



LOI MOBILITÉS

UNE NOUVELLE POLITIQUE DE MOBILITÉ
POUR AMÉLIORER LE QUOTIDIEN

Construire une nouvelle vision nationale de la mobilité


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



#LoiMobilités

La LOM : un processus inédit d'écoute et de concertation



3 mois

Lancées en septembre 2017 par Elisabeth Borne, les assises de la mobilité ont duré 3 mois.



6 thèmes

Les consultations ont été organisées autour de trois thèmes : Plus propre, plus connecté, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.



400
réunions

50 réunions publiques ont été organisées pour que les citoyens puissent proposer des idées et des initiatives parallèlement à une plateforme internet permettant d'accueillir largement les contributions.



3000
participants

Près de 3000 participants ont élaboré des propositions avec 600 experts pour un total de 30 000 contributions.

- **Dépôt du projet de loi : 26 novembre 2018**
- **Vote de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités**



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

1 AMBITION : AMÉLIORER CONCRÈTEMENT LA MOBILITÉ AU QUOTIDIEN



TITRE 1A

Investir d'avantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien



TITRE 1

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture



TITRE 2

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité,
au service de tous



TITRE 3

Réduire l'empreinte environnementale des transports



TITRE 5

Mesures diverses (sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)

La LOM et l'accessibilité :

zoom sur les mesures d'accessibilité aux réseaux de transport

Support sessions pour les collectivités et les transporteurs

(PPT complété suite session)

vendredi 27 novembre et mardi 1^{er} novembre 2020
par Muriel LARROUY, chargée de mission au sein

de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Préambule :
mise en perspective et évolution
des politiques d'accessibilité

Une personne en fauteuil roulant
en bas des marches d'un ERP: elle ne peut rentrer car...

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées				

Une personne en fauteuil roulant
en bas des marches d'un ERP: elle ne peut rentrer car...

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes				
Influences probables				
Solutions envisagées				

Y a-t-il une raison plus valable que les autres ? Non, ce sont des approches différentes avec leurs influences sur les solutions déployées

Visions associées à l'explications...

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale : médecin	Vision fonctionnelle : ergonome, kiné	Vision environnementale	Vision politique
Influences probables				
Solutions envisagées				

Jusque dans les années 1990, seules les deux premières raisons « existaient »
C'est le travail d'un groupe d'acteur qui a permis de diffuser les deux autres façons de percevoir la situation.

Visions associées à l'explications ...

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale : médecin	Vision fonctionnelle : ergonome, kiné	Vision environnementale	Vision politique
	Vision individuelle		Vision sociale	
Influences probables				
Solutions envisagées				

Influence de ces visions sur les solutions déployées

	Raison A	Raison B	Raison C	Raison D
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accessibilité des bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale : médecin	Vision fonctionnelle : ergonome, kiné	Vision environnementale	Vision politique
	Vision individuelle		Vision sociale	
Influences probables				
Solutions envisagées	Des politiques centrées sur la personne Et en matière de transport : transports spécialisés, ascenseurs réservés...		Des aménagements de l'espace disponibles pour tous : rampes, ascenseur en libre service	Une autre conception de l'espace : on conçoit directement pour tous sans avoir besoin de rampe...

1975 : les prémisses avec le transport des « handicapés »

- Avant 1975, la mobilité des personnes handicapées relevait de la sphère privée et familiale, ce n'était pas une question prise en charge par la sphère publique.
- Avec la loi n°75-534 du 30 juin de 1975 dite loi « Handicap », la question s'inscrit dans les politiques publiques, sous la forme de politiques de transport des « handicapés ».
 - Le référentiel à l'époque repose sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, c'est-à-dire centrée sur la personne. Le problème vient de « la personne »
 - Cette vision appelle des solutions spécifiques qui vont se déployer durant les années 1980 et 1990
 - = transports spécifiques comme les TPMR transports de personnes handicapées ou alors des prothèses à l'environnement : ajout de rampes à l'arrière des bâtiments, d'ascenseurs réservés... qui vont se déployer dans les années 80, 90.

Anecdote :
les UFR sont
« utopiques »

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Années 90' : la phase de l'invention de l'accessibilité aux transports

On déplace la
focale de la
personne à
l'environnement

- Durant la fin des années 80 et le début des 90' des militants vont se mobiliser pour imposer une autre vision du handicap :
 - Le problème vient de l'environnement inadapté et non pas seulement de l'individu. Le référentiel change, la focale porte sur l'environnement.
 - Il appelle des solutions intégrées : des bus accessibles à plancher surbaissé, des ascenseurs « presque en libre service » (la ligne 14 de la RATP)...
- Création de la politique d'accessibilité aux transports :
- Elle est institutionnalisée en 2005, avec la loi « pour l'égalité des chances »

2005 : Institutionnalisation de l'accessibilité des transports publics

- **La loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose et **fixe comme objectif l'accessibilité des réseaux de transports publics et des ERP pour 2015**.
 - la définition du handicap inspirée de la classification internationale du handicap = handicap de situation.
 - L'objectif des aménagements : il s'agit d'une accessibilité pour tous, dès le départ pour les projets neufs et en rattrapage pour l'existant.
- Mais l'objectif est très ambitieux et à l'approche de l'échéance, il est proposé une programmation et une priorisation avec **l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014**
- C'est la relance des aménagements avec les Ad'AP pour les ERP et les SD'AP pour les transports

Depuis 2005, des efforts de mise en accessibilité des services

- Depuis 2005, et avec la relance de 2014, **les efforts portent beaucoup sur les aménagements** pour rendre accessibles les différents maillons de la chaîne de déplacement : mobilité, espaces publics, ERP...
 - L'accessibilité progresse dans les faits,
 - Mais les aménagements sont encore trop parcellaires et surtout non connus

→ il manque le volet information pour donner l'usage

→ **d'où les mesures autour de l'usage dans la Loi d'Orientation des Mobilités adoptée le 24 décembre 2019**



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

2020 : L'USAGE de l'accessibilité, inscrit dans la LOM

- **Les mesures en faveur de L'USAGE de l'accessibilité dans la LOM** (au titre I, art. 19 et 21)
 - **Tarif accompagnement ; Facilité d'accès aux TPMP (Code); [Art. L1111-5](#) du code des transports**
 - **Elargissement de la notion de substitution ; Compensation des arrêts en ITA [article L1112-4](#) du code des transports;**
 - **Publicité de l'état d'avancement de la politique d'accessibilité ([art. 1112-2-4](#) du code des transports)**
 - Accessibilité des places avec bornes de recharge en tant que nouveau service public (article [L. 2224-37](#) du code général des collectivités territoriales)
- Mesure « action » :
 - **[Charte "Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs"](#) signée en juin 2019**

En rouge, les
mesures
abordées
aujourd'hui

2020 : le tournant vers l'**USAGE** de l'**accessibilité**, inscrit dans la LOM

- **Les mesures en faveur de L'USAGE de l'accessibilité dans la LOM** (au titre II)
 - **Les mesures de l'article 27 pour une information numérique** (décrets en cours)
 - Obligation de créer des bases de données sur l'accessibilité des transports ([art. L1115-6](#) du code des transports) et de la voirie (200 m autour des arrêt prioritaires) (art. L141-13 du code de la voirie routière) pour alimenter des applications comme les calculateurs d'itinéraires
 - **La mesure du début de l'article 28** ([art. L1115-9](#) du code des transports) : **pour fournir un service centralisé de réservation** (Décret en cours)
 - Plateforme unique de réservation gérée par Gares et Connexion des services d'assistance en gare et de substitution

Se référer aux
fiches LOM
n°2 « plateforme »
et n°5 « données »

Ces mesures
seront dans le
diaporama pp 24
à 27

ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

LOM et l'accessibilité des réseaux de transports publics et de TPMR

- Partie 1 - Les mesures à destination des voyageurs
- Partie 2 - Les mesures à destination des réseaux

Partie 1 - LOM et accessibilité : mesures à destination des voyageurs

1. L'information voyageurs
 - a) La base
 - b) La charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité
 - c) Les mesures LOM avec décrets d'application (art. 27 et 28)
2. La tarification spéciale pour l'accompagnateur de personnes handicapées sur les réseaux de Transport public
3. Les facilités d'accès aux TPMR

1 a) L'information voyageurs de base pour permettre la mobilité

- **La documentation de vos réseaux permet-elle aux personnes en fauteuil roulant de connaître les lignes qu'elles peuvent emprunter ?**
 - En Ile-de-France, il existe des critères pour spécifier les conditions à remplir et un protocole pour déclarer une ligne accessibles partiellement
 - ([D1112-11](#) du code des transports → quand la ligne compte 70% des points d'arrêts (+ le matériel roulant + formation conducteur + information voyageurs), elle est accessible .
 - En province, vous pouvez vous en inspirer en définissant vos propres critères pour les réseaux de province et ouvrir officiellement les lignes aux personnes en fauteuil roulant.
 - Ex. Lorsque les arrêts représentant 50% du trafic de la ligne sont accessibles et que les autres conditions sont remplies (matériels, formation, information...), la ligne est accessible.

1 a) L'information voyageurs de base pour permettre la mobilité

Mesures obligatoires

- **Vos sites Internet et vos applications sont-ils accessibles ?** (RGAA)
- La LOM rappelle l'obligation à l'article 28.
- Cela a été inscrit dans le code des transports à l'[Art. L. 1115-8](#) :
- Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial.
- Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information **réponde à des exigences d'accessibilité** aux personnes handicapées, dans les conditions prévues à [l'article 47 de 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 et [son décret d'application](#) (obligation selon date mise en service du site, au plus tard, depuis nov. 2020)
- **Vos services téléphoniques sont-ils accessibles ?**
- obligatoire pour tous les réseaux de transports publics **depuis d'octobre 2018** ([lien vers décret](#))
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Partie 1 - LOM et accessibilité : mesures à destination des voyageurs

1. **L'information voyageurs**
 - a) La base
 - b) La charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité**
 - c) Les mesures LOM avec décrets d'application (art. 27 et 28)
2. La tarification spéciale pour l'accompagnateur de personnes handicapées sur les réseaux de Transport public
3. Les facilités d'accès aux TPMR

1 b) Charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité

- La charte "[Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs](#)"
- Signée en juin 2019 par les représentants des AO (GART et Régions de France) et transporteurs (UTP, FNTV)
- **Rappelle l'importance de travailler sur :**
 - la maintenance,
 - la formation du personnel,
 - **l'information voyageurs,**
 - les cahiers des charges des véhicules,
 - ...
- Préconise de s'engager dans **des démarches de labellisation ou de certification** (S3A, [Cap handéo Mobilité](#)...)

Partie 1 - LOM et accessibilité : mesures à destination des voyageurs

1. **L'information voyageurs**
 - a) La base
 - b) La charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité
 - c) **Les mesures LOM avec décrets d'application (art. 27 et 28)**
2. La tarification spéciale pour l'accompagnateur de personnes handicapées sur les réseaux de Transport public
3. Les facilités d'accès aux TPMR

Fiche 5
« Données
accessibilité »



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

1 c) LOM et les bases de données sur l'accessibilité

Fiche
n°5

- **Une obligation de création de bases de données accessibilité (art. 27)**
 - Des réseaux de transport, quel que soit le mode
 - De la voirie, sur les 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires
- Besoin d'un décret (en cours) pour spécifier l'utilisation du [profil NeTEx accessibilité](#) et du géo-standard CNIG
- Les données serviront à alimenter :
 - Des calculateurs d'itinéraires et éviter des services discriminatoires,
 - Des GPS piétons en apportant une information précise sur la « qualité » de l'accessibilité de la voirie,

Mesures non présentées

LOM et plateforme nationale de réservation de l'assistance pour les réseaux ferrés (article 28)

Fiche
n°2

Les réglementations européennes (DOV règlement européen du droit des passagers et STI PMR règlement l'interopérabilité des réseaux ferrés en Europe, volet PMR), ainsi que la réglementation française obligent

- à proposer des services d'assistance garantie pour permettre aux personnes handicapées de monter et descendre des trains dans les gares nationales et régionales prioritaires / complémentaires avec personnel.
- à proposer de la substitution dans les autres gares (gares non accessibles (celles en ITA et les non prioritaires)

→ Les services existent chez les différents opérateurs mais avec un numéro différent à chaque fois

→ La LOM prévoit la création d'une plateforme nationale de réservation

Mesures non présentées



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Fiche n°2 : plateforme de réservation de l'assistance pour les réseaux ferrés : suite

Les points forts :

- Un service qui rencontre sa cible avec 663 000 prestations (dont 584 036 Accès Plus et 27 797 Accès TER) en 2018
- Une satisfaction des clients : 97% de clients satisfaits pour la préparation et 93% satisfaits de la prestation d'assistance

Les points faibles :

- c'est compliqué d'identifier le numéro à appeler (national, régional...)
- l'échange d'information entre opérateurs ne fonctionne pas facilement

→ Solution avec la LOM :

une seule plateforme nationale qui gèrera la réservation et les échanges d'information entre les plateformes (art. 28)

Mesures non présentées

Retrouvez toutes ses mesures sur
www.accessibilite.gouv.fr
Rubrique : Dire, Lire, Faire

Partie 1 - LOM et accessibilité : mesures à destination des voyageurs

1. L'information voyageurs
 - a) La base
 - b) La charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité
 - c) Les mesures LOM avec décrets d'application (art. 27 et 28)
2. **La tarification spéciale pour l'accompagnateur de personnes handicapées sur les réseaux routiers de Transport public de voyageurs**
3. Les facilités d'accès aux TPMPR

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

Fiche
n°1

- Les aménagements ne suffisent pas pour offrir une accessibilité
- L'assistance humaine est souvent nécessaire
- **La LOM rend obligatoire une tarification spéciale pour l'accompagnateur des personnes handicapées ayant une carte CMI** (carte mobilité inclusion) (art. 19 de la LOM ou [Art. L1111-5](#) du code des transports), au-delà des seuls porteurs d'une CMI invalidité sur-mention « accompagnateur ».
- Toutes les personnes disposant [d'une de ces CMI](#) a le droit à un tarif spécial pour son accompagnateur.
 - CMI mention « priorité » = station debout pénible
 - CMI mention « stationnement » = pénibilité de marche
 - CMI mention « Invalidité », avec ou sans la sur-mention « accompagnement »
- La tarification spéciale peut aller jusqu'à la gratuité

Mesure d'application directe,
obligatoire depuis janvier 2020 !

ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur »)

Fiche
n°1

Positif pour l'utilisateur :

- + Permet à certaines personnes de pouvoir se déplacer sur le réseau grâce à son accompagnateur à moindre coût, voire sans coût supplémentaire

Mesure d'application directe,
obligatoire depuis janvier 2020 !

Positif pour les réseaux :

- + Limite les risques d'accident et de perturbation d'exploitation
- + Pas besoin de personnel supplémentaire sur le réseau
- + Le coût des tarifs réduits est compensé par un nombre accru de trajets payant

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

Fiche
n°1

- **Les facilités d'accès aux réseaux nominaux via**
 - La possibilité d'être accompagné pour tous les porteurs de CMI
 - et le tarif spécial pour l'accompagnateur cette tarification **devraient être les mêmes sur le réseau TPMR.**

Savoir utiliser les transports en commun ou recourir aux TPMR c'est déjà compliqué pour beaucoup de monde, n'ajoutez pas un couche supplémentaire.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur » : synthèse

- La LOM donne le droit au voyageur avec une CMI, quelque soit la mention, d'être accompagné et que son accompagnateur bénéficie d'un tarif spécial, pouvant aller jusqu'à la gratuité
 - C'est un droit pour la personne d'être accompagnée mais pas une obligation. Le réseau ne peut obliger la personne à être accompagnée (même quand la personne a une sur-mention « accompagnateur »)
 - Le réseau a l'obligation d'accepter l'accompagnateur et de proposer un tarif spécial
 - Aucun critère ne peut être imposé dans le choix de l'accompagnateur

Philosophie de la mesure : faciliter l'accès aux TPMR pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap.

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

- **Cas** du voyageur avec une CMI, souhaitant être accompagné par une autre personne « handicapée » sur le réseau nominal
 - C'est son droit,
 - C'est du transport public, il n'y a pas de test de « validisme » pour prendre le réseau nominal, ni pour être accompagnateur
 - Ce n'est pas au réseau de juger si la seconde personne apporte ou non une aide à la première. Peut être est-ce de l'entraide mutuelle.
 - Vous ne pouvez juger du type d'aide que chacun s'apporte

Philosophie : faciliter l'accès aux TPMP pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

2 - LOM et tarification spéciale « accompagnateur »

Fiche
n°1

- Modalités pratiques :
 - Pour justifier du tarif spécial lors d'un contrôle, vous pouvez inscrire dans le règlement que l'accompagnateur doit être aux cotés de la personne pouvant présenter sa carte CMI
 - Le tarif spécial est laissé à la libre appréciation de la collectivité :
 - Ex. gratuité pour tous ou seulement pour les CMI invalidité et tarif à 50% pour les autres
 - Nécessite de prévoir ce tarif dans la grille du réseau et le logiciel afférent
 - Nécessite également qu'il soit disponible dans les points de vente, rappelez vous, l'objectif est de faciliter l'accès aux réseaux !

Mesure d'application directe, obligatoire depuis janvier 2020 !



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Partie 1 - LOM et accessibilité : mesures à destination des voyageurs

1. L'information voyageurs
 - a) La base
 - b) La charte pour la qualité d'usage de l'accessibilité
 - c) Les mesures LOM avec décrets d'application (art. 27 et 28)
2. La tarification spéciale pour l'accompagnateur de personnes handicapées sur les réseaux de Transport public
3. **Les facilités d'accès aux TPMR**

Le TPMR – le cadre légal

- Le TPMR, un TAD particulier **non obligatoire**
 - [Article R3111-2 du code des transports](#)
 - « Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services collectifs **offerts à la place**, déterminés en partie **en fonction de la demande des usagers**, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la **capacité minimale est de quatre places**, y compris celle du conducteur. »
 - [Art. R3111-3](#) (créé par Décret n°2016-1550 du 17 nov. 2016)
 - « **Les services** publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes **peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers.** »
 - [Article L1112-4-1](#) du Code des Transports sur le coût :
 - « *Le coût pour les personnes handicapées du transport à la demande mis en place par une autorité organisatrice de transport ne peut être supérieur à celui applicable aux autres usagers dans le ressort territorial de cette autorité....]*

Un besoin continu de TPMR
malgré la mise en accessibilité des réseaux

LOM et facilités d'accès aux TPMR

(Art 19 de la LOM ou [Art. L1111-5](#) du code des transports)

- La LOM prévoit, pour les porteurs de la carte **CMI Invalidité**, que l'accès au TPMR ne peut être restreint,
 - ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné,
 - ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.
- La CMI Invalidité faisant office de reconnaissance administrative et médicale. Ces conditions s'appliquent tant pour entrer dans le service qu'en cas de renouvellement..
- Les autres règles locales restent inchangées : délais réservation, population cible...

CMI invalidité : le handicap est reconnu à +80%, tel que défini au 1° du I du L224-3 du code de l'action sociale et des familles

Fiche
n°3

Mesure d'application
directe, obligatoire
depuis janvier 2020 !



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMP

- **L'objectif est de faciliter l'accès au service, au moins pour les voyageurs avec une CMI Invalidité**
- Pour les autres voyageurs sans CMI Invalidité
 - Les collectivités sont libres de s'organiser.

Philosophie : faciliter l'accès aux TPMP pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMP

- Locaux / extérieurs :
 - Pas de différence de traitement quand ils ont une CMI Invalidité.
 - Pas de différence entre client régulier et client occasionnel quand ils ont une CMI Invalidité.
- Commission médicale :
 - Pour les personnes avec une CMI Invalidé, plus de commission médicale (ou tout autre nom) ou de questionnaires médicaux ou de données médicales. Ces personnes n'ont pas à voir de médecin pour accéder au service TPMP.
- Journée d'information
 - Possibilité de maintenir une journée d'information non obligatoire pour les CMI Invalidité

Philosophie : faciliter l'accès aux TPMP pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMR

- Quand il y a la sur-mention « accompagnateur » :
 - C'est un droit pour la personne d'être accompagnée mais pas une obligation. Le réseau ne peut obliger la personne à être accompagnée
 - Le réseau à l'obligation de prendre l'accompagnateur
 - Aucun critère ne peut être imposé dans le choix de l'accompagnateur
- **Il est préférable d'accepter la personne apriori** et c'est en cas de difficultés lors de l'usage du TPMR, qu'il sera possible de revenir sur l'adhésion / l'inscription.

Philosophie de la mesure : faciliter l'accès aux TPMR pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMR

- Pistes pour le règlement intérieur :
 - **Aligner au maximum les conditions du réseau TPMR sur les conditions du réseau nominal**, au moins pour le droit à l'accompagnateur pour les porteurs de CMI et sur le tarif spécial pour l'accompagnateur
 - **Les conditions générales d'utilisation du service Accès + de la SNCF peuvent vous aider.** Elles font partie des [« Tarifs voyageurs »](#), volume 4, chapitre 5. Un condensé est disponibles sur le site [« Accessibilité » de la SNCF](#).

Philosophie : faciliter l'accès aux TPMR pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

Modalités pratiques pour la facilité d'accès aux TPMR

- Besoin de travailler sur le règlement intérieur, en précisant par exemple :
 - Les prérequis nécessaires :
 - le recours au TPMR nécessite d'être capable d'attendre seul ou avec son accompagnateur le véhicule et d'être autonome après la dépose.
 - Les conducteurs ne sont pas habilités à aller chercher ou raccompagner la personne chez elle.
 - l'usage du TPMR nécessite d'avoir un comportement ne provoquant ni risque, danger ou gêne manifeste (fuite, agressivité...) pour le conducteur et les autres passagers
 - Un accès a priori même en cas de doute sur les capacités de la personne à utiliser le TPMR et possibilité de prévoir la possibilité de l'exclure temporairement

Philosophie de la mesure : faciliter l'accès aux TPMR pour les personnes ayant une reconnaissance par l'Etat d'un handicap important

Points d'attention sur l'accessibilité des véhicules (flotte)

- Cinq groupes de travail sont en cours au sujet des UFR dans les véhicules à moteur (TPMR et VP)
- Le GT1 porte sur **les problématiques d'accessibilité des véhicules TPMR**

1) Vraie difficulté à faire correspondre la configuration du véhicule avec la diversité des fauteuils roulant en usage collectif.

- Solution en lien avec GT3 : avoir une flotte diversifiée dont les caractéristiques sont connues des agents en charge du logiciel pour permettre l'adéquation entre véhicule / fauteuil roulant.

2) Des pentes de rampes trop élevées et un recours fréquent aux chemins de roulement (rails utilisables en solution de secours)

- Solution : lancement d'un REX sur usage des rampes et des chemins de roulement

Objectiver : Quel pourcentage de pente pour les rampes disponibles ? Quel niveau de maintenance préventive et curative des rampes ? Quel niveau de recours aux chemins de roulement ?

Points d'attention sur l'accessibilité des véhicules (flotte)

Les publications qui peuvent vous intéresser

- **Le GT2** : rédaction et publication d'un guide dont la publication est attendue pour janvier 2021
« **Guide pour les utilisateurs de fauteuils roulants se déplaçant dans un véhicule personnel. Cadre réglementaire et recommandations pour une solution globale « véhicule / fauteuil** »
- **Le GT3** : rédaction et publication vise à publier un guide de recommandation à destination des gestionnaires de flotte de TPMR
- Amélioration de l'information sur compatibilité fauteuil et véhicule sur le site du [**CERAHTEC**](#) qui propose une base de données officielle sur les fauteuils roulants (gérée par l'Institut des Invalides).

Les deux autres groupes vous concernent moins

- Le GT4 porte sur les appuis tête
- Le GT5 porte sur les démarches lors des Contrôles techniques et cartes grises pour les propriétaires individuels de véhicules aménagés

Partie 2 - LOM et accessibilité : mesures à destination des AOM et transporteurs

1. **Elargissement de la notion de transports de substitution**
2. Compensation des arrêts en ITA par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts (réseaux urbains)
3. Publication du bilan d'avancement

Service de substitution – le cadre légal

- Le service de substitution : en cas d'ITA
 - [Article L1112-4 du code des transports](#)
 - « Lorsque, dans un réseau existant, **la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article [L. 1112-1](#) s'avère techniquement impossible** en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition.
 - L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat dispose **d'un délai de dix-huit mois** à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces services de substitution. [...] »

Fiche
n°3



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Service de substitution – le cadre légal

Fiche
n°3

- Le service de substitution : en cas d'ITA
 - [Directive du 13 avril 2006 en application de la loi 2005-102 du 11 février 2005](#)
 - Définition du « service de transport de substitution » : service de transport public accessible assurant, **dans des conditions analogues**, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

LOM et élargissement de la notion de substitution

- Les réseaux ferrés bénéficiaient déjà de cette notion élargie de substitution reposant sur
 - Le transport de substitution (ex. un véhicule spécial d'une gare à une autre gare)
 - Les mesures de substitution qui sont de nature humaine, technique ou organisationnelle, permettant
- **La LOM élargie cette possibilité aux réseaux routiers**
 - Avantages : permet de proposer une plus large gamme de services aux voyageurs, donne de la souplesse aux réseaux, encadre des pratiques déjà existantes (ex. accompagnement SYTRAL Lyon)

Partie 2 - LOM et accessibilité : mesures à destination des AOM et transporteurs

1. Elargissement de la notion de transports de substitution
2. **Compensation des arrêts en ITA par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts (réseaux urbains)**
3. Publication du bilan d'avancement

Compensation des arrêts en ITA pour éviter transport de substitution (urbain)

- ITA : impossibilité technique avérée. Certains arrêts prioritaires ne pouvaient pas être mis en accessibilité.
- La loi ([article 1112-4 du CT](#)) prévoit alors l'obligation de mettre en place des transports de substitution (transport devant proposer une alternative similaire, d'arrêt à arrêt, avec les mêmes horaires...)
- La mise en place de transports de substitution dans les réseaux urbains était souvent une gageure
- **La LOM permet de compenser les arrêts en ITA** par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts (qui n'étaient pas prioritaires) dans les réseaux urbains (il n'y a alors plus d'obligation de transport de substitution)
- Le choix des arrêts est réalisé par les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité. Suggestion de critères possibles : les arrêts avec le plus de montées, une demande locale...

Partie 2 - LOM et accessibilité : mesures à destination des AOM et transporteurs

1. Elargissement de la notion de transports de substitution
2. Compensation des arrêts en ITA par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts (réseaux urbains)
3. **Publication du bilan d'avancement**

Publication du rapport d'avancement

- La mise en accessibilité des réseaux est une politique publique sensible
- La tenue de la programmation n'est pas toujours évidente
- Informer et communiquer le plus en amont possible est un gage de transparence dans l'action publique
- Modalités pratiques : mise en ligne du bilan de fin de période ou version plus communicante et moins administrative

Ressources

La LOM, loi d'orientation des mobilités :

- [Le site du ministère](#)
- [le guide du Gart](#)
- [Les vidéos AGIR/AMF](#)
- [Les éléments de l'UTP](#)

L'accessibilité

- le site de la [Délégation ministérielle à l'Accessibilité](#)
- La charte "[Qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs](#)"

La documentation du CEREMA

- tant [sur les transports](#)
- que [sur l'accessibilité](#)
- Sur les transports et l'accessibilité, le guide gratuit (en téléchargement) "[Points d'arrêts bus et cars accessibles à tous : de la norme au confort](#)"

Partie 3 - LOM et accessibilité : autres mesures **non abordées** lors de la session

Mesures non présentées : compléments

LOM et l'accessibilité

1. Zones à faibles émissions (ZFE) et accessibilité pour les personnes handicapées
2. Les engins de déplacement personnel

1. ZFE et accessibilité pour les personnes handicapées

- La lutte contre la pollution en ville et le réchauffement climatique est une priorité du gouvernement.
- Elle passe par l'obligation de créer des zones à faible émission dans des agglomérations dont les taux de polluants atmosphériques dépassant les seuils définis par la commission européenne.
- Cela se concrétise par la restriction de circulation des classes de véhicules polluants dans ces ZFE et définis par arrêté.
- Néanmoins, conscient de la nécessité de permettre aux personnes handicapées de continuer à se déplacer dans un environnement pas encore accessible dans son ensemble, un GT est en cours pour permettre une exception pour les véhicules conduit ou véhiculant une personne handicapée.



2. Engins de déplacement personnel (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques

- L'objectif général est de soutenir le développement de ces nouveaux véhicules, de promouvoir le développement de services de mobilité (en free floating) tout en donnant aux élus la possibilité de réglementer les utilisations.
- Trottinettes électriques, scooters électriques, hoverboard, etc. n'étaient pas encore définis légalement en France
- **Un décret publié le 25 octobre 2019 a créé pour ces engins une nouvelle catégorie de véhicules dans le code de la route.**





Décret du 25 octobre 2019 : pour encadrer les EDP motorisés.

- Ce décret crée une nouvelle catégorie pour les EDP Motorisés
- **Ce décret détermine également les règles de circulation, inspirées par les vélos :**
 - dans les villes : **utilisation obligatoire des pistes cyclables lorsqu'elles existent, sinon sur la route à droite, interdiction de circuler sur les trottoirs.**
 - hors agglomération : interdits, sauf sur les pistes cyclables et les voies vertes
 - Casque non obligatoire (id. vélo)
 - **Stationnement : autorisé sur le trottoir sauf inconvenient (id. vélo)**
- Autres règles :
 - partir de 12 ans
 - vitesse maximale limite: 25 km / h
 - longueur: 1,35m / largeur: 0,90m
 - contraventions: 35 € (non respect des règles de circulation), 135 € (circulation sur le trottoir), 1500 € (vitesse)



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



LOI MOBILITÉS

- Plus de 1,1 Millions de véhicules
- Assurance responsabilité civile requise
- **Lors de l'achat d'un EDPM pour un usage personnel, il appartient aux utilisateurs de s'assurer.** Les informations doivent leur être communiquées lors de la vente pour qu'ils puissent contacter leur assureur et contracter une assurance. La pratique actuelle, cependant, va à des contrats spécifiques
- **Pour les EDP en libre-service/free floating : la prise en charge de l'assurance responsabilité incombe aux opérateurs, ainsi qu'aux loueurs.**



Article 41 (ex 18) : Régulation des services en free floating

- Sont concernés: les opérateurs en free floating et leurs véhicules disponibles sur la voie publique et sans station d'attache (vélo, scooter, autopartage, à l'exclusion de l'autopartage en boucle et de la location entre particuliers)
- Autorisation donnée par les autorités locales en charge du domaine public (insertion claire dans le «CG3P»)
- Redevance liée au titre d'occupation temporaire du domaine public
- Avis simple de l'«AOM» (Région) et de l'autorité en charge du stationnement et de la circulation
- Caractère non discriminatoire de la délivrance de l'autorisation
- Publicité préalable / Possibilité d'éviter une sélection préliminaire si la commune considère que son espace n'est pas limité



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

#LoiMobilités

Article 41 (ex 18)

- Nombre limité de prescriptions possibles de cette autorisation:
 - informations à transmettre sur le nombre et les caractéristiques des engins
 - conditions spatiales de déploiement (zones, densité des engins, ...)
 - nombre de véhicules
 - **information des usagers sur les règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons**
 - modalités de retrait des engins hors d'usage
 - caractéristiques des engins (normes d'émission, etc.) et modalités d'entretien (clauses sociales, etc.)
 - restrictions de publicité sur les engins
 - encadrement des signaux sonores
- Lancement d'un travail du ministère des Transports avec les collectivités et les opérateurs pour établir des recommandations / prescriptions

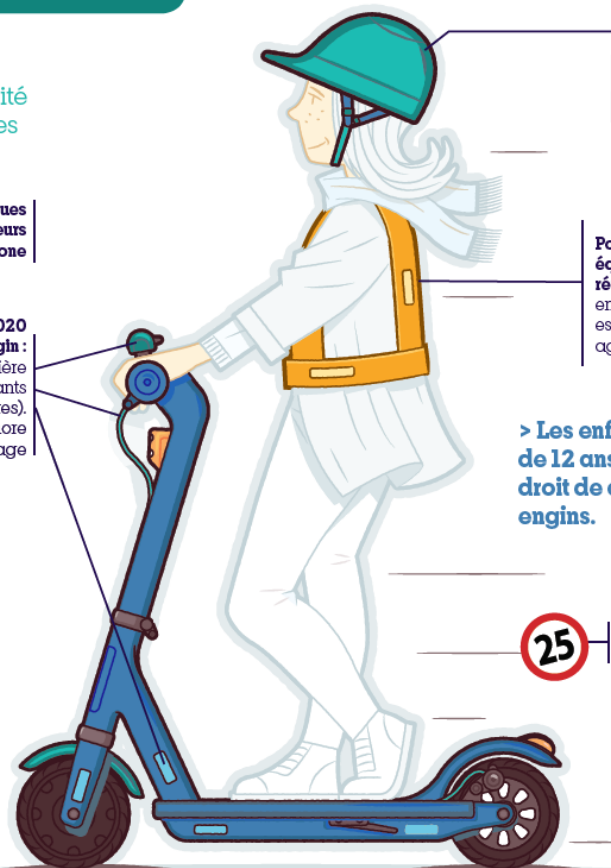
> **Soyez prudent !**
Pensez à votre sécurité mais aussi à celle des autres.

Séparez-vous de vos casques audio et écouteurs
N'utilisez pas votre téléphone

Vous avez jusqu'au 1^{er} juillet 2020 pour équiper votre engin :
- de feux de position avant et arrière
- de dispositifs rétro-réfléchissants arrière et latéraux (catadioptrés).
- d'un avertisseur sonore
- d'un système de freinage

> **Ne transportez pas de passager !**
Votre engin est destiné à usage exclusivement personnel.

> **Le stationnement sur un trottoir n'est possible que s'il ne gêne pas la circulation des piétons.**



En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.

Portez un vêtement ou un équipement rétro-réfléchissant, de nuit ou en journée lorsque la visibilité est insuffisante, et même en agglomération.

> **Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit de conduire ces engins.**



Pour pouvoir circuler sur la voie publique, votre engin doit être bridé à 25km/h.*

* Les EDPM doivent être bridés à 25km/h pour pouvoir emprunter la voie publique. Si ce n'est pas le cas, les propriétaires de ces véhicules doivent les faire régler à 25km/h. Ils sont invités à se renseigner sur la possibilité de les faire régler auprès de leur revendeur ou constructeur.

LORSQUE VOUS ÊTES SUR LA ROUTE...



* Vous n'avez pas le droit de circuler avec votre EDPM sur les trottoirs ! Ou bien conduisez-le à la main.



* En agglomération, vous devez emprunter les pistes et bandes cyclables, lorsqu'il y en a. Sinon, vous pouvez circuler sur les routes limitées à 50km/h seulement.



* En dehors des villes, vous devez circuler sur les voies vertes et les pistes cyclables. L'autorité investie du pouvoir de police pourra à l'avenir autoriser à circuler sur certaines voies.

QUELLES SONT LES SANCTIONS PRÉVUES ?



Si vous ne respectez pas les règles de circulation ou si vous transportez un passager :
35 euros d'amende (2^{ème} classe)

Si vous circulez sur un trottoir sans y être autorisé ou si vous débridez l'engin :
135 euros d'amende (4^{ème} classe)

Si vous roulez avec un engin dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h :
1500 euros d'amende (5^{ème} classe)