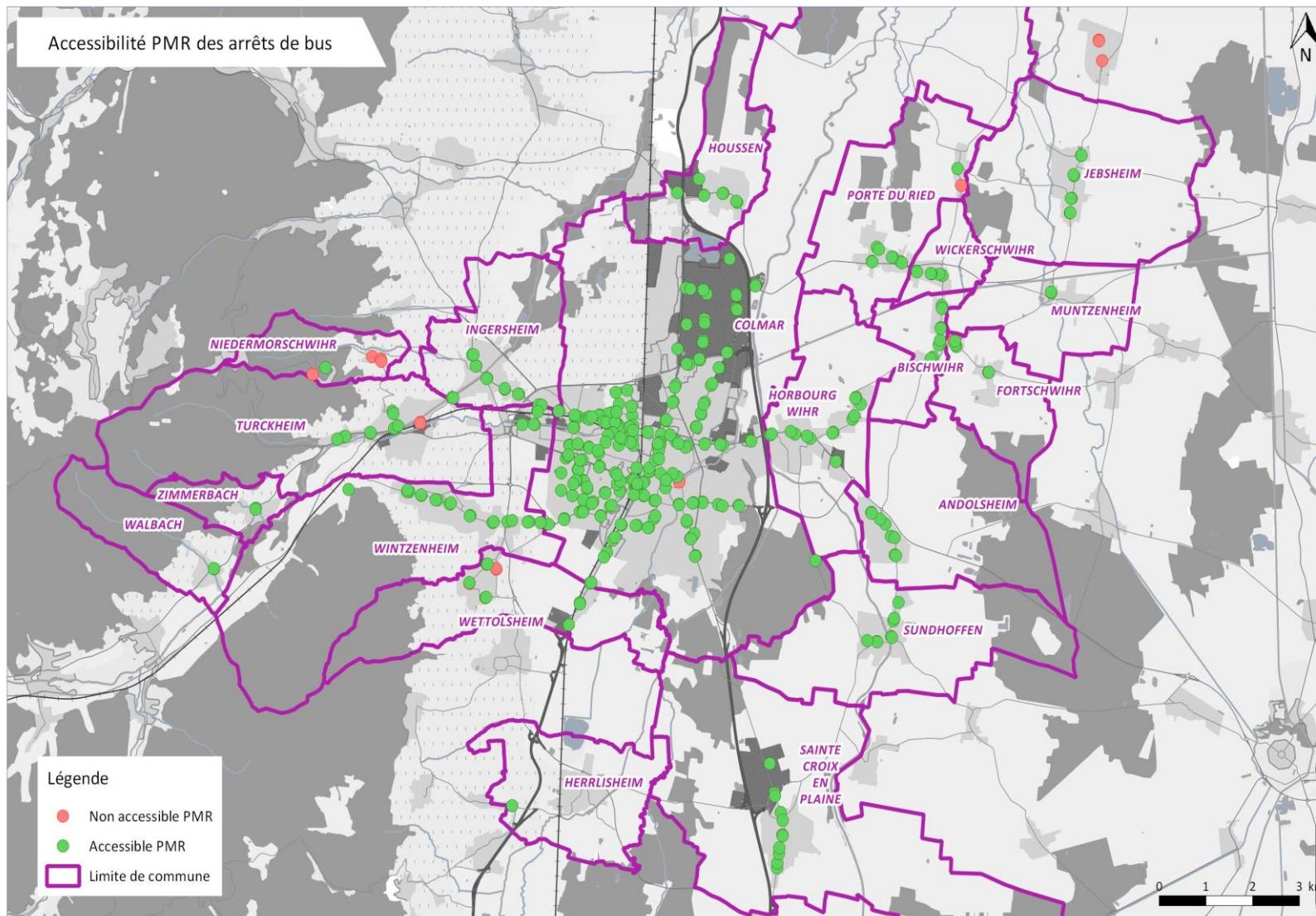
Arrêts non accessibles en 2021 :

- Turenne, ligne 6
- Collège Fortschwihr, ligne 24 direction Colmar,
- Digue, ligne 24 dans les deux sens,
- Batteuse, ligne 26 dans les deux sens,
- Fecht, lignes 8 et 25 dans les deux sens,
- Vogesia, ligne 25 2 dans les deux sens,
- Niedermorschwihr mairie, ligne 25 dans les deux sens,
- Hunabuhl bas, ligne 25 dans les deux sens 3 épis,
- Hunabuhl haut, ligne 25 dans les deux sens

**Un investissement annuel de 300 000 à 500 000 € HT financé par Colmar Agglomération entre 2008 et 2019.**



# Etat des lieux



# Evolution 2008 / 2021

	2008	2011	2013	2015	2016	2017	2018	2021
<b>Bus accessibles</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>44</b>
<b>Arrêts accessibles</b>	<b>95</b>	<b>176</b>	<b>247</b>	<b>306</b>	<b>325</b>	<b>364</b>	<b>395</b>	<b>395</b>
<b>Information :</b>								
- Documents	Conforme	Conforme	Conforme	Conforme	Conforme	Conforme	Conforme	Conforme
- Parc autobus	29 bandeaux lumineux  Absence de plan de ligne et de plan réseau  26 valideurs bas	40 bandeaux lumineux (début 2012)  Présence de plan de ligne et de plan réseau  31 valideurs bas	40 bandeaux lumineux  Présence de plan de ligne et de plan réseau  33 valideurs bas	40 bandeaux lumineux  Présence de plan de ligne et de plan réseau  33 valideurs bas	40 bandeaux lumineux  Présence de plan de ligne et de plan réseau  33 valideurs bas	40 bandeaux lumineux  Présence de plan de ligne et de plan réseau  40 valideurs bas réalisés	Information visuelle + visible et information sonore embarquée  Conforme	Conforme
- Arrêts	tailles de caractères trop petites	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies	Fiches horaires agrandies
- Site internet	Non conforme	Non conforme	Non conforme	Non conforme	Non conforme	Conforme	Conforme	Conforme
<b>lignes TRACE accessibles</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>14</b>



# Aménagement provisoire de l'arrêt Forge

Dans le cadre du réaménagement de la rue de la poudrière et des réflexions sur la relocalisation de l'arrêt Forge des lignes 3 et 8, Colmar Agglomération a mis en place en octobre 2019 une plateforme modulaire provisoire avec piste cyclable à l'arrêt Forge.

Cet aménagement permet de garantir l'accessibilité en attendant la décision de maintenir l'arrêt à cette place ou de le déplacer (restructuration du réseau en cours de réflexion).



# Conclusion

➤ Depuis le lancement du SDA, ce sont plusieurs millions d'Euros qui ont été investis par Colmar Agglomération pour rendre accessible son réseau de transport public.

➤ Aujourd'hui, la quasi-totalité des arrêts et du matériel roulant circulant sur le réseau est la totalité de l'information voyageur sont aux normes d'accessibilité.

➤ La réflexion sur les développements futurs du réseau TRACE prend en compte la thématique de l'accessibilité.

➤ La thématique de la mobilité des personnes handicapées et PMR fait aujourd'hui partie intégrante de la politique de Colmar Agglomération.





***Un service de substitution pour  
l'ensemble du réseau***

# Le service de substitution

## ↳ Rappel législatif

**« Le SDA définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité responsable et les principes d'organisation les concernant » (directive du 13 avril 2006)**

## ↳ Un service de substitution est nécessaire :

- En 2020, 14 lignes TRACE sont totalement accessibles sur un total de 21.
- Par ailleurs, une partie des PMR lourdement handicapées n'est pas en capacité de prendre le bus, même accessible.



# Le service de substitution



## → Le service de substitution actuel : Trace Mobile

Trace Mobile est un service dédié aux PMR fonctionnant d'adresse à adresse et sur réservation préalable.

L'accès au service se fait selon l'un des critères suivants :

- être titulaire de la carte d'invalidité CDAPH (anciennement COTOREP), dont le taux d'incapacité est égal ou supérieur à 80 %,
- être titulaire de la carte « priorité pour personne handicapée » CDAPH (anciennement COTOREP), mention « Station debout pénible »,
- être une personne de plus de 75 ans à mobilité réduite (avoir droit à la « Tierce personne de la Sécurité Sociale »).
- être titulaire de la carte CMI mention Invalidité/besoin d'accompagnement/cécité...

Toutes les autres demandes sont soumises à la commission d'admission ad hoc, créée en 2008.

En 2019, Trace Mobile a réalisé 3908 courses (2193 en 2020) et a transporté 4 543 clients (2622 en 2020) pour un coût de 115 449 € HT (59 912 € HT en 2020).

**Merci de votre attention !**

