



MOBILITÉS

Sud de l'Oise

Projet de Plan de Mobilité
(PDM)

Annexe Accessibilité

*Intégré aux Plans de
Mobilité Mutualisés (PDM)
du Sud de l'Oise*

**SYNDICAT MIXTE DU
BASSIN CREILLOIS ET
DES VALLEES
BRETHOISE**

Projet arrêté en Conseil Syndical du SMBCVB le 29 juin 2021.

Version du 30/07/2021

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Maîtrise d'ouvrage



Spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'habitat et de l'environnement.



Conseil en transition des territoires, accompagnement au changement de pratiques de mobilité.



Conseil stratégique en communication et en concertation.



Enquêtes de mobilité et de stationnement.

...ont accompagné cette démarche.

SOMMAIRE

Annexe accessibilité.....	5
Définition et méthodologie de l'annexe accessibilité	5
Le cadre légal et les enjeux d'accessibilité	6
Le cadre légal.....	6
Une prise en compte de l'accessibilité universelle	9
La notion de chaîne de déplacements	9
Le vieillissement de la population.....	9
Les grands enjeux de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements.....	10
Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel	11
Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO	11
Accessibilité de la voirie et des espaces publics	12
Gouvernance de la mise en accessibilité	13
Actions pour améliorer l'accessibilité.....	14
Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO	14
Accessibilité de la voirie et des espaces publics	15
Gouvernance de la mise en accessibilité	15

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité</p>

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

ANNEXE ACCESSIBILITE

Définition et méthodologie de l'annexe accessibilité

L'Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité est un outil instauré dans le cadre des prescriptions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. Ce document est une pièce obligatoire du Plan de Mobilité.

L'objectif est de présenter les mesures mises en place par les autorités en charge de la mobilité pour répondre aux enjeux d'inclusion des personnes en situation de mobilité réduite sur la durée de vie du Plan de Mobilité. Pour cela, l'annexe doit comprendre :

- Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- Un calendrier de réalisation correspondant

L'accessibilité des transports collectifs et des espaces publics est aujourd'hui un principe fondamental de tout aménagement. Il est néanmoins nécessaire de prendre en compte le contexte existant et les contraintes fortes du territoire en matière d'accessibilité pour échelonner les priorités de mise en accessibilité des espaces publics et des transports collectifs.

L'Annexe Accessibilité est réalisée dans cette logique, en cohérence avec l'ensemble des documents de programmation et de planification du territoire.

L'Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité a été réalisée en concertation avec les acteurs locaux, notamment dans le cadre des ateliers participatifs menés en phases 1 et 2 de la mission. De plus, des échanges spécifiques sur le sujet de l'accessibilité PMR ont été réalisés avec les représentants des EPCI et des Villes principales, afin de connaître leurs actions et leurs projets en la matière.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Le cadre légal et les enjeux d'accessibilité

Le cadre légal

La mise en accessibilité des transports collectifs et des espaces publics s'inscrit dans un cadre légal, dont les lois principales sont listées ci-dessous :

- La loi n° 75-534 d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, qui a notamment permis la mise en place de normes réglementaires afin de rendre accessibles le matériel roulant et les conditions d'accès aux véhicules,
- La loi n° 82-1 153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui a défini dans son article 2 le principe du droit au transport pour tous, s'appliquant notamment aux personnes en situation de handicap,
- La loi n° 2000-1 208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 12 décembre 2000, qui introduit de nouvelles mesures afin de rendre accessibles les espaces publics.

Un cap majeur a été franchi avec la Loi Handicap du 11 février 2005, qui a mis en place des mesures prescriptives, alors que les normes d'accessibilité se limitaient jusque-là pour l'essentiel à des mesures incitatives.

Concernant les transports collectifs, les dispositions sont les suivantes :

- Obligation pour l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité (AOM) de rendre accessible l'ensemble des réseaux de transport collectifs dans un délai de 10 ans (c'est-à-dire à l'horizon 2015),
- Mise en place des procédures d'impossibilité technique avérée (ITA) lorsque la mise en accessibilité ne peut être garantie. La Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) a la compétence de valider les ITA,
- Obligation de mettre en place des mesures de substitution en cas d'ITA,
- Élargissement de l'accessibilité à toutes les personnes rencontrant des difficultés à se déplacer et meilleure prise en compte de l'ensemble de la chaîne des déplacements,
- Mise en place d'un document de planification et de programmation en matière d'accessibilité, le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Face aux retards observés dans la mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transports collectifs français à l'échéance de 2015, le législateur a modifié en 2014 cet objectif en se concentrant sur la mise en accessibilité d'arrêts prioritaires. Il s'agit de l'ordonnance n° 2014-1 090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des

	<p>MOBILITÉS SUD DE L'OISE</p>
	<p>Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité</p>

bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes en situation de handicap. Cette ordonnance prévoit l'élaboration, par les AOM, d'un **Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP)**. Ce schéma permet aux AOM de bénéficier d'un délai supplémentaire pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité du service de transport public dont elles ont la responsabilité, cela en dérogeant au délai de 10 ans fixé au 11 février 2015. Ce document de programmation couvre une période de 3 ans pour les transports urbains, 6 ans pour les transports non urbains et 9 ans pour les transports ferroviaires.

Concernant la mise en accessibilité des espaces publics, le décret n° 2006-1 658 du 21 décembre 2006, instaure l'obligation de réaliser un **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)** pour toutes les communes de plus de 1 000 habitants. Il peut également être réalisé par les EPCI si ceux-ci ont la compétence Voirie, ce qui n'est pas le cas sur le territoire du Sud Oise à ce jour. Ce décret prescrit la réalisation des PAVE avant le 23 décembre 2009 (trois ans après la date de parution du décret).

La loi du 11 février 2005 instaure aussi l'obligation de créer une **commission communale pour l'accessibilité** pour les communes de 5 000 habitants et plus, sauf si une commission intercommunale a déjà été créée. Cette commission est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées.

Les rôles de la commission accessibilité sont les suivants :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports
- Etablir un rapport annuel présenté en conseil municipal
- Faire toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant

Le rapport annuel présenté au conseil municipal est aussi transmis au représentant de l'État dans le département (c'est-à-dire au préfet), au président du Conseil Départemental, au conseil accessibilité départemental, consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Les EPCI peuvent aussi créer une **commission accessibilité intercommunale**, exerçant les missions d'une commission accessibilité pour l'ensemble des communes concernées. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

La législation autorise la coexistence de commissions accessibilité communales et intercommunales sur un même périmètre intercommunal, mais celles-ci doivent veiller à la cohérence des constats et des propositions qu'elles dressent, chacune dans leur domaine compétent.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, comporte **plusieurs mesures complémentaires en faveur de l'accessibilité des réseaux de transports de voyageurs**, visant aussi bien à faciliter l'usage des réseaux par les personnes à mobilité réduite qu'à apporter de la souplesse aux AOM dans la mise en accessibilité des réseaux. Les principales mesures concernant les AOM locales sont présentées ci-dessous :

- Des tarifs préférentiels obligatoires pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite, titulaires d'une carte CMI, quelle que soit la mention (pouvant aller jusqu'à la gratuité).
- Dans le cadre de la mise en œuvre des SD'AP, possibilité pour les AOM de remplacer l'obligation de déployer un transport de substitution en cas d'arrêt prioritaire en impossibilité technique avérée (ITA), par la mise en accessibilité de deux nouveaux arrêts pour chaque arrêt en ITA, offrant une accessibilité plus étendue du réseau existant, sans créer de réseau parallèle, coûteux et souvent peu opérationnel.
- Obligation pour les AOM de publier l'état d'avancement de la mise en accessibilité des réseaux, permettant au public à besoins spécifiques d'identifier les meilleures options possibles (ex : bilan de fin de période...).
- Suppression des restrictions à l'accès aux services de transports pour personnes handicapées, telles que l'obligation de résidence sur le territoire concerné ou l'obligation de passage devant une commission médicale locale, pour les personnes disposant d'une carte CMI.
- Obligation de collecte des données sur l'accessibilité des réseaux de transport collectifs (tous modes) et des portions de voirie situées autour des arrêts de bus ou cars prioritaires.

Ces nouvelles dispositions apportent donc de nouvelles obligations aux AOM, notamment en termes d'accès aux services de transports pour les personnes à mobilité réduite, de collecte et de publication de données sur l'accessibilité des transports collectifs. Elles offrent aussi une plus grande souplesse aux AOM dans leur politique de mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs, évitant notamment la création systématique d'un service de substitution en cas d'impossibilité technique d'aménager un arrêt.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Une prise en compte de l'accessibilité universelle

L'accessibilité est la capacité à accueillir et à assurer les déplacements pour tous. En lien avec l'évolution du cadre légal de l'accessibilité, la notion de handicap s'est élargie afin d'assurer une accessibilité universelle. Cela concerne toute personne en situation de handicap ou à mobilité réduite telle que définie par le Conseil Européen : handicap moteur, sensoriel, intellectuel, psychique ou cognitif, qu'il soit temporaire ou permanent. Cela concerne également les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les personnes qui transportent des bagages lourds et toute personne connaissant des difficultés à se déplacer et à utiliser les transports collectifs. La mise en accessibilité sert donc un panel très large de personnes.

Aujourd'hui le handicap moteur est relativement bien pris en compte, mais ce n'est pas toujours le cas d'autres handicaps pour lesquels les réponses peuvent parfois être plus complexes (handicaps mentaux, psychiques et sensoriels).

La notion de chaîne de déplacements

La notion de chaîne de déplacements est centrale parmi les enjeux de l'accessibilité. Il s'agit d'assurer que toutes les personnes peuvent réaliser leurs déplacements de bout en bout sans se heurter à une difficulté en termes d'accessibilité.

Cette chaîne comprend le cadre bâti, les espaces publics, les réseaux de transports et les espaces d'intermodalité. Penser les logiques de cheminements et d'itinéraires dans leur continuité et par l'absence de rupture oblige à effectuer des réorientations fortes dans le fonctionnement de l'organisation du territoire et dans le système d'acteurs :

- Cohérence entre les documents sectoriels (urbanisme, transports, insertion sociale)
- Dialogue entre les différents acteurs de la chaîne des déplacements

Si l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements n'est pas garantie, les mesures réalisées ne peuvent être efficaces.

Le vieillissement de la population

L'âge conditionne en partie les capacités de déplacement des individus (plus grande difficulté à se mouvoir, vue qui se dégrade...). Assurer l'accessibilité du réseau de transports collectifs et des espaces publics permet de prolonger l'autonomie d'un plus grand nombre de ces personnes, ce qui représente un enjeu important face au phénomène démographique de vieillissement de la population.

On compte en 2016 en France 15 000 000 de personnes âgées de 60 ans et plus. Cela représente une part qui s'approche des 25 % de la population totale. Mais cette catégorie pourrait regrouper 32 % de la population en 2060 (Population par âge,

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

INSEE 2016), avec notamment une forte hausse de la part des 75 ans et plus. Aujourd'hui, les personnes de plus de 60 ans sont 54 570 dans le périmètre du Sud Oise, dont plus de 17 800 ont plus de 75 ans. Ainsi, 22 % de la population a plus de 60 ans. La part des plus de 75 ans est de 7 %, soit plus que la moyenne nationale.

Les grands enjeux de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements

Les principaux enjeux sur l'accessibilité PMR sont les suivants :

- **Enjeux sociaux et intégration des personnes en situation de handicap :** La capacité de mobilité participe largement à l'intégration sociale des individus, notamment pour l'accès à l'emploi. Cette capacité est également un facteur d'intégration sociale, notamment pour les personnes très âgées qui peuvent se trouver sinon isolées.
- **Facilitation des déplacements pour tous et meilleur confort :** Les difficultés de déplacements rencontrées par les personnes en situation de handicap peuvent être partagées, à un niveau plus restreint, par l'ensemble de la population. Développer l'accessibilité c'est augmenter le confort et la sécurité pour tous, des plus jeunes aux plus âgés.
- **Renforcer l'attractivité des transports collectifs :** La mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts de transports collectifs permet également de fluidifier l'accès aux véhicules et ainsi de réaliser des gains de temps d'échanges.

La mise en accessibilité des transports collectifs et des espaces publics est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements des personnes en situation de handicap mais est également utile pour faciliter les déplacements de l'ensemble des usagers. Pour être efficace, il est nécessaire de rendre accessible la totalité de la chaîne des déplacements.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Diagnostic du niveau d'accessibilité actuel

Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO

A ce jour (année 2020), l'ensemble des arrêts de bus situés sur le territoire de l'ancienne Communauté d'Agglomération Creilloise (CAC) sont accessibles aux PMR. Toutefois, les arrêts de bus situés sur le territoire de l'ancienne Communauté de Communes Pierre Sud Oise (PSO) ne sont pas encore accessibles. Pour rappel, l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) a été instaurée en 2017, regroupant les anciennes CAC et PSO.

En effet, l'ancienne CAC a élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du réseau de transport urbain en 2013. Le diagnostic du SDA a montré qu'au moment de son élaboration, 90% des arrêts n'étaient pas encore accessibles. La moitié d'entre eux nécessitaient seulement des aménagements mineurs (rehaussement de trottoir), plus d'un tiers nécessitaient des aménagements importants ou une reprise complète et 3% ne pouvaient pas être techniquement rendus accessibles. Le SDA pointait le fait que pour respecter la législation en vigueur, la mise en accessibilité de l'intégralité des points d'arrêts du réseau devait être programmée pour 2015.

Depuis 2013, le SDAC de l'ex CAC a été entièrement mis en œuvre. En effet, 180 des 184 points d'arrêts du réseau de bus ont été mis aux normes, leur permettant d'être utilisés par les Personnes à Mobilité Réduite (soit 2/3 des points d'arrêt). Plus précisément, tous les arrêts situés à Creil, Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul sont désormais aux normes d'accessibilité PMR.

En ce qui concerne le territoire de l'ancienne PSO, les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR. Au moment de la restructuration du réseau de l'ACSO (2018), aucun nouveau SDA n'avait été élaboré sur le nouveau périmètre des transports urbains, couvrant le territoire de l'ex-PSO.

Dans le cadre d'une nouvelle restructuration du réseau de bus (2020), l'ACSO a lancé la révision de son SDA début 2021, pour programmer l'accessibilité des arrêts de bus sur l'ensemble de son territoire. Pour rappel, l'élaboration de ce document est obligatoire pour les AOM, tout comme la mise en accessibilité des arrêts. Dans les prochaines années, l'ACSO va donc finaliser la mise en accessibilité de ses arrêts de bus (dans le cadre de la mise en œuvre de son nouveau SDA).

Concernant le réseau interurbain régional, seules 3 des 10 lignes desservant le territoire sont accessibles aux PMR (lignes 4, 7 et 12). Ces lignes, parmi les plus importantes du réseau dans le Sud Oise, permettent notamment de rejoindre Senlis, Chantilly et Clermont. La ligne 12 (Clermont - Creil). La mise en accessibilité de ces lignes, notamment au niveau du pôle d'échanges de Creil, reste à la charge de la Région.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Par ailleurs, la Région Hauts-de-France organise un service de transport spécifiquement destiné aux personnes à mobilité réduite, avec des véhicules dédiés. Mis en place en 2014, le service TIVA (Transport Isarien en Véhicule Adapté) propose deux offres distinctes :

- TIVA porte à porte : un service de transport collectif à la demande en porte à porte pour les adultes handicapés à plus de 80% habitant dans l'Oise,
- TIVA lignes régulières : ce service est proposé en remplacement des lignes régulières interurbaines non accessibles aux personnes à mobilité réduite

Accessibilité de la voirie et des espaces publics

La commune de Creil met en accessibilité les **espaces publics** de manière progressive lors des requalifications de voiries ou de trottoirs (en conformité avec la loi). Depuis 2008, les nouvelles normes d'accessibilité ont été intégrées dans le programme des travaux de voirie, tant au niveau de nouveaux aménagements, de réhabilitations, que de simples travaux d'entretien. De manière régulière, des parcours en marchant ont été engagés, en collaboration avec les associations de PMR, permettant d'analyser les conditions d'accessibilité des espaces publics. Des travaux s'en sont suivis, avec notamment la réalisation de surbaissés de trottoirs au niveau de passages piétons dans le Quartier du Moulin (rue Gambetta, Salles Voltaire), où une reprise importante des trottoirs a été réalisée.

De plus, six feux sonores ont été installés en centre-ville de Creil, à des carrefours stratégiques. Afin de permettre aux creillois malvoyants et non-voyants de les utiliser, une télécommande pour actionner le système d'annonce sonore leur est remise sur simple demande. Le volume est quant à lui adapté selon le niveau de décibel de son environnement.

Les parcours en marchant ont également mis l'accent sur la signalétique qui doit avoir sa place afin d'informer des différents accès aménagés. Ainsi, un panneau a été apposé afin de mieux identifier le passage par une rampe menant du parking de la Faïencerie à l'Hôtel de ville via la passerelle.

La ville de Creil recense 265 places réservées aux personnes détentrices de la carte européenne de stationnement, soit au-delà des 2% règlementaires. Chaque demande de création d'une place, sous réserve d'être titulaire de la carte, est examinée et satisfaite dans la mesure du possible. Un plan matérialisant les places de stationnement de la ville a été réalisé, un logo PMR sur les places réservées permet de les identifier.

De plus, la ville de Creil a élaboré un **Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** en 2016. Ce document a permis de dresser un état des lieux des 65 kilomètres de voirie de la ville, de réaliser le diagnostic de ces voiries et de présenter

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

des préconisations quant à sa mise en accessibilité. Ce document est actuellement en cours de mise en œuvre.

Quant aux autres communes du territoire, elles mettent aussi en accessibilité leurs espaces publics lors des projets de requalification de voirie, mais elles ne disposent pas de PAVE. L'état de l'accessibilité des voiries de ces communes n'est donc pas connu à ce stade. Au regard de leur population, les communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny sont soumises à l'obligation de réaliser un PAVE.

Gouvernance de la mise en accessibilité

La Commune Creil a instauré une **Commission Accessibilité** en 2009, conformément aux obligations légales (cette Commission est obligatoire pour les communes de plus de 5 000 habitants, ainsi que pour les AOM). Cette Commission est composée de représentants de la Ville de Creil, de l'ACSO, du Conseil Départemental, du réseau de transports de l'ACSO, des bailleurs sociaux et des associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

Les missions de la Commission Accessibilité de la Ville de Creil sont les suivants :

- Avoir un rôle consultatif
- Assurer le suivi des diagnostics
- Proposer des moyens d'actions et de partenariat avec les organismes de logement
- Vérifier que dans le cadre des contrats de ville, les objectifs de la loi de 2005 soient bien pris en compte
- Être l'interface avec la commission intercommunale pour l'accessibilité des transports
- Être force de proposition pour permettre «l'épanouissement citoyen» de toute personne à mobilité réduite

La Commission Accessibilité se réunit 1 à 2 fois par an en séance plénière. De plus, elle comporte quatre groupes de travail qui traitent de chacun des thèmes suivants : accessibilité (voirie, établissements municipaux recevant du public, information accueil), commerce (établissements privés recevant du public), transport et logement. De cette manière, chaque année, la Commission se réunit à six reprises (a minima), dont deux réunions plénières et six réunions de travail axées sur les thématiques décrites ci-dessus.

Leurs travaux de cette Commission sont présentés en séance plénière, ainsi qu'à Monsieur Le Maire et l'autorité préfectorale, sous la forme d'un rapport annuel. Le premier rapport annuel de la Commission a été réalisé en 2010, faisant état des propositions d'actions à engager par la Ville sur les années 2012-2015. Le second

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

rapport a été réalisé en 2015. Il avait pour objectif de présenter l'offre de la ville en direction d'un public en situation de handicap, les travaux menés dans la période 2010 – 2015 en matière d'accessibilité et les projets pour l'année 2016. A ce jour, aucun autre rapport n'a été produit par la Commission Accessibilité.

Afin de doter la Commission de moyens supplémentaires, la ville a créé le poste de Coordonnateur Accessibilité à temps plein, le recrutement de cette personne ayant pris effet en juillet 2015.

A ce jour, les autres communes ne disposent pas d'une Commission Accessibilité. Pour rappel, seules les communes de plus de 5 000 habitants sont concernées par cette obligation, donc les communes de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul sont concernées.

Par ailleurs, l'ACSO a également instauré une Commission Accessibilité, conformément aux obligations légales. Cette Commission a notamment été en charge de lancer le Schéma d'Accessibilité du réseau de transports urbains et de suivre la mise en accessibilité des arrêts de bus dans la période 2013-2018. Actuellement, est en charge de la révision du SDA, couvrant le territoire de l'ex-PSO, de la programmation des travaux et du suivi de la mise en accessibilité des arrêts concernés. Il est aussi à préciser que l'ACSO participe à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil, garantissant la cohérence des projets de mise en accessibilité de la voirie (compétence communale) et des arrêts de bus (compétence intercommunale). Il est également à rappeler que la coexistence entre la Commission intercommunale et les Commissions communales est conforme aux dispositions législatives.

Actions pour améliorer l'accessibilité

Accessibilité du réseau urbain de l'ACSO

Pour rappel, les arrêts de bus du noyau urbain (Creil, Montataire, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul) ont déjà fait l'objet d'une mise en accessibilité, mais les arrêts du territoire de l'ex PSO et plusieurs arrêts du futur réseau restructuré restent à mettre en accessibilité.

L'ACSO a lancé la révision de son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) début 2021. Un diagnostic complet a été réalisé sur les 255 arrêts du futur réseau urbain (quais, aires d'attente, signalétique, abords des arrêts). Dans ce cadre, 183 arrêts prioritaires ont été identifiés, selon les critères suivants : desserte par une ligne structurante, desserte par au moins deux lignes, pôle d'échanges, proximité d'un pôle générateur de déplacements.

La révision du SDA de l'ACSO sera finalisée à l'automne 2021, avec l'élaboration de préconisations d'aménagements par points d'arrêts et d'un plan d'actions accompagné d'une programmation annuelle des travaux de mise en conformité.

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Les 183 arrêts prioritaires de l'ACSO seront mis en accessibilité à partir de l'approbation du SDA, fin 2021, pendant une période de 3 ans. Le coût total est estimé à 1,8 million d'euros (soit environ 10 000 € par arrêt).

De plus, l'ensemble des nouveaux arrêts de bus du réseau urbain (pôle d'échanges de Creil, Saint-Maximin, Parc Alata...) devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, l'ACSO devra respecter les nouvelles exigences de la LOM : tarifs préférentiels pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite, possibilité de mettre deux arrêts en accessibilité pour chaque arrêt en ITA (au lieu de déployer un transport de substitution), collecte des données sur l'accessibilité du réseau de transports collectifs, publication de l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau.

Accessibilité de la voirie et des espaces publics

La Commune de Creil a déjà réalisé son **Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** en 2016, dressant un état des lieux du niveau d'accessibilité des voiries et espaces publics et établissant une programmation pour leur mise en accessibilité à l'horizon 2020. La mise en accessibilité des sites identifiés comme prioritaires dans le PAVE est actuellement en cours de mise en œuvre. L'action du plan de mobilité consiste à compléter cette mise en accessibilité à l'horizon 2022 (mise en conformité avec la loi).

De plus, les Communes de Nogent-sur-Oise, Montataire, Villers-Saint-Paul, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Maximin, Saint-Vaast-lès-Mello et Thiverny réaliseront également leur PAVE à court terme, et lanceront les travaux pour la mise en accessibilité de leurs espaces publics (mise en conformité avec la loi).

Les PAVE de ces sept communes, et éventuellement d'autres communes du territoire, pourront être lancés de manière coordonnée, en partenariat avec l'ACSO (groupement de commandes). De plus, les travaux de mise en accessibilité pourront aussi faire l'objet de marchés communs, en partenariat avec l'ACSO.

Gouvernance de la mise en accessibilité

La Commune de Creil dispose déjà d'une **Commission Accessibilité**, chargée notamment de suivre l'avancement de la mise en accessibilité des espaces publics et des établissements recevant du public. Cette instance sera notamment en charge de suivre la finalisation de la mise en œuvre du PAVE. Elle se réunira au moins 2 fois par an en plénière, dont une fois pour traiter les espaces publics et une autre pour traiter le réseau de transports collectifs. Des groupes de travail pourront également être organisés pour aborder les différents sujets en lien avec l'accessibilité PMR (espaces publics, transports, commerces, logements...).

	MOBILITÉS SUD DE L'OISE
	Projet de Plan de Mobilité (PDM) du SMBCVB – Annexe Accessibilité

Aucune autre commune du territoire ne dispose d'une **Commission Accessibilité**, alors que trois d'entre elles sont soumises à cette obligation (Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul). Ces Communes instaureront leur Commission Accessibilité en 2021, sauf si elles préfèrent traiter ce sujet dans le cadre d'une Commission Accessibilité intercommunale (voir ci-dessous).

L'ACSO dispose aussi d'une Commission Accessibilité, traitant le sujet de l'accessibilité des transports collectifs. Cette Commission Accessibilité aborde le suivi du SDA et la mise en accessibilité des arrêts du réseau urbain. Elle se réunit plusieurs fois par an pour traiter ces sujets.

Dans le cadre la mise en œuvre du plan de mobilité, cette Commission pourrait aborder également l'accessibilité des espaces publics à l'échelle intercommunale (en complément de la Commission Accessibilité de Creil). Cette instance pourrait se réunir au moins 2 fois par an en plénière, dont une fois pour traiter le réseau urbain et une autre pour traiter les espaces publics (par exemple). Des groupes de travail pourraient également être organisés pour aborder les différents sujets en lien avec l'accessibilité PMR (espaces publics, transports, commerces, logements...).

De plus, l'ACSO continuera de participer à la Commission Accessibilité de la Ville de Creil, contribuant à la mise en cohérence des actions concernant les transports collectifs et l'espace public.

A l'avenir, les Commissions Accessibilité de Creil et de l'ACSO seront pérennisées. En ce qui concerne les autres communes soumises à obligation d'instaurer une Commission Accessibilité, plusieurs cas de figure sont possibles pour la gouvernance de la mise en accessibilité PMR à l'échelle intercommunale :

- Une Commission Accessibilité intercommunale qui coexiste avec les Commissions Accessibilité de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul, chacune traitant des volets en lien avec leurs compétences (les transports collectifs dans la Commission intercommunale et les espaces publics dans les Commissions communales)
- Une Commission Accessibilité intercommunale qui se substitue aux Commissions Accessibilité de Nogent-sur-Oise, Montataire et Villers-Saint-Paul, ainsi que de l'ensemble des communes du territoire, traitant de l'ensemble des volets de l'accessibilité PMR (espaces publics, transports collectifs, établissements recevant du public, logements...)

Quel que soit le dispositif retenu, les échanges réalisés dans le cadre de la Commission intercommunale permettront de garantir la coordination des stratégies d'accessibilité (ex: groupements de commandes), la cohérence des mesures sur les différents volets de ces stratégies (espaces publics, transports collectifs) et l'articulation des mesures entre les différentes communes du territoire (y-compris celles qui ne disposent pas de PAVE).