Le plan de mobilité

Pays Basque - Adour
Période 2020-2030

V.4. annexes : annexe accessibilité

Pays Basque
Euskal Herria

SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR

nb : Plan de déplacements urbains (PDU) devenu Plan de mobilité (PdM)
Le comité syndical du SMPBA a délibéré le 15 décembre 2017 pour se doter d'un Plan de déplacements urbains.

Le 24 décembre 2019, l'Assemblée nationale a définitivement adopté la Loi d'orientation des mobilités qui renomme les Plans de déplacements urbains en Plans de mobilité (Article 16 - VIII). Le sujet demeure globalement le même, des éléments, tels que la sécurité des passages à niveaux, doivent être ajoutés.

Lors de l'arrêt de projet en février 2020, ne disposant pas de suffisamment de recul sur la possibilité ou la nécessité d'arrêter un Plan de mobilité, le terme utilisé tout au long de la démarche et sur lequel les élus avaient délibéré (Plan de déplacements) a été maintenu.

Sur avis de l'Etat, le SMPBA a procédé au changement de nom du dossier et apporté les compléments nécessaires. C'est un Plan de mobilité (PdM) qui est approuvé.

La dénomination « Plan de déplacements urbains » ou « PDU » peut demeurer par endroits, essentiellement dans des citations.

Plan de mobilité du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour
prescrit par délibération du 15 décembre 2017
arrêté par délibération du 6 février 2020
approuvé par délibération du 3 mars 2022

Réalisé avec la contribution de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées

ANNEXE ACCESSIBILITÉ

Depuis la loi du 11 février 2005, les Plans de déplacements doivent chercher à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

À cet effet, les Plans de déplacements doivent comporter une annexe traitant de l'accessibilité. Cette annexe 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, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

LES GRANDS ENJEUX

Le concept d' « accessibilité » défini dans la loi handicap a pour but de permettre à tous de pouvoir se déplacer pour se rendre à son travail, faire ses courses ou pour accomplir ses loisirs. Pour cela, il faut pouvoir se déplacer sans contrainte dans son environnement quotidien. Cependant, notre cadre de vie a longtemps été pensé pour des individus « valides » renforçant l'exclusion des personnes qui peinent à se déplacer.

L'accessibilité « universelle » implique de garantir une continuité de l'accès des transports et à l'ensemble de ces lieux selon le principe de la chaîne de déplacement. Si un élément de la chaîne est inadapté le déplacement devient inaccessible.

Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR).
Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouve des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

La notion de personne à mobilité réduite est ainsi plus large que celle de personne handicapée.

Données de contexte

En France 12 millions de Français sont porteurs d'un handicap, 5,5 millions se déclarent en situation de handicap, et 850 000 disposent d'une mobilité réduite. 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 loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration du Plan de mobilité (PdM) cela se traduit par la rédaction de la présente annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaine des déplacements. Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité dans le programme d'actions du PdM.

Il est indéniable que la mise en accessibilité des espaces publics et des systèmes de transport concourt à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du PdM.

LE CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Les principes édictés par la loi du 11 février 2005

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a donné une nouvelle impulsion pour l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Quatre principes fondamentaux sous-tendent cette loi :

- La loi concerne les différents types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap, ...), mais aussi toutes personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, seniors) ou pouvant subir une gêne (personnes accompagnées d'enfants ou transportant des bagages lourds, etc.). L'accessibilité cesse d'être envisagée sous le seul aspect du handicap moteur.
- La loi pose le principe de la continuité de la chaîne des déplacements. Il incombe de supprimer les obstacles qui se présentent sur cette chaîne, qu'ils proviennent des systèmes de transports, de la voirie, des espaces publics ou des bâtiments. Dans une approche cohérente entre urbanisme, voirie et transport, il convient de rendre compatibles les normes et recommandations techniques.
- Pour répondre à ses objectifs, la loi impose la mise en œuvre de mesures concrètes (moyens techniques, organisation).
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et des travaux de mise en accessibilité, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La loi engage les collectivités à :

- élaborer des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA),
- élaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),
- constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité (CCA/CIA),
- intégrer une annexe « accessibilité » aux plans de déplacements urbains.

Les outils de programmation

Le PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics)

C'est un document qui précise, pour les communes de plus de 1 000 habitants, les conditions et délais de réalisation des équipements et des aménagements en vue de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, apporte des précisions :

- Concernant le stationnement.
- Concernant la signalétique et les systèmes d'information.
- Concernant les emplacements d'arrêt de transports collectifs.

Le SDA (schéma directeur d'accessibilité des transports)

Ce schéma doit :

- préciser la programmation de la mise en accessibilité de services de transport;
- définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport ;
- identifier les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité des services existants ;
- préciser le « transport de substitution » qui sera mis à disposition pour pallier ces impossibilités de mise en accessibilité ;
- déterminer les modalités de maintenance pouvant assurer la pérennité des équipements d'accessibilité.

Les SDA doivent être élaborés par les autorités organisatrices de transports (AOT).

Le SD'AP (schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée)

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées :

- explicite les règles d'accessibilité ;
- prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers pour les structures qui ne peuvent satisfaire les délais réglementaires: les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), qui listent les travaux requis dans un calendrier précis ;
- permet aux services de transports publics d'élaborer un Agenda d'accessibilité programmée qui pourra s'étendre sur trois ans pour les services de transport urbain, six ans pour le transport interurbain, neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ordonnance précise ainsi selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles. Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance. Elle donne aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP,). L'agenda précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Deux décrets ont précisé ces dispositions :

- Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 détermine le contenu et les conditions d'approbation des schémas directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée
- Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports).

Des normes techniques à respecter

Les normes techniques en vigueur précisent ce qu'est l'accessibilité pour chaque type de handicap, mais avec un cadre de contraintes techniques très variable d'un handicap à l'autre.

Des sujets sont transversaux aux différentes situations :

- l'information voyageur pour lesquelles des normes d'accessibilité existent et qui doivent spécifier l'accessibilité des services,
- la formation des personnels à l'accueil des personnes en situation de handicap.

nb : les décrets d'application de la loi LOM du 24 décembre 2019 viendront apporter des compléments

BILAN ET PERSPECTIVES DU TERRITOIRE

Bilan en matière d'accessibilité aux réseaux de transport public

Les réseaux de transport urbain

Deux schémas directeurs d'accessibilité programmée coexistent actuellement : un concernant le réseau Chronoplus et un concernant le réseau Hegobus.

Ils prévoient la mise en place progressive des différentes composantes contribuant à la mise en accessibilité du réseau :

- Le remplacement du parc de véhicules par des véhicules à plancher bas, dotés d'information sonore et visuelle correspondant aux normes d'accessibilité.
- L'aménagement des points d'arrêt non encore accessibles, selon un programme, répondant aux critères suivants, permettant d'identifier les arrêts prioritaires:
- La fréquentation des lignes et des arrêts.
- La densité des établissements recevant du public situés dans un rayon de 150 m autour de l'arrêt (et à titre exceptionnel la prise en compte d'un besoin spécifique).
- Le fait que l'arrêt n'est accessible que dans un sens et doit l'être dans les deux.
- Le fait que l'arrêt est facilement ou difficilement aménageable.

> Le projet Tram'Bus

Par ailleurs, le projet de Tram'Bus en cours de réalisation permettra d'offrir une accessibilité complète pour les deux lignes les plus importantes du réseau urbain, au travers de l'aménagement des stations et de leurs cheminements d'accès, des systèmes déployés et du matériel roulant dédié. Ainsi le Syndicat des Mobilités a sollicité le groupe de travail de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité afin d'effectuer une visite du prototype du Tram'bus pour émettre un avis sur les aménagements de la rame. Cette visite a permis de faire part de remarques, notamment sur les contrastes visuels, la signalétique, l'espace réservé aux places prioritaires.

Le Syndicat a travaillé avec les entreprises qui conçoivent le Tram'bus et ses équipements ; parmi les dispositions prises, on peut citer :

- deux usagers en fauteuil roulant pourront voyager simultanément dans chaque rame du Tram'bus,
- quatre places par rame du Tram'bus sont réservées en priorités aux personnes à mobilité réduite,
- la hauteur des distributeurs automatiques de titres et le contraste des informations ont été étudiées

> Le TPMR

Un service de Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) existe actuellement sur les réseaux Chronoplus et Hegobus.

Ce service est disponible sur inscription et sur réservation, selon des modalités qui différent selon les réseaux, et assuré par des véhicules spécialement aménagés.

De plus l'étude d'un service de mobilité à la demande, orienté en priorité vers les habitants des communes actuellement peu ou non desservies par les services de transport urbain, interurbain ou par le réseau ferré, sera l'occasion de réfléchir au déploiement d'une offre de transport des personnes à mobilité réduite dans les communes encore non ou mal desservies.

Un nouveau SD'AP Txik-Txak à élaborer

Pour rappel, la CAPB est issue de la fusion de 10 intercommunalités au 1er janvier 2017 dont deux d'entre elles, anciennes communautés d'agglomérations (CA Sud Pays Basque et CA Côte Basque Adour) étaient dotées de services de transports collectifs et avaient réalisé chacune, une démarche de SD'AP – Ad'AP fixant les orientations, la programmation de la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun à horizon de 3 ans.

De son côté le Département des Pyrénées Atlantiques, gestionnaire des lignes interurbaines à l'échelle départementale avait également réalisé une démarche de SD'AP – Ad'AP fixant des orientations, une programmation de la mise en accessibilité des lignes prioritaires du réseau départemental Transport 64.

En 2017, par application de Loi NOTRe, un transfert de compétence a été opéré entre le Département des Pyrénées Atlantiques et la Région Nouvelle Aquitaine puis s'est tenu en 2018 entre la Région Nouvelle Aquitaine et le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour. Le SMPBA assure la gestion et l'exploitation depuis le 1er juillet 2018 des lignes interurbaines intégralement comprises dans son ressort territorial ainsi que les transports scolaires. La démarche consiste donc pour le Syndicat à intégrer l'ensemble des documents élaborés par le Département des Pyrénées Atlantiques et par la Région Nouvelle Aquitaine en matière de mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs.

Par ailleurs le Syndicat des mobilités propose depuis le 2 Septembre 2019, une offre de services déclinée sous la dénomination Txik Txak et qui intègre des évolutions significatives en terme d'organisation de réseau (bus à haut niveau de service, correspondances, complémentarité des offres de services…). De nouvelles lignes ont vu le jour, dont des services de bus de proximité, une liaison fluviale…

Compte tenu de cette diversité des modes, de la modification du périmètre géographique et de compétence, ainsi que de

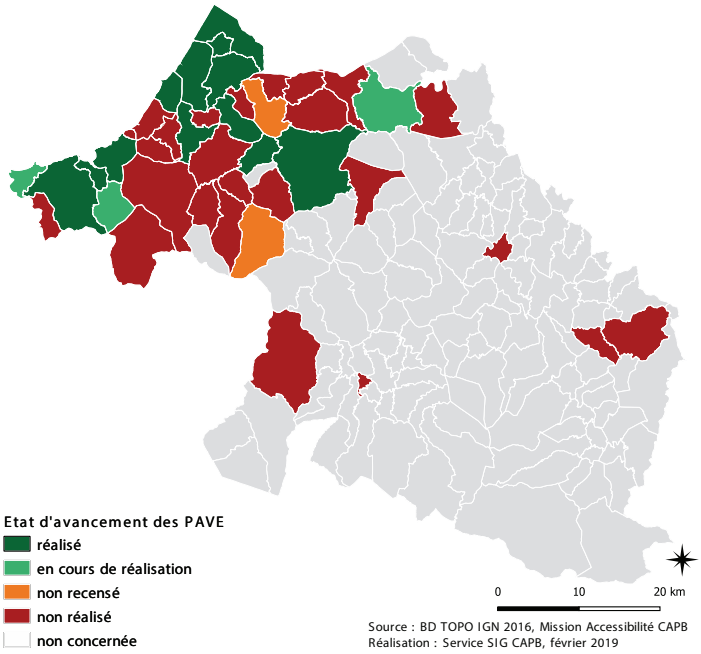
la nécessaire mise en conformité réglementaire, le SMPBA et la Communauté d'agglomération souhaitent engager une démarche d'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée SD'AP – Ad'AP.

Le dossier SD'AP – Ad'AP devra réunir un ensemble d'informations nécessaires à la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs notamment:

- un engagement de mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs et ERP,
- une présentation du patrimoine (immobilier, matériel roulant, arrêts, information voyageurs, formation...) ainsi qu'une synthèse du niveau actuel d'accessibilité,
- un calendrier des actions à engager,
- une programmation pluriannuelle d'investissement pour la mise en accessibilité,
- la liste argumentée des dérogations envisagées dans le cadre des travaux.

La mise en place du SD'AP – Ad'AP doit permettre de rendre accessible à tous, les arrêts de transports en commun identifiés comme prioritaires au regard de la règlementation en vigueur et de favoriser la continuité de la chaîne de déplacements (notamment par la mise en accessibilité des bâtiments recevant du public - ERP Dépôt, Kiosques ouverts à la vente et/à l'information,...) ainsi que de prévoir l'accessibilité du matériel roulant et des opérations de sensibilisation, d'information et de formation connexes.

Enfin il servira à définir le mode de fonctionnement d'un service de TPMR unique à l'échelle de l'ensemble du réseau Txik-txak.



Etat d'avancement du recensement des PAVE
Source : CAPB - 2019

Mise en accessibilité des voiries et des espaces publics

Aménagement des arrêts de transport en commun

Un référentiel technique pour l'aménagement des quais bus a été conçu de façon collaborative dans le cadre du réseau Commissions Communales / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité, en collaboration avec le SMPBA.

Ce référentiel a pour but

- De contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers et la mise en conformité accessibilité des points d'arrêts ;
- De participer à la mise en place d'une identité territoriale ;
- De favoriser les économies d'échelle ;
- De faciliter les mises en œuvre ;
- De rationaliser les plans de formation du personnel ;

Le référentiel s'applique sur tout le réseau couvert par le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour et pour tous les modes de transports de compétence du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour :

- Lors de travaux d'aménagement de la voirie
- Lors de travaux liés au Schéma Directeur - Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP)

Le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour participe financièrement à la mise aux normes des quais de bus sur tout le territoire, selon son règlement d'intervention.

Stationnement

Le stationnement constitue au même titre que la voirie un espace qui doit être partagé entre les différentes catégories d'usagers.
Le décret no 99-756 du 31 août 1999 prévoit que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble du projet ». Les points à prendre en considération sont :

- Le respect de la réglementation,
- Le niveau d'offre disponible,
- Le respect des contraintes d'aménagement,
- Le respect des quotas sur les nouvelles places aménagées (au moins 1 place sur 50).

Des acteurs multiples / des instances de coordination

De nombreux acteurs interviennent dans l'aménagement urbain (voirie, espaces publics, transport, habitat, ERP...). La mise en accessibilité de la chaine de déplacements implique donc des responsabilités partagées et une importante coordination.

Commission Intercommunale / Commissions Communales pour l'Accessibilité

Les 14 communes de plus de 5 000 habitants de la CAPB se sont dotées d'une Commission Communale pour l'Accessibilité, ainsi que la commune de Tarnos.

Mise en place en juin 2017, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité de la CAPB a pour objectif de veiller et accompagner la mutation de la collectivité vers un territoire toujours plus inclusif, portant comme valeur les principes de la conception universelle à savoir : « faire utile, pratique, utilisable par tous, à moindre coût ». Elle s'est également dotée d'un groupe de travail composé d'élus et membres d'associations issus de la CIA.

La CIA et les CCA fonctionnent en réseau afin de développer sur le territoire une vision partagée de l'accessibilité, faciliter les échanges et partages de bonnes pratiques. Le réseau comprend une instance regroupant les élus et trois instances regroupant des techniciens : dédiées à la voirie, aux bâtiments, et à l'accessibilité numérique.

Il dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Dans ce cadre la mission Accessibilité a été notamment missionnée pour effectuer un recensement pour avoir un état des lieux du nombre de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics existants sur le territoire. Sur les 41 communes de la CAPB qui y sont assujetties, 11 ont établi leur PAVE, et 3 sont en cours. La commune de Tarnos a également élaboré un PAVE.

Dans le cadre du PdM, le suivi de la mise en œuvre des PAVE existants et l'incitation à leur réalisation pour les communes ne disposant pas de PAVE seront poursuivis. Ce suivi pourra être effectué notamment dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

LA STRATÉGIE D'ACTION EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ

Les actions en relation avec la question de l'accessibilité

La notion d'accessibilité poursuit plusieurs objectifs et revêt plusieurs dimensions :

- Éthique : assurer une égalité d'accessibilité pour tous.
- Sociale : éviter l'exclusion et favoriser le vivre ensemble (vieillissement de la population).
- Spatiale : améliorer les conditions d'accès pour tous dans notre environnement quotidien (logement, équipements public, commerce, transport, voirie, espace public...).

Parmi les actions retenues pour l'élaboration du PDU, de nombreuses mesures concernent directement ou indirectement les enjeux d'accessibilité.

Le projet défini par le Plan de déplacements entend répondre aux obligations réglementaires et tendre vers une accessibilité complète de la chaine de déplacements pour les personnes en différentes situations de handicap. Ci-après sont synthétisées les actions du Plan de déplacements de nature à atteindre ces objectifs ; les engagements et modalités de suivi des différents Schémas directeurs d'accessibilité restant valables.

Vers une meilleure accessibilité des cheminements et des stationnements

Le Syndicat des mobilités n'est pas compétent en matière d'aménagement des espaces publics. Il entend néanmoins inciter les gestionnaires de voirie à tendre vers une meilleure accessibilité des cheminements en :

- engageant un travail sur le sujet de la marche (T.I.2.a.). Des expertises seront menées pour mieux connaître les pratiques, dont celles des personnes à mobilité réduite.
- expérimentant des plans piétons (T.I.2.b.). Des actions d'ensemble seront testées, incluant la mise en accessibilité de cheminement, bénéfique à tous.
- encourageant l'aménagement et la sécurisation des cheminements (T.I.2.c.). Les aménagements réalisés se devront d'être accessibles.
- participant financièrement à la mise en accessibilité des espaces publics (C.III.1.a.). Il poursuivra également son accompagnement financier aux gestionnaires de voirie pour la mise en accessibilité des arrêts de transport en commun.

Le contexte est le même en matière de stationnement : le Syndicat des mobilités rédigera une fiche synthétique à destination des gestionnaires de voirie pour en faciliter la bonne réalisation, et veiller ainsi par exemple à proposer des places de stationnement pour PMR comportant des bornes de recharge électriques.

Vers une meilleure accessibilité des véhicules et de l'information à bord

Le Syndicat de mobilités continuera d'appliquer, dans son champ de compétence, les orientations des différents Schémas directeurs d'accessibilité dont il a la charge (C.III.1.b). Ces documents incluent des mesures sur l'information en amont et à bord, l'accessibilité des véhicules notamment. Une attention particulière sera portée au contraste visuel des boutons d'appel dans les véhicules, à la possibilité d'embarquer deux fauteuils dans les véhicules standards (selon les solutions actuellement disponibles sur le marché) et au signalement des arrêts accessibles par type de handicap.

Vers une mobilité inclusive

Le Syndicat des mobilités entend tendre vers une mobilité « inclusive » pour lutter contre les discriminations (C.III.4.a).

Vers une information centralisée, homogénéisée et accessible

A l'occasion de la création de la marque ombrelle Txik Txak (E.I.1.a.), le Syndicat des mobilités prévoit de simplifier l'accès à l'information en :

- homogénéisant l'information des différents services de mobilité (E.I.1.b.) : les supports d'information, les dénominations des arrêts, les tracés des lignes… pour gagner en lisibilité. Le Syndicat veillera, avec les services "communication", à privilégier les logos les plus contrastés,
- formant les personnels d'accueil (E.I.1.c.). Ils seront en mesure de mieux informer les usagers sur les services disponibles,
- déployant des outils d'information, de réservation et d'achat de titres (E.I.1.d.) : un site internet unique, des espaces d'accueil mobilité, un standard d'information et des kits d'information.
- proposant une information voyageur multimodale enrichie, en temps réel et prédictive (E.I.1.d.). L'ensemble des informations liées aux services sera regroupé, croisé permettant aux usagers d'organiser leur déplacement.

Des mesures seront engagées pour rendre accessibles les informations et leurs supports au plus grand nombre (C.III.2.a), notamment aux personnes porteuses de handicaps cognitifs.

Vers un achat de titres de transport simplifié

Dans le même cadre de la création de Txik Txak. (E.I.1.a.), le Syndicat des mobilités entend simplifier l'achat de titres de transports en :

- uniformisant les tarifications pour plus de lisibilité notamment (E.I.2.a.). Les gammes tarifaires seront par là même simplifiées, incluant des tarifs préférentiels pour les PMR et leurs accompagnateurs.
- créant et diffusant un titre de transport multimodal, interopérable voire multiservices (E.I.2.b.). Le titre de transport pourra être utilisé pour l'ensemble des services de mobilité. Il sera également recherché à ce qu'il puisse être utilisé dans d'autres réseaux de mobilité et d'autres services publics.
- entamant la transformation digitale de l'achat des titres et en les dématérialisant (E.I.2.c.). L'achat pourra se faire via des outils numériques.

Vers l'ouverture des données

Par ailleurs, le Syndicat des mobilités participera à des démarches d'open data (E.IV.3.a.). Des données, dont celles d'accessibilité seront publiées, permettant des réemplois, pour des applications destinées aux personnes à mobilité réduite par exemple, rendant ainsi possible l'émergence de calculateurs d'itinéraires déclinés selon les capacités de chacun et offrant des possibilités renforcées de guidage : les points d'arrêt accessibles par type de handicap pourront ainsi être indiqués.

Vers une meilleure accessibilité numérique

Le Syndicat des mobilités veille à ce que ses outils numériques soient conformes au Référentiel général d'accessibilité pour les administrations en vigueur. Il réalisera son schéma pluriannuel d'accessibilité numérique conformément aux obligations.

La Communauté Pays Basque a reçu le Label « E-Accessible » pour son site Internet en novembre 2019, label récemment créé par la Direction interministérielle du numérique. Elle est la première Communauté d'Agglomération de France à être labellisée de niveau 5, le plus haut niveau en la matière, l'objectif étant de permettre la consultation du site par tous, les personnes en situation de handicap comprises. De la même manière, la CAPB a délibéré son schéma d'accessibilité numérique en date du 10 avril 2021 pour la période 2021-2023.

Les principes appliqués devront également être reproduits pour les outils numériques dédiés à la mobilité.

Vers une procédure de dépôt de plainte simplifiée

Une procédure de « dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation » des personnes à mobilité réduite (PMR) et/ou en situation de handicap (auditif, cognitif, moteur ou visuel) est obligatoire afin de recueillir les réclamations des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en matière d'accessibilité dans le cadre de leurs déplacements (tout problème rencontré sur les véhicules, les arrêts, l'information, la formation du personnel, la règlementation…).

Suite à une alerte des membres de la CIA sur leurs difficultés pour faire remonter les incidents liés à l'utilisation du service TPMR, le groupe de travail de la CIA a travaillé pour proposer la mise en œuvre d'une fiche de réclamations unique et fonctionnelle. Cette simplification du dépôt de réclamations se concrétise par un formulaire accessible prochainement mis en ligne sur le site internet de l'Agglomération, relayée au SMPBA pour que les réclamations soient suivies et les actions correctives engagées au fur et à mesure de leur signalement. Une attention particulière est donnée dans les contrats de transports afin que ces règles soient appliquées par les opérateurs

LE PLAN DE MOBILITÉ

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées