

ANNEXE ACCESSIBILITE PLAN DE MOBILITE

1 / PRESENTATION DU TERRITOIRE

Née le 1er janvier 2018, Vienne Condrieu Agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui est né du regroupement de ViennAgglo, de la Communauté de Communes de la Région de Condrieu et de la commune de Meyssiez.

Vienne Condrieu Agglomération fait partie du Pôle Métropolitain aux cotés de la Métropole de Lyon, de Saint-Étienne Métropole, de la CAPI Porte de l'Isère, de l'Est Lyonnais et de l'Agglomération de Villefranche-Beaujolais-Saône. C'est un établissement public qui travaille au rayonnement et à l'attractivité de ce grand territoire.

L'EPCI s'étend sur une superficie de 419 km², compte plus de 90'000 habitants et se compose de 30 communes, 18 du département de l'Isère et 12 du département du Rhône.

Réparti sur les deux rives du Rhône, le territoire forme une agglomération située à 30 kilomètres au Sud de Lyon, au pied du Parc Naturel Régional du Pilat.

2 / RAPPEL DU CONTEXTE LEGISLATIF DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, visait à donner une impulsion forte à l'intégration sociale des personnes handicapées. Par cette loi, le législateur a renforcé les contraintes, notamment en créant une obligation de résultat, le 2^e alinéa de l'article 45-I prévoyant un délai maximum de 10 ans pour la mise en accessibilité des et réseaux de transports.

Cette loi apportait des éléments nouveaux par rapport aux dispositions antérieures :

- L'accessibilité couvre tous les handicaps : moteurs (déambulatoires), sensoriels (visuels et auditifs), cognitifs et psychologiques. Plus largement, elle s'étend à toute personne rencontrant des difficultés lors de ses déplacements.
- Elle est conçue comme une accessibilité totale des réseaux de transports public (véhicules, arrêts, voiries, espaces publics, cadre bâti).
- La mise en accessibilité des services de transport collectif devait être effective en 2015.

La circulaire directive du ministère des Transports du 13 avril 2006 apportait des éléments de mise en œuvre des Schémas Directeurs d'Accessibilité, e, précisant leur contenu et les conditions de leur réalisation, et qualifiait d'obligation de résultat l'exigence d'accessibilité complète des services de transports collectifs. Le cadre législatif imposait aux Autorités Organisatrices de Transport d'établir un

Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport public dont elles avaient la responsabilité à l'horizon de février 2008.

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, propose en ce sens un certain nombre de dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public dans son chapitre II.

Elle introduit deux grandes nouveautés :

- L'obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de point d'arrêt dit prioritaires ;
- La mise en place d'un outil d'application volontaire : Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Concernant le domaine des transports en particulier, cette ordonnance est complétée par deux décrets :

- Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, qui définit le contenu du Sd'AP ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du Sd'AP.
- Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, qui définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

Un point d'arrêt ou une gare est prioritaire dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- 2° il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- 3° il constitue un pôle d'échange
- 4° 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.

3 / L'OFFRE DE TRANSPORT A VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION

Rappel des objectifs et chiffres de l'AD'AP

- Vienne Condrieu Agglomération a adopté en septembre 2015, son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports qui prévoyait la mise en accessibilité de 76 quais sur 3 ans.
- 76 points d'arrêts sont initialement inscrits dans l'AD'AP
- 17 points d'arrêts se sont révélés techniquement impossibles à rendre accessibles
- Ce sont donc 59 points d'arrêt qui doivent être rendus accessibles.
- 38 quais ont déjà été réalisés, 21 doivent être étudiés.
- L'aménagement de plusieurs quais est liée à la réalisation de programme de voirie. Ex : Place Drapière en Vallée de Gère, Tanneries à Pont-Evêque
- En 2015, le SD'AP prévoyait d'intervenir en rive gauche. Aujourd'hui, l'action de Vienne Condrieu Agglomération porte sur l'ensemble du territoire. Vienne Condrieu Agglomération agit suivant deux scénarii :
 - Au « fil de l'eau », c'est-à-dire en fonction des aménagements de voirie pour lesquels l'accessibilité d'un point d'arrêt peut être prise en compte.
 - De manière programmée en fonction de l'investissement annuel consacré à l'accessibilité soit environ 150 000 € TTC (coût moyen de la mise en accessibilité d'un quai 15 000 € TTC)

Il est annuellement prévu par notre délégataire de transport (Vienne Mobilités Groupe RATP DEV) des sessions de formation à destination du personnel de conduite et des agents d'accueil afin de sensibiliser aux règles de bonne conduite pour l'accueil et la prise en charge des personnes à mobilité réduite sur le réseau.

Vienne Condrieu Agglomération associe la commission intercommunale d'accessibilité composée d'élus, d'associations et de techniciens, en amont de tout projet d'aménagement structurant (équipements publics, voirie) sur le territoire, dans l'objectif de veiller à prendre en considération la dimension PMR.

Afin de veiller à assurer une continuité dans l'ensemble de la chaîne de déplacement, VCA, s'est engagé dans la rédaction d'une charte d'aménagement de l'espace public, qui actualisera son PAVE (Plan d'Aménagement de la Voirie et des espaces publics). Cette charte mettra l'accent sur les volets mobilité, accessibilité, sécurité, espaces verts, îlots de chaleur et eaux pluviales.

Journée de sensibilisation au personnel de conduite et agents d'accueil de Vienne Mobilités :



LE RESEAU BUS L'VA au 31 décembre 2021 se caractérise par :

- 8 Lignes de bus régulières + 1 ligne (134) Rive droite
- 30 communes desservies
- 1 service de transport à la demande PMR
- 926 500 km parcourus
- 1 323 966 voyages
- 24 bus complètement accessibles (plancher bas et information voyageurs sonore et visuelle)
dont 4 mini bus accessibles PMR
- 7590 usagers TAD

De plus, VCA compte sur son territoire, 3 gares (Vienne Centre, Vienne Estrésien, et Chasse Sur Rhône). La gare de Vienne centre en tant que pôle multimodal offre une accessibilité complète aux usagers. VCA a récemment sollicité la Région Auvergne Rhône Alpes afin que puisse être étudiée la faisabilité technique et financière de mise en accessibilité de la gare d'Estressin et de Chasse sur Rhône.

POINTS D'ARRETS DEVANT ETRE ETUDIES

Ces points nécessitent une concertation plus approfondie avec les communes concernées, et ceux-ci ont raison de la complexité de l'aménagement à réaliser.

POINTS D'ARRETS	DIFFICULTES RENCONTREES
Nicolas Chorier	A étudier, contraintes fortes sur les largeurs de trottoirs
Victor Faugier	NPNRU Vallée de Gère
Port au Prince	À étudier, contraintes fortes sur les largeurs de trottoirs
Comte Rolland	A étudier, contraintes fortes sur les largeurs de trottoirs
Les Tanneries	En attente de l'aménagement d'un lotissement limitrophe
La Pyramide	Maintien de cet arrêt à étudier, en lien avec les autres arrêts de l'Av. GI Leclerc
Hôtel de Ville Pont-Evêque	À étudier, en lien avec la Ville de Pont-Evêque
Hauts de Vienne	Absence de trottoirs et de cheminements
Cimetière	Localisation du point d'arrêt à retravailler avec Vienne Mobilités et la Ville de Chasse
La Ravat	Absence de trottoirs et de cheminements
Les Gardières	A étudier
Restaurant	A étudier, contraintes forte sur les largeurs de trottoirs
Tuilerie - Seyssuel	A étudier
Burgondes	Absence de trottoirs et de cheminements
Beauregard	Absence de trottoirs et de cheminements
Bel air	Absence de trottoirs et de cheminements
Le Pinay Estrablin	Trottoirs très étroits
Hermitage	Absence de trottoirs et de cheminements
Grands Prés	Absence de trottoirs et de cheminements
Beauregard Le Haut	Absence de trottoirs et de cheminements
Beauregard Le Grillet	Absence de trottoirs et de cheminements

REALISATIONS 2020 :

Arrêt	Commune	Quais réalisés
Jeu de Paume	Vienne	1
La Feyta	Pont-Evêque	1
		2

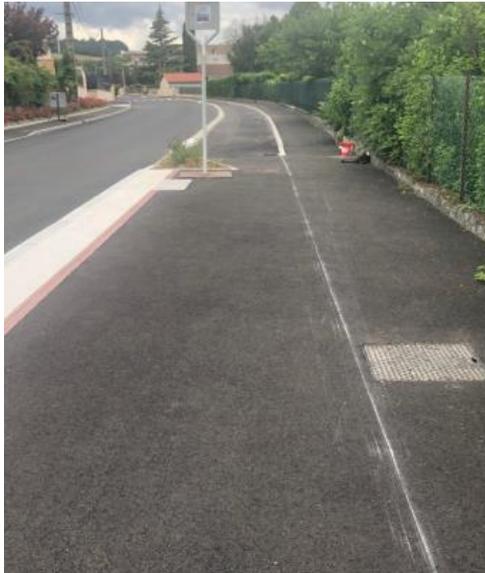
Hôpital Gériatrie > 1 quai accessible



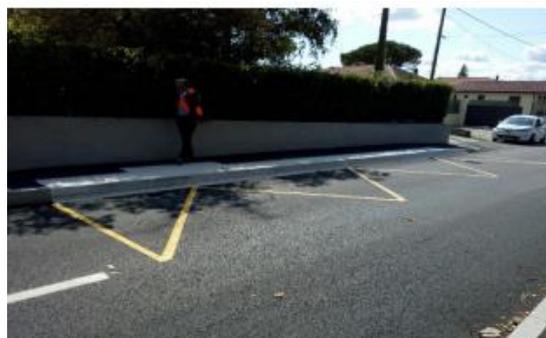
REALISATIONS 2021 :

Certains quais étaient considérés en ITA, et l'occasion de travaux de requalification de voirie, ils ont pu être rendus accessibles

Ex : Ronceveaux direction Vienne



Ex : Chemin de Sambillot à Chonas l'Amballan



REALISATIONS PREVISIONNELLES 2022 :

La nouvelle délégation de service public est rentrée en vigueur au 1^{er} janvier 2022, à compter du 1^{er} septembre 2022 un nouveau réseau verra le jour avec notamment la desserte de Vienne sud par l'avenue Général Leclerc.

3 nouveaux points d'arrêt font l'objet d'un aménagement : Denfert Rochereau, Parmentier, et le Trente.



LES AUTRES PROJETS A VENIR POUR 2022 :

- Améliorer l'accessibilité de l'arrêt « La Passadière » à Vienne
- Améliorer l'accessibilité « Quai La Roche » à Ampuis en direction de Vienne