ANNEXE ACCESSIBILITE

Sommaire

1. Cadre légal et enjeux.....165

1.1. Les textes de Loi 166
1.2. Le contenu de l'annexe 168
1.3. La notion de personne à mobilité réduite 169
1.4. Les enjeux 170

2. Etat des lieux 171

2.1. Les réseaux de transports collectifs 172
2.2. La voirie et les espaces publics.....177

3. Bilan des mesures et calendrier de réalisation 180

1. CADRE LEGAL ET ENJEUX

1.1. LES TEXTES DE LOI

1.2. LE CONTENU DE L'ANNEXE

1.3. LA NOTION DE PERSONNE A MOBILITE REDUITE

1.4 LES ENJEUX

1.1. LES TEXTES DE LOI

La mise en accessibilité de la voirie, des établissements recevant du public et des réseaux de transport collectif est un enjeu de solidarité nationale et de cohésion sociale. Il s'agit d'œuvrer pour l'insertion de chacun dans la société et de protéger les individus contre toute forme d'exclusion.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains, défini par les limites administratives de Chartres Métropole.

Le **Code des Transports** précise que :
« *Le PDU vise à assurer : (…)*
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- L'organisation du stationnement (…), notamment en définissant les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite…».

Plusieurs articles du code des Transports traitent de **l'accessibilité**, avec en particulier :

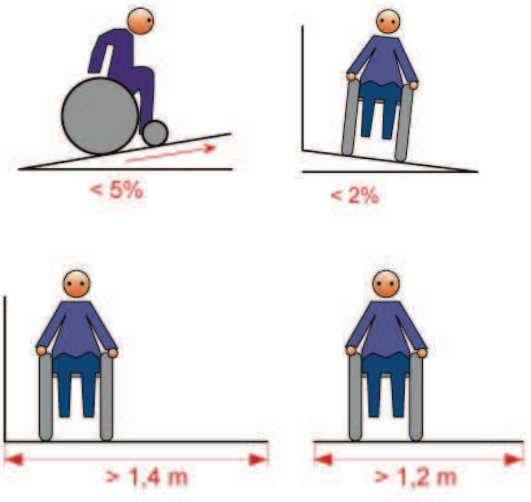
- L'article L1111-1 : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif **le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens** ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix »

- L'article L1112-1 : « (…) **les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite** (…) **avant le 13 février 2015**. »

- L'article L1214-2 : « **Le PDU vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part**. »

Les principales prescriptions techniques :

- *une pente inférieure à 12% pour monter à bord d'un véhicule de transport collectif,*
- *un revêtement de sol non meuble et non glissant,*
- *une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2%,*
- *une pente de 5% maximum (8% si la longueur est inférieure à 2 mètres et 12% si la longueur est inférieure à 0,5 mètres),*
- *des trottoirs surbaissés au droit des passages piétons,*
- *des bandes d'éveil de vigilance,*
- *des dimensions adaptées du mobilier urbain,*
- *des contrastes visuels minimum,*
- *des caractéristiques géométriques nécessaires pour les places de stationnement et les arrêts de transport collectif,*
- *la pose de répétiteurs sonores sur les feux de signalisation….*



De plus, un ensemble de textes législatifs, réglementaires et techniques prescriptifs en faveur des personnes handicapées sont issus de la **Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, notamment son article 45 et son décret d'application du 21 décembre 2006 et l'arrêté relatif aux prescriptions techniques du 15 janvier 2007.

En passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la Loi du 11 février 2005 a introduit d'importantes évolutions :

- l'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics,
- la prise en compte de tous les types de handicap,
- l'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement,
- la mise en place d'outils,
- l'institution d'une obligation de résultat : la Loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations,
- la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de transports publics.

Cette loi a créé l'annexe particulière aux PDU traitant de l'accessibilité.

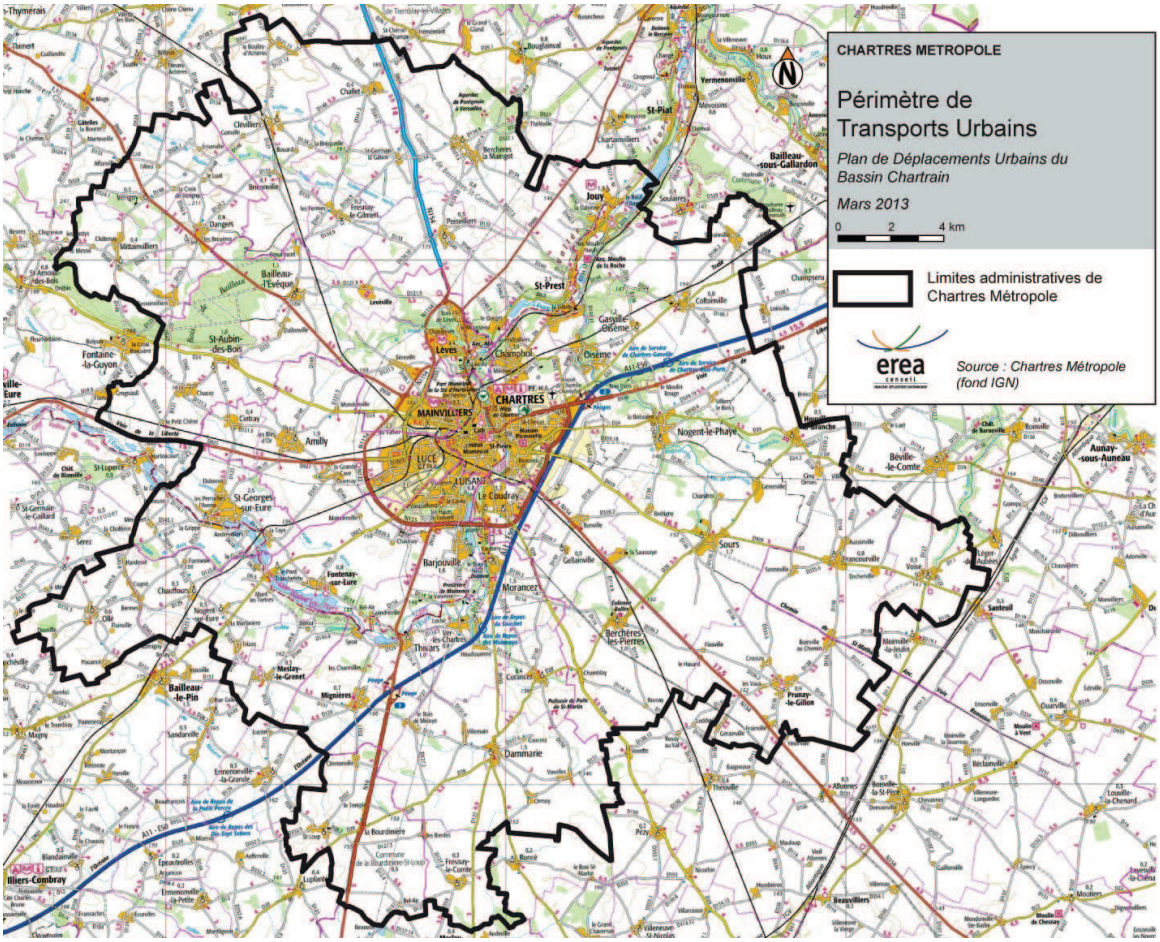
1.2. LE CONTENU DE L'ANNEXE

Cette annexe doit indiquer les **mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation**.

Ce volet accessibilité reprend autant que de besoin, les éléments figurant dans les **schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs (SDATC)**. Ces documents définissent les modalités de l'accessibilité des différents types de transports collectifs (caractéristiques des aménagements d'arrêts, type de véhicules, information aux voyageurs, etc.) et fixent la programmation de la mise en accessibilité des services de transport (calendrier de mise en œuvre, estimation financière).

En outre, les **Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** prévoient, sur la base d'un diagnostic, la programmation des actions à mener en faveur de l'accessibilité sur la voirie et les espaces publics (calendrier des mesures, estimation financière). Ils **doivent être intégrés au document PDU lorsqu'ils existent**.

L'annexe porte sur le Périmètre de Transports Urbains, c'est-à-dire sur le territoire de Chartres Métropole.



1.3. LA NOTION DE PERSONNE A MOBILITE REDUITE

Définition

La Loi de 2005 considère que la mise en accessibilité des réseaux de transport concerne l'ensemble des personnes à mobilité réduite ou handicapées, que sont :

« **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.** »

Les personnes déficientes visuelles

Elles ont souvent des difficultés de repérage dans l'espace et de perception. Leur appréhension de l'information est souvent partielle.

Les personnes non voyantes utilisent leurs autres sens, afin de se représenter mentalement des lieux ou des trajets. Les personnes malvoyantes éprouvent des difficultés de lecture (panneaux d'information, fiches horaires, etc.) susceptibles de les induire en erreur dans leur déplacement ainsi que des difficultés de repérage dans l'espace pouvant potentiellement les mettre en danger (repérage des traversées sécurisées, perception des limites de quai…).

Les personnes en difficulté de déplacement

Une mobilité réduite peut être entraînée par des handicaps physiques tels que l'incapacité ou la difficulté de marcher. Elle est susceptible d'intervenir à tout âge, durablement, ou temporairement.

Les principales difficultés rencontrées par ces personnes sont les pentes, les dévers et les obstacles : mobilier urbain mal placé, ressauts, etc.

Les personnes déficientes auditives

La surdité entraîne une difficulté voire une impossibilité à :

- comprendre correctement les informations sonores,
- y répondre correctement oralement.

Les personnes mal-entendantes ou non-entendantes développent généralement leur sens visuel.

Les personnes déficientes cognitives

Ces personnes présentent sous diverses formes une ou plusieurs déficiences intellectuelles, s'accompagnant le plus souvent de troubles secondaires relatifs au langage, à la motricité, aux perceptions sensorielles... En règle générale, les personnes déficientes cognitives ont des difficultés à se situer dans l'espace et dans le temps, et recherchent a priori des informations visuelles et sonores simples.

L'importance de la déficience est variable : certaines personnes sont presque autonomes ; d'autres peuvent se déplacer seules à un rythme ralenti ; certaines doivent être accompagnées.

L'enjeu consiste à aider au mieux ces personnes dans le fait de s'informer, s'orienter et au final se déplacer sans se tromper et sans se mettre en danger : qualité des revêtements, caractéristiques des espaces d'attente, organisation des traversées de voies...

1.4. LES ENJEUX

Trois enjeux majeurs

① Le **développement de l'usage des transports collectifs** constitue le premier enjeu à l'échelle de l'agglomération, en lien avec l'axe 2 et l'objectif 4 du PDU. Assurer l'accessibilité des transports collectifs à tous permettra donc d'en augmenter l'usage.

② La **qualité** des déplacements est également un enjeu majeur à l'échelle de l'agglomération. Elle concerne deux aspects principaux :

- l'aménagement de la **voirie et des espaces publics** (les arrêts de transports collectifs, les trottoirs, les places publiques, les cheminements piétons),
- **l'accès à l'information** pour tous (bâtiments, signalétique, fiche horaire, site internet …).

③ La qualité des déplacements pour tous soulève également un **enjeu d'égalité sociale**. Il ne s'agit pas de prendre en compte les besoins de publics particuliers mais d'un public beaucoup plus large : les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes chargées de bagages lourds… L'amélioration des conditions d'usage pour tous permet de favoriser notamment le développement de la marche à pied.

L'interface entre la politique d'accessibilité des transports et celle de la voirie est à prendre en compte pour assurer la continuité de la chaîne des déplacements, tout en considérant l'accès aux bâtiments.

2. ETAT DES LIEUX

2.1. LES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

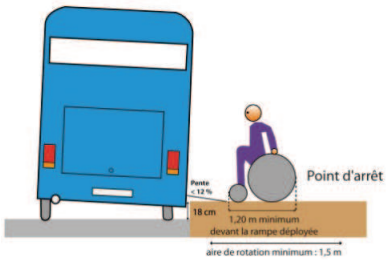
2.2. LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

2.1. LES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Chaque schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs (SDA TC) concerne :

- le matériel roulant,
- les points d'arrêts,
- les dispositifs liés au repérage et à l'information des voyageurs.

Les normes d'accessibilité pour les fauteuils roulants sont les plus contraignantes, et engendrent les investissements les plus lourds (rehaussement de quais, modification des pentes et des dévers, déplacements des mobiliers urbains…) ou des achats de matériel roulant récent (équipé de plancher bas et de palette rétractable, d'un espace réservé aux usagers en fauteuils roulant…). Les SDATC sont généralement développés sur ces aspects en comparaison des actions concernant les déficiences visuelles, auditives ou cognitives. Ces volets ne sont pas pour autant moins bien traités puisque dans tous les cas, c'est bien le respect total des obligations légales qui est visé.



Bus avec palette déployée au niveau d'un arrêt accessible

Ainsi, les informations utiles au déplacement doivent être disponibles au niveau des arrêts et les véhicules doivent être équipés de systèmes sonores et visuels permettant à chacun d'être autonome dans son déplacement : annonce visuelle et sonore du prochain arrêt, annonce sonore vers l'extérieur du numéro de ligne et de la direction du véhicule stationné en station, …

L'état actuel de l'accessibilité sur le réseau de transport collectif

Trois réseaux de transports collectifs desservent l'agglomération :

- transport urbain : Filibus (Transports Urbains de l'Agglomération de Chartres),
- transports interurbains : réseau départemental (cars Transbeauce) et réseau régional (TER : cars et trains).

Concernant ces services, les documents suivants ont été validés :

- Le Schéma Directeur d'accessibilité du service régional de transport public du Centre, établi par la Région Centre et validé en décembre 2008,
- Le Schéma Départemental des Transports et de l'Accessibilité d'Eure-et-Loir, établi par le Conseil Général et validé au cours de l'année 2012.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Urbains de l'Agglomération Chartraine, est approuvé de façon simultanée avec le PDU.

Le réseau urbain de l'agglomération

La Communauté d'Agglomération de Chartres Métropole a d'ores et déjà apporté des réponses en termes de matériel roulant et d'aménagement d'arrêts, et a également mis en place un transport dédié aux personnes handicapées.

Aujourd'hui, tout le matériel roulant est accessible. Le service spécialisé pour les Personnes à Mobilité Réduite circule sur 9 communes de l'agglomération chartraine, et offre un service en porte à porte sur réservation préalable.

Bilan du relevé des arrêts (année 2010)

Parmi les 495 points d'arrêts enquêtés du réseau urbain :

- 78% sont accessibles en considérant la largeur de l'aire d'attente,
- 64% présentent un revêtement en bon état,
- 80% ont une hauteur de trottoir inférieur à 14 cm (hauteur recommandée de 18 cm avec le matériel roulant actuel),.

Parmi les points d'arrêts relevés du réseau périurbain (lignes scolaires, directs scolaires et circuits scolaires primaires), 72% sont accessibles en considérant le critère de la largeur d'attente, et 74% des obstacles sont facilement supprimables. La mise en accessibilité par hayon élévateur ne nécessite pas de rehaussement du trottoir, mais une largeur d'attente de 2 mètres.

Nouvel autocar
(source Journal Votre Agglo n°21)

Impossibilité Technique Avérée :
- la voie présente une pente supérieure à 5%
- la largeur de l'arrêt est insuffisante et la mise aux normes difficile
- les contraintes architecturales liées à la protection d'espaces protégés entrent en conflit avec les normes d'accessibilité

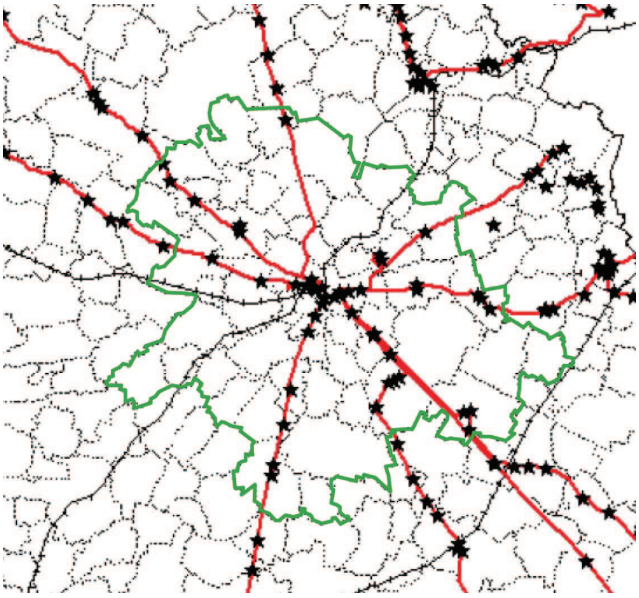
Le relevé d'accessibilité des arrêts réalisé au cours de l'année 2010 illustrait un bilan relativement positif sur le réseau urbain, en comparaison du réseau périurbain où seul un arrêt sur deux est aménagé par sens de circulation.

Concernant les personnes souffrant de handicaps sensoriels et cognitifs, sur le réseau urbain, les besoins portent essentiellement sur l'équipement des points d'arrêts par le marquage au sol des zones d'ouverture de porte et de stationnement du véhicule, et de dispositifs visuels. Il est envisagé un développement progressif des Bornes d'Information Voyageurs, (aujourd'hui il en existe une trentaine avec annonce sonore déclenchée par télécommande). Sur le réseau périurbain, les besoins concernent l'équipement de l'arrêt en bandes d'éveil de vigilance et en information papier lisible…

Chartres Métropole a mené son SDA TC de façon concomitante au PDU, permettant d'échanger entre les divers acteurs impliqués. Ainsi, des actions de coordination entre les acteurs dans la mise en œuvre ont été proposées dans le cadre du PDU.

Il prévoit la mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau d'ici l'échéance légale, tout en priorisant la première année les arrêts les plus fréquentés, les arrêts desservant les générateurs spécifiques, et en considérant les demandes des communes. En complément, un service de substitution (transport sur réservation préalable) sera proposé pour les arrêts en Impossibilité Technique Avérée.

Des améliorations sont déjà apportées en matière d'information, avec la mise à disposition d'une application Web Filibus disponible sur les Smartphones. En outre, l'aménagement des points de ventes est programmé.



Périmètre de Chartres Métropole

Ligne TER

Ligne Transbeauce du réseau départemental structurant

Arrêt Transbeauce

Lignes prioritaires pour la mise en accessibilité inscrites au Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs départementaux (source : Conseil Général – SDA TC)

Autocar avec haillon élévateur

Le réseau départemental Transbeauce

Le Conseil général d'Eure-et-Loir s'est engagé dans une démarche de Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs (SDA TC) départementaux en juin 2006, document approuvé en 2012. Le bilan indique que très peu de maillons de la chaîne de déplacements répondent à la réglementation stricto-sensu. A ce jour, aucun arrêt n'est accessible, environ 25% des véhicules sont conformes aux normes en la matière, et la gare routière de Chartres présente des défauts d'accessibilité.

Le schéma porte notamment sur :

- les points d'arrêts à rendre accessible,
- le service de substitution à mettre en œuvre, pour pallier le défaut d'accessibilité d'un arrêt,
- l'information voyageur,
- la poursuite de la concertation avec les partenaires…

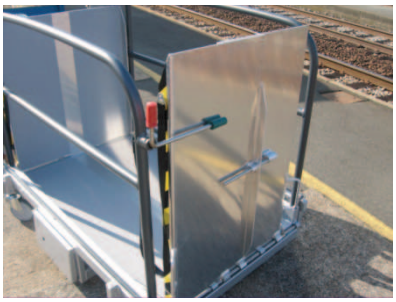
Dans le cadre du SDATC, il est prévu que les 16 lignes structurantes du département soient équipées de véhicules accessibles d'ici 2014, dont 9 desservent Chartres Métropole.

La programmation des arrêts n'est pas connue à ce jour, et sera réalisée en fonction de :

- la fréquentation,
- la présence d'établissements et services médico-sociaux à proximité,
- des terminus.

La flotte complète des véhicules devrait être renouvelée fin 2021, dans le respect de la réglementation en matière d'accessibilité.

La gare routière de Chartres sera mise aux normes d'accessibilité (bâtiment et ses accès), tout en prenant en compte le projet de pôle d'échange multimodal.



Chariot élévateur

Extrait www.jv-malin.fr

L'ensemble des supports d'information seront étudiés afin de diffuser de l'information accessible à tous au niveau : du site internet, des plans de réseau, des fiches horaires, des annonces sonores et visuelles dans les cars…

La mise en œuvre d'un Système d'Information Voyageur est prévue, facilitant la diffusion de l'information numérique.

Le réseau interurbain régional

Sur le territoire de Chartres Métropole, 7 gares ou haltes sont exploitées pour le transport des voyageurs, dont aucune n'est totalement accessible. L'accessibilité intérieure des bâtiments est relativement difficile. De manière générale, l'amélioration de la lisibilité de l'information constitue l'un des premiers besoins.

La Région Centre a lancé en décembre 2009 la centrale d'information multimodale JV-Malin, outil compilant et rendant accessible aux voyageurs l'ensemble des informations de la chaîne de déplacement. Depuis 2011, la centrale intègre les informations relatives à l'accessibilité des réseaux, par type de handicap.
La faisabilité de l'itinéraire en fonction du handicap n'est toutefois pas visible lors de la recherche d'itinéraire : les personnes souhaitant se renseigner sur l'accessibilité de leur trajet doivent consulter les rubriques accessibilité des différents réseaux qu'elles doivent emprunter pour leur trajet.

Les matériels roulants Train Express Régional (TER) actuels sont pour partie équipés de planchers bas et certains disposent d'une rampe mobile embarquée.
Lorsqu'il existe des lacunes horizontales et/ou verticales entre le quai et le train, l'accès est possible grâce à un chariot élévateur, manipulé par le personnel en gare.

Gare de Chartres

Halte de la Villette Saint Prest

Halte de Lucé

A condition de disposer d'une aide à l'accès au train en gare, un usager en fauteuil roulant peut donc monter à bord de l'ensemble du parc de matériel roulant, même lorsque les quais ne sont pas à la hauteur réglementaire.

Le service Accès Plus propose une prise en charge gratuite des personnes handicapées par le personnel de la SNCF et offre une sécurisation du parcours en train, de la gare de départ à la gare d'arrivée. Sur Chartres Métropole, ce service fonctionne sur réservation en gare de Chartres.

De compétence Régionale, l'aménagement des gares d'intérêt régional est programmée dans le cadre de son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) : Jouy et La Villette Saint Prest ; ainsi que la halte de Lucé. Le projet de pôle multimodal de la gare de Chartres (gare nationale) devrait prendre en compte cet aspect, bien que non incluse dans le SDA. Les haltes d'Amilly, Saint Aubin Saint Luperce et La Taye ne font pas partie du programme. En outre, un renouvellement progressif des rames est prévu, afin de proposer davantage de planchers bas, et une rampe mobile devrait équiper chaque rame.

Dans ce cadre, la Région aspire à développer une information accessible sur l'ensemble du réseau. Ainsi, la centrale JV-Malin y contribue, et des améliorations seront apportées en gare (système d'information dynamique) et au niveau des fiches horaires. S'y ajoute également la présence de personnels formés aux problématiques d'accessibilité, ainsi que la création d'un service d'accompagnement.

La mise en œuvre sera partagée entre l'Etat, la SNCF et RFF. En outre, la cohérence de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements sera à assurer avec les collectivités locales dans leurs domaines de compétences.

2.2. LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

Un espace de qualité pour les piétons avec de larges trottoirs abaissés (Zone30)

Des trottoirs encombrés

Des différences de niveaux difficiles à franchir

Etat des lieux

Aujourd'hui, la plupart des communes de l'agglomération ont réalisé leurs aménagements de voirie en laissant peu de place aux piétons et aux deux roues, relativement aux espaces pour la voiture (en circulation et en stationnement). Ainsi, les trottoirs apparaissent souvent étroits, voire absents (hormis le centre urbain de Chartres, et de quelques autres communes). Cette situation rend difficile l'accès aux personnes à mobilité réduite.

En outre, l'encombrement des cheminements constitue également une gêne pour les déplacements des personnes à besoins spécifiques.
Il s'agit soit d'un encombrement permanent lié au mobilier urbain, parfois hors norme vis-à-vis de la nouvelle législation (hauteur ou largeur des obstacles), aux panneaux de signalisation empêchant souvent les cheminements… ; soit d'un encombrement temporaire :

- véhicules en stationnement illicite, voitures particulières ou véhicules de livraisons,
- panneaux publicitaires mobiles,
- poubelles…

Depuis 2007, tous les aménagements réalisés prennent en compte les nouvelles normes d'accessibilité définies par décret et arrêté, ce qui a permis d'améliorer les cheminements lors de récents travaux de voirie. Ces efforts restent à poursuivre et à programmer.

Les principaux éléments d'un PAVE :

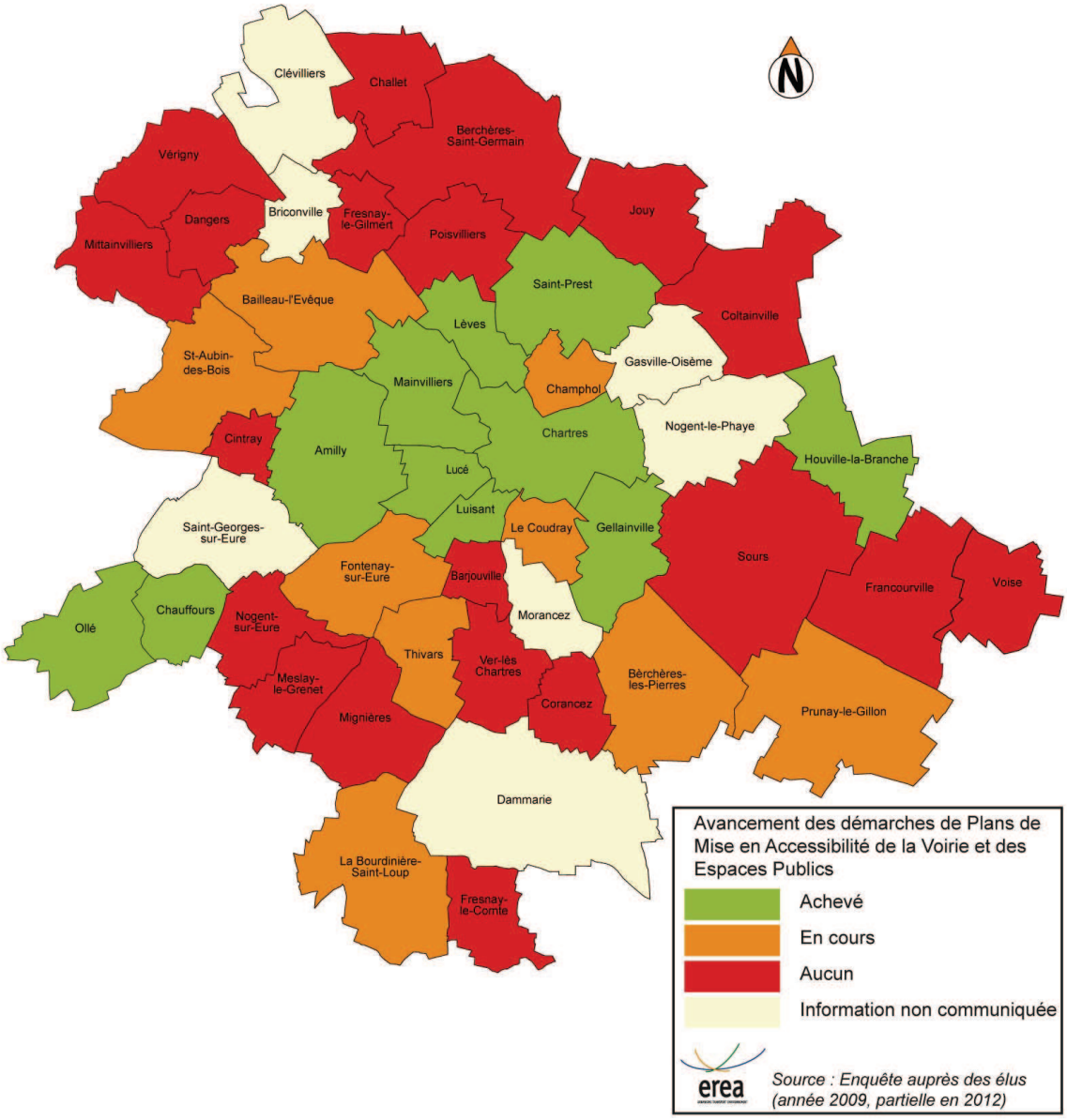
- *traiter de l'ensemble de la chaîne de déplacements,*
- *prendre en compte tous les types de handicaps,*
- *être élaborés dans un processus de concertation,*
- *réaliser un audit de l'existant et établir des plans de mise en accessibilité,*
- *permettre le suivi de l'action.*

Bilan en matière de programmation

La démarche des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics est engagée dans la plupart des communes.

L'état d'avancement a été réalisé à partir de deux enquêtes écrites auprès des communes (en 2009, actualisée en 2012). Au total, 19 communes sur 47 ont déclaré avoir réalisé leur Plan, ou sont en cours de réalisation et de mise en œuvre.

Il illustre la nécessité de poursuivre la démarche, avec l'assistance technique de Chartres Métropole, tel qu'indiqué dans le plan d'actions du PDU (action 2.10).



Bilan général

La mobilité des personnes à besoins spécifiques apparaît relativement contrainte sur l'ensemble du territoire, avec parfois des impossibilités de déplacements pour ce public particulier. Toutefois, les récents travaux de voirie réalisés, en particulier sur le cœur de la Ville de Chartres, permettent une amélioration notoire de l'accessibilité.

Il faut poursuivre la réalisation des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics, afin de disposer d'une programmation à terme.

Concernant les transports collectifs, l'ensemble des autobus du réseau urbain est accessible, et celle des autocars du réseau interurbain et des rames TER dispose d'un programme de renouvellement en ce sens. Le problème majeur concerne l'aménagement des arrêts aussi bien en urbain, qu'en interurbain. L'aménagement du pôle multimodal de Chartres apportera toutefois une amélioration majeure sur ce secteur.

La réalisation des Schémas Directeurs d'Accessibilité de transports collectifs de Chartres Métropole, du Conseil Général d'Eure-et-Loir et du Conseil Régional Centre permettra d'améliorer la situation, avec une programmation portant sur :

- l'aménagement des arrêts,
- le renouvellement du matériel roulant,
- les évolutions du service de transport à la demande,
- les actions connexes telles que l'aménagement des points de vente, mise aux normes de la signalétique aux points d'arrêts et amélioration des documents de communication…

Enfin, le renforcement de la coordination entre acteurs permettra de mutualiser les efforts entrepris, et de prendre en compte la continuité de la chaîne de déplacements jusqu'aux établissements recevant du public.

Le PDU propose des actions complémentaires à l'élaboration des documents SDA TC (Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports Collectifs) et PAVE (Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) :

- l'assistance technique de Chartres Métropole aux communes pour l'élaboration de leur PAVE,
- le renforcement de la coordination entre les autorités organisatrices, au moyen de réunions techniques permettant de programmer les aménagements relatifs aux arrêts de transports collectifs et à la voirie environnante (action 2.10),
- la diffusion d'informations pour les différents handicaps, (action 2.10),
- l'élaboration d'une charte d'aménagement des espaces piétons et des zones apaisées (action 2.9), intégrant les obligations en matière d'accessibilité, garant d'une mise en œuvre conforme aux obligations réglementaires,
- des actions en faveur de la limitation de l'encombrement des trottoirs (action 2.9), notamment par des actions de sensibilisation auprès des habitants de l'agglomération chartraine.
- l'amélioration de la perméabilité de la trame urbaine dans l'optique de diminuer la longueur des distances à parcourir à pied (action 2.9).

3. BILAN DES MESURES ET CALENDRIER DE REALISATION

A court terme :

La voirie et les espaces publics

- Assistance technique de Chartres Métropole aux communes pour réaliser les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)
- Poursuite de la réalisation d'aménagements de voirie en faveur de l'accessibilité, dont une partie programmée dans les PAVE
- Réalisation d'une charte d'aménagement des espaces piétons et des zones apaisées
- Lancement d'actions de sensibilisation pour limiter l'encombrement des trottoirs
- Identification des améliorations possibles de la finesse de la trame urbaine et réalisation des études et travaux correspondants

Les transports publics

- Mise en œuvre des actions programmées dans le cadre des Schémas d'Accessibilité de l'agglomération, du Conseil Général et du Conseil Régional :
  - renouvellement du matériel roulant pour les autocars Transbeauce et les trains TER
  - mise en accessibilité des gares et haltes prévues (Chartres, Lucé, Jouy et La Villette Saint Prest)
  - mise en accessibilité des arrêts majeurs des réseaux routiers
  - aménagement des 5 points de vente du réseau Filibus
  - utilisation du service de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées, pour les arrêts non mis en accessibilité (service de substitution)
  - amélioration de l'accès à l'information (implantation de nouvelles Bornes d'Information Voyageurs Filibus, application Smartphones…)…

La coordination entre les acteurs

- Renforcement par l'organisation de réunions entre acteurs concernés (Autorités Organisatrices des Transports Collectifs et les collectivités locales), dans l'objectif :
  - d'assurer une programmation conjointe des travaux de mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs et de leurs accès à pied
  - de poursuivre l'amélioration de l'accès à l'information au niveau de la centrale d'information JV-Malin, ainsi que des pôles d'échange.

A moyen terme :

La voirie et les espaces publics

- Mise en œuvre des actions programmées dans les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)

Les transports publics

- Finalisation des actions programmées dans les Schémas d'Accessibilité, et notamment la mise en accessibilité de tous les arrêts de transports collectifs (hormis quelques haltes ferroviaires)

La coordination entre les acteurs

- Evaluation des actions mises en œuvre

Dans ce cadre, la **Commission Intercommunale d'Accessibilité** et le **Comité de Pilotage du PDU**, constitueront deux instances d'animation, de mise en œuvre et de suivi des actions menées en faveur de l'accessibilité. Elles devront également tenir compte des éventuelles évolutions technologiques pour adapter la mise en œuvre du plan d'actions en phase de programmation puis de travaux.