

AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

2030



• **PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS
2030**

Annexe Accessibilité



SOMMAIRE

PRÉAMBULE P 4

LE CADRE LÉGAL ET LES ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ..... P 6

- ▶ Le cadre légal..... p 6
- ▶ Vers une prise en compte universelle de l'accessibilité..... p 6
- ▶ L'accessibilité, une nécessité d'autant plus importante que la population vieillit..... p 7
- ▶ Les grands enjeux de la mise en accessibilité de la chaîne des déplacements..... p 8

ÉTAT DES LIEUX : UN NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ IMPORTANT SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET EN PROGRESSION SUR LES AUTRES RÉSEAUX..... P 9

- ▶ Un matériel roulant quasi entièrement accessible pour le réseau du SMTC, une accessibilité moindre pour le matériel Transisère et le ferroviaire..... p 9
- ▶ Des points d'arrêt de plus en plus accessibles..... p 11
- ▶ Une offre de services de mobilité adaptée..... p 13
- ▶ Le développement d'une information aux voyageurs pour tous..... p 14

ÉTAT DES LIEUX : LA DIFFICILE LECTURE DU NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN P 15

- ▶ L'état d'avancement de l'élaboration des PAVE communaux..... p 15
- ▶ Exemple détaillé de l'élaboration du PAVE de fontaine..... p 15
- ▶ Éléments de diagnostic de l'accessibilité des espaces publics..... p 20
- ▶ Une aide en faveur de l'autonomie des usagers sur les espaces publics p 21

© SMTC





© SMTC

LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET D'EXPLOITATION À METTRE EN ŒUVRE POUR DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉP 22

► ORIENTATION 1

Pérenniser la Commission Métropolitaine d'Accessibilité, en synergie avec la Commission d'Accessibilité du SMTC p 22

► ORIENTATION 2

Rendre accessible l'ensemble des lignes de transport en commun sur le ressort territorial du SMTC..... p 22

► ORIENTATION 3

Améliorer l'accessibilité du réseau ferroviaire.....p 24

► ORIENTATION 4

Prendre en compte la place de l'accessibilité dans les nouveaux services de mobilité.....p 24

► ORIENTATION 5

Viser une plus grande efficacité des services de substitution..... p 25

► ORIENTATION 6

Développer des outils de programmation de la mise en accessibilité des espaces publics.....p 27

► ORIENTATION 7

Bien prendre en compte l'accessibilité dans tout projet d'aménagement des espaces publics.....p 27

► ORIENTATION 8

Développer la formation des personnes intervenant dans la chaîne de déplacements.....p 29

► ORIENTATION 9

Développer une application de guidage pour tous dans Métromobilité, proposant une information multimodale et adaptée aux besoins des différents types de handicaps.....p 30

ACRONYMESP 31

© SMTC



PRÉAMBULE

L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ, C'EST QUOI ?

L'accessibilité des transports collectifs et des espaces publics est aujourd'hui un principe fondamental de tout aménagement. Il est néanmoins nécessaire de prendre en compte le contexte existant et les contraintes fortes du territoire en matière d'accessibilité pour échelonner les priorités de mise en accessibilité des espaces publics et des transports collectifs.

L'Annexe Accessibilité est réalisée dans cette logique, en cohérence avec l'ensemble des documents de programmation et de planification du territoire.

OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'ANNEXE « ACCESSIBILITÉ »

L'Annexe Accessibilité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un outil mis en place à la suite des prescriptions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. Ce document est une pièce obligatoire du PDU.

L'objectif est de présenter comment les autorités en charge de la question des déplacements devront répondre aux enjeux d'inclusion des personnes en situation de handicap sur la durée de vie du PDU. Pour cela, l'annexe doit comprendre :

- **Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre** afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite;
- **Un calendrier de réalisation correspondant.**

MÉTHODOLOGIE

L'Annexe Accessibilité du PDU de l'agglomération grenobloise a été réalisée en concertation avec les usagers en situation de handicap et leurs représentants associatifs. Une première version de l'Annexe Accessibilité a été présentée lors de la Commission Métropolitaine d'Accessibilité (CMA) du 20 juin 2017 et de la Commission d'Accessibilité du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) du 27 juin 2017. De plus, un groupe de travail composé de membres volontaire de la CMA et de la Commission d'Accessibilité du SMTC s'est réuni pour travailler sur l'Annexe Accessibilité du PDU le 7 septembre 2017.

LA PLACE DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES POLITIQUES MÉTROPOLITAINES

UNE PRISE EN COMPTE PRÉCOCE DE L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le SMTC s'est engagé très tôt en faveur des besoins de mobilité des personnes en situation de handicap :

- **Un service de transports spécifique a été mis en place dès 1979** au sein de l'agglomération à destination des personnes utilisant un fauteuil roulant. Il s'est élargi depuis pour intégrer différents handicaps ;
- **Un acte fort en termes d'accessibilité a été réalisé en 1987 avec la mise en service du premier tramway à plancher bas à Grenoble**, fruit d'une volonté politique forte et d'un travail partenarial étroit avec les associations, l'exploitant du réseau de transports en commun et l'industriel ;
- **Cet effort en matière d'accessibilité a depuis été maintenu, intégrant également le réseau de bus.** Dès 1996, une première ligne de bus (ligne n° 11, actuelle ligne C7) a été rendue accessible, cette mise en accessibilité se concentrant alors principalement sur les usagers en fauteuils roulants et sur les personnes malvoyantes et non-voyantes.
- **Aujourd'hui la majorité du réseau de transports en commun de l'agglomération est accessible**, ce qui en fait un des territoires les plus vertueux de France en la matière.

DES EFFORTS FAITS ÉGALEMENT EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS DEPUIS LES ANNÉES 1990

L'engagement des pouvoirs publics a également porté sur l'accessibilité des espaces publics, compétence communale jusqu'en décembre 2014 puis de Grenoble-Alpes Métropole à partir de janvier 2015 :

- **Une partie des trottoirs et des traversées piétonnes ont été réaménagées** pour répondre aux normes légales et aux attentes des personnes en situation de handicap, notamment les usagers en fauteuil roulant ;
- **Des travaux ont été réalisés pour réduire les pentes et les ressauts présents sur les espaces publics**, en particulier à Grenoble et sur les communes limitrophes, et ainsi faciliter la circulation de tous les usagers ;
- **Des feux sonores ont également été installés sur de nombreux carrefours de l'agglomération**, ceci afin de faciliter les traversées de la chaussée pour les personnes rencontrant une déficience visuelle ;
- **Un effort a également été réalisé pour répartir des places de stationnement adapté sur l'ensemble du territoire**, notamment auprès des espaces et des établissements connaissant un nombre d'usagers concernés important. Ces places sont confortables pour les personnes en situation de handicap grâce aux nouveaux standards établis.

Cependant, l'ensemble de ces aménagements se limite le plus souvent aux espaces urbains denses. L'enjeu est également de rendre accessibles les espaces publics dans les communes périphériques et rurales.

UNE FORTE TRADITION DE CONCERTATION AUTOUR DE L'ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

La place de la concertation auprès d'associations représentant les personnes en situation de handicap est historiquement importante dans le processus de mise en œuvre de grands projets sur le territoire métropolitain. Par exemple, dans les années 1970 et pour le projet de réintroduction du tramway dans l'agglomération grenobloise, la concertation avec les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite avait permis de lancer une « révolution technologique » avec la mise en service de tramways à plancher bas partiel.

Ces engagements en faveur de l'accessibilité ont permis à la ville de Grenoble d'obtenir le 2e prix des villes européennes accessibles Access City Award, de la Commission Européenne, en 2012 et 2014. De plus, l'association des paralysés de France (APF) a récompensé Grenoble à plusieurs reprises, lors du baromètre annuel APF/l'Express.

LE CADRE LÉGAL ET LES ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ

LE CADRE LÉGAL

La mise en accessibilité des transports en commun et des espaces publics s'inscrit dans un cadre légal, dont les principales lois sont listées ci-dessous :

- ▶ **La Loi n° 75-534 d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975**, qui a notamment permis la mise en place de normes réglementaires afin de rendre accessibles le matériel roulant et les conditions d'accès aux véhicules ;
- ▶ **La Loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982**, qui a défini dans son article 2 le principe du droit au transport pour tous, s'appliquant notamment aux personnes en situation de handicap ;
- ▶ **La Loi n° 2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 12 décembre 2000**, qui introduit de nouvelles mesures afin de rendre accessibles les espaces publics.

Un cap majeur a été franchi à partir de 2005 avec **la Loi handicap du 11 février 2005**, qui a mis en place des mesures prescriptives, alors que les normes d'accessibilité se limitaient jusque-là pour l'essentiel à des mesures incitatives :

- ▶ **Obligation pour l'ensemble des autorités organisatrices des transports (AOT) de rendre accessible l'ensemble des réseaux de transport en commun** dans le délai de 10 ans ;
- ▶ **Mise en place des procédures d'impossibilité technique avérée (ITA)** lorsque la mise en accessibilité ne peut être garantie. La Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) a la compétence de valider les ITA ;
- ▶ **Obligation de mettre en place des mesures de substitution en cas d'ITA** ;
- ▶ **Élargissement de l'accessibilité à toutes les personnes rencontrant des difficultés à se déplacer** et meilleure prise en compte de l'ensemble de la chaîne des déplacements ;
- ▶ **Mise en place de documents de planification et de programmation en matière d'accessibilité.**

Face aux retards observés dans la mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transports collectifs français à l'échéance de 2015, le législateur a modifié en 2014 cet objectif en se concentrant sur la mise en accessibilité d'arrêts prioritaires. Il s'agit 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 en situation de handicap. Cette ordonnance prévoit l'élaboration, par les autorités organisatrices de mobilité, d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP). Ce schéma permet aux autorités organisatrices de mobilité de bénéficier d'un délai supplémentaire pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité du service de transport public dont elles ont la responsabilité, cela en dérogeant au délai de 10 ans fixé au 11 février 2015 par la loi du 11 février 2005. Ce document de programmation couvre une période de 3 ans pour les transports urbains, 6 ans pour les transports non urbains et 9 ans pour les transports ferroviaires.

Concernant la mise en accessibilité des espaces publics, la réalisation de **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)**, lancés suite au décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, est désormais obligatoire dans toutes les communes. Ils peuvent également être mis en place par les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) lors d'un transfert de compétence, qui n'a pas eu lieu pour le territoire métropolitain à ce jour (fin 2017).

VERS UNE PRISE EN COMPTE UNIVERSELLE DE L'ACCESSIBILITÉ

QU'EST-CE QUE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ?

L'accessibilité est la capacité à accueillir et à assurer les déplacements pour tous. En lien avec l'évolution du cadre légal de l'accessibilité, la notion de handicap s'est élargie afin d'assurer une accessibilité universelle. Cela concerne toute personne en situation de handicap ou à mobilité réduite telle que définie par le Conseil Européen : handicap moteur, sensoriel, intellectuel, psychique ou cognitif, qu'il soit temporaire ou permanent. Cela concerne également les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les personnes qui transportent des bagages lourds et toute personne connaissant des difficultés à se déplacer et à utiliser les transports en commun. La mise en accessibilité sert donc un panel très large de personnes.

Aujourd'hui le handicap moteur est relativement bien pris en compte, mais ce n'est pas toujours le cas d'autres handicaps pour lesquels les réponses peuvent parfois être plus complexes (handicaps mentaux, psychiques et sensoriels).

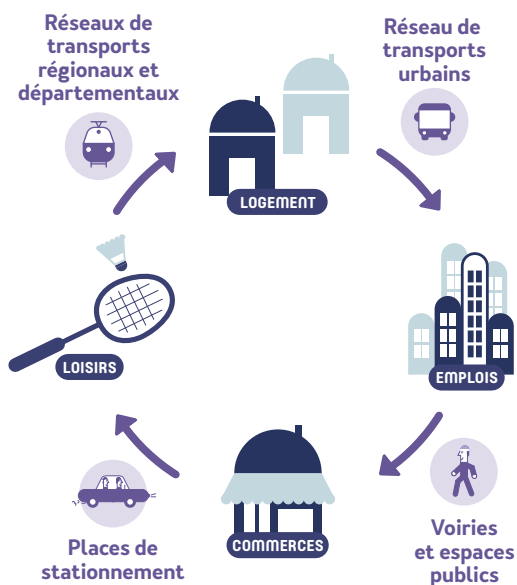
LA NOTION DE CHAÎNE DES DÉPLACEMENTS

La notion de chaîne de déplacements est centrale parmi les enjeux de l'accessibilité. Il s'agit d'assurer que toutes les personnes peuvent réaliser leurs déplacements de bout en bout sans se heurter à une difficulté en termes d'accessibilité. Cette chaîne comprend le cadre bâti, les espaces publics, les réseaux de transports et les espaces d'intermodalité. Penser les logiques de cheminements et d'itinéraires dans leur continuité et par l'absence de rupture oblige à effectuer des réorientations fortes dans le fonctionnement de l'organisation du territoire et dans le système d'acteurs :

- Cohérence entre les documents sectoriels (urbanisme, transports, insertion sociale);
- Dialogue entre les différents acteurs de la chaîne des déplacements.

Si l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements n'est pas garantie, les mesures réalisées ne peuvent être efficaces.

Chaîne de déplacements



L'ACCESSIBILITÉ, UNE NÉCESSITÉ D'AUTANT PLUS IMPORTANTE QUE LA POPULATION VIEILLIT

PROFIL DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Selon le Ministère des affaires sociales et de la santé, 12 000 000 de personnes sont en situation de handicap intellectuel, physique ou cognitif en France en 2016, ce qui représente 20 % de la population. En intégrant les situations de handicap temporaire, on estime que le taux est d'environ 40 %. À l'échelle de l'agglomération grenobloise, on compte 53 000 personnes atteintes d'une déficience motrice, 28 000 personnes atteintes d'une déficience visuelle et 21 000 personnes atteintes d'une déficience auditive (Extrapolation de l'Enquête Handicaps Incapacités Dépendance à l'échelle de l'agglomération grenobloise, INSEE 1999).

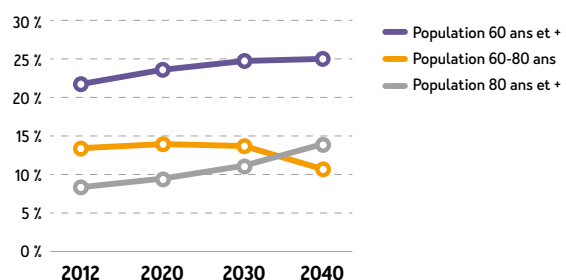
TENDANCE DÉMOGRAPHIQUE DE VIEILLISSEMENT DÉTERMINANTE POUR LES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ

L'âge conditionne en partie les capacités de déplacement des individus (plus grande difficulté à se mouvoir, vue qui baisse...). Assurer l'accessibilité du réseau de transports collectifs et des espaces publics permet de prolonger l'autonomie d'un plus grand nombre de ces personnes, ce qui représente un enjeu important face au phénomène démographique de vieillissement de la population.

On compte en 2016 en France 15 000 000 de personnes âgées de 60 ans et plus. Cela représente une part qui s'approche des 25 % de la population totale. Mais cette catégorie pourrait regrouper 32 % de la population en 2060 (Population par âge, INSEE 2016), avec notamment une forte hausse de la part des 75 ans et plus.

Aujourd'hui, les personnes de plus de 60 ans sont 95 000 dans le périmètre de la métropole, dont plus de 37 000 ont plus de 75 ans. Ainsi, 22 % de la population métropolitaine ont plus de 60 ans. La part des plus de 75 ans est de 8,5 %, soit plus que la moyenne nationale.

Évolution du vieillissement de la population dans la métropole



Sources : INSEE Omphale 2010

LES GRANDS ENJEUX DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA CHAÎNE DES DÉPLACEMENTS

ENJEUX SOCIAUX ET INTÉGRATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La capacité de mobilité participe largement à l'intégration sociale des individus, notamment pour l'accès à l'emploi. Cette capacité est également un facteur d'intégration sociale, notamment pour les personnes très âgées qui peuvent se trouver sinon isolées.

FACILITATION DES DÉPLACEMENTS POUR TOUS ET MEILLEUR CONFORT

Les difficultés de déplacements rencontrées par les personnes en situation de handicap peuvent être partagées, à un niveau plus restreint, par l'ensemble de la population. Développer l'accessibilité c'est augmenter le confort et la sécurité pour tous, des plus jeunes aux plus âgés.

RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts de transports collectifs permet également de fluidifier l'accès aux véhicules et ainsi de réaliser des gains de temps d'échanges.

La mise en accessibilité des transports en commun et des espaces publics est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements des personnes en situation de handicap mais est également utile pour faciliter les déplacements de l'ensemble des usagers. Pour être efficace, il est nécessaire de rendre accessible la totalité de la chaîne des déplacements.



© SMTc

ÉTAT DES LIEUX : UN NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ IMPORTANT SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET EN PROGRESSION SUR LES AUTRES RÉSEAUX

En 2016, l'ensemble des personnes se déplaçant en fauteuil roulant effectuent en moyenne 670 voyages par jour sur le réseau TAG. Environ 85 % des voyages effectués se font sur les réseaux de tramway et de bus, l'utilisation du service Flexo + PMR assurant près de 155 voyages de personnes en fauteuil roulant par jour, auxquels s'ajoutent les voyages de personnes déficientes visuelles ou ayant des difficultés déambulatoires.

UN MATÉRIEL ROULANT QUASI-ENTIÈREMENT ACCESSIBLE POUR LE RÉSEAU DU SMTc, EN COURS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ POUR LE MATÉRIEL TRANSISÈRE ET LE FERROVIAIRE

TRAMWAYS

Le matériel roulant du réseau de tramway sur le ressort territorial du SMTc est accessible depuis sa mise en place en 1987 grâce à son plancher bas. Le parc de tramway compte aujourd'hui 103 véhicules :

- ▶ 53 rames TFS avec un plancher partiellement bas;
- ▶ 50 rames Citadis mises en circulation depuis 2005, équipées entièrement d'un plancher bas.

À l'intérieur des rames de tramway, on trouve les équipements adaptés suivants :

- ▶ Emplacements où peuvent manœuvrer les usagers en fauteuil roulant;
- ▶ Places prioritaires pour toute personne en situation de handicap;
- ▶ Boutons d'ouverture des portes facile à repérer à la vue et au toucher;
- ▶ Barres de maintien placées de façon à éviter les chocs;
- ▶ Annonces sonores pour prévenir de la prochaine station desservie et de la destination du tramway;
- ▶ Girouettes frontales, latérales et arrière.



Places prioritaires pour les personnes en situation de handicap © SMTc



Tramways à plancher bas © SMTc



Borne embarquée d'informations voyageurs © Pierre Paillard – SEMITAG

CHRONO ET PROXIMO

© SMTC



Le parc de bus du SMTC est composé de 219 véhicules en 2017. Une partie de ce parc est affectée aux lignes Chrono et Proximo, qui bénéficient de bus équipés d'un plancher bas, d'une palette pour permettre l'entrée des personnes en situation de handicap et d'un dispositif d'agenouillement permettant de faciliter l'entrée dans le véhicule (hors ligne Proximo 17).

Les bus Chrono et Proximo sont équipés afin de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap :

- ▶ 2 emplacements réservés pour les usagers en fauteuil roulant (seulement 1 sur la ligne Proximo 21) ;
- ▶ Des valideurs adaptés à la hauteur des fauteuils roulants ;
- ▶ Des sièges prioritaires pour les personnes en situation de handicap ;
- ▶ Une possibilité d'achat de titres de transport auprès du conducteur.
- ▶ Sur les bus les plus récents, des miroirs pour améliorer la sécurité lors de la sortie des personnes à mobilité réduite

De plus, une place est réservée pour les personnes mal-voyantes à l'avant du véhicule pour leur permettre un accès simplifié et être à proximité du conducteur qui peut les guider lors de leur voyage.



Palette permettant l'accès au bus des personnes en situation de handicap
© SMTC



Place prioritaire à l'avant du véhicule
© SMTC

Les bus disposent également d'annonces sonores pour indiquer les arrêts, rénovés en 2017. Des girouettes permettent également d'indiquer la ligne et la direction des bus.

Seule la ligne Proximo 17 fait exception, le transport étant réalisé par autocar du fait de sa circulation sur autoroute. 11 des 19 cars de la ligne sont accessibles. Ils le seront tous fin 2018 avec le renouvellement du matériel roulant.

FLEXO

Seule la ligne 62 n'est pas équipée de véhicules accessibles, mais ce sera le cas fin 2018 avec le renouvellement du matériel roulant. Pour les lignes Flexo à la demande, des véhicules accessibles sont disponibles à la demande lors de la réservation du voyage.



Flexo
© SMTC



CARS TRANSISÈRE

Le parc de cars du réseau Transisère est composé de 900 véhicules exploités par différents sous-traitants, dont 306 véhicules dédiés à des lignes non scolaires (départementales). Le matériel roulant est en cours de mise accessibilité. La mise à jour du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-AD'AP) du Département de l'Isère, effectuée fin 2017, stipule qu'en 2017, sur les 306 véhicules non scolaires, 70 % sont accessibles aux fauteuils roulants, et que 8 % supplémentaires le seront à court terme.

MATÉRIEL FERROVIAIRE RÉGIONAL

Le niveau d'accessibilité est très variable selon le modèle de train. En 2018, plusieurs types de matériel roulant desservent le ressort territorial du SMTC :

- **TER 2N** : critères d'accessibilité essentiels respectés ;
- **Corail** : absence d'annonce sonore lors de la fermeture des portes et de blocage automatique des portes en contre-voie, nécessitant un élévateur pour l'accès au train pour les usagers en fauteuil roulant ;
- **AGC** : entièrement accessible ;
- **X 73500** : entièrement accessible.

L'information des voyageurs à bord du véhicule se fait à partir d'un système sonore, lequel indique l'ensemble des arrêts mais aussi les informations concernant les possibles perturbations du voyage. Un système d'information voyageurs embarqué (SIVE) est disponible au sein des différents wagons pour obtenir des informations sur la destination et les arrêts desservis. De plus, le personnel est disponible pour informer les usagers sur leur voyage.

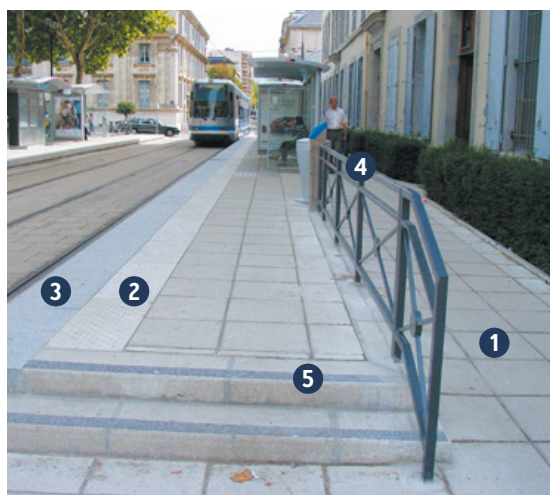


DES POINTS D'ARRÊT DE PLUS EN PLUS ACCESSIBLES

DES STATIONS DE TRAMWAY ACCESSIBLES

Les points d'arrêt du tramway de l'agglomération grenobloise sont accessibles depuis sa mise en place en 1987. L'ensemble des 82 stations de tramway proposent des aménagements que l'on peut considérer comme optimaux en matière d'accessibilité :

- **Accès en pente douce** ①
- **Bande d'éveil indiquant le bord du quai** ②
- **Quai surélevé à 21 cm permettant un accès de plain-pied à la rame** ③
- **Main courante** ④
- **Nez de marches contrastés avec antidérapant** ⑤
- **Bandes d'interception à certaines stations pour signaler les bornes ou les valideurs de titres de transport, ainsi que dalles podotactiles localisant les portes** ⑥



Arrêt de tramway Verdun-Préfecture (Grenoble)
© SMTC



Arrêt de tramway Le Muret (Saint-Egrève)
© SMTC

Un certain nombre d'équipements permettent également à tous de se repérer :

- **Bornes d'Information Voyageurs (BIV)** donnant des renseignements visuels et sonores sur le réseau;
- **Informations sur les lignes desservant l'arrêt**, dont des pictogrammes de couleur correspondant aux différentes lignes;
- **Nouveaux distributeurs automatiques aux arrêts de la ligne E et de l'extension de la ligne B** plus faciles d'utilisation pour l'ensemble des usagers.



Bornes d'informations voyageurs
© SMTC

L'INÉGAL NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS ET DE CAR

Suite à l'élargissement du ressort territorial en 2014, le territoire est passé de 1350 arrêts de bus à un total de 1770 arrêts. Ces nouveaux arrêts, souvent situés en zones périurbaines ou rurales, ne sont pas pour la plupart pas accessibles en 2016 :

- **92 % des 799 arrêts des lignes Chrono et Proximo sont accessibles**, que ce soit en accessibilité directe ou compatible par agenouillement du véhicule;
- **10 % des arrêts uniquement desservis par les arrêts Flexo sont accessibles**;
- **21 % des arrêts Transisère sur le ressort territorial du SMTC sont accessibles**.

Le transport de substitution Flexo + PMR permet de couvrir l'ensemble de l'agglomération en offre adaptée aux personnes en situation de handicap.

L'INÉGAL NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES

L'agglomération grenobloise bénéficie d'une desserte fine de son territoire par le réseau ferroviaire avec la présence de 8 points d'arrêt ferroviaires en service, dont 4 sont connectés au réseau de tramway :

- Échirolles;
- Grenoble;
- Grenoble-Universités-Gières;
- Jarrie-Vizille;
- Pont-de-Claix;
- Saint-Égrève;
- Saint-Georges-de-Commiers;
- Vif.

Le SDA-Ad'AP régional a déterminé les points d'arrêts ferroviaires prioritaires à rendre accessibles.

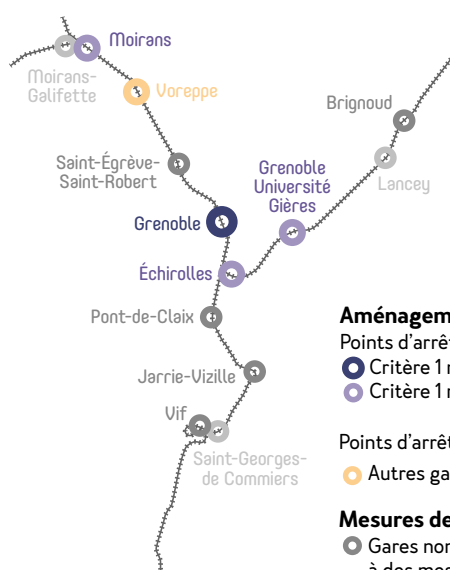
Le territoire grenoblois compte ainsi quatre gares prioritaires, qui sont rendues accessibles par des aménagements et des équipements accessibles, soit avec assistance, soit grâce à la mise en place d'un service de substitution :

- **La gare de Grenoble**, qui est une gare nationale (desservie aussi par des TGV ou Intercités organisés par SNCF Voyages) est accessible depuis l'espace public jusqu'au quai, et bénéficie de plus du service d'assistance fourni par SNCF Gares & Connexions dans toutes les gares nationales, sur place pour monter / descendre des trains;

- **Les gares ou haltes régionales de Grenoble-Universités-Gières, Échirolles, Moirans** : ces arrêts classés prioritaires seront rendus accessibles. Ils sont pour l'instant accessibles de l'espace public jusqu'aux quais mais il n'est pas possible de franchir l'espace entre le quai et le train en autonomie. Dans l'attente de la mise en accessibilité complète, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF proposent le service « Accès TER » de substitution en taxi adapté PMR (avec réservation 48 h à l'avance) pour prendre en charge les personnes en situation de handicap (en fauteuil roulant ou avec une invalidité à 80 % ou plus) qui souhaitent effectuer un trajet TER depuis ou vers ces arrêts.

Le territoire grenoblois compte aussi 6 gares non prioritaires mais bénéficiant de mesures de substitution « Accès TER » : Pont-de-Claix, Jarrie-Vizille, Saint-Égrève Vif, Voreppe, Brignoud. Les mesures de substitution sont en cours de déploiement : soit une aide humaine en gare, soit un transport en taxi adapté sur réservation 48 h à l'avance. Les autres points d'arrêt ferroviaires ne bénéficient pas de mesures particulières d'accessibilité.

Niveau de priorité des points d'arrêt ferroviaires



Aménagements

- Points d'arrêts prioritaires
 - Critère 1 national (14)
 - Critère 1 régional (37)

- Points d'arrêts non prioritaires
 - Autres gare à aménager (2)

Mesures de substitution

- Gares non desservies éligibles à des mesures de substitution (50)

Pas d'obligation de service de transport accessible

- Autres haltes (129)

Source : SDA-Ad'AP régional sur le périmètre Rhône-Alpes (2015)

UNE OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ ADAPTÉE

FLEXO + PMR, UN SERVICE ADAPTE QUALITATIF

Pour répondre aux besoins en termes de mobilité des personnes en situation de handicap, le SMTC a mis en place un service spécifique, l'offre Flexo + PMR. Il est nécessaire de réserver un véhicule par téléphone au moins 2h avant l'heure de départ souhaitée. Ce service est destiné :

- ▀ Aux usagers en fauteuil roulant;
- ▀ Aux personnes malvoyantes et non-voyantes;
- ▀ Aux personnes connaissant des difficultés déambulatoires selon des critères définis par la maison départementale de l'autonomie.

Le service Flexo + PMR répond de manière efficace aux besoins des personnes en situation de handicap, dépassant les obligations légales portées par la loi Handicap de 2005, avec :

- ▀ Une desserte au porte-à-porte;
- ▀ Aucune condition de résidence sur le ressort territorial pour utiliser le service;
- ▀ Une amplitude horaire élevée (6h30-0h30 en semaine, 7h15-0h30 le samedi, 8h15-0h30 le dimanche et les jours fériés);
- ▀ Un coût équivalent à la tarification appliquée sur le réseau TAG;
- ▀ Des équipements répondant aux différents handicaps sur les 13 véhicules du service;
- ▀ Une assistance du conducteur à la montée et à la descente du véhicule.



Assistance pour la montée dans le véhicule des personnes en situation de handicap
© SMTC



Véhicule Flexo + PMR
© SMTC

La fréquentation du service Flexo + PMR est de l'ordre de 46 000 voyageurs en 2016. Le nombre d'adhérents a fortement augmenté depuis sa mise en service en 1999, mais ce sont surtout les voyages occasionnels qui ont participé à cette croissance, en lien avec les voyages de groupes et les places occupées par les accompagnateurs.

UNE TARIFICATION SPÉCIFIQUE EN FAVEUR DE L'INTÉGRATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

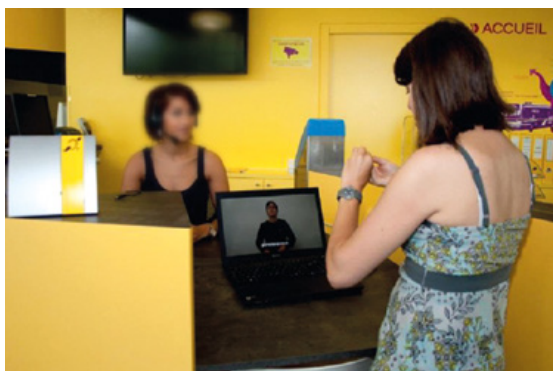
Les personnes invalides à 80 % ou plus, sur présentation de leur carte d'invalidité, peuvent bénéficier d'une tarification solidaire mensuelle ou annuelle à travers l'abonnement Pass'Menthe. Il comprend une réduction de 25 % sur le prix de l'abonnement plein tarif.

LE DÉVELOPPEMENT D'UNE INFORMATION AUX VOYAGEURS POUR TOUS

ACCUEIL ET ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Des agences ont été mises en place sur le ressort territorial du SMTc pour permettre aux usagers d'obtenir des informations sur les offres de transports disponibles et d'acheter des titres de transport ou des abonnements.

Les agences de mobilité « Métromobilité » sont au nombre de trois et situées sur l'avenue Alsace-Lorraine, sur le boulevard Joseph Vallier et à Grand'Place. Toutes sont accessibles aux usagers en fauteuil roulant et les deux premières proposent des dispositifs d'aide à l'orientation pour les personnes avec une déficience visuelle (balises sonores, bandes de guidage) et avec une déficience auditive (service de visio-interprétation en LSF). L'agence de Grand'Place est équipée d'une boucle magnétique et de casques pour les personnes malentendantes appareillées.



Information par langue des signes au sein d'une agence mobilité
© SMTc

Les agences Métromobilité proposent également un service de conseil personnalisé avec les conseillers mobilité. Des rendez-vous peuvent être pris avec les conseillers mobilité pour qu'ils présentent l'ensemble de l'offre de transport en commun et les tarifs. Pour les personnes en situation de handicap, des entretiens peuvent être réalisés afin de définir des itinéraires adaptés et des tests sur le terrain peuvent être faits afin de faciliter leurs déplacements.



Deux agences commerciales Transisère sont présentes sur le territoire métropolitain, celle du Square Docteur Martin (située 11, boulevard Agutte Sembat) et celle de la gare appelée Billetterie Information OÙRA ! cogérée avec TER SNCF. Le personnel de ces agences est formé à l'accueil des personnes en situation de handicap, et les locaux sont accessibles aux usagers en fauteuil roulant. La Billetterie Information OÙRA ! possède des dispositifs d'aide à l'orientation pour les personnes avec une déficience visuelle mais également un dispositif d'aide pour les personnes ayant une déficience auditive.

INFORMATION EN LIGNE POUR TOUS

De nombreuses informations sont disponibles en ligne pour permettre à l'ensemble des usagers de pouvoir se déplacer en autonomie.

- Site du réseau TAG www.tag.fr
- Site du réseau Transisère : www.transisere.fr et adresse mail dédiée : info@transisere.fr
- Sites d'information multimodale et calculateurs d'itinéraire : www.metromobilite.fr (à l'échelle du ressort territorial du SMTc), www.itinisere.fr (à l'échelle du département), www.oura.com (à l'échelle régionale)
- Service d'alerte Infotrafic : service gratuit disponible par SMS, par notification ou par mail.

PROCÉDURE DE DÉPÔT DE PLAINTE



La loi Handicap de 2005 a mis en place une procédure de dépôt de plainte. Il s'agit pour les personnes en situation de handicap de pouvoir faire remonter leurs réclamations concernant des problèmes rencontrés lors de leurs déplacements. Cette procédure a été mise en place par le

SMTc, elle porte le nom « Access + » (www.smtc-grenoble.org/formulaire-accessibilite).

Un tel outil est également en place pour le réseau TER, que ce soit pour un voyage en train ou en car. Il s'agit d'un formulaire de réclamation disponible en ligne, sur le site de la région (www.rhonealpes.fr).

De la même façon, pour le réseau Transisère, les réclamations sont prises en charge par Transisère service via le formulaire en ligne www.transisere.fr/fr/contact/14/Contact, par voie postale, dans les points de vente, ou par téléphone avec un numéro dédié « Allô Transisère ».

ÉTAT DES LIEUX : LA DIFFICILE LECTURE DU NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Suite aux transferts de compétences de 2015 et 2017, plus de 3 000 kilomètres de voirie sont répartis sur les 49 communes du territoire métropolitain.

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ÉLABORATION DES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE) COMMUNAUX

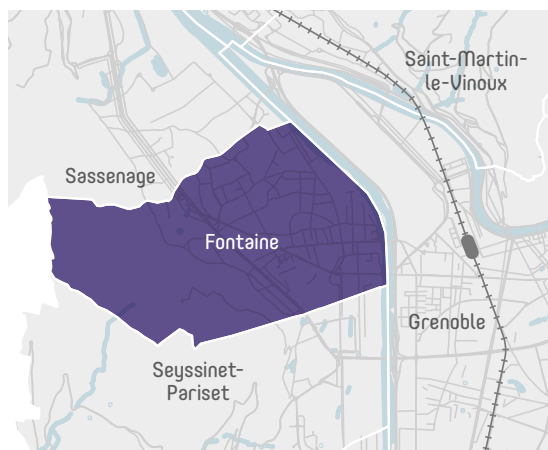
À ce jour, les PAVE doivent être mis en place par les communes sur le territoire métropolitain. Les PAVE n'ont, en effet, pas fait l'objet d'un transfert de compétence vers Grenoble-Alpes Métropole. Cependant, la compétence création, aménagement et entretien de la voirie a été transférée au 1er janvier 2015 à Grenoble-Alpes Métropole suite aux lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) et n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).

Les communes de la Métropole ayant mis en place un PAVE complet ou ayant lancé une démarche de diagnostic d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont :

- Brié-et-Angonnes;
- Champ-sur-Drac;
- Claix;
- Échirolles;
- Fontaine;
- Gières;
- Grenoble;
- Poisat;
- Proveysieux;
- Saint-Égrève;
- Saint-Martin-d'Hères;
- Sassenage;
- Seyssinet-Pariset.
- Seyssins;
- Vaulnaveys-le-Haut.

Les autres communes n'ont pour le moment pas lancé de démarche de PAVE.

Les PAVE approuvés par les communes au 5 avril 2018 sont les PAVE de Seyssinet-Pariset, Saint-Martin-d'Hères, Proveysieux et Saint-Égrève. Ils sont disponibles sur le site internet du SMTC.



EXEMPLE DÉTAILLÉ DE L'ÉLABORATION DU PAVE DE FONTAINE

Fontaine est la quatrième commune de l'agglomération grenobloise en termes de population, avec plus de 22 000 habitants. Elle est limitrophe de Grenoble, sur la rive gauche du Drac. Le territoire communal est divisé entre une partie Est urbaine et une partie Ouest plus rurale, forestière et montagnarde. Cette commune est fortement reliée aux axes routiers et aux réseaux de transports en commun de l'agglomération, facilitant ainsi son accessibilité géographique.

Le diagnostic de l'accessibilité de Fontaine se base sur l'étude de données géographiques, démographiques et urbanistiques de la commune. Ce diagnostic montre les espaces qui concentrent des enjeux forts en matière de mise en accessibilité :

- Arrêts de transport en commun;
- Cheminements piétons majeurs;
- Bâti générateur de déplacements : services administratifs, équipements pour les seniors, équipements pour les personnes en situation de handicap, équipements pour les enfants et scolaires, équipements culturels et sportifs, espaces verts, commerces...;
- Nouveaux projets d'aménagement.

Équipements générateurs de déplacements



- ADMINISTRATIONS
- PETITE ENFANCE / ÉDUCATION / JEUNESSE
- PERSONNES ÂGÉES
- ÉQUIPEMENTS CULTURELS
- ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
- PARCS - SQUARES - JARDINS COLLECTIFS
- SALLES PUBLIQUES
- DIVERS

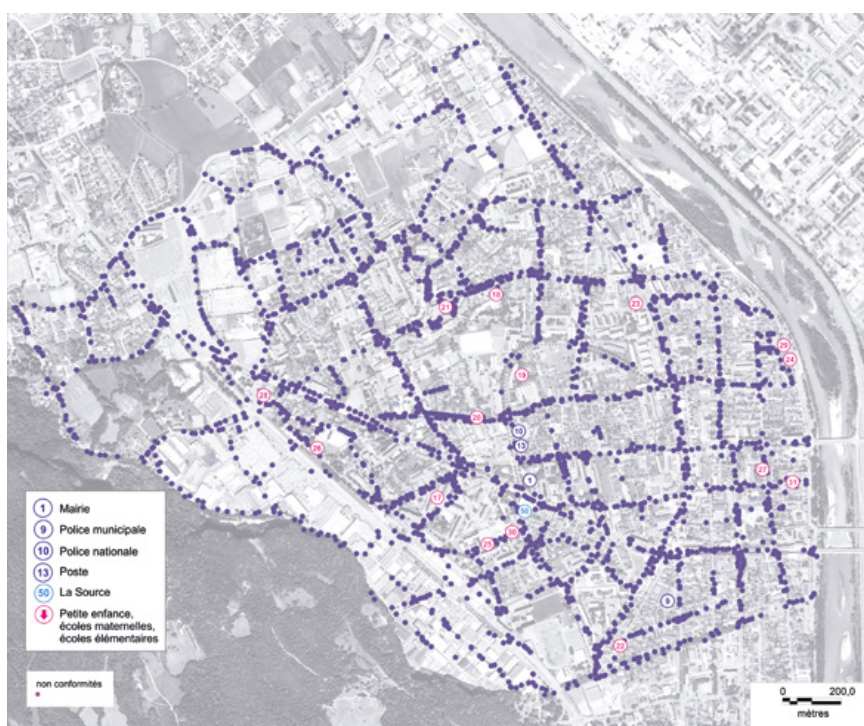
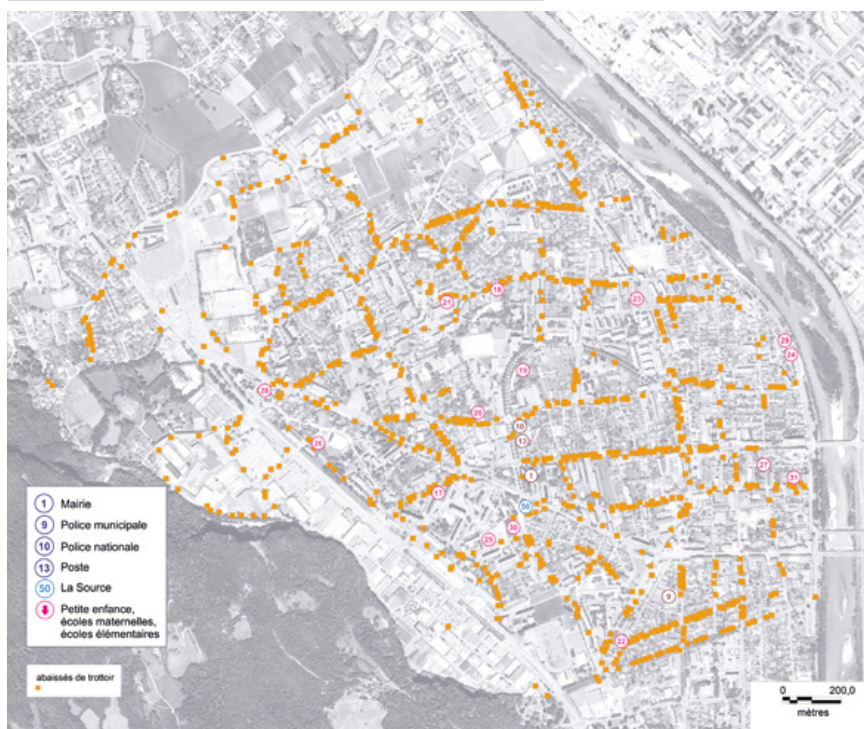
- arrêt TC
- marché
- cheminements piétons
- Établissements et services d'aide par le travail

Source : PAVE de Fontaine

Les dysfonctionnements en matière d'accessibilité des espaces publics ont été numérisés dans une base de données ouverte aux services communaux, et métropolitains. Ces dysfonctionnements comprennent différents éléments :

- ▮ Cheminements peu ou pas accessibles;
- ▮ Escaliers peu ou pas accessibles;
- ▮ Équipements peu ou pas accessibles;
- ▮ Absence d'abaissé de trottoir au niveau des traversées piétonnes;
- ▮ Absence de signalétique;
- ▮ Absence de visibilité.

Repérage des dysfonctionnements en matière d'accessibilité



Des actions ont été définies afin de rendre ces différents espaces accessibles. Elles concernent la mise en accessibilité de l'espace public, mais aussi la communication, la formation et l'information autour de l'accessibilité et du handicap.

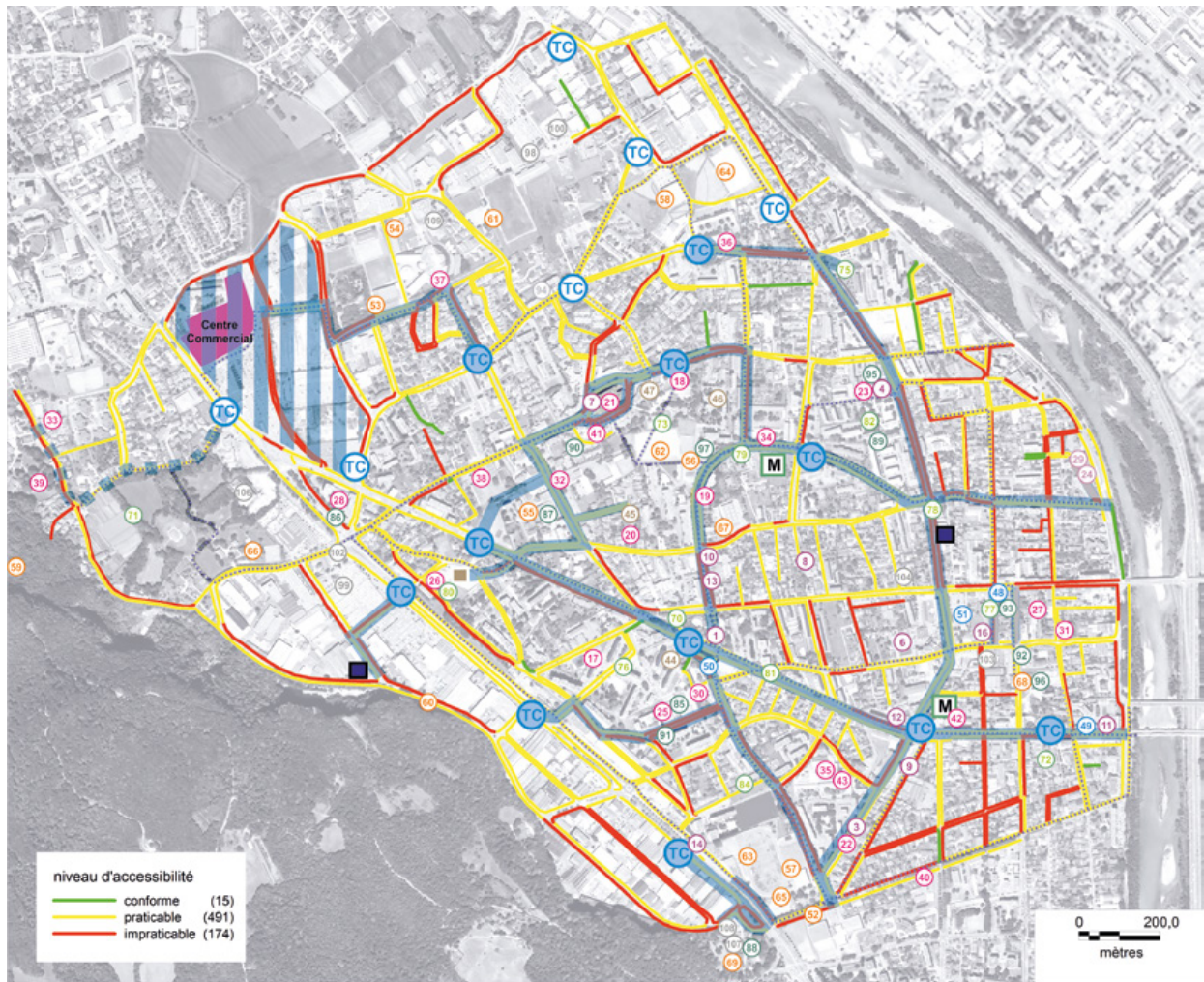
DÉFINITION DES ACTIONS À MENER

	DYSFONCTIONNEMENTS RÉVÉLÉS	ACTION À MENER	n°
SOL	Sol meuble et/ou glissant et/ou présentant des obstacles à la roue, à la canne ou à pied	Reprendre la partie endommagée du cheminement, voire la totalité du tronçon	CH1
	Grilles à fentes supérieures à 2 cm	Remplacer les grilles non conformes	CH2
LARGEUR TROTTOIRS	Largeur insuffisante	Réaliser un plan communal de déplacement déclinant le PDU de la métropole de Grenoble et dont les objectifs sont, à partir d'un diagnostic : ▶ de hiérarchiser le réseau routier ▶ d'apaiser les vitesses dans les rues où cela est nécessaire ▶ de redistribuer l'espace disponible en fonction des usages (voies de circulation, stationnement, aménagements cyclables, cheminements piétonniers)	CH3
	Absence de cheminement	et/ou contribuer à l'élaboration du PDU de la métropole grenobloise	
PROFIL EN LONG	Pente > 4 %	Aménager les paliers de repos	CH4
	Absence de garde-corps lorsque rupture de niveau > 40 cm	Mettre un garde-corps en place	CH5
	Succession d'abaissés de trottoir aux entrées charretières	Mener une réflexion sur un traitement des entrées riveraines qui permettrait de prendre en considération les besoins des PMR (abaissé moins prononcé, dégagement d'une largeur de cheminement conforme côté bâti, etc.)	CH6
DÉVERS	Dévers > 2 %	Reprendre les dévers sur tout ou partie du tronçon	CH7
RESSAUTS	Ressauts > 2 cm (regard de réseau souterrain, obstacle divers, etc.)	Araser le ressaut, ou modifier/supprimer le dispositif créant le ressaut (éventuellement avec le gestionnaire du réseau)	CH8
	Ressauts > 2 cm liés à la qualité du sol	Reprendre la partie endommagée, voire la totalité du tronçon.	CH9

Source : PAVE de Fontaine

Afin de synthétiser l'ensemble des informations concernant l'accessibilité des espaces publics de la commune de Fontaine, une carte hiérarchisant le niveau d'accessibilité des différents axes a été créée. Des axes prioritaires ont été établis, ils sont au nombre de 15.

Niveau d'accessibilité des espaces publics de Fontaine



Source : PAVE de Fontaine

ADMINISTRATIONS

PERSONNES ÂGÉES

ÉQUIPEMENTS CULTURELS

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

PETITE ENFANCE / ÉDUCATION / JEUNESSE

PARCS - SQUARES - JARDINS COLLECTIFS

SALLES PUBLIQUES

DIVERS

TC arrêt TC

M marché

cheminements piétons

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

SIGNALÉTIQUE SUR LES ESPACES PUBLICS

Pour assister les personnes malvoyantes et non-voyantes, des dispositifs de guidage au sol sont développés sur les différentes communes du ressort territorial du SMTc. Il s'agit de bandes podotactiles (cheminement et bandes de guidage, bande d'éveil à la vigilance). Ces outils sont mis en place pour indiquer des points stratégiques comme une entrée sur la chaussée ou pour orienter les usagers. Cependant, on note parfois un manque de contraste entre la couleur des bandes podotactiles et celle des trottoirs.

Par ailleurs, des panneaux de jalonnement piétons et cycles, permettant de circuler plus aisément sur les espaces publics.



Bandes podotactiles sur une traversée piétonne
© SMTc



Panneau de jalonnement piéton
© SMTc

ACCESSIBILITÉ DES TROTTOIRS

Les situations en matière d'accessibilité des trottoirs sont très variables d'une commune à une autre, d'un quartier à un autre et même d'une rue à une autre. De plus, toutes les communes n'ayant pas réalisé un diagnostic de l'accessibilité de leurs espaces publics, il est difficile d'établir un état des lieux général. On retrouve régulièrement sur ces espaces de nombreux obstacles qui mettent à mal la circulation de l'ensemble des usagers : panneaux, obstacles temporaires comme des conteneurs à déchets, obstacles en porte-à-faux, situés à une hauteur inférieure à 2,20 m...



Obstacle sur trottoir
© Grenoble-Alpes Métropole

Afin de permettre une plus grande accessibilité des espaces publics aux usagers en fauteuil roulant, des abaissés de trottoir, aussi appelés « bateaux », sont mis en place au niveau des traversées piétonnes. Cependant, on retrouve encore de nombreuses traversées piétonnes équipées de potelets, mis en place pour empêcher le passage et le stationnement des voitures. Ces potelets peuvent être un obstacle pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap, mais également pour l'ensemble des usagers.

Des annonces sonores installées sur les mâts des feux de circulation sont également disponibles pour les personnes présentant un handicap visuel. Tous les mâts des feux de circulation ne sont pas équipés mais les usagers peuvent en faire la demande. En 2015, on comptait 288 traversées piétonnes équipées sur la commune de Grenoble, cela représente 16 % du total des traversées.

PLACES DE STATIONNEMENT ADAPTÉES

Les espaces de stationnement ouverts au public doivent comprendre des places adaptées et réservées aux usagers en situation de handicap disposant de la carte mobilité inclusion. Il est inscrit dans la loi qu'au moins 2 % des places doivent être adaptées, elles doivent notamment être situées à proximité des équipements publics. La répartition des places est inégale à l'échelle du ressort territorial du SMTc. De plus, les données ne sont pas disponibles pour l'ensemble des communes. Sur la commune de Grenoble, 2,25 % des places de stationnement sont adaptées, en 2017.

Il faut noter que les places de stationnement adaptées existantes ne sont pas toutes conformes.



Places de stationnement adapté
© SMTc

UNE AIDE EN FAVEUR DE L'AUTONOMIE DES USAGERS SUR LES ESPACES PUBLICS

TÉLÉCOMMANDES POUR LE DÉCLENCHEMENT D'INFORMATIONS SONORES POUR LES PERSONNES PRÉSENTANT UNE DÉFICIENCE VISUELLE

Un dispositif de guidage sonore, actionné par télécommande, a été développé à l'échelle de l'agglomération pour permettre de faciliter les déplacements en autonomie pour les personnes déficientes visuelles. Ces télécommandes permettent de déclencher un message sonore lors du franchissement des traversées piétonnes et permettent d'actionner les bornes d'information des arrêts de transport en commun et les balises sonores à l'avant de certains véhicules. Elles peuvent aussi être utilisées dans les rames de tramway rénovées pour prévenir le conducteur de la présence d'une personne en situation de handicap et provoquer l'ouverture automatique des portes.

Le SMTc en met gratuitement à la disposition des usagers.



Télécommande de guidage
© SMTc

Les espaces publics sur le ressort territorial du SMTc présentent des niveaux d'accessibilité très variables. Cependant, il n'existe pas un diagnostic de l'accessibilité à l'échelle métropolitaine, ni même au niveau de toutes les communes. Il est donc difficile d'évaluer l'accessibilité des espaces publics à l'échelle du ressort territorial du SMTc

LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET D'EXPLOITATION À METTRE EN ŒUVRE POUR DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ

ORIENTATION 1 PÉRENNISER LA COMMISSION MÉTROPOLITAINE D'ACCESSIBILITÉ, EN SYNERGIE AVEC LA COMMISSION D'ACCESSIBILITÉ DU SMTc

Une Commission d'Accessibilité est organisée par le SMTc depuis 1996. Elle se réunit plusieurs fois par an dans le cadre d'une concertation avec les usagers pour traiter les questions de déplacements sur le réseau TAG.

En 2017, Grenoble-Alpes Métropole a mis en place une Commission Métropolitaine d'Accessibilité (CMA). Son objectif est :

- ▶ D'établir des bilans réguliers des actions en matière d'accessibilité sur les thématiques du bâti et des espaces publics, ainsi que sur les transports en commun, en synergie avec la Commission Accessibilité du SMTc ;
- ▶ D'émettre des préconisations sur les actions à réaliser en matière d'accessibilité.

Cette commission est composée d'élus métropolitains, de techniciens de Grenoble-Alpes Métropole et des associations représentatives (personnes handicapées, personnes âgées et usagers).

Des groupes de travail ont été mis en place au sein de la CMA, avec pour mission d'évaluer l'accessibilité des différents projets portés par Grenoble-Alpes Métropole, concernant les transports en commun, les espaces publics et le bâti.

Responsables de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole et SMTc

Calendrier : réunions régulières de ces commissions (2 à 4 fois par an)

Coût estimé : Pas de surcoût de fonctionnement par rapport à 2017

ORIENTATION 2 RENDRE ACCESSIBLE L'ENSEMBLE DES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTc

RENDRE ACCESSIBLES L'INTÉGRALITÉ DES MATÉRIELS ROULANTS DES LIGNES DE BUS PROXIMO 17 ET FLEXO 62

L'objectif est de rendre accessibles les quelques lignes de bus du réseau du SMTc qui ne le sont pas encore, soit les lignes Proximo 17 et Flexo 62. Leur mise en accessibilité a été engagée ou est prévue à court terme, dans le cadre du programme de renouvellement du matériel roulant.

Responsable de la mise en œuvre : SMTc

Calendrier : 2018

Coût estimé : Intégré au programme d'acquisition du matériel roulant (pas de surcoût lié spécifiquement à l'accessibilité)

RENDRE ACCESSIBLE LES MATÉRIELS ROULANTS DU RÉSEAU TRANSISÈRE

Le décret n° 2015-1755 du 24 décembre 2015 relatif à la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs stipule que, pour les marchés de transport conclus à partir du 1er juillet 2016, l'ensemble du matériel roulant doit être rendu accessible à compter du 1er juillet 2020. Ainsi, tous les transporteurs ont obligation de rendre les cars accessibles, sous peine de sanctions.

Responsables de la mise en œuvre : Transporteurs, sous l'autorité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Calendrier : 2020

Coût estimé : Intégré dans les contrats d'exploitation

RENDRE ACCESSIBLES L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊT PRIORITAIRES DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTc

Selon l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP), il est obligatoire de rendre accessibles les points d'arrêts prioritaires identifiés dans les SDA-Ad'AP des différentes autorités organisatrices de la mobilité agissant sur le territoire.

Le choix de ces arrêts répond au cadre légal imposé par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessible de façon prioritaire et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, couplé aux engagements émanant du comité d'élaboration du SDA-Ad'AP du SMTc.

Le SDA-Ad'AP des transports en commun de l'agglomération grenobloise 2016-2018 a inscrit 152 arrêts à rendre accessibles de façon prioritaire :

- ▶ **65 arrêts des lignes Chrono et Proximo.** Soit l'ensemble des arrêts qui ne sont pas encore accessibles. Le SMTc et les différents acteurs de la concertation ont fait le choix de prioriser les points d'arrêt des lignes Chrono et Proximo car elles représentent 95 % des déplacements hors tramway sur le territoire de la Métropole ;
- ▶ **7 arrêts des lignes Flexo et Transisère** à proximité de structures d'accueil pour personnes en situation de handicap ou personnes âgées ;
- ▶ **10 arrêts des lignes Flexo et Transisère** desservant des pôles d'habitat de plus de 200 habitants ;
- ▶ **17 arrêts Flexo et Transisère** à proximité d'établissements recevant du public (ERP) de 1^{re}, 2^e ou 3^e catégories ;
- ▶ **34 arrêts Flexo et Transisère** desservis par plusieurs lignes (hors lignes principalement scolaires) ;
- ▶ **19 arrêts Flexo et Transisère** situés dans des communes sans arrêt accessible.

En plus de ces arrêts, 22 autres correspondent aux critères de priorité mais sont impactés par une Impossibilité Technique Avérée (ITA) car ils sont situés sur une pente supérieure à 5 %, ont une emprise inférieure à 1,5 m ne permettant pas la rotation d'un fauteuil roulant ou sont situés sur un emplacement où tout aménagement ne garantirait pas la sécurité des usagers. Dans ce cas, le service de substitution Flexo + PMR ou des véhicules équipés d'un hayon élévateur ou d'une rampe d'accès à l'arrière assurent le voyage dans les mêmes conditions tarifaires. Il peut également être envisagé, dans certains cas, de déplacer l'arrêt afin de maintenir l'accessibilité de la ligne.

Entre avril 2016 et mai 2017, 49 de ces arrêts ont été rendus accessibles. Afin de permettre une mise en accessibilité rapide, économe et sécurisée des arrêts, le SMTc a développé des quais modulables répondant aux besoins des personnes en situation de handicap. Ces quais peuvent être installés en une journée et sont autonomes en énergie. Ce type d'équipements est particulièrement adapté aux milieux périurbains et ruraux où les enjeux de mise en accessibilité sont aujourd'hui les plus importants.



Arrêt de bus modulable
© SMTc

Responsable de la mise en œuvre : SMTc

Calendrier : 2018

Coût : 2,5 M€

DÉVELOPPER L'ACCÈS À L'INFORMATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN

Pour compléter l'accès à l'information déjà en place, il est proposé de :

- ▶ **Déployer des BIV sur le réseau Chrono, à partir de 2017.** Ces bornes permettent l'accès à l'information de façon visuelle et sur certaines stations de façon auditive, à l'aide de la télécommande adaptée ;
- ▶ **Déployer des panneaux d'affichage facilement lisibles** aux arrêts et dans les véhicules ;
- ▶ **Développer les documents Faciles à Lire et à Comprendre (FALC)** pour les documents usuels liés aux horaires, aux abonnements, aux informations liées aux changements sur le réseau... ;
- ▶ **Mettre en place un plus grand accès audio et vidéo des informations en ligne**, en plus des formats textes et images, à l'instar de ce qui a été réalisé pour les plans sonores des lignes A, B, C et D du tramway ;
- ▶ **Fiabiliser le fonctionnement des équipements d'information** et d'assurer leur renouvellement selon les besoins.

Responsables de la mise en œuvre : SMTc et Région Auvergne-Rhône-Alpes

Calendrier : 2018 (SMTc) pour les BIV, en continu pour le reste des actions

Coût pour le SMTc : 2 500 000 € pour les BIV (SMTc)

ORIENTATION 3
AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE

RENOUVELER LES MATÉRIELS ROULANTS TER CIRCULANT SUR LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTc AFIN DE LES RENDRE ACCESSIBLES AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (MISE EN PLACE DE COMBLE-LACUNES POUR L'ACCÈS AUX TRAINS)

Responsable de la mise en œuvre : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Calendrier : en fonction du programme de renouvellement du matériel roulant de la Région

Coût : intégré au coût de renouvellement du matériel roulant ferroviaire

- Information en ligne : obtenir le label AccessiWeb Argent pour l'ensemble des sites en lien avec le service TER régional
- Information aux points de ventes et aux distributeurs de billets régionaux : améliorer l'accessibilité de l'accueil pour l'ensemble des personnes en situation de handicap et de faciliter l'utilisation des distributeurs (synthèse vocale).
- Information à distance : via les sites Internet SNCF sur l'offre TER et via la centrale « ALLÔ TER » d'information et de réservation du service d'assistance Accès TER.

Responsables de la mise en œuvre : Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Mobilités

Calendrier : avant 2024

Coût : inclus dans la convention d'exploitation Région – SNCF

En cas d'échéances lointaines pour le renouvellement du matériel roulant ferroviaire circulant sur le ressort territorial du SMTc et en mesure transitoire, le SMTc fera valoir la nécessité auprès de la Région de **proposer une assistance humaine en gare de Grenoble-Universités-Gières et Échirolles** aux personnes en fauteuil roulant ou avec une invalidité à 80 % ou plus, en place et lieu du service actuel de substitution en taxi.

Les gares de Grenoble-Universités-Gières et Échirolles (classées comme prioritaires dans le SDA-Ad'AP régional) sont en effet accessibles en fauteuil roulant depuis le parvis jusqu'aux quais en autonomie. Seul l'accès depuis les quais aux trains nécessiterait une assistance humaine pour les usagers en fauteuil roulant, car les trains ne disposent pas de comble-lacunes.

DÉVELOPPER L'INFORMATION ACCESSIBLE SUR LE RÉSEAU TER

Plusieurs actions sont prévues dans le SdA-Ad'AP régional par la Région AuRA et la SNCF pour faciliter l'accès à l'information sous toutes ses formes :

- Information en gare :
 - Signalétique : mise en place de pictogrammes et généralisation de la police d'écriture Achemine ;
 - Sonore : mise en place de balises sonores et annonces sonores des numéros de quais accessibles ;
 - Visuelle : déploiement d'écrans répondant aux normes (taille de caractères, contraste et vitesse de défilement).
- Information à bord des trains :
 - Sonore : développement des systèmes d'information voyageurs embarqué (SIVE) dans les trains.

ORIENTATION 4
PRENDRE EN COMPTE LA PLACE DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

L'ACTION CONSISTE À DÉVELOPPER UN RÉFLEXE DE PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ DANS TOUT NOUVEAU PROJET OU SERVICE DE MOBILITÉ AFIN D'Y INCLURE LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Lors du développement d'une offre de service de mobilité ou d'une expérimentation, il est nécessaire de prendre en compte la problématique de l'accessibilité aux différents handicaps. Les services de mobilité peuvent, suivant les situations, répondre à des attentes et des besoins qui peuvent être différents selon le type de handicap.

Cette réflexion doit s'opérer en co-construction et coopération avec les associations représentant les personnes en situation de handicap. D'autant plus que les associations offrent parfois elles-mêmes des services de mobilité aux personnes en situation de handicap.

Responsables de la mise en œuvre : SMTc, Grenoble-Alpes Métropole et autres acteurs proposant des services de mobilité

Calendrier : À partir de 2018 et en continu pour chaque nouveau service de mobilité

Coût : Intégré au coût de mise en place et fonctionnement des services

AUGMENTER LES VÉHICULES ADAPTÉS AU SEIN DE L'OFFRE D'AUTOPARTAGE ET MENER UNE RÉFLEXION SUR L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE COVOITURAGE

Un véhicule adapté au transport d'usagers en fauteuil roulant est disponible au sein de l'offre de véhicules en autopartage Citiz sur la métropole, stationné en gare de Grenoble. On compte également des véhicules avec une boîte de vitesses automatique ou équipés avec des poignées au volant. Par ailleurs, les personnes en fauteuil roulant peuvent bénéficier d'un abonnement au tarif réduit pour le service Citiz sous présentation d'une attestation de handicap.

Les véhicules en autopartage étant amenés à être de plus en plus nombreux, une action devra être portée pour augmenter le nombre de véhicules avec des équipements spécifiques afin de pouvoir intégrer l'ensemble des usagers à ce service de mobilité. Il est nécessaire de placer ces véhicules à proximité d'établissements accessibles, qui constituent un pôle d'intérêt.

Pour ce qui concerne le covoiturage, il sera nécessaire de réfléchir à l'accessibilité des services qui seront portés ou soutenus par le SMTC : services de type TAG & CAR et bornes de covoiturage. L'objectif est d'adapter l'information et autant que possible les aménagements en faveur des personnes en situation de handicap.



Véhicule d'autopartage adapté
© SMTC

Responsable de la mise en œuvre : SMTC
Calendrier : d'ici 2020
Coût : A l'étude

POURSUIVRE LA DIVERSIFICATION DU SERVICE MÉTROVÉLO AUPRÈS D'UN PUBLIC ADAPTE

L'offre de location de vélos Métrovélo propose d'ores et déjà des vélos adaptés. Il s'agit notamment d'un tricycle, de tandems et de vélos cargos.

L'objectif est d'étudier la pertinence d'élargir l'offre de vélos adaptés et autres outils de déplacements à certains types de handicaps, en intégrant par exemple des déambulateurs ou des draisienne, en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite.

Responsables de la mise en œuvre :
Grenoble-Alpes Métropole
Calendrier : d'ici 2023
Coût : à l'étude

ORIENTATION 5 VISER UNE PLUS GRANDE EFFICACITÉ DES SERVICES DE SUBSTITUTION

HOMOGÉNÉISER LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES ADAPTÉS ET DE SUBSTITUTION SUR LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTC ET PROPOSER UN OUTIL DE RÉSERVATION COMMUN

Plusieurs services de substitution coexistent sur le ressort territorial du SMTC : le service Flexo + PMR du réseau du SMTC, le service Transisère, le service Accès PLUS du réseau Grandes Lignes SNCF et le service Accès TER du réseau ferroviaire TER, mais également les services de transport des intercommunalités voisines. Chacun de ces services présente un mode de fonctionnement différent.

Un objectif pour rendre ces services aux personnes en situation de handicap plus efficaces est de les rendre plus homogènes. Pour cela, un outil de réservation commun serait intéressant à mettre en place entre l'offre TAG, Transisère, TGV-Intercités et TER.

Responsables de la mise en œuvre :
SMTC, SNCF Voyages, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de l'Isère
Calendrier : d'ici 2023
Coût : Coût à l'étude

DÉVELOPPER LES PÔLES DE RABATEMENT FLEXP + PMR

Afin de favoriser les déplacements en autonomie sur le réseau classique de transport en commun de l'agglomération, des pôles de rabattement seront mis en place entre le service Flexo + PMR et le tronc commun du réseau. Cette disposition s'explique par la volonté de ne pas réduire la qualité offerte par le service Flexo + PMR malgré la hausse de sa fréquentation, et, également, dans le but de réduire la circulation des bus dans les zones denses du territoire métropolitain. Cette décision a été prise en concertation au sein des ateliers d'évaluation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) 2009-2012 du SMTC et au sein de la Commission Accessibilité du SMTC.

Pôles de rabattement Flexo + PMR

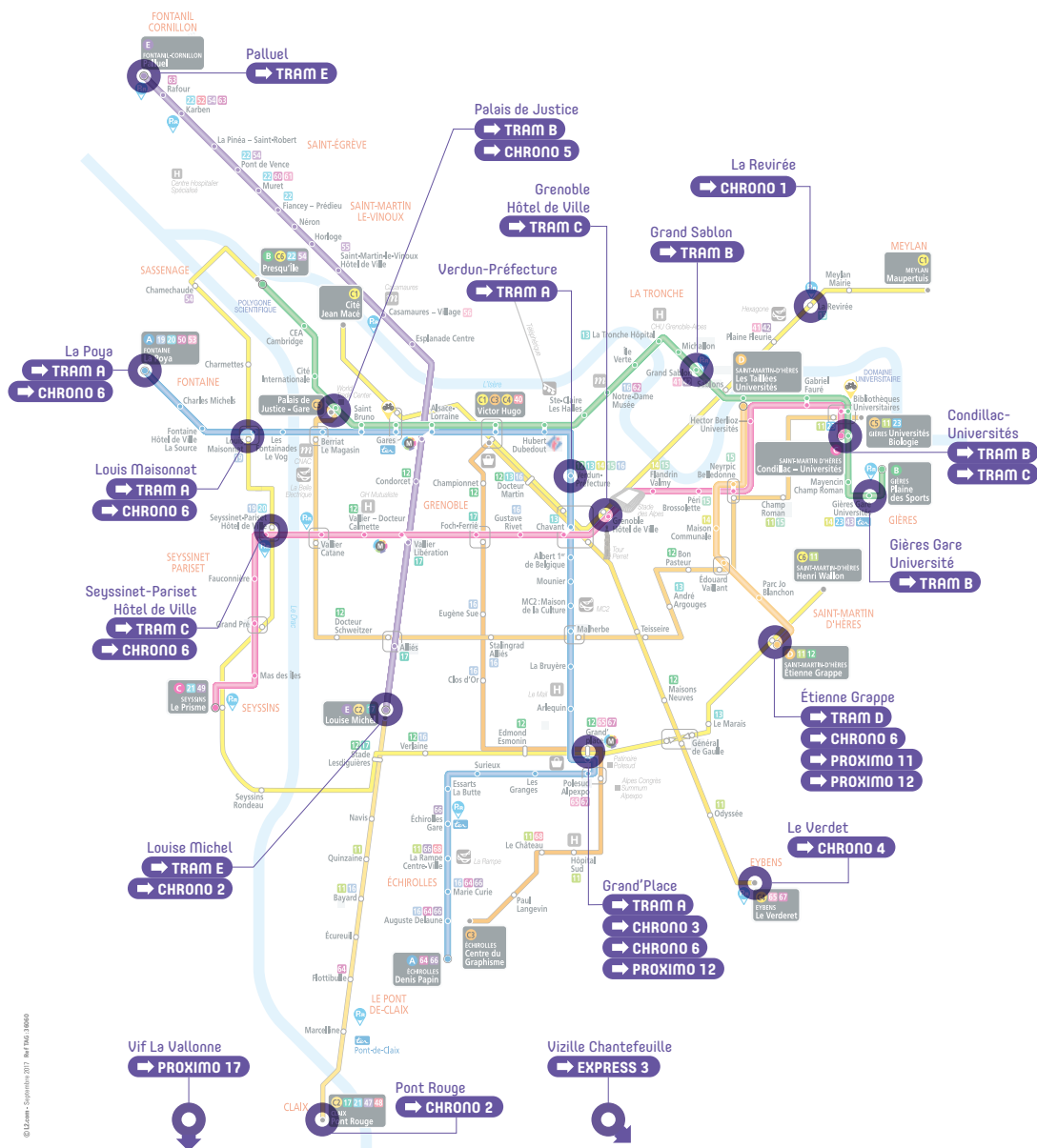
Pour chacun des pôles, l'objectif est d'aménager une place de stationnement réservée au service Flexo + PMR et ainsi permettre aux usagers de monter et descendre du véhicule adapté en sécurité. 19 pôles ont été définis selon les critères suivants :

- Liaison avec un bassin-versant non accessible;
- Arrêt de bus accessible équipé d'un abri voyageurs;
- Rabattement sur une ligne de tramway, une ligne Chrono, la ligne Proximo 17 ou la ligne Transisère Express 3;
- Présence de cheminements accessibles.

Responsable de la mise en œuvre : SMTC

Calendrier : 2019

Coût : 50 000 €



ORIENTATION 6 DÉVELOPPER DES OUTILS DE PROGRAMMATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR MÉTROPOLITAIN D'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

La réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics nécessite au préalable le transfert de cette compétence des communes à Grenoble-Alpes Métropole. C'est pourquoi il est proposé de réaliser, en 2018-2019, un Schéma Directeur d'Accessibilité métropolitain, pour déterminer les 50 axes prioritaires à rendre accessibles à l'avenir, sur les 49 communes de la métropole.

Ce Schéma Directeur d'Accessibilité sera établi sur la base des critères suivants :

- Améliorer l'accessibilité du réseau piéton magistral et de proximité;
- Améliorer les connexions accessibles entre les points d'arrêts prioritaires du réseau de transports collectifs (au sens du décret du 4 novembre 2014);
- Améliorer l'accessibilité dans les principaux secteurs d'habitat et les principaux espaces économiques ou générateurs de flux.

Cet outil permettra de développer une cohérence intercommunale en matière d'accessibilité. Au-delà de l'élaboration du schéma, il sera important de s'assurer de la mise en place du plan d'action et du suivi du calendrier.

Responsable de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole

Calendrier : 2019 pour la réalisation du schéma et mise en œuvre progressive entre 2020 et 2030

Coût : 250 000 € pour la réalisation du schéma.
Coût des aménagements non connu à ce stade

ORIENTATION 7 BIEN PRENDRE EN COMPTE L'ACCESSIBILITÉ DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

DIFFUSER ET APPLIQUER LES PRÉCONISATIONS DE LA FICHE ACCESSIBILITÉ DU GUIDE MÉTROPOLITAIN DES ESPACES PUBLICS AFIN D'ASSURER LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie et ses différentes fiches thématiques ont été réalisés en 2017. Ce document définit de grands principes à respecter lors de tout projet d'aménagement de l'espace public. L'accessibilité pour l'ensemble des usagers est un des enjeux de ce guide et fait l'objet d'encarts avec des prescriptions dans chaque fiche. Pour les projets d'aménagement de l'espace public à venir, portés par la Métropole, l'accessibilité sera ainsi mieux prise en compte et tendra à devenir un réflexe lors de tout projet.



Responsables de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole et SMTc

Calendrier : À partir de 2018

Coût : Intégré au coût de chaque projet

DÉPLOYER UNE SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE INNOVANTE ET DES OUTILS DE JALONNEMENT COMPRÉHENSIBLES, LISIBLES, CONTINUS ET HOMOGÈNES

Pour faciliter les déplacements en modes actifs, un enjeu est de développer un jalonnement piéton à l'échelle métropolitaine.

L'objectif, dans un premier temps, est d'expérimenter et /ou déployer une signalétique piétonne innovante et des outils de jalonnement compréhensibles, lisibles, continus et homogènes, prioritairement en lien avec :

- le réseau piéton magistral et de proximité,
- les arrêts structurants de transports collectifs et les parkings,
- les principaux équipements pluri-communaux et métropolitains, collèges et lycées,
- les accès aux sentiers de randonnées et sites touristiques, culturels et de loisirs,

Une expérimentation devra être conduite dans le cadre du projet CVCM/Grenoble, selon les principes de la « **Chomorientation** » (jalonnement basé sur un code couleur)

Dans un deuxième temps, il s'agira de réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur de jalonnement, qui intègre notamment le lien avec les montagnes et les espaces naturels au sein et à proximité du territoire métropolitain.



Jalonnements piétons
© SMTC

Réaliser un schéma directeur de jalonnement et le mettre en œuvre

Responsables de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole et SMTC, en partenariat avec les communes et avec le Cerema pour le développement du système de Chromorientation

Calendrier : 2018-2021 pour la signalétique piétonne innovante, 2024 pour le schéma directeur du jalonnement.

Coût : 1 M€

DÉVELOPPER LE MOBILIER URBAIN SUR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES RENCONTRANT DES DIFFICULTÉS DÉAMBULATOIRES

Pour les personnes connaissant des difficultés déambulatoires, il est nécessaire d'installer du mobilier urbain adapté à la pratique de la marche pour tous (bancs, rampes) sur les cheminements piétons. Ce mobilier urbain doit également être installé à proximité des arrêts de transports en commun afin de favoriser l'intermodalité.

Responsable de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole

Calendrier : À partir de 2018

Coût : Intégré au coût de chaque projet

AUGMENTER ET AMÉLIORER LA RÉPARTITION DE L'OFFRE ET LA QUALITÉ DES PLACES DE STATIONNEMENT ADAPTÉES

L'objectif est d'augmenter le nombre de places de stationnement adaptées sur le ressort territorial du SMTC, en les répartissant de façon judicieuse.

Il est également nécessaire d'améliorer la qualité des places de stationnement adaptées existantes : largeur de 3,30 m respectée, et facilité de se garer (bordure biseautée facile à franchir, si la place est au niveau du trottoir...).

Dans ce cadre, l'observatoire du stationnement prévu à l'action 14.1 intégrera dans ses missions la mise en place et l'actualisation régulière d'un inventaire géolocalisé des places PMR situées sur le domaine public.

Responsable de la mise en œuvre : Grenoble-Alpes Métropole

Calendrier : À partir de 2018

Coût : Intégré au coût de chaque projet

ORIENTATION 8

DÉVELOPPER LA FORMATION DES PERSONNES INTERVENANT DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

RENFORCER LA FORMATION DU PERSONNEL DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET DES CONSEILLERS EN MOBILITÉ

L'objectif est de renforcer la formation de l'ensemble du personnel exploitant les différents réseaux de transports collectifs présents sur le ressort territorial du SMTC et en contact avec la clientèle. Ces formations sont élaborées en partenariat avec des associations représentant les usagers concernés.

- ▶ **Pour les conducteurs, les responsables de ligne et les contrôleurs techniques :** formation sur les différents types de handicap et le vieillissement ;
- ▶ **Pour les référents des transporteurs sous-traitants :** formation renouvelée tous les ans pour qu'ils la déclinent auprès de leur personnel ;
- ▶ **Pour le personnel commercial en contact avec le public, les planificateurs PMR, les agents de prévention :** formation sur les différents types de handicap et le vieillissement.

La formation des conseillers en mobilité Métromobilité doit également être développée afin d'améliorer la connaissance des différents types de handicaps, les solutions disponibles et le comportement à adopter.



Mise en situation afin de mieux comprendre les besoins des personnes en situation de handicap
© SMTC

Responsables de la mise en œuvre : SMTC, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Transporteurs

Calendrier : 2018 (réseau SMTC), 2022 (réseau Transisère), 2024 (réseau TER)

Coût : Intégré au fonctionnement de la Sémitag et du SMTC pour le réseau exploité par la Sémitag, coût intégré dans le contrat « gestion relation clientèle » et contrat « exploitation » pour le réseau Transisère, coût inclus dans la convention d'exploitation Région – SNCF pour le réseau TER

SENSIBILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS INTERVENANT DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

Les techniciens des communes et de la Métropole en charge de la question de l'accessibilité, que ce soit en matière de transports, d'espaces publics ou du bâti ont la possibilité de suivre une formation sur les enjeux liés à l'accessibilité (sensibilisation, normes en vigueur). L'objectif est de développer cette formation pour qu'elle intègre un plus grand nombre de techniciens. Le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie participe également à l'acquisition d'une pratique et d'une culture de l'accessibilité.

Le « Mois de l'accessibilité en ville » est un événement organisé chaque année par la ville de Grenoble, depuis 2009, en lien avec des communes de la Métropole (Saint-Martin-d'Hères, Gières, Échirolles, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Pont-de-Claix...). L'objectif est de sensibiliser le grand public aux réalités du handicap autour de conférences, débats, rencontres culturelles et artistiques ou ateliers. Cela permet à l'ensemble des participants de se rendre compte des besoins et des difficultés des personnes en situation de handicap.

Responsables de la mise en œuvre : SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, communes

Calendrier : en continu

Coût : Intégré au fonctionnement de la mission Accessibilité-Handicap de la Métropole et aux animations portées par le SMTC et les communes

ORIENTATION 9

DÉVELOPPER UNE APPLICATION DE GUIDAGE POUR TOUS DANS MÉTROMOBILITÉ, PROPOSANT UNE INFORMATION MULTIMODALE ET ADAPTÉE AUX BESOINS DES DIFFÉRENTS TYPES DE HANDICAPS

L'objectif est de développer une application open data de guidage intermodal dans le cadre de Métromobilité, intégrant la marche à pied, y compris pour les handicaps cognitifs et sensoriels, et pas seulement pour les personnes en fauteuil roulant. Cet outil permettrait de faciliter les déplacements des usagers les plus vulnérables, en apportant une information sur le niveau d'accessibilité de l'itinéraire à suivre :

- ▶ Cheminements;
- ▶ Carrefours;
- ▶ Feux de circulation équipés d'un signal sonore;
- ▶ Places de stationnement adapté;
- ▶ Arrêts de transport en commun;
- ▶ Réseau de transport en commun;
- ▶ Espaces d'accueil, de vente et de conseil en matière de mobilité.

Responsables de la mise en œuvre :
SMTC et Grenoble-Alpes Métropole

Calendrier : Avant 2023

Coût : intégré dans l'évolution des fonctionnalités du site Métromobilité

ACRONYMES

AGC

Autorail Grande Capacité

AOM

Autorité Organisatrice de la Mobilité

APF

Association des Paralysés de France

BIV

Borne d'Information Voyageurs

CAPH

Commission pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées

CCDSA

Commission Consultative
Départementale de Sécurité et
d'Accessibilité

CMA

Commission Métropolitaine
d'Accessibilité

EPCI

Établissement Public de Coopération
Intercommunal

ERP

Établissement Recevant du Public

ITA

Impossibilité Technique Avérée

LOTI

Loi d'Orientations des Transports
Intérieurs

LOI MAPTAM

Loi de Modernisation de l'Action
Publique Territoriale et d'Affirmation
des Métropoles

LOI NOTRE

Loi de Nouvelle Organisation du
Territoire de la République

PAVE

Plan de mise en Accessibilité de la
Voirie et des Espaces publics

PDU

Plan de Déplacements Urbains

RRR

Rame Réversible Régionale

SDA

Schéma Directeur d'Accessibilité

SDA-AD'AP

Schéma Directeur d'Accessibilité –
Agenda D'Accessibilité Programmé

SIVE

Système d'Information Voyageurs
Embarqué

SMTIC

Syndicat Mixte des Transports en
Commun

SNCF

Société Nationale des Chemins de
Fer Français

LOI SRU

Loi Solidarité et Renouvellement
Urbain

TER

Transport Express Régional

TER 2N

Transport Express Régional 2
Niveaux

TFS

Tramway Français Standard

TIMODEV

Transport InterMODal et Déficience
Visuelle

