

Projet de PDM

Conseil Communautaire 24 juin 2021

ANNEXE ACCESSIBILITE



SOMMAIRE

1	PREAMBULE	3
2	CONTEXTE.....	4
2.1	Une conception du handicap qui évolue.....	4
2.2	Le cadre réglementaire	4
2.3	L’accessibilité sur le territoire du grand Anncy	7
3	STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE	8
3.1	Le diagnostic et les enjeux	11
3.1.1	Les transports collectifs.....	11
3.1.2	La voirie et les espaces publics.....	12
3.1.3	La concertation et la gouvernance.....	14
3.2	Les actions complémentaires du PDM	14
4	SIGLES	16
5	GLOSSAIRE	16

1 Préambule

La loi de février 2005, actualisée et complétée par l'ordonnance de septembre 2014, a imposé l'obligation aux collectivités locales l'établissement de documents de planification pour les transports (SDA et Sd'AP), la voirie (PAVE) et les établissements recevant du public (Ad'AP). Cette obligation de planification fut renforcée par l'obligation d'une programmation fixée à 2015, puis 2018/19 pour l'Ad'AP Transports des communautés d'agglomération et les Ad'AP des ERP. Cependant, ces documents de planification ne sont pas opposables aux tiers. De ce point de vue, pour qu'ils soient plus incitatifs aux yeux des multiples acteurs locaux (communes membres, aménageurs privés et gestionnaires de réseaux) qui gèrent et aménagent le territoire, l'AOM a donc tout intérêt à inscrire les éléments clés de ces documents de planification de l'accessibilité qui ont un lien étroit avec la stratégie globale de la mobilité pour s'assurer de leur application.

L'annexe suivante poursuit donc 2 objectifs :

1. Rappeler les grands principes stratégiques de l'accessibilité du Grand Anancy qui sont corrélés à ceux de la mobilité (inscrits au PDM),
2. Inscrire les éléments du Sd'AP et des PAVE dont la bonne mise en œuvre est fondamentale, puisqu'en figurant dans le PDM, ces éléments deviennent opposables aux tiers.

Vient s'ajouter à cela, au 1^{er} Janvier 2016 la « Loi d'adaptation de la société au vieillissement ». Cette loi a pour objectif d'anticiper les conséquences du vieillissement de la population et d'inscrire cette catégorie d'âge comme nécessitant un soutien dans plusieurs grands domaines notamment sur le thématique du transport. L'ambition, est de développer un urbanisme intergénérationnel avec un accès à la mobilité, aux transports en commun et aux services publics pour les personnes âgées et toutes les personnes à mobilité réduite.

Dans la perspective de la loi d'adaptation de la société au vieillissement, « l'âge ne doit pas être facteur de discrimination ou d'exclusion comme la situation d'handicap : il faut changer le regard sur le vieillissement et le handicap. Cela passe par la création de liens sociaux nouveaux, en rapprochant les générations, mais aussi par la réaffirmation des droits des âgés et des personnes en situation

de handicap pour qu'ils ne soient pas ignorés. Il convient de repenser toutes les politiques publiques, en particulier celles du logement, de l'urbanisme et des transports, mais aussi des droits des âgés, de leur engagement civique Les villes et, plus largement, les territoires doivent être incités à prendre en compte l'augmentation du nombre d'âgés dans leur développement ».

De plus, le code des transports dans l'article L1214-2, précise que le Plan de Mobilité vise à assurer « Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

2 Contexte

2.1 Une conception du handicap qui évolue

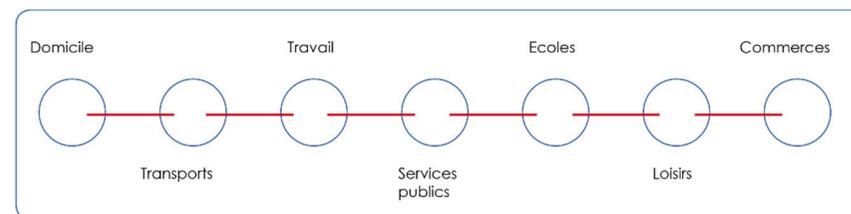
La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique.

Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences.

Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée. Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation. Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les

situations les plus compliquées (pas nécessairement les moins fréquentes), la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.



Schématisme de la chaîne de déplacement – Iter- 2018

2.2 Le cadre réglementaire

C'est dans ce cadre que s'inscrit la loi du 11 février 2005, *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, dont l'objectif est de rendre effective la participation à la vie sociale pour tous, en toute autonomie, ce qui se traduit notamment par l'accessibilité des personnes en situation de handicap à l'intégralité de la chaîne de déplacements.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et

activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie / qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Le cadre bâti

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et ses décrets d'application définissent les conditions dans lesquelles les établissements recevant du public (E.R.P.)

Depuis le 1er janvier 2007, pour ces bâtiments, les travaux soumis à permis de construire doivent être suivis d'une attestation de conformité délivrée par un bureau d'études privé ou un architecte extérieur au projet. Dans le neuf aucune dérogation aux règles n'est possible, elle peut toutefois s'envisager à titre exceptionnel pour les bâtiments existants.

Concernant plus spécifiquement les ERP, afin de respecter les objectifs fixés par la loi pour mener à bien la mise en conformité, le législateur a imposé pour les plus importants d'entre eux la réalisation d'un diagnostic de leurs conditions d'accessibilité :

- avant le 1er janvier 2010 pour les établissements de 1ère et 2ème catégorie, ainsi que les 3ème et 4ème appartenant à l'État ;
- avant le 1er janvier 2011 pour les établissements de 3ème et 4ème catégorie.

Ce rapport doit lister tous les travaux nécessaires à la mise en accessibilité des bâtiments.

L'obligation pour les ERP d'être, selon leur taille, totalement ou partiellement mis en conformité est réaffirmée par **l'ordonnance du 26 septembre 2014** avec une tolérance jusqu'au 27 septembre 2015 pour déposer un engagement à évacuer les non-conformités dans le cadre d'un "agenda d'accessibilité programmée".

La voirie et les espaces publics

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 et ses décrets d'application définissent les conditions dans lesquelles la voirie et les services de transport devront être rendus accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les enjeux de la conception de la ville accessible reposent sur les principes d'égalité citoyenne, d'intégration sociale et lutte contre l'exclusion, confort et sécurité de tous.

Tous les travaux réalisés depuis le 1er juillet 2007 doivent respecter la nouvelle réglementation accessibilité.

Pour aider à une meilleure prise en compte des déplacements des personnes handicapées sur le domaine public, chaque commune doit élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ; cette obligation devait être suivie d'effets au 23 décembre 2009.

Ce plan doit dresser un état des lieux de l'accessibilité du territoire, décrire les travaux de mise en conformité à réaliser, les estimer et les hiérarchiser.

Le PAVE concerne :

- en agglomération, les espaces publics et la voirie ouverte à la circulation publique ;
- hors agglomération, les zones de stationnement, les zones d'arrêt des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

Commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité

Pour faciliter la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement comprenant le cadre bâti, les transports et les espaces publics, le législateur a imposé la création sous certaines conditions de commissions communales et/ou intercommunales pour l'accessibilité.

Ces commissions doivent être créées dans les communes ou les intercommunalités de plus de 5 000 habitants. Cette instance composée de représentants communaux, d'associations d'utilisateurs, de personnes âgées, et d'handicapés doit dresser l'état des lieux de l'accessibilité de la commune (tous domaines) et organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et émet des propositions de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

L'ordonnance n°2014-1090 lui confie dorénavant une mission complémentaire, celle de tenir à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situé sur le territoire communal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

Transports

Les autorités organisatrices de transports publics ont l'obligation d'avoir élaboré au 11 février 2008 un schéma directeur d'accessibilité permettant de dresser un état des lieux et de programmer la mise en conformité. Le matériel roulant doit également être rendu accessible au fur et à mesure de son renouvellement.

Ainsi, le Parlement a adopté plusieurs dispositifs réglementaires pour rendre effective l'accessibilité de la chaîne de déplacements en imposant aux collectivités de déployer des outils de :

- Planification tels que l'annexe accessibilité du PDM, qui présente la stratégie de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements.
- Planification tels que le Schéma Directeur d'accessibilité des services de transport en commun et les plans de mise en

accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

- Programmation tels que l'Ad'AP Transport et les Ad'AP des ERP.
- Concertation tels que la commission intercommunale pour l'accessibilité.

Enfin, la loi **Adaptation de la société au vieillissement** ouvre également aux âgés l'accès aux « services conseils en mobilité » mis en place par les autorités organisatrices des transports (AOT) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, afin qu'ils soient mieux informés sur les possibilités de mobilités existantes." Une dimension essentielle dans le processus global de l'accessibilité pour les personnes âgées

2.3 L'accessibilité sur le territoire du grand Anancy

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, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de mobilité (PDM) cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité dans le programme d'actions du PDM.

Au-delà des actions sectorielles, la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du PDM.

En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet :

- De faciliter les déplacements piétons (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements).
- D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics (gains de temps aux points d'arrêt) et d'offrir un meilleur niveau de service pour l'ensemble de la clientèle.
- Sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons.

Grand Anancy a fait le choix d'une politique intercommunale de l'accessibilité, qui s'est notamment traduite par :

- La création d'une commission intercommunale d'accessibilité en date du 18 décembre 2006.
- L'adoption d'un schéma directeur d'accessibilité programmé des transports en décembre 2015.

Concernant les autres obligations du Grand Anancy en matière d'accessibilité, la politique de mise en accessibilité est portée par chaque commune du territoire en ce concerne la mise en accessibilité de voirie et des établissements recevant du public (ERP) (PAVE).

Pour les ERP dont la propriété relève du Grand Anancy : la Direction des bâtiments est chargée d'élaborer la stratégie de leur mise en accessibilité. Le diagnostic de ces ERP a été réalisé et la programmation des travaux de mise en accessibilité est réalisée et mise en œuvre conformément aux obligations légales.

3 STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

La stratégie globale d'accessibilité du Grand Anecy Agglomération n'a pas fait l'objet d'un document cadre spécifique jusqu'à présent, mais elle est lisible au travers des grandes orientations inscrites au SCoT du bassin Anecien.

Ces grandes orientations visent notamment le renforcement de la concentration des logements, services et emplois dans le cœur d'agglomération, la partie du ressort territorial là mieux irriguée par les lignes structurantes du réseau de bus, et les lignes de transports en commun en site propre récentes ou en projet (BHNS / Tramway).

Le SCoT traite un chapitre propre aux espaces publics avec des enjeux et objectifs affichés :

« Les attentes en termes de cadre de vie sont de plus en plus importantes et intègrent notamment : les enjeux d'environnement, de santé, de sécurité, de citoyenneté et les besoins de loisirs, d'activité... C'est dans les espaces publics que la puissance publique a la plus grande maîtrise et peut exprimer une réelle ambition à la fois sociale pour les habitants et les visiteurs, et environnementale dans les choix d'aménagement.

La qualité des espaces publics est l'un des éléments clés pour atteindre ces objectifs : elle suppose confort, sécurité et lisibilité. »

Parmi les prescriptions aux documents d'urbanisme locaux et au PDM, on retiendra notamment :

- « Relayer les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) par le SCoT et mettre la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics dans les nouveaux aménagements.
- « Aménager des secteurs de pacification de la voiture dans les centralités. »

Dans le cadre de la requalification urbaine ou des nouveaux quartiers, le SCoT recommande d'intégrer en amont, des réflexions sures :

- L'accès aux services, équipements, commerces, habitat et emplois ;
- L'adaptation des aménagements afin que toutes les courtes distances puissent être effectuées à pied et à vélo ;
- Les lieux d'échanges ;
- L'accessibilité des aménagements pour tous ;
- L'apaisement des circulations...
- Intégrer l'usage au centre des réflexions de conception des aménagements de l'espace public afin que ces aménagements soient accessibles, attractifs et compréhensibles par tous ;
- « Dans le cadre de l'application de la loi Handicap de 2005, et avec la volonté de permettre aux personnes à mobilité réduite de vivre dans des conditions optimales, le SCoT recommande :
 - que la mise en accessibilité des équipements recevant du public soit prioritaire dans la mise en œuvre du PAVE d'Anecy (Programme d'accessibilité de la voirie et des espaces publics),
 - la mise en accessibilité prioritairement des lignes structurantes des transports publics notamment les lieux d'attente dans les espaces publics, les pôles d'échanges et les services d'informations, de vente... »

Conformément aux recommandations du SCoT, le PDM du Grand Anecy met donc la priorité sur les 6 lignes structurantes du réseau urbain : dont les lignes RYTHMO à haut niveau de service (10' de fréquence de 7h00 à 19h00) et une révision de l'offre sur les autres lignes pour favoriser les correspondances et l'intermodalités (interfaces multimodales).

Ces lignes concentrent la majorité des points d'arrêt prioritaires (selon la définition donnée par l'ordonnance de septembre 2014).

Typologie des arrêts	Nombre	% des M/D du réseau
Totalité des points d'arrêt réguliers du réseau SIBRA	752	100%
Points d'Arrêt Prioritaires (PAP)	618	99%
Points d'arrêt en impossibilité technique avérée (ITA)	158	10%
PAP déjà aménagés et accessibles (état au 14 déc 2016)	320	75%
PAP restant à aménager	140	15%

Source : Réunion annuelle de la CIAPH du 14 décembre 2016 – Grand Anancy

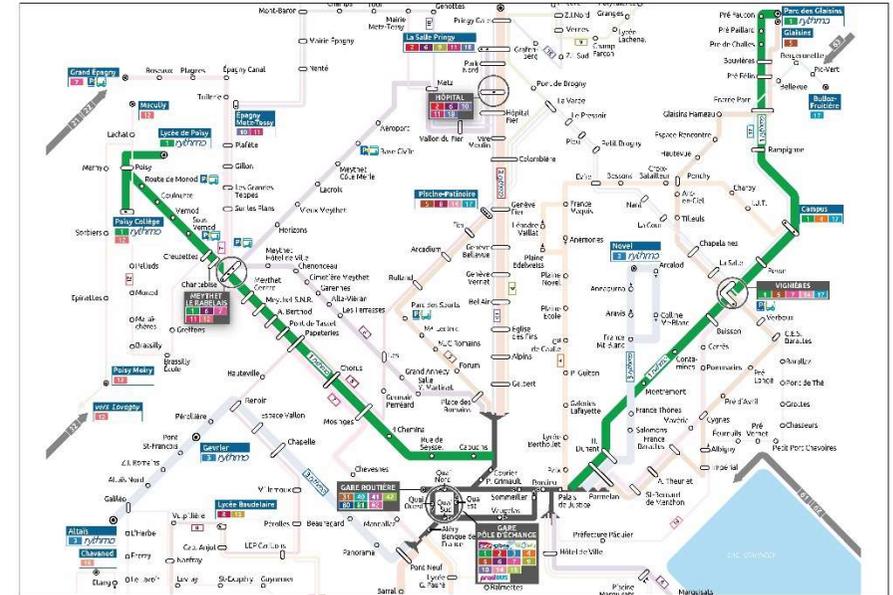
Sur un total de 752 points d'arrêt du réseau SIBRA de 2015 (avant extension du ressort territorial), 618 ont été qualifiés « prioritaires » dont 158 classés en impossibilité technique avérée.

Mi-2019, l'état de la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport urbain du Grand Anancy fait état de 400 (soit 87%) des points d'arrêt prioritaires rendus accessibles.

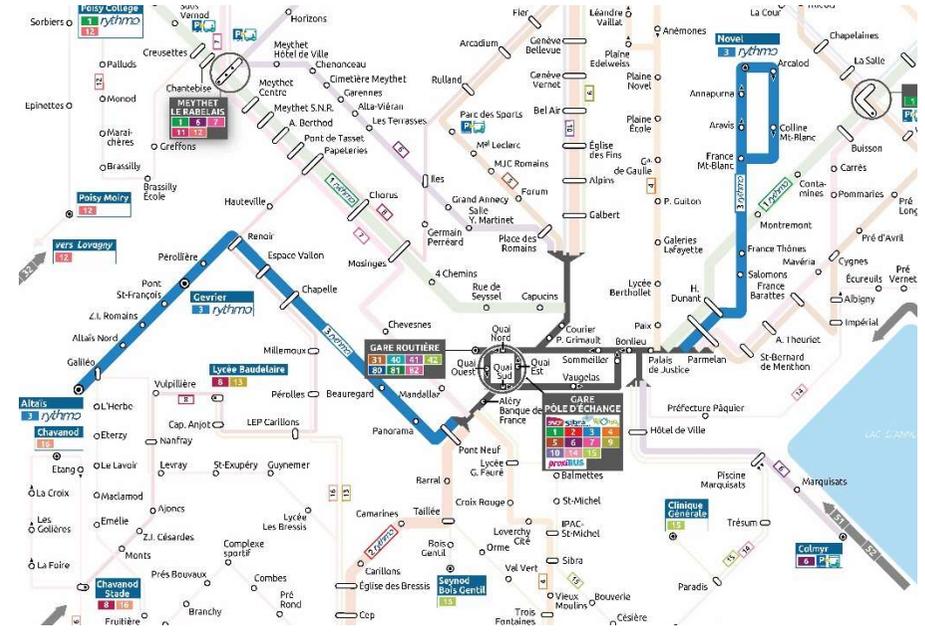
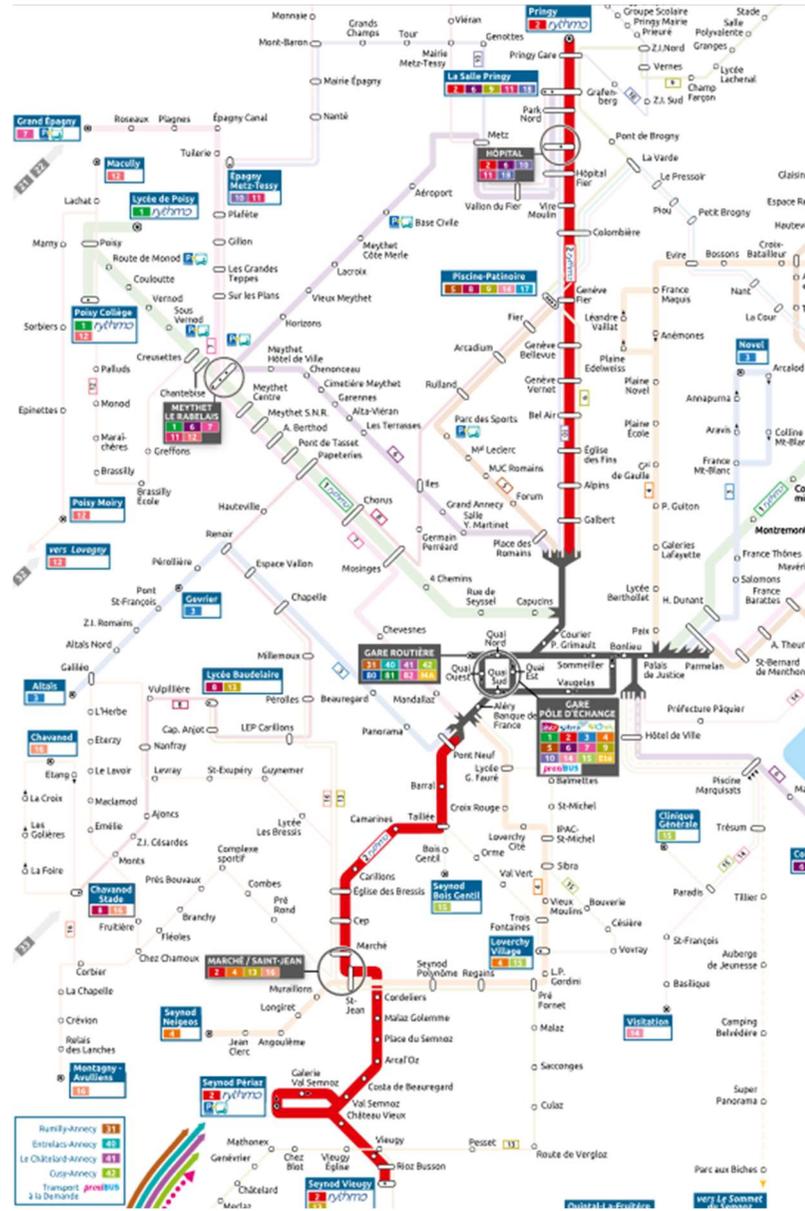
Durant le premier semestre 2021, une étude est engagée par le Grand Anancy qui vise à homogénéiser l'aménagement des points d'arrêt de transports collectifs de l'agglomération. Un premier travail consiste à réaliser un diagnostic exhaustif de l'état de la totalité points d'arrêt, y compris du point de vue de l'accessibilité PMR. Les arrêts se trouvant près des grandes zones habitations, des croisements de lignes et des lieux qui accueillent du public sont des points qui doivent être traités en priorité. Leur aspect stratégique leur octroie le statut de point d'arrêt prioritaire.

Les lignes structurantes RYTHMO du réseau de la SIBRA en 2020

RYTHMO n°1



RYTHMO n°2



RYTHMO n°3

3.1 Le diagnostic et les enjeux

3.1.1 Les transports collectifs

Pour les autres thématiques du Sd'AP, la programmation prévoit :

- Le plan de renouvellement du parc permettant d'atteindre 100% des véhicules accessibles selon les normes techniques en vigueur (palette, information dynamique affichée, information sonore ...).
- La formation de tout le personnel d'accueil et de conduite de la SIBRA.
- L'information des usagers prévoyait plus particulièrement une amélioration en temps réel via une application smartphone (Vocabus), les équipements vocaux lacunaires dans les bus les plus anciens et la signalétique des pôles d'échanges (7 sites stratégiques).
- La constitution d'un transport de substitution en conformité avec la réglementation (notamment pour la tarification) à partir du service Handibus existant dont l'exploitation a été déléguée au GIHP.

Au terme du délai fixé par le SDAP, Les actions prévues ont été réalisées :

- Tous les véhicules de la SIBRA sont accessibles : plancher surbaissé, rampe manuelle ou automatique, dispositif d'information.
- Les conducteurs suivent tous, à l'embauche ou dans l'année suivante, un module d'information relatif à l'accueil des personnes en situation de handicap conformément au plan de formation définit dans le cadre du SDAP.
- Le site internet SIBRA est considéré comme accessible (prétention au label Bronze d'Accessiweb). Le site devrait être entièrement remanié ce qui permettra d'améliorer grandement son accessibilité.
- L'application "Mobilités" SIBRA indique le niveau d'accessibilité des lignes et arrêts (symbolisé par des pictos) et annonce à voix

haute l'arrêt le plus proche, ainsi que les horaires en temps réel des prochains bus (version sonore de l'application).

- Concernant l'aménagement des points d'arrêt restants, près de 70 points d'arrêt prioritaires ont été réaménagés sur les 140 prévus dans la programmation du SDAP.

Mi-2019, l'état de la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport urbain du Grand Anancy fait état de 400 (soit 87%) des points d'arrêt prioritaires rendus accessibles.

La prorogation du délai de mise en œuvre pour les AOM en retard doit-être justifiée selon plusieurs motifs possibles :

- L'extension du ressort territorial dans des proportions importantes justifie une prolongation du délai du SDAP (Passage de la C2A au Grand Anancy).
- L'insertion du point d'arrêt dans un programme de requalification de voirie plus globale dont la programmation est déjà connue, au-delà du délai du SDAP.
- L'enjeu extra-communautaire du point d'arrêt qui en fait un équipement d'envergure départementale ou régionale avec un délai réglementaire associé de 6 ou 9 ans.

Enfin le transport à la demande (TAD) se compose en deux parties, dans un premier temps le Handibus à destination des personnes à mobilité réduite (PMR) et dans un second temps le Proxibus pour les personnes habitant les territoires peu denses, non desservis par des lignes régulières de transports en communs (notamment des personnes âgées). A ce sujet, le PDM prescrit à l'action 4 « Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses ».



Dispositifs contribuant à l'accessibilité des véhicules du réseau de la SIBRA



Les véhicules du service Handibus

Le service de transport à la demande Handibus destiné aux transports des personnes en fauteuil roulant connaît un développement depuis sa mise en place en 2004 sur le Grand Anncy, 2 439 courses effectuées en 2007, un nombre de 5814 en 2019 et 4242 en 2020. Un nombre kilomètres de 52 158 en 2020. Les services s'effectuent avec quatre Mercedes sprinter PMR.

Cette évolution montre que le service proposé en parallèle de la mise en accessibilité du réseau régulier de transport urbain répond à un besoin et concourt à la volonté du Grand Anncy de faciliter l'utilisation des transports publics pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Pour le service Proxibus en 2020, il est fait état de 802 voyages contre 602 en 2019. Pour un total de 10309 km en 2020 réalisé par un véhicule type Mercedes Sprinter.

3.1.2 La voirie et les espaces publics

Instauré avec la loi de février 2005, le plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics était obligatoire pour toutes les communes françaises. L'ordonnance de 2014 allège cette obligation qui n'est, dès lors, obligatoire que pour les communes de plus de 1 000 habitants.

Le PDM intègre également les itinéraires et voiries stratégiques inscrits dans les PAVE des Communes de plus de 1 000 habitants, en cohérence avec la desserte des ERP publics qui ont fait l'objet d'un ADAP, achevé pour une grande partie dans ces établissements (déduction sur la durée des 3 ans d'ADAP imposés pour la plupart des ERP, sauf dérogation).

Le tableau ci-dessous propose la synthèse des obligations des communes membres du Grand Anncy Agglomération, et leur situation :

Communes	Population 2016	Obligation du PAVE	Situation en juin 2019
ALBY-SUR-CHÉРАН	2 637	Oui	Pas de PAVE
ALLÈVES	417	Non	/
ANNECY*	130 257	Oui	Fait en 2021
ARGONAY	3 141	Oui	Fait en 2011
BLUFFY	412	Non	/
CHAINAZ-LES-FRASSES	726	Non	/
CHAPEIRY	801	Non	/
CHAPELLE-SAINT-AURICE	124	Non	/
CHARVONNEX	1 355	Oui	Fait en 2010
CHAVANOD	2 773	Oui	Fait en 2009

CUSY	1 908	Oui	Fait en 2011
DUINGT	994	Non	/
ENTREVERNES	220	Non	/
ÉPAGNY METZ-TESSY***	7 847	Oui	Fait en 2009
GROISY	3 669	Oui	Fait en 2010 En cours de mise à jour
GRUFFY	1 655	Oui	Fait en 2011
HÉRY-SUR-ALBY	1 013	Oui	PAVE non reçu au 19/06/2019
LESCHAUX	285	Non	/
MENTHON-SAINT-BERNARD	1 963	Oui	Fait en 2015
MONTAGNY-LES-LANCHES	722	Non	/
MÛRES	752	Non	Fait en 2011
NÂVES-PARMELAN	1 014	Oui	Fait en 2011
POISY	8 200	Oui	Fait en 2009
QUINTAL	1 272	Oui	Fait en 2016
SAINT-EUSTACHE	631	Non	/
SAINT-FÉLIX	2 429	Oui	Pas de PAVE
SAINT-JORIOZ	5 917	Oui	Fait en 2010
SAINT SYLVESTRE	618	Non	/
SEVRIER	4 404	Oui	Fait en 2008
TALLOIRES-MONTMIN***	2 080	Oui	PAVE en cours (2021)
FILLIÈRE**	9 414	Oui	Pas de PAVE pour la commune nouvelle mais un PAVE pour St Martin Bellevue,

			Evires, Ollières, Aviernoz
VEYRIER-DU-LAC	2 363	Oui	Fait en 2009
VILLAZ	3 549	Oui	Pas de PAVE
VIUZ-LA-CHIÉSAZ	1 373	Oui	Pas de PAVE

*Ancecy : commune nouvelle née en 2017 regroupant les communes d'Ancecy, Ancecy-le-Vieux, Cran-Gevrier, Meythet, Pringy et Seynod.

**Fillière : commune nouvelle née en 2017 regroupant les communes d'Aviernoz, Evires, Les Ollières, Saint-Martin-Bellevue et Thorens-Glières.

*** Autres communes nouvelles.

Au total, 15 communes sur les 22 communes qui ont une obligation de mise en place d'un PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) l'ont défini et programmé sur leur commune ou bien sont en cours, ce qui représente environ 92% de la population du Grand Ancecy.

Pour autant, certaines communes n'ayant pas encore réalisé de PAVE, ont engagé des mesures de mise en accessibilité sur leur territoire notamment pour les Etablissements Recevant du Public (ERP). C'est le cas des communes de Saint-Félix, Saint-Sylvestre, Allèves et Saint-Eustache par le biais des Ad'AP (Agenda de Mise en Accessibilité Programmée) visant à s'engager dans la mise en œuvre de travaux de mise en accessibilité des ERP.

3.1.3 La concertation et la gouvernance

Les conditions de gouvernance ont évolué récemment sous 2 angles spécifiques :

- L'extension du ressort territorial de la communauté d'agglomération d'Annecy la fusion de la communauté de l'agglomération d'Annecy avec les communautés de communes du pays d'Alby-sur-Chéran, du pays de la Fillière, de la rive gauche du lac d'Annecy et de la Tournette.,
- La fusion des communes d'Annecy, Annecy-le-Vieux, Cran-Gevrier, Meythet, Pringy et Seynod le 1^{er} janvier 2017, qui induit un seul PAVE réunissant ceux fait par chacune.

Par conséquent, le SDAP doit s'adapter à cette extension du ressort territorial.

La commission Intercommunale d'Accessibilité s'est vue étendue aux représentants de la société civile (au-delà des représentants des familles de handicaps) suite à l'ordonnance de septembre 2014, et s'est encore élargie aux représentants des intercommunalités qui ont fusionnées le 1^{er} janvier 2017 : elle se compose aujourd'hui de 55 membres.

3.2 Les actions complémentaires du PDM

On peut constater l'absence d'outil de suivi permettant de croiser les PAVE, le SDAP et les ADAP d'ERP afin de disposer d'une vision globale de l'accessibilité de la chaîne de déplacements et la cohérence des programmations de travaux touchant ces 3 thématiques (Bâti / Voirie / Transports).

Le principe de l'accessibilité vise à garantir une égalité d'accès pour tous aux commerces, services, transports, et équipements publics du territoire. Plus largement, la mise en accessibilité a pour objectif d'empêcher l'exclusion des personnes et de favoriser leur autonomie. Cette notion d'accessibilité apparaît dans chacune des actions du PDM du Grand Anancy.

Concernant les actions spécifiques du PDM et contributives à une politique globale de mise en accessibilité, il est relevé :

- **Actions n°2 et 3 : « Déployer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture » et « Etudier la réalisation du réseau Tramway dans l'agglomération du Grand Anancy »** sont des actions indirectement liées à l'accessibilité puisqu'elles permettront de mettre à disposition des usagers de nouveaux véhicules équipés pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans les années à venir : information sonore et visuelle, places réservées, facilité d'accès aux arrêts, etc.
- **Action n°4 : « Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses »** a pour ambition d'améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) sur l'ensemble du territoire et de mieux desservir les communes périurbaines du Grand Anancy.
- **Action n°5 : promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Anancy** : L'utilisation du bus augmente légèrement avec l'âge, puis baisse à nouveau à partir

de 85 ans. Les plus de 60 ans utilisent seulement le bus à 38%. Cela semble majeur quand on sait que seulement 40% des 60 ans et plus utilisent leur véhicule individuel au sein du Grand Annecy. (Analyse des Besoins Sociaux, collecte de donnée en 2018, publication en 2019). La promotion et l'attractivité du réseau pour cette catégorie de personnes semble alors nécessaire.

- **Action n°8 : « Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Annecy »** permettra le renouvellement du matériel roulant sur les lignes RYTHMO et contribuera donc à la mise en accessibilité des lignes structurantes du réseau de transport public de l'agglomération d'Annecy.
- **Action n°12 : Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité :** Un service qui doit prendre en compte les personnes âgées quand on sait que l'accès aux outils numériques est parfois difficile (le téléphone fixe, les prospectus et les informations de la mairie demeurent des outils importants de connaissance de l'offre). Sur le secteur du Grand Annecy, près de la moitié des plus de 85 ans ressentent une difficulté à se déplacer (Analyse des Besoins Sociaux, Collecte de donnée en 2018, publication en 2019). La méconnaissance des services et la fragmentation de l'offre peuvent être compensés par une bonne diffusion de l'information, rendue lisible et relayée dans des points d'accueil humanisés (CCAS, mairies, agence SIBRA, dépositaires).
- **Action n°15 : « Garantir des liaisons piétonnes sûres, continues et agréables dans les quartiers, les bourgs, les hameaux »** permettra de réduire les discontinuités piétonnes et favoriser les déplacements doux souvent délaissés au profit d'autres usages en raison d'un sentiment d'insécurité ressenti à pied ou à vélo. Par ailleurs, il s'agira de compléter et mettre en œuvre l'Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP), en lien avec les communes

et leurs Plans d'Aménagement de la Voierie et des Espaces publics (PAVE).

- **Action n°18 peut être : Traiter les sites dangereux pour sécuriser les cyclistes.** Sécuriser des axes, notamment pour favoriser le sentiment de sécurité pour les personnes âgées afin de les inciter à utiliser ce mode de déplacement.
- **Actions n°19 : « Etendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand »** est une mesure directement liée au développement des modes actifs sur le territoire du Grand Annecy. Conjointement, cela permettra d'éviter des conflits d'usages entre piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et cyclistes sur les trottoirs et ainsi de sécuriser la pratique de la marche à pied sur le territoire.
- **Action n°35 : Engager un travail partenarial avec les professionnels de la santé pour promouvoir et expérimenter les modes actifs :** Promouvoir auprès des personnes en situation de handicap ou âgées la mobilité en expliquant certaines pratiques qui permettent d'améliorer la santé et gagner en autonomie.
- **Action n°36 : « Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité »** doit permettre de favoriser la connaissance et la compréhension de l'offre de mobilité sur le territoire par tous. Les ambassadeurs de la mobilité auront pour rôle de former et d'accompagner les personnes pour leurs déplacements en transports en commun et de leur mobilité au quotidien.

4 SIGLES

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

C2A : Communauté d'Agglomération d'Anancy

Parc-Relais remplacé par interface multimodale

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable

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

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUi-HD : Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal à vocation d'Habitat et de Déplacements

PMR : Personne à Mobilité Réduite

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SD'AP (SDA-Ad'AP) : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

TAD : Transport A la Demande

TC : Transports en Commun

5 GLOSSAIRE

SCoT : outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, remplace l'ancien schéma directeur.

PDM : Plan de mobilité

PLUi-HD : outil de planification de l'aménagement et du développement du territoire tenant lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU) dans le cas où la collectivité est autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

TAD : service de de transport public adapté aux territoires périurbains et ruraux fonctionnant sur réservation.

PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics mis en œuvre par la loi du 11 février 2005 et obligatoire pour toutes les communes de plus de 1000 habitants depuis 2014.

Ad'AP : le dépôt d'un Agenda d'Accessibilité Programmée est obligatoire pour les tous les ERP (Etablissements Recevant du Public) n'étant pas conformes aux normes d'accessibilité en vigueur. L'Ad'AP comprend une programmation des travaux à réaliser pour la mise en accessibilité de l'établissement ainsi qu'un engagement financier de la part du propriétaire de l'établissement.

SD'AP (SDA-Ad'AP) : le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée est un instrument de mise en accessibilité des transports en commun