



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Annexe accessibilité

**grand
avignon**
communauté d'agglomération

*Inventons ensemble **la mobilité** qui change la vie !*

SOMMAIRE

1. Contexte réglementaire	3
1.1. La loi du 11 février 2005	3
1.1.1. L'annexe accessibilité des PDU	5
1.1.2. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)	5
1.1.3. Le PAVE	6
1.1.4. La Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA)	6
1.2. Une mise à jour réglementaire en 2014.....	6
2. Etat des lieux de l'accessibilité sur le Grand Avignon.....	8
2.1. Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs.....	8
2.1.1. Le SDA du réseau de transport en commun du Grand Avignon.....	8
2.1.2. Le SDA du réseau de transport départemental du Gard	10
2.1.3. Le SDA du réseau de transport départemental d'E Vaucluse	11
2.1.4. LE SDA du réseau régional de transport de voyageurs de PACA.....	12
2.1.5. LE SDA de la Région du Languedoc-Roussillon	13
2.2. Les PAVE	14
2.3. La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité	16
3. Préconisations du PDU	17
4. Calendrier de réalisation.....	24
Lexique	25

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1.1. LA LOI DU 11 FEVRIER 2005

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite est un élément majeur des politiques de déplacements. Elle répond à des enjeux de solidarité, social et de qualité des usages.

La **loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances**, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité). « Constitue un handicap toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ». La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements constitue une opportunité pour l'ensemble de la société.

La loi apporte des évolutions dans différents domaines :

- Le droit à la compensation,
- La scolarité,
- L'emploi,
- L'accessibilité de la voirie, des transports et aux bâtiments recevant du public,
- Les maisons départementales des personnes handicapées.



En matière de transports, la loi du 11 février 2005 modifie l'**article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs** (texte de base de l'organisation institutionnelle des transports en France).

Les types d'handicap concernés sont :

- **Les personnes atteintes d'une déficience visuelle** qui se présente sous plusieurs formes :
 - L'atteinte de la vision centrale qui implique une baisse de l'acuité visuelle (vision de près et vision précise)
 - L'atteinte de la vision périphérique
 - La vision floue
 - Les atteintes visuelles d'origine cérébrale consécutives à un traumatisme ou à une lésion cérébrale notamment

→ **Les principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap** : voir et lire distinctement les caractères et reconnaître les formes, distinguer les détails et petits caractères, déchiffrer la signalisation (panneaux, messages,...), se repérer dans l'espace, s'orienter,...

- **Les personnes atteintes d'une déficience auditive** regroupent plusieurs types d'affection :
 - Surdités,
 - Acouphènes,
 - Presbycusie
 - Vieillesse de l'oreille,
 - Traumatisme auditif,
 - ...

→ **Les principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap** : entendre les messages sonores, se déplacer dans un environnement visuel non neutre,...

- **Les personnes atteintes d'une déficience motrice** : Ce sont des handicaps en général visibles, mais leur expression et leurs conséquences sont très variables. Le handicap moteur peut être dû à une malformation ou une maladie survenue in utero ou dans les premières années de la vie.

Il peut survenir à la suite d'une maladie contractée plus tard ou de différentes formes de traumatismes.

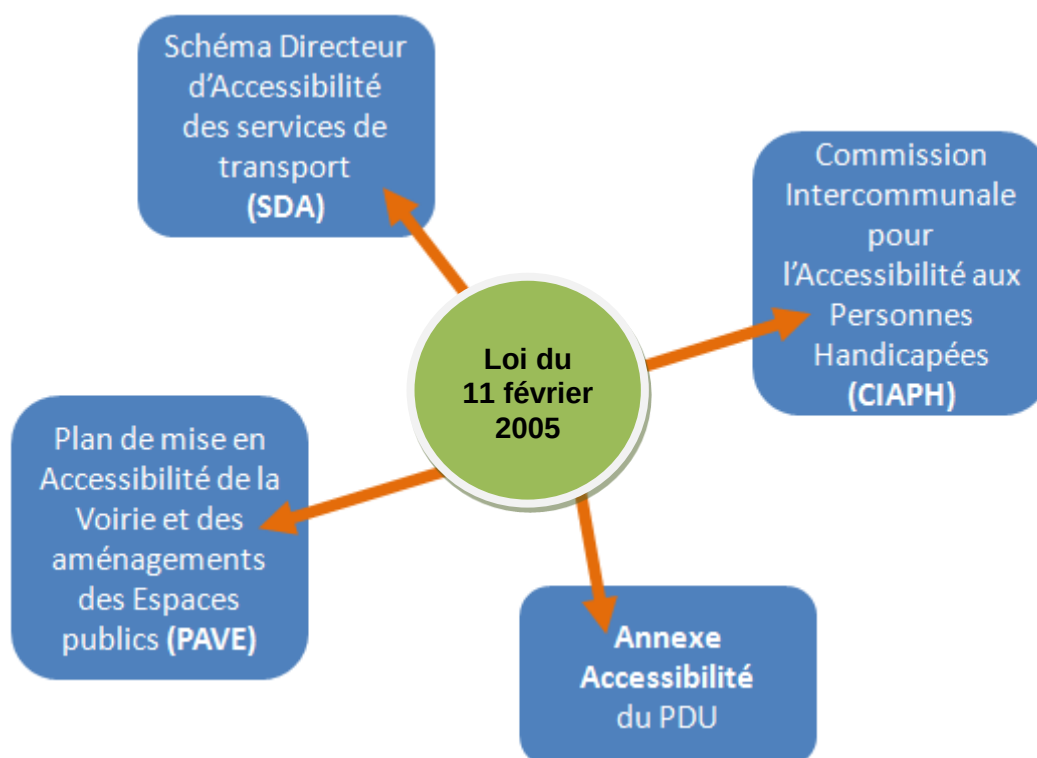
→ **Les principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap** : déplacements sur les sols meubles, glissants ou inégaux ou sur de longues distances, franchissement des obstacles, des dénivelés (marches, pentes), des passages étroits, atteinte de certaines hauteurs de guichet, saisie des objets haut placés

- **Les personnes atteintes d'une déficience mentale, psychique ou cognitive** : Le handicap mental ne doit pas être confondu avec le handicap psychique (ou maladie mentale). Il s'agit de deux types de handicaps bien différenciés dont les besoins en matière d'accessibilité ne sont pas les mêmes. Le handicap mental est la conséquence d'une déficience mentale. Le handicap psychique est la conséquence d'une maladie mentale qui peut être guérie au moyen d'une thérapie adaptée.

→ **Les principales incapacités et difficultés courantes à l'origine de gênes et situations de handicap** : soutenir l'attention, lire les documents, mémoriser des informations sonores et orales complexes,...

La loi du 11 février 2005 comporte des mesures relatives visent à assurer la continuité de la chaîne des déplacements en s'appuyant sur :

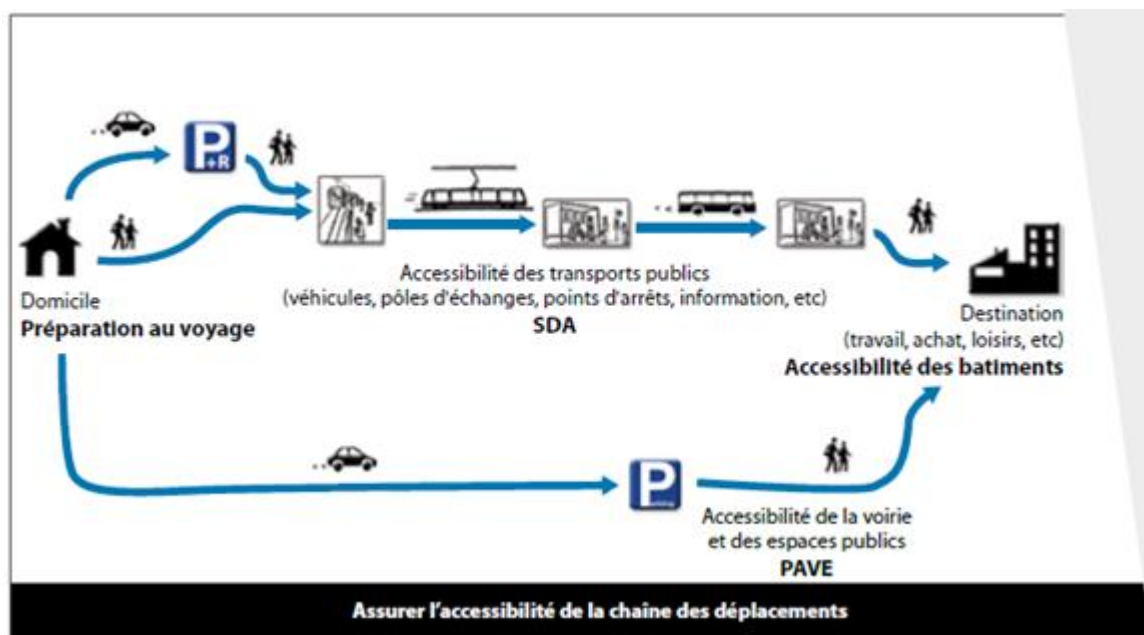
- les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA) des services de transport
- les PAVE
- l'annexe accessibilité des PDU
- la CIAPH



1.1.1. L'ANNEXE ACCESSIBILITE DES PDU

Les PDU comportent désormais une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe regroupe les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

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



1.1.2. LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES SERVICES DE TRANSPORT (SDA)

L'objet du **schéma directeur d'accessibilité des services de transport** est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs au terme du délai de 10 ans imparti par le législateur en 2005, par une mise en œuvre progressive des mesures appropriées. La mise en accessibilité des services de transports collectifs doit être effective en 2015. Il est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche qui commence par un état des lieux. Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux, sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs. Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs doivent être adoptés au plus tard le 11 février 2008. Chaque autorité organisatrice doit en avoir un.

Les AOT doivent respecter des échéances :

- réaliser un schéma d'accessibilité pour février 2008,
- mettre en place des services de substitution en cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité du réseau pour février 2011,
- rendre accessibles les établissements recevant du public
- assurer la continuité de la chaîne de déplacement pour février 2015.

1.1.3. LE PAVE

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

1.1.4. LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE (CIA)

La création d'une **Commission Intercommunale d'Accessibilité** est imposée à toutes les intercommunalités de plus de 5000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire. Elle est alors présidée par le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrête la liste des membres.

La CIAPH (Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées) est compétente pour traiter des questions d'accessibilité dans le cadre des compétences de l'intercommunalité à savoir :

- Les transports collectifs,
- Les équipements reconnus d'intérêt communautaire,
- Les opérations relatives au soutien à la réalisation de logements sociaux sur le territoire.

Au niveau de la mise en accessibilité de tous les établissements recevant du public existant, (qui constitue une autre obligation, indépendante du PAVE) celle-ci doit être faite au 1^{er} janvier 2015 (exceptions : préfectures, universités appartenant à l'Etat).

1.2. UNE MISE A JOUR REGLEMENTAIRE EN 2014

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 :

- simplifie et 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 Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) 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 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.

Cette ordonnance crée l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) qui devient obligatoire pour tous les établissements recevant du public (ERP) qui ne respecteraient pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014.

Les transports ferroviaires et routiers de voyageurs, mais également les maîtres d'ouvrage et exploitants d'établissement recevant du public (ERP), quelle que soit leur catégorie, sont concernés par ces agendas.

L'article 7 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 a ajouté les articles L.1112-2-1 à L.1112-2-4 au code des transports. Ceux-ci donnent aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) et à l'État, la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap, contracté en Sd'AP).

L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation ainsi que le financement correspondant. Il 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 (SDA-Ad'Ap ou Sd'AP).
- 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). Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à l'exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

2. ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE SUR LE GRAND AVIGNON

2.1. LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le Grand Avignon est un territoire complexe car il s'étend sur 2 départements, le Vaucluse et le Gard, et 2 régions, la région Provence Alpes Côte d'Azur et la région Languedoc-Roussillon.

2.1.1. LE SDA DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DU GRAND AVIGNON

Le Grand Avignon a adopté le 27 avril 2012 un **schéma directeur d'accessibilité** sur la période 2012-2015. Le 29 juin 2015, un nouveau document, l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), a été approuvé en conseil communautaire puis par le Préfet.

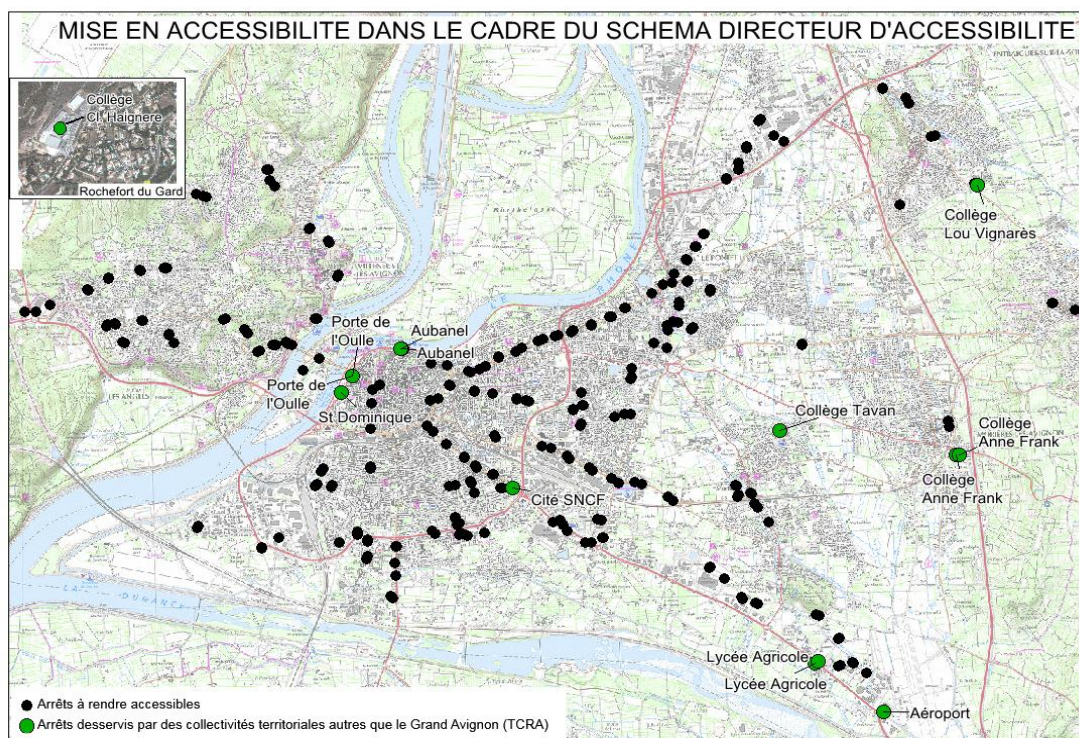
La mise en accessibilité du réseau urbain du Grand Avignon s'articule autour de 7 actions :

- Accessibilité des points d'arrêt,
- Information voyageurs,
- Accessibilité du matériel roulant,
- Service de transport spécialisé PMR,
- Formation des agents d'accueil, Communication sur l'accessibilité,
- Suivi et évaluation.

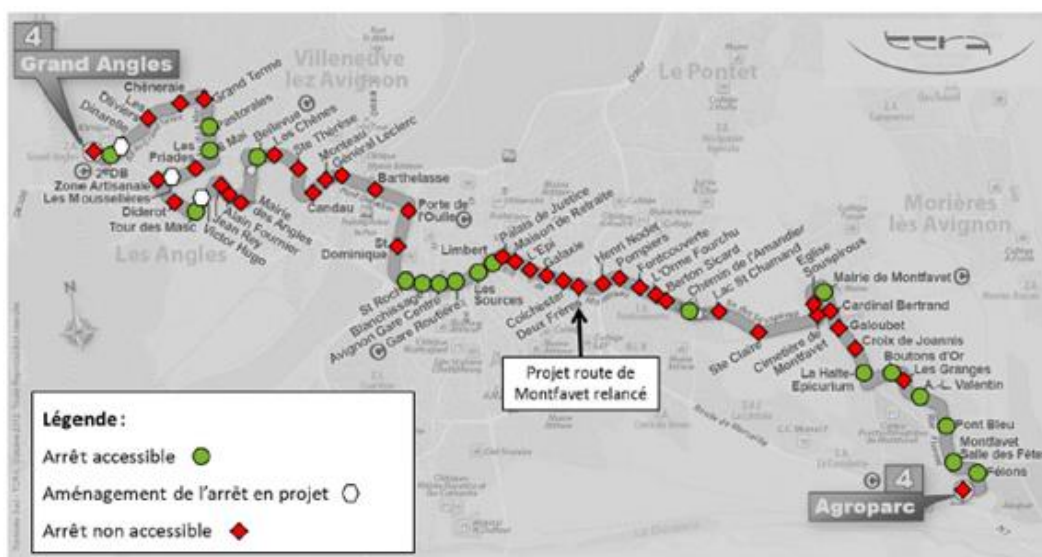


Source : Ad'AP

La communauté d'agglomération prévoyait d'investir environ 4,7 millions d'euros pour faciliter l'accès des transports publics aux personnes à mobilité réduite. Le schéma prévoyait notamment l'aménagement de 224 nouveaux points d'arrêt et la mise en service, sur 49 bus, d'un dispositif d'annonces visuelles et sonores. Entre 2012 et 2015, 286 points d'arrêts ont été aménagés. L'Ad'AP prévoit l'aménagement de 269 points d'arrêt sur 3 ans pour un budget de 6 000 k€. Des travaux de voirie ainsi que la mise en circulation de bus totalement accessibles sont également programmés. Ces aménagements précéderont la mise en service du tramway à plancher bas accessible à tous.



Lors de l'élaboration du SDA, seulement 50% des bus du Grand Avignon étaient équipés de rampes d'accès destinées aux personnes à mobilité réduite. En 2015, l'ensemble des 126 bus du réseau sont équipés de plancher bas, 95% des bus sont équipés de rampe d'accès. Les efforts seront particulièrement concentrés sur les aménagements de la ligne 4 dont le tracé sera peu impacté par le projet tramway.



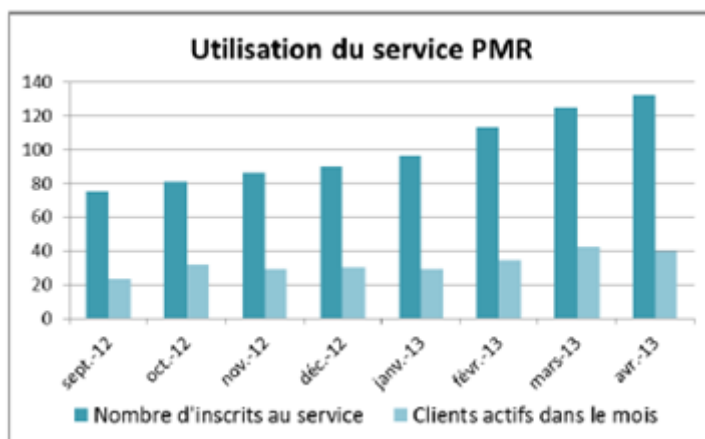
Ce document précise également que le tramway sera 100% accessible. Afin de ne pas créer un réseau à deux vitesses, la priorité a été donnée à la mise en accessibilité du réseau de bus en évitant d'investir sur des arrêts situés sur les lignes de tramway projetées.

Comme proposé dans le SDA, l'information à destination voyageurs en situation de déficience auditive et visuelle a été améliorée aussi bien aux arrêts qu'à l'intérieur du matériel roulant. Les informations aux poteaux sont plus lisibles et plus claires pour l'ensemble des usagers. A l'intérieur du matériel roulant, il a été mis en place depuis 2013 un système d'annonce sonore et visuel du prochain arrêt et des girouettes ont été installées au sein des véhicules. En 2015, 90% de la flotte est équipée en signalétique sonore et visuelle.



Modification des affichages aux arrêts

Enfin le SDA propose le maintien du service particulier pour les personnes à mobilité réduite, car le réseau classique ne pourra pas être rendu accessible à 100% pour tous les handicaps. Pour rappel, les améliorations apportées au service en 2012 (ouverture à un plus large public, plus forte amplitude, matériel dédié,...) ont permis une augmentation de fréquentation du service PMR : en avril 2013, 132 personnes inscrites contre 41 en mai 2011.



Fréquentation du service PMR (2012-2013)

2.1.2. LE SDA DU RESEAU DE TRANSPORT DEPARTEMENTAL DU GARD

Ce schéma est un document de planification qui établit la programmation des investissements à réaliser et les mesures d'organisation à mettre en œuvre pour la période 2012-2015 et au-delà.

Ce schéma vient enrichir les bases de la politique du Département en matière d'accessibilité. Celui-ci se combine également aux autres initiatives portées par le département telles que le schéma départemental en faveur de l'autonomie des personnes 2011-2014, le projet Gard Durable, le plan climat...

En septembre 2009, la mise en place d'un nouveau réseau a profondément réorganisé et dynamisé le transport départemental du Gard. Cette ambition se traduit par une amélioration généralisée de l'accessibilité : accessibilité des territoires, accessibilité financière du réseau, accessibilité de

l'information et facilité d'utilisation des services conformément aux objectifs contenus dans la démarche Gard Durable. Selon le SDA du Gard, 67 lignes sont en service pour desservir le territoire départemental et constituent le réseau de transport Edgard.

Le diagnostic du schéma directeur d'accessibilité met en avant un parc composé de 415 véhicules avec un âge moyen de 3,9 ans en 2011. Ce parc de véhicules est fortement rajeuni selon un programme annuel de renouvellement par des autocars neufs, prévu dans le cadre de la DSP. Tous les véhicules sont pré-aménagés pour admettre les équipements d'accessibilité et 12 autocars sont équipés d'un dispositif pour l'accueil d'une personne en fauteuil roulant.

Concernant les points d'arrêt, le réseau EDGARD dessert 1 417 arrêts commerciaux soit 2 048 arrêts physiques (données décembre 2011 service transport). 1 116 arrêts commerciaux (1 597 arrêts physiques) relèvent de la compétence départementale. Ils présentent une grande disparité et ne répondent pas tous aux caractéristiques d'accessibilité.

Dans le SDA, le conseil départemental du Gard a convenu d'adopter une démarche réaliste et pragmatique répondant aux attentes des usagers, aux objectifs et aux capacités d'intervention du département.

Sur les principes et le contenu du schéma directeur d'accessibilité, la Commission Infrastructures et Déplacements a donc retenu prioritairement quatre orientations stratégiques :

- L'aménagement du réseau structurant incluant notamment :
 - La mise en accessibilité des 110 véhicules des lignes structurantes d'ici 2015,
 - La mise en accessibilité de la centaine de points d'arrêt fondamentaux d'ici 2015,
 - Avoir à terme un point d'arrêt accessible pour les communes desservies par les lignes régulières.
- La prise en compte des services plus spécifiquement scolaires
- Le développement progressif du transport public départemental
- Le suivi et l'actualisation du schéma

2.1.3. LE SDA DU RESEAU DE TRANSPORT DEPARTEMENTAL DE VAUCLUSE



Le SDA du réseau TransVaucluse a été adopté **en mai 2013**. Les différentes actions préconisées dans ce texte sont proches de celles du Grand Avignon mais sur le réseau départemental du Vaucluse.

Le diagnostic effectué lors de l'élaboration du SDA a permis d'évaluer le nombre de points d'arrêt total du réseau TransVaucluse à environ 2000, dont 700 desservis par le réseau régulier. Le niveau d'accessibilité sur l'ensemble de ces points d'arrêt est aujourd'hui faible et très peu d'entre eux sont matérialisés que ce soit par un zébra au sol (20%), un panneau de signalisation (10%), un abri (17%) ou un poteau (15%). Ce constat révèle toute la difficulté à parvenir d'ici 2015 à une mise en accessibilité totale de l'ensemble des points d'arrêt du réseau. Cependant, une programmation pour la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires a été retenue dans le cadre du SDA. Afin de pallier le manque d'accessibilité et d'apporter une réponse pertinente aux besoins en déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite, il convient de proposer un service spécifique répondant à leurs attentes.

Concernant le réseau scolaire, un service spécifique pour élèves/étudiants handicapés existe déjà et permet d'assurer le transport d'environ 400 élèves/étudiants par le biais de services dédiés. Dans le cadre du SDA, il a été retenu de maintenir ce service spécifique permettant de répondre à la demande, du domicile à l'établissement pour des trajets souvent non desservis par le réseau TransVaucluse.

Le taux d'équipement en girouettes électroniques du réseau est qualifié de satisfaisant pour la plupart des DSP voire très satisfaisant dans certains cas. En ce qui concerne le nombre de places UFR disponibles, les taux d'équipement sont moins satisfaisants.

Dans ses conventions de délégation de services publics passées en septembre 2008 pour huit ans, le Conseil Départemental avait souhaité anticiper le Schéma Directeur d'Accessibilités en y imposant qu'un véhicule accessible effectue au moins un aller-retour par jour sur chaque ligne reliant deux villes de plus de 5.000 habitants (soit 21 lignes).

Les principes de mise en accessibilité retenus dans ce document, ont permis d'aboutir à une douzaine de fiches action présentées ci-après par maillon de la chaîne de déplacement.

- Information et vente
 - Améliorer l'accessibilité des outils et supports d'information pour tous
 - Afficher une information accessible et homogène sur l'ensemble des points d'arrêt
 - Proposer une aide à la mobilité : mise en place d'une centrale de mobilité
- Accès et attente aux points d'arrêt
 - Mettre en accessibilité progressive les points d'arrêt du réseau TransVaucluse
 - Adopter un référentiel d'accessibilité
- Matériel roulant et services de transports
 - Renouveler l'ensemble des véhicules sur les lignes régulières
 - Mettre en place des informations sonores et visuelles
 - Former et sensibiliser le personnel à l'accessibilité
- Mesure d'accompagnement
 - Veiller à l'accessibilité continue de la chaîne des déplacements (création d'un comité de suivi)
 - Etudier les possibilités de mise en place d'un service dédié pour personnes handicapées et à mobilité réduite
 - Mettre en place une procédure de dépôt de plainte
 - Intégrer le SDA dans les autres documents de planification des transports

2.1.4. LE SDA DU RESEAU REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS DE PACA

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Schéma directeur d'accessibilité du réseau régional de transport de voyageurs de PACA a été adopté par les élus du Conseil régional **le 08 février 2008**.

Avec le Schéma directeur d'accessibilité régional, la volonté de la Région est de montrer le niveau des engagements pris par la collectivité territoriale dans les transports régionaux et tout particulièrement sur la question de leur accessibilité au regard de la loi.

Il s'agit d'identifier et de préciser les compétences concernées, les différents acteurs, les actions réalisées et celles à engager pour programmer des aménagements et la mise en place de services adaptés aux besoins des usagers dans les années à venir.

Pour l'accessibilité des services de transports régionaux (le Réseau TER, gares, haltes et matériel roulant, le Réseau LER et le Chemin de Fer de la Provence), il a été proposé de viser une accessibilité la plus complète pour le plus grand nombre des points d'accès aux réseaux ainsi qu'au matériel roulant tout en restant dans des niveaux de coûts moyens acceptables pour chaque site. Sur le territoire du Grand Avignon, 5 gares sont concernées : Avignon TGV, Avignon Centre, Entraigues, Morières et Saint Saturnin. Les points d'arrêts desservis par les lignes 18, 22 et 23 du réseau LER sont également concernés par ce document.

Tout en mettant en évidence les différences fondamentales entre les 3 modes de transport sous compétence de la Région, il est apparu clairement qu'il ne serait pas possible d'aboutir à une accessibilité complète de tous les réseaux et la Région a souhaité aussi travailler sur le principe d'une assistance humaine. Dans les cas où les aménagements étaient trop coûteux, il a été proposé des solutions alternatives dites de substitution.

On peut souligner :

- Le principe d'accessibilité globale de l'accès au train au niveau de 2 gares : Entraigues-sur-la-Sorgue et Avignon TGV,
- La gratuité de l'accompagnement d'une PMR sur le réseau TER et LER,
- Le service Accès + proposé dans les gares d'Avignon Centre et Avignon TGV,
- L'accessibilité de l'ensemble du parc matériel du réseau LER avec une réservation préalable.

2.1.5. LE SDRA DE LA REGION DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



Ce SDRA représente une avancée considérable en faveur de l'accessibilité aux transports des personnes handicapées. L'élaboration du SDRA a duré deux ans. Le document n'a pu respecter les délais impartis (février 2008), mais a cependant reçu un avis favorable unanime de l'ensemble des partenaires.

Selon le SDRA, le réseau TER ferroviaire du Languedoc-Roussillon se caractérise par :

- 47 gares (dont la gare d'Avignon Centre) et 94 haltes,
- 1 400 kms de réseau,
- 200 trains et 50 cars circulant par jour.

Selon le même document, en 2007, le nombre total de PMR prises en charge dans les gares de la Région a été de 20 920 personnes, représentant 0.11% de l'ensemble des voyageurs (18 423 000). Ce chiffre correspond à une augmentation de 4% par rapport à 2006 ce qui n'est pas négligeable. Un service Accès plus a été mis en place dans 14 gares. Il est destiné à faciliter le voyage des clients handicapés et a pour missions l'information, l'aide à la préparation du voyage et l'assistance en gare et dans le train. Le SDRA précise qu'en 2010, la Région devrait être dotée d'un parc de matériel roulant ferroviaire des plus récents en France dont 80% sera neuf ou renouvelé. Ce matériel est conçu avec un niveau d'accessibilité des plus importants grâce à des plateformes basses, des sanitaires universels, des poignées de maintien au niveau de chaque siège, un dispositif sonore de fermeture de porte et un comble lacune semi-automatique intégré à la voiture permettant un accès de plain-pied entre un quai aux normes et l'intérieur du matériel. Les perspectives d'évolution du matériel roulant de la Région sont les suivantes :

- En 2007 : 38% du matériel neuf et des plus accessibles
- En 2010, près de 75% du parc sera accessible (hors train jaune)
- Entre 2020 et 2025, 100% du parc sera à accessibilité accrue (de typer AGC) ou totalement conforme aux spécifications de la loi (nouvelles commandes).

Concernant le réseau LER, 12 lignes routières desservent le territoire et plus particulièrement 192 points d'arrêts dont 59 dans le département du Gard répartis de la façon suivante :

- 33% des points d'arrêt situés en gare ou halte ferroviaire ou routière,
- 54% des points d'arrêt en milieu urbain ou interurbain,
- 13% des points d'arrêt en milieu rural.

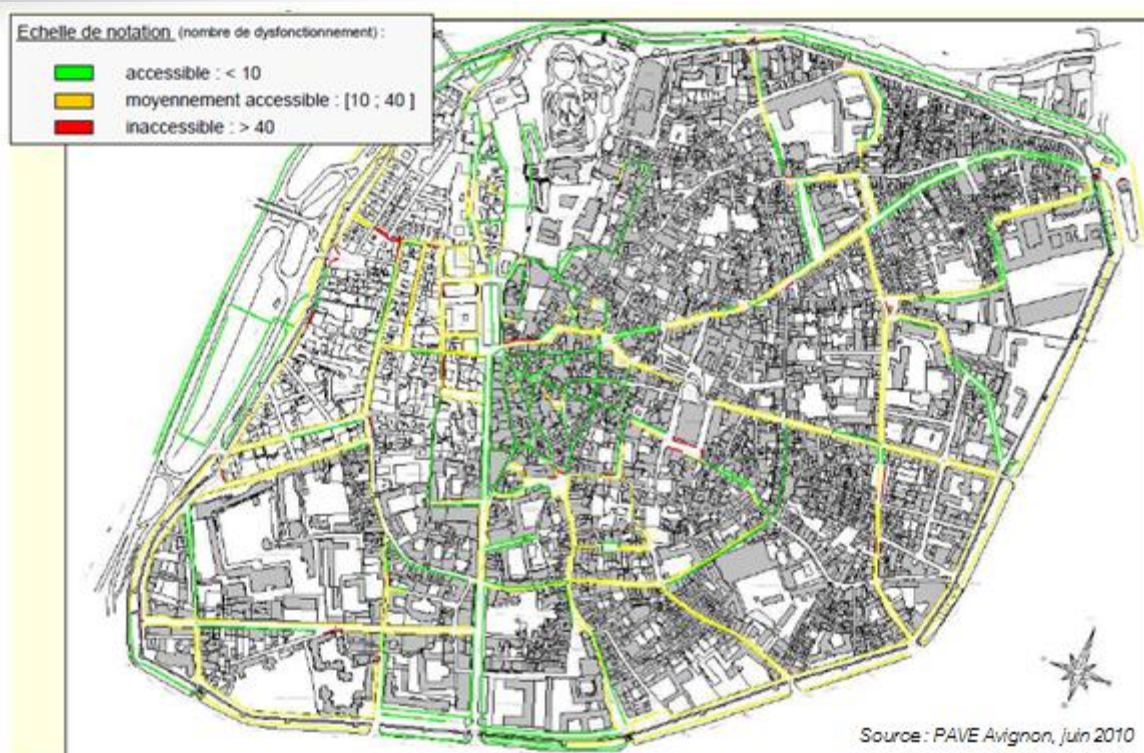
Le SDRA programme une amélioration progressive de l'accessibilité à l'horizon 2015 en trois phases :

- **La phase 1 :** Amélioration de l'accessibilité dès que possible par des travaux « légers » :
 - Mise en accessibilité des abords dans 31 gares
 - Mise en accessibilité des équipements de quais dans 399 gares
 - Rénovation des passages planchés dans 25 gares
- **La phase 2 :** Réalisation de travaux plus complexes :
 - Reconstruction complète de la gare de Frontignan
 - Mise en accessibilité des bâtiments voyageurs dans 21 gares
 - Mise en accessibilité des ouvrages dénivelés dans 8 gares
 - Rehaussement des quais dans 6 gares
- **La phase 3 :** Rehaussements des quais et amélioration de deux haltes :
 - Fin des rehaussements de quais (22 gares)
 - Mise accessibilité des ouvrages dénivelés dans 2 gares : Leucate et Vergèze
 - Amélioration de l'accessibilité dans 2 haltes.

2.2. LES PAVE

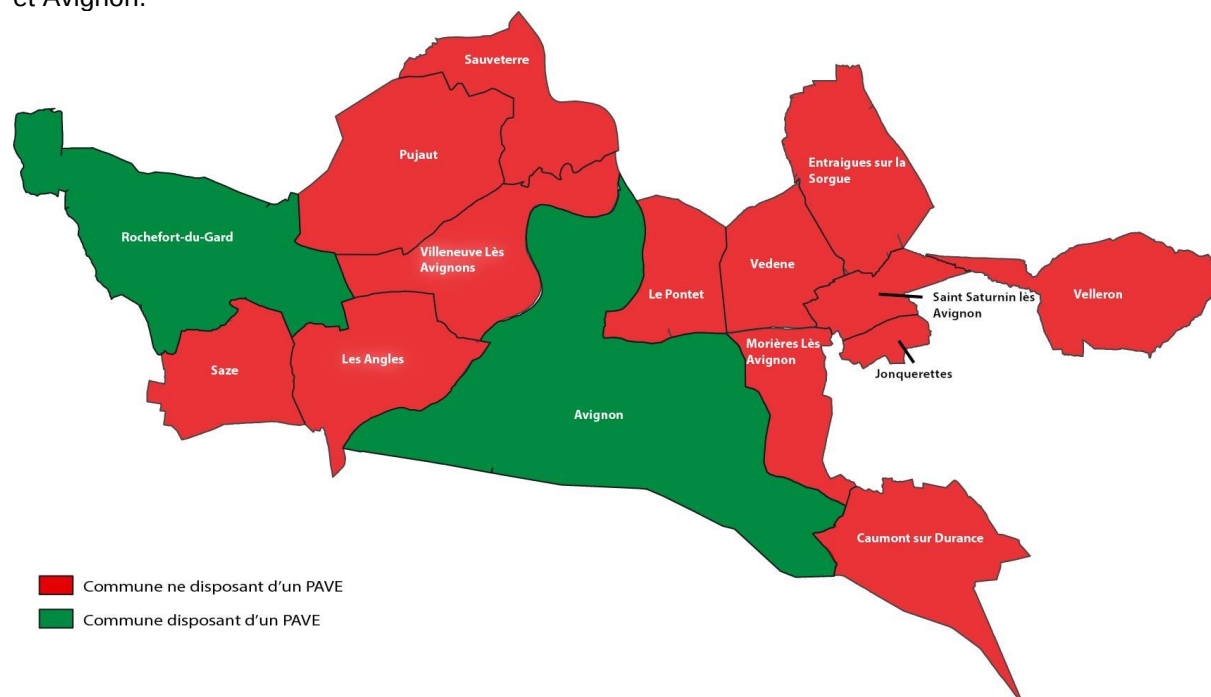
Dans le cadre du PDU, le suivi de la mise en œuvre des PAVE existants et l'incitation à leur réalisation pour les communes ne disposant pas de PAVE seront des éléments forts du PDU. Ce suivi pourra être effectué dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

A l'échelle de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, les pôles générateurs de déplacements sont principalement situés dans 2 communes : Avignon et le Pontet. Les communes plus rurales accèdent difficilement en modes actifs aux pôles générateurs de déplacements. Les PMR ont actuellement des difficultés notables à se déplacer dans l'agglomération du Grand Avignon. Pour illustrer ces difficultés, le centre ville intramuros possède un patrimoine important historiquement dédié aux déplacements doux (accès peu évident en voiture). De fait, les voiries de l'intramuros sont étroites. Il constitue un enjeu de mobilité important au sein de l'agglomération, afin d'assurer les connexions entre les différents pôles pour l'ensemble des citoyens et notamment pour les PMR. Néanmoins, tout l'intramuros n'est pas accessible (*cf carte ci-dessous*).



Les cheminements intra-muros (étendus dans un cercle d'environ 1,5 km de diamètre) sont conformes à 52%. Les cheminements extra-muros sont conformes à 62%.

Aujourd'hui, seulement **2 communes du Grand Avignon disposent d'un PAVE** : Rochefort-du-Gard et Avignon.



Le PDU devra donc veiller à la réalisation **des 13 PAVE manquants** afin de redonner une véritable place aux PMR et permettre également la mise en valeur du patrimoine historique présent sur l'agglomération.

2.3. LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE

Le Grand Avignon a créé la **Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées** (CC du 7 juillet 2008) instaurée par la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, pour les structures intercommunales de plus de 5 000 habitants compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire.

Cette commission regroupe les associations suivantes :

- Accidentés de la vie (FNATH) groupement de Vaucluse
- Paralysés de France (APF) – Vaucluse
- Paralysés de France (APF) – Gard
- Rétina France (Vaucluse)
- Comtadine des devenus sourds et malentendants (ACME SURDI 84)
- Adultes et jeunes handicapés (APAJH) – Vaucluse
- Parents d'Enfants Déficients Auditifs (ADEPEDA)

3. PRECONISATIONS DU PDU

Les différentes actions du Plan de Déplacements Urbains en matière d'accessibilité ne pourront être efficaces que si elles s'inscrivent dans une vision plus globale et en adéquation avec les documents existants comme les schémas directeurs d'accessibilité départementaux et régionaux. La concertation avec les différents acteurs intervenants sur le territoire est également indispensable comme rappelé dans le Schéma Directeur Départemental des Déplacements du Vaucluse : « L'objectif central est l'efficacité, l'optimisation, la mutualisation de l'action publique en matière de déplacements, à même de générer de substantielles économies de deniers publics, en évitant les coûteuses actions non coordonnées, voire contradictoires ».

Les recommandations du PDU en matière d'accessibilité se répartissent en 3 objectifs :

Objectif 1 : Un travail sur le long terme pour suivre les effets du PDU et les conditions d'accessibilité sur le Grand Avignon

Action 1.1 : Mutualisation des moyens

Comme décrit dans le projet PDU, il est nécessaire de réfléchir à une mutualisation des moyens afin d'avoir un état des lieux de l'existant et une vision globale de l'ensemble des actions.

Pour ce faire il est préconisé dans le cadre du PDU (fiche action n°35) de créer un groupe de travail composé d'élus et de techniciens qui aurait pour mission :

- De réaliser un audit du patrimoine pour avoir une vision consolidée des moyens affectés à la réalisation, la gestion et l'entretien des voiries sur le territoire.
- D'engager une mutualisation des moyens.

En plus de cette action PDU, il est également nécessaire que des échanges avec les autres acteurs du territoire (Régions, Départements, ...) soient programmés régulièrement. Dans ce sens, il est proposé dans le Schéma Directeur Départemental des Déplacements du Vaucluse, l'organisation de réunions entre les différents responsables des Schémas Directeurs d'Accessibilité afin d'avoir une cohérence dans les actions entreprises sur le Grand Avignon.

En effet, la concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrage en matière de planification et de réalisation d'aménagements visant à la mise en accessibilité de lieux publics permettra d'assurer une continuité de la chaîne du déplacement et de travailler sur des itinéraires continus, de réfléchir aux mutualisations possibles et à l'optimisation des coûts.

Action 1.2 : Mettre en place des observatoires de la mobilité

Le PDU préconise la mise en place de 3 observatoires (fiche action n°37.1) :

- **L'observatoire des accidents** : la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 instaure la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un cycliste ou un piéton.
- **L'observatoire des déplacements** : la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 prévoit qu'au terme d'une période de 5 ans, le PDU fasse l'objet d'une évaluation et d'une révision le cas échéant. L'observatoire des déplacements préconisé dans le PDU permettra ce suivi.
- **L'observatoire du stationnement.**

Ces observatoires permettront de contrôler et mesurer l'impact des actions mises en œuvre et d'avoir une vision globale de la mobilité et des accidents sur le territoire. Ils permettront également de suivre les mises en accessibilité des voiries et des espaces publics sur le territoire.

En effet, au-delà de la réalisation de plans de déplacements et schémas directeurs, il s'avère nécessaire de mettre en place un dispositif d'accompagnement et de suivi de la mise en œuvre de ces plans sur le long terme. Ce dispositif aura pour objet de dresser des bilans annuels des actions mises en place. Il permettra également d'effectuer des ajustements des documents de planification au vu des évolutions de la mobilité sur le territoire, des modifications d'organisation du système de transports, des améliorations à apporter pour mieux répondre aux besoins de certains usagers...

Objectif 2 : Améliorer l'accessibilité des transports en commun aux personnes souffrant de tous types de handicap

Action 2.1 : La mise en accessibilité des arrêts de bus sur l'ensemble des réseaux traversant le Grand Avignon

La loi mentionne que les véhicules doivent accoster au plus près des quais d'embarquement et que la hauteur de ceux-ci doit être compatible avec la hauteur de plancher des véhicules.

La réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics définit des normes concernant les largeurs de circulation piétonne, les pentes, les aires de retournement pour les fauteuils roulants et la disposition du mobilier.

Le PDU préconise de continuer les actions entreprises dans les différents Schémas Directeurs d'Accessibilité en matière d'accessibilité des arrêts. Les aménagements préconisés pour la mise en accessibilité des arrêts de bus sont :

- Un rehaussement des trottoirs de 15 à 21 cm ;
- Implantation des quais en ligne ;
- Marquage au sol repérable par contraste visuel et tactile pour les zones de montée avant et marquage au sol pour les portes centrales pour les PMR ;
- Planéité du quai avec un dévers <2% ;
- Accès au quai avec une pente maximum de 5% ;
- Mise en place de bandes podotactiles en bout de quai pour la sécurité et le guidage des personnes avec une déficience visuelle.

Le coût d'un aménagement d'un arrêt varie selon la taille et la nature des travaux à réaliser. Le Grand Avignon engage entre 8 500€ et 30 000€ par arrêt physique en tant que maître d'ouvrage. Dans le cadre d'un projet de voirie plus vaste conduit par une commune, une subvention lui est allouée.

Il s'agira, dans un premier temps, de faire un point sur les réalisations déjà entreprises et les projets en cours dans ce sens (point d'avancement des SDA), et dans un second temps, de mettre en place une programmation.

Action 2.2. Mise en accessibilité du matériel roulant

Du point de vue réglementaire, le parc véhicules du réseau de transports collectifs du Grand Avignon se doit d'être accessible en 2015.

Dans le SDA du Grand Avignon, il était prévu d'équiper les véhicules de rampes d'accès et d'un système d'annonces sonores et visuelles (annonce intérieure du prochain arrêt, annonce extérieure du n° de ligne et de la direction). Ce système d'annonces :

- A été présenté au CHSCT de TCRA le 29 mai 2013, et validé ;
- A été testé sur la ligne 1 pendant l'été 2013 ;
- A été déployé ensuite sur tout le réseau à partir de septembre 2013.

Tous les véhicules TCRA sont équipés de ce système sauf les véhicules destinés aux services Balladine, scolaires et Allobus.

En ce qui concerne l'équipement des véhicules en rampes d'accès pour fauteuils roulants, le SDA indique que près de 90% de la flotte était équipée fin 2013 et l'Ad'Ap qu'en 2015, l'ensemble des 126 bus du réseau sont équipés de plancher bas et 95% des bus sont équipés de rampe d'accès.

Dans le cadre du suivi du PDU, il faudra continuer à vérifier que le nouveau matériel roulant mis en service sur le réseau répond bien aux conditions d'accessibilité prévues dans la loi.

Action 2.3 : Améliorer l'information pour les déficients visuels et auditifs

Le SDA a permis la mise en place d'un système d'annonce des arrêts à l'intérieur des bus. A partir de l'automne 2015, 58 bornes d'informations voyageurs seront progressivement implantés aux arrêts les plus fréquentés du réseau. Début 2016, une expérimentation de sonorisation des informations sera mise en place. Elles seront accessibles grâce à des télécommandes distribuées par le Grand Avignon. Afin de compléter ce dispositif, le PDU préconise de développer ces **systèmes d'informations voyageurs et d'annonce à l'ensemble des arrêts du Grand Avignon.**



Exemple de système audio aux arrêts



Mercredi 6 novembre 2014

12:25

LIGNE / DESTINATION

PROCHAINS DÉPARTS

3	ST LAZARE/UNIVERSITE	Arrive	15 min
1	LYCEE R. CHAR	3 min	14 min
2	HOPITAL	7 min	22 min
4	AGROPARC	11 min	

Info : travaux sur remparts, retards importants.



Le réseau de transports urbains doit permettre d'assurer l'autonomie de déplacement de chaque usager. A cet effet, chaque usager doit pouvoir s'orienter et trouver l'information adaptée aux arrêts et dans les transports collectifs qu'il utilise. Dans le cas de perturbation du fonctionnement du réseau, une information adaptée devra permettre d'orienter tous les usagers vers des solutions alternatives.



Action 2.4 : Formation des agents d'accueil et conducteurs

Dans le cadre de la DSP du Grand Avignon, les conducteurs des services Allobus ont reçu une formation spécifique, de même que la personne en charge du standard TAD / service PMR.

Il est prévu dans l'Ad'AP, que 70 conducteurs par an soient formés annuellement jusqu'à fin 2018. Pour le reste du personnel, il n'y a pas de formation spécifique autour du handicap prévue mais, le thème de l'accessibilité est inclus dans les formations obligatoires des conducteurs.

Des actions de sensibilisation régulières sont également réalisées via l'encadrement (chaque conducteur est vu deux fois par an).

Cette action pourrait être complétée par une formation spécifique pour le personnel présent en agence commerciale.

Objectif 3 : Faciliter les déplacements des PMR ou souffrant d'un handicap

Action 3.1 : Développer et encourager la création de PAVE

A l'heure actuelle, seulement 2 communes ont établi des PAVE. Le PDU préconise d'encourager la création de PAVE pour l'ensemble des communes du Grand Avignon.

La réalisation d'un PAVE à l'échelle de l'agglomération permettrait de mutualiser les coûts, les moyens à mettre en œuvre et d'avoir une vision homogène.

Ce document déclinerait de manière détaillée l'ensemble des actions stratégiques à mettre en œuvre. Il déterminerait pour chacune d'elle une programmation opérationnelle des travaux de mise en accessibilité, et en fixerait les délais de réalisation.

Cette action constituera un des chantiers prioritaires à mener dans le cadre du PDU. (Voir fiche action n°11 cf document technique).

Action 3.2 : Pacification des centres villes

A ces créations de PAVE s'ajoutent la mise en place de zones de rencontre dans les centres des communes du territoire du Grand Avignon et la sécurisation des entrées de villes (voir les fiches actions n°10 et 11).

L'ensemble de ces dispositions doivent être prises dans un souci de cohésion et de coordination entre les différents acteurs. Le tableau ci-après du CEREMA décrit les répercussions sur les différents modes de transports de la mise en place d'aires piétonnes, de zones de rencontre et de zones 30.

Usagers	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Piétons et personnes à mobilité réduite	Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public. Il est cependant préférable de matérialiser des cheminements privilégiés pour faciliter l'accessibilité de ces espaces aux personnes à mobilité réduite.		Le piéton reste contraint au respect des règles générales du Code de la route, notamment en terme de traversées et d'usage des trottoirs. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules permet la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la chaussée.
	L'aménagement des zones est soumis au respect des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées.		
Cyclistes	Les cyclistes peuvent circuler dans les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par le maire. Ils doivent cependant s'y déplacer au pas et céder la priorité au piéton.	Comme tous les autres véhicules, ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Les aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable, ne sont pas conseillés.	Leurs relations avec les autres usagers sont régies par les règles de priorité classiques du Code de la route. Ils ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs lorsque ceux-ci existent. Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité d'aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable. Ceux-ci ne sont pas recommandés, sauf conditions particulières (trafic cycliste intense, présence d'un itinéraire de scolaires, forte pente etc.)
		La règle générale est celle du double-sens cyclable, sauf dispositions différentes prises par le maire (pour les zones 30 existantes, la mise en conformité doit intervenir avant juillet 2010)	
Véhicules motorisés	Les véhicules autres que les vélos ne sont pas admis à circuler sauf ceux nécessaires à la desserte interne de la zone suivant les règles de circulation. Ils doivent alors rouler au pas. Tout stationnement est gênant donc verbalisable. Il reste possible d'organiser l'arrêt des véhicules autorisés.	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 20 km/h, sans limitation de trafic. Ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant donc verbalisable.	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 30 km/h, sans limitation de trafic. Leurs relations avec les autres usagers, de même que leur stationnement, sont régies par les règles classiques du Code de la route.
Transports publics	Les transports publics sont admis à circuler. Ils sont soumis aux mêmes règles de priorité que les autres véhicules motorisés (à l'exception des tramways, qui sont prioritaires sur le piéton et dont la vitesse limite de circulation est définie dans le « Règlement de Sécurité et d'Exploitation » approuvé par le préfet)		

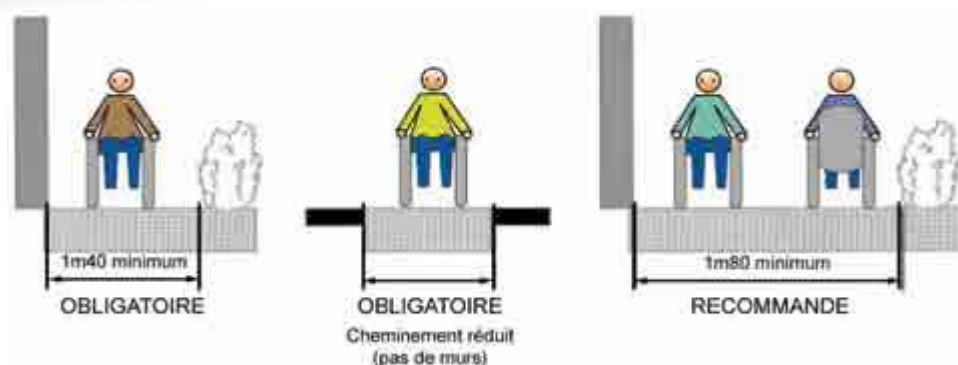
Les objectifs ici sont bien :

- D'encourager la pratique des modes actifs,
- De sécuriser les déplacements des piétons et garantir une meilleure accessibilité de la voirie pour les PMR,
- De diminuer les conflits entre les différents modes de déplacements,
- D'assurer un nouveau partage de la voirie.

Action 3.3 : Une voirie pour tous

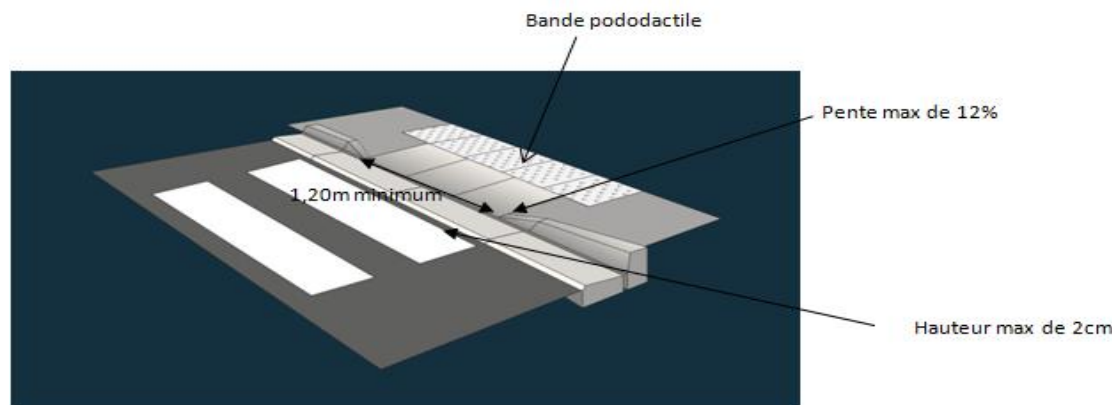
Afin de garantir les chaînes de déplacements au sein du territoire du Grand Avignon, il est nécessaire d'encourager des aménagements urbains en adéquation et concertation avec la réalisation des PAVE. La première des préconisations touche l'aménagement des cheminements dont les recommandations du CEREMA en la matière sont de 1,40m minimum (s'il y a un obstacle sinon 1,20m minimum) mais une largeur de 1,80m est recommandée dans les passages avec des flux importants afin que deux fauteuils roulants ou poussettes puissent se croiser sans difficulté.





Recommandation CEREMA 2008

Outre la largeur, les pentes des trottoirs sont également normées puisqu'elles ne doivent pas dépasser les 5% et le dévers 2% en section courante avec une recommandation du CEREMA de 1%. L'aménagement des passages piétons est un autre point fondamental de l'accessibilité. La réglementation indique que la largeur du passage doit être au minimum de 2,50m, la largeur du bateau doit être de minimum de 1,20m avec une bande pododactile pour les personnes malvoyante. Les pentes de raccordement entre la partie surbaissée et la partie plane doit être de 12% maximum mais la recommandation est de 8%. Si la largeur du trottoir le permet un espace de 0,80m doit exister entre la partie surbaissée et le bâti afin de permettre le passage des piétons. Enfin la hauteur du caniveau ne doit pas dépasser 2cm et 1cm est préconisé par le CEREMA.



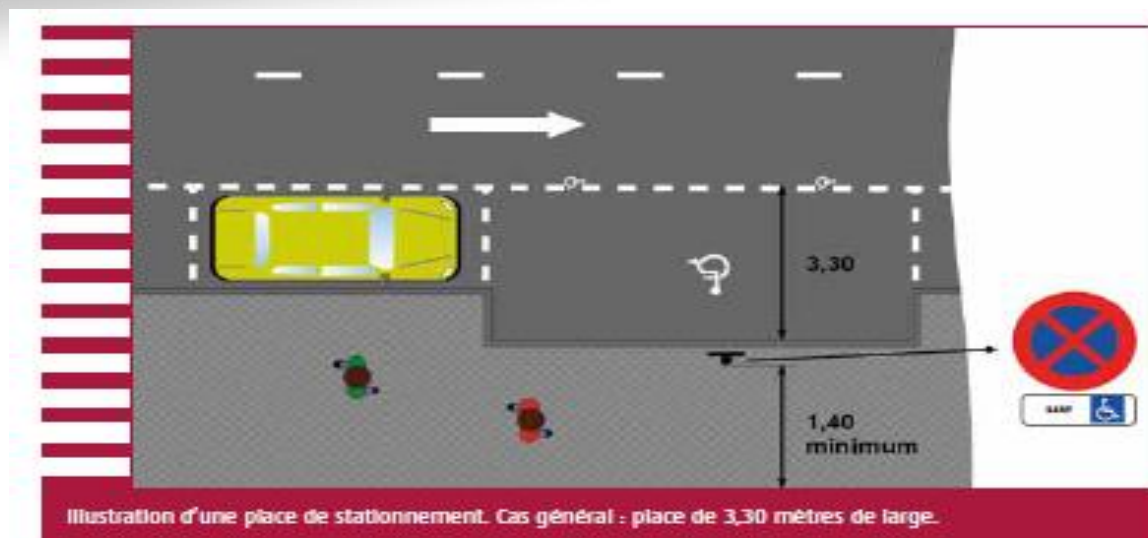
Le Grand Avignon et les communes membres devront veiller au respect de ces réglementations dans les nouveaux projets. Il faut en effet tenir compte de l'évolution de la législation en matière d'accessibilité de la voirie dans tous les projets neufs et de maintenance lourde. Il faut également tenir compte du fait que chaque commune présente des caractéristiques urbaines spécifiques.

Les priorités sont de :

- Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance en cohérence avec le décret « voirie pour tous »
- Assurer les continuités de cheminements et favoriser les déplacements des PMR dans les situations de perturbation de voirie par exemple dans les phases de chantier
- Traiter l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus

Action 3.4 : Garantir des places de stationnement pour les PMR

La réglementation prévoit des tailles standards d'une longueur de 5m, d'une largeur de 3,30m avec un espace minimum par rapport au bâti ainsi qu'un marquage au sol et un panneau.



D'après le « guide juridique et pratique à l'usage des collectivités territoriales » du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, **le nombre minimal de place PMR doit représenter au minimum 2% des places totales de la commune**. Le PDU préconise donc de mettre en application l'ensemble de ces directives sur le Grand Avignon.

Aussi, dans tout projet neuf ou de requalification globale d'un espace public, la réglementation exige qu'une place de stationnement sur 50 soit réservée aux personnes handicapées.

Il est également préconisé le développement de l'offre de stationnement en tenant compte d'un positionnement adapté des places PMR à proximité des établissements de santé et des pôles médicaux, et du domicile des personnes autorisées qui en font la demande auprès de leur commune.

Action 3.5 : La procédure de dépôt de plainte

L'autorité organisatrice des transports doit mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite. La transmission des plaintes et l'élaboration des réponses devront faire l'objet d'une procédure partenariale à définir entre les communes et le Grand Avignon.

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement en identifiant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, un registre de plainte devra ouvert par la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon ou dans les communes. Cette procédure de dépôt de plainte ouvre la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements. Elles seront informées des suites données à leurs requêtes.

Un bilan annuel des demandes exprimées et des réponses apportées sera présenté à la CIAPH en lien avec le suivi des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et du schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA).

4. CALENDRIER DE REALISATION

Ces dernières années, le Grand Avignon a mené de nombreuses actions pour améliorer les conditions d'accessibilité de son réseau de transport urbain : élargissement de l'offre de service spécifique PMR, accessibilité du matériel roulant, suivi et évaluation... Une programmation des actions à réaliser dans le cadre de l'annexe accessibilité est présentée ci-dessous :

ACTIONS	ECHEANCIER		
	Court terme 2015-2020	Moyen terme 2020-2025	Long terme 2025 et +
Objectif 1 : Un travail sur le long terme pour suivre les effets du PDU et les conditions d'accessibilité			
Action 1.1 : Mutualisation des moyens	★	★	
Action 1.2 : Mettre en place des observatoires de la mobilité		★	★
Objectif 2 : Améliorer l'accessibilité des TC aux personnes souffrant de tous types de handicap			
Action 2.1 : La mise en accessibilité des arrêts de bus sur l'ensemble des réseaux	★		
Action 2.2 : Mise en accessibilité du matériel roulant	★		
Action 2.3 : Améliorer l'information pour les déficients visuels et auditifs	★	★	
Action 2.4 : Formation des agents d'accueil et conducteurs	★	★	★
Objectif 3 : Faciliter les déplacements des PMR ou souffrant d'un handicap			
Action 3.1 : Développer et encourager la création de PAVE	★		
Action 3.2 : Pacification des centres villes	★	★	
Action 3.3 : Une voirie pour tous	★	★	★
Action 3.4 : Garantir des places de stationnement pour les PMR	★	★	★
Action 3.5 : La procédure de dépôt de plainte	★		

LEXIQUE

ACME SURDI 84 : 'Association Comtadine des Devenus Sourds et Malentendants 84
ADEPEDA : Association Départementale Enfants et Parents d'Enfants Déficients Auditifs
Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
APAJH: Association Pour Adultes et Jeunes Handicapés
APF : Association des Paralysés de France
CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CIAPH : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées
DSP : Délégation de Service Public
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERP : Etablissement Recevant du Public
FNATH : Fédération Nationale Accidentés Travail Handicap
LER : Ligne Express Régionale
PACA : Provence Alpes Côte d'Azur
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PDU : Plan de Déplacements urbains
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SDRA : Schéma Directeur Régional d'Accessibilité
Sd'AP : Schéma directeur d'accessibilité-agenda d'Accessibilité Programmée
TCRA : Transports en Commun Région Avignon
TER : Train Express Régional
UFR : Usager en Fauteuil Roulant