
Fiche 5 : LOM et collecte des données d'accessibilité

Cibles principales de la fiche :

- Les AO
- Les CT (via l'AMF, l'AdCF, France urbaine) ;
- les DDT(M)/DREAL/DEAL
- Les gestionnaires d'ERP

Cibles secondaires :

- les associations de PH
- Les BE

1- Objectif global des mesures associées

- Donner l'information sur l'accessibilité des réseaux de transport collectif et des portions de voirie autour des arrêts de bus/cars prioritaires, portes d'entrée dans les réseaux pour permettre l'émergence de systèmes d'informations multi-modaux et de guidage prenant en compte les familles de handicap.

2- Description

La LOM comporte plusieurs mesures (art. 10) visant à créer :

- d'une part, des bases de données sur l'accessibilité
 - des réseaux de transport
 - et des portions de voirie situées autour des arrêts de bus/cars prioritaires afin d'alimenter les calculateurs d'itinéraires ou les SIM et informer les voyageurs sur les trajets accessibles.
- et d'autre part, des bases de données sur les balises numériques présents dans l'espace public et les réseaux de transport afin d'alimenter les GPS piétons permettant d'améliorer leur précision géographique et de proposer de la signalétique et du guidage pour les personnes aveugles et malvoyantes.

3- Ce que change la loi :

La LOM rend obligatoire la collecte des données accessibilité dans les réseaux de transports collectif (tous modes) et en voirie alors que les règlements européens ne prévoyaient la collecte des données accessibilité que pour les réseaux ferrés (STI PMR¹ mai 2019).

De plus, la LOM ajoute les balises dans les données liées à la mobilité, impliquant l'obligation d'ouverture de ces données.

4- Entrée en vigueur :

- Application directe pour les obligations de collecte des données accessibilité dans les réseaux de transport et la création des bases de données des balises numériques
- Après la publication du décret d'application pour l'obligation de collecte des données accessibilité en voirie

Date prévisionnelle : Fin d'année 2019

Dates butoirs de mise en œuvre de l'ensemble des mesures :

- L'ouverture des données des balises numériques au 1^{er} décembre 2021
- **La collecte et la fourniture des données d'accessibilité des réseaux :**
 - **1^{er} décembre 2021 pour les réseaux de transport des 8 métropoles** au sens européen (Paris, Marseille, Lyon, Lille ; Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nice),

¹ STI PMR : règlement européen d'interopérabilité des réseaux ferrés, partie PMR

- **1^{er} décembre 2023 pour les autres réseaux de transports ;**
- La collecte et la fourniture des données d'accessibilité de toutes les gares (règlement STI PMR), le 16 mai 2022 ;
- **La collecte et la fourniture des données accessibilité de la voirie** (200 m autour des points d'arrêt prioritaires (gare, bus et cars)
 - **Le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare** et de points d'arrêt prioritaires,
 - **Le 1^{er} décembre 2023 pour toutes les autres communes** comptant au moins un point d'arrêt prioritaire.

5 - Pourquoi

Les réseaux de transport et la voirie bénéficient depuis de nombreuses années d'investissements importants pour améliorer leur accessibilité. Mais les aménagements sont encore parcellaires, et l'accessibilité n'est pas encore garantie sur l'ensemble des parcours voyageurs. Les voyageurs handicapés ont absolument besoin d'information sur le niveau d'accessibilité des différents maillons de la chaîne de déplacement afin de pouvoir construire les meilleurs trajets accessibles. Sans information, ils ne peuvent pas s'engager dans un déplacement.

Or si des investissements importants ont été réalisés pour des aménagements, l'information disponible sur ce qui est accessible ou non est quasiment inexistante. Lorsqu'elle existe, elle n'est pas forcément homogène, et les données ne sont donc pas forcément interoperables.

De ce fait, le déplacement des personnes handicapées est souvent un « parcours du combattant » avec un niveau d'incertitude très élevé.

La création des bases de données sur l'accessibilité des réseaux de transport et sur les portions de voirie donnant accès à ces réseaux, permettra aux personnes handicapées de se déplacer plus facilement, et rentabilisera ainsi les investissements réalisés.

6 - Pour qui ?

Pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite

7 - Par qui et comment ?

Mise en œuvre

- par les AOM (Autorités organisatrices des Mobilité) et leurs transporteurs pour les données des réseaux de transport collectif,
- par les gestionnaires de voirie pour les données en voirie,
- par les collectivités territoriales, les AOM et leurs transporteurs, les gestionnaires d'ERP (établissements recevant du public) pour les gestionnaires de balises numériques

8- Éléments de coût/d'intérêt pour la collectivité

Les collectivités ont été amenées à investir massivement dans l'accessibilité des réseaux et de la voirie.

Il s'agit maintenant de faire connaître le potentiel d'accessibilité que cela représente, au travers de la constitution de bases de données qui pourront alimenter les futures programmations et les calculateurs d'itinéraires/SIM. Cela permettra aux personnes handicapées d'utiliser ces nouveaux équipements.

Les services numériques (calculateurs d'itinéraires, SIM) représentent des services publics, ils doivent pouvoir fournir l'information pour tous les voyageurs sous peine d'être discriminant.

Les AOM et les transporteurs sont déjà amenés à construire des bases de données sur l'accessibilité, le nouveau profil accessibilité, disponible sous NeTex², permet d'aller plus loin en adoptant un point de vue « usage par des personnes handicapées ».

² NeTex : modèle de données européen permettant de décrire l'ensemble des caractéristiques des réseaux de transport collectifs et des nouveaux modes de déplacement.

Les gestionnaires de voirie vont devoir créer des bases de données normalisées, pour décrire l'accessibilité des portions de voirie situées autour des points d'arrêts prioritaires. Ces points d'arrêt prioritaires, au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports, sont estimés à 70 000 arrêts sur l'ensemble du territoire, ce qui représente de l'ordre de 20 à 35 % des arrêts des réseaux de bus et de cars.

Un décret précisera qu'il s'agit des cheminements reliant ces arrêts aux pôles générateurs de trafic (définis dans le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014) situés dans un rayon de 200 mètres.

Le coût a été estimé à environ 5,6 M€ (soit 80€ par arrêt) pour l'ensemble des collectivités concernées.

Des outils de collectes manuelles ou semi automatisés sont déjà disponibles.

9- Pour aller plus loin/ les autres mesures LOM dans la loi

Les mesures législatives en faveur de l'accessibilité des réseaux

- Comportent également :
 - Des mesures en faveur de l'accessibilité des réseaux de transport de voyageurs (art. 7). Cf. [fiche LOM : accessibilité des réseaux](#).
 - Une mesure visant à organiser les services de substitution et d'assistance en gare et à créer une plateforme unique de réservation de ces services (art. 11). Cf. [fiche LOM : Plateforme unique de réservation des services de substitution et d'assistance en gare](#).
 - Des mesures visant à simplifier l'accès aux transports adaptés aux personnes à mobilité réduite (TPMR) pour les porteurs de la carte mobilité Inclusion mention invalidité et à permettre aux TPMR sous statut de VTC de poursuivre leur activité (art. 7). Cf. [fiche LOM : TPMR](#)
- Sont ou seront complétées d'actions d'accompagnement :
 - [La charte sur la qualité d'accessibilité des transports routiers de voyageurs](#). La charte nationale a déjà été signée le 26 juin par le GART, Régions de France, l'UTP et la FNTV et co-signée par les deux ministres, E. Borne, ministre chargée des transports, et Sophie Cluzel, secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Une déclinaison locale sera bientôt disponible.
 - [Un guide méthodologique pour réaliser la collecte des données accessibilité en voirie](#) sera proposé suite à un groupe de travail avec des collectivités volontaires
 - [La mise à jour des documents ministériels existants en matière d'accessibilité de la voirie et du stationnement](#) ainsi que la page dédiée au stationnement accessible sur le site du ministère afin d'intégrer l'accessibilité des places dotées de dispositifs de recharge ainsi que des recommandations pour l'accessibilité de ces dispositifs de recharge.

La LOM comprend également d'autres mesures en faveur de l'accessibilité :

- Accessibilité au service public des bornes de recharge via l'obligation de prévoir l'accessibilité des places disposant de dispositifs de recharge (art. 7 et 23). Cf. [fiche LOM : accessibilité au service public des dispositifs de recharge](#).
- Un rapport à présenter au parlement dans 2 ans pour faire le bilan de l'ensemble des mesures d'accessibilité prévues dans la LOM (art. 55). Cf. [fiche LOM : rapport au parlement sur le bilan de l'accessibilité dans la LOM](#)