



Plan de
Déplacements
Urbains 2019-2030

Partageons nos mobilités

Approuvé par le Conseil
de Rennes Métropole
le 30 janvier 2020

Annexe Accessibilité



SOMMAIRE 2

PARTIE 1 : Le cadre réglementaire 3

1. Introduction	4
2. Le contexte réglementaire de l'annexe accessibilité du PDU	4
3. Les objectifs du nouveau PDU en matière d'accessibilité	6

PARTIE 2 : La définition du handicap et les enjeux de l'accessibilité 9

1. La définition du handicap	10
2. Les personnes à mobilité réduite et ce qui les gêne	12
3. Les enjeux de l'accessibilité	14
4. Vers une intégration plus forte des besoins d'accessibilité liés à la marche en ville	15

PARTIE 3 : L'état des lieux de la démarche engagée sur la Métropole Rennaise 16

1. Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs (2008)	17
2. État des lieux en matière d'accessibilité des transports en commun	17
3. La voirie et les espaces publics	24

PARTIE 4 : La mise en œuvre 32

PARTIE 5 : Les modalités de suivi et d'évaluation 40

1. Les modalités de suivi	41
2. L'évaluation	41

GLOSSAIRE 42

TABLES DES FIGURES 44

Partie 1:

Le cadre réglementaire

1 / INTRODUCTION	4
2 / LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ DU PDU	4
2.1. Les objectifs	4
2.2. Les modes d'action privilégiés	4
2.3. La Commission intercommunale d'accessibilité	5
3 / LES OBJECTIFS DU NOUVEAU PDU EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ	6
3.1. Le bilan contrasté du PDU de 2007 sur l'accessibilité	6
3.2. Un nouveau projet qui vise à développer la mobilité pour tous en prenant notamment en compte les besoins des personnes à mobilité réduite	8

1. Introduction

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite est un élément important des politiques de déplacements. Elle répond à des enjeux de solidarité sociale, mais aussi à des enjeux environnementaux et économiques pour le territoire.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a porté une impulsion forte en faveur de cette intégration. Parmi les obligations de la loi, la réalisation d'une annexe accessibilité lors de l'élaboration ou de la révision du Plan de déplacements urbains s'impose aux autorités organisatrices des mobilités (AOM).

Ce présent document – annexé au PDU – détaille donc ce volet accessibilité dans le projet 2019-2030 de la métropole rennaise.

2. Le contexte réglementaire de l'annexe accessibilité du PDU

2.1 / Les objectifs

Au niveau national, la politique d'accessibilité vise à atteindre plusieurs objectifs :

- Adapter progressivement le cadre de vie **à l'ensemble de la population**, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de :
 - > leur permettre de participer pleinement à la vie sociale, éducative, culturelle et professionnelle,
 - > lutter contre toutes les discriminations,
 - > lutter contre l'exclusion, l'isolement, la marginalisation,
 - > favoriser l'autonomie des personnes,
 - > leur permettre de choisir librement leur lieu et leur mode de vie.

- S'assurer que la chaîne de déplacements (**entre le cadre bâti existant, la voirie, les espaces publics, les transports et leur intermodalité**) est accessible dans toute la continuité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et, en particulier, au niveau des interfaces des différents maillons,
- Favoriser la mobilité, notamment **l'usage de la marche des personnes âgées**, et des autres modes de déplacements actifs, pour des raisons de santé publique et de maintien de l'autonomie.

2.2 / Les modes d'action privilégiés

La politique d'accessibilité s'appuie sur deux types d'actions complémentaires et indispensables :

- 1/** profiter de toutes les opportunités qu'offrent les constructions neuves, les nouvelles infrastructures et

les réaménagements des espaces publics pour les rendre accessibles dès le départ,

2/ examiner le cadre de vie existant (diagnostic) pour déterminer les travaux nécessaires afin de l'adapter aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Pour cela des outils de planification et de programmation ayant pour objectif la mise en accessibilité doivent être élaborés par de multiples acteurs :

- **les plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'aménagement des espaces publics (PAVE)** par les communes (ou parfois les établissements publics de coopération intercommunale). Il est établi dans chaque commune dont la population est supérieure ou égale à 1 000 habitants à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du Président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement des automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du Plan de déplacements urbains quand il existe,
- **les schémas directeurs d'accessibilité** de services de transports collectifs par les autorités organisatrices des mobilités,
- **les diagnostics d'accessibilité** des établissements recevant du public par les administrations ou les exploitants de ces établissements au rang desquels se trouvent les gares ferroviaires et routières.

Au-delà de cette obligation de moyens et de cette approche pragmatique d'état des lieux, la politique nationale d'accessibilité impose aussi une obligation de résultat.

L'article 45 de **la loi du 11 février 2005** rend obligatoire l'accessibilité de toute la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Des sanctions pénales sont prévues en cas de non-respect de ces règles.

La loi de 2005 généralise et systématise la consultation des associations représentant les personnes handicapées dans les instances en charge des questions d'accessibilité.

Bien que des avancées réelles aient eu lieu dans les années suivant l'adoption de la loi de 2005, sa mise en œuvre s'est révélée plus difficile que prévu, comme l'ont mis en exergue plusieurs rapports récents.

La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 a habilité la France à légiférer par voie d'ordonnance pour redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005.

Sur la base de cette loi, le gouvernement français a promulgué **l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014** relative à la mise en accessibilité des Établissements Recevant du Public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. Cette ordonnance a été ratifiée par le Parlement par **la loi n° 2015-988 du 5 août 2015**.

Elle dote en particulier la politique d'accessibilité de deux nouveaux outils :

- l'agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)
- le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP).

2.3 / La Commission intercommunale d'accessibilité

La création d'une Commission intercommunale d'accessibilité est obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 5 000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire. Elle est alors présidée par le Président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrête la liste des membres.

La CIAPH (Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées) est compétente pour traiter des questions d'accessibilité dans le cadre des compétences de l'intercommunalité à savoir :

- les transports collectifs,
- les équipements reconnus d'intérêt communautaire,
- les opérations relatives au soutien à la réalisation de logements sociaux sur le territoire.

Sur le territoire de Rennes Métropole, notons qu'une « Sous-commission Transports » existe pour tous les échanges relatifs au fonctionnement du réseau de transports urbains (STAR). Des représentants du Collectif Handicap 35 et des partenaires de Rennes Métropole y participent élus et techniciens de Rennes Métropole, représentants exploitants des services STAR et HandiSTAR, représentants de la SEMTCAR.

L'OUTIL DE PROGRAMMATION COMPLÉMENTAIRE : L'AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE (DIT « AD'AP » POUR LE CADRE BÂTI ET « SD'AP » POUR LES TRANSPORTS)

L'Agenda d'accessibilité programmée est l'outil qui a permis de conserver la dynamique impulsée par la loi de 2005 en échelonnant la mise en œuvre des objectifs pour garantir une accessibilité programmée et raisonnée.

L'Agenda d'accessibilité programmée est nommé Ad'AP pour ce qui concerne le cadre bâti dans lequel il est obligatoire, et SD'AP (schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée) pour le domaine des transports dans lequel il est un outil d'application volontaire.

Selon la même logique, le SD'AP donne la possibilité aux autorités organisatrices de mobilités de prolonger les travaux requis, au-delà de 2015, et engage l'autorité organisatrice de mobilités qui le signe à réaliser les travaux et actions d'accessibilité dans un délai pouvant aller jusqu'à :

- *une période de 3 ans maximum pour les transports urbains,*
- *deux périodes de 3 ans maximum pour les transports interurbains,*
- *trois périodes de 3 ans maximum pour les transports ferroviaires.*

3. Les objectifs du nouveau PDU en matière d'accessibilité

3.1 / Le bilan contrasté du PDU de 2007 sur l'accessibilité

Rennes Métropole et ses communes membres ont approuvé le 5 juillet 2007 le PDU 2007-2017. Le PDU approuvé comportait une annexe accessibilité et un objectif de donner aux personnes à mobilité réduite les conditions d'une meilleure mobilité.

Avec la mise en révision du PDU et son évaluation (en 2014), plusieurs constats sur la politique d'accessibilité et un certain nombre de pistes de progrès ont été identifiés.

Concernant l'évaluation de la mise en œuvre des actions identifiées dans l'annexe accessibilité du PDU de 2007, les points suivants ont été notés :

L'évaluation du PDU 2007-2017 précise également que :

« la question des inégalités sociales dans l'accès aux mobilités a bien été intégrée dans la politique de renforcement de l'offre de transports collectifs : « gratuité sociale », mise en accessibilité. Le PDU a ainsi contribué à la réduction des inégalités sociales, dans la limite de la performance de son réseau de transports collectifs »

Il est néanmoins précisé que la question de la mise en accessibilité des espaces publics (PAVE) est en revanche plus difficile à établir en l'absence d'un suivi continu des réalisations ; témoignant plutôt d'une mise en accessibilité « **au gré des projets d'aménagement** ».

Actions	Maître d'Ouvrage, Financeur	Calendrier	Évaluation
Accessibilité des espaces publics			
Élaboration progressive d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) à l'occasion des Plans Communaux de Déplacements	Communes, Rennes Métropole	2007-2012	Retard dans la mise en place des PAVE Vigilance dans la mise en accessibilité hors centres des communes
Accessibilité des transports en commun			
Achat de matériel roulant accessible	AOM	2007-2017	100 % des bus sont équipés de rampes PMR
Rendre accessible les emplacements d'arrêt de transports collectifs	AOM	2007-2017	100 % des arrêts prioritaires du réseau STAR sont accessibles (en excluant les 39 impossibilités techniques avérées)
Élaboration de schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs	AOM	2007-2008	Action réalisée
Service de transport spécifique adapté			
Service HandiSTAR	Rennes Métropole	2007-2017	Action réalisée

Figure 1 : Tableau d'évaluation du Plan de Déplacements Urbains 2007 – Volet accessibilité : extrait de la note de synthèse – Bureau d'études Planète Publique et cabinet 6-t, février 2015

3.2 / Un nouveau projet qui vise à développer la mobilité pour tous en prenant notamment en compte les besoins des personnes à mobilité réduite

Les principaux enseignements du diagnostic et de l'évaluation du PDU 2007-2017 ont permis de définir l'enjeu d'accessibilité parmi les 4 enjeux majeurs auxquels le nouveau PDU devra apporter des solutions :

1/ Enjeux environnementaux/climatiques

2/ Enjeu d'accessibilité : Le PDU doit permettre de répondre aux besoins croissants de mobilités sur le territoire de la Métropole, liés notamment à l'arrivée des nouveaux habitants et au développement économique (en cohérence avec les orientations du Schéma de Cohérence territoriale). Le PDU a pour obligation d'assurer la mise en œuvre de la politique d'aménagement prévue au SCoT du Pays de Rennes. Il doit pour cela s'appuyer sur les pôles d'échanges de Cœur de Métropole et de l'armature urbaine.

Il doit également favoriser la mobilité de tous en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, les personnes socialement les plus vulnérables... Le PDU doit également favoriser les pratiques de l'intermodalité à la grande échelle. Les pôles d'échanges de proximité et le réseau de transport collectif (routier, ferroviaire et métro) doivent à l'avenir structurer la politique de déplacement pour permettre une meilleure lisibilité de l'offre et assurer la desserte des territoires périphériques.

3/ Enjeu de hiérarchisation

4/ Enjeu de territorialisation

Prenant en compte l'évaluation du PDU de 2007, la nouvelle stratégie de mobilité portée par Rennes Métropole veillera à orienter une partie de ses actions pour l'amélioration de la mobilité des personnes à mobilité réduite.

Ainsi parmi les 4 grandes priorités d'actions qui ont été retenues pour constituer le socle du projet de PDU, la **Priorité B** visera à « garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air et à la « transition énergétique » »

Un axe stratégique portera le sujet pour : « rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles) ».

Partie 2:

La définition du handicap et les enjeux de l'accessibilité

1 / LA DÉFINITION DU HANDICAP	10
1.1. Définition de l'accessibilité	10
1.2. Définition du handicap	10
1.3. Définition des Personnes à mobilité réduite (PMR)	11
2 / LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET CE QUI LES GÊNE	12
3 / LES ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ	14
3.1. Enjeux économiques collectifs	14
3.2. Enjeux individuels	14
3.3. Enjeux de cohérence et d'intervention	14
3.4. Enjeux de développement durable	14
4 / VERS UNE INTÉGRATION PLUS FORTE DES BESOINS D'ACCESSIBILITÉ LIÉS À LA MARCHÉ EN VILLE	15

1. La définition du handicap

1.1 / Définition de l'accessibilité

Définition adoptée par un groupe de travail interministériel lancé par la déléguée ministérielle en février 2001 :

« L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance pour toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement) ou temporaire (grossesse, accident...), ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) »

1.2 / Définition du handicap

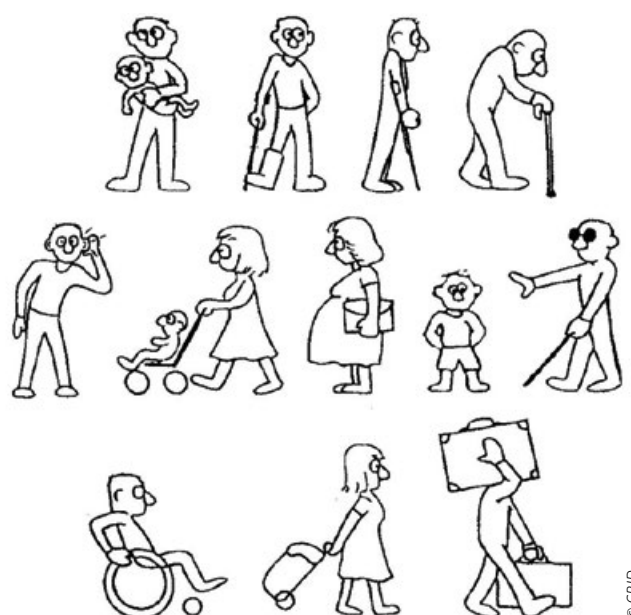
Définition basée sur le livre I^{er} du code de l'action sociale et des familles, modifiée comme suit à l'article 2 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées :

« Constitue un handicap, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de la santé invalidant »

1.3 / Définition des Personnes à mobilité réduite (PMR)

Définition basée sur la position du Parlement européen, en février 2001 :

« Les Personnes à Mobilité Réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées (comportant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette) »



© CRID

Figure 2 : Représentation des catégories de Personnes à Mobilité Réduite

Qui plus est, une aptitude réduite n'empêche pas pour autant bon nombre d'utilisateurs d'être autonomes. Tout individu aspire à conserver une autonomie la plus large possible et le plus longtemps possible. L'évolution des soins et des aides techniques permettant de compenser le handicap, repousse de plus en plus l'apparition de la dépendance.

Tous ceux qui planifient, conçoivent et réalisent la ville, en assurent le fonctionnement et l'entretien, doivent donc s'attacher à limiter les difficultés liées au handicap.

2. Les personnes à mobilité réduite et ce qui les gêne

Personnes concernées	Principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap
Utilisateurs de fauteuil roulant	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux ; • franchir des obstacles et des dénivelés (marches, pentes) ; • franchir des passages étroits ; • atteindre certaines hauteurs ; • saisir, utiliser des objets, des équipements ; • voir à certaines hauteurs.
Personnes ayant des difficultés motrices	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur des sols meubles, glissants, peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles ; • se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer ; • se déplacer rapidement ; • franchir sans appui des marches ou des dénivelés ; • franchir sans appui des passages étroits ; • rester debout longtemps.
Personnes ayant une déficience visuelle	<ul style="list-style-type: none"> • voir et lire les « grandes formes » ; • distinguer les couleurs ; • lire ce qui est « écrit fin » ; • déchiffrer la signalisation ; • se repérer dans l'espace ; • s'orienter ; • se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues, en voitures).
Personnes ayant une déficience auditive	<ul style="list-style-type: none"> • entendre et/ou comprendre les messages sonores (conversations, messages d'alerte ou d'information) • entendre le bruit de trafic ; • communiquer pour demander une information ; • supporter les ambiances bruyantes.
Personnes ayant une déficience cognitive	<ul style="list-style-type: none"> • comprendre la signalétique ; • mémoriser un itinéraire ; • se repérer dans l'espace.

Personnes concernées	Principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap
Personnes ayant des difficultés intellectuelles ou psychiques	<ul style="list-style-type: none"> lire et comprendre la signalétique ; mémoriser un itinéraire ; se repérer dans l'espace et/ou le temps ; faire face à des situations de stress, à des événements rapides ou à forte intensité sonore ; supporter la foule et les ambiances bruyantes.
Personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires ou viscérales	<ul style="list-style-type: none"> se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer ; franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer, devoir rester debout longtemps ; des niveaux de pollution atmosphérique locale élevés ; se déplacer longtemps sans pouvoir aller aux toilettes.
Enfants	<ul style="list-style-type: none"> se déplacer sur de longues distances ; rester debout longtemps ; atteindre certaines hauteurs ; voir à certaines hauteurs ; être vu ; lire ou comprendre des informations complexes.
Personnes âgées ou fatigables	<ul style="list-style-type: none"> difficultés motrices ; réduction des capacités visuelles, auditives et de mémorisation ; angoisses ; moindre adaptation aux variations climatiques.

Figure 3 : Tableau Type de gêne en fonction des types de handicap

3. Les enjeux de l'accessibilité

3.1 / Enjeux économiques collectifs

Ce que la société y gagne

À partir du moment où la ville, les transports, les lieux de travail et de consommation sont accessibles à tous, les personnes handicapées peuvent se déplacer, exercer une activité professionnelle, devenir productrices de richesse, consommatrices. Elles peuvent ainsi participer au développement économique de la société.

3.2 / Enjeux individuels

Ce que la personne handicapée y gagne

De nombreuses personnes handicapées peuvent, au sein d'une ville accessible, participer véritablement à la vie de la collectivité : travailler, faire des achats, se rendre aux manifestations culturelles.

L'accessibilité leur permet de passer du statut de « personnes assistées » à celui de « personnes actives », indépendantes (à tempérer malgré tout selon la sévérité du handicap).

Au-delà des enjeux économiques, il y a surtout des enjeux humains puisque l'individu retrouve sa place dans la société, avec la possibilité d'exercer ses droits et devoirs de citoyen.

Les obstacles d'ordre technique ne doivent donc pas gêner cet exercice des droits des citoyens quels qu'ils soient, dans la vie quotidienne.

3.3 / Enjeux de cohérence et d'intervention

Traiter simultanément et sur le même pied la sécurité et l'accessibilité

La réalisation d'une bonne accessibilité est un facteur de prévention des accidents car la suppression d'obstacles concourt d'évidence à la réalisation d'un environnement plus sûr.

C'est pour cette raison que l'accessibilité doit désormais être considérée et traitée au même titre que la sécurité qu'elle contribue à renforcer.

3.4 / Enjeux de développement durable

L'accessibilité s'inscrit dans les principes du développement durable. En effet, en supprimant les gênes dans les déplacements quotidiens, un espace accessible à tous apporte un cadre de vie qui garantit l'autonomie des usagers dans le temps, même si le handicap survient, notamment en raison du vieillissement.

Un espace accessible limite les risques d'exclusion, assure le maintien des liens sociaux et favorise le rassemblement des générations.

L'accessibilité s'inscrit donc pleinement parmi les enjeux stratégiques les plus forts du projet de territoire de Rennes Métropole.

4. Vers une intégration plus forte des besoins d'accessibilité liés à la marche

La conception des espaces publics doit être **pensée en fonction des usagers** et des besoins de ceux qui l'empruntent.

Le guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles précise ci-après les besoins fondamentaux auxquels doivent répondre les espaces publics pour les piétons qui les empruntent.

Aller d'un point à un autre	Ce qui conduit le piéton à côtoyer d'autres usagers à bicyclettes, en rollers, en automobiles, en transports collectifs...
Se repérer et s'orienter	Ce besoin fait appel à des aptitudes sensorielles (la vue essentiellement) et intellectuelles (lecture de plans, de la signalisation, recherche de repères, mémorisation d'itinéraire...)
Accéder aux services de la ville	Bâtiments, transports collectifs, équipements divers...
Être et se sentir en sécurité	Sécurité des personnes et des biens
Communiquer, se divertir, participer	Relation directe entre usagers mais aussi accès à des services, des lieux de regroupement, de fêtes...

Figure 4 : extrait du « Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles », Ministère des Transports, 2002

Partie 3:

L'état des lieux de la démarche engagée sur la Métropole Rennaise

1 / LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS (2008) 17

2 / ÉTAT DES LIEUX EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN 17

2.1. État des lieux sur le réseau STAR	17
2.1.1. Le métro	18
2.1.2. Les lignes de bus	18
2.1.3. Le service HandiSTAR	18
2.1.4. De la gratuité sociale à la mise en œuvre de la tarification solidaire	19
2.1.5. Des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite	19
2.2. État des lieux de l'accessibilité du réseau ferroviaire (SDAP ferroviaire)	20
2.3. État des lieux de l'accessibilité du réseau routier (SDAP routier régional) – Réseau des cars BreizhGo	24

3 / LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS 24

3.1. Les grandes logiques qui façonnent la ville	24
3.1.1. Les recommandations nationales	24
3.1.2. Des démarches globales et transversales engagées à Rennes sur l'accessibilité	26
3.1.3. Pour les travaux d'aménagements neufs, une référence : le Cahier de prescriptions Générales de l'Espace Public	26
3.2. Les aménagements de la mise en accessibilité localement	27
3.3. Élaboration d'un PAVE - Exemple de la commune de Betton	29
3.4. Le recensement de PAVE élaborés à l'échelle de la métropole	31

1. Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs (2008)

Rennes Métropole a adopté en septembre 2008 le Schéma Directeur d'Accessibilité de son réseau de transport (SDA).

Ce Schéma a été établi en concertation avec les partenaires concernés (notamment le Collectif Handicap 35) avec pour objectif de planifier les actions à poursuivre en matière d'accessibilité sur le réseau STAR et le service HandiSTAR au service des PMR, notamment :

- la mise en accessibilité de lignes de bus,
- la mise en place d'un métro accessible,

- une tarification adaptée pour les PMR,
- l'aménagement des points d'arrêt,
- l'information,
- la mise en accessibilité de matériel roulant,
- ...

La « Sous-Commission Transports » de la Commission intercommunale d'accessibilité est l'instance privilégiée dans le SDA pour mener les échanges avec Rennes Métropole sur l'évolution de ce schéma.

2. État des lieux en matière d'accessibilité des transports en commun

L'état des lieux des mesures mises en place en faveur de l'accessibilité par les transports en commun au cours de la période 2007-2017 a notamment été synthétisé dans le cadre du tableau de bord de suivi du PDU (version de juin 2015 ; auteurs : Rennes Métropole et l'Agence d'urbanisme (AUDIAR).

2.1 / État des lieux sur le réseau STAR

L'accessibilité des transports en commun est une des priorités d'aménagement et d'exploitation du réseau. Chaque habitant de Rennes Métropole doit pouvoir avoir accès facilement aux transports publics urbains. Dans ce but, l'ensemble des lignes mises en place

couvrent pratiquement la totalité du territoire de la métropole rennaise. Le taux de couverture du territoire métropolitain par le réseau de transports collectifs est l'un des indicateurs de l'amélioration de l'accessibilité globale au réseau (bus + métro). En 2011, **90 % de la population de l'agglomération est desservie par les transports publics :**

- 22 % de la population est située à moins de 600 m d'une station de métro
- 68 % de la population est située à moins de 450 m d'un arrêt de bus.

2.1.1/ Le métro

Dès sa création, le métro a été conçu afin de faciliter les conditions de déplacement pour tous. Personnes handicapées, à mobilité réduite, enfants en poussette. Toutes les stations de métro sont équipées d'**ascenseurs** qui relient directement l'extérieur de la station aux portes d'entrée du métro sans avoir à franchir aucune marche. Des bornes de validation de titres de transport ont été installées à chaque entrée d'ascenseur.

En plus des escaliers traditionnels, la plupart des stations disposent d'**escaliers roulants mécaniques**.

L'entrée à l'intérieur de la rame de métro se fait de **plain-pied**. Pour éviter toute autre difficulté liée à l'entrée ou à la sortie de la rame, l'écart entre le seuil du quai de station et le palier des portes du métro est de 3 centimètres. Le matériel roulant du métro dispose d'emplacement pour les PMR.

2.1.2/ Les lignes de bus

L'ensemble des lignes de bus urbaines, métropolitaines et complémentaires sont accessibles. Les lignes sont équipées de bus spécialement adaptés qui permettent aux personnes à mobilité réduite d'accéder aisément au véhicule. Les bus achetés depuis 2008 comportent 2 emplacements aménagés, tous les autres bus en comportant 1.

L'analyse de la fréquentation du réseau de transport semble mettre également en évidence que la mise en accessibilité des lignes structurantes permet de mieux répondre aux besoins.

2.1.3/ Le service HandiSTAR

HandiSTAR est le service de transport de Rennes Métropole réservé aux personnes à mobilité réduite sur les 43 communes de l'agglomération.

L'accès au service de transport à la demande HandiSTAR est octroyé de plein droit :

- aux personnes en fauteuil roulant (et représentent 50 % des usagers du service),
- aux personnes non voyantes titulaires de la carte d'invalidité - délivrée par une Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) - comportant la mention « Cécité ».



© Didier Gouray

Figure 5 : Rampe escamotable d'un bus du réseau STAR, Rennes Métropole

Le service HandiSTAR est aussi ouvert à toute personne ne pouvant pas utiliser les transports collectifs en étant seule ou accompagnée, sous réserve de la décision de Rennes Métropole prise après avis de la Commission d'accès.

La moitié des usagers d'HandiSTAR est âgée de plus de 70 ans.

Le service HandiSTAR a permis de réaliser plus de 110 000 voyages sur l'année 2017 (fréquentation en augmentation).

Le service concerne majoritairement des déplacements réalisés pour tout ou partie à l'extérieur de Rennes.

Un service apprécié : 95% des clients se disent « satisfaits du service » d'après une enquête réalisée sur 301 usagers en mars 2018 pour Rennes Métropole.

HandiSTAR et le réseau STAR confirment leur complémentarité et leur synergie. Environ 60 % des personnes en fauteuil et 64 % des personnes déficientes visuelles utilisent le bus ou le métro.

« Depuis 2004 HandiSTAR est certifié NF Service »

Rennes Métropole



© Jeremias Gonzales

Figure 6 : Véhicule HandiSTAR, Rennes Métropole

2.1.4 / De la gratuité sociale à la mise en œuvre de la tarification solidaire

La gratuité sociale dans les transports collectifs dans Rennes Métropole pouvait être accordée aux ménages connaissant des difficultés sociales. Cette tarification a fortement augmenté ces dernières années (20,4 millions de voyages ont été effectués avec un titre gratuit en 2014). La part des titres gratuits représentait ainsi 26,5 %, soit plus d'un voyage sur quatre.

« Gratuité sociale en 2017 : 110 000 personnes éligibles pour 53 000 usagers bénéficiaires »

Rennes Métropole

Depuis le 1^{er} janvier 2017 et notamment pour pouvoir augmenter le nombre de bénéficiaires, Rennes Métropole a mis en place un système de tarification solidaire.

Elle permet de bénéficier soit de la gratuité, soit d'une réduction de 85 % ou de 50 % sur le prix de l'abonnement mensuel au réseau STAR et au service HandiSTAR. Elle est accordée, sous conditions de ressources, à tous les membres d'une famille habitant Rennes Métropole.

2.1.5 / Des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite

- La mise en accessibilité des arrêts du réseau STAR (bus + métro).

L'analyse de l'infrastructure des réseaux de transports en commun existante sur le territoire métropolitain permet de mettre en évidence le niveau d'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

Un arrêt de bus est considéré accessible si le quai est aménagé pour que la pente de la palette du bus n'excède pas 12 % et que sa largeur permette la circulation des personnes en fauteuil et les montées et descentes dans les bus.

réglementation sur la mise en accessibilité des arrêts prioritaires : l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 précise que l'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires

compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, article D1112-10

Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de **l'article L. 1112-1** dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain,
- il est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- il constitue un pôle d'échanges,
- il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

L'application de ces critères a permis de définir 802 quais bus prioritaires (parmi 1 485 arrêts physiques hors arrêts scolaires), validés par Rennes Métropole fin 2017.

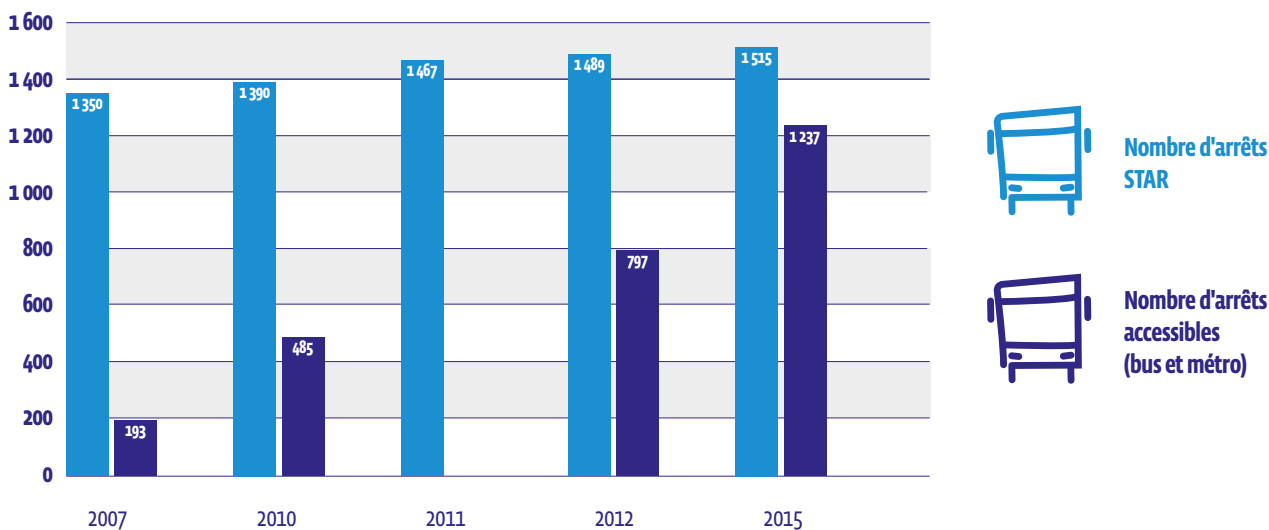
Il ressort qu'aujourd'hui **100 % des quais bus prioritaires**

sont accessibles. Près de 90 % de tous les arrêts (hors arrêts scolaires) sont accessibles.

Sur les 802 quais bus prioritaires, 763 sont accessibles et 39 sont considérés en « impossibilité technique avérée ».

PART DES ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ACCESSIBLES

Figure 7 : Part des arrêts de transports collectifs urbains accessibles (Rennes Métropole et AUDIAR)



2.2 / État des lieux de l'accessibilité du réseau ferroviaire (SDAP ferroviaire)

Le réseau du service ferroviaire national et ses points d'arrêt appliquent le Référentiel national de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs handicapés ou à mobilité réduite.

Le réseau du service ferroviaire régional Bretagne (TER BreizhGo) applique le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et l'Agenda d'Accessibilité Programmée (ADAP) pour les PMR. Ce document cadre, le SDAP, validé par délibération du Conseil Régional Bretagne en 2015 précise la stratégie de mise en accessibilité du réseau TER BreizhGo, notamment via :

- un objectif de rendre le matériel roulant du réseau 100 % accessible en 2020,
- rendre accessibles les arrêts prioritaires du SDAP régional.

Il précise ainsi la programmation des investissements sur les points d'arrêt à rendre accessibles. Les textes réglementaires définissent la notion de points d'arrêts prioritaires. Ces gares et haltes prioritaires sont à mettre aux normes d'accessibilité selon trois critères d'identification des points d'arrêt prioritaires :

- 1^{er} critère : fréquentation avec un seuil minimum de 1000 montées et descentes par jour
- 2nd critère : maillage du réseau portant la notion d'inter-distance maximale entre 2 points d'arrêt accessibles à 50 km

- 3^{ème} critère : présence d'établissements accueillant des personnes âgées ou en situation de handicap dans un rayon de 200 m des gares et des haltes.

Sur Rennes Métropole, les points d'arrêt traités au SDAP régional ferroviaire sont les suivants :

- Gare de Rennes dans le cadre des opérations de réaménagement (en cours),
- Halte de Pontchaillou à Rennes (réalisés),
- Gare de Bruz,
- Halte de L'Hermitage Mordelles.

Type de point d'arrêt	Gare	Critère retenu	Commentaire
Gare du Schéma National	Rennes	1 ^{er} critère « fréquentation »	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité et bénéficiant très prochainement d'importants travaux ferroviaires et urbains
Gares et haltes réglementaires du schéma régional	Pontchaillou	3 ^{ème} critère « proximité d'un établissement lié au handicap »	Halte en travaux jusqu'en 2017, à l'issue de ces travaux la halte présentera un très bon niveau d'accessibilité
Gares et haltes non réglementaires du schéma régional	Bruz	Hors critères, opportunité de travaux sur site	Gare actuellement en travaux, à l'issue de ces travaux il restera uniquement des travaux mineurs
	L'Hermitage - Mordelles		Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité, interventions mineures à prévoir

Figure 8 : Extrait SDAP Région Bretagne, 2015

Comme prévu par la réglementation, les gares régionales qui ne seront pas déclarées accessibles à l'issue des 9 ans du SDAP devront proposer un service de substitution (mesure de substitution via une desserte transports spécifique).

● Focus sur la halte ferroviaire de Pontchaillou à Rennes

Réalisée en partenariat entre Rennes Métropole, la Région Bretagne, SNCF (Réseau et Gares et Connexions), le réaménagement de la halte Pontchaillou a visé à favoriser l'accessibilité et l'amélioration du cadre d'insertion de cette halte TER de centre-ville.

La halte ferroviaire de Pontchaillou constitue le 2^{ème} point d'arrêt le plus fréquenté du ressort territorial de la Métropole après la Gare de Rennes. Point d'entrée dans Rennes de par sa proximité à la fois de la ligne a de métro (station Anatole France) et du centre-ville, elle présente d'importants enjeux d'intermodalité.

Accueillant chaque jour près de 400 voyageurs, notamment le personnel de l'hôpital et les étudiants du Campus de Villejean, la mise en accessibilité de cette halte a consisté en :

- la réalisation de rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite de part et d'autre de la halte,
- la rénovation complète des infrastructures et le doublement de la longueur des quais de la halte permettant d'accueillir le nouveau matériel roulant.

Les aménagements urbains et paysagers ont notamment été réalisés en lien avec le Plan Local de Santé de la Ville de Rennes et notamment sa démarche d'« Évaluation Impact Santé », visant à encourager les modes actifs et les pratiques respectueuses de l'environnement sur le territoire métropolitain. Dans le contexte de proximité de l'hôpital, les choix des plantations aménagées aux abords de la rampe se sont tournés vers des plantes locales et médicinales.

Initiés en 2014, les travaux sont pratiquement achevés.



© Bruno Remoué & Associés

Figure 9 : Image de synthèse du projet de la Halte Pontchaillou - vue 1 ;
Source : Bruno Remoué & Associés - 2012



© Bruno Remoué & Associats

Figure 10 : Image de synthèse du projet de la Halte Pontchaillou - vue 2 ;
Source : Bruno Remoué & Associats - Ingérop - 2012

● Focus sur le Pôle d'échanges multimodal de la Gare de Rennes

Par étapes successives et jusqu'à l'horizon 2020 et au-delà, la gare de Rennes verra ses fonctions de Pôle d'échanges multimodal considérablement évoluer et devra supporter et organiser des flux de voyageurs fortement croissants.

Aussi, en raison des enjeux d'intermodalité actuels et futurs dans le secteur, il est apparu nécessaire de mettre en œuvre un projet de pôle d'échanges performant, proposant une bonne hiérarchisation des usages et des flux.

Les éléments déclencheurs de cette démarche partenariale sont :

- l'adaptation du pôle d'échanges multimodal et du bâtiment voyageurs à l'évolution des dessertes et du trafic voyageurs TER et TGV attendue à l'issue de la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire (BPL), du cadencement TER et plus généralement du développement du transport collectif,

- la modernisation de la gare de Rennes à l'arrivée de la LGV 2017 et la réorganisation de la desserte TER/TGV, ainsi que la mise en service d'une seconde ligne de métro automatique à Rennes passant par la gare en 2020,
- le renforcement de l'intermodalité en améliorant les échanges entre les différents modes de transport, et en prenant en compte les exigences de qualité d'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- la construction de la nouvelle gare routière.

Dans ce contexte, huit partenaires : l'État, la Région Bretagne, le Département d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole, la Ville de Rennes, le SMGR, SNCF Réseau et Gares & Connexions se sont associés, dans une réflexion d'ensemble sur le devenir de ce site à l'horizon 2025 et au-delà.

Un Contrat de pôle a été signé le 19 juin 2012 afin de formaliser l'intention des Partenaires de réaliser le projet de manière concertée.

2.3 / État des lieux de l'accessibilité du réseau routier (SDAP routier régional) – Réseau des cars BreizhGo

Le SDA Régional de 2015 identifie les points d'arrêt routiers à rendre accessibles de manière prioritaire. Ceux-ci ne concernaient pas le périmètre de Rennes Métropole. Dans le respect de la loi de 2005, le Département d'Ille-et-Vilaine avait approuvé en février 2008, le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) aux personnes à mobilité réduite des services de transport départementaux (aujourd'hui devenu le réseau BreizhGo).

La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) promulguée le 07 août 2015 a transféré les compétences en matière d'organisation des transports interurbains par cars et des transports scolaires des départements vers les régions respectivement les 1^{er} janvier 2017 et 1^{er} septembre 2017.

Ce schéma s'est notamment traduit par la mise en place d'un ensemble de mesures comme :

- 20 % minimum des cars à plancher-bas, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de marches à monter depuis le trottoir pour accéder dans le car pour faciliter la montée et la descente des usagers
- des véhicules pré-équipés pour accueillir des usagers à fauteuil roulant
- Des cars aux couleurs du réseau BreizhGo afin d'être mieux reconnaissable par les usagers

- des cars équipés de girouettes frontales et latérales indiquant la destination desservie ainsi que le numéro de service assuré
- des cars équipés de système de diffusion d'annonces sonores et visuelles afin d'informer les usagers présents dans le véhicule sur les prochains arrêts desservis. Les usagers en attente aux arrêts disposent quant à eux d'une confirmation sonore du numéro de service et de la destination du car.
- une remise à niveau des équipements de signalisation afin d'offrir aux usagers toutes les informations concernant le réseau aux points d'arrêts.
- la personne handicapée et son accompagnateur, sur présentation de la carte d'invalidité MDPH (taux d'incapacité égal ou supérieur à 80 %) bénéficient d'une réduction de 50 %
- la mise en place d'un service de transport à la demande : 6 lignes de transport à la demande équipées de véhicules aménagés permettent le transport des usagers à mobilité réduite :
 - > ligne 1A (Rennes – Paimpont),
 - > ligne 7 (Rennes – Dinard),
 - > ligne 9A (Rennes – Fougères),
 - > ligne 9B (Rennes – Dourdain),
 - > ligne 14 (Rennes – Servon)
 - > ligne 16 (Saint-Malo – Saint-Briac).

3. La voirie et les espaces publics

3.1 / Les grandes logiques qui façonnent la ville

3.1.1 / Les recommandations nationales

Extraits du « Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles », Ministère des Transports, 2002.

« La ville est un lieu de concentration d'activités, d'échanges et de rencontres où se côtoie une grande variété de personnes utilisant des modes de déplacement divers. Pour éviter que certaines d'entre elles ne soient limitées dans leurs déplacements et/ou exposées à des dangers, **il faut assurer la compatibilité des moyens de déplacement** sur les plans de la sécurité et de l'accessibilité. Pour cela, il est fait appel à un ensemble d'interventions, sur des registres différents, pour modeler

l'espace urbain : aménagement d'infrastructure, mise en place d'équipements, éducation et information des usagers, dispositif répressif. »

● La circulation des piétons

« Tout usager de la ville est un piéton à un moment ou à un autre. Les trottoirs, les places et autres espaces urbains leur sont dédiés. Encore faut-il qu'ils puissent traverser la chaussée et le faire en sécurité. Les abaissés de trottoir sont destinés à faciliter le passage des personnes ayant des difficultés motrices ou des personnes en fauteuil roulant. Mais ils doivent pouvoir être repérés par les personnes déficientes visuelles. **Les personnes déficientes visuelles doivent pouvoir recevoir l'information donnée aux carrefours équipés de feux de circulation.** »

● Le traitement de l'eau

« Les traitements destinés à éliminer l'eau de ruissellement façonnent l'environnement urbain dans lequel les usagers se déplacent, même par beau temps. Le modelage du sol qui en résulte ne doit pas engendrer des difficultés pour les usagers, particulièrement pour ceux dont les aptitudes motrices ou visuelles sont réduites. »

● La signalisation et l'information

« La ville est un espace de communication où sont donnés différents types d'informations : signalisation routière, signalisation de sécurité, signalétique directionnelle, information culturelle et touristique, information commerciale (publicité, repérage des entreprises...), information des citoyens (municipale, administrative...). Mais ces messages peuvent ne pas être visibles ou intelligibles à ceux qui ont des limitations de perception visuelle, qui ne sont pas familiers de l'organisation urbaine et de ses symboles, à ceux qui ont des difficultés à comprendre une grande diversité de messages ou encore aux personnes de petite taille (dont les enfants) et les personnes en fauteuil roulant.

De plus, leurs supports peuvent constituer des obstacles sur le cheminement du piéton, notamment des personnes déficientes visuelles, des personnes ayant des difficultés motrices et des utilisateurs de fauteuils roulants. »

● Le mobilier urbain

« Le mobilier urbain est d'abord utilitaire. Il répond à plusieurs fonctions : détente, orientation, information pour les usagers ; sécurité, exploitation, esthétique, propreté, gestion du stationnement pour l'intérêt public ; passages de réseaux pour des besoins techniques. Il a aussi parfois une vocation commerciale (publicité, ...).

Il peut créer des situations de handicap, et même de risque, pour les personnes ayant des difficultés motrices ou visuelles, par son implantation sur les cheminements. »

● L'éclairage

« L'éclairage public répond globalement à des impératifs de sécurité des personnes et des circulations motorisées ou piétonnes. Il peut aussi répondre à la mise en valeur d'espaces urbains ou de monuments. À côté de l'éclairage dicté par la sécurité des déplacements, l'éclairage apporte un confort pour tous à condition de supprimer les gênes à la vision (éblouissement, contraste négatif, ombres, zones obscures, reflets...) et contribue à une ambiance sécurisante (perception psychologique). En l'absence de telles adaptations, les personnes ayant des problèmes de vue, ayant besoin de lire sur les lèvres, ayant des problèmes d'équilibre, et certaines personnes âgées se retrouvent souvent en situation de handicap. »

● Le stationnement

« La voiture est un mode de déplacement très présent dans la ville ; le stationnement sur voirie est une fonction résultante importante au regard de la demande et de l'espace utilisé. La localisation des places, les stationnements « sauvages » sur les trottoirs et les dispositifs anti-stationnement favorisent ou limitent le cheminement piétonnier de tous les usagers.

De plus, **les personnes en fauteuil roulant qui se déplacent en voiture ont des besoins particuliers pour monter et descendre de leur véhicule ; il faut donc concevoir une offre de places adaptées, en nombre suffisant** pour leur assurer l'accès à la ville et préserver leur autonomie. »

3.1.2 / Des démarches globales et transversales engagées à Rennes sur l'accessibilité

● Le Plan Local de Santé

La Ville de Rennes fonde son action en faveur de la santé sur une approche positive et très large. Ainsi, chercher à améliorer la santé pour tous, c'est agir sur les facteurs qui influencent l'état de santé des habitants : conditions de vie, logement, alimentation, transport - mobilité, aménagement urbain, conditions de travail, qualité de l'environnement et des relations sociales.

Parmi ces différentes actions du Plan Local de Santé, un axe spécifique intitulé « Rendre la ville accessible à tous » définit les orientations pour agir en faveur de l'accessibilité de la Ville au sens large (éducation, culture, sport, sensibilisation sur le handicap...) et précise la stratégie municipale en matière de mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports dans une logique de chaînes des déplacements.

● Rennes, Ville amie des aînés (ReVAA)

Soucieuse d'offrir un cadre de vie accueillant pour tous, la Ville de Rennes a rejoint en mai 2011 le réseau mondial des « Villes-amies des aînés », initié par l'Organisation

Mondiale de la Santé (OMS). Ville amie des aînés est un réseau d'échange d'informations, de réflexions et d'expériences de villes soucieuses de créer des milieux favorables au vieillissement. Elle avait obtenu en mars 2010 le label national « Bien vieillir Vivre ensemble ».

La démarche « Ville amie des aînés » est une démarche globale d'amélioration constante de la vie des aînés, impliquant leur participation à toutes les étapes du processus. Elle engage la Ville de Rennes, oblige à une approche transversale du vieillissement car elle concerne de nombreux services municipaux et métropolitains, différentes politiques publiques et de nombreux acteurs.

Dans ce cadre, la Ville de Rennes a réalisé un diagnostic complété par des temps de concertation sous diverses formes. Un plan d'actions, visant à encourager le vieillissement actif et la qualité de vie a été élaboré.

Le plan d'actions de la Ville comprend 4 axes majeurs :

- Axe 1 : préconiser un habitat favorable au vieillissement,
- Axe 2 : agir pour prévenir l'isolement,
- Axe 3 : améliorer l'information et la communication en direction des aînés.
- Axe 4 : faciliter la mobilité et les déplacements des aînés. Cet axe est développé depuis 2017. Il reconnaît la

mobilité comme enjeu de socialisation pour les seniors (accès aux autres, aux services, aux commerces...)

Concernant la mobilité des publics fragiles, en particulier les personnes âgées souffrant de handicap ou de limitation de leurs capacités physiques :

- le PAVE de Rennes constitue une des actions contribuant au bien vieillir et est constitutif du plan d'actions ReVAA. En effet, la marche est un mode de déplacement important pour la mobilité des seniors (mobilités du quotidien, mobilité active...),
- le développement d'un Plan piéton à Rennes sera favorable à la mobilité de ces publics
- l'information des seniors sur les services de mobilités est importante. Keolis Rennes, Rennes Métropole et la Ville de Rennes vont engager des ateliers publics sur ce volet,
- concerter sur l'aménagement urbain (par exemple en partageant les choix de type de mobilier urbain ou de leurs implantations dans la ville...) et harmoniser la signalétique...

3.1.3 / Pour les travaux d'aménagements neufs, une référence : le Cahier de prescriptions Générales de l'Espace Public

En tant qu'intervenant direct, chaque commune se doit de respecter la réglementation en matière d'accessibilité lorsqu'elle crée ou réaménage l'espace public. Cela étant, elle n'est pas la seule partie prenante sur son territoire.

La Ville de Rennes a élaboré un Cahier de prescriptions Générales de l'Espace Public rassemblant l'ensemble des prescriptions techniques concernant la création ou la requalification d'espaces publics.

Ce guide de référence a été conçu dans le cadre d'une collaboration, entre les services concepteurs ou gestionnaires de la collectivité. Il répond également à une attente des autres partenaires de la Ville : SEM, promoteurs, urbanistes, architectes, bureaux d'études externes... qui ont à concevoir et réaliser les ouvrages sur l'ensemble des quartiers de Rennes. Il est composé de différents livrets techniques, traitant chacun d'un thème spécifique, qui peuvent être consultés en fonction des travaux d'aménagement programmés pour chaque opération. Ce Cahier des Prescriptions Générales de l'Espace Public intègre bien évidemment la réglementation en matière d'accessibilité et la décline pour, en particulier, améliorer la qualité d'usage des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite.

3.2 / Les aménagements de la mise en accessibilité localement

De nombreuses démarches d'aménagement engagées

Aujourd'hui, à l'échelle du territoire de Rennes Métropole, plusieurs démarches visant l'amélioration de la chaîne de déplacements ont été engagées :

- Rennes Métropole, après avoir élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transports urbains STAR en 2008, le met en application, notamment en ayant mis en accessibilité des quais du réseau de bus,
- Les maîtres d'ouvrage d'Établissements Recevant du Public (ERP), après réalisation de diagnostics, assurent leur mise en accessibilité. Les collectivités, en tant que gestionnaires d'équipements publics, sont directement concernées,
- **Les communes de plus de 1 000 habitants sont tenues d'élaborer un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements d'Espaces publics.** La compétence d'élaboration des PAVE est aujourd'hui une compétence des communes.

Pour traiter l'existant, des travaux ciblés de mise en accessibilité sont menés :

● Des travaux sur les cheminements

Depuis plusieurs années, les communes ont engagé des travaux sur les espaces publics pour des interventions ciblées d'amélioration des conditions d'accessibilité, en complément des réaménagements lourds réalisés dans le cadre de projets plus globaux. La Ville de Rennes a engagé la mise en accessibilité des espaces publics existants.

Avec l'élaboration des PAVE, les travaux visant à améliorer l'accessibilité se poursuivent. Ils seront facilités par la disponibilité d'un diagnostic sur un périmètre jugé prioritaire et seront réalisés par les services de la Métropole (exercice de la compétence voiries).

● Des travaux au niveau des carrefours à feux

L'instruction ministérielle sur la signalisation routière a été modifiée par l'arrêté du 8 avril 2002 et prévoit que les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les

voies de circulation. La Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a confirmé cette obligation.

La norme NF S 32-002, homologuée en décembre 2004, définit les exigences techniques minimales auxquelles doivent répondre les dispositifs pour malvoyants. Cette mise en conformité s'applique aux aménagements neufs et à tout aménagement de voirie modifiant l'assiette de la voie ou la surface des trottoirs.

Depuis la parution de la norme NF S 32-002, les carrefours à feux équipés de dispositifs sonores l'ont été en conformité avec la norme, de même que les nouveaux carrefours ou les carrefours modifiés.

● Des travaux au niveau des emplacements de stationnement réservés

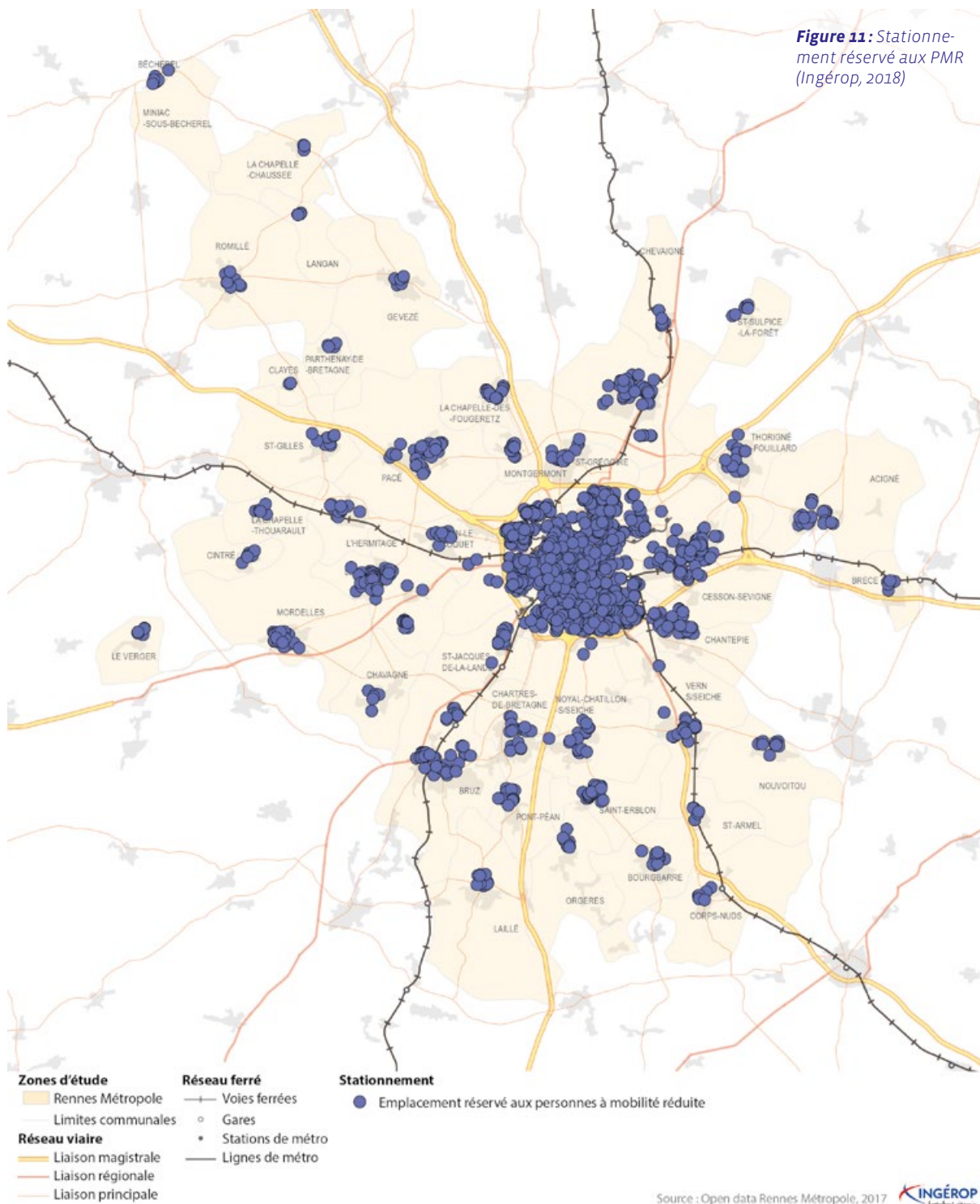
Les places de stationnement réservées aux personnes handicapées ou à mobilité réduite sont spécialement aménagées et dédiées aux titulaires de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

Cette carte peut être obtenue par toute personne qui éprouve des difficultés à se déplacer ou qui n'est pas autonome dans ses déplacements. Il s'agit notamment des personnes qui ont un périmètre de marche inférieur à 200 mètres, celles qui ont systématiquement recours à une aide humaine, une prothèse d'un membre inférieur, une canne, un déambulateur ou un autre appareillage, ou encore des personnes circulant en fauteuil roulant. Les personnes qui ont besoin d'un accompagnement dans leur déplacement peuvent également obtenir cette carte.

L'attribution de la carte de stationnement pour personnes handicapées n'est plus accordée qu'au regard des seules difficultés de déplacement de la personne. Cette réglementation augmente considérablement le nombre de bénéficiaires potentiels en s'adaptant notamment au vieillissement de la population.

Rennes Métropole compte plus de **2 500 places de stationnement réservées aux PMR** (source Open Data Rennes Métropole) et réparties au sein des différentes communes membres. Pour l'essentiel, **les places réservées se situent majoritairement au niveau des centres-villes et des centres-bourgs** où se concentrent les besoins en stationnement.

Le diagnostic établi dans le cadre des PAVE permet aux communes d'établir un programme de mise en conformité des places de stationnement réservées.



3.3/ Élaboration d'un PAVE - exemple de la commune de Betton

Le PAVE ou Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie (PMAV) de la commune de Betton a été réalisé en 2009. Il a permis de définir les conditions et délais de réalisation des aménagements prévus ainsi que les modalités et périodicités de révision du plan.

Lors de la phase de diagnostic, les « insuffisances » en matière d'aménagement sont repérées :

- selon les différents types de handicaps :
 - > Visuel
 - > Moteur
 - selon les normes obligatoires liées au stationnement.
- Ce diagnostic a permis la mise en place d'un plan d'actions chiffré selon 3 familles d'insuffisances (anomalies) :

● Famille d'anomalie n°1 : Les traversées

- > bateaux absents ou à revoir

- > bandes podotactiles absentes ou à revoir
- > ressaut non conforme
- > marquage passage piéton absent ou à revoir

● Famille d'anomalie n°2 : Les obstacles

- > mobilier sans contraste visuel
- > chicane non conforme
- > mobilier non conforme
- > potelet non conforme

● Famille d'anomalie n°3 : Les revêtements

- > trou sur trottoir à reprendre
- > revêtement à revoir

● Requalification complète d'axe et secteur

- > dévers non conforme à revoir. > 7%
- > dévers non conforme à revoir. Entre 2 et 7 %
- > pente longitudinale à revoir
- > largeur de trottoir insuffisante

La mise en œuvre de ce plan d'actions a été estimée à 300 000 € sur 5 ans.

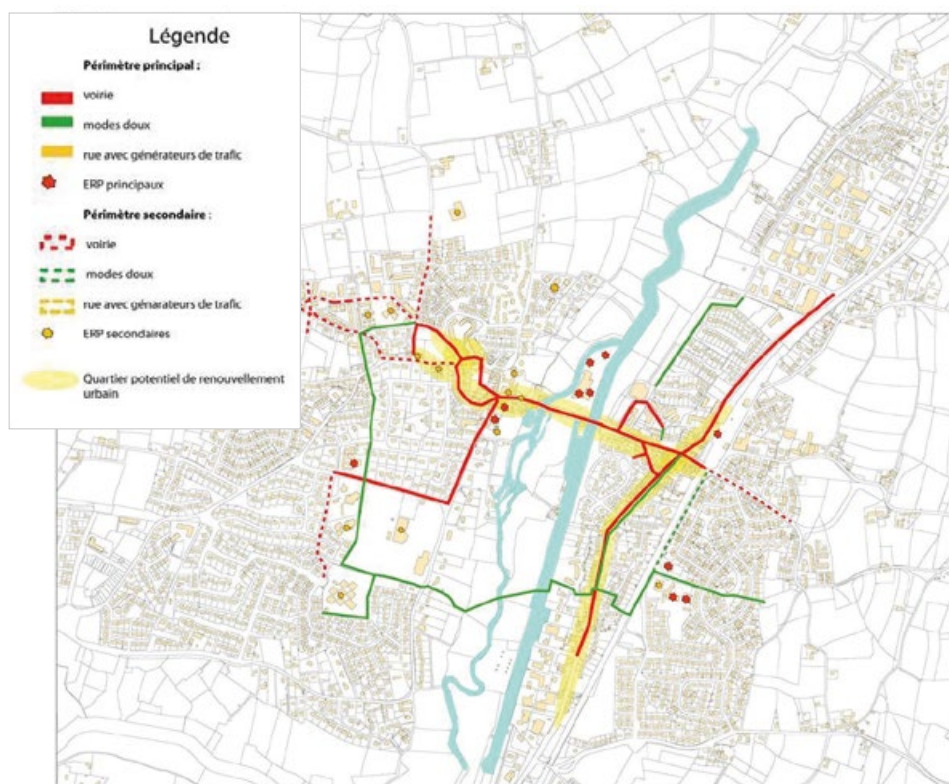


Figure 12 : Périmètre de diagnostic Accessibilité de la Voirie

(PMAV Commune de Betton – Rennes Métropole 2009)

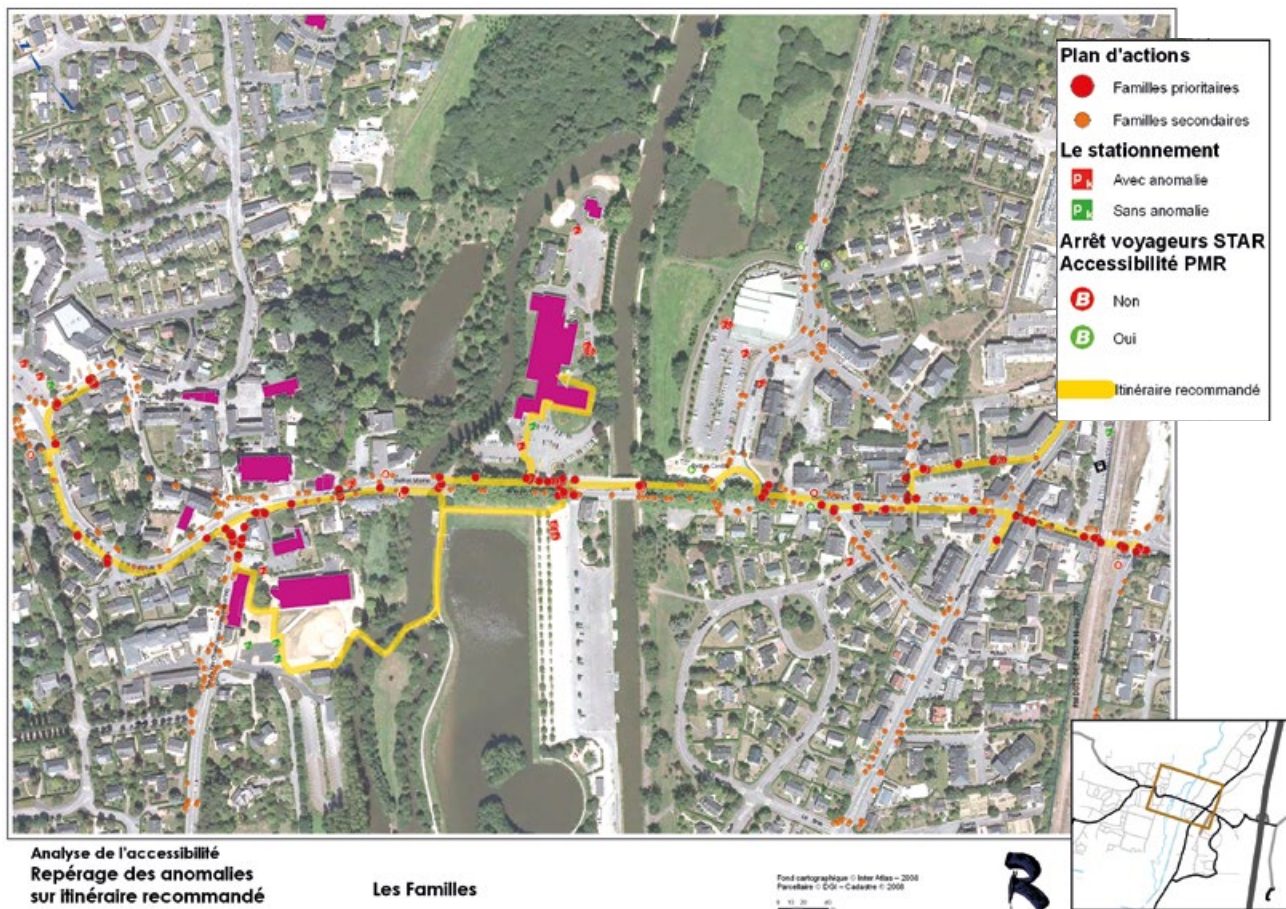


Figure 12 : Identification des aménagements prioritaires à réaliser sur le réseau le plus utilisé

Dispositif de suivi :

Un dispositif de suivi du plan est organisé entre Rennes Métropole et la commune pour mettre à jour les cartographies en fonction de l'avancement des travaux et suivre le programme annuel des travaux. Le coût de ce plan d'actions a été estimé à 300 000 € sur 5 ans.

3.4/ Le recensement des PAVE élaborés à l'échelle de la métropole

Le recensement réalisé au cours des 2 dernières années auprès des communes par les services de Rennes Métropole (Direction de la voirie et Direction de la Mobilité et des Transports) a permis de collecter à l'échelle de la Métropole environ 40 % des PAVE à réaliser.

Les 16 communes ayant établi un PAVE ayant pu être recueilli par Rennes Métropole sont :

- Acigné
- Betton
- Bourgbarré
- Cesson-Sévigné
- Chantepie
- Chavagne
- Langan
- La Chapelle-Thouarault
- L'Hermitage

- Nouvoitou
- Noyal-Châtillon-sur-Seiche
- Rennes
- Saint-Erblon
- Saint-Grégoire
- Thorigné-Fouillard
- Vezin-le-Coquet

Les PAVE approuvés par les communes (état en novembre 2018) sont les PAVE de Betton, Chantepie et Rennes. Ils complètent le projet de PDU.

Ce recensement s'est voulu sur la durée pour permettre un recueil le plus exhaustif possible. Néanmoins, la proportion limitée de communes ayant élaboré leur PAVE témoigne d'une difficulté des communes à s'engager dans cette démarche. Les PAVE recueillis ont été élaborés entre 2009 et 2015. Le recensement n'a pas mis en évidence de PAVE en cours d'élaboration dans les derniers mois de la révision du PDU.

30 communes du territoire métropolitain restent à accompagner dans leur démarche de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Partie 4: **La mise en œuvre**



Des actions spécifiques en faveur de l'accessibilité

Pour atteindre l'ensemble des objectifs définis dans la stratégie du PDU, le plan d'actions s'organise autour de quatre priorités.

Au sein de ce plan d'actions, **6 actions spécifiques en faveur de l'accessibilité** viendront détailler ou compléter l'action 19 du PDU 2019-2030.

Les objectifs, les principes de mise en œuvre et de suivi, la temporalité et les partenaires à mobiliser sont exprimés dans des fiches actions suivantes.

ACTIONS PDU - ANNEXE ACCESSIBILITÉ

Priorité A : Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous	
A1 : Mettre en œuvre des « cocktails » de solutions de mobilité alternative ; accompagner des publics « cibles » ; faciliter l'expérimentation	
Action Accessibilité 1	Accompagner l'accès des PMR aux solutions de mobilités alternatives
Priorité B : Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air, et à la « transition énergétique »	
B4 : Rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles)	
Action Accessibilité 2	Aider à la définition des PAVE
Action Accessibilité 3	Développer les places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite
Action Accessibilité 4	Assurer l'accessibilité des cheminements vers les Établissements Recevant du Public (ERP)
Action Accessibilité 5	Améliorer l'attractivité des transports en améliorant encore leur accessibilité
Priorité C : Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité	
Priorité D : Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire	
D2 : Coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine, notamment en facilitant leur mise en réseau par un plus grand partage de l'information et plus globalement des données	
Action Accessibilité 6	Structurer et favoriser le partage des données publiques mobilités/transports entre les acteurs du territoire

Figure 14 : les 6 actions spécifiques Accessibilité du PDU 2019-2030

PRIORITÉ A:

Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous

Axe A.1

Mettre en œuvre des « cocktails » de solutions de mobilité alternative ; accompagner des publics au changement de comportement ; faciliter l'expérimentation

Action Accessibilité 1

Accompagner l'accès des PMR aux solutions de mobilités alternatives

Contexte et enjeux

La loi du 11 février 2005 prévoit que les autorités organisatrices de mobilités mettent en place une procédure de recueil des réclamations en cas d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, ce qui donne la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements. L'autorité organisatrice de mobilité tient informé le demandeur des suites réservées à sa requête.



Objectifs de l'action

Informar la population à l'échelle locale en prenant exemple sur la démarche ReVAA. Informer sur tous les services et moyens d'accompagnement mis à disposition.

Contenu de l'action

- Développer une campagne de communication sur les services d'accompagnement des usagers des services publics de mobilité
- Informer des itinéraires accessibles en transports publics (y compris les pôles d'échanges accessibles)
- Poursuivre le suivi des réclamations via le guichet numérique

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de campagnes de communication à destination des usagers PMR
- Nombre de réclamations traitées positivement.

Partenaires

- Rennes Métropole
- Opérateur de transport délégataire de la Délégation de Service Public Mobilité
- Associations de personnes à mobilité réduite (Collectif Handicap 35) et des usagers de transports publics

Phasage



Coût

1 100 000 €

Intégré au coût de l'axe A1 du PDU

PRIORITÉ B:

Garantir une mobilité pour tous, en contribuant à l'amélioration de la santé publique, par l'amélioration de la qualité de l'air et la transition énergétique

Axe B.4

Rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles)

Action Accessibilité 2

Aider à la définition des PAVE

PRIORITÉ B

Axe B.4

Action Accessibilité 2

Contexte et enjeux

À l'échelle nationale, les **Personnes à Mobilité Réduite** (PMR) sont estimées à **un tiers de la population totale** : incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement, etc.) ou temporaire (grossesse, poussettes...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, bagages, etc.). De par la diversité des configurations, toute personne est concernée à un moment de sa vie.

La **prise en compte des besoins spécifiques aux PMR dans la chaîne des déplacements** est donc un enjeu majeur pour la collectivité. La Loi du 11 février 2005 impose la réalisation de Plan de Mise en Accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), pour les communes regroupant plus de 1 000 habitants.

Actuellement, toutes les communes concernées de la métropole ne disposent pas encore de PAVE (Rennes Métropole ne dispose pas de compétence pour la réalisation des PAVE).



Objectifs de l'action

Tendre vers une harmonisation des PAVE communaux à l'échelle métropolitaine. Poursuivre la mise en accessibilité des voies du territoire.

Contenu de l'action

- Développer une campagne de communication sur les services facilitateurs de la mobilité pour les Personnes à Mobilité Réduite
- Aménager la voirie de l'ensemble des communes de la métropole
- Diffuser un guide technique partagé avec les associations
- Organiser un « point bilan » annuel sur l'avancée de l'action (événement spécifique)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de PAVE communaux réalisés
- Évolution du taux d'accessibilité des voies publiques (indicateur à développer)

Partenaires

- Rennes Métropole
- Communes
- Associations de personnes à mobilité réduite (Collectif Handicap 35)

Phasage

2019 - 2024

2025 - 2030

Coût 7 700 000 €

Déjà intégré dans le coût de l'action 19 du PDU

PRIORITÉ B:

Garantir une mobilité pour tous, en contribuant à l'amélioration de la santé publique, par l'amélioration de la qualité de l'air et la transition énergétique

Axe B.4

Rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles)

Action Accessibilité 3

Développer les places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite

Contexte et enjeux

Les **places de stationnement réservées aux personnes handicapées ou à mobilité réduite** sont spécialement aménagées et dédiées aux titulaires de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées. Cette **carte peut être obtenue par toute personne qui éprouve des difficultés à se déplacer** ou qui n'est pas autonome dans ses déplacements. Il s'agit notamment des personnes qui ont un périmètre de marche inférieur à 200 mètres, celles qui ont systématiquement recours à une aide humaine, une prothèse d'un membre inférieur, une canne, un déambulateur ou un autre appareillage, ou encore des personnes circulant en fauteuil roulant. Les personnes qui ont besoin d'un accompagnement dans leur déplacement peuvent également obtenir cette carte. L'attribution de la carte de stationnement pour personnes handicapées n'est plus accordée qu'au regard des seules difficultés de déplacement de la personne. Cette réglementation augmente considérablement le nombre de bénéficiaires potentiels en suivant notamment la dynamique de vieillissement de la population.

Rennes Métropole compte plus de 2 500 places de stationnement réservées aux PMR, situées pour l'essentiel, au niveau des centres-villes et des centres-bourgs où se concentrent les besoins en stationnement.



Objectifs de l'action

Poursuivre l'aménagement des places de stationnement PMR.

Contenu de l'action

- Poursuivre globalement les créations de places PMR
- Concevoir des places de stationnement PMR sur les pôles d'échanges de la métropole (P+R, pôles d'échanges de proximité...)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de places PMR supplémentaires créées
- Part des pôles d'échanges disposant d'une accessibilité PMR (grille d'évaluation à bâtir)

Partenaires

- Rennes Métropole
- Communes
- Forces de l'ordre
- Associations de personnes à mobilité réduite (Collectif Handicap 35)

Phasage

2019 - 2024

2025 - 2030

Coût Non déterminé

PRIORITÉ B:

Garantir une mobilité pour tous, en contribuant à l'amélioration de la santé publique, par l'amélioration de la qualité de l'air et la transition énergétique

Axe B.4

Rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles)

Action Accessibilité 4

Assurer l'accessibilité des cheminements vers les grands équipements

PRIORITÉ B

Axe B.4

Action Accessibilité 4

Contexte et enjeux

Depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les établissements recevant du public (ERP) doivent être accessibles à tous les types de handicap. Ils doivent permettre à tout le monde, sans distinction, de pouvoir y accéder, y circuler et recevoir les informations diffusées

Sont des ERP tous les commerces (de proximité jusqu'aux centres commerciaux), les locaux des professions libérales (médecins, avocats, notaires, etc.), les bars, les hôtels, les restaurants, les agences de services telles que les banques, les agences immobilières, les services publics (mairies, préfectures, etc.), les établissements dédiés à l'enfance et à la scolarité (depuis les crèches jusqu'aux universités et grandes écoles), les établissements de soin (hôpitaux, structures d'accueil spécialisé, etc.), les lieux de culte ou encore les lieux culturels (musées, cinémas, bibliothèques, théâtres, salles des fêtes ou de concert, etc.).



Objectifs de l'action

Développer l'accessibilité des cheminements vers les grands équipements / principaux ERP de la métropole pour garantir la continuité de la chaîne des déplacements.

Contenu de l'action

- Mettre en place un observatoire de l'accessibilité aux grands équipements recevant du public à l'échelle métropolitaine

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombres de grands équipements / principaux ERP disposant de cheminements accessibles (pour s'y rendre)

Partenaires

- Rennes Métropole
- Communes
- Gestionnaires des grands équipements
- Associations de personnes à mobilité réduite (Collectif Handicap 35)
- Commission d'accessibilité

Phasage

2019 - 2024

2025 - 2030

Coût

Intégré au coût de l'action 19 du PDU

PRIORITÉ B:

Garantir une mobilité pour tous, en contribuant à l'amélioration de la santé publique, par l'amélioration de la qualité de l'air et la transition énergétique

Axe B.4

Rendre accessible le territoire pour tous (handicap, vieillissement, populations socialement fragiles)

Action Accessibilité 5

Améliorer l'attractivité des transports en améliorant encore leur accessibilité

Contexte et enjeux

L'accessibilité des transports en commun sur les différents réseaux de transport est la première des priorités. Chaque habitant de Rennes Métropole doit pouvoir avoir accès facilement aux transports publics. Toutes les lignes et les principaux arrêts de bus du réseau des transports publics urbains sont accessibles en fauteuil roulant. Tous les bus sont équipés de rampes escamotables et d'au moins un emplacement réservé aux fauteuils roulants. aux PMR, situées pour l'essentiel, au niveau des centres-villes et des centres-bourgs où se concentrent les besoins en stationnement.



Objectifs de l'action

Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports publics (matériel roulant, arrêts de transports collectifs, cheminements dans les pôles d'échanges...).

Contenu de l'action

- Mettre en service la ligne b du métro 100 % accessible
- Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports publics par la réalisation d'arrêts de bus/cars prioritaires
- Poursuivre l'acquisition de matériel roulant accessible et palette rétractable
- Poursuivre la promotion de la tarification solidaire

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de jours de pannes par an rendant indisponibles des moyens d'accès (escalators, ascenseurs) au métro lignes A et B
- Part des réseaux de transports publics accessibles
- Pourcentage de matériel roulant accessible
- Pourcentage d'arrêts de bus/cars prioritaires accessibles
- Nombre de bénéficiaires par an de la tarification solidaire (réseau STAR)

Partenaires

- Rennes Métropole
- Région Bretagne (réseau BreizhGo)
- Exploitants de réseaux de transport
- Associations de personnes à mobilité réduite (Collectif Handicap 35)
- Commission d'accessibilité

Phasage

2019 - 2024

2025 - 2030

Coût 500 000 €

Déjà intégré au coût de l'action 19 du PDU

PRIORITÉ D:

renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire

Axe D.2

Coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine, notamment en facilitant leur mise en réseau par un plus grand partage de l'information et plus globalement des données

Action Accessibilité 6

Structurer et favoriser le partage des données publiques mobilités/transports entre les acteurs du territoire

Contexte et enjeux

Encouragé depuis plusieurs années, le partage des données publiques est une réalité à Rennes Métropole grâce à son portail Open Data. Outre ces informations disponibles en ligne, le partage d'informations entre les services techniques de Rennes Métropole d'un plus grand nombre de données apparaît comme un enjeu essentiel pour participer à l'amélioration de l'intermodalité, de l'interconnexion entre les réseaux et de la cohérence entre les initiatives locales.

Il n'existe actuellement pas de base de données métropolitaine unique « mobilités/transports », notamment sur l'accessibilité, pour centraliser toutes les actions mises en œuvre et les renseignements disponibles selon les thématiques de l'aménagement et de la mobilité. Une telle base de données pourrait par exemple optimiser les travaux sur l'espace public grâce à une meilleure connaissance /coordination. En outre, cette base de données permettrait de suivre les actions mises en œuvre en faveur de l'accessibilité dans les programmes de travaux des différentes communes de la métropole.



Objectifs de l'action

Mettre en relation les différents acteurs publics et privés pour constituer une unique base de données comprenant les informations sur l'accessibilité voirie, les pôles générateurs de déplacements et les réseaux de transport. Cette base de données sera accessible aux citoyens, via les applications pour smartphones ou le portail de partage de données en accès libre de Rennes Métropole.

Disposer d'une meilleure connaissance des actions de mise en accessibilité à l'échelle de Rennes Métropole. S'appuyer sur la démarche de développement du Service métropolitain de la donnée publique.

Contenu de l'action

- Créer une base de données unique et actualisée comprenant les informations sur l'accessibilité voirie, les pôles générateurs de déplacements et les réseaux de transports publics

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Mise en place d'une base de données unique à l'échelle de Rennes Métropole
- Recensement centralisé (identifiant spécifique) des actions d'aménagement réalisées en faveur de l'accessibilité de l'espace public (stationnement, voiries, arrêts...) à l'échelle métropolitaine

Partenaires

- Rennes Métropole
- Communes
- Région Bretagne
- Opérateurs de transport publics (STAR, BreizhGo)
- Gestionnaires des grands équipements (pôles générateurs, principaux ERP)

Phasage

2019 - 2024

2025 - 2030

Coût Intégré au coût de l'action 26 du PDU

Partie 5: Les modalités de suivi et d'évaluation

1 / LES MODALITÉS DE SUIVI	41
1.1. L'évaluation du PDU, une obligation du Code des Transports	41
1.2. Les instances de suivi	41
2 / L'ÉVALUATION	41

1. Les modalités de suivi

1.1 / L'évaluation du PDU, une obligation du Code des Transports

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 prévoit l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains cinq ans après son approbation ou sa révision. L'évaluation à mi-parcours devra donc intervenir en 2024-2025 pour le PDU de la métropole rennaise.

1.2 / Les instances de suivi

Le suivi de la mise en œuvre sera réalisé de manière continue à travers plusieurs instances :

- Comité de pilotage de suivi : Il se réunit une fois tous les ans et regroupe l'ensemble des partenaires du PDU
- Comité technique : Il regroupe les techniciens et partenaires concernés par les sujets proposés à l'ordre du jour.

2. L'évaluation

Au cours des rencontres qui ont eu lieu pendant l'élaboration du PDU, certains partenaires ont émis un intérêt quant à l'opportunité de réunir les acteurs participant à la démarche, régulièrement, une fois le projet de PDU approuvé. Cette démarche volontariste, qui s'ajoute à l'obligation exprimée dans le Code des Transports d'une évaluation ex-post à 5 ans, consistera à évaluer le PDU sur la base des indicateurs détaillés dans les différentes fiches actions.

Afin de pouvoir juger de l'atteinte des objectifs du PDU en matière d'accessibilité, Rennes Métropole mettra en œuvre un suivi des indicateurs suivants :

- Nombre de PAVE communaux réalisés
- Évolution du taux d'accessibilité des voies publiques (indicateur à développer)
- Nombre de places de stationnement PMR supplémentaires créées

- Part des pôles d'échanges disposant d'une accessibilité PMR (grille d'évaluation à bâtir)
- Nombre de grands équipements /principaux ERP disposant de cheminements accessibles (pour s'y rendre)
- Nombre de jours de pannes par an rendant indisponibles des moyens d'accès (escalators, ascenseurs) lignes a et b de métro
- Part des réseaux de transports publics accessibles
- Pourcentage de matériel roulant accessible
- Pourcentage d'arrêts de bus/cars prioritaires accessibles
- Nombre de bénéficiaires par an de la tarification solidaire (réseau STAR°)

Ils complètent les indicateurs déjà identifiés précédemment dans le PDU.

Glossaire



AOM

Autorité organisatrice de la mobilité

AUDIAR

Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

BHNS

Bus à haut niveau de service

CEREMA

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CHU

Centre hospitalier universitaire

CNIL

Commission nationale de l'informatique et des libertés

CODEV

Conseil de Développement de la métropole de Rennes

DREAL

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EIPPE

Évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

EMD

Enquête ménages déplacements

ENE

Engagement National pour l'Environnement

EPCI

Établissement public de coopération intercommunale

LOM

Loi d'orientations sur les mobilités

LOTI

Loi d'orientation sur les transports intérieurs

LTECV

Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte

MAAS

« Mobility as a Service »

MAPTAM

Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

MDPH

Maison départementale des personnes handicapées

NOTRe

Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

PAVE

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

PCD

Plan communal de déplacements

PDE

Plan de déplacements d'entreprise

PDIE

Plan de déplacements inter-entreprises

PDU

Plan de déplacements urbains

PLU-i

Plan local d'urbanisme intercommunal

PMR

Personne à Mobilité Réduite

PPA

Plan de protection de l'atmosphère

P+R

Parc relais

REV

Réseau Express vélo

SEMTCAR

Syndicat d'Économie Mixte des Transports

Collectifs de l'Agglomération Rennaise

SNCF

Société nationale des chemins de fer français

SDA

Schéma Directeur d'Accessibilité

STAR

Service des transports publics de l'agglomération rennaise

TC

Transport en commun / Transport collectif

TCSP

Transport en commun en site propre

TER

Transport Express Régional

VAE

Vélo à assistance électrique

VP

Voiture particulière

Table des figures



FIGURE 1 / Tableau d'évaluation du Plan de déplacements urbains 2007 – Volet accessibilité : extrait de la note de synthèse– bureau d'études Planète Publique et cabinet 6-t, février 2015	7
FIGURE 2 / Représentation des catégories de Personnes à Mobilité Réduite	11
FIGURE 3 / Tableau Type de gêne en fonction des types de handicap	12
FIGURE 4 / Extrait du « Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles », Ministère des Transports, 2002	15
FIGURE 5 / Rampe escamotable d'un bus du réseau STAR, Rennes Métropole	18
FIGURE 6 / Véhicule HandiSTAR, Rennes Métropole	19
FIGURE 7 / Part des arrêts de transports collectifs urbains accessibles, (Rennes Métropole et AUDIAR)	20
FIGURE 8 / Extrait SDAP Région Bretagne, 2015	21
FIGURE 9 / Image de synthèse du projet de la Halte Pontchaillou - vue 1	22
FIGURE 10 / Image de synthèse du projet de la Halte Pontchaillou - vue 2 ; Source : Bruno Remoué & Associats - Ingérop - 2012	23
FIGURE 11 / Stationnement réservé aux PMR (Ingérop, 2018)	28
FIGURE 12 / Périmètre de diagnostic Accessibilité de la Voirie (PMAV Commune de Betton – Rennes Métropole 2009)	29
FIGURE 13 / Identification des aménagements prioritaires à réaliser sur le réseau le plus utilisé	30
FIGURE 14 / Les 6 actions spécifiques Accessibilité du PDU 2019-2030	33

NOTES

[illegible]

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.



Plan de
Déplacements
Urbains 2019-2030