

Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine

ANNEXE ACCESSIBILITÉ

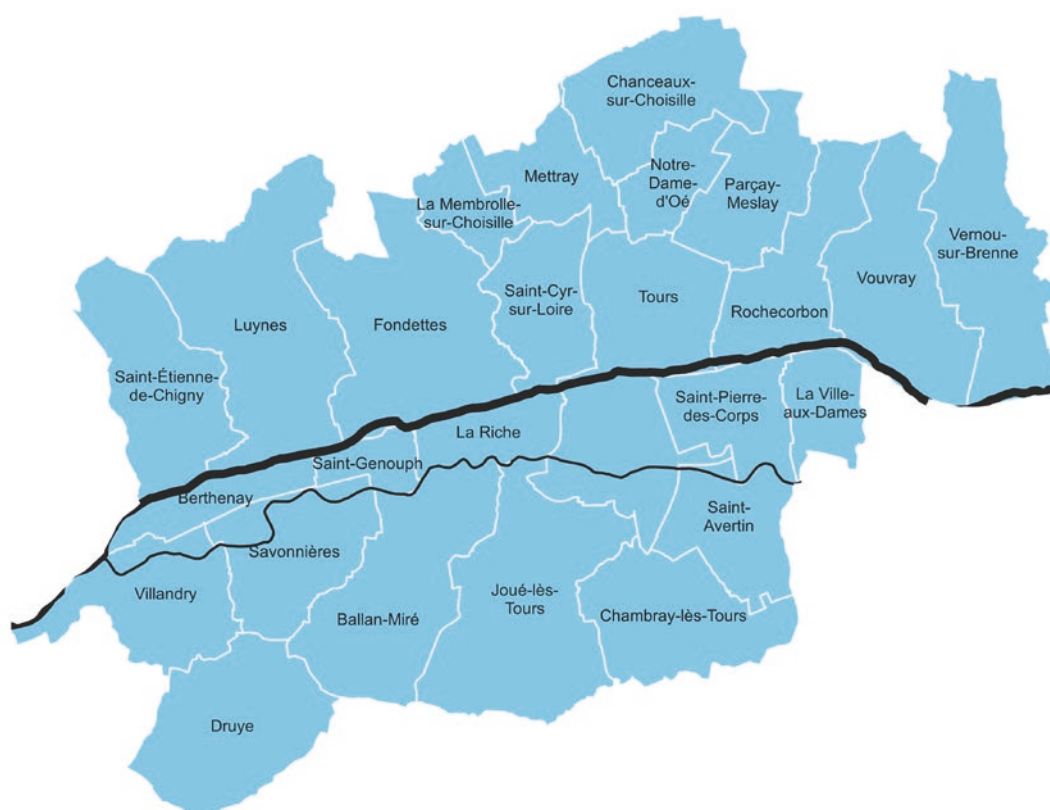


Table des matières

1. Le territoire et l'objet de l'annexe	3
2. Les différents types de handicap et le cadre législatif	4
2.1 Les différents types de handicap	4
2.2 Le cadre législatif	5
3. L'accessibilité du réseau de transports collectifs urbains Fil Bleu	8
3.1 L'accessibilité des arrêts du réseau Fil Bleu	9
3.1.1 Le niveau d'accessibilité globale du réseau	
3.1.2 Le niveau d'accessibilité des arrêts prioritaires	
3.2 L'accessibilité du matériel roulant	11
3.2.1 Les lignes de tramway	
3.2.2 Les bus	
3.3 Les services de transports spécifiques et les services d'accompagnement.....	13
3.3.1 Le réseau Fil Blanc	
3.3.2 Le service d'accompagnement	
3.4 L'information voyageurs	14
3.4.1 L'information pour préparer son parcours	
3.4.2 L'information dans les transports	
3.5 La formation et la sensibilisation des agents en contact avec le public à la prise en charge des public fragiles	16
3.6 Les actions menées par l'exploitant	16
4. Le réseau de transports collectifs de la Région Centre-Val de Loire	17
5. La voirie et l'espace public	19
6. Les actions du PDM 2026-2036	21
7. Glossaire	26

1. Le territoire et l'objet de l'annexe

Le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), créé en 2018, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le territoire des **22 communes de Tours Métropole Val de Loire** (Ballan-Miré, Berthenay, Chambray-lès-Tours, Chanceaux-sur-Choisille, Druye, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille, La Riche, Luynes, Mettray, Notre-Dame-d'Oé, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Etienne-de-Chigny, Saint-Genouph, Saint-Pierre-des-Corps, Savonnières, Tours et Villandry) et de **3 communes de la communauté de Communes Touraine Est Vallée** (Vernou-sur-Brenne, Vouvray, La Ville-aux-Dames).



Territoire du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) Source : SMT

La mission du Syndicat des Mobilités de Touraine est de construire une offre de service de mobilité durable, attractive et accessible à tous, favorisant l'intermodalité et répondant aux besoins des habitants et des activités du territoire. Le SMT étant une AOM dont le ressort territorial est situé dans une agglomération (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants, il doit obligatoirement engager une démarche de planification de la mobilité.

En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités, dite LOM, a redéfini les outils de construction et de mise en œuvre des politiques de mobilité. Elle a fait évoluer le **Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM)** afin de mettre en cohérence les objectifs de ce

document de planification avec les nouveaux enjeux de mobilités et l'évolution des missions des autorités organisatrices de la mobilité.

Conformément aux directives nationales et européennes, ainsi qu'aux dispositions législatives de l'article R1214-1 du Code des transports et de la Loi d'Orientation des Mobilités, les Plans de Mobilité doivent intégrer une annexe dédiée à l'accessibilité reprenant les mesures d'aménagement et exploitation prévues permettant d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports public aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier des réalisations sur le territoire.

2. Les différents types de handicap et le cadre législatif

L'accessibilité, c'est permettre aux personnes en situation de handicap, « sur la base de l'égalité avec les autres à l'accès à tous les aspects de la société, y compris à l'environnement physique, aux transports, aux services d'informations, de communication et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public » (Convention relative aux droits des personnes handicapées, 2006).

L'article 2 de la loi du 11 février 2005 définit le handicap comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

2.1 Les différents types de handicap

Plusieurs types de handicap sont à prendre en compte :

- **le handicap moteur** regroupe les personnes ayant une maîtrise partielle de leur motricité, que ce soit des membres inférieurs ou supérieurs. Elle inclut également des handicaps moteurs moins apparents, tels que les troubles musculosquelettiques (lombalgies, tendinites, scoliose...) et les problèmes cardio-respiratoires (incapacité à effectuer de grands efforts physiques). Ces personnes se déplacent avec aide (fauteuil roulant, canne...) ou sans aide. Elles rencontrent des difficultés de mobilité liées à la nature du sol, aux obstacles, aux longues distances sans possibilité de se reposer, et à l'atteinte de certaines hauteurs. Dans le domaine des transports, il est nécessaire de prévoir, entre autres, des places réservées dans les bus et des assises aux points d'arrêt, des rampes d'accès aux points de vente et aux arrêts pour les personnes en fauteuil manuel ou électrique, ainsi que des palettes pour accéder aux bus, à l'intérieur desquels une place spéciale pour fauteuil roulant doit être prévue). De plus, ces personnes peuvent avoir des difficultés de préhension et de manipulation d'objets (validation, demande d'arrêt...);
- **le handicap visuel** recouvre un panel important de déficiences, allant d'un trouble visuel bénin (myopie par exemple) à une cécité totale. Les personnes concernées rencontrent des difficultés de mobilité lors de leurs déplacements et dans l'utilisation des transports, notamment pour se repérer et détecter les obstacles. Elles ont besoin d'informations tactiles ou sonores, de temps d'attente et d'affichage aux arrêts, ainsi que d'annonces sonores à bord des véhicules et aux feux de circulation. Pour les malvoyants, des améliorations peuvent être apportées en termes de contrastes et de qualité de l'éclairage ;
- **le handicap auditif** concerne les malentendants et les sourds, qui éprouvent des difficultés à accéder aux annonces sonores. Une information visuelle avant et pendant le déplacement est nécessaire, avec des bandeaux lumineux dans les bus et les girouettes, ainsi que du personnel informé pour les assister en cas de perturbations ;
- **le handicap mental** peut se définir comme la conséquence d'une déficience intellectuelle. Cette dernière peut être considérée comme une capacité plus limitée d'apprentissage et un développement intellectuel significativement inférieur à la moyenne. Il se traduit par des difficultés plus ou moins importantes de réflexion, de conceptualisation, de communication, de décision, etc ;
- **le handicap cognitif** est la conséquence de dysfonctionnements des fonctions cognitives : troubles de l'attention, de la mémoire, de l'adaptation au changement, du langage, des identifications perceptives (gnosies) et des gestes (praxies). Le handicap cognitif n'implique pas de déficience intellectuelle mais des difficultés à mobiliser ses capacités ;
- **le handicap psychique** est la conséquence de troubles psychiques invalidants. Comme le handicap cognitif, le handicap psychique n'implique pas de déficience intellectuelle. Il est caractérisé par une alternance d'états psychiques calmes ou tendus et par des difficultés à acquérir ou à exprimer des habiletés psychosociales, avec des déficits d'attention et des difficultés à élaborer et suivre un plan d'action. Il peut donc notamment se traduire par des angoisses, des troubles cognitifs (mémorisation, attention, capacités d'organisation, d'anticipation, adaptation au contexte de la situation) et des difficultés dans la relation à autrui et la communication ;

Les personnes touchées par ces trois derniers handicaps nécessitent une signalétique simplifiée, privilégiant les systèmes sonores, les pictogrammes, les photographies et les couleurs.

- **les handicaps temporaires.** Selon l'annexe 2 de la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil européen, les handicaps temporaires incluent les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, celles utilisant un caddie et les personnes avec enfants (y compris en pous-

sette). D'autres situations de handicap temporaire peuvent être liées à la santé, comme l'obésité et les allergies. Les difficultés de compréhension des informations peuvent également concerner les enfants ne sachant pas lire, les personnes étrangères, et les usagers occasionnels. Tout individu peut se retrouver en situation de mobilité réduite de manière temporaire ou permanente au cours de sa vie, en fonction de l'âge, du poids, de la forme physique ou des déficiences, ce qui peut entraîner des difficultés dans les tâches quotidiennes liées aux déplacements.

2.2 Le cadre législatif

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a introduit, entre autres, les points suivants en ce qui concerne l'accessibilité :

- les personnes en situation de handicap bénéficieront de la capacité donnée aux autorités organisatrices d'agir dans le domaine de la mobilité solidaire en faveur des personnes vulnérables : mise en place d'aide financière individuelle, de conseil ou accompagnement individualisé, services spécifiques, etc. À ce titre, les régions, départements et autorités organisatrices élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité ;
- les tarifs préférentiels, pouvant aller jusqu'à la gratuité, seront rendus obligatoires pour tous les services de transports collectifs terrestres, pour les accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et qui ne peuvent voyager seuls ;
- lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne pourra plus être restreint, ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion (avec un taux de plus de 80%) ;
- les données relatives à l'accessibilité des services et des parcours aux personnes handicapées et à mobilité réduite seront rendues publiques et mises à disposition afin de faciliter les déplacements ;
- les autorités organisatrices de la mobilité publieront des rapports périodiques de mise en accessibilité du réseau, afin d'assurer une réelle information des voyageurs de l'avancée de l'accessibilité des réseaux.

La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Si un des maillons de la chaîne de déplacements d'une personne sur une journée est brisé, c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise

en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées, la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.

La loi prévoit que la chaîne du déplacement soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ce qui implique dans le cadre des réseaux de transports urbains de pouvoir :

- préparer son voyage (accès à l'information, à l'achat du billet, aux horaires ;
- accéder au point de départ (actions de mise en accessibilité de la voirie) ;
- attendre le bus, le tramway (sécurité, information, confort du point d'arrêt...);
- monter dans le bus, le tramway (aucun obstacle à la montée dans le véhicule) ;
- voyager dans de bonnes conditions (validation du titre, accès à l'information, position stable, demander l'arrêt...);
- descendre du bus, du tramway (aucun obstacle à la descente du véhicule) ;
- rejoindre son point d'arrivée (actions de mise en accessibilité de la voirie).

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi que sont :

le schéma directeur d'accessibilité des services de 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.

Un Schéma Directeur d'Accessibilité des transports publics de l'agglomération tourangelle du Sitcat (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle) a été réalisé en mars 2013. En 2018, le SMT est devenu l'autorité organisatrice des mobilités (sur le même périmètre géographique que le Sitcat).

le Sd'AP soit le schéma directeur 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. 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).

Le Sd'AP du réseau du SMT a été approuvé par le bureau communautaire du 7 septembre 2015, validé par le Préfet le 17 août 2016 et entériné officiellement en octobre 2019 suite au bilan final. Pour assurer le bon suivi de la mise en œuvre du Sd'AP, un bilan de la mise en accessibilité est réalisé au terme de chaque période soit tous les ans. Les travaux de mise en accessibilité sont réalisés et financés par l'autorité organisatrice des mobilités.

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

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, la signalétique et les systèmes d'information et les emplacements d'arrêt de transports collectifs.

la Commission Intercommunale pour l'accessibilité (CIPA)

Dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 5000 habitants, qui exercent en plus la compétence « transports » ou « aménagement du territoire », une commission intercommunale pour l'accessibilité doit être créée. Elle se réunit deux fois par an. Une réunion est consacrée à la présentation du bilan d'activité annuel et une autre à une thématique spécifique. Elle a pour principales missions de dresser le constat de l'état d'accessibilité du bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, de proposer des améliorations pour la mise en accessibilité de l'existant et d'établir un rapport annuel transmis aux représentants de l'Etat, du Conseil Départemental et aux associations.

La Commission Intercommunale Pour l'Accessibilité (CIPA) ainsi créée le 18 septembre 2008 au sein de l'agglomération tourangelle composée alors de 19 communes puis élargie aux communes-membre supplémentaires (Chanceaux-Sur-Choisille, Parçay-Meslay et Rochecorbon) le 1 janvier 2014. La composition de la CIPA a été actualisée successivement le 20 mai 2010, le 1 octobre 2020 et dernièrement le 19 septembre 2022 pour l'intégrer la Maison Départementale pour les Personnes handicapées d'Indre-et-Loire (MDPH 37).

Ainsi, la commission est constituée selon les modalités suivantes :

- un collège composé de représentants des 22 communes de TMVL, désignés parmi les membres élus du conseil municipal ;
- un collège composé des représentants d'associations de personnes handicapées suivantes :
 - Associations d'handicapés moteurs :
 - Association des Paralysés de France d'Indre et Loire (APF 37) ;
 - Association Loisirs et Handicap Touraine ;
 - Association Française contre les Myopathies (AFM) ;
 - Association Française des sclérosés en Plaques (AFSEP).
 - Association d'handicapés visuels :
 - Association Valentin Haüy d'Indre et Loire (AVH37).
 - Association d'handicapés auditifs :
 - Association Il Suffirait d'Un Signe (ISDS).
 - Association d'handicapés psychiques :
 - Association Nationale des Amis et des Familles des Malades Mentaux d'Indre et Loire (UNAFAM 37).
 - Association des déficients mentaux :
 - L'Association Départementale des Amis et Parents de Personnes ayant un Handicap Mental (ADAPEI).
 - Maison Départementale pour les Personnes handicapées d'Indre-et-Loire (MDPH 37)

3. L'accessibilité du réseau de transports collectifs urbains Fil Bleu

Le Syndicat des Mobilités de Touraine a la compétence sur l'organisation et le financement des transports publics sur son territoire. Le réseau est composé de six types de lignes :

- **1 ligne de tramway**, fonctionnant entre 5h et 0h30, avec une fréquence de 6 à 10 minutes ;
- **1 ligne BHNS et 3 lignes fortes urbaines**, fonctionnant entre 5h et 0h30, avec une fréquence de 6 à 10 minutes ;
- **9 lignes urbaines**, fonctionnant entre 6h et 21h30, avec une fréquence de 15 à 60 minutes ;
- **14 lignes suburbaines**, aux niveaux d'offre hétérogènes, desservent les communes plus éloignées, de 6h à 19h en semaine ;
- **ligne « citadine »**, dans le centre-ville de Tours ;
- **11 lignes Transport à la Demande (TAD) « Résabus »**, avec des offres différentes en fonction des services.

Un nouveau contrat de délégation de service public a débuté le 1^{er} janvier 2026 pour la gestion et l'exploitation du réseau de l'agglomération tourangelle pour une durée de 6 ans.



Plan du réseau Fil Bleu (Source : Site Fil Bleu)

3.1 L'accessibilité des arrêts du réseau Fil Bleu

3.1.1 Le niveau d'accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau

Le niveau d'accessibilité des points d'arrêts du réseau, hors arrêts en lien avec le réseau de transport à la demande (TAD), est de 48.15%. 691 arrêts sont accessibles sur un total de 1418 et 727 arrêts sont non accessibles (51.85%).

3.1.2 Le niveau d'accessibilité des arrêts prioritaires

Le Code des transports définit à son article L.1112-1 l'accessibilité du service de transport comme « assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire ».

Un arrêt est dit « prioritaire » s'il répond à au moins une des conditions suivantes :

- être situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public ;
- être desservi par au moins deux lignes de transports public ;
- être situé sur un pôle d'échange ;
- être situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacement ou d'une structure d'accueil recevant des personnes handicapées ou âgées.

Il est à noter qu'au moins un point d'arrêt doit être accessible dans chaque commune.

En 2015, d'après le SD'AP sur les 497 arrêts identifiés prioritaires sur le réseau Fil Bleu 329 étaient accessibles, 30 relevaient d'une Impossibilité Technique Avérée et 138 étaient non accessibles et devaient faire l'objet de travaux de mise en conformité.

En 2024, sur les 1418 stations/arrêts du réseau bus et tramway, hors arrêts de TAD, 479 arrêts sont prioritaires (34% des arrêts) :

- 118 arrêts sur les lignes de Tram A et Tempo 2 ;
- 156 arrêts sur les lignes fortes n° 3, 4, 5 ;
- 23 arrêts à proximité de pôles d'échanges ;
- 60 arrêts à proximité d'un générateur de déplacement ;
- 15 arrêts à proximité d'un générateur dit spécifique accueillant des personnes handicapées ;

- 76 arrêts dits « multilignes » desservis par deux lignes de bus urbaines ;
- 31 arrêts dits « centre-ville » pour les communes où aucun arrêt prioritaire n'est identifié.

En 2024, sur ces 479 arrêts prioritaires :

- **85% sont accessibles ;**
- **9% sont classés en « Impossibilité Technique Avérée » (ITA)**, c'est-à-dire que l'arrêt ne peut être mis en accessibilité à cause de contraintes techniques liées à l'environnement avoisinant (une rue avec une pente trop importante au regard de la réglementation par exemple). Un service de substitution apporte une solution aux personnes habitant à proximité de ces arrêts. Fil Bleu met donc à disposition un service de transport en véhicule adapté qui fonctionne sur toute l'amplitude du réseau Fil Bleu, d'arrêt à arrêt, aux tarifs du réseau Fil Bleu et il est ouvert à tout public en situation de mobilité réduite, temporaire ou définitive, sans condition de résidence. L'accès au service de substitution est réservé aux clients admis de plein droit, titulaires d'une carte d'invalidité à 80 % en situation de handicap moteur, permanent ou temporaire, ne pouvant se mouvoir qu'avec un fauteuil roulant. Il est également possible pour les personnes à mobilité réduite dont le handicap permanent ou temporaire ne permet pas d'utiliser les transports collectifs. L'admission est soumise à un entretien avec le référent accessibilité Fil Bleu ;
- **6% sont non-accessibles.** Ils correspondent pour la plupart à des arrêts qui seront traités dans le cadre de la seconde ligne de tramway ou d'opérations urbaines à venir.

2024

Arrêts accessibles	406	85 %
Arrêts non accessibles	28	6 %
ITA	45	9 %
TOTAL	479	100 %

Répartition des arrêts prioritaires selon leur niveau d'accessibilité en 2024 Source : SMT

Le SMT améliore continuellement ce niveau d'accessibilité du réseau. Ainsi :

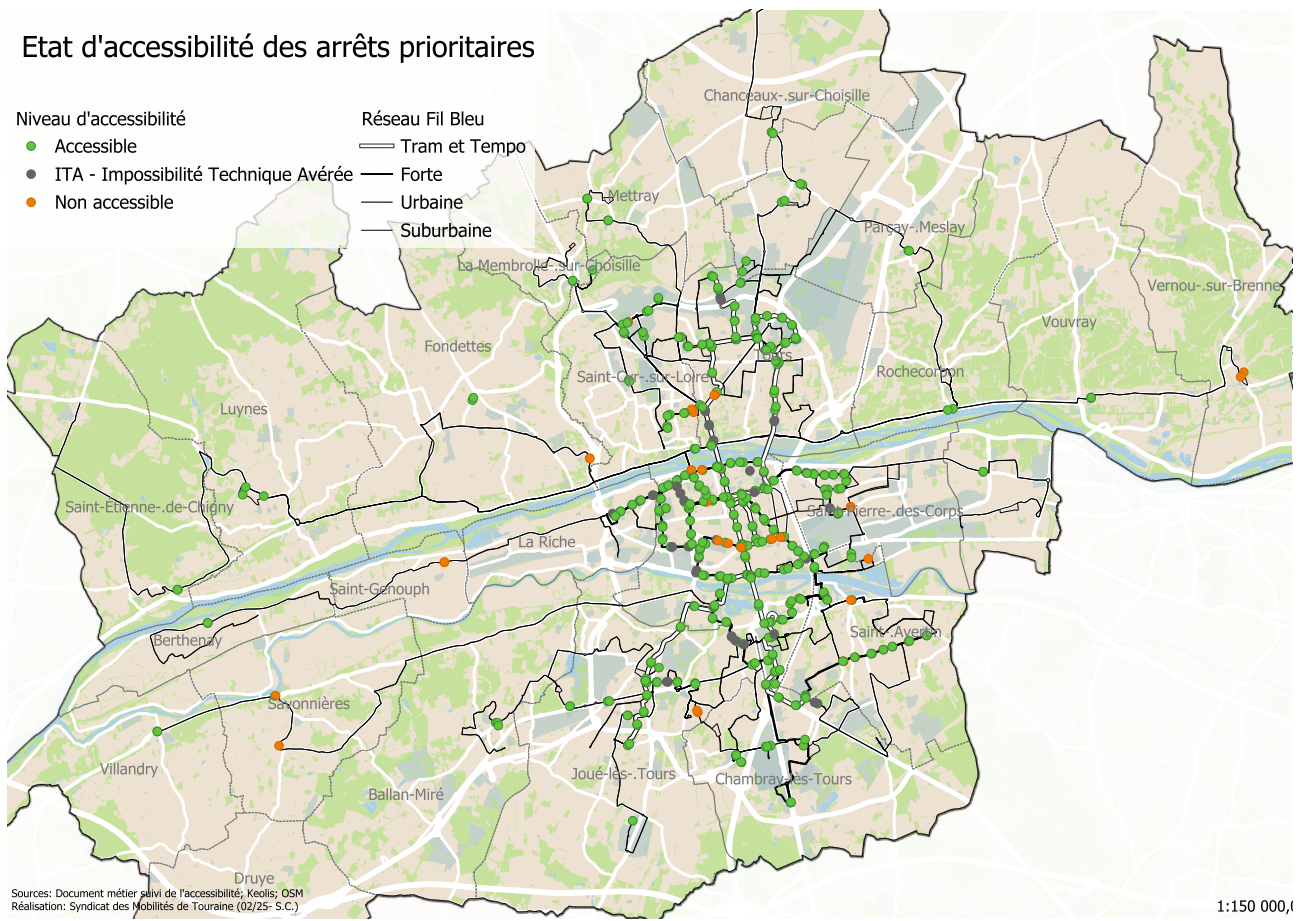
- en 2023, 7 arrêts ont été rendus accessibles, dont 4 arrêts prioritaires ;
- en 2024, 15 arrêts ont été rendus accessibles, dont 3 arrêts prioritaires.

Le Syndicat des Mobilités de Touraine a investi 1 205 400 € pour rendre les arrêts accessibles sur les 3 années de programmation du Sd'AP. De plus, il rend accessible les arrêts non prioritaires lorsque des travaux de voirie sont programmés par la commune. L'investissement réalisé pour la mise en accessi-

bilité des arrêts sur le réseau s'élève au total sur toute la période du Sd'AP à 1 656 399 €. Ce montant se décompose comme ci-dessous :

- 1 205 400 € pour la mise en accessibilité des arrêts prioritaires ;
- 389 735 € pour les travaux de mise en accessibilité des 67 arrêts non prioritaires ;
- 61 264 € pour le déploiement des « repères portes avant » sur les 500 arrêts du réseau bus.

La carte ci-dessous localise les différents arrêts prioritaires en 2024 et leur niveau d'accessibilité.



Carte de l'état de l'accessibilité des arrêts prioritaires en 2025 – Source : SMT

3.2 L'accessibilité du matériel roulant

Le diagnostic d'accessibilité du matériel roulant du Schéma Directeur d'accessibilité réalisé en 2011 faisait état de 35% du parc accessible pour les handicaps moteurs et 23 % pour les handicaps auditifs et visuels. Grâce aux investissements réalisés pour renouveler le parc bus, mettre en conformité les véhicules et renouveler le système d'aide à l'exploitation et à

l'information voyageur (notamment avec la mise en place de l'information sonore), 100% du parc maintenant accessible. **En effet depuis fin 2016, tout le parc (bus et tramway) est accessible (en propre et sous-traité).** Les véhicules légers du Transport A la Demande sont accessibles depuis 2026.

3.2.1 Les lignes de tramway

- Les quais de la majorité des stations tramway (excepté les trois stations suivantes, Tranchée, Mi-Côte et Place Choiseul pour lesquelles la pente de la Tranchée est de 7%) sont facilement accessibles pour les utilisateurs de fauteuil roulant ;
- les rames de tramway sont à plancher plat et de plain-pied avec le quai ;
- les double-portes des rames permettent aux utilisateurs de fauteuil roulant de pouvoir accéder sans difficulté au tramway ;
- des bandes d'éveil de vigilance ont été spécialement conçues pour les personnes malvoyantes et mises en place sur toutes les bordures de quais. Incrustées de mini plots, elles sont sensibles au toucher du pied et à la canne, et préviennent les déficients visuels de la proximité de la voie.

3.2.2 Les bus

- 170 bus sont dotés d'une rampe électrique et 24 bus sont dotés d'une rampe manuelle, qu'il appartient aux voyageurs valides à proximité d'actionner.

En 2024, suite au constat d'immobilisations récurrentes de véhicules en lien avec des pannes de rampes électriques, Keolis, exploitant du réseau, expérimente la neutralisation des rampes électriques pour les véhicules GNV équipés de palettes bimodes (électrique et manuelle). L'objectif est à terme de généraliser les rampes manuelles sur le réseau, si l'expérimentation s'avère concluante en termes de nombre et de durée d'immobilisations mais aussi d'acceptation de la part des usagers. En effet, ces rampes ne tombent pas en panne mais impliquent que les usagers à bord aident au déploiement de celle-ci pour la personne en fauteuil roulant. Une information voyageur a été spécifiquement déployée à bord des véhicules en expérimentation.
- L'ensemble du parc de bus propose également des places UFR (Usager en Fauteuil Roulant) : entre une ou deux places sont disponibles en fonction des modèles de véhicules ;
- des annonces sonores sont diffusées dans chaque véhicule et les bus de la ligne Tempo 2 sont équipés en écran TFT pour une meilleure lisibilité de l'information en temps réel ;
- des haut-parleurs sont également disposés en extérieur, annonçant la ligne et la direction du véhicule lors de son arrivée à l'arrêt ;
- de plus, des « repères portes avant » ont également été déployés sur les arrêts du réseau de bus afin de permettre aux personnes en situation de handicap visuel de bien se positionner sur le quai et ainsi entendre l'information sonore extérieure (numéro de la ligne et destination). Aussi, ce repère assure le bon positionnement de la deuxième porte du bus (équipé de la palette UFR) face à la section élargie du quai, pour la montée et la descente des personnes en fauteuil roulant ;
- l'aménagement des nouveaux bus au gaz naturel (45 actuellement en service sur le réseau) a fait l'objet d'une attention particulière afin de garantir et améliorer l'accessibilité et le confort des usagers avec notamment :
 - deux places UFR ;
 - des écrans pour afficher l'information en temps réel ;
 - des largeurs de couloir élargies ;
 - une rampe UFR bi-mode, électrique et manuelle, pour assurer l'accessibilité du véhicule même en cas de panne électrique ;
 - une sonorisation intérieure et extérieure plus performante.

	Nombre de bus et rames de tramways
Constituant le parc	21 rames de tramway 193 bus (159 bus en propre, 33 bus affrétés et 1 taxi affrété)
Disposant de palettes ou d'élévateurs	193 bus
Accessibles (palettes ou élévateurs et annonces sonores et visuelles (à l'intérieur et à la porte avant))	21 rames de tramway 193 bus

3.3 Les services de transports spécifiques et les services d'accompagnement

3.3.1 Le réseau Fil Blanc

Le réseau Fil Blanc est destiné aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel, titulaires d'une carte Mobilité Inclusion à 80 % ou porteuses d'un handicap temporaire, qui ne peuvent utiliser le réseau bus / tramway Fil Bleu :

- les personnes titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion – « Invalidité », en situation de handicap moteur (permanent ou temporaire), nécessitant l'usage d'un fauteuil roulant et qui souhaitent effectuer un déplacement impossible à réaliser avec le réseau Fil Bleu ;
- les personnes déficientes visuelles bénéficiant d'une Carte Mobilité Inclusion – « Besoin d'accompagnement cécité » et qui souhaitent effectuer un déplacement reconnu comme techniquement impossible à réaliser avec le réseau Fil Bleu ;
- les personnes en situation de handicap moteur ou visuel, permanent ou temporaire, titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion – « Invalidité », justifiant par certificat médical de l'impossibilité d'accéder au réseau urbain ;
- à titre supplétif et sur dossier, aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel temporaire, uniquement pour un accès temporaire, en fonction de la durée et de la nature du handicap, en justifiant par certificat médical de l'impossibilité d'accéder au réseau urbain.

Le réseau Fil Blanc répond aux demandes spécifiques de chacun des utilisateurs du service en leur faisant bénéficier d'un transport personnalisé de porte à porte sans accompagnement aux étages, ni portage. Les conducteurs sont spécialement formés et les véhicules sont adaptés aux transports de personnes à mobilité réduite.

Le service fonctionne sur le périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine avec les caractéristiques suivantes :

- **Ouverture** : tous les jours de l'année, sauf le 1^{er} mai et le 25 décembre ;
- **Amplitude** : de 7h à 1h ;
- **Réservations** : du lundi au vendredi de 9h à 17h par téléphone ou courriel, au minimum la veille ouvrable avant 17h, et le vendredi pour le lundi ;
- **Tarif** : le prix d'un voyage est de 1,50 euro depuis le 1^{er} août 2014 et gratuit pour l'accompagnant.

En 2023, le réseau comptait 1 048 usagers inscrits pour un total de 71 372 voyages réalisés.

	2022	2023	évolution entre 2022 et 2023
Personnes en fauteuil roulant	660	532	-19,40 %
Personnes déficientes visuelles	290	260	-10,30%
Personnes en marche lente	364	256	-29,70 %
Total par année	1314	1048	-20,20 %

Répartition du nombre d'inscrits selon le type de handicap Source : Rapport d'activité Fil Bleu 2023

3.3.2 Le service d'accompagnement

Le Syndicat des Mobilité de Touraine a mis en place au 1^{er} septembre 2024 un nouveau service à l'attention des séniors, Mon Guide Fil Bleu. Le principe est d'accompagner des séniors de plus de 60 ans sur un trajet avec le réseau de transport en commun Fil

Bleu, de porte à porte ou d'arrêt à arrêt. Il s'adresse à des séniors qui rencontrent des difficultés de déplacement dans leur quotidien afin de leur redonner confiance et autonomie dans l'utilisation des services de transport en commun. Ce service est gratuit et

limité à 1 aller/retour par semaine. Seul le trajet en transport en commun est payant au tarif Fil Bleu. Il est ouvert sur réservation téléphonique du lundi au samedi entre 7h et 19h.

Keolis a communiqué sur ce nouveau service auprès de 10 résidences de personnes âgées (EPHAD, Foyer Logement ...) et des associations en lien avec le public sénior (Val Touraine habitat, Petits Frères des Pauvres, France Parkinson...)

3.4 L'information voyageurs

La garantie d'un accès fluide et efficace à l'information sur le réseau de transport collectif est un élément clé pour assurer une mobilité inclusive et équitable pour tous. Dans cette optique, la disponibilité d'informations précises et en temps réel revêt une importance cruciale. L'article 47 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes rend obligatoire à tout service de communication publique en ligne d'être accessible à tous.

Le concept d'« information voyageur » englobe l'ensemble des données essentielles fournies aux usagers tout au long du parcours sur un réseau de transport en commun (de la préparation au voyage). Cette information, qu'elle soit disponible sous forme physique ou numérique, est consultable à distance (application et site internet), dans les points de vente, dans les stations, aux points d'arrêt et même à bord des véhicules. Pour les personnes en situation de handicap, avoir accès à ces informations

En 2024, 75 personnes se sont inscrites au service et 17 accompagnements ont été réalisés.

Fil Bleu a également poursuivi sa collaboration en 2024 avec Wimoov (association qui accompagne tous les publics en difficulté dans leur mobilité) pour encourager la mobilité des séniors. Ce partenariat consiste en un atelier mobilité en salle avec des séniors suivi d'un accompagnement en tramway. En 2024, 17 visites de lieux (Centre de maintenance du tram, parc de la Gloriette...) ont été réalisées en transport en commun avec un public sénior.

de manière instantanée et dans des formats adaptés revêt une importance capitale pour leur permettre de planifier efficacement leurs déplacements et de les effectuer en toute autonomie. Cela inclut la localisation des points d'arrêt accessibles du réseau, l'état de marche des équipements adaptés tels que les ascenseurs et escalators, ainsi que des informations sur les prochaines étapes du voyage et les mesures à prendre en cas de perturbations.

Le 26 octobre 2021, le ministère chargé des Transports a annoncé deux avancées dans la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) : la validation du standard permettant de décrire l'accessibilité du cheminement en voirie, et la publication d'un guide de recommandations pour la collecte des données d'accessibilité. En renforçant l'information sur l'accessibilité, ces avancées permettront de faciliter l'accès aux transports et à la voirie aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

3.4.1 L'information pour préparer son parcours

Applications numériques

En collaboration avec l'Association Valentin Haüy (AVH), Fil Bleu a développé une application mobile et une fonction de recherche d'itinéraire adaptées aux besoins des personnes malvoyantes et aveugles. Ce partenariat a permis d'assurer une compatibilité optimale avec les liseuses automatiques, qui peuvent oraliser l'application selon les préférences de l'utilisateur. De plus, les conseils de l'AVH ont guidé Fil Bleu dans l'adoption de meilleures pratiques en matière de conception graphique et visuelle, tant pour le site internet que pour les documents papiers, en mettant l'accent sur des aspects tels que la taille de police, les contrastes et la clarté visuelle.

Le site filbleu.fr respecte les recommandations d'Accessiweb et a été audité par Access42 pour garantir sa conformité à la réglementation RGAA 4.1 (Règlement Général d'Accessibilité des Administrations), établissant ainsi des normes élevées en termes d'accessibilité numérique.

En 2021, le site web Fil Blanc a obtenu la labellisation Accessiweb niveau Or. En 2022, Keolis Tours a initié une démarche en partenariat avec l'Association ANAIS locale pour simplifier l'accès à l'information en se basant sur la méthode FALC (Facile A Lire et à Comprendre).

Les outils d'aide aux déplacements

Pour se déplacer sur le réseau Fil Bleu, des outils sont disponibles :

- le calculateur d'itinéraire accessible Fauteuil Roulant sur le site Fil Bleu et l'application Fil Bleu permettant de calculer des parcours accessibles pour les fauteuils roulants. De plus, il permet de visualiser, en plus des informations sur les horaires, les itinéraires de desserte, les arrêts accessibles ;
- L'information sur les arrêts accessibles est également disponible sur le site et l'application sur la carte dynamique, les horaires aux arrêts les fiches horaires par ligne, etc ;

- l'application Streetco, GPS piéton dédié aux personnes à mobilité réduite.

Streetco est une application gratuite et collaborative, proposant un GPS piéton dédié aux déplacements des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Son objectif est de proposer des itinéraires accessibles au sein de la ville. Pour permettre à l'application d'être la plus complète possible, un maximum d'obstacles, temporaires ou permanents, doivent être signalés.

L'ensemble des signalements remonte dans le calculateur d'itinéraires Fil Bleu et permet à l'utilisateur de visualiser sur son parcours piéton (jusqu'à son arrêt de montée ou depuis son arrêt de descente), la présence d'obstacles. Le voyageur peut visualiser la localisation et la photo de l'obstacle et choisir un autre itinéraire piéton. En 2024, 32 154 signalements ont été réalisés et remontés dans la recherche d'itinéraires et 7 618 rues accessibles sont identifiées dans le calculateur d'itinéraires Fil Bleu.

- La plateforme Elioz dédiée aux personnes sourdes ou malentendantes disponible depuis le site Fil Bleu.

Cette plateforme est accessible depuis un ordinateur équipé d'une webcam et d'une liaison internet haut-débit ou un smartphone (ou tablette) équipé d'une caméra et d'une connexion internet. Elle met en relation avec un conseiller avec lequel il est possible de dialoguer en LSF (Langue des Signes Française), TTRP (Transcription en Temps Réel de la Parole) ou LPC (Langue française Parlée Complétée). Un conseiller est disponible du lundi au vendredi de 8h30 à 19h00 et le samedi de 10h00 à 12h00 pour tout renseignement en ce qui concerne les besoins en mobilité.

Agence commerciale Fil Bleu

L'agence commerciale Fil Bleu a reçu le label ACCEV®, reconnaissant sa qualité d'usage pour tous, développée par le CRIDEV et l'APF. Ce label souligne les

efforts continus de l'agence pour améliorer l'accessibilité et l'inclusivité pour les personnes avec divers handicaps physiques, cognitifs ou psychiques.

Les aménagements comprennent :

- entrée : affiche en FALC (Facile à lire et à comprendre) qui facilitent le parcours client et traduisent, en langage simple et suivant des techniques accessibles, les règles d'usage des transports en commun, double main-courante adaptée, revêtement non-éblouissant pour les barres ;
- accueil : borne d'accueil redéfinie avec l'aide de personnes atteintes de handicaps cognitifs divers, prenant en compte les différents besoins des typologies de handicap dès l'arrivée de l'utilisateur ;
- boucle magnétique : disponible au guichet pour les personnes malentendantes ;
- service interprète : pour les personnes sourdes signantes, l'agence propose un service d'interprètes via la plateforme Elioz. Ce service, via une tablette, permet de faire intervenir en visioconférence un interprète en langue des signes française (LSF), en transcription en temps réel de la parole (TTRT) ou en langue parlée complétée (LPC). Ce service est également accessible au Centre d'Appel Fil Bleu. Ce service est également disponible sur le site internet ;
- espace info-voyageur : Documents accessibles à différentes hauteurs, écran tactile géant, et tablettes pour imprimer des horaires ;
- agencement et signalétique : Espaces clairs et dégagés, sens de circulation unique facilitant la circulation dans l'agence et l'accès aux places assises ;
- formation du personnel : Approche bienveillante et adaptation aux besoins des clients, avec formations régulières sur l'accueil des personnes handicapées ;

Ces initiatives visent à garantir un environnement accueillant, sûr et confortable pour tous les usagers.

3.4.2 L'information dans les transports

Sur le terrain, des aménagements ont été mis en place aux arrêts de bus, stations tramway et à bord des véhicules pour rendre le voyage plus accessible, selon les prescriptions réglementaires. Les exemples suivants peuvent être cités.

Informations visuelles :

- aux stations tramway et aux arrêts de bus de la ligne 2 Tempo, en plus de l'information statique classique (indice de ligne, direction, fiches horaires tarifs...), des afficheurs dynamiques dénommés borne d'information voyageurs permettent de visualiser le temps d'attentes avant l'arrivée du prochain bus

et permettent de diffuser des informations sur le réseau (perturbations...)

- la fermeture des portes du tramway est annoncée par un signal clignotant à destination des sourds et malentendants ;
- à l'intérieur du tramway et du bus, toutes les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- conformément à la loi 2005-102, les bus sont équipés de panneaux d'affichage électronique situés à l'avant du bus, au-dessus du parebrise. Les informations affichées

permettent de connaître la direction et la commune d'arrivée.

Informations sonores :

- aux stations tramway, des haut-parleurs diffusent des informations sur le réseau ;
- la fermeture des portes du tramway est annoncée par un signal sonore pour les non ou malvoyants ;

- à l'intérieur des véhicules (bus et tramway) des annonces sonores indiquent le nom du prochain arrêt ;
- les bus disposent d'une annonce sonore extérieure pour indiquer le numéro du bus et sa destination aux personnes déficientes visuelles attendant à l'arrêt conformément à la réglementation. A l'arrêt, un repère podotactile est apposé au sol pour permettre aux usagers de bien se positionner à la porte-avant à l'arrêt et entendre l'annonce sonore.

3.5 La formation et la sensibilisation des agents en contact avec le public à la prise en charge des publics fragiles

Keolis, délégataire du réseau pour l'exploitation du réseau poursuit son programme annuel de formation et de sensibilisation à l'accueil et la prise en charge des personnes handicapées des agents de conduite, agent d'accueil et médiateurs. En 2024 :

- 21 conducteurs ont été formés à « Favoriser l'accessibilité dans les bus pour les publics fragiles » pour un total de 147 heures de formation ;
- 4 agents de médiation ont été engagés dans le cursus TP AMIS, incluant notamment une journée sur la connaissance du handicap ;

- 89 agents de tous services ont suivi la formation « Tous Engagés Clients », incluant le module pour l'accueil et l'accompagnement du client fragile.

Des formations sont menées régulièrement sur la détection des handicaps et sur les meilleures façons de s'adapter aux usagers, sur les gestes, postures et comportements à adopter en fonction des spécificités du voyageur. Les agents du centre d'appel, de conduite ou de l'agence commerciale notamment, sont ainsi en mesure de fournir un service sur mesure à un client en fonction de son handicap (physique, cognitif, sensoriel...).

3.6 Les actions menées par l'exploitant

Un programme d'actions a été mis en place pour garantir la continuité dans l'amélioration de l'accessibilité :

- rencontres Fil Blanc/Fil Bleu avec les associations APF et AVH ;
- mise en ligne sur filbleu.fr des premières fiches en FALC en partenariat avec les ESAT de Joué-Lès-Tours et Mettray ;
- poursuite du travail sur l'accessibilité web avec la publication du schéma pluriannuel d'accessibilité ;
- mise en place d'une expérimentation de rendez-vous en visio ("l'agence virtuelle"), à la rentrée 2022. Elle propose aux clients de les accompagner dans la création de leur carte via la e-boutique du site filbleu ;

- communication sur le service accompagnement au premier voyage ;
- ateliers mobilités en partenariat avec les associations de quartiers ;
- mise en place d'un outil signalement via l'application Fil Bleu qui permet à chacun de signaler, en temps réel, un dysfonctionnement sur le réseau Fil Bleu (matériel, affichage...).

4. Le réseau de transports collectifs de la Région Centre-Val de Loire

La loi NOTRe n° 2015-991 du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République a transféré les compétences de transports publics routiers interurbains initialement exercés par les Conseils Départementaux aux Conseils Régionaux. En région Centre-Val de Loire, ce transfert est effectif depuis le 1^{er} septembre 2017. Dans ce cadre, le Conseil Régional a repris la gouvernance des différents Sd'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée) départementaux existants pour les coordonner avec son Sd'AP régional. La Région a décidé de ne pas fusionner le Sd'AP régional et les Sd'AP départementaux. Elle organise des réunions thématiques pour échanger avec les associations afin de parvenir à une cohérence régionale.

Le territoire du SMT est desservi par 2 gares TGV (Tours et Saint-Pierre-des-Corps) et 8 haltes TER-Intercités (Ballan-Miré, Druye, Joué-lès-Tours, La Douzillière, La Membrolle, Notre Dame d'Oé, St Genouph, Savonnières) dispersées sur une étoile ferroviaire riche de 8 branches.

La Région a entrepris un plan de mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts pour les personnes à mobilité réduite :

- dans les gares, des études et travaux financés à 50% par la Région sont planifiés permettant les investissements pour une mise en accessibilité des quais : rehaussement des quais, aménagement de rampes d'accès, amélioration de l'éclairage, installation d'ascenseurs. La Région participe par ailleurs, au financement de la mise en accessibilité de bâtiment voyageurs (jusqu'à 100%)...
- dans les points d'arrêts routiers, les travaux sont réalisés conformément à un calendrier qui définit les points d'arrêt prioritaires.
- sur le réseau Rémi, le service « [Accès Rémi Train](#) » garantit l'accueil et l'accompagnement des usagers qui peuvent avoir besoin d'une assistance pour accéder aux Trains Rémi, dans 75 gares en région. Ce service gratuit est proposé sur simple réservation téléphonique

L'État a approuvé, par les décrets du 4 novembre 2014, le Schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux – Agenda d'accessibilité programmée (SDNA-Ad'AP). La gare de Saint-Pierre-des-Corps y est identifiée comme point d'arrêt prioritaire à rendre accessible, au regard du critère de fréquentation. Les annonces gouvernementales du 26 avril 2023, lors de la Conférence Nationale du Handicap, imposent une accélération du calendrier, avec un objectif de mise en accessibilité PMR complète de toutes les gares nationales en 2027. La mise en accessibilité de la gare de Saint-Pierre-des-Corps

dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement Porte Est Métropolitaine est donc une priorité pour l'État et SNCF Gares & Connexions (Source : Projet partenarial d'aménagement Porte Est Métropolitain).

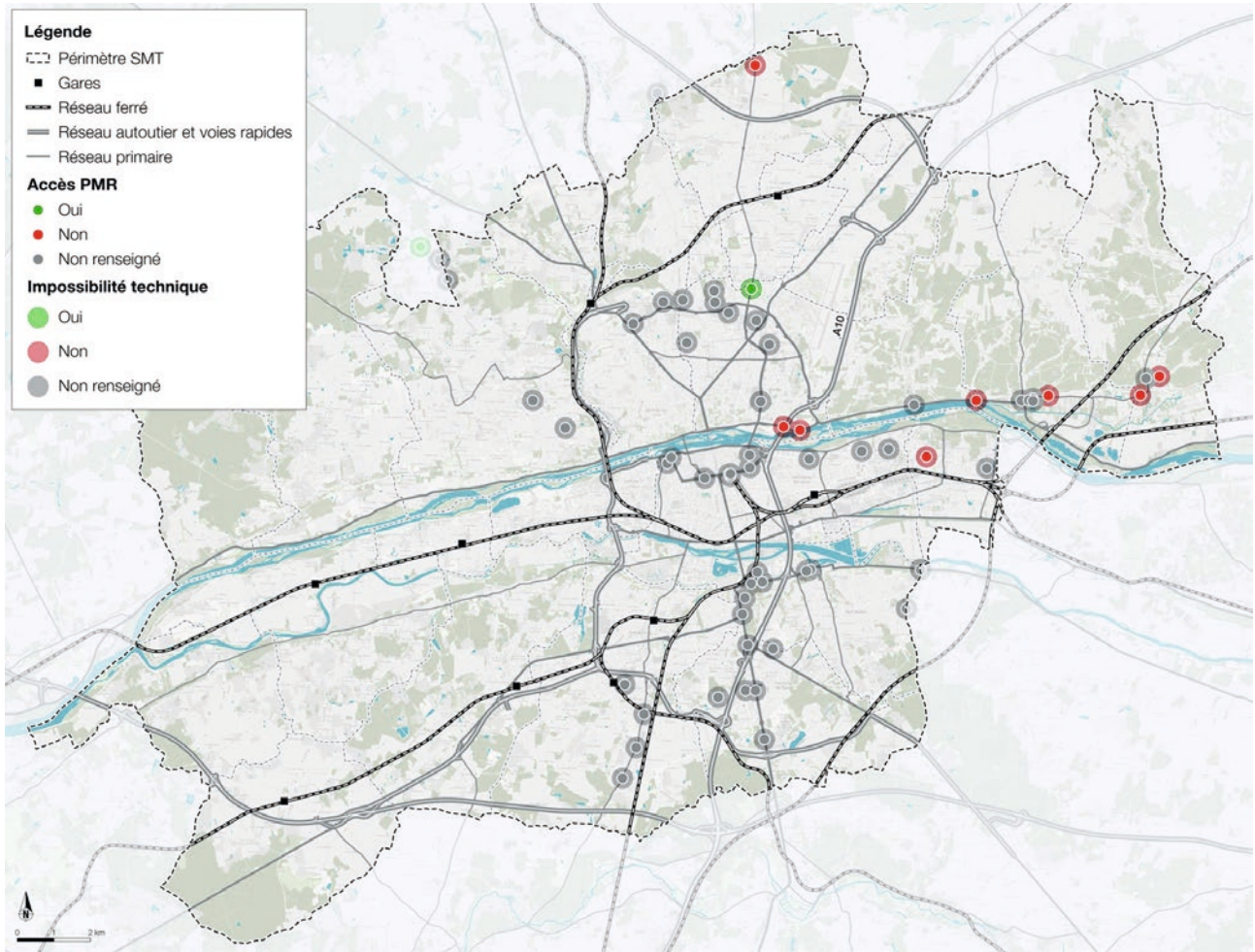
Le réseau de transports collectifs interurbain Rémi dessert le territoire d'Indre et Loire. Treize lignes circulent sur le territoire. Les lignes régulières interurbaines sont en terminus à la gare routière de Tours et certaines lignes à vocation scolaires desservent les pôles d'enseignement sur le SMT.

Dans le rapport CIPA de 2023, il est précisé que le Conseil Général (devenu Conseil Départemental) a approuvé son schéma départemental des transports intégrant le schéma directeur d'accessibilité en 2011. Après une demande de prorogation de son Agenda d'Accessibilité programmée, le Conseil Général a déposé son SDA Ad'AP le 30 novembre 2015.

Sur 544 arrêts situés sur son périmètre d'intervention, 175 ont été classés comme arrêts prioritaires et 118 sont identifiés comme faisant l'objet d'une ITA (impossibilité technique avérée) de mise en accessibilité.

Depuis la loi Notre du 7 août 2015, la compétence Transport a été confiée à la Région.

Le niveau d'accessibilité du réseau de cars interurbains Rémi est cartographié ci-dessous.



Points d'arrêt routiers sur les lignes régulières du réseau Rémi (Source : Opendata 2024 Région Centre-Val de Loire)

5. La voirie et l'espace public

La loi du 11 février 2005 pose le principe selon lequel « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit (...) l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens, ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ». Elle prévoyait au départ une mise en accessibilité au 1^{er} janvier 2015. L'État a permis aux propriétaires d'établissements recevant du public non accessibles de déposer un Agenda d'Accessibilité Programmée (ADAP) avant le 31 mars 2019.

Dans le cadre du rapport 2023 de la Commission Intercommunale pour l'accessibilité de Tours Métropole Val de Loire, le bilan suivant d'accessibilité de la voirie pour les 22 communes concernées est présenté.

BILAN FICHES SUR LA VOIRIE – 2023

	Voie communale existante en km	Voie diagnostiquée	dont trottoirs :	Pourcentage diagnostique	Niveau d'accessibilité			
					Km	Km	Km	
BALLAN-MIRE	99,00	24,00	24,00	0%	6,90	8,10	4,70	4,30
BERTHENAY	13,00	0,60	1,20	0%	0,30	0,30	0,00	0,00
CHAMBRAY-LES-TOURS	83,00	40,15	38,50	0%	11,50	24,00	4,50	0,15
CHANCEAUX-SUR-CHOISILLE	38,50	5,80	0,00	15%	0,20	1,50	2,70	1,40
DRUYE	0,00	1,79	0,00	0%	0,00	0,43	0,61	0,75
FONDETTES	95,67	23,66	0,00	24,6%	16,035	7,455	0,355	0,00
JOUE-LES-TOURS	220,00	220,00	294,00	100%	158,05	5,86	0,00	56,03
LA MEMBROLLE-SUR-CHOISILLE	21,33	4,45	8,45	21%	3,50	0,23	0,16	0,57
LA RICHE	56,97	56,97	23,90	64%	20,14	0,99	2,76	33,08
LUYNES	28,47	28,47	9,24	100%	1,13	7,19	20,15	0,00
METTRAY	17,42	2,71	4,14	16%	0,23	1,42	0,44	0,63
NOTRE-DAME-D'OE	25,00	4,93	9,64	20%	0,847	0,458	1,491	2,138
PARCAY-MESLAY	29,91	22,40	19,57	75%	6,445	4,300	11,653	0,00
ROHECORBON	53,08	2,97	3,32	0%	0	0,80	1,30	0,60
SAINT-AVERTIN	101,20	28,26	0,00	27,92%	20,40	3,68	2,68	1,50
SAINT-CYR-SUR-LOIRE	104,00	55,70	0,00	54%	24,175	11,422	18,527	1,558
SAINT-ESTIENNE-DE-CHIGNY	17,58	1,39	1,86	8%	0,31	0,26	0,81	0,00
SAINT-GENOUPH	15,05	0,00	0,00	0%	2,65	12,40	0,00	0,00
SAINT-PIERRE-DES-CORPS	64,47	10,63	9,51	16%	7,360	0,00	2,154	11,754
SAVONNIERES	47,32	12,03	9,50	25%	3,425	4,173	3,92	0,51
TOURS	340,00	68,00	0,00	0%	25,00	10,00	10,00	0,00
VILLANDRY	40,87	2,37	0	6%	0,14	0,59	0,07	1,58
					Facile	Modérée	Difficile	Non accessible
	Voie communale existante	Voie diagnostiquée	dont trottoirs :	Pourcentage diagnostique	Km	Km	Km	
Totaux	1 511,84	617,28	456,83	5,73	308,74	105,56	88,98	116,55

	Données mise à jour
	Données en attente de mise à jour

Niveaux d'accessibilité des voiries des communes de Tours Métropole Val de Loire Source : Rapport CIPA 2023

En ce qui concerne la réalisation des PAVE, sur les 20 communes de TMVL qui ont une obligation de le réaliser (population est supérieure à 1 000 habitants), 15 ont réalisé un PAVE dont un a été validé par les services de la Direction Départemental des Territoires (DDT).

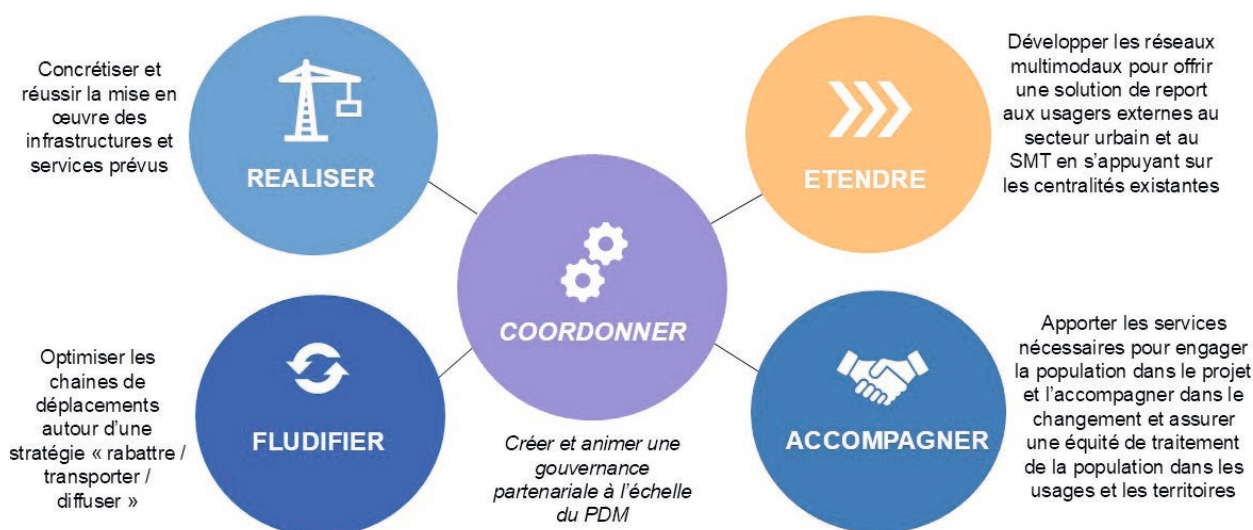
NOM DES COMMUNES	CCA			VOLET VOIRIE ET ESPACES PUBLICS			COMMENTAIRES ET DONNEES DDT PAVE
	Nb d'habs 2018	Obligation de CCA Communes/+ 5 000 habs	Création CCA/Transmission de la CCA	PAVE OU SIMPLE DIAG OUI/NON	FAIT PAR	APPROUVE	
BALLAN MIRE	8191	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	PAVE OUI selon la commune (partiel centre-ville) (diag selon la DDT)	En interne (ST)	NOVEMBRE 2010	Aucun élément transmis à la DDT, ni information
BERTHENAY	706		Commission Communale Accessibilité crée	Pas d'obligation pour les communes de moins de 1000 habitants			Pas d'obligation
CHAMBRAY-LES-TOURS	12001	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	NON (travail non engagé)			Travail non engagé malgré relance de la DDT
CHANCEAUX-SUR-CHOISILLE	3576		Commission Communale Accessibilité non créée	PAVE OUI selon la commune (diag selon la DDT)	SAFEGE	DIAG APPROUVE LE 15 MARS 2012	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide selon la DDT
DRUYE	952		Commission Communale Accessibilité crée	Pas d'obligation pour les communes de moins de 1000 habitants			Pas d'obligation
FONDETTES	10879	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	PAVE OUI selon la commune (diag selon la DDT)	FORM ACCES	OUI	Aucun élément transmis à la DDT, ni information.
JOUE-LES-TOURS	38661	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	PAVE OUI selon la commune - partiel centre-ville (diag selon la DDT)	SAFEGE	NON	Aucun élément transmis à la DDT, ni information.
LA MENBROLLE-SUR-CHOISILLE	3374		Commission Communale Accessibilité crée	OUI (2011) (diag selon la DDT)	VILLE	OUI (24 mai 2011)	pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
LA RICHE	10412	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	PAVE OUI (Diag selon la DDT)	VILLE	NON	Travail non engagé malgré relance de la DDT Pave non valide par la DDT
LUYNES	5243	X	Commission Communale Accessibilité non créée	OUI (diag selon la DDT)	SOCOTEC	OUI	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide selon la DDT
METTRAY	2139		Commission Communale Accessibilité non créée	NON (travail non engagé)			Travail non engagé malgré relance de la DDT
NOTRE-DAME-D'OE	4246		Commission Communale Accessibilité crée	OUI (en 2011) (diag selon la DDT)		OUI (27/06/2011)	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
PARCAY-MESLAY	2453		Commission Communale Accessibilité non créée	OUI (Fév. 2010) selon la commune (diag selon la DDT)	SAFEGE	OUI (16 Sept. 2010)	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
ROCHECORBON	3219		Commission Communale Accessibilité crée	PAVE OUI selon la commune (diag selon la DDT)	SAFEGE	23/04/2012	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
SAINT-AVERTIN	15263	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	OUI selon la commune	INTERNE	CA	Aucun élément transmis à la DDT, ni information.
SAINT-CYR-SUR-LOIRE	17286	X	Commission Communale Accessibilité crée - CCA 2020 reportée / rapport annuel non communiqué	OUI (DEC 2014) selon la commune	INTERNE	OUI	Rencontre 2018 - pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
SAINT-ETIENNE-DE-CHIGNY	1651		Commission Communale Accessibilité crée	OUI selon la commune (rappel réglementaire selon la DDT)		CM du 19/05/2011	Pave non valide selon la DDT
SAINT-GENOUPH	1064		Commission Communale Accessibilité crée	NON (travail non engagé)			Travail non engagé malgré relance de la DDT
SAINT-PIERRE-DES-CORPS	16016	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	NON (travail non engagé)			Travail non engagé malgré relance de la DDT
SAVONNIERES	3227		Commission Communale Accessibilité crée	PAVE	QUALICONSUL	OUI (novembre 2011)	PAVE Validé par Tours Métropole Val de Loire et envoyé à la DDT
TOURS	139230	X	Commission Communale Accessibilité crée / rapport annuel non communiqué	OUI selon la commune (diag selon la DDT)		OUI (février 2016)	Pas de programmation dans le diag réalisé Pave non valide par la DDT
VILLANDRY	1161			NON (travail non engagé)			Travail non engagé malgré relance de la DDT
TOURS METROPOLE	300045	X	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité Créée / rapport annuel communiqué				CIA de Tours Métropole RAS

Bilan de réalisation des PAVE sur Tours Métropole Val de Loire Source : Rapport CIPA 2023

Pour les 3 communes de Touraine Est Vallée, les PAVE de Vouvray et Vernou-sur-Brenne ont été réalisés en 2010.

6. Les actions du PDM 2026-2036

Le plan de mobilité 2026-2036 s'articule autour des axes stratégiques suivants.



Axes stratégiques du PDM

Ces axes stratégiques et les orientations associées sont décrits ci-après. Leur combinaison fournit un projet d'ensemble cohérent et complet pour le territoire, assurant une réponse ambitieuse à l'ensemble des conditions de réussite du projet pour :

- Réaliser les projets engagés, en maîtrisant leurs impacts et en les ajustant si nécessaire pour mettre en œuvre les infrastructures et offres de mobilités structurantes nécessaires au territoire ;
- Étendre le potentiel de report modal au-delà de la ville dense en proposant des alternatives adaptées aux besoins des territoires périphériques et aux déplacements longs fortement générateurs de kilomètres en voiture ;

Plusieurs actions détaillées dans le plan d'actions visent à faciliter l'accessibilité pour l'ensemble de la population ayant un handicap (se référer au document Plan de Mobilité) :

- Rééquilibrer les usages entre les différents modes dans l'espace public ;
- Réaliser un schéma directeur piéton ;
- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics cibles ;
- Permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous.

7. Glossaire

ACCEV : Accessibilité et Convenance des Espaces de Vie

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

APF : Association des Paralysés de France

AVH : Association Valentin Haüy

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CIPA : Commission Intercommunale Pour l'Accessibilité

CRIDEV : Centre de Recherche pour l'Inclusion des Différences dans les Espaces de Vie

DSP : Délégation de Service Public

Ecran TFT : Ecran Thin Film Transistor

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ESAT : Etablissement ou Service d'Aide par le Travail

FALC : Facile A Lire et à Comprendre

GNV : Gaz Naturel pour Véhicule

GPS : Global Positioning System

ITA : arrêt en Impossibilité Technique Avérée

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PDM : Plan de Mobilité

REMI : Réseau de Mobilité Interurbaine

Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

SMT : Syndicat des Mobilités de Touraine

TAD : Transport A la Demande

TMVL : Tours Métropole Val de Loire

UFR : Usager en Fauteuil Roulant



Syndicat des Mobilités de Touraine

 02 47 80 12 00

 mobilites@mobilites-touraine.fr

 [Plus d'infos sur smt-touraine.fr](http://smt-touraine.fr)



LE TRI
+ FACILE



Livret

