

Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Publics

Avancement au
15 Mars 2009





Démarche SDA transports publics de la CUMPM

PHASE 1

Référentiel
Etat des lieux
Bilan des besoins
Bilan des projets existants

Validation phase 1
Octobre 2008

PHASE 2

Scénarios

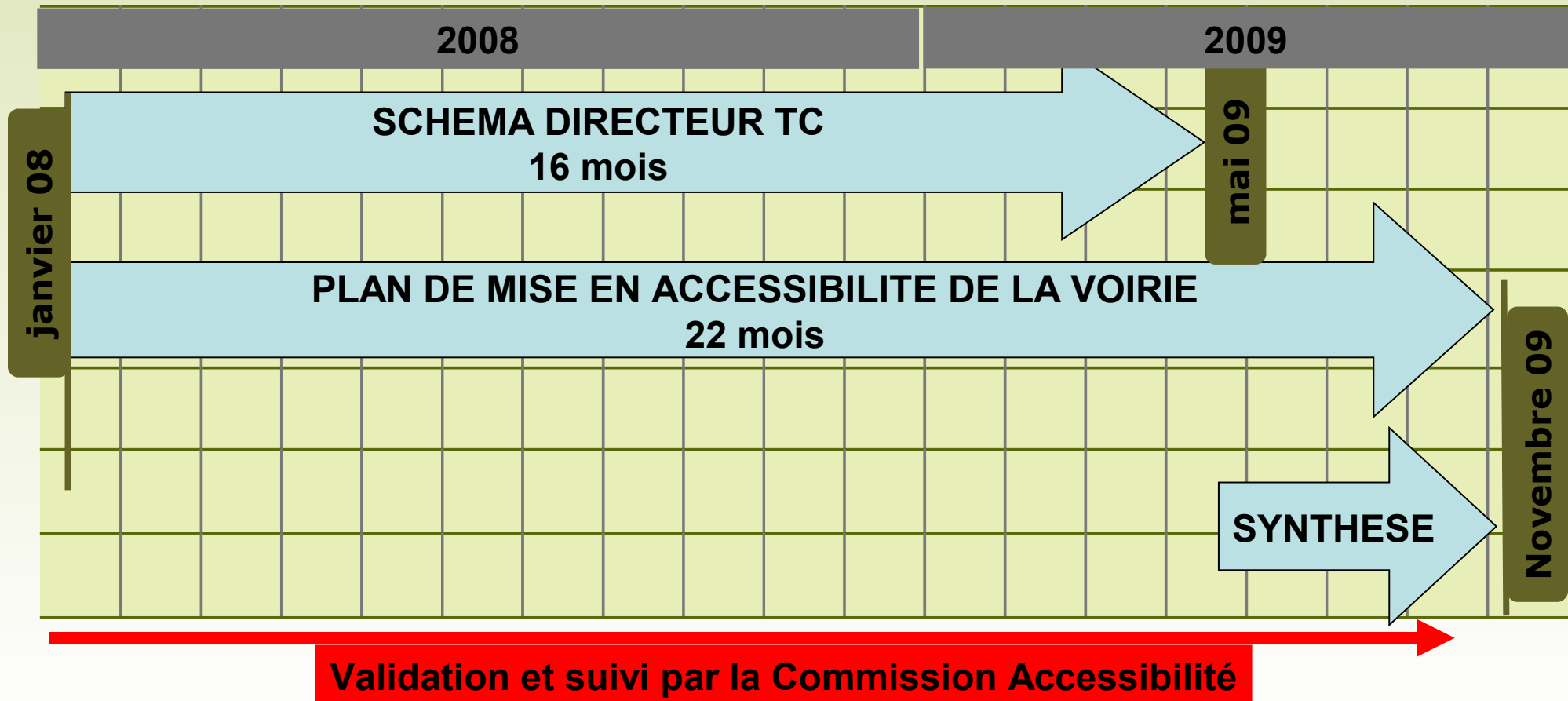
Schéma directeur

Elaboration de scénarios
Mars 2009

Finalisation fin Mai 2009



CUMPM : deux démarches (SDA et Plan de mise en accessibilité de la voirie) menées en parallèle





Partie 1 : Synthèse du Diagnostic d'Accessibilité des Transports Collectifs



Les associations rencontrées pour l'analyse des besoins et attentes

Groupe de travail	Date	Associations présentes
Handicap physique	18/02/08	APF (Ass des Paralysés de France)
	22/02/08	ARAIMC (Ass Régionale d'Aide aux Infirmes Moteurs Cérébraux)
Handicap visuel	18/02/08	Rétina France Cannes Blanches
Autres usagers	18/02/08	UDAF (Union Départementale des Associations Familiales) ACLAP (Ass de Coordination de Loisirs et d'Accueil pour les Personnes Agées)
Handicap cognitif / psychique	22/02/08	FNAPP-PA (Fédération Nationale des Associations de Patients en Psychiatrie-Phobies Actions) Hyper / Super
Handicap mental	29/02/08	Trisomie 21
Handicap auditif	26/03/08	C.A.S 13 : Coordination des Associations de Sourds des Bouches du Rhône Surdi 13 (par courrier)



Les réseaux de transport du territoire

Réseau	Secteur	Exploitants
RTM	Marseille, Allauch, Plan de Cuques, Septèmes, La Penne sur Huveaune, Aubagne	RTM
Bus des Collines	Allauch, Plan de Cuques (scolaire, régulier et TAD) + La Valentine (TAD)	Régie des Transports Communautaires
La Marcoulaine	Cassis + Carnoux et Roquefort la B. (TAD)	SCAC (Keolis) + Société Varoise de Transports + NAP
La Côte Bleue	Sausset, Carry, Chateauneuf, Ensues, Le Rove, Gignac, Marignane, Marseille	Suma + Régie des Transports
Bus des Cigales	Gémenos	Suma
Bus de l'Etang	Marignane, St Victoret, Gignac	SMITEEB (Véolia)
Ciotabus	La Ciotat, Ceyreste	Ciotabus (Véolia)
Navettes estivales	Cassis	Suma
Navettes maritimes	Marseille, If, Frioul	Frioul If Express



La méthode d'évaluation

- ▶ Une approche nouvelle prenant en compte tous les types de handicaps, permanents ou occasionnels.

- ▶ Evaluation du niveau actuel d'accessibilité sur deux critères :
 - **Motricité** = la mobilité, l'aisance du déplacement, l'atteinte, la préhension
 - **3P =**
 - **la Perception** (le sensoriel) : le visuel, l'acoustique, le tactile, l'olfactif, le ressenti global
 - **la Psyché** (le mental) : le repérage, l'orientation, la communication, la simplicité, la mémorisation, la temporalité
 - **la Prévenance** : la protection, la sécurité, l'hygiène, l'équilibre, le repos et la non fatigabilité



La méthode d'évaluation

- Attribution d'une note d'accessibilité sur la base du code CRIDEV :

Couleur	Numéro	Qualité d'usage
	0	Ne convient pas → inaccessibilité, exclusion de l'utilisateur
	1	Convient peu → dépendance, aide obligatoire
	2	Semi-convenant → Pénibilité mais autonomie
	3	Convient → fonctionnel, c'est-à-dire aux normes
	4	Convient très bien → confort et sécurité

- Attribution d'une note d'adaptabilité (possibilité de mise aux normes d'accessibilité de la composante transport) : exemple pour les arrêts

N°	Niveau d'adaptabilité
0	Arrêt non aménageable en son emplacement actuel
1	Arrêt aménageable mais restant en deçà des normes
2	Arrêt aménageable aux normes avec un poteau
3	Arrêt aménageable aux normes avec un abribus
4	Arrêt aménageable dans d'excellentes conditions avec un abri voyageurs



La méthode d'évaluation

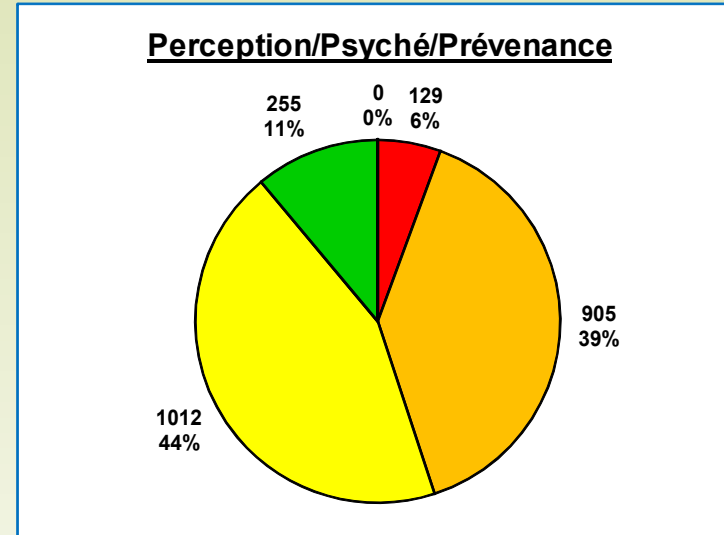
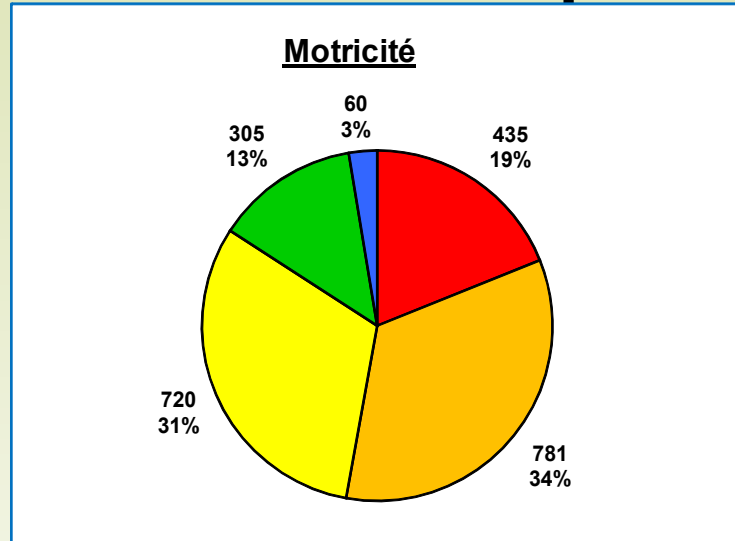
4 composantes de la chaîne des déplacements évaluées :

- ▶ Les lieux d'attente : arrêts de bus, stations de tram et de métro, embarcadères
- ▶ Le matériel roulant (bus, trams et métros) et naviguant (navettes maritimes)
- ▶ Les pôles d'échanges
- ▶ Les services (information et points de vente)



Conclusions du diagnostic :

L'accessibilité des points d'arrêt de bus : la RTM



Sur 2300 arrêts, seuls 120 sont aux normes motricité et 3P (5%)

N°	Qualité d'usage
0	Ne convient pas : inaccessibilité, exclusion de l'utilisateur
1	Convient peu : dépendance, aide obligatoire
2	Semi-convenant : pénibilité mais autonomie
3	Convient : fonctionnel, c'est-à-dire aux normes
4	Convient très bien : confort et sécurité





Conclusions du diagnostic :

L'accessibilité des points d'arrêt de bus :

Synthèse des différents réseaux

	Réseaux						
	RTM	Collines	Marcouline	Cote Bleue	Cigales	Etang	Ciotabus
Motricité							
convenant ou semi-convenants	47%	26%	31%	26%	19%	45%	34%
inaccessible ou avec aide	53%	74%	69%	74%	81%	55%	76%
Perception, Psyché, Prévenance							
convenant ou semi-convenants	55%	25%	57%	25%	11%	63%	27%
inaccessible ou avec aide	45%	75%	43%	75%	89%	37%	73%
Adaptabilité							
arrêts aménagés	75%	25%	39%	25%	26%	31%	32%
arrêts non adaptables	25%	75%	61%	75%	74%	69%	68%

Couleur	Numéro	Qualité d'usage
Red	0	Ne convient pas → inaccessibilité, exclusion de l'utilisateur
Orange	1	Convient peu → dépendance, aide obligatoire
Yellow	2	Semi-convenant → Pénibilité mais autonomie
Light Green	3	Convient → fonctionnel, c'est-à-dire aux normes
Light Blue	4	Convient très bien → confort et sécurité



Conclusions du diagnostic : L'accessibilité des stations de tramways

► Globalement l'accessibilité est bonne en termes de motricité, cependant les grilles d'entourage des arbres sont souvent non-conformes

► Des éléments de perception –psyché – prévenance peuvent être améliorés :

- Equipements de confort (bancs adaptés, appuis ischiatiques)
- Plans et information adaptés au plus grand nombre
- Information sonore à mettre en place
- Repérage par pictogrammes





Conclusions du diagnostic : L'accessibilité des stations de métro

► L'accessibilité est inexistante sur le plan de la motricité ;
on note par ailleurs que seules 6 stations (24) bénéficient, entre tous les niveaux, d'escaliers mécaniques à la montée et à la descente



► L'information (mono-sensorielle), les cheminements internes (hors UFR), et l'aménagement des quais sont globalement corrects, mais des difficultés récurrentes existent : manque d'information sonore, guidage parfois insuffisant, qualité d'attente insuffisante sur les quais

► Deux innovations intéressantes : le visiophone et les bandes de guidage sur les quais



Conclusions du diagnostic : L'accessibilité des embarcadères

- ▶ Inaccessibilité sans aide aux deux embarcadères (Vieux Port et Frioul), tant pour les UFR que pour les autres PMR.





Conclusions du diagnostic :

L'accessibilité du matériel roulant : les bus

- Seuls 3 exploitants ont des véhicules accessibles UFR et respectent partiellement les normes pour les autres PMR : la RTM, SUMA (Bus des Cigales) et le SMITEEB (Bus de l'Etang). Sur ces 3 réseaux, les bus nécessitent un réaménagement des emplacements PMR aux normes et la mise en place d'information sonore et visuelle (information visuelle largement présente cependant pour le SMITEEB) ;
- La régie MPM (Bus des Collines) a des véhicules accessibles UFR mais à plancher haut (avec élévateurs) et difficilement accessibles pour les autres PMR.
- Les autres réseaux (La Marcouline, La Côte Bleue, Ciotabus, navettes estivales de Cassis) n'ont pas de matériels accessibles.



Conclusions du diagnostic :

L'accessibilité du matériel roulant : les trams et métros

- Les trams disposent d'un bon niveau d'accessibilité générale, essentiellement perfectible sur les contrastes et sur les espaces réservés UFR et PMR.
- Les rames de métro sont totalement inaccessibles aux UFR, et on a (en dehors de l'information qui est correcte mais mono-sensorielle) un très bas niveau d'accessibilité générale pour les autres PMR.



Conclusions du diagnostic : L'accessibilité du matériel naviguant

Les navettes maritimes sont globalement peu accessibles (en référence aux normes des matériels roulants), hors prise en compte des UFR (accessibilité avec aide).



Conclusions du diagnostic : L'accessibilité des pôles d'échanges : Marseille

- ▶ Sur Marseille, 3 pôles « compacts » terminus de métro : la motricité est médiocre notamment aux abords des pôles, le critère 3P indique une autonomie possible avec difficulté mais l'adaptabilité est bonne.
- ▶ Sur Marseille, 17 pôles d'échanges urbains, complexes car vastes et aux usages multiples. La motricité est souvent bonne (zones de vie), mais le repérage difficile; l'adaptabilité est cependant bonne.



Conclusions du diagnostic : L'accessibilité des pôles d'échanges : Communes hors Marseille

- ▶ 4 pôles Gares (Cassis, La Ciotat, Sausset les Pins, Carry le Rouet) : motricité très contrainte, 3P semi-convenant, bonne adaptabilité possible sauf à Sausset.
- ▶ 2 pôles spécifiques (Parc Camoin à Marignane, Gare Routière à la Ciotat) : motricité et 3P semi-convenants, bonne adaptabilité
- ▶ 2 pôles « urbains » (La Fève à Plan de Cuques et La Poste à Roquefort la Bédoule) : mauvaises motricité et 3P, adaptabilité possible aux normes.



Partie 2 : méthode d'élaboration des scénarios de Mise en accessibilité



L'exigence initiale : l'accessibilité des réseaux doit être effective en 2015

Les « scénarios » envisagés sont donc de deux ordres :

1 / Quel niveau d'accessibilité atteindre qualitativement : aux normes, au-delà des normes, confortable,...? → calcul des enveloppes financières selon diverses solutions proposées

2 / Quelle programmation : comment arriver au résultat attendu en 2015 ? : variantes de mise en œuvre dans le temps du scénario visé en étape 1



2. Scénarios de programmation du SDA

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	au-delà de 2015
arrêts bus							
stations tramway							
stations métro							
matériel roulant bus							
matériel roulant métros							
pôles d'échanges							

2.0. Invariants :

- conformément au diagnostic, une priorité (2010/2011) donnée à l'accessibilité des services et aux pôles d'échanges est proposée.
 - les réaménagements ponctuels des stations trams peuvent être également réalisés dans le même temps (faible coût).
- La programmation est donc surtout liée à la mise en accessibilité des arrêts bus.