

Plan de Déplacements Urbains

2010 2020 LILLE METROPOLE

L'annexe accessibilité

pdu adopté en avril 2011

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Avant-propos

Lille Métropole Communauté urbaine a adopté son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) en juin 2000. Conformément à la loi, il a fait l'objet d'une évaluation en 2005. L'évolution de la législation, et notamment l'adoption de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains impose de le mettre en conformité avec celle-ci.

La révision du Plan de Déplacements Urbains a donc été engagée début 2006. De nombreuses réflexions ont été menées dans ce cadre pour alimenter les groupes techniques et les comités de pilotage de la révision du PDU entre 2006 et 2009. Celles-ci s'appuient largement sur le PDU de juin 2000. Le socle fondateur et l'esprit de ce dernier répondent bien aux objectifs d'amélioration du cadre de vie des habitants et de mise en œuvre d'une politique des déplacements durable et raisonnée. Le contexte est cependant très différent de celui de juin 2000 : émergence de la notion de développement durable, Grenelle de l'Environnement, enquête déplacements réalisée en 2006 qui a montré une stabilisation du trafic automobile réalisé par les habitants du territoire et une forte hausse de l'usage des transports collectifs depuis 10 ans.

Suite à des réunions de concertation menées avec les communes dans les territoires et avec les associations, un Grand Débat sur la Mobilité a été organisé en janvier 2009. Il a été le point d'orgue de la démarche de concertation autour des orientations à prendre pour les années à venir. Nombre d'experts et de représentants des différentes institutions représentatives du territoire (Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, Conseil Général du Nord, Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille,…), ainsi que le monde associatif et le grand public ont été invités à éclairer les débats et à donner leurs positions concernant les problématiques de déplacements liées au territoire communautaire. Ces échanges ont été traduits dans une délibération cadre sur la Mobilité pour « engager la Métropole lilloise vers la mobilité du 21ème siècle » adoptée en avril 2009. Elle fait état des principales orientations en matière de politique de déplacements urbains qui serviront de ligne de conduite à Lille Métropole pour les années à venir. Elle a alimenté la définition des orientations et actions proposées dans le PDU 2010>2020.

Le PDU 2010>2020 de Lille Métropole a été adopté en avril 2011. Il est composé de 4 documents principaux:

1. *L'état des lieux*
2. *Les objectifs et les actions*
3. *L'évaluation environnementale*
4. *L'annexe accessibilité*

Avant-propos

Ce quatrième document «L'annexe accessibilité» a été rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». *Sa portée est plus large puisqu'il a été décidé de s'intéresser dans le cadre du PDU 2010>2020 à l'ensemble des champs de la mobilité réduite, en s'intéressant à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, pour aborder également les problématiques liées aux personnes âgées, aux parents accompagnés de jeunes enfants ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité.*

Ce document traite du contexte territorial et réglementaire, propose des éléments de diagnostic, définit les enjeux liés à la mobilité réduite et détaille l'ensemble des mesures proposées dans le document «Les objectifs et les actions» du PDU. Les actions présentées sont regroupées en 3 grands thèmes que sont la gouvernance, les transports collectifs et l'espace public. La partie concernant les espaces publics vaut pour Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) stratégique, qui sera par la suite détaillé dans un document plus opérationnel.

L'annexe accessibilité du PDU a été présentée le 4 mars 2010 en Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH) de Lille Métropole. Elle a été amendée suite à cette présentation pour intégrer les principales remarques des participants.

Crédits photos: LMCU
Conception-rédaction et création graphique : LMCU

Sommaire

PRÉAMBULE 9

CONTEXTE : DÉFINITIONS ET CADRE LÉGAL 13

1. **Définitions** 14
2. **Cadre légal** 17
3. **Les politiques communautaires impactées** 24

DIAGNOSTIC ET ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ 29

1. **La politique de déplacements : le PDU de juin 2000** 30
2. **Les transports collectifs** 31
3. **La voirie et les espaces publics urbains** 36

STRATÉGIE ET PROPOSITIONS EN FAVEUR D'UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS 39

1. **Enjeux et stratégie en faveur d'une accessibilité pour tous** 40
2. **Trois volets d'actions** 42
   - *La gouvernance* 42
   - *Les transports collectifs* 50
   - *La voirie et les espaces publics* 56

PROGRAMMATION ET ESTIMATIONS FINANCIÈRES 67

1. **Programmation des actions de L'annexe accessibilité** 68
2. **Estimations financières des actions de L'annexe accessibité** 74

SIGLES ET ABRÉVIATIONS 77



Préambule

Préambule

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Le développement d'une prise en compte plus systématique de l'accessibilité vise à permettre la participation pleine et entière des personnes handicapées à la vie de la cité et de leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie.

Au delà d'un changement de regard sur le handicap la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements urbains.

Ainsi le PDU comporte désormais une annexe particulière traitant de l'accessibilité.
Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

L'annexe Accessibilité du PDU communautaire est organisée en trois chapitres.

Le premier chapitre rappelle le contexte qui a conduit à la réalisation de cette annexe. C'est à dire la prise de conscience d'une solidarité à trouver dans les actions des pouvoirs publics pour que tous, quel que soit leur âge, leur facilité de déplacement ou de perception puissent accéder aux emplois, services, commerces, loisirs et aménités de la ville. Il définit également le cadre légal récent qui amène plusieurs obligations tant en moyens qu'en résultats pour tendre à cette accessibilité pour tous.

Ce premier chapitre fait également état des autres compétences communautaires impactées, ce qui doit permettre à Lille Métropole de travailler transversalement pour assurer la continuité de la chaîne du déplacement, notamment dans sa politique de l'habitat et la gestion des Etablissements Recevant du Public (ERP) communautaires.

Le second chapitre dresse un état des lieux des actions préalablement menées par Lille Métropole sur son réseau de transports et ses espaces publics pour améliorer leur accessibilité afin de dégager les enjeux du PDU en la matière.

Le troisième chapitre s'appuie sur les objectifs globaux du PDU et les enjeux spécifiques d'accessibilité précédemment établis pour constituer une stratégie métropolitaine d'accessibilité du territoire à tous tant sur les espaces publics que dans le réseau de

transports collectifs urbains, dans une vision de continuité de la chaîne du déplacement et de prise en compte de l'ensemble des usagers. Trois axes d'actions sont ainsi identifiés : la gouvernance, les transports collectifs, ainsi que la voirie et les espaces publics.

Le troisième chapitre contient en particulier les orientations stratégiques définissant le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics de Lille Métropole (PAVE). Au delà de l'annexe, ces orientations feront l'objet d'une déclinaison opérationnelle, portée par la commission intercommunale d'accessibilité nouvellement créée.





Contexte : définitions et cadre légal

Contexte : définitions et cadre légal

1 - Définitions

La mise en accessibilité de la chaîne du déplacement est une condition nécessaire pour les Personnes à Mobilité Réduite mais elle permet également d'améliorer les conditions de déplacements et la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Les personnes à mobilité réduite représentent 30 à 40% de la population

Personnes à mobilité réduite (PMR)

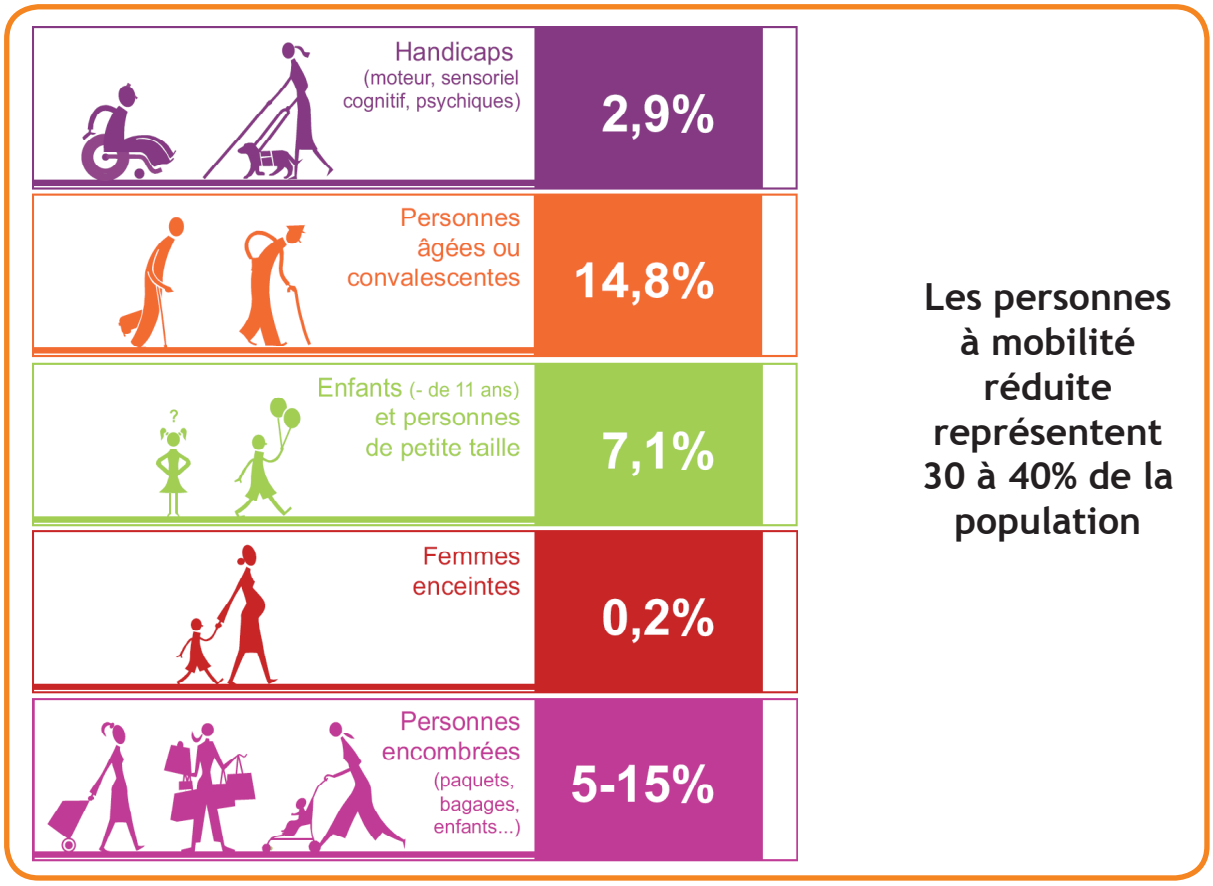
La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen de novembre 2001 définit les personnes à mobilité réduite comme :
« toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) »

La notion de Personne à Mobilité Réduite est large et concerne l'ensemble des personnes pouvant avoir des difficultés lors de leurs déplacements.

Elle recouvre notamment le handicap et les difficultés en terme de motricité dues à l'allongement de la durée de vie.

Personnes handicapées

L'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles définit la «situation de handicap» comme :
« 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 santé invalidant. »



Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

Chacun des logos ci-contre représente un type de handicap spécifique (tel que définit par le CERTU, seul le logo PFR a valeur réglementaire).

PDD = les Personnes en Difficulté de Déplacement

PFR = les Personnes en Fauteuil Roulant

PDA = les Personnes Déficientes Auditives

PDV = les Personnes Déficientes Visuelles

PDC = les Personnes Déficientes Cognitives

Pour chaque type de handicap, il est également possible de distinguer différents niveaux d'autonomie de déplacement.

Évolution de la motricité

Aujourd'hui la France compte **plus de 20% de personnes de plus de 60 ans**, et d'ici 2050, une personne sur trois aura 60 ans ou plus. L'évolution démographique et l'allongement de la durée de vie, vont donc entraîner une forte augmentation du nombre de personnes âgées ou présentant des déficiences, ce qui justifie bien **l'enjeu social de la problématique de l'accessibilité.**

La mise en accessibilité concerne l'ensemble des lieux de vie et de déplacement et de multiples acteurs publics et privés

La notion de chaîne de déplacement

La chaîne de déplacement, telle que définie par la loi, englobe le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

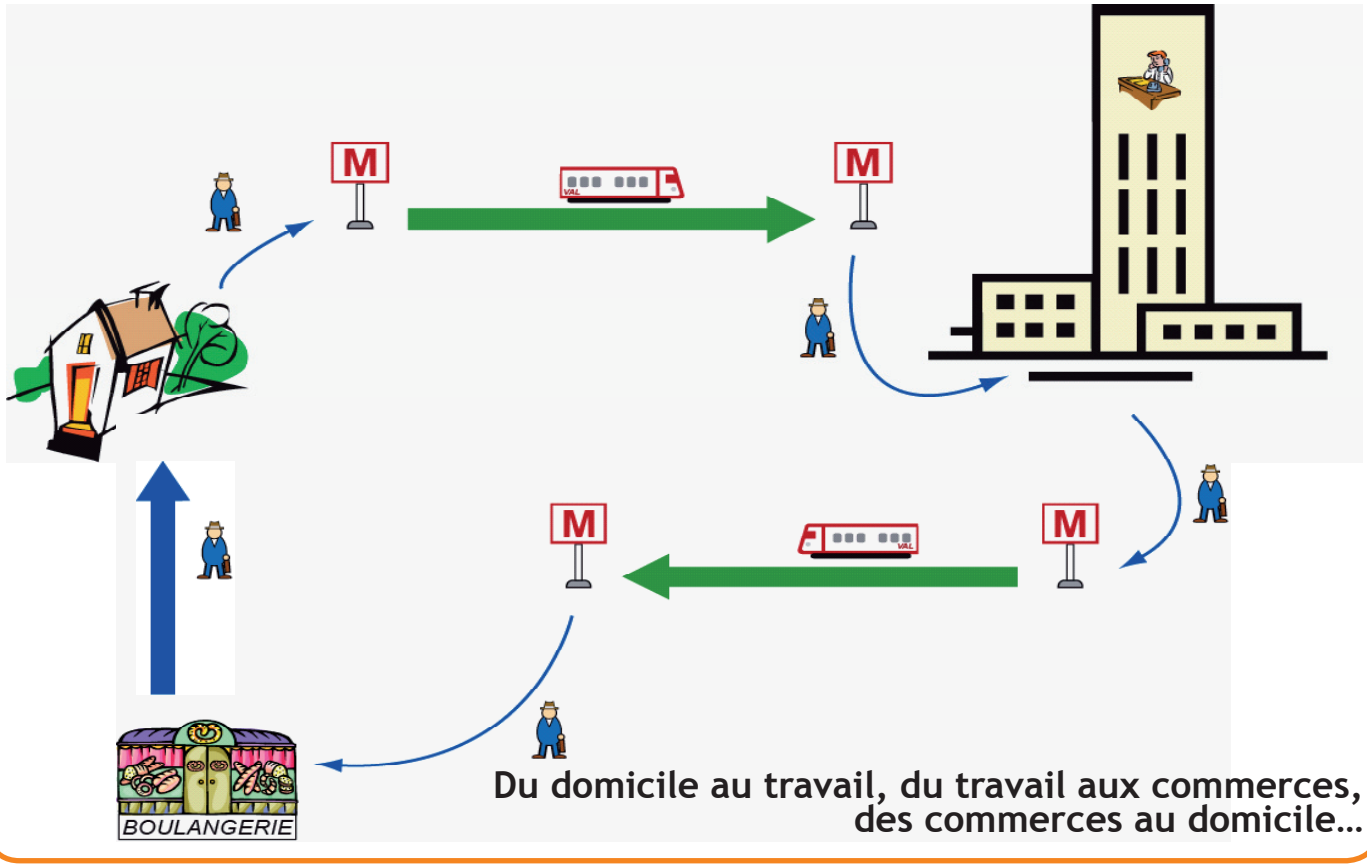
Le principe de continuité de la chaîne de déplacement répond à un objectif d'accessibilité de tout par tous.

Les acteurs multiples

De nombreux acteurs interviennent dans l'aménagement urbain (voirie, espaces publics, transports, habitat, ERP…)

La mise en accessibilité implique donc des responsabilités partagées et une importante coordination.

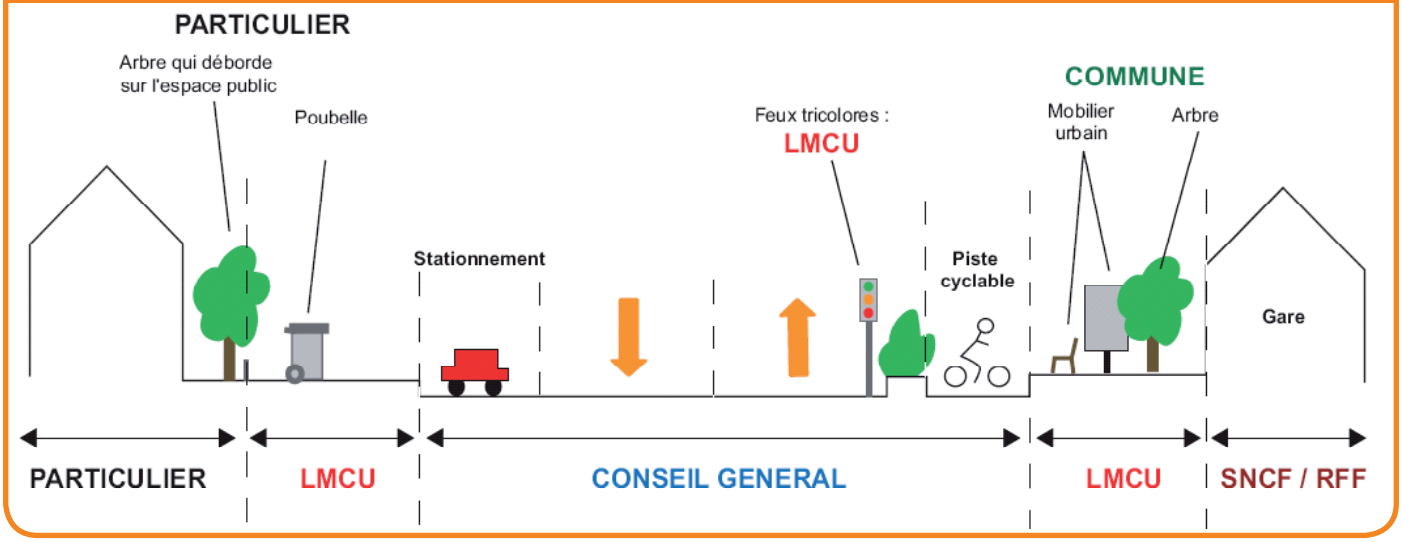
Exemple de chaîne de déplacement



Du domicile au travail, du travail aux commerces, des commerces au domicile...

Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

Exemple de partage de compétences : profil d'une voirie type



Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

2 - Cadre légal

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi n°2005-102 apporte des évolutions dans différents domaines :
* Le droit à la compensation,
* La scolarité,
* L'emploi,
* L'accessibilité,
* Les maisons départementales des personnes handicapées.

L'accessibilité de la chaîne du déplacement:

La personne handicapée doit pouvoir aller de son point d'origine à son lieu de destination et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries, accès aux gares, transports en commun…). Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration de documents de planification ou de programmation

Les outils en matière d'accessibilité :

Le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport :

L'objet de ce schéma est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs au terme du délai de 10 ans imparti par le législateur en 2005, par une mise en œuvre progressive des mesures appropriées.

Il est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux, sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

Le Schéma directeur d'accessibilité :
- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport,
- établit les éventuels cas de dérogation et définit les services de substitution qui seront mis en place dans un délai de 3 ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise également les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices,
- précise la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de 10 ans prévu par la loi,
- prévoit les conditions de mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

L'annexe accessibilité du PDU :

Elle fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale pour toute prescription d'élaboration, de modification ou de révision d'un PDU. La loi ne fixe pas de délai pour son élaboration contrairement au Schéma directeur d'accessibilité par exemple.

Si la loi prévoit un délai de 3 ans pour l'élaboration des Schémas directeurs d'accessibilité, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe « accessibilité » des PDU.

L'annexe accessibilité du PDU :
- indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite,
- fixe le calendrier de réalisation correspondant,
- peut reprendre les éléments figurant dans les Schémas directeurs d'accessibilité.

Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) :

Le PAVE est établi dans chaque commune, sur l'initiative du Maire ou, le cas échéant, du Président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret d'application du 21 décembre 2006. Ce plan fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI.
La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fait partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

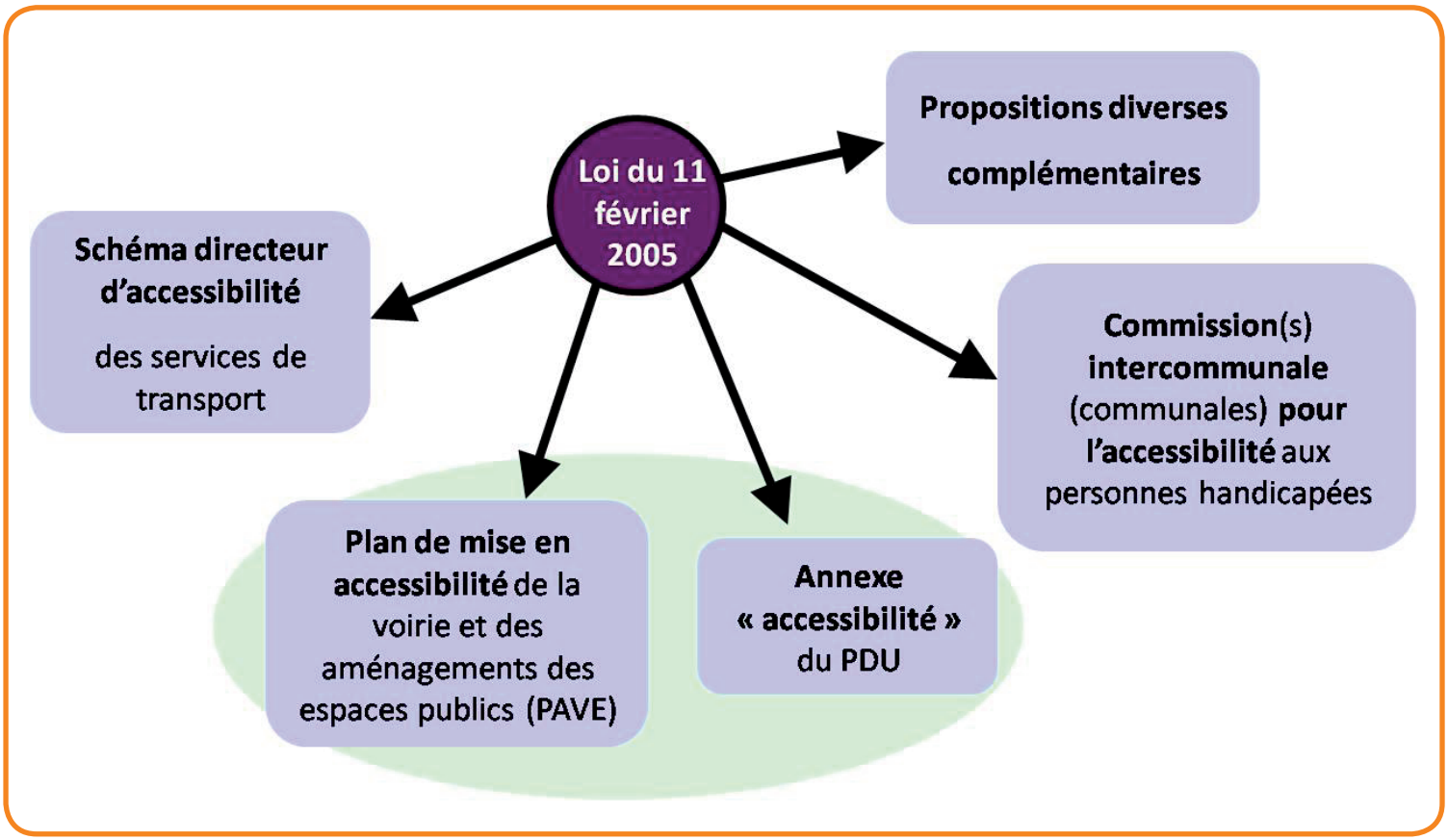
Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics :
- détermine le programme des travaux de mise en accessibilité,
- fixe les délais de réalisation,
- prévoit des mesures concernant le respect des règles de stationnement,
- appelle les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles aux déplacements.

La Commission Intercommunale d'Accessibilité :

Sa création est imposée à toutes les intercommunalités de plus de 5000 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 Commission Intercommunale d'Accessibilité :
- dresse un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- organise le recensement des logements accessibles,
- peut être sollicitée lors de l'élaboration des Schémas directeurs et des Plans de mise en accessibilité,
- établit un rapport annuel présenté selon les cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et fait toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant,
- adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport,
- joue un rôle consultatif.



Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte :

Les autorités organisatrices en matière de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'AOT sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande. Il appartiendra à l'autorité organisatrice des transports d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte :
- ouvre la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

L'accessibilité des services de communication en ligne :

La loi souligne l'importance pour les autorités organisatrices des transports et leurs exploitants, de la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication en tenant compte des différents types de déficiences.

L'accessibilité des services de communication en ligne :
- contribue à la mise en œuvre du droit pour l'ensemble des usagers à être informés sur l'offre de transport et les modalités de son utilisation,
- facilite l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.



La mise en œuvre des obligations portées par la loi de février de 2005, bien que progressive s'effectue sur des échéances courtes

Le calendrier des principales échéances :

Janvier 2008	Extension au logement neuf de l'obligation d'accessibilité aux terrasses et balcons.
Février 2008	Publication du Schéma de mise en accessibilité des services de transport, création de services de substitution pour suppléer les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés qui demeureront inaccessibles.
Janvier 2009	Les ERP devront avoir réalisé un diagnostic budgété d'accessibilité.
Janvier 2010	Les Schémas directeurs et Plans de mise en accessibilité devront être réalisés dans les communes, obligation est faite dans les logements neufs de construire une salle de bains facilement transformable en douche adaptée (avec siphon de sol)
Janvier 2011	Les services ouverts au public dans les préfectures deviennent accessibles, lancement des services de transport de substitution.
Janvier 2015	Date butoir d'adaptation des services de transports terrestres, des logements et des ERP antérieurs à 2007, qui, sauf exception, seront tous pleinement accessibles.

Principaux décrets, arrêté et directive d'application de la loi du 11 février 2005

* **Décret du 9 février 2006** concernant l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

* **Directive nationale du 13 avril 2006** pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite.

* **Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006** relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

* **Arrêté du 15 janvier 2007 sur les caractéristiques techniques de l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics (application du décret du 21 décembre 2006).**

La législation antérieure et ses évolutions

* La loi d'orientation en faveur des personnes handicapées - 30 juin 1975

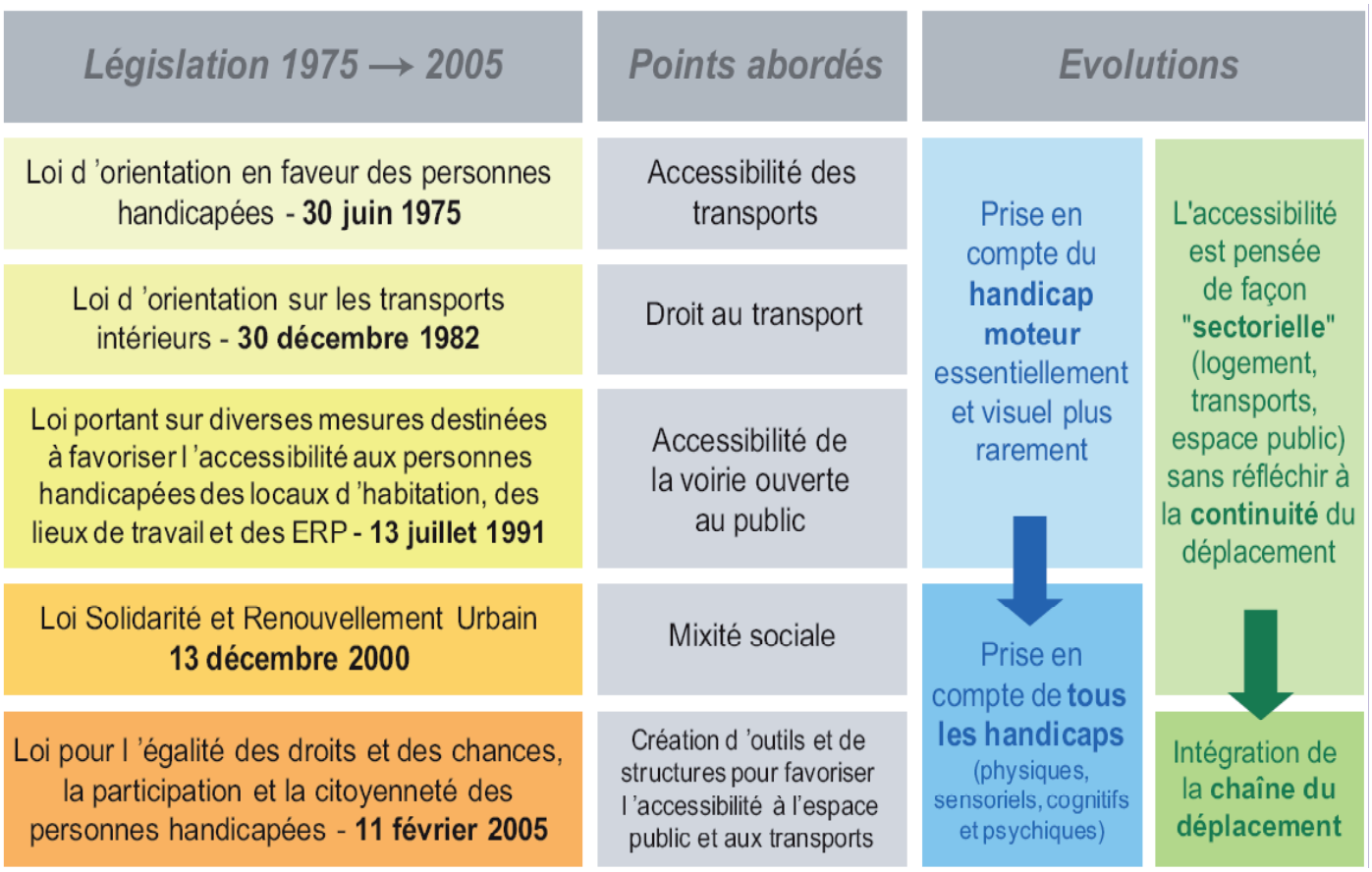
* Le décret du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975

* La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982

* La loi du 13 juillet 1991 portant sur diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des ERP

* Le décret du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation

* La loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000



Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

3 - Les politiques communautaires impactées

Lille Métropole est particulièrement concernée par la question de l'accessibilité

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite impacte de manière évidente les compétences de transports, de voirie et espaces publics, et par conséquent le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole.

Les compétences communautaires en matière d'Habitat -Programme local de l'Habitat-, et la gestion des établissements recevant du public (ERP) communautaires sont également interpellées par la loi de février 2005.



Le Programme Local de l'Habitat (PLH), adopté par Lille Métropole le 16 décembre 2005, et la délibération cadre de politique locale de l'habitat du 5 décembre 2008 prennent en partie en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'accessibilité des personnes handicapées est vue dans le domaine de l'habitat à plusieurs niveaux :
- La définition d'une politique du logement en faveur des personnes âgées;
- La politique foncière et la valorisation des « DIVAT » ;
- La problématique « habitat et santé mentale » relative au logement des personnes en situation de handicap mental, intellectuel ou psychique ;
- Le financement de structures d'hébergement à destination de publics handicapés ;
- L'adaptation du parc privé à l'âge et aux handicaps ;
- L'attention aux bailleurs HLM adaptant leurs logements aux handicaps.

Une étude diagnostic sur le public spécifique des personnes âgées a été présentée en novembre 2008. Les enjeux du vieillissement impliquent de prendre en compte les besoins à venir de cette population.

Les réflexions s'articulent pour partie sur les besoins de médicalisation et les groupements de ces personnes au sein de logements ou de résidences adaptées à leur situation.

Une politique spécifique « personnes handicapées » n'a toutefois pas été encore développée.

Les besoins des personnes handicapées sont pour partie différents dans la mesure où l'objectif est un accès à l'autonomie alors que pour la personne âgée la réflexion s'articule plutôt autour de la prise en charge de la dépendance.

Le nombre de logements accessibles et adaptés au handicap et à la mobilité réduite est fortement variable selon que l'on observe le parc existant ou la construction neuve.

Actuellement, il n'existe pas de données communautaires sur le nombre de logements adaptés ou leur localisation que ce soit dans le parc public ou privé, en construction récente, ancienne ou en réhabilitation. La définition même d'un logement adapté varie selon les contextes et les besoins.
Le rôle des bailleurs publics – pour le parc HLM – et d'une responsabilité restant à définir - pour le parc privé – est primordial pour :

- la connaissance du parc de logements existants : accessibilité, adaptabilité, aménagements/adaptations existantes, services de proximité…
- la connaissance des publics, de leurs besoins, de leurs situations…

Lille Métropole échange avec les bailleurs sur leurs Plans Stratégiques de Patrimoine qui orientent leur politique en matière de travaux et de réhabilitations entre autres. Récemment un volet « personnes âgées » est apparu dans certains Plans Stratégiques de Patrimoine.

Différentes notions sont présentes :

- l'accessibilité du logement : comprend l'accessibilité du palier (plain-pied, ascenseur…) et l'accessibilité de chacune des pièces internes au logement (largeur des portes,…) ;
- l'adaptation du logement : comprend l'ensemble des aménagements effectués dans le logement en fonction du type de handicap de la personne. Le plus souvent, le logement adapté possède, a minima, des portes d'au moins 90 cm de large, une douche adaptée et des volets motorisés. Mais les logements peuvent bénéficier d'aménagements plus lourds en fonction de la nature même du handicap de la personne qui l'occupe. Ces aménagements se font au cas par cas en fonction des demandes des locataires.
- L'adaptabilité du logement : Un logement est adaptable si celui-ci peut être adapté au handicap de la personne sans modification de la structure du logement et à un coût financier raisonnable.

Les logements neufs sont aujourd'hui systématiquement adaptables.

Les constructions neuves répondent aux normes législatives et les appartements de plain-pied sont systématiquement adaptés en cas de réhabilitation.

Le financement des travaux d'accessibilité et d'adaptation du logement bénéficie de réductions fiscales.

Conformément à l'article 1391 C du code général des impôts, les dépenses engagées par les organismes d'habitations à loyer modéré (HLM) pour l'accessibilité et l'adaptation des logements aux personnes en situation de handicap sont déductibles de la taxe foncière sur les propriétés bâties versée aux collectivités territoriales. Ce dispositif a pour objet de réduire les charges grevant un immeuble par l'octroi d'une réduction de la taxe foncière sur les propriétés bâties.



L'autonomie des PMR nécessite un logement adapté dans un environnement accessible.

Le logement adapté est un maillon de la chaîne du déplacement.

A partir de son logement, la personne à mobilité réduite doit pouvoir :
- accéder aux espaces communs de la résidence : ascenseurs, ouverture des portes,...
- quitter la résidence : pas de marches sur le palier, cheminement accessible…
- rejoindre la voirie et le domaine public : absence d'obstacles, trottoirs adaptés…
- prendre un transport collectif : par exemple le métro (qui est totalement accessible)
- accéder aux bâtiments publics (ERP), commerces, espaces de loisirs (sport, culture, promenade…), lieu de travail…

L'interaction entre la politique de l'habitat, sa politique foncière, et la politique de déplacements devra donc répondre à ces enjeux de continuité et s'exprimer notamment au travers des programmes communautaires (PLH, PDU, PAVE, SDAT…) mais aussi au travers des relations avec nos partenaires (conventions de partenariat avec les bailleurs, conventions d'utilité sociale …)

Lille Métropole a, dans son patrimoine, différents équipements relevant de l'article R123-2 du Code de la construction et de l'habitation

Définis à l'article R123-2 du Code de la construction et de l'habitation, les ERP (Etablissements Recevant du Public) désignent en droit français les lieux publics ou privés accueillant des clients ou des utilisateurs autres que les employés (salariés ou fonctionnaires), qui sont, eux, protégés par les règles relatives à la santé et sécurité au travail.

Cela regroupe un très grand nombre d'établissements comme les cinémas, théâtres, magasins (de l'échoppe à la grande surface), bibliothèques, écoles, universités, hôtels, restaurants, hôpitaux... que ce soient des structures publiques ou privées, fixes ou provisoires (chapiteau, structures gonflables).

Une douzaine de bâtiments du patrimoine bâti communautaire relèvent de la législation relative aux ERP (Stadium, Musée…). D'autres relèvent du code du travail, avec des obligations similaires (hôtel de communauté, unités territoriales…)

Une partie du patrimoine bâti communautaire est gérée directement par la structure alors que la gestion d'un certain nombre de bâtiments, affectés à des usages spécifiques, est confiée à des délégataires (stations d'épuration, bâtiments Transpole…).

Les aménagements nécessaires pour la mise en accessibilité des bâtiments communautaires, et en particulier les ERP, est une priorité.

Un grand nombre d'ERP ne sont pas de la compétence communautaire : parcs et jardins, ERP communaux ou dépendants d'autres structures publiques (département, région, Etat…) ou privées (cinémas, hôtels…)

Certaines communes ont ainsi mis en place un recensement cartographique de l'ensemble des ERP sur leur territoire et de leur niveau d'accessibilité (exemple de Lille : cartographie en ligne de l'accessibilité du stationnement, des cheminements et des ERP).

La nécessité d'assurer la continuité de la chaîne du déplacement et les inter-relations entre les compétences communales et communautaires sur la voirie et les espaces publics amènent à réfléchir ensemble aux moyens à mettre en œuvre, à travers les commissions communales et intercommunale d'accessibilité pour rendre ces équipements accessibles depuis et vers les stations de transports collectifs et les stationnements PMR. Ces réflexions trouveront écho au sein du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics de Lille Métropole (PAVE).



Diagnostic et enjeux de l'accessibilité des réseaux de mobilité

Diagnostic et enjeux de l'accessibilité

1 - La politique de déplacements : le PDU de juin 2000

Le PDU de juin 2000 définissait trois grands objectifs :
** Réduire les nuisances des transports*
** Améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics*
** Maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements*

Le PDU de juin 2000 de Lille Métropole était antérieur à la loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

La thématique de l'accessibilité était peu présente dans le PDU de juin 2000 même si le partage de la rue était un thème central

L'accessibilité des PMR apparaît dans la charte piétons - vélos :

« Une attention particulière sera apportée aux personnes malvoyantes et aux personnes à mobilité réduite (en fauteuil roulant, avec une poussette, ayant des difficultés à marcher, etc). »

Un paragraphe est consacré à l'aménagement des trottoirs en faveur des personnes à mobilité réduite :

Des trottoirs adaptés aux déplacements des personnes à mobilité réduite
** Abaissement ponctuel de trottoir,*
** Revêtement adapté,*
** Largeur adaptée,*
** Cheminement sans obstacles.*

La charte bus évoque un objectif « de plain-pied » :

« En ce qui concerne l'accessibilité des usagers aux véhicules de transport, la solution de « plain-pied » est l'objectif qui permet un bon confort pour tous et l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux utilisateurs de fauteuil roulant. »

Les conséquences de la loi de février 2005 sur le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole

Le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatifs aux plans de déplacements urbains :

- L'amélioration de l'accessibilité des réseaux des transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de

déplacements urbains et aux mesures d'aménagements et d'exploitation qu'ils prévoient ;
- La consultation, à leur demande, des associations de représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite sur le projet de plan est obligatoire et doit permettre de mieux prendre en compte leurs besoins.
- Enfin la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité.

2 - Les transports collectifs

Les transports en commun circulant sur le territoire de Lille Métropole dépendent de plusieurs collectivités chacune Autorité Organisatrice des Transports (AOT)

- Les transports urbains Transpole (métro, tramway, bus) sont du ressort de Lille Métropole ;
- Les transports interurbains routiers Arc-En-Ciel (autocars) sont gérés par le Département du Nord ;
- Les transports interurbains ferroviaires TER (Train Express Régional) dépendent de la Région Nord-Pas-de-Calais ;
- Les trains grandes lignes (TGV) relèvent de la compétence directe de la SNCF et donc de l'Etat.

Lille Métropole a développé une forte accessibilité des transports urbains : métro, tramway, bus

«Sur le réseau de transports collectifs communautaire, le métro et le tramway sont considérés comme ***accessible aux PMR*** *pouvant se déplacer seules. Les bus devraient rapidement tous être équipés de palettes rétractables. Il reste cependant encore beaucoup à accomplir pour une accessibilité réelle et performante pour tous les usagers (billettique, accessibilité totale de plain-pied…). »*

Extrait de Eléments de diagnostic sur les déplacements dans la métropole lilloise – Version 2 – octobre 2009.

	METRO	TRAMWAY	BUS URBAIN	BUS SUBURBAIN
Kilomètres de lignes	45	22	525	617
Nombre de lignes	2	2	47	42
Nombre de rames/bus	143	24	261 standards 50 articulés	NC
Nombre de stations/arrêts	60	36	1400	

Source : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains – 2007 - Marie Boulanger – IAUL/LMCU

En 1983, la métropole lilloise met en service le premier métro entièrement automatique au monde. Toutes les stations sont alors conçues pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite (ascenseur et quais à niveau du sol, annonce sonore…) et sont équipées de quais protégés : aucun risque de tomber sur la voie grâce à une baie vitrée et des portes automatiques sur toute la longueur du quai (portes palières).

Le délégataire propose également différents services aux personnes à mobilité réduite :

- le site de Transpole (existe en version accessible aux déficients visuels) permet aujourd'hui de consulter la **disponibilité des ascenseurs**…
- le **service Handipole** transporte à la demande et de porte à porte les personnes en situation d'invalidité (titulaires d'une carte d'invalidité à 80% minimum) tous les jours, à un tarif unique majoré.
- **L'accompagnateur d'une personne en situation de handicap** et titulaire d'une carte d'invalidité, au taux de 80% minimum portant la mention « tierce personne ou besoin d'accompagnement » en cours de validité, **bénéficie de la gratuité** sur l'intégralité du Réseau Transpole.

L'accessibilité aux PMR des transports interurbains routiers et ferroviaires est hétérogène

Le réseau Arc-en-Ciel du Département du Nord

(Eléments extraits du Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport Arc-en-Ciel du Département du Nord adopté en février 2009 par le Conseil Général du Nord)

Le schéma de transport actuellement en exploitation sur le Département du Nord et mis en œuvre en août 2000 est découpé en 7 secteurs correspondant à des bassins de vie, au sein desquels existent 6 Périmètres de Transports Urbains, et qui font chacun l'objet d'une délégation de service public comprenant les services de lignes régulières et les services scolaires.
En 2008, le réseau Arc-en-Ciel comptait plus de 120 lignes régulières et plus de 3 000 points d'arrêts.



*« Les services réguliers du réseau **départemental Arc-en-ciel** ne sont pas accessibles. En effet, aucun quai ou aménagement spécifique à l'intérieur des véhicules ne permet de répondre totalement aux besoins des personnes handicapées. Les véhicules effectuant ces services sont des autocars interurbains classiques qui ne disposent pas d'élévateurs ou de places réservées aux PMR. De même, aucune ligne ne dispose d'un outil permettant de lire ou d'entendre la destination ou le nom du prochain arrêt. »*

Le Département est également en charge du transport des élèves handicapés conformément au décret du 22 juin 1984. A cet effet un service spécifique, effectué par des petits véhicules entièrement accessibles, prend en charge les élèves handicapés de leur domicile jusqu'à leur établissement scolaire. En 2007, 560 élèves handicapés ont bénéficié de ce service.

« Pour répondre aux besoins d'accessibilité des habitants du Département les orientations du schéma distinguent deux types de service. Les services « réguliers » bénéficieront d'une mise en accessibilité cohérente avec les territoires qu'elles desservent en fonction d'un régime de priorité clairement défini, tandis que l'accessibilité du réseau « scolaire » reposera principalement sur les services de substitution d'ores et déjà mis en place.
Le Département se place également comme élément moteur d'une politique concertée veillant à améliorer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. »

« L'ensemble des prescriptions techniques nécessaires à la mise en accessibilité du réseau régulier est repris dans un guide d'aménagement et d'accessibilité des points d'arrêts du réseau Arc-en-Ciel élaboré conjointement par la Direction des Transports Départementaux et la Direction de la Voirie Départementale. »

Le Département du Nord a également établi une programmation de la mise en accessibilité de son réseau en définissant des priorités d'aménagement et de renouvellement des bus en fonction d'une hiérarchisation du réseau et en lien avec le Programme Routier Départemental 2009-2015.



Le réseau Transport Express Régional Nord-Pas-de-Calais

Le territoire de Lille Métropole compte 42 gares et arrêts dont 4 gares d'intérêt national (Lille Flandres, Lille Europe, Roubaix et Tourcoing). 19 lignes TER circulent en partie sur le territoire communautaire, auquel il faut ajouter les grandes lignes nationales et internationales.

Le Schéma directeur d'accessibilité de la Région Nord-Pas-de-Calais est actuellement en cours de validation.

Une douzaine d'associations représentatives des personnes handicapées ont participé à son élaboration au sein du comité de pilotage. Néanmoins la problématique de l'accessibilité est prise en compte de longue date par la collectivité territoriale dans son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports.

Un état des lieux et un diagnostic du réseau TER ont été effectués en 2007. L'ensemble des 211 gares, haltes ferroviaires TER et Grandes Lignes du Nord-Pas-de-Calais ainsi que le parc de matériel roulant et les services aux voyageurs ont été audités en collaboration avec les représentants des associations de personnes handicapées. L'accessibilité générale du réseau TER a progressé, même si à ce jour aucune gare et aucune halte ferroviaire n'est totalement accessible à tous en toute autonomie. Quant au matériel roulant, le programme de renouvellement et de modernisation du parc permettra de rendre l'ensemble des matériels accessibles d'ici 2014.

La question de l'accessibilité a également été intégrée par la Région dans les documents de programmation et de contractualisation : le Schéma régional des transports, la convention d'exploitation du TER avec la SNCF et les Contrats de Plan et de Projets Etat-Région relatifs au périmètre RFF.

La Région privilégie la complémentarité entre les différents réseaux de transports publics dans la perspective de traiter l'ensemble de la chaîne de déplacement et recherche en particulier des solutions mutualisées avec les autres Autorités Organisatrices de Transport dans le cas des services de substitution.
Cette complémentarité s'opère ou s'opérera soit de manière bilatérale entre les deux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) soit dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports en cours de création (syndicat mixte regroupant les 15 AOT du Nord-Pas-de-Calais) en intégrant les services de transport à la demande ou spécialisés existants sur de nombreux territoires de la région.

Le réseau ferré Grandes Lignes

Il possède une légère avance du fait de la compétence de l'Etat et de la présence de personnel spécifique, mais des progrès restent à faire :

- vers une accessibilité de plain-pied et non par élévateur ;
- l'augmentation du nombre de places réservées dans les TGV (seulement deux places par TGV…)

Cette multiplicité des acteurs en matière de transports collectifs semble être un frein à l'accessibilité. Un partenariat doit être systématiquement recherché avec les différentes Autorités Organisatrices des Transports sur le territoire métropolitain. Le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport de la Métropole devra ainsi associer Département et Région (et l'Etat) pour favoriser la cohérence et la coordination des actions.





3 - La voirie et les espaces publics urbains et naturels

Voirie et espaces publics communautaires font l'objet d'une mise en accessibilité progressive

- Le PDU de juin 2000 préconisait dans la charte piétons-vélos différentes dispositions en faveur de l'adaptation des trottoirs et des carrefours aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Par exemple, le temps de vert piéton au droit des carrefours à feux peut être augmenté lorsque le flux piéton est important, lorsqu'il s'agit d'un trajet récurrent pour des personnes à mobilité réduite, ou encore à proximité des écoles.
- Depuis 2000, les projets neufs de voirie de Lille Métropole intègrent systématiquement des abaissements de trottoirs et des bandes d'éveil à la vigilance au droit des traversées piétonnes, dans le respect des normes en vigueur.
- De plus l'état des trottoirs fait l'objet d'une surveillance induisant des travaux de maintenance réguliers.
- Enfin, Lille Métropole s'est engagée dans le développement de feux sonores avec télécommandes (fournies aux déficients visuels). Actuellement, près de 50% des feux sont équipés de dispositifs sonores. Les télécommandes sont disponibles dans les mairies et leur fourniture s'accompagne de la remise d'un feuillet explicatif ainsi que d'un CD ROM donnant les explications vocales de fonctionnement : Notice d'utilisation de la télécommande pour carrefour à feux sonores.

Cette gestion du patrimoine de voirie confère aujourd'hui une bonne accessibilité des trottoirs concernant les UFR (usagers en fauteuil roulant) et les PAM (personnes aveugles ou malvoyantes).

Toutefois, ce sont près de 2500km de voirie urbaine qu'il est nécessaire de rendre accessible à tous dont beaucoup ne sont pas en projet et restent à mettre aux normes, et qu'il faut entretenir régulièrement.

L'ampleur de la tâche est donc immense et le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics devra en déterminer les priorités, la programmation, le financement. Une cohérence d'ensemble est aussi à trouver pour traiter de la multiplicité des maîtrises d'ouvrages sur l'espace public, qu'il s'agisse de domanialité (Lille Métropole, Département) ou de compétences (voirie, mobilier urbain, éclairage, réseaux…)

Par ailleurs, un grand nombre d'espaces publics ne sont pas de la compétence communautaire (parcs, jardins,…)

Cependant, ces lieux participent de l'espace public au sens large et nécessitent à ce titre une mise en accessibilité









Stratégie et propositions en faveur d'une accessibilité pour tous

Stratégie et propositions en faveur

1 - Enjeux du PDU et stratégie en faveur de l'accessibilité pour tous

Le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole s'articule, dans une approche liant urbanisme et déplacements, autour de six grands enjeux dont le droit à la mobilité pour tous :

- *Une politique de déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement métropolitain ;*
- *Un développement urbain équilibré ;*
- *Un droit à la mobilité pour tous ;*
- *Une accessibilité qui favorise les modes de déplacement les moins polluants ;*
- *Un espace public partagé et de qualité ;*
- *Des ambitions fortes pour l'environnement et la santé publique.*

Le droit à la mobilité pour tous s'appuie sur différents objectifs en matière :

- d'autonomie et de sécurité,
- d'égalité et de solidarité,
- d'éducation, d'information et de communication,
- d'accessibilité et de continuité de l'ensemble de la chaîne du déplacement.

L'annexe Accessibilité reprend l'ensemble de ces objectifs, par ailleurs transcrits au sein même du Plan de Déplacements Urbains, en les structurant selon trois volets d'action : la gouvernance, les transports collectifs, la voirie et les espaces publics.

L'annexe met en lien les propositions du Plan de Déplacements Urbains avec la Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. En particulier, elle énonce les orientations stratégiques définissant le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, dont la déclinaison opérationnelle devra être portée par la CIAPH.



La commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

Pour répondre à la nécessité de mettre en accessibilité le cadre bâti, les transports, la voirie et les espaces publics (Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées), Lille Métropole Communauté urbaine a voté le 26 juin 2009, la création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées.

Cette commission constitue une forme d'observatoire local de l'accessibilité permettant de mieux coordonner les actions et ainsi tendre vers une accessibilité totale de la chaîne de déplacement.

Cette instance consultative contribue à placer les personnes en situation de handicap au cœur des missions de services publics locaux et assure la lisibilité et l'efficacité de l'action publique pour améliorer l'accessibilité de ces personnes.

La commission est compétente pour traiter des questions d'accessibilité touchant aux domaines de compétence de la communauté urbaine, à savoir :
- la voirie et les espaces publics,
- les transports collectifs,
- les équipements recevant du public reconnus d'intérêt communautaire,
- les opérations de logements.

Des groupes de travail thématiques ont été créés au sein de la CIAPH. Ils constituent des lieux de concertation privilégiés avec les associations et les usagers.

L'existence simultanée de commissions communales permet de faire progresser l'accessibilité sur les domaines de compétence communale (établissements communaux, éducation, lieux culturels, etc.), en lien avec les thématiques communautaires abordées au sein de la commission intercommunale (transports, voirie, etc.)

2 - Trois volets d'action

La gouvernance

Résumé

Action 1 : Développer le partenariat avec les autres maîtrises d'ouvrages : AOT, bailleurs sociaux, communes, département… et les accompagner dans la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement

Action 2 : Favoriser la transversalité des politiques communautaires sur les déplacements et l'habitat

a - Développer en priorité l'offre de logements accessibles et adaptables au plus près des stations d'axes de transport, métro et tramway dans un premier temps, lignes de bus à haut niveau de service au fur et à mesure de leur mise en accessibilité

b - Définir et mettre en œuvre une politique communautaire en faveur du logement adapté

Action 3 : Associer la CIAPH à l'élaboration des documents de référence et aux grands projets d'intérêt métropolitain

Action 4 : Créer un atelier Ergonomie de l'espace public et des transports collectifs

a - Mener une réflexion collective basée sur l'expertise de spécialistes / praticiens du handicap

b - Capitaliser l'expérience passée par la pratique d'une évaluation structurée

Action 5 : Faciliter l'accès à la procédure de dépôt de plainte et mettre en place une communication en ligne avec les usagers

La mise en accessibilité de la chaîne de déplacement implique une multiplicité d'acteurs publics et privés : des acteurs de transports (différentes autorités organisatrices des transports), de voirie et d'espaces publics (département, communauté urbaine, communes), d'établissements recevant du public, de l'habitat, d'associations représentatives des habitants, des usagers, des personnes handicapées…

Pour rendre l'action publique plus efficace et favoriser l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la métropole, il est nécessaire de coordonner les actions sur le territoire par l'élaboration de projets partagés.

Pour cela, et en lien avec la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées de par son rôle de coordination, différentes actions seront menées en vue de renforcer les partenariats, de favoriser l'innovation, et de constituer une culture commune de la mobilité réduite et de l'accessibilité pour tous.

Ces actions devront notamment permettre de travailler à plusieurs échelles (échelle communale, échelle métropolitaine, échelles départementale et régionale…) pour assurer une cohérence globale des politiques et améliorer la qualité du service public.

Action n°1 : Développer le partenariat avec les autres maîtrises d'ouvrages : AOT, bailleurs sociaux, communes, département… et les accompagner dans la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement

La concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrage en matière de planification et de réalisation d'aménagements visant à la mise en accessibilité de lieux publics (ERP, espaces publics..) permettra un travail de concert en vue d'assurer une continuité de la chaîne du déplacement et de travailler sur des itinéraires continus, de réfléchir à d'éventuelles mutualisations et à l'optimisation des coûts.

Pour une réflexion globale et transversale sur ce sujet, la création du syndicat mixte intermodal régional des transports constituera une échelle pertinente, capable de s'affranchir des frontières administratives et nationales pour faciliter la mobilité de tous à travers les différents sujets que cette instance pourra traiter : planification, cartes de transports intégrés, systèmes d'information des voyageurs (horaires, temps d'attente...), etc. La création du SMIRT sera un lieu privilégié de dialogue entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Action n°2 : Favoriser la transversalité des politiques communautaires sur les déplacements et l'habitat

Le territoire de Lille Métropole présente un réseau existant d'axes lourds de transports urbains accessibles (métro et tramway), auquel le Plan de Déplacements Urbains propose des développements, qu'il convient de mettre en lien avec la politique locale de l'habitat – sa politique foncière - en matière d'accessibilité du logement dans une logique globale de chaîne du déplacement. La présence de logements accessibles et adaptables à proximité des stations d'axes lourds de TC permettra de favoriser la mobilité des PMR notamment en prenant en considération leurs besoins de mobilité (personnes âgées, handicapés, retraités, étudiants, actifs : des besoins différents)

a- Développer en priorité l'offre de logements accessibles et adaptables au plus près des stations d'axes de transport, métro et tramway dans un premier temps, lignes de bus à haut niveau de service au fur et à mesure de leur mise en accessibilité

Le PLH en lien avec le PDU définira les moyens à mettre en œuvre pour concrétiser cet objectif de développement de l'offre de logements locatifs sociaux au sein des DIVAT.
Une étude foncière devra être menée, articulée avec la réflexion en cours sur les disques de valorisation des transports collectifs pour étudier les possibilités de développement du logement accessible / adaptable au plus près des stations.(cf. étude stratégique sur les DIVAT – LMCU, SPIRE – TRANSITEC –TRACES URBAINS, mars 2009)



b- Définir et mettre en œuvre une politique communautaire en faveur du logement adapté

Une étude a été réalisée au courant 2008-2009 sur le logement des personnes âgées et handicapées, qui trace un certain nombre de pistes relatives aux modalités d'intervention possibles de la Communauté urbaine dans ce domaine :

- Expérimentation d'un programme de réhabilitation de logements privés occupés par des personnes handicapées ;
- Financement de missions d'accompagnement des personnes âgées (sur les plans technique et psychologique) dans la démarche et la réalisation de travaux complexes ;
- Aides à l'adaptation des logements au handicap pour les cas hors dégrèvement de taxe foncière sur la propriété batie (TFPB, logements de moins de 15 ans) ;
- Mise en place d'un outil de repérage et de suivi des logements adaptés aux personnes handicapées (rapprochement offre / demande) pour l'ensemble des bailleurs HLM, dans la continuité d'une initiative déjà menée sur Villeneuve d'Ascq ;
- Elaboration d'un cahier des charges pour rendre la production de logements neufs adaptable au vieillissement des occupants.

Le plan d'action de la Communauté urbaine sera à articuler avec les compétences du Département.

Action n°3 : Associer la CIAPH à l'élaboration des documents de référence et aux grands projets d'intérêt métropolitain

A travers le vote du PDU, Lille Métropole s'engage à mettre en place une méthode de travail pérenne associant les groupes de travail « transports » et « voirie et espaces publics » de la CIAPH.

Ceux-ci seront consultés sur les documents de référence en cours d'élaboration et dans le cadre des grands projets d'intérêt métropolitain d'espaces publics ou de transports.

Action n°4 : Créer un atelier Ergonomie de l'espace public et des transports collectifs

A court terme, la mise en place d'une réflexion collective sur l'ergonomie des espaces publics et l'évaluation de réalisations récentes, doit permettre l'élaboration d'une culture commune au sein de Lille Métropole et l'évolution des pratiques au profit de la diversité des individus.

a- Mener une réflexion collective basée sur l'expertise de spécialistes / praticiens du handicap

Nombre d'acteurs de projets urbains connaissent mal le monde du handicap et de ce fait ne sont pas toujours en mesure d'évaluer les besoins et contraintes des personnes à mobilité réduite. Il est alors capital de se constituer une culture en allant chercher les éléments là où ils existent. Cette culture émergente a notamment mis à jour des problématiques de fatigabilité et de pénibilité du déplacement, de difficulté d'orientation et de repérage, de stress et d'anxiété…

Pour cela, rencontrer les personnes chargées de l'accessibilité dans les structures institutionnelles, les responsables d'associations de personnes à mobilité réduite et/ou les professionnels du handicap contribuera à faire évoluer les pratiques. Cette approche à la fois globale et spécifique est fondamentale pour comprendre la complexité de la notion de handicap, qui couvre des contraintes multiples et divergentes et mettre en place une politique axée sur des besoins réels et non une certaine idée que l'on peut se faire de l'accessibilité quand on n'est pas directement concerné.

Dans cet objectif, un groupe de réflexion composé de personnes issues de structures institutionnelles, de responsables d'associations de personnes à mobilité réduite et/ou de professionnels du handicap et de techniciens communautaires sera mis en place. Une réflexion commune et un échange d'expériences permettront de faire évoluer les pratiques en matière de conception, réalisation et gestion des espaces publics et des transports collectifs.

Le résultat de ces échanges pourra donner lieu à la production d'un document de référence, élaboré en concertation avec le groupe de travail « Déplacements » de la CIAPH et de rencontres avec les acteurs et formateurs de l'urbanisme et des transports. Il pourra aussi alimenter un grand débat métropolitain sur l'accessibilité.



b- Capitaliser l'expérience passée par la pratique d'une évaluation structurée

Le groupe de réflexion Ergonomie de l'espace public abordera, à travers l'évaluation des aménagements, les questions relatives à l'évolution des pratiques et pourra réagir en cas de besoin pour proposer des ajustements sur certains projets.

L'évaluation des espaces publics sera envisagée au regard du confort, de la lisibilité et de la sécurité des déplacements des PMR.

- L'évolution des pratiques

L'évaluation des aménagements d'espaces publics permettra de revenir sur l'appropriation de l'espace public, sur sa gestion et son utilisation au quotidien. Confronter les objectifs initiaux et l'utilisation réelle du site permettra de conforter, invalider ou améliorer certains partis d'aménagement. La gestion dans le temps ainsi qu'éventuellement les interventions ultérieures seront analysées.

- Les ajustements

L'évaluation des espaces publics par un groupe de travail permettra de mettre en relief certains aménagements qui nécessiteraient une gestion particulière ou des corrections ponctuelles de l'aménagement. Cette collaboration permettra de proposer des ajustements aisément réalisables pour améliorer les conditions de déplacement des PMR.

- L'évaluation des coûts et bénéfices pour tous

Il est nécessaire d'évaluer les objectifs définis précédemment pour établir un bilan des coûts nécessaires à la mise en accessibilité et parallèlement des bénéfices engendrés. Par exemple, en matière des transports collectifs, on peut observer des gains de productivité, une augmentation de la fréquentation du réseau, une plus grande attractivité des espaces urbains… La difficulté étant d'évaluer financièrement les bénéfices engendrés.



Action n°5 : Faciliter l'accès à la procédure de dépôt de plainte et mettre en place une communication en ligne avec les usagers

Parallèlement à l'établissement du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport, l'autorité organisatrice des transports doit mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

A cet effet, le syndicat mixte des transports avait ouvert un registre sur lequel les personnes intéressées pouvaient s'exprimer. Etant amené à gérer directement les transports urbains sur son territoire, Lille Métropole doit rapidement mettre en œuvre la procédure de dépôt de plainte et la rendre directement accessible aux usagers.

La mise en place de cette procédure constitue un moyen de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, et d'identifier les dysfonctionnements à résoudre. Le demandeur sera systématiquement informé des suites réservées à sa requête.

Outre la mise à disposition d'un registre au siège de Lille Métropole, une démarche plus proche de l'ensemble des usagers sera mise en œuvre, à court terme, en utilisant les moyens de communication adaptés (affichage aux arrêts et stations, site Internet de Lille Métropole – lillemetropole.fr – et/ou site Internet du délégataire – transpole.fr). Cette démarche pourra constituer un élément du cahier des charges de la délégation de service public.

Un bilan annuel des demandes exprimées et des réponses apportées sera présenté à la CIAPH en lien avec le suivi du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport.

Pour aller plus loin, la mise en place d'une communication en ligne accessible à tous (site Internet de Lille Métropole – lillemetropole.fr par exemple) permettra aux habitants de Lille Métropole de s'informer sur l'état de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement -transports collectifs, voirie et espaces publics…-, notamment en période de perturbation et de chantier.

Les habitants et usagers pourront également y signaler des dysfonctionnements et/ou des problèmes liés à leurs déplacements.

L'ensemble des remarques des usagers, reprises par commune pourront aussi pour partie alimenter le programme pluriannuel de mise en accessibilité de la voirie en concertation avec la CIAPH et les commissions communales dédiées à la mobilité réduite.

Par ailleurs, un bilan annuel des demandes exprimées et des réponses apportées sera présenté à la CIAPH dans le cadre du suivi du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des aménagments des espaces publics (PAVE) et du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA).





Les transports collectifs

Résumé

Action 6 : Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport en lien avec la CIAPH et les autres autorités organisatrices des transports (AOT) sur le territoire

a - Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport

b - Mettre en place un dispositif d'accompagnement et de suivi de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport

Action 7 : Maintenir un service de transport public spécifique dédié aux personnes handicapées

Action 8 : Tendre vers une accessibilité de plain-pied du réseau de transport collectif urbain structurant (métro, tramway, bus à haut niveau de service)

Action 9 : Améliorer l'offre de transport (billetique adaptée, intermodalité...)

Action 10 : Développer l'information sur l'accessibilité des transports urbains et rendre l'information accessible (information sonore et visuelle) dans les transports et sur les quais

a - Développer et améliorer la communication auprès des usagers

b - Mieux informer l'usager dans les transports et sur les quais

Le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille (SMT) a été créé en 1973 par le Département du Nord et la Communauté urbaine de Lille.
En tant qu'autorité organisatrice des transports, le syndicat mixte détient la compétence pour l'élaboration du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA) et, à ce titre, a voté son Schéma directeur en février 2008 pour répondre à l'obligation réglementaire.

Depuis, le Département a recentré ses actions dans le cadre de ses compétences légales et s'est retiré du syndicat mixte, ce qui entraîne la dissolution de la structure au 31 décembre 2009.

Lille Métropole étant amenée à gérer directement les transports urbains sur son territoire, doit, à ce titre, mettre en œuvre le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport.

Cette période singulière constitue une réelle opportunité pour réviser le document et doter Lille Métropole d'un SDAT encore plus ambitieux.

Action n°6 : Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport en lien avec la CIAPH et les autres autorités organisatrices des transports (AOT) sur le territoire de Lille Métropole

a- Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport

Le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport de Lille Métropole a été adopté par le syndicat mixte des transports de la métropole en février – mars 2008 pour répondre à l'obligation légale introduite par la loi du 11 février 2005.

Dans le cadre du grand débat sur la mobilité du 16 janvier 2009 (délibération cadre du 17 avril 2009, débat avec la Région et le Département…), du PDU 2010>2020, d'une nouvelle délégation de service public (DSP) en 2010 et de la création d'une commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées, il est opportun de proposer dès aujourd'hui une mise à jour et un enrichissement du Schéma directeur d'accessibilité pour tenir compte de ces nouvelles données politiques et techniques.

Cette révision du Schéma directeur sera discutée dans le cadre de la CIAPH et concertée avec les autres AOTs sur le territoire, qui ont également mené des travaux sur le sujet. En outre, l'exploitant étant chargé d'assurer l'exploitation du transport public dans des conditions techniques, juridiques et financières, définies de manière contractuelle, il sera indispensable de l'associer étroitement pour sa connaissance du fonctionnement du réseau de transports publics et son expertise technique. (cf. Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains – éléments de méthode – CERTU)

b- Mettre en place un dispositif d'accompagnement et de suivi de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport

Au delà de la révision du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport, il s'avère nécessaire de mettre en place un dispositif d'accompagnement et de suivi de la mise en œuvre de ce schéma sur le long terme.

Ce dispositif aura pour objet de dresser un bilan annuel des actions mises en œuvre dans le cadre du Schéma directeur, notamment en vue d'une présentation à la CIAPH.

Il permettra également d'effectuer des ajustements du document au vu des évolutions de mobilité, des innovations technologiques, des modifications d'organisation du système de transports, des améliorations à apporter pour mieux répondre aux besoins de certains usagers…

Action n°7 : Maintenir un service de transport public spécifique dédié aux personnes handicapées

Le réseau Transpole, même rendu accessible, ne pourra pas répondre à l'intégralité de la demande de déplacements des personnes à mobilité réduite. Certains handicaps nécessitent en effet une prise en charge directe et/ou spécifique.

Handipole est le service de transport collectif à la demande pour un transport adapté aux personnes à mobilité réduite sur le territoire de Lille Métropole. Ce service s'adresse à toute personne dans l'incapacité d'utiliser les transports en commun traditionnels et détentrice d'une carte d'invalidité d'au moins 80%. Ce service fonctionne tous les jours et prend en compte la spécificité du handicap des personnes transportées.

Son fonctionnement et ses critères de prise en charge pourront être revus mais Handipole devra rester un service public essentiel dans la politique de déplacement de Lille Métropole.

Il est proposé qu'à terme, le coût de revient pour la personne handicapée soit identique au tarif pour un trajet identique réalisé en transports collectifs urbains « classiques ».



Action n°8 : Tendre vers une accessibilité de plain-pied du réseau de transport collectif urbain structurant (métro, tramway, bus à haut niveau de service)

Aujourd'hui, les rames de métro et de tramway sont totalement accessibles de plain-pied aux personnes à mobilité réduite et les autobus urbains de Lille Métropole sont pratiquement tous équipés d'une palette rétractable.

Le vieillissement de la population va accroître le nombre de personnes présentant des difficultés de déplacement et d'accès aux bus. Les palettes seront plus souvent sollicitées, ce qui peut se traduire globalement par une perte de temps et donc de vitesse commerciale pour les bus.

Par ailleurs la demande de mise en action de la palette auprès du chauffeur contribue à stigmatiser les usagers dans la mesure où elles ont besoin d'un traitement spécifique. Par conséquent, l'utilisation d'une palette escamotable ne peut correspondre qu'à une étape vers une accessibilité de plain pied des bus urbains car le système de palette ne permet pas que chacun soit traité de manière identique.

Il s'agirait donc dans un premier temps de mettre en œuvre progressivement une accessibilité de plain pied en commençant par les lignes de bus à haut niveau de service (LIANE) déjà aménagées avec des quais surélevés et des traversées piétonnes accessibles. Il est proposé de faire circuler des bus à plancher bas sur ces lignes, en prévoyant si nécessaire, les aménagements complémentaires des arrêts.

Dans un second temps, l'ensemble du réseau intra-urbain sera équipé et aménagé.

A terme, seules les lignes suburbaines seront desservies par des bus à palettes rétractables pour répondre à toutes les configurations d'arrêt.

Par ailleurs, ce programme sera associé à une suppression des arrêts en enclave (sauf nécessité avérée), considérés comme défavorables à une bonne accessibilité des transports publics.



Action n°9 : Améliorer l'accès à l'offre de transport (billetique adaptée, inter-modalité...)

« Autant que les modes de transports eux-mêmes, ce sont les moyens et les endroits permettant de passer d'un mode à l'autre qui deviennent cruciaux. Ces interfaces que sont les pôles d'échanges, les gares, les parcs-relais deviennent des endroits stratégiques, où se mesure la qualité d'un réseau de transports. » (délibération cadre Mobilité d'avril 2009)

A ce titre, tous les aménagements proposés dans le cadre des lieux « supports » de l'intermodalité, comme les pôles et points d'échanges, les gares et les parcs-relais devront être intégralement et parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce qui améliorera d'autant le confort de tous.

Lille Métropole participe également à un groupe d'interopérabilité régionale sur l'initiative de la Région Nord-Pas-de-Calais. Les échanges au sein du groupe ont montré que la billettique apparaît désormais comme un élément essentiel du développement du transport collectif au travers de la coopération entre différentes autorités organisatrices.

Ainsi, dans le cadre d'une réflexion globale sur la billettique et sur l'intermodalité, Lille Métropole a délibéré pour la mise en place d'un nouveau système de billettique entièrement sans contact qui devrait voir le jour en 2011. Cette carte de mobilité pourra permettre à terme l'utilisation d'un même support pour prendre le bus, le métro, le tramway et le TER, emprunter un vélo ou une voiture en libre accès ou encore accéder à des services de stationnement. Cette carte offrira également la possibilité d'héberger des services municipaux comme la cantine, les bibliothèques, l'accès à la piscine…

Il s'agira bien entendu d'intégrer la prise en compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite notamment par des guichets, distributeurs, valideurs et bornes d'informations adaptés à tous (surbaissés, sonorisation, lettrage, hauteur, facilité de manipulation…). De même un accès facilité à tous doit être envisagé pour l'achat de titres de transport par Internet et à travers un réseau de distribution renforcé pouvant utiliser les téléphones portables.



Action n°10 : Développer l'information sur l'accessibilité des transports urbains et rendre l'information accessible (information sonore et visuelle) dans les transports et sur les quais

a- Développer et améliorer la communication auprès des usagers

Préparer son déplacement, vérifier l'accessibilité de son itinéraire et évaluer sa faisabilité, faire appel à un service spécifique, à partir du site Internet de l'exploitant, d'une ligne téléphonique, d'une plaquette d'information ou d'un plan : toutes ces démarches doivent être aisées pour l'ensemble des usagers.

Pour cela, il paraît nécessaire de porter rapidement une réflexion sur l'accessibilité et l'adaptation du contenu des sites dédiés (site internet Lille Métropole et site du délégataire), des plaquettes d'information, et sur la formation des agents amenés à renseigner les usagers des transports collectifs, voire d'anticiper l'utilisation de nouvelles technologies (GPS) en y réfléchissant dès à présent.



b- Mieux informer l'usager dans les transports et sur les quais

Le réseau de transports urbains doit permettre d'assurer l'autonomie de déplacement de chaque usager.

A cet effet, chaque usager doit pouvoir s'orienter et trouver une information adaptée aux arrêts et dans les transports collectifs qu'il utilise. Dans le cas de perturbation du fonctionnement du réseau (déviation d'une ligne de bus, panne grave du métro...) une information adaptée devra permettre d'orienter tous les usagers vers des solutions alternatives.

Une réflexion spécifique sur l'information et la signalétique sera menée dans le cadre de la révision du Schéma directeur d'accessibilité pour dresser un bilan de l'accessibilité de l'information dans les transports publics de la métropole et élaborer à moyen terme un programme d'actions visant à favoriser le conseil et l'orientation des usagers à mobilité réduite. Les lieux de l'intermodalité complexes ou étendus seront à traiter en priorité. L'installation de dispositifs de guidage et d'orientation facilitera les déplacements des personnes à mobilité réduite dans ces espaces.

Ces réflexions engagées dans le cadre de l'atelier Ergonomie de l'espace public et des Transports seront concertées avec les groupes de travail « Voirie – Espace public » et « Transports » de la CIAPH.

La voirie et les espaces publics

Résumé

Action 11 : Élaborer un Plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) communautaire opérationnel porté par la CIAPH

Actions en lien avec les transports collectifs :

Action 12 : Favoriser l'accessibilité des déplacements au cœur des DIVAT : aménager 2 à 3 itinéraires stratégiques par DIVAT soit au moins 100 kilomètres d'itinéraires d'ici 2020

Action 13 : Traiter l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus

Actions en lien avec les équipements d'échelle métropolitaine :

Action 14 : Favoriser l'accessibilité des ERP communautaires depuis et vers les arrêts de transports collectifs les plus proches, les stationnements PMR

Action 15 : Favoriser l'accessibilité des cheminements de l'Espace Naturel Lille Métropole

Action 16 : Répondre aux sollicitations communales arbitrées dans le cadre de la CIAPH : aménager au moins un itinéraire structurant par commune, soit 100 kilomètres d'ici 2020

Actions relatives à des prescriptions générales et des démarches spécifiques Handicap:

Action 17 : Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance en cohérence avec le décret « voirie pour tous »

Action 18 : Elaborer un guide d'application des principes énoncés dans les textes en matière d'accessibilité de la voirie, à l'usage des techniciens

Action 19 : Organiser le stationnement pour les PMR

Action 20 : Poursuivre l'équipement en feux sonores (norme S32-002 de décembre 2004)

Action 21 : Adapter les dispositifs d'orientation et de repérage dans la ville aux besoins des personnes à mobilité réduite

Action 22 : Assurer les continuités de cheminement et favoriser les déplacements des PMR dans les situations de perturbation de voirie par exemple dans les phases de chantier

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées introduit le principe de continuité de la chaîne du déplacement. L'objectif est que l'itinéraire d'une personne à mobilité réduite soit accessible totalement depuis son lieu d'origine et jusqu'à son lieu de destination.

Pour cela, la loi introduit en particulier l'obligation d'élaborer des documents de planification ou de programmation dont le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE). Ce plan fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de Lille Métropole et détermine le programme des travaux de mise en accessibilité.

Sur le territoire de Lille Métropole, l'ensemble des voiries cumulées représente un linéaire de plus de 4 200 kilomètres dont 2500 km de voiries communautaires, sur lesquelles devront être réalisés un diagnostic et des aménagements.

Au vu de l'ampleur de la tâche et du coût financier, une ligne de conduite stratégique et une hiérarchie des réflexions s'avèrent nécessaires et obligatoires pour définir les priorités et programmer les travaux sur plusieurs années.

C'est cette stratégie que propose la partie « Voirie et espaces publics ». Elle définit en particulier les orientations stratégiques qui régiront le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics de Lille Métropole (PAVE). **Elle tient lieu pour le présent PDU de Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics**. Au delà de l'annexe, ces orientations feront l'objet d'une déclinaison opérationnelle (action 11), qui sera élaborée dans le cadre d'études techniques à caractère opérationnel. Cette démarche sera portée par la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées dont la création a été décidée par délibération en juin 2009 et qui a été installée le 3 décembre 2009.

Cette stratégie se décline selon plusieurs axes :

Au niveau de l'ensemble du territoire communautaire avec un PAVE «Lille Métropole»

- Créer des conditions d'accessibilité satisfaisantes sur des itinéraires stratégiques notamment au sein des disques de valorisation des axes lourds de transports (DIVAT) autour des stations de métro, tramway et arrêts de bus à haut niveau de service.

- Aménager les abords directs de chaque arrêt de transport en commun.

- Aménager les accès aux ERP communautaires.

- Intégrer systématiquement les préoccupations d'accessibilité dans les travaux neufs.

Au niveau des communes avec un accompagnement sur des itinéraires structurants

- Accompagner des initiatives communales sur un itinéraire privilégié en lien avec des problématiques PMR (présence d'équipement ou de pôle structurant…)

Les grands principes énoncés ci-dessous seront déclinés de manière opérationnelle dans le cadre des missions de la CIAPH.

Action n°11 : Elaborer un Plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) communautaire opérationnel porté par la CIAPH

A partir des axes stratégiques et des orientations définis précédemment et des principales propositions d'actions déclinées dans les actions énoncées ci-après, un PAVE communautaire opérationnel sera élaboré. Ce document déclinera de manière détaillée l'ensemble des actions stratégiques à mettre en œuvre. Il déterminera pour chacune d'elle une programmation opérationnelle des travaux de mise en accessibilité, et en fixera les délais de réalisation.

Cette déclinaison constituera un des chantiers prioritaires à mener dans le cadre la CIAPH.



Actions en lien avec les transports collectifs :

Action n°12 : Favoriser l'accessibilité des déplacements au cœur des DIVAT : aménager 2 à 3 itinéraires stratégiques par DIVAT soit au moins 100 kilomètres d'ici 2020

A l'échelle du territoire métropolitain, un des objectifs prioritaires est de développer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics au plus près des stations de transports collectifs déjà accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, les personnes à mobilité réduite éprouvant une plus grande fatigabilité dans leurs déplacements, l'attention sera plus particulièrement portée dans un rayon restreint de 300m autour des stations et arrêts. Dans ces périmètres, les principaux itinéraires stratégiques seront identifiés et étudiés pour aboutir à un programme d'actions.

Les disques de valorisation des axes lourds de transports collectifs (DIVAT) autour des stations de métro et de tramway seront prioritairement étudiés. En effet les stations de métro sont totalement accessibles pour la plupart des handicaps (ascenseur sur chaque quai, informations visuelle et auditive…) et leur situation urbaine les place à proximité de nombreux services et commerces.

Concernant les stations de tramway, elles sont majoritairement situées sur le Grand Boulevard. La présence contiguë d'un transport collectif de surface en site propre pour desservir les quartiers transversaux et de voies urbaines fortement pratiquées impose notamment de porter une grande attention aux traversées piétonnes au droit des arrêts du tramway, au regard de la sécurité des piétons et de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Cet axe emblématique de la Métropole devant faire l'objet d'une requalification dans les années à venir, il conviendra de consulter les groupes de travail « Voirie – Espace public » et « Transports » de la CIAPH au cours de l'élaboration du projet.

Les périmètres autour des stations de bus à haut niveau de service seront également étudiés au fur et à mesure de la mise en service des LIANEs.

Les gares et haltes TER seront étudiées dans un deuxième temps. En effet la fréquentation du TER est moins importante en nombre de voyageurs (67 000 par jour environ) que celle du métro et du tramway (380 000). D'autre part, les gares et haltes TER, ainsi que le matériel roulant posent encore des difficultés d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (hauteur de quai, emmarchement des trains).

Action n°13 : Traiter l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus (d'ici 2020)

Le territoire compte environ 1500 arrêts de bus. Un état des lieux des traversées autour de ces différents arrêts de bus permettra de faire état du nombre de traversées déjà traitées, partiellement ou en totalité, et celles restant à aménager afin d'établir un programme précis de mise en accessibilité des traversées piétonnes au droit de ces arrêts.

Par ailleurs des aménagements seront réalisés pour permettre à minima une utilisation du transport collectif dans les 2 sens.

L'attention sera portée sur l'articulation entre le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) et le Plan de Mise en Accessibilité (PAVE).



Actions en lien avec les équipements d'échelle métropolitaine :

Action n°14 : Favoriser l'accessibilité des ERP communautaires depuis et vers les arrêts de transports collectifs les plus proches, les stationnements PMR

Lille Métropole gère directement 12 sites qualifiés d'ERP. Ces bâtiments font actuellement l'objet d'un diagnostic concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Parallèlement, un diagnostic d'accessibilité de la voirie autour de ces sites permettra de déterminer les enjeux pour chaque site et la programmation des améliorations en matière d'accessibilité depuis les transports collectifs les plus proches mais aussi depuis un stationnement spécifique PMR.

Concernant l'ensemble des ERP sur le territoire métropolitain, une réflexion pourrait être menée pour déterminer les lieux à traiter en priorité, en complément de la réponse apportée aux demandes communales (action n°16) et le niveau d'accessibilité à atteindre.

Action n°15 : Favoriser l'accessibilité des cheminements de l'Espace Naturel Lille Métropole

Les cheminements de l'Espace Naturel Lille Métropole (ENLM) sont notamment constitués d'anciennes voies ferrées, de berges à canal et de chemins ruraux, qui relient entre eux de grands parcs urbains et des espaces naturels. Son objectif est de renforcer la trame écologique, l'usage des modes de déplacement doux et de permettre un lien direct entre la ville et la campagne.

De 1 200 hectares gérés aujourd'hui, il s'agit d'atteindre, à terme, dix mille hectares protégés, mêlant des vocations écologiques, pédagogiques et ludiques.

Sur l'ensemble de ces espaces, certains ont fait l'objet d'une attention particulière notamment vis-à-vis des handicaps visuel et moteur - comme le Parc Mosaïc - alors que d'autres sites présentent des freins naturels (pentes naturelles, berges non protégées…) ou techniques (passerelles inadaptées, revêtements peu roulants…) à une bonne accessibilité des PMR.

La charte d'aménagement des sites de l'ENLM préconise des aménagements accessibles à tous (sauf incompatibilité avec la préservation des espaces naturels). Par conséquent, tout réaménagement de site ou tous travaux neufs doit intégrer cette recommandation.

Action n°16 : Répondre aux sollicitations communales arbitrées dans le cadre de la CIAPH : aménager au moins un itinéraire structurant par commune soit 100 kilomètres d'ici 2020

Chaque commune présente des caractéristiques urbaines spécifiques, avec la présence d'équipements structurants administratifs, scolaires, culturels et autres. La proximité et la connaissance du terrain et des demandes des usagers sont des éléments clés que seules les communes et commissions communales peuvent porter.

La CIAPH en lien avec les communes et les commissions communales dédiées à la mobilité réduite pourra proposer un programme annuel ou pluriannuel de mise en accessibilité de la voirie.

Un budget annuel spécifique est à envisager pour répondre à ces sollicitations.



Actions relatives à des prescriptions générales et des démarches spécifiques Handicap :

Action n°17 : Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance en cohérence avec le décret « voirie pour tous »

Lille Métropole tient compte de l'évolution de la législation en matière d'accessibilité de la voirie dans tous les projets neufs et de maintenance lourde. Cette intégration systématique se poursuivra parallèlement aux démarches spécifiques engagées.
Un état des lieux de l'ensemble des investissements répondant à la loi de février 2005 et un bilan annuel des réalisations permettraient de visualiser l'évolution de l'accessibilité du patrimoine de voirie et espaces publics.

Action n°18 : Elaborer d'un guide d'application des principes énoncés dans les textes en matière d'accessibilité de la voirie, à l'usage des techniciens

Suite à la parution des différents décrets et arrêtés d'accessibilité et du fascicule « une voirie accessible », les techniciens de la communauté urbaine ont exprimé le besoin d'avoir un guide d'application. Différentes réflexions ont été menées en ce sens.
Le guide technique développera ces premières réflexions pour définir les objectifs à atteindre en matière d'accessibilité, la méthodologie à mettre en œuvre, les prescriptions techniques spécifiques dans l'esprit d'une approche globale pragmatique privilégiant le confort des aménagements au respect strict de la norme.
L'objectif est de réfléchir en terme de trajet optimal et non en terme d'aménagement minimal obligatoire. Cette optimisation repose sur une connaissance globale de la situation et sur l'adoption de solutions raisonnables par la concertation.
La mise en application des normes, par exemple, doit être envisagée en conformité avec la loi mais la mise en accessibilité peut être réalisée sans exclure des solutions pragmatiques dès lors qu'elles seront le résultat de concertations locales. (Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains - éléments de méthode - CERTU)

Ce guide serait également support de formation interne sur la prise en compte de l'accessibilité dans les projets de voiries et espaces publics et pourrait viser un public plus large, intégrant l'ensemble des acteurs amenés à intervenir sur les espaces publics du territoire de Lille Métropole (techniciens des communes, bureaux d'études...).
Le guide sera construit en lien avec l'Atelier Ergonomie de l'espace public et des transports, et les groupes de travail « Voirie – Espace public » et « Transports » de la CIAPH.

Action n°19 : Organiser le stationnement pour les PMR

Dans tout projet neuf ou de requalification globale d'un espace public, la réglementation exige qu'une place de stationnement sur cinquante soit réservée aux personnes handicapées (GIG-GIC).
Il conviendra de lancer une réflexion pour organiser un recensement de l'ensemble des places existantes sur le domaine public, Lille Métropole poursuivra la mise en œuvre de la réglementation et aura pour objectif :
- Le développement de l'offre de stationnement GIG-GIC tenant compte d'un positionnement adapté des places PMR à proximité des établissements de santé et des pôles médicaux (médecins, kiné, sage-femme, pharmacie,…) et du domicile des personnes autorisées qui en font la demande auprès de leur commune ;
- La mise en place de démarches innovantes en matière de surveillance de l'occupation des places PMR.

Par ailleurs, l'organisation du stationnement ne doit pas entraver la circulation des personnes à mobilité réduite. De ce fait, le stationnement à cheval sur trottoir et chaussée ne pourra être matérialisé par les services de Lille Métropole que dans les situations où les cheminements piétons/PMR sont assurés de manière confortable et sécurisée (voir PDU 2010>2020, Les objectifs et les actions, Axe 3, partie stationnement). De même, le stationnement illicite pénalisant et dégradant fortement l'intérêt général en matière de cheminements piétons devra être particulièrement surveillé.





Action n°20 : Poursuivre l'équipement en feux sonores (norme S32-002 de décembre 2004)

Actuellement plus de 600 carrefours soit environ 70% des carrefours à feux du territoire de Lille Métropole sont équipés d'un système sonore pour déficients visuels. Ont été prioritairement équipés les feux situés à proximité d'équipements publics ou des transports collectifs. Toute rénovation de feux ou tout nouveau feu intègre un système sonore.

A terme, il s'agit de mettre en conformité un maximum de carrefours à feux (900 carrefours à feux recensés) pour permettre aux personnes aveugles ou malvoyantes de s'engager au bon moment sur la traversée piétonne. Ce dispositif leur fournit l'information sur l'état de la figurine piétonne ou un repérage spatial. La proximité entre les carrefours doit être prise en compte pour limiter les difficultés de perception liées à l'environnement du carrefour.

Ces dispositifs sont évolutifs et peuvent être équipés de matériel à message vocal renseignant sur la situation.



Action n°21 : Adapter les dispositifs d'orientation et de repérage dans la ville aux besoins des personnes à mobilité réduite

Les itinéraires aménagés accessibles peuvent nécessiter un accompagnement par une signalétique adaptée : des panneaux clairs, suffisamment grands, visibles de jour comme de nuit, assurant une vision et une lecture par tous quel que soit l'âge ou le handicap.

Certaines PMR font notamment face à des difficultés d'orientation (déficients cognitifs, …) qui devraient être prises en compte dans les choix de représentation (couleurs, formes, taille et lisibilité des caractères…) et de signalétique modes doux.

A travers l'Atelier Ergonomie de l'espace public et des transports, des prescriptions particulières seront établies en la matière et intégrées au guide technique sur l'accessibilité de la voirie en incluant des réflexions sur les nouvelles technologies.



Action n°22 : Assurer les continuités de cheminements et favoriser les déplacements des PMR dans les situations de perturbation de voirie par exemple dans les phases de chantier

A l'occasion de modifications de voirie ou de travaux, les personnes à mobilité réduite peuvent être désorientées lorsque leur itinéraire quotidien est modifié ou interrompu.

La direction de la Voirie et des Espaces publics de Lille Métropole mène une politique forte de sécurité sur les chantiers. Une notice de sécurité des chantiers Voirie – Espaces public a ainsi été rédigée. Ce document impose aux entreprises de prendre différentes dispositions relatives à la sécurité et à la protection de la santé des personnes sur et autour du chantier. Il constitue un élément contractuel de chaque marché de travaux. Des contrôles de l'application des dispositions inscrites dans la notice sont réalisés, inopinément, par des agents des services techniques de Lille Métropole.

Les entreprises de travaux ont ainsi l'obligation d'assurer la continuité des cheminements piétons pour tous :
Article 5.3 Les cheminements piétons (rappel du C.C.A.G. travaux article 31.41)
Il y est notamment rappelé à l'entrepreneur que « les points de passage dangereux, le long et à la traversée des voies de communication, doivent être protégés, par des garde-corps provisoires ou tout autre dispositif approprié ; ils doivent être éclairés et au besoin gardés », et que, article 31.61, « l'entrepreneur doit conduire les travaux de manière à maintenir dans des conditions convenables les communications de toute nature traversant le site des travaux, notamment celles qui intéressent la circulation des personnes... ».
Ceci sous la direction et le contrôle du maître d'œuvre.
Les cheminements piétons, à assurer dans tous les cas, doivent être de 1,00 m de large minimum pour permettre le passage d'un fauteuil roulant, d'une voiture d'enfant, etc. Les cheminements mis en place devront être signalés, cohérents, lisibles, praticables, canalisants et protégés.

Lorsqu'un coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé est désigné, celui-ci a l'obligation d'inclure la notice dans son Plan général de coordination (PGC).
Ces dispositions sont raisonnables pour assurer dans toutes les situations un cheminement piéton - PMR minimal effectif.

Une attention particulière vis à vis des PMR sera apportée pour donner un maximum de confort au cheminement et assurer l'accès aux lieux publics et aux services. Enfin, dans le cas où le chantier intervient à proximité du logement d'une personne à mobilité réduite, l'accès au logement et les déplacements quotidiens de la personne devront être pris en compte dans l'établissement des cheminements par l'entreprise.



Programmation et estimations financières

Programmation et estimations financières

1 - Programmation des actions de l'annexe Accessibilité

Actions	
LA GOUVERNANCE	
1	Développer le partenariat avec les autres maîtrises d'ouvrages : AOT, bailleurs sociaux, communes, département… et les accompagner dans la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement
2	Favoriser la transversalité des politiques communautaires sur les déplacements et l'habitat
	a- Développer en priorité l'offre de logements accessibles et adaptables au plus près des stations d'axes de transport, métro et tramway dans un premier temps, lignes de bus à haut niveau de service au fur et à mesure de leur mise en accessibilité
	b- Définir et mettre en œuvre une politique communautaire en faveur du logement adapté
3	Associer la CIAPH à l'élaboration des documents de référence et aux grands projets d'intérêt métropolitain
4	Créer un atelier Ergonomie de l'espace public et des transports collectifs
	a- Mener une réflexion collective basée sur l'expertise de spécialistes / praticiens du handicap
	b- Capitaliser l'expérience passée par la pratique d'une évaluation structurée
5	Faciliter l'accès à la procédure de dépôt de plainte et mettre en place une communication en ligne avec les usagers

Echéancier			Organismes concernés
Court terme 2010-2015	Moyen terme 2015-2020	Long terme 2020 et +	

2010-2015	2015-2020	2020 et +	Organismes concernés
●	●	●	LMCU, Département, Région, bailleurs , communes, SMIRT…
●	●	●	LMCU
●	●	●	LMCU, bailleurs
●			LMCU, bailleurs
●	●	●	LMCU
●			LMCU
●			LMCU,intervenants extérieurs
●	●	●	LMCU
●			LMCU, Transpole

	LES TRANSPORTS COLLECTIFS
6	Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport de Lille Métropole en lien avec la CIAPH et les autres autorités organisatrices des transports (AOT) sur le territoire
	a- Réviser le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport
	b- Mettre en place un dispositif d'accompagnement et de suivi de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité des services de transport de Lille Métropole
7	Maintenir un service de transport public spécifique dédié aux personnes handicapées
8	Tendre vers une accessibilité de plain-pied du réseau de transport collectif urbain structurant (métro, tramway, bus à haut niveau de service)
9	Améliorer l'accès à l'offre de transport (billettique adaptée, intermodalité...)
10	Développer l'information sur l'accessibilité des transports urbains et rendre l'information accessible (information sonore et visuelle) dans les transports et sur les quais
	a- Développer et améliorer la communication auprès des usagers
	b- Mieux informer l'usager dans les transports et sur les quais

2010-2015	2015-2020	2020 et +	Organismes concernés
●			LMCU, Département, Région, SMIRT
●			LMCU, Transpole
●	●		LMCU,Transpole
●	●	●	LMCU, Transpole
●	●	●	LMCU, Transpole
●			LMCU, SMIRT, Transpole
●			LMCU, Transpole
●	●	●	LMCU, Transpole
●	●	●	LMCU, Transpole

	LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS
11	Elaborer un Plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) communautaire opérationnel porté par la CIAPH
12	Favoriser l'accessibilité des déplacements au cœur des DIVAT : aménager 2 à 3 itinéraires stratégiques par DIVAT soit au moins 100 kilomètres d'itinéraires d'ici 2020
13	Traiter l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus
14	Favoriser l'accessibilité des ERP communautaires depuis et vers les arrêts de transports collectifs les plus proches, les stationnements PMR
15	Favoriser l'accessibilité des cheminements de l'Espace Naturel Lille Métropole
16	Répondre aux sollicitations communales arbitrées dans le cadre de la CIAPH : aménager au moins un itinéraire structurant par commune soit 100 kilomètres d'ici 2020
17	Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance en cohérence avec le décret « voirie pour tous ».
18	Elaborer un guide d'application des principes énoncés dans les textes en matière d'accessibilité de la voirie, à l'usage des techniciens.
19	Organiser le stationnement pour les PMR
20	Poursuivre l'équipement en feux sonores
21	Adapter les dispositifs d'orientation et de repérage dans la ville aux besoins des personnes à mobilité réduite
22	Assurer les continuités de cheminements et favoriser les déplacements des PMR dans les situations de perturbation de voirie par exemple dans les phases de chantier.

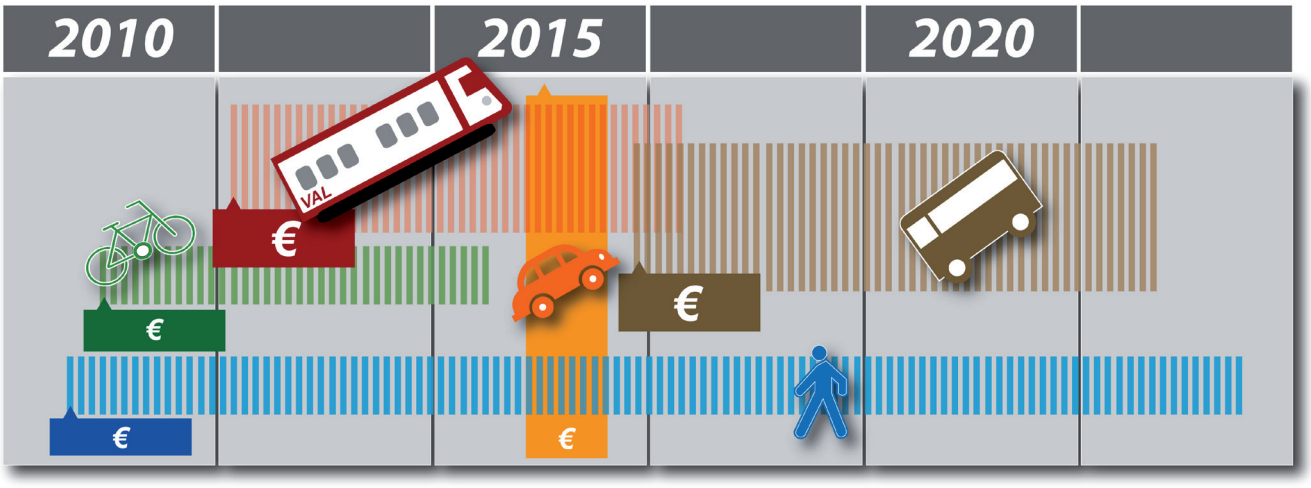
2010-2015	2015-2020	2020 et +	Organismes concernés
●			LMCU
●	●		LMCU, communes
●	●		LMCU
●	●	●	LMCU
●	●	●	LMCU, ENLM
●	●		LMCU, communes
●	●	●	LMCU, aménageurs publics et privés
●			LMCU
●	●	●	LMCU, communes, aménageurs publics et privés
●			LMCU
●	●	●	LMCU, communes
●	●	●	LMCU, communes

2 - Estimations financières des actions de l'annexe accessibilité

Les différentes mesures proposées dans le PDU 2010>2020 ont des niveaux de maturité très différents. Par conséquent, certains projets sont actuellement trop peu avancés ou des études techniques particulières sont à mener pour en décider et en définir précisément la programmation et évaluer leurs coûts. Quand leur état d'avancement a permis de les estimer, les coûts d'investissement ont été estimés, et quand il était également possible de les apprécier, les coûts de fonctionnement ont également été indiqués. L'analyse a été globalisée par axe d'actions. Il s'agit de coûts hors taxes, en valeur 2010, toutes maîtrises d'ouvrage confondues.

Les actions proposées dans le PDU ne constituent pas forcément des dépenses nouvelles, il pourra également s'agir de réorientations au sein du budget des collectivités ou des maîtres d'ouvrage concernés.

De même, concernant les grands projets d'infrastructures et l'exploitation du réseau de transports collectifs, d'autres modes de financement, voire d'autres sources de financement (stationnement,…) et des subventions externes (appels à projets européens ou dans le cadre du Grenelle de l'environnement,…) seront à rechercher ou à inventer. Dans certains domaines par exemple, Lille Métropole et ses partenaires auront intérêt à se placer dans un rôle d'accompagnement pour favoriser l'émergence de pratiques supportées par de nouveaux modèles économiques qui auront vocation à trouver un équilibre économique indépendant (autopartage, expérimentations sur les marchandises en ville,…).



La gouvernance

L'ensemble des actions proposées en matière de gouvernance visent à mieux coordonner les politiques communautaires sur le sujet de la mobilité réduite, en particulier en matière de déplacements et d'habitat. A ce titre, la CIAPH jouera un rôle essentiel en étant partie prenante de l'ensemble des grandes orientations communautaires sur ces sujets. La concertation avec les acteurs compétents en matière de mobilité réduite sera catalysée par ce nouvel organe. De même les procédures de communication avec l'usager seront développées. Il s'agit avant tout de faire évoluer les modes de faire sans coût spécifique supplémentaire pour les collectivités.

Dans ce contexte, la politique de transports est fondamentale pour assurer un cadre de vie agréable et prendre en compte en amont les dimensions spécifiques à la mobilité réduite permettra de réduire, voire d'éviter, les éventuels surcoûts associés. Les réflexions menées dans le cadre d'un atelier sur l'ergonomie de l'espace public et des transports collectifs seront alimentées par des études et collaborations d'experts à hauteur de 0,2 M€.

Les transports collectifs

La politique en faveur du droit à la mobilité pour tous, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite se met en place progressivement sur le réseau de transports collectifs métropolitain. A court terme, le Schéma directeur d'accessibilité des services de transport sera révisé en collaboration avec les autres autorités organisatrices du territoire et en lien avec la CIAPH. Les réflexions menées dans ce cadre permettront de définir plus précisément les coûts relatifs aux diverses opérations à mener sur le réseau de transports collectifs pour le rendre plus accessible d'ici 2015. Le projet de billettique prévu pour être opérationnel d'ici 2011 est estimé à 22 M€ d'investissement et 2 M€ de fonctionnement par an. Il intégrera la problématique du handicap et de la mobilité réduite dans sa mise en œuvre.

Les futures grandes actions en matière de développement des réseaux de transports collectifs lourds comme le doublement de la longueur des rames de métro de la ligne 1 et son extension, ainsi que l'augmentation des fréquences de la ligne 2, les futures lignes de bus à haut niveau de service, et le réseau de tram-train incluront la problématique de la mobilité réduite dans leur réalisation. Les coûts de ces opérations sont détaillés dans le document «Les objectifs et les actions» du PDU.

Enfin, il est à noter que Lille métropole investit chaque année 7M€ dans le renouvellement de son parc d'autobus et en profite pour remplacer les bus les plus anciens par du matériel adapté à la mobilité réduite.
En complément aux actions menées pour rendre le réseau de transports collectifs accessibles au plus grand nombre, il est d'ores et déjà proposé dans le PDU que le service dédié Handipole soit maintenu, y compris à long terme. Il représente un coût annuel d'exploitation d'environ 3 M€ déjà supporté aujourd'hui par Lille Métropole.

La voirie et les espaces publics

L'annexe accessibilité propose les grandes orientations du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, qui seront déclinées dans un plan opérationnel. Certaines de ces recommandations sont déjà inscrites dans les pratiques communautaires et intégrées dans les budgets afférents (intégration dans les projets neufs, équipement en feux sonores,…).
D'autres recommandations seront à préciser pour en définir les coûts comme l'accessibilité aux ERP communautaires et aux espaces naturels métropolitains, la continuité des cheminements depuis et vers les arrêts de transports collectifs.
Le guide de la voirie qui sera initié dans le groupe de travail sur l'ergonomie de l'espace public sera produit et distribué aux techniciens et aménageurs de l'espace public du territoire métropolitain (0,1 M€).
Enfin, il est proposé la mise en accessibilité, d'ici 2020, de 100 kilomètres d'itinéraires spécifiques au sein des DIVAT et de 100 autres kilomètres en lien avec les initiatives communales en matière de mobilité réduite, à hauteur de 2 M€ par an.



Sigles et abréviations

Sigles et abréviations

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ATMO	Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CIAPH	Commission Intercommunale d'Accessibilité aux Personnes Handicapées
CCIGL	Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille
CO	Monoxyde de Carbone
COV	Composés Organiques Volatiles
CVO	Centre de Valorisation Organique
CVE	Centre de Valorisation Energétique
DEM	Diagnostic Environnemental de la Mobilité
DIVAT	Disques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
EMD	Enquête Ménage Déplacements
ERP	Etablissement Recevant du Public
GES	Gaz à Effet de Serre
INRETS	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
LIANE	Nom commercial des lignes de Bus à Haut Niveau de Service du réseau Transpole, « Ligne A Niveau Elevé de service »
LMCU	Lille Métropole Communauté urbaine
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
M€	Million d'Euros
NOX	Oxydes d'Azote
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PDA	Plan de Déplacements d'Administrations
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprises
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PM	Particules totales en suspension
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PTU	Périmètre des Transports Urbains
RFF	Réseau Ferré de France
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
SDDU	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
SDUC	Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial
SHON	Surface Hors Œuvre Nette
SMIRT	Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
TAD	Transport à la Demande
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Train Express Régional
VAL	Véhicule Automatique Léger (métro automatique)
VLS	Vélo en Libre Service
VNF	Voies Navigables de France

Le PDU 2010>2020 de Lille Métropole est composé de 4 documents principaux :

- L'état des lieux
- Les objectifs et les actions
- L'évaluation environnementale
- L'annexe accessibilité









Vous souhaitez avoir plus de renseignements sur le PDU 2010>2020 :

> par internet, sur le site www.lillemetropole.fr

> vous pouvez contacter le service études de déplacements au siège de Lille Métropole au 03 20 21 22 23

lillemetropole.fr

Lille Métropole Communauté urbaine
1 rue du Ballon BP 749
59034 Lille Cedex
Tel. 03 20 21 22 23
Fax 03 20 21 22 99