

# **ACTIONS MÉTROPOLITAINES EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ**

**BILAN 2023**

## **Le mot de Mme Véronique MIQUELLY, 1<sup>ère</sup> conseillère de la Métropole déléguée au Handicap, à la Lutte contre les discriminations et inégalités, au Conseil métropolitain des jeunes**

L'inclusion des personnes en situation de handicap est une priorité pour la Métropole, au cœur de notre ambition de construire une société plus juste et plus équitable.

La Métropole a décidé de se saisir du sujet et de veiller plus particulièrement à une approche globale de l'accessibilité.

J'ai souhaité avec la Présidente Martine VASSAL et en concertation avec les associations de personnes handicapées, mettre en œuvre « main dans la main » des actions pour une mobilité plus inclusive, en lien avec les différents chantiers conduits dans le cadre du Plan Marseille en Grand.

Ainsi, l'année 2023 sera marquée par le démarrage de nombreux chantiers d'envergure comme par exemple ceux concernant le Val'Tram reliant Aubagne à La Bouilladisse. Les associations ont également été impliquées, dans une démarche participative et innovante, pour la conception des nouvelles rames de tramway qui vont être mises en service dans le cadre de l'extension Nord-Sud du tramway.

Si la mobilité reste une question centrale lorsqu'il s'agit d'accessibilité, l'année écoulée a aussi été l'occasion de se pencher sur d'autres thématiques toutes aussi importantes. Deux journées d'échanges ont ainsi été organisées pour aborder les sujets de l'accès à la culture et de l'inclusion par le sport, l'occasion d'activer de nouveaux réseaux de compétences, et d'ouvrir de nouveaux chantiers tels que la prochaine publication d'un guide pour faciliter la mise en accessibilité des festivals.

La Métropole s'est aussi mobilisée concernant le déploiement du dispositif ACCEO qui a permis de rendre accessible aux personnes sourdes et malentendantes les accueils des établissements et services de la Métropole et de 65 communes membres.

Enfin, L'augmentation significative du taux d'emploi de travailleurs handicapés déclarés auprès du FIPHFP qui atteint désormais 9,34 % en 2024 (contre 5,01% en 2018) démontre une belle avancée dans la déclaration et l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la Métropole. L'occasion pour moi de souligner à nouveau notre engagement et la qualité du travail des équipes Métropolitaines pleinement mobilisées sur le sujet de l'accessibilité.

Ce rapport d'activité détaille l'ensemble des actions menées par la Métropole en faveur de l'accessibilité. Ce document constitue un point d'étape de la trajectoire métropolitaine vers la construction d'une société plus inclusive.

Soyez assurés de notre engagement plein et entier en faveur de l'inclusion.

# SOMMAIRE

|  |    |
|--|----|
| INTRODUCTION   | 6  |
| LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ MÉTROPOLITAINE (CIAM)  | 8  |
| LES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS  | 10 |
| 2.1 Réseaux <i>lebus</i> et <i>lecar</i> : la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SdAP) | 11 |
| 2.2 Réseau <i>lemetro</i> : un métro plus accessible   | 12 |
| a. La mise en accessibilité des stations   | 12 |
| b. Le renouvellement du métro : le projet NEOMMA   | 13 |
| 2.3 Réseau <i>letram</i> : de nouveaux projets pour le tramway   | 14 |
| a. Le projet Val'TRAM  | 14 |
| b. Extension Nord/Sud du tramway de Marseille : acquisition de nouvelles rames   | 15 |
| 2.4 Réseau <i>lebus+</i> : Un Bus à Haut Niveau de Service pour des lignes structurantes plus accessibles                                    | 16 |
| a. Le BHNS d'Aubagne   | 16 |
| 2.5 Réseau <i>lebus+</i> à la demande : un service dédié pour les personnes handicapées  | 17 |
| a. Harmonisation des conditions d'accès au service   | 18 |
| b. L'ouverture d'un chantier de « refonte » du service   | 18 |
| 2.6 Mesures générales portant sur l'ensemble de l'offre de transports de la Métropole  | 19 |
| a. Mesures portant sur la tarification   | 19 |
| b. Experimentation du carnet de voyage comme outil d'autonomisation dans les transports  | 20 |
| PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ET DES DÉPLACEMENTS   | 22 |
| 3.1 La prise en compte de l'accessibilité dans le Plan de Mobilité Métropolitain (ex-PDU)  | 23 |
| ERP / CADRE BÂTI   | 25 |
| 4.1 Accueil dans les ERP métropolitains : déploiement du dispositif ACCEO  | 26 |
| 4.2 Le chantier du futur théâtre de l'Olivier à Istres   | 27 |



|   |           |
|---|-----------|
| <b>HABITAT / LOGEMENT</b>   | <b>28</b> |
| 5.1 5.1 Adhésion à la Charte du logement <b>adapté</b>  | 29        |
| 5.2 5.2. Recensement des logements accessibles aux personnes en situation de handicap et aux personnes <b>âgées</b> | 29        |
| <b>EMPLOI</b>   | <b>32</b> |
| 6.1 Suivi de la convention avec le FIPHFP   | 33        |
| <b>VOIRIE ET ESPACES PUBLICS</b>  | <b>34</b> |
| 7.1 Les opérations de renouvellement urbain   | 35        |
| a. Les projets PNRU et NPNRU  | 35        |
| b. Actions de capitalisation et participation à des journées d'échanges   | 36        |
| 7.2 7.2. Voie verte de l'Huveaune   | 37        |
| <b>VIVRE ENSEMBLE</b>   | <b>40</b> |
| 8.1 8.1. Sous-Commission pour l'Accessibilité   | 41        |
| a. "Inclusion par le sport"   | 41        |
| b. "Inclusion par la Culture"   | 41        |
| 8.2 8.2 Guide d'accompagnement à la mise en accessibilité des événements culturels en extérieur                     | 42        |
| 8.3 8.3. Création d'une réserve de matériel de mise en accessibilité  | 42        |
| 8.4 8.4 Audiodescription des événements sportifs  | 44        |
| 8.5 Tourisme et Handicap  | 45        |
| a. Label Tourisme et Handicap   | 45        |
| b. Projet ONAT4All  | 45        |
| <b>TRAVAIL EN RÉSEAU</b>  | <b>47</b> |
| 9.1 Participation au GT-Ravi  | 48        |
| 9.2 Animation du réseau des correspondants accessibilités du territoire   | 48        |
| 9.3 Participation aux commissions communales pour l'accessibilité du territoire                                     | 49        |





# INTRODUCTION

L'élaboration du présent rapport fait partie des missions de la **Commission Intercommunale pour l'Accessibilité Métropolitaine (CIAM)**, conformément à l'article L2143-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), introduit par l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005. Il y est notamment précisé que la commission « dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel, présenté en Conseil métropolitain » et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ».

Ce rapport, avant sa validation en Conseil métropolitain (prévue courant 2024) a fait l'objet d'une présentation lors d'une séance plénière de la CIAM, organisée et animée par la mission Accessibilité et Inclusion, le 11 janvier 2024.

Outre l'animation de la CIAM, la mission Accessibilité et Inclusion tend à développer une approche globale de l'accessibilité, à la fois en interne auprès de l'ensemble des services et directions de la Métropole, et en externe auprès de tous les acteurs institutionnels, associatifs et professionnels de l'accessibilité. Ce positionnement la conduit à intervenir dans de nombreux projets portés par la Métropole.

Le présent rapport aborde ces différents projets en détaillant notamment la nature des interventions de la mission, déclinées selon plusieurs formes :

- Rôle d'équipe ressource :
  - Relecture réglementaire et avis sur les projets,
  - Capitalisation et diffusion de bonnes pratiques,
  - Accompagnement à la mise en place d'outils, de méthodes ou de démarches innovantes,
- Mission de sensibilisation / formation
- Animation de réseau :
  - Interface avec les associations de personnes handicapées,
  - Organisation des concertations sur les différents projets menés par la Métropole,
  - Impulsion d'un réseau d'acteurs et de compétences autour de la question de l'accessibilité et plus généralement de la prise en compte du handicap



# LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ MÉTROPOLITAINE CIAM

Dans le cadre de l'article L.2143-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) et compte-tenu de ses obligations en matière d'accessibilité, la Métropole a créé sa CIAM en 2017.

Cette commission est composée :

- D'un collège de Vice-Présidents et de Conseillers délégués de la Métropole, invités au titre des liens de leur délégation avec les problématiques d'accessibilité et de prise en compte du handicap (13 membres)
- D'un collège d'élus du territoire, issus des communes membres de la Métropole et assurant le lien avec les Commissions Communales pour l'Accessibilité (36 membres)
- D'un collège associatif composé de représentants des personnes en situation de handicap, de représentants des personnes âgées, de représentants des acteurs économiques et de représentants des usagers (37 membres)

Des invités sont également conviés :

- Personnes « chargées de mission Accessibilité » au sein des communes membres de la Métropole, invitées au titre de leurs fonctions (en particulier dans l'animation des Commissions Communales pour l'Accessibilité) ;
- Associations membres des groupes de travail ;
- Élu(e) du Département des Bouches du Rhône ;
- Agents métropolitains impliqués dans un projet présenté en CIAM et experts intervenant pour présenter un projet en cours. Leur nombre est variable.



# LES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS

## 2.1. Réseaux *lebus* et *lecar* : la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SdAP)

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances imposait la mise en accessibilité des réseaux de transport pour 2015.

En vertu de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 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 – à sa création, la Métropole a hérité des différents SdAP élaborés par les ex-EPCI qui la composent.

|                                 | Type de réseau | Durée | Echéance réglementaire |
|---------------------------------|----------------|-------|------------------------|
| CT1 (Marseille)                 | Urbain         | 3 ans | 21/02/2019             |
| CT2 (Aix-en-Provence)           | Urbain         | 3 ans | 25/11/2018             |
|                                 | Interurbain    | 6 ans | 25/11/2021             |
| CT3 (Salon de Provence)         | Urbain         | 3 ans | 22/12/2018             |
| CT4 (Aubagne)                   | Urbain         | 3 ans | 24/11/2018             |
| Ouest Etang de Berre            | Urbain         | 3 ans | 02/07/2022             |
| Vitrolles – Les Pennes Mirabeau | Urbain         | 3 ans | 02/07/2022             |
| Réseau Grandes Lignes (RDT13)   | Interurbain    | 6 ans | 25/11/2021             |

Sur le volet « Mise en accessibilité des points d'arrêt », un important retard est constaté. Il peut être expliqué par les éléments de contexte suivants :

- La mise en place de la Métropole a nécessité une importante réorganisation des services qui a conduit au dépôt tardif de deux dossiers de SdAP, pour le territoire Ouest Etang de Berre et pour les Communes de Vitrolles – Les Pennes-Mirabeau.
- Des délais supplémentaires ont été nécessaires pour la réalisation des travaux de mise en accessibilité, du fait du traitement des demandes de Permissions de Voirie auprès des différents gestionnaires de voirie (communes et conseils départementaux).
- Des contraintes opérationnelles ont parfois conduit à décaler la réalisation de certains travaux pour les coordonner avec des opérations structurantes, liées par exemple à la mise en œuvre de lignes BHNS, aux opérations de mise en accessibilité des stations de métro...
- Le démarrage, en 2023, du projet d'évolution du réseau de bus à Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons a également ralenti le rythme de mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau.

Bilan de la mise en accessibilité des points d'arrêt (PA) au 31 décembre 2023 :

| SDA-Ad'Ap du   | Nb de PA réalisés en 2023 | Coût TOTAL en €HT des PA réalisés en 2023 |
|--|---------------------------|---|
| Réseau de bus Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons, Plan de Cuques | 12                        | 17 200,00 €                               |
| Pays d'Aix   | 27                        | 413 627,00 €                              |
| Bus de l'Etang et Pays Salonais  | 15                        | 310 401,21 €                              |
| Pays d'Aubagne et de l'Etoile  | 2                         | 7 996,44 €                                |
| Réseau Ulysse  | 8                         | 133 484,48 €                              |
| <b>TOTAL</b>   | <b>64</b>                 | <b>882 709,13 €</b>                       |

Au total, parmi les 4 600 points d'arrêts prévus dans les SDA-Ad'AP, 1 818 points d'arrêts ont été mis en accessibilité PMR soit près de 40 % de réalisation (ce à quoi il faut rajouter les réalisations communales qui n'ont pas été prises en compte dans ce bilan). Les différents SDA-Ad'AP ayant été lancés à des dates différentes et conduits avec des rythmes différents, la répartition des points d'arrêt accessibles sur le territoire métropolitain est en conséquence relativement hétérogène. Par exemple, sur le secteur d'Aubagne, l'objectif défini au SDA-Ad'AP avait déjà été atteint. Les travaux de mise en accessibilité entrepris cette année relèvent donc d'une démarche volontariste.

La question de la formation et la sensibilisation des personnels en contact avec le public en situation de handicap avait déjà été ciblée l'année dernière comme un point de progression nécessaire. Les difficultés de recrutement rencontrées par les opérateurs de transport sont toujours un sujet avec lequel la Métropole doit composer. Cette question reste donc un point de vigilance dans le suivi des différents contrats.

La dynamique de mise en accessibilité des réseaux de bus et de cars portée par la mise en œuvre des SdAP s'inscrit en complément d'autres actions, déjà abouties ou en cours d'élaboration, visant à offrir une offre de mobilité accessible à tous les usagers des transports métropolitains.

## 2.2. Réseau *lemetro* : un métro plus accessible

### a. La mise en accessibilité des stations

Par délibération de septembre 2016, le Conseil métropolitain a approuvé le SdAP des transports en commun qui comprend la mise en accessibilité des stations de métro.

A ce jour, sept stations sont accessibles :

- Sur la ligne 1, les stations : Blancarde, Louis Armand, Saint Barnabé et La Fourragère sont accessibles depuis 2010 ;
- Sur la ligne 2, les 2 terminus de ligne sont accessibles : Sainte-Marguerite-Dromel et Capitaine Gèze depuis 2019.
- La station St Charles est accessible depuis fin 2023.

Par délibérations de juillet 2014, octobre 2015 et mars 2018, toutes les stations du métro de Marseille seront mises en accessibilité aux personnes à mobilité réduite à différentes échéances :

5 stations sont en travaux actuellement :

- Vieux-Port : livraison prévue en mai 2024
- Rond-Point du Prado : livraison prévue en mai 2024
- Timone : livraison prévue en janvier 2025
- Jules Guesde : livraison prévue en juillet 2025

Les travaux relatifs à 2 stations ont dû être décalés :

- Castellane (coordination avec les travaux du tramway)
- La Rose : suite à la faillite de la société de maîtrise d'œuvre, toute la procédure de marché doit être reconduite

Les 16 autres stations du réseau entameront progressivement leur transformation à partir de 2026, dans le cadre d'une seconde phase du SDA-Ad'AP, pour un budget total de 130 millions d'euros (livraisons estimées pour 2028-2030).

#### b. Le renouvellement du métro : le projet NEOMMA

Le projet de renouvellement du métro de Marseille a commencé en 2015 et le marché relatif au matériel roulant et aux systèmes a été notifié en fin d'année 2019 au groupe Alstom. Le choix s'est porté sur un métro entièrement automatisé, sans conducteur, afin d'améliorer la souplesse d'exploitation (capacité de réponse immédiate à un besoin de renforcement de l'offre), la qualité de service et le confort du voyageur. La sécurité sera garantie par l'installation de façades de quai automatiques qui permettront également de rendre ces rames accessibles aux personnes à mobilité réduite, depuis le quai.

Le budget de ce projet est estimé à environ 425 millions d'euros pour le matériel roulant et 66 millions d'euros pour les façades de quai.

Dans le cadre de ce projet, la mission Accessibilité et Inclusion a été mobilisée afin d'organiser la concertation avec les personnes en situation de handicap et de vérifier la bonne prise en compte de leurs besoins.

Un groupe de travail comprenant des associations représentant les différentes formes de handicap a été constitué. La Charte de la participation du Public et de la concertation<sup>1</sup>, document de référence rédigé par la mission Accessibilité et Inclusion, a permis de cadrer ces temps d'échanges et de permettre une concertation en toute transparence, prenant en compte les nécessités d'ajustements éventuels, dans le respect du cahier des charges, des contraintes techniques, règlementaires et économiques du projet.

Les deux premières voitures du futur métro de Marseille sont sorties de production le 1<sup>er</sup> août 2022 (sur les 152 prévues, soit 38 rames). Avant leur mise en service ces voitures ont fait l'objet de toute une série de vérifications et contrôles, qui devraient se poursuivre jusqu'en avril 2024 :

- Essais statiques : septembre 2022 à janvier 2023.
- Essais dynamiques sur le site Alstom de Valenciennes : février à juin 2023
- Livraison de la 1<sup>ère</sup> rame (4 voitures) à Marseille au mois de juillet 2023

---

<sup>1</sup> [Charte de la participation du public et de la concertation de la Métropole Aix-Marseille-Provence](#)

- Essais statiques et dynamiques de nuit sur le réseau de la RTM : septembre 2023 à avril 2024

En parallèle des tests sur les rames, des travaux doivent être réalisés pour adapter les installations existantes en déployant les éléments constitutifs des systèmes de pilotage :

- Installation de 100 armoires de communication et de contrôle,
- Déploiement de 13 km de chemins de câbles et de 90 km de câbles
- Installation de plus de 1000 balises, permettant d'assurer le contrôle en temps réel de la localisation des rames, (au rythme de 15/nuit).

Enfin, le déploiement des nouvelles rames sera conduit de manière progressive, selon différentes phases :

- 2024 : Exploitation avec un poste de commande centralisé du réseau
- 2025 : Exploitation conjointe des matériels roulants nouveaux et anciens en mode de conduite semi-automatique sur la ligne M2
- Août 2026 : Exploitation conjointe des matériels roulants nouveaux et anciens en mode de conduite semi-automatique sur les deux lignes
- 2027 : Exploitation de 17 nouvelles rames de matériel roulant en mode de conduite intégralement automatique (avec façades de quai) sur la ligne M2
- 2028 : Exploitation de l'ensemble des 38 nouvelles rames de matériel roulant en mode de conduite intégralement automatique (avec façades de quai) sur les deux lignes M1 et M2

Le travail de concertation mené avec les associations se poursuivra tout au long du projet. Une nouvelle rencontre de concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap sera notamment programmée dès que possible afin de réaliser des essais sonores et d'affichages directement dans les trains.

### **2.3. Réseau *letram* : de nouveaux projets pour le tramway**

#### **a. Le projet Val'TRAM**

Le projet Val'tram consiste à réaliser une extension de la ligne de tramway d'environ 14,4 kms entre la gare d'Aubagne et la Bouilladisse en utilisant les emprises de l'ancienne voie ferrée de Valdonne. Le projet dessert cinq communes de la Métropole (La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne) avec douze stations dont 11 nouvelles, pour un coût global d'opération évalué à 136,7 millions d'euros HT.

Ce projet visant à la prolongation de la ligne de tramway existante, le matériel roulant mis en œuvre sera donc identique à celui déjà en service. Ce dernier ayant fait l'objet d'une précédente concertation avec les associations avant sa mise en service, il n'a pas été nécessaire d'en conduire une nouvelle.

La concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap vise donc les 12 projets de stations, sur les sujets liés à la chaîne d'accessibilité sur l'espace public réaménagé, l'accès aux quais, l'accès aux rames, l'information voyageur... pendant toutes les phases du projet.

La mission Accessibilité et Inclusion a constitué un groupe de travail composé de délégués issus d'associations représentant les différentes formes de handicap. Ce travail collaboratif est cadré par la Charte de la participation du public et de la concertation.

- Mi-2022 -> mi-2023 : autorisations administratives  
La mission Accessibilité et Inclusion a accompagné la Direction Métro Tramway dans le montage de deux dossiers d'ITA (Impossibilité Technique Avérée) concernant la mise en accessibilité du chemin des Rollands et de la passerelle de franchissement de l'Huveaune. Les deux demandes de dérogations ont reçu un avis favorable de la Sous-Commission Départementale de Sécurité et d'Accessibilité des Bouches-du Rhône.
- Mi-2023 -> mi-2025 : travaux d'infrastructure
- Fin 2025 : mise en service

Pendant cette période, le groupe de travail restera mobilisé, notamment pour suivre les travaux de mise en œuvre des stations, et en contrôler le niveau d'accessibilité et de qualité d'usage.

#### b. Extension Nord/Sud du tramway de Marseille : acquisition de nouvelles rames de tramway

L'extension du réseau de tramway, au nord et au sud de Marseille, représente l'un des objectifs prioritaires du programme d'investissements de l'Agenda de la mobilité métropolitaine. Cette opération figure parmi les quinze projets prioritaires du volet mobilité du plan Marseille en Grand.

À terme, le tracé de la ligne T3 s'étendra de La Castellane, au nord, jusqu'à la Rouvière, au sud. Cette opération, qui représente un total d'environ 14 km d'infrastructure nouvelle, se décompose en deux phases :

- Une première phase, déjà engagée, dont la mise en service est prévue pour 2025, porte sur la création de 10 nouvelles stations de la place Castellane à La Gaye ;
- Une deuxième phase, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030, vise la création de 3 nouvelles stations de Arenc à Gèze.

Afin de maintenir le niveau de service actuel, sur une future ligne bien plus longue que l'existante, la Métropole va acquérir 15 nouvelles rames de tramway. Le marché correspondant a été notifié en septembre 2022 au groupement CAF SA et CAF France. Le budget est estimé à 57 millions d'euros.

Ce projet consiste à prolonger la ligne de tramway existante : les dimensions du matériel roulant seront donc identiques à celui déjà en service. La concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap consiste à garantir la meilleure accessibilité possible dans le respect des contraintes techniques de ce type de matériel :

- Accessibilité aux rames
- Positions et circulation des UFR
- Commandes d'ouverture des portes
- Orientation et confort des sièges PMR

- Appuis et maintiens
- Signalétique

La mission Accessibilité et Inclusion a constitué un groupe de travail composé de délégués issus d'associations représentant les différentes formes de handicap. La composition de ce groupe n'est pas figée et peut être amenée à évoluer en fonction des thématiques abordées.

Cette concertation est cadrée par l'utilisation de la Charte la participation du public et de la concertation, permettant aux représentants associatifs d'avoir un suivi de leur participation en toute transparence.

Ce travail se poursuivra tout au long du projet jusqu'à la livraison finale des rames, selon le planning prévisionnel suivant :

- Septembre 2022 : notification et commande des 15 rames
  - Décembre 2022 : 1<sup>ère</sup> réunion de présentation du projet aux associations
- Octobre 2022 – octobre 2023 : revue de conception
  - Courant 2023 : test d'un module grâce à une maquette en taille réelle
- Septembre 2023 : ordre de fabrication
- Septembre 2024 : sortie d'usine et livraison des rames 1 et 2
- Février – août 2025 : sortie d'usine et livraison des rames 3 à 15
- Septembre 2025 : mise en service

## **2.4. Réseau *lebus+* : Un Bus à Haut Niveau de Service pour des lignes structurantes plus accessibles**

### **a. Le BHNS d'Aubagne**

L'objectif du projet est de créer une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), afin de proposer une alternative performante à la voiture pour les 12 000 salariés des zones industrielles, d'activités et commerciales concernées par le tracé, avec un temps de parcours fiable et optimisé. Ce projet permet également de relier les zones économiques aux grandes villes de la Métropole (Marseille - Aix-en-Provence - La Ciotat).

Le service *lebus+* bénéficie de couloirs de bus pour lui garantir un temps de parcours homogène, grâce à des aménagements en site propre sur 3 km, pour un tracé total de l'ordre de 6,5 km. Équipé d'un matériel roulant neuf, écologique (motorisation hybride) et confortable, il s'accompagnera de la création de 12 stations connectées, sécurisées, accessibles et éclairées.

L'insertion urbaine de ce BHNS s'accompagne d'une amélioration notable des conditions de circulation des piétons et des cyclistes, avec la création de 23 000 m<sup>2</sup> de trottoirs et de 8 km d'itinéraire cyclable entre Aubagne, la zone industrielle des Paluds et le parc d'activités de Gémenos.

Dans le cadre de ce projet, le recours à la concertation, aura pour objectif de garantir qualité et confort d'usage pour tous tant au niveau des 12 stations créées que des aménagements de voirie et d'espaces publics attenants. La problématique consiste notamment à vérifier la

bonne prise en compte de l'accessibilité dans le cadre de l'insertion urbaine de ce nouveau mode :

- Aménagement des trottoirs et des traversées piétonnes à proximité immédiate des stations,
- Qualité et confort d'usage des cheminements le long du tracé de cette nouvelle ligne,
- Cohabitation entre les modes, et notamment vis-à-vis des cyclistes

A noter que, pour ce projet, le choix du matériel roulant a déjà été arrêté et les véhicules mis en service.

La mission Accessibilité et Inclusion a constitué un groupe de travail composé de délégués issus d'associations représentant les différentes formes de handicap. La composition de ce groupe n'est pas figée et peut être amenée à évoluer en fonction des thématiques abordées.

Cette concertation est cadrée par l'utilisation de la Charte la participation du public et de la concertation, permettant aux représentants associatifs d'avoir un suivi de leur participation en toute transparence.

Le groupe de travail restera ainsi mobilisé tout au long du projet, qui devrait se dérouler selon le planning prévisionnel suivant :

- 2019 : Concertation publique
- Février 2020 : Réunion publique
  - Juillet 2021 : 1<sup>ère</sup> réunion de présentation du projet au GT,
- Début 2022 : Fin des études d'avant-projet et projet
- 2022 : Phase de consultation et choix des entreprises prestataires de travaux
  - Mai 2022 : 2<sup>nde</sup> réunion du GT avant validation du dossier Projet (PRO)
- Fin 2022 : Procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Mai 2023 : Début des travaux de voirie (coordination avec les travaux liés au projet du Val'Tram) et des travaux relatifs au déploiement des réseaux
- Début 2024 : démarrage des travaux d'aménagement (stations)
- Livraison prévue pour le deuxième semestre 2025

## **2.5. Réseau *lebus+* à la demande : un service dédié pour les personnes handicapées**

Afin de compenser les défauts d'accessibilité liés à la mise en œuvre progressive des SdAP et de permettre de se déplacer à certains usagers pour lesquels les transports en communs resteront inaccessibles du fait de leur handicap, la Métropole a œuvré au déploiement des services de transport spécialisés pour les personnes en situation de handicap. Désormais désignés par la marque ***lebus+ à la demande***, ces services de transport collectif proposent, sur réservation, des trajets d'adresse à adresse à des ayants-droits préalablement inscrits.

### **a. Harmonisation des conditions d'accès au service**

La loi LOM comporte plusieurs mesures (art. 7,10 et 11 principalement) en faveur de la simplification de l'accès au transport pour les personnes en situation de handicap. En

particulier, lorsqu'il existe un service de transport spécifique pour les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, service dit « TPMP », l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une Carte Mobilité Inclusion (CMI) mention « Invalidité » (celles dont le taux d'incapacité est reconnu supérieur à 80%, tel que défini au 1° du I du L224 3 du code de l'action sociale et des familles) ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.

La Métropole a donc acté ces évolutions en instaurant plusieurs mesures, validées en Conseil métropolitain lors de la séance du 20 octobre 2022, en délibérant que :

- La CMI portant la mention « Invalidité » fait office de reconnaissance administrative et médicale et constitue désormais le seul critère retenu pour l'accès au service (ou pour son renouvellement).

Cette mesure a pour effet de :

- Déconditionner l'accès au service de l'obligation de résidence sur le territoire concerné,
  - Supprimer l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical
- La durée de l'accès au service correspond désormais à la durée de validité de la CMI.

#### b. L'ouverture d'un chantier de « refonte » du service

Un groupe de travail a été initié, avec l'objectif de faire évoluer l'organisation du service **lebus+ à la demande** pour en améliorer la qualité de service offerte aux usagers.

L'objectif de cette démarche est de progressivement harmoniser les modalités de fonctionnement des différents services préexistants, afin d'être en mesure de proposer le même service à tous les ayants-droits sur le territoire métropolitain. Il s'agira ensuite d'envisager l'unification de ces services pour aller vers un service **lebus+ à la demande** à la dimension métropolitaine.

Plusieurs sujets sont ainsi traités :

- L'harmonisation des règlements et des modalités d'exploitation sur l'ensemble du territoire, en adaptant les marchés et contrats d'objectifs existant selon un scénario à définir,
- La mise en place progressive d'un Guichet Unique : conséquence directe de la suppression du critère de résidence, cette mesure devrait favoriser l'unification du service, notamment en permettant aux ayants-droits de réserver des trajets inter-secteurs
- La question de la désaturation du service, en étudiant de possibles priorisations ou au contraire d'éventuelles exclusions pour certains motifs de trajet,
- L'amélioration globale de la qualité de service, au travers des questions de formation/sensibilisation des conducteurs, opérateurs téléphoniques...
- L'amélioration de la fiabilité. Ce dernier point nécessitera d'étudier la question de l'offre de service en "porte-à-porte", encore proposée sur certains secteurs

et dont le maintien génère des difficultés d'exploitation et soulève des questions juridiques.

Cette démarche, donnera lieu en 2024 à la création d'un groupe de travail associant des représentants des personnes en situation de handicap, issus du tissu associatif local.

## 2.6. Mesures générales portant sur l'ensemble de l'offre de transports de la Métropole

### a. Mesures portant sur la tarification

La loi LOM comporte plusieurs mesures (art. 7,10 et 11 principalement) en faveur de la simplification de l'accès au transport pour les personnes en situation de handicap. En particulier, cette loi a rendu obligatoire au 1er janvier 2020 la mise en place d'une tarification privilégiée pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap.

Pour mémoire, l'accompagnement est, pour la personne handicapée, un droit et en aucun cas une obligation. La personne est ainsi libre de décider si elle doit être accompagnée et par qui elle souhaite l'être, cet accompagnateur pouvant lui-même être en situation de handicap. Les bénéficiaires de cette mesure seront donc les personnes titulaires d'une CMI et ce, quelle que soit la mention (invalidité, stationnement, priorité) et sans aucune obligation concernant la mention supplémentaire « besoin d'accompagnement ».

La Métropole, sur proposition de la mission Accessibilité et Inclusion, a adopté en Conseil métropolitain du 20 octobre 2022 la **création d'une carte « accompagnateur »** sur tous les réseaux de transport métropolitains, y compris le service **lebus+ à la demande**, entrée en vigueur le 2 janvier 2023, selon les conditions suivantes :

- La carte « accompagnateur » est établie gratuitement au nom de la personne handicapée ou à mobilité réduite, à sa demande et sur présentation de sa Carte Mobilité Inclusion quelle que soit la mention (invalidité, stationnement, priorité)
- Cette carte n'est valable que pour un seul accompagnateur à la fois, à qui elle fait bénéficier de la gratuité du trajet uniquement en présence de la personne handicapée ou à mobilité réduite qu'il accompagne
- La carte « accompagnateur » doit être validée à chaque montée et y compris en correspondance

La procédure de dématérialisation de la demande d'établissement de la carte « accompagnateur » est en cours d'élaboration, en lien avec la mise en place de la nouvelle interface la Métropole Mobilité (site internet et application). La mission Accessibilité et Inclusion est associée à cette démarche.

### b. Expérimentation du carnet de voyage comme outil d'autonomisation dans les transports

La Métropole, par l'intermédiaire de la mission Accessibilité et Inclusion, a souvent été interpellée par les directeurs d'Établissements et Services d'Aide par le Travail (ESAT) pour assurer les déplacements des travailleurs, qu'il s'agisse des déplacements entre le domicile

et l'établissement ou des trajets liés aux missions et activités exercées « hors les murs » dans d'autres structures.

La Métropole a donc lancé une expérimentation portant sur l'élaboration d'un carnet de voyage, conçu en collaboration avec le bénéficiaire et son entourage (proches et équipe éducative). Le carnet de voyage est :

- Elaboré avec la participation de la personne et d'un accompagnant éducatif et/ou familial
- Personnalisé en fonction des besoins et du trajet de la personne afin de faciliter son appropriation
- Utilisé pour préparer le déplacement
- Consulté pendant le trajet pour réassurer la personne à chaque étape du voyage

Il a plusieurs usages :

- Support mnémotechnique : constitue une feuille de route détaillée
- Aide pour se repérer, pour réaliser les différentes étapes du trajet (ex : acheter son titre de transport, se rendre à l'arrêt...)
- Soutien à la communication entre l'utilisateur et le conducteur ou les autres passagers.

Cet outil personnalisé devrait permettre d'envisager une plus grande autonomie de ces publics sans pour autant nécessiter un important déploiement de moyens techniques ou humains supplémentaires. A terme, il devrait permettre de favoriser l'utilisation des services de transports en commun "ordinaires" et ainsi diminuer leur recours aux services de transports spécifiques.

En 2022, la mission Accessibilité et Inclusion et la Direction de Proximité Opérationnelle (DPAO) Ouest avaient rencontré deux ESAT gérés par l'association La Chrysalide de Martigues et du Golfe de Fos.

L'ESAT Les Etang avait été retenu pour démarrer l'expérimentation, du fait d'un contexte favorable déjà existant, notamment la présence d'une monitrice de soutien travaillant avec les personnes sur leur autonomie.

Un marché d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage a été passé avec le bureau d'étude « 630 degrés Est », créateur du concept. Le montant du marché s'élève à 12 726 d'euros HT.

L'expérimentation a débuté en mars 2023, avec la participation d'un groupe de 4 à 5 travailleurs de l'ESAT accompagnés par leur monitrice de soutien. La mission Accessibilité et Inclusion, en lien avec le bureau d'étude, a constitué une bibliothèque de prises de vue illustrant de manière exhaustive les tâches successives à accomplir et les différentes situations rencontrées au cours du déplacement.

Les participants à l'expérimentation ont ainsi pu sélectionner, dans cette base de données, les photos utiles à la conception de leur propre carnet, en fonction de leurs besoins et de leur niveau d'autonomie. Ils ont ensuite utilisé ce carnet lors de déplacements entre leur domicile

et l'établissement ou à motif plus personnel. L'évaluation de ce premier test a été positive et a montré un réel gain d'autonomie dans l'utilisation des transports.

La Métropole a donc décidé d'enclencher le déploiement à l'ensemble des ESAT du territoire. Une seconde campagne de prises de vue est donc programmée pour 2024, afin de compléter la bibliothèque de photos avec des situations issues de trajets en métro, tramway et BHNS. Un marché de fournitures doit être lancé pour l'acquisition du matériel nécessaire à la constitution des carnets.

En parallèle, la mission Accessibilité et Inclusion étudiera la possibilité d'adapter le carnet à d'autres familles d'utilisateurs (malvoyants, public en situation de "fragilité" avec les transports...).



# PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ET DES DÉPLACEMENTS

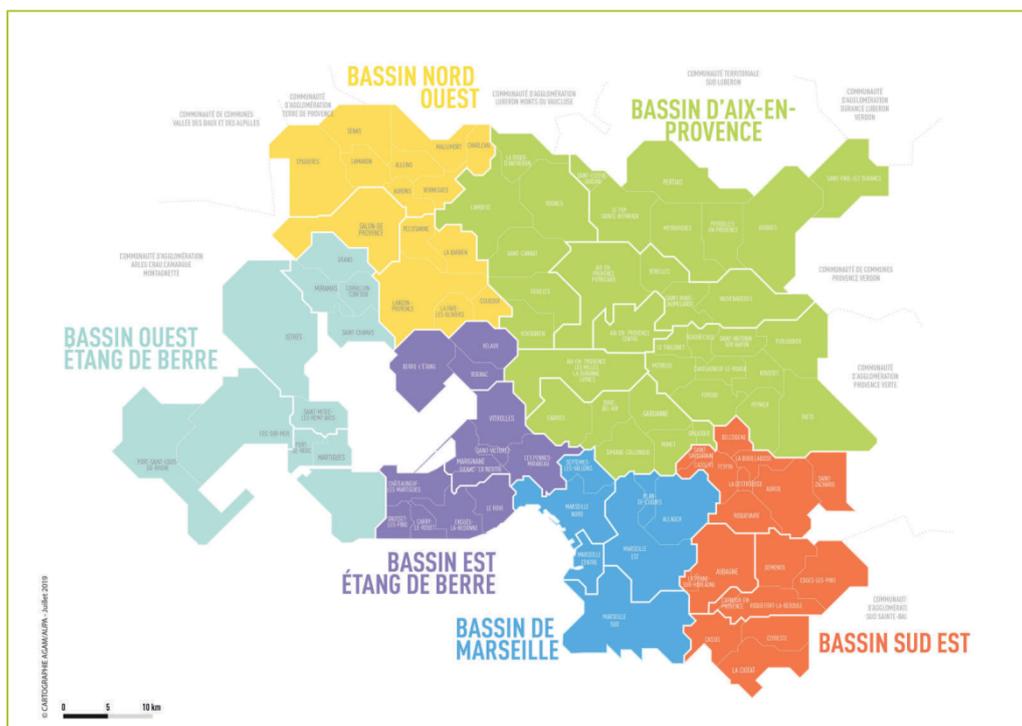
### 3.1. La prise en compte de l'accessibilité dans le Plan de Mobilité Métropolitain (ex-PDU)

Le **Plan de Mobilité de la Métropole** a été approuvé par le Conseil métropolitain le 16 décembre 2021, après la tenue d'une large concertation publique de mars 2018 à octobre 2019.

Au-delà des implications directes d'une mobilité renforcée et facilitée, cet engagement structurant pour le devenir du territoire est en interaction forte avec l'ensemble des autres politiques métropolitaines dont il dépend et auxquelles il va concourir : pas de réduction forte de la voiture sans changement de modèle d'urbanisme, pas d'amélioration de la qualité de l'air sans développement des transports en commun et des modes actifs.

La nature multipolaire et la très grande taille de la Métropole Aix-Marseille-Provence nécessitent une méthodologie de construction du projet à différents niveaux, jusqu'à l'échelon le plus local. Cette nécessité se traduit ainsi par la mise en œuvre de l'action M05 du Plan, qui consiste à décliner les enjeux, objectifs et actions dans le cadre de Plans Locaux de Mobilité (PLM), élaborés en lien étroit avec les communes.

Le Plan de Mobilité s'appuie sur un découpage du territoire en 6 bassins de mobilité, correspondant aux aires des flux de déplacements et bassins de vie et recoupant globalement les périmètres des opérateurs de transports collectifs. Les PLM se déclinent quant à eux sur un périmètre plus opérationnel, en lien avec l'aire de vie autour des équipements de proximité et l'espace de marche à pied et du vélo. Ainsi, le territoire a été subdivisé en 25 bassins de proximité, chacun d'entre eux étant concerné par un PLM.



Carte des bassins de proximité et de leurs subdivisions

La mise en œuvre de chacun de ces PLM donne lieu à une série d'ateliers au cours desquels sont abordés les aménagements prévus et les actions programmées. La mission Accessibilité et Inclusion a été associée à ces différents ateliers, notamment pour pouvoir y aborder les enjeux liés aux questions d'accessibilité, et plus globalement de qualité d'usage pour tous, dans les transports ou sur l'espace public.

En 2023, la mission Accessibilité et Inclusion a contribué aux ateliers de 2 PLM lancés en 2022 et d'un troisième lancé en début d'année :

- PLM Littoral Sud Est : Cassis La Ciotat Ceyreste
- PLM Marseille Centre
- PLM Basse Vallée de l'Arc (communes de Berre L'Etang, Rognac, Velaux, la Fare-les-Oliviers, Coudoux, Ventabren)





## ERP / CADRE BÂTI

## 4.1 Accueil par les services métropolitains : déploiement du dispositif ACCEO

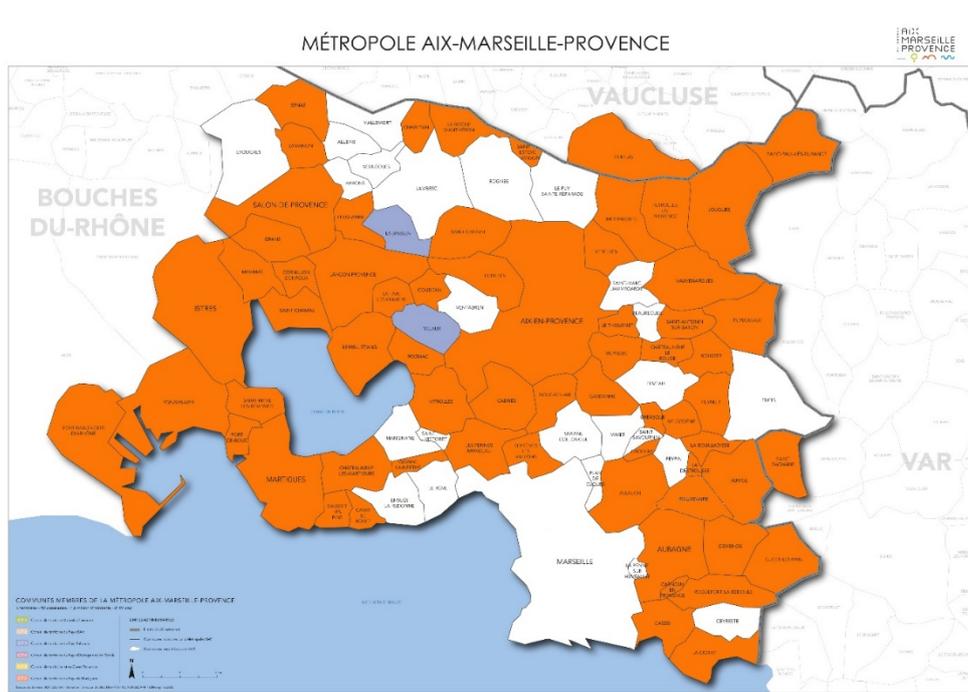
L'article 105 de la loi n°2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une république numérique, instaure l'obligation de fournir une traduction écrite simultanée et visuelle en langue française, destinée à permettre un accès aux services téléphoniques aux personnes sourdes, malentendantes, sourd-aveugles et aphasiques, équivalent à celui dont bénéficient les autres utilisateurs.

Afin de satisfaire à cette obligation, et ce dès 2018, la Métropole a mis en place le dispositif ACCEO au sein des différents ERP dont elle est gestionnaire. Depuis cette date, le marché a été renouvelé chaque année, porté par la Mission Accessibilité et Inclusion.

Le dispositif ACCEO est une application qui permet à l'utilisateur de contacter le service de son choix (par téléphone ou en présentiel) et de pouvoir échanger en utilisant son mode de communication :

- Transcription Instantanée de la parole (TIP)
- Visio-interprétation en Langue des Signes Française (LSF)
- Visio-codage en Langue française Parlée Complétée (LPC)
- Transcription Automatique (TXT Auto)

La Métropole a référencé, sur la plateforme ACCEO, ses **130 services métropolitains** susceptibles d'accueillir du public ou de répondre à des sollicitations par téléphone. Elle a également fait le choix d'inclure dans son marché, la mise en accessibilité de tous les services publics de ses communes-membres. En 2023 on compte 65 communes adhérentes, soit **630 services communaux** accessibles par téléphone et/ou en présentiel aux personnes sourdes ou malentendantes.



Communes membres de la Métropole et adhérentes au dispositif ACCEO

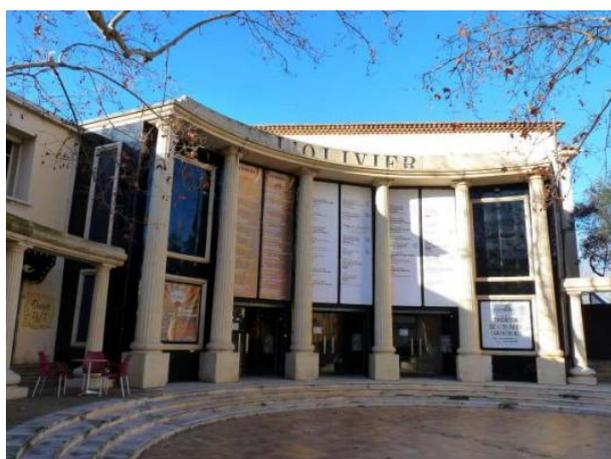


## 4.2. Le chantier du futur théâtre de l'olivier à Istres

### **Description du projet et de ses enjeux**

Ce projet, prévoit la démolition / reconstruction in situ du théâtre existant, dans l'objectif de l'agrandir, avec une jauge qui passera de 600 à 840 spectateurs en configuration assise et 1 400 personnes debout. Une seconde salle de 146 places sera créée, ainsi qu'une salle d'exposition de près de 130 m<sup>2</sup>, un bar au rez-de-chaussée et un restaurant panoramique avec une terrasse au 2e étage.

La livraison du nouveau théâtre est attendue pour le mois de février 2026.



Photos de l'ancien théâtre et projection du cabinet d'architecture Jean-Michel Wilmotte & Associés.

L'opération est financée par la Métropole à hauteur de 13,8 millions d'euros (dont 8,5 millions d'euros de travaux). Elle est pilotée par la commune d'Istres qui en assure la maîtrise d'ouvrage pour le compte de la Métropole, gestionnaire de l'équipement culturel.

Les services de la ville en charge du suivi du dossier ont sollicité la mission Accessibilité et Inclusion pour une relecture du dossier d'Avant-Projet, avant son passage devant la Sous-Commission Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (SCDSA). Il s'agissait notamment de vérifier que les règles d'accessibilité étaient bien respectées notamment concernant :

- Les différents accès au bâtiment depuis l'espace public, en particulier au niveau des escaliers en emmarchements progressifs dont la détection et le repérage par les déficients visuels devront être particulièrement soignés,
- Les circulations entre les différents niveaux et paliers,
- La question de la signalétique et du jalonnement, nécessaire pour permettre à tous les usagers du site d'identifier et repérer les différents services proposés (toilettes, vestiaires, sanitaires, ascenseurs...)

Au besoin, un groupe d'usagers témoins pourra être mobilisé pour réaliser des visites de chantier, encours de travaux.



# HABITAT / LOGEMENT

## 5.1 Adhésion à la Charte du logement adapté

Le 12 septembre 2018, le Métropole signait la Charte Régionale d'engagement pour le logement des personnes en situation de handicap et en perte d'autonomie liée à l'âge en région Sud.

Cette Charte a été rédigée à l'initiative de l'État, la Région Sud, la Caisse des dépôts et Consignations, l'AR HIm PACA et Corse, Action Logement et l'association HandiToit Provence. En la signant la Métropole s'est engagée à respecter son contenu et à promouvoir les actions contribuant à sa mise en œuvre.

Pour y répondre, les objectifs de cette charte ont notamment été inclus dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole qui sera soumis au Conseil métropolitain courant 2024.

La Métropole promeut également les orientations de cette Charte en finançant chaque année l'association HandiToit Provence (à hauteur de 37 000 euros TTC) via une convention d'objectifs selon laquelle l'association s'engage à « la mise en œuvre des activités de la plateforme du logement adapté ».

La mission Accessibilité et Inclusion a donc été invitée à assister au Comité des financeurs le 2 février 2023 afin que l'association HandiToit Provence, présente les résultats de ses actions engagées par la Plateforme Régionale du Logement Adapté, dans le cadre de la Charte Régionale d'engagement pour le logement des personnes en situation de handicap et en perte d'autonomie liée à l'âge en Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur. À noter que ces comités n'avaient pas été réunis depuis plusieurs années suite à la crise sanitaire.

## 5.2. Recensement des logements accessibles aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées

Cette action est portée par la Mission Accessibilité et Inclusion du fait qu'il s'agisse de répondre à une mission obligatoire de la CIAM (article L2143-3 du code général des collectivités territoriales) : « Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées et aux personnes âgées. ».

Afin que cet impératif se traduise par un service à la population, la mission s'est donné comme objectif que ce recensement soit l'occasion de travailler à une meilleure adéquation entre les besoins des demandeurs et les logements qui leurs sont proposés.

Un objectif qui trouve écho dans le déploiement de la réforme des attributions (en application des lois Alur, Égalité et citoyenneté et ELAN), porté en région Sud par la DREAL PACA et l'AR HIm PACA et Corse. Un « Club de la Réforme » réunit les intercommunalités du territoire dont les trois Métropoles : Aix-Marseille-Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur. Certaines ayant déjà travaillé sur des axes en particulier, se sont donc positionnées en tant que « pilote » sur ces axes :

- La Métropole NCA est pilote sur la cotation de la demande
- La Métropole TPM est pilote sur la gestion en flux

La Métropole s'est positionnée en tant que pilote sur l'organisation du recensement des logements accessibles.

En 2023, la mission Accessibilité et Inclusion et l'AR Hlm PACA et Corse ont créé un groupe de travail régional réunissant les services Accessibilité et les Directions Habitat des 3 métropoles de la région Sud : Aix-Marseille-Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur. L'objectif est de proposer une grille unique de diagnostic des logements, aux bailleurs disposant de patrimoine en PACA et de mutualiser son coût.

Cette instance est animée par l'AR Hlm PACA et Corse afin de garantir un positionnement neutre et une interface facilitée avec les bailleurs. D'abord consacré à la coordination entre les 3 collectivités, ce GT s'est rapidement ouvert aux bailleurs et aux associations expertes dans le logement des personnes en situation de handicap : Centre Régional d'Ergothérapeutes Etudes Diagnostics Adaptations Techniques (CREEDAT) et HandiToit Provence.

Ancrés dans l'idée de capitaliser sur les expériences déjà existantes, l'AR Hlm et la mission Accessibilité et Inclusion ont également élargi les perspectives du groupe en prenant attache avec leurs homologues partout en France (Groupe Technique des Référents Accessibilité des Villes Inclusives, l'Union Sociale pour l'Habitat, Fédération Nationale des Associations Régionales Hlm, Cerema, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, etc.).

Courant 2023, l'actualité nationale rejoint les préoccupations locales avec les annonces du Président de la République, lors de la Conférence Nationale du Handicap (CNH) du 26 avril 2023 :

- La création d'un label sur l'accessibilité des logements
- Le renforcement de la connaissance de l'accessibilité du parc social

Cela aboutit en décembre 2023 à ce que la Métropole AMP soit associée au GT National Expert « Créer un label sur l'accessibilité des logements ». Lancé suite aux annonces du Président de la République lors de la CNH, il s'est réuni pour la 1ère fois le 13 décembre 2023.

### ***Perspectives 2024***

Le GT régional aura pour objectif de rédiger le cahier des charges de l'outil de diagnostic des logements. Ce dernier est envisagé sous la forme d'une application ergonomique à l'usage des bailleurs.

Concernant le GT national, le planning proposé par la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature est le suivant :

- 1er semestre 2024 : 1 réunion par mois du GT Expert qui formulera des propositions (à partir d'une capitalisation sur retours d'expérience)
- 2<sup>ème</sup> semestre 2024 : rédaction d'un cahier des charges et création d'un logo
- 2025 : communication et déploiement du logo ; modification du RPLS et de l'arrêté
- 2026 : contrôle de l'effectivité grâce à une collecte de données du RPLS





# EMPLOI

## 6.1. Suivi de la convention avec le FIPHFP

La Métropole a signé sa 1<sup>ère</sup> convention triennale 2020–2022 avec le Fonds d'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique (FIPHFP) en décembre 2019.

Arrivée à échéance, cette convention a fait l'objet d'un renouvellement pour la période 2024-2026, après un avis unanimement favorable du Comité local du 14 décembre 2023.

Pour la mise en œuvre de cette nouvelle convention, la Métropole bénéficiera d'un apport financier du FIPHFP supérieur à celui qu'elle avait reçu pour sa première démarche de conventionnement (> 900 000 d'euros).

Cette reconnaissance traduit l'engagement de la collectivité dans les axes qui avaient été définis au sein de la convention :

- Recrutement,
- Communication-formation-sensibilisation,
- Maintien dans l'emploi,
- Démarches auprès des ESAT et EA.

Pour la convention 2024-2026, la Métropole s'est engagée à mettre en place des actions dans le champ de l'accessibilité numérique, l'innovation et la mise en place d'ambassadeurs internes RH- Handicap-santé au travail.

Pour plus d'informations, un bilan complet des actions engagées dans le cadre de cette convention est réalisé chaque année par la mission Handicap (Direction Accompagnement et Qualité de Vie au Travail).



# VOIRIE ET ESPACES PUBLICS

## 7.1. Les opérations de renouvellement urbain

### a. Les projets PNRU et NPNRU

L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) finance et accompagne les collectivités et les bailleurs sociaux pour mettre en œuvre de vastes projets de rénovation des quartiers les plus vulnérables. Il s'agit de transformer ces quartiers en profondeur, en intervenant sur l'habitat, mais aussi en les désenclavant et en favorisant la mixité sociale.

Grâce au Programme National de Renouvellement Urbain (PNRU), puis au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), les quartiers changent de visage ; des immeubles vétustes sont détruits pour laisser place à une nouvelle offre de logements sociaux de qualité. De nouveaux équipements sont construits (écoles, espaces culturels, centres sportifs...), des commerces de proximité voient le jour. Les espaces urbains sont repensés pour améliorer le cadre de vie des habitants. Enfin, les quartiers sont plus ouverts vers leur agglomération avec davantage de moyens de transports et la création de nouvelles voies de circulation.

Sur le territoire de la Métropole, l'ANRU subventionne actuellement :

- 9 Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (PNRU)
- 20 Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU)

À l'occasion de différentes rencontres, la mission Accessibilité et Inclusion a créé des liens avec plusieurs services de la Direction renouvellement urbain de la Métropole. Elle a ainsi été associée à plusieurs projets.

#### ***La Maurelette***

La Maurelette est une copropriété située en limite des 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille, située à proximité immédiate du noyau villageois St-Joseph, en bordure de l'autoroute A7.

Inscrite dans le quartier prioritaire de la politique de la Ville "Les Tilleuls – La Maurelette", elle fait partie des copropriétés prioritaires identifiées à Marseille pour une stratégie d'intervention dans le cadre de l'opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN).

La mission Accessibilité et Inclusion a participé à deux ateliers thématiques portant sur les questions de mobilité et de l'aménagement des espaces communs. Ces ateliers ont permis de finaliser un diagnostic urbain partagé, au sein duquel les problématiques d'accessibilité, et plus globalement des conditions de déplacements des piétons, ont été clairement identifiées comme un enjeu fort du projet de requalification.

#### ***Charte des chantiers accessibles***

Les projets de requalification urbaine s'inscrivent dans le temps long (voire très long) et se déroulent souvent sur plusieurs années, en particulier dans le cadre des opérations liées à l'ANRU. Les travaux menés peuvent être de différentes natures (réaménagement ou réfection d'une voirie ou d'un espace public, opérations de construction, rénovation ou

entretien de bâtiments, chantiers de réseaux...) et avoir des durées variables (ponctuels, par phases...) mais ils ont tous une caractéristique commune : leurs impacts sur la praticabilité des cheminements piétons.

La mission Accessibilité et Inclusion a proposé de travailler à l'élaboration d'un document de référence, pouvant prendre la forme d'un cahier de recommandations et de prescriptions techniques pour une meilleure prise en compte de l'accessibilité en phase chantier et, plus globalement, de la qualité d'usage des espaces publics et des cheminements. Ces prescriptions concernent plus largement les aménagements dits « transitoires », qu'ils soient liés à la réalisation de travaux ou qu'ils aient pour but l'installation provisoire de dispositifs permettant d'expérimenter ou de tester des propositions d'aménagement.

La mission Accessibilité et Inclusion a également proposé d'accompagner la diffusion et l'utilisation de ce document, tout au long des travaux, selon des formes à définir :

- Actions de sensibilisation des intervenants,
- Animation de groupes de travail mêlant associations représentant les PMR, habitants et acteurs du projet
- Mise en place, suivi et évaluation de dispositifs temporaires ou d'aménagements dits « tactiques »
- Etc.

Une première version de la charte des chantiers accessibles a été soumise à la relecture des équipes en charge de la Gestion Urbaine de Proximité, qui a validé le principe de fiches pouvant être intégrées dans un cahier des charges par exemple. Une fois validée, la charte pourrait être mise à disposition des communes membres de la Métropole, via la plateforme de coopération métropolitaine, comme un référentiel commun et partagé.

#### b. Actions de capitalisation et participation à des journées d'échanges

##### ***Séminaire de construction du Contrat de ville métropolitain dédié à la coopération avec les bailleurs sociaux***

La mission Accessibilité et Inclusion a été invitée à contribuer à un séminaire dédié aux collaborations avec les bailleurs sociaux dans le cadre de la construction du nouveau Contrat de Ville métropolitain.

Cette journée a eu pour objectifs de :

- Mettre en commun les grands enjeux et orientations du prochain contrat de ville métropolitain,
- Définir les futures modalités du partenariat stratégique et structurant entre les bailleurs sociaux et les acteurs du contrat de ville,
- Partager des retours d'expérience

La question de l'accessibilité a fait l'objet d'un atelier, notamment pour traiter la question de la continuité de cheminement sur les "500 premiers mètres", depuis la porte du logement jusqu'à l'espace public et les services qu'il propose (services publics, transport...).

La question de l'aménagement des parvis d'écoles, abordée dans un autre atelier, a également permis de montrer comment l'accessibilité peut constituer un levier réglementaire mobilisable pour travailler sur la qualité de ces espaces et leur piétonnisation. Cette



Une phase de concertation préalable a été organisée du 26 janvier au 26 mars 2023. Elle a permis de partager l'ambition de la démarche et de récolter les attentes et propositions des riverains et futurs usagers de la voie verte – propositions qui ont ensuite été intégrées à l'avant-projet.

La mission Accessibilité et Inclusion a été sollicitée au cours des études d'avant-projet, notamment pour établir certaines prescriptions :

- Le respect de la réglementation concernant le choix des revêtements et des équipements et mobiliers, afin de garantir de bonnes conditions d'usage pour tous, y compris pour le public en situation de handicap,
- La prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées dans la stratégie de jalonnement piéton et pour la mise en place des éléments graphiques (signalisation d'alerte ou de sensibilisation à l'environnement...)
- La mise en œuvre de principes d'éclairage public permettant de concilier exigences environnementales, contraintes d'exploitation et attentes des usagers en termes de sécurité et d'accessibilité

Un budget de 23 millions d'euros est prévu, dont 10 millions d'euros sur la phase 2022-2026, et 13 millions d'euros sur la phase 2026-2030. Ce chiffrage prévisionnel reste à affiner, notamment à l'issue des études d'avant-projet.

#### ***Le planning général du projet (●) et des concertations (○)***

- 2022 : Choix du bureau d'études
- Janvier 2023 : démarrage de la phase Avant-Projet
  - Janvier à Mars 2023 : Concertation préalable : recueil des avis et propositions
- Début 2024 : Instruction du dossier (permis d'aménager, validation des services de l'Etat)
  - Mi-2024 : Concertation réglementaire
- Début 2025 : démarrage des travaux
- Début 2026 : ouverture des premiers tronçons
- 2030 : ouverture finale de la voie verte sur les berges

# VIVRE ENSEMBLE

**DGD MDIV** / Direction Stratégies, Etudes et Programmation / Service Stratégie et Planification de la Mobilité Durable / Mission Accessibilité et Inclusion



## 8.1. Sous-Commission pour l'Accessibilité

Particulièrement attachée au principe de travailler en concertation avec les experts des thématiques qu'elle aborde, la mission Accessibilité et Inclusion a organisé deux sous-commissions pour l'accessibilité au cours de l'année 2023.

Ces rencontres, moins formelles que la CIAM plénière du mois de janvier, ont pour objectif de créer des temps d'échanges, de débat et de concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap.

Nécessairement construites à partir d'un temps d'information permettant à chacun d'acquérir un socle commun nécessaire au débat, elles s'adressent également aux membres du réseau des correspondants accessibilités des communes membres de la Métropole. La mission Accessibilité et inclusion souhaitant par-là créer une réelle dynamique territoriale de concertation et de partage d'expérience.

### a. "Inclusion par le sport"

Cette Sous-Commission pour l'Accessibilité s'est tenue le 4 mai 2023 et la thématique a été développée autour de 3 axes :

- L'accès à la pratique d'une activité physique ou sportive : facilitateurs et freins, formation clubs inclusifs, guide à destination des élus aux sports
- L'accès aux événements sportifs : dispositif d'audiodescription
- L'accès aux infrastructures sportives : solutions de financement de leur mise en accessibilité

La mission Accessibilité et Inclusion a sollicité des intervenants experts de la thématique :

- Institutionnels : Métropole AMP, Département des Bouches du Rhône, Comité Paralympique et Sportif Français, Académie d'Aix-Marseille (Services Départementaux à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports des Bouches du Rhône)
- Mouvement Parcours Handicap 13

### b. "Inclusion par la Culture"

Cette Sous-Commission pour l'Accessibilité s'est tenue le 19 octobre 2023. La thématique a été abordée selon les axes suivants :

- Les outils méthodologiques
- Le matériel nécessaire
- Le rôle des associations et personnes concernées
- Le travail en réseau à l'échelle locale

La mission Accessibilité et Inclusion a proposé une séance orientée vers le travail en réseau et le partage d'expérience sur son territoire avec les interventions :

- Du Mouvement Parcours Handicap 13 : Recourir à l'expertise d'usage pour favoriser l'accès à la culture

- Du réseau Vivre Ensemble Marseille : Présentation du réseau et du forum culture / social
- De la mission Accessibilité et Inclusion : Guide d'Accompagnement à la mise en accessibilité (cf. 8.2.) et Réserve de matériel (cf. 8.3.)

## **8.2 Guide d'accompagnement à la mise en accessibilité des événements culturels en extérieur**

Tout évènement culturel, musical, sportif, commercial, festif ... organisé en extérieur est concerné par les obligations liées à la loi du 11 février 2005, qui vise à garantir que les personnes en situation de handicap, quel que soit leur handicap, puissent effectivement circuler et accéder aux différents espaces, services et propositions culturelles.

L'accessibilité de ces évènements est d'autant plus complexe à mettre en œuvre que ces derniers se déroulent généralement dans des espaces à la frontière de plusieurs champs d'application réglementaire ERP/IOP d'un côté et espaces publics de l'autre.

La Métropole a choisi de s'impliquer sur ce sujet par la rédaction d'un Guide à l'attention des organisateurs institutionnels ou associatifs de ces événements et des gestionnaires ou propriétaires de site. En effet, les collectivités sont souvent à l'initiative d'évènements et peuvent ne pas disposer, en interne, des ressources nécessaires pour appréhender la transversalité des actions à mettre en place afin d'assurer une accessibilité globale à tous les publics. Aussi ce guide propose de balayer chaque aspect de l'évènement : information, communication, accès au site, services proposés etc. en donnant conseils, pistes de réflexion, informations réglementaires, références, exemples de bonnes pratiques ...

Intégrée à toutes les étapes de l'organisation d'une manifestation, l'accessibilité n'est pas une démarche parallèle, elle doit être pensée et construite en même temps que le reste de l'évènement.

Ce guide a été rédigé par la mission Accessibilité et Inclusion à l'issue d'un important travail de recherche bibliographique. Il a ensuite été soumis à une démarche de concertation auprès des membres du réseau des correspondants accessibilité des communes-membres de la Métropole fin 2022. Achevé courant 2023, il est actuellement, en cours d'édition par les services communication de la Métropole. Sa diffusion est espérée pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2024.

## **8.3. Création d'une réserve de matériel de mise en accessibilité**

Le travail mené lors de la rédaction du "Guide d'accompagnement à la mise en accessibilité des événements culturels en extérieur" a permis de mettre en évidence que l'achat de matériel reste un frein et peut se révéler compliqué pour les organisateurs d'évènements :

- Du matériel onéreux pour une faible utilisation : 2 à 3 jours par an
- Du matériel encombrant à stocker ou dont il faut financer également le stockage
- Une méconnaissance des besoins des personnes en situation de handicap qui peut amener à des achats peu ou pas utilisés

La mission Accessibilité et Inclusion propose que la Métropole puisse acquérir du matériel spécifique permettant l'accueil des publics présentant différentes situations de handicaps (moteurs, sensoriels, mentaux, psychiques, cognitifs...). En initiant ce projet à l'échelle de son territoire, elle souhaite atteindre deux objectifs :

- Dans un premier temps, sensibiliser à la question de l'accessibilité,
- Dans un second temps, impulser une dynamique locale incitant les communes et les réseaux de professionnels du secteur à s'associer de manière à mutualiser investissements et matériel, en fonction de leurs besoins spécifiques.

En 2023, la mission Accessibilité et Inclusion s'est attachée à dresser un état des lieux des expériences de ce type, déjà menées en France (ville de Brest, association Cagibig). Elle a également rencontré les acteurs locaux de la culture pour mieux connaître l'environnement local et les projets en cours : Collectif des Festivals Éco-responsables et Solidaires (COFEES), régie de la Région Sud (ARSUD), Réserve des Arts Méditerranée, Direction de la Culture de la Métropole.

Ces rencontres ont permis à la mission Accessibilité et Inclusion d'être associée à une étude portée par ARSUD, la Réserve des Arts, la DRAC, Terra, AREMACS et le Département des Bouches du Rhône, "sur la circularité des matériaux et les conditions d'une mutualisation de matériels scénographiques dans le secteur de l'événementiel et des arts vivants". Les résultats attendus intègrent notamment un modèle de logistique de mutualisation des éléments scénographiques et un modèle économique de mutualisation des éléments scénographiques. Des perspectives particulièrement intéressantes, dans lesquelles pourrait s'inscrire le projet de la mission Accessibilité et Inclusion.

Au cours de l'année, la mission Accessibilité et Inclusion s'est également attachée à établir un premier catalogue du matériel qui pourrait constituer la réserve. Cet état des lieux a fait l'objet de deux démarches de concertations à l'attention :

- Des associations du champ du handicap lors de la Sous-Commission pour l'Accessibilité "Inclusion par la Culture" organisée le 19 octobre (cf. paragraphe 8.3).
- Des organisateurs de manifestations, acteurs culturels ou collectivités, à travers une enquête diffusée au cours du mois de novembre et à laquelle 38 acteurs ont répondu.

En 2024 ce projet se poursuivra par :

- La co-organisation, en partenariat avec le COFEES, d'un atelier sur le thème « Accessibilité des manifestations pour les personnes en situation de handicap » le 30 janvier 2024.
- La définition des modalités de mise à disposition du matériel, en collaboration avec les services juridiques de la Métropole
- La poursuite du travail de concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap, les professionnels du secteur de la culture et les collectivités volontaires ; avec la mise en place d'un groupe de travail
- Le suivi de l'étude engagée par ARSUD, la Réserve des Arts, la DRAC, Terra, AREMACS et le Département des Bouches du Rhône

#### **8.4 Audiodescription des événements sportifs**

Porté par la mission Accessibilité et Inclusion, ce projet a pour objectif de permettre au public atteint de déficience visuelle d'assister à un événement sportif dans l'enceinte même où il se déroule, en bénéficiant de l'audiodescription en temps réel du match et de l'ambiance dans les tribunes.

Initialement à l'attention du public déficient visuel, l'expérience d'autres villes comme Toulouse a démontré que ce dispositif pouvait intéresser différents types de publics comme les néophytes ou les personnes souhaitant vivre une expérience plus immersive au stade.

Pour favoriser l'inclusion, la mission Accessibilité et Inclusion a fait le choix de recourir à la technologie TWAVOX. S'appuyant sur un wifi local, le boîtier TWAVOX va diffuser les commentaires via l'application du même nom, et les spectateurs n'auront qu'à y connecter leur smartphone pour écouter l'audiodescription grâce à leurs écouteurs personnels. Les boîtiers TWAVOX et le matériel nécessaire aux commentateurs (micros, câblage, etc...) sont facilement transportables, ce qui leur permettra d'être mutualisé entre plusieurs sites.

L'année 2023, a été consacrée aux démarches et prises de contact pour cadrer la mise en place de ce dispositif.

### ***Collaboration avec les clubs sportifs***

La mission Accessibilité et Inclusion a bénéficié de l'appui du service Développement et Événements Sportifs (DGD Transition Environnementale, Culture, Sport et Équipements), qui a assuré le lien avec différents clubs sportifs évoluant en division élite. Ainsi 4 clubs sportifs ont accepté de participer à cette expérience :

- Pays d'Aix Natation – Water-Polo
- Pays d'Aix Universitaire Club Handball
- Provence Rugby
- Pays d'Aix Venelles Volley Ball

La participation de ces clubs, parmi les meilleurs de France dans leur discipline, assure la présence d'un public nombreux et représente un atout pour attirer le public en situation de handicap visuel peu habitué, jusque-là, à pouvoir participer à ce genre d'événement.

### ***Recherche de bénévoles***

Inspiré par l'expérience de la ville de Toulouse, le dispositif est basé sur le recours à des bénévoles pour assurer l'audiodescription. La mission Accessibilité et Inclusion a prioritairement démarché les écoles de journalisme et communication afin de bénéficier de l'expérience d'étudiants formés aux commentaires sportifs. L'Institut Européen de journalisme, proposant déjà des formations à l'audiodescription, s'est montré particulièrement intéressé, les modalités de coopérations restent encore à définir.

### ***Formation à l'audiodescription***

Pour la mise en place de ce dispositif, la mission Accessibilité et Inclusion bénéficie d'un contexte facilitateur dans le fait qu'il existe, sur son territoire, une association réalisant déjà l'audiodescription de nombreux événements sportifs. All Service Access (ASA) est implantée dans plusieurs grandes villes de France et, à Marseille, dispose d'un partenariat exclusif avec le stade Orange Vélodrome pour réaliser l'audiodescription de tous les matchs de l'Olympique de Marseille et des matchs de rugby pouvant s'y dérouler. Cette association

étant également formatrice à l'attention des étudiants en journalisme, un marché a été passé pour qu'elle puisse former les bénévoles qui interviendront dans le cadre du dispositif.

En 2024 ce projet se poursuivra par :

- L'acquisition de 2 TWAVOX
- La validation du cadre juridique de fonctionnement du dispositif en Conseil métropolitain
- Le recrutement de bénévoles
- La mise en place d'une formation à destination des bénévoles
- La définition d'un plan de communication et la production de supports publicitaires
- Et toute autre action concourant à la concrétisation de ce projet.

Le déploiement de ce dispositif étant conditionné à de nombreuses démarches administratives dont les délais d'exécution ne dépendent pas de la mission Accessibilité et inclusion, il n'est pas possible, à ce jour, de programmer une date de mise en œuvre.

## **8.5 Tourisme et Handicap**

### **a. Label Tourisme et Handicap**

En 2023, la Métropole est devenue membre de la Commission territoriale d'attribution du label Tourisme et Handicap. La mission Accessibilité et Inclusion a ainsi pu participer à plusieurs de ces Commissions et faire part de recommandations ou remarques quant à l'amélioration de l'accessibilité d'infrastructures touristiques afin de déterminer l'octroi du label et les familles de handicap pour lequel ce dernier est accordé.

### **b. Projet ONAT4All**

La Métropole a également été sollicitée pour apporter son expertise au projet ONAT4All (Outdoor activities and nature and adventure tourism for All). Ce projet, cofinancé par l'Union européenne (Erasmus+), est porté localement par la Chambre de Commerce Italienne pour la France de Marseille. Impliquant des organismes touristiques de 4 pays (Italie, Espagne, Irlande, France) et l'Organisation touristique Internationale, il a pour objectif de favoriser l'accès au tourisme d'aventure et de plein air pour les personnes à besoins spécifiques.

La mission Accessibilité et Inclusion a ainsi pu participer à plusieurs ateliers de travail autour des 3 outils lancés dans le cadre de ce projet :

- Outil d'auto-évaluation pour les entreprises de tourisme de plein air de leur niveau d'accessibilité
- Formation en e-learning au tourisme accessible et à l'attention portée aux clients
- Boîte à outils pour un marketing numérique accessible



# TRAVAIL EN RÉSEAU

## 9.1. Participation au GT-Ravi

Le Groupe Technique des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-Ravi) est un réseau national de techniciens de collectivités territoriales travaillant sur l'accessibilité. L'objectif principal de ce réseau est de permettre à ces collectivités d'échanger entre elles et de diffuser les connaissances et bonnes pratiques.

Aujourd'hui, le GT-Ravi est un réseau national qui s'incarne sous trois formes :

- Un comité de pilotage annuel des membres actifs ;
- Trois ateliers participatifs annuels (tenus en simultanément), ouverts à toutes les collectivités en pointe sur les sujets traités ;
- Une liste de diffusion, ouverte à l'inscription de tout agent de collectivité.

Depuis 2020, la mission Accessibilité et Inclusion a participé à chaque édition des ateliers, et en 2021, la Métropole en a intégré le Comité de Pilotage.

Les ateliers participatifs de 2023 ont abordé les sujets suivants :

- A. Données d'accessibilité : passons à l'action !
- B. Dispositifs sonores sur l'espace public
- C. Simplification des informations et des moyens de communication

Chaque atelier a abouti à la production de livrables, objets de réflexions et de consolidations d'expériences et de bonnes pratiques des collectivités présentes. Ces livrables sont en accès libre sur le site internet du Cerema, sous la forme d'un livret regroupant les fiches descriptives de chacun des 21 ateliers tenus jusqu'à ce jour<sup>2</sup>

## 9.2. Animation du réseau des correspondants accessibilités du territoire

Depuis 2021, la mission Accessibilité et Inclusion anime un réseau des correspondants accessibilité du territoire de la Métropole. Les membres de ce réseau sont des interlocuteurs récurrents, avec des profils variés : techniciens issus des 6 villes centres, de communes volontaires, de la DDTM 13, du Cerema et de l'association Provence Tourisme.

Ce réseau a pour objectif d'échanger entre techniciens sur les normes et obligations en matière d'accessibilité, ainsi que de partager les bonnes pratiques, les expérimentations que chacun aura pu mener pour en faire bénéficier les autres membres. L'ambition est celle de mobiliser un réseau à l'image du GT-Ravi, à un échelon plus local.

Les actions de ce réseau se concrétisent notamment la parution d'une newsletter trimestrielle et en 2023 la participation de ses membres aux sous-commissions pour l'accessibilité ("Inclusion par le Sport" et "Inclusion par la culture").

Il a également conduit à ce que la mission Accessibilité et Inclusion soit invitée à certaines commissions communales pour l'accessibilité, ce qui permet de faire un lien avec la CIAM.

---

<sup>2</sup> [Livret des publications des ateliers du GT-Ravi](#)

### 9.3. Participation aux commissions communales pour l'accessibilité du territoire

La mission Accessibilité et Inclusion participe régulièrement à certaines commissions communales pour l'accessibilité, à la demande des services des communes correspondantes. Ces interventions sont l'opportunité de faire le lien avec les sujets traités au sein de la CIAM, de diffuser des informations sur les actions menées par la Métropole sur le territoire de la commune en question, ou encore de partager des retours d'expérience (dans l'esprit des réseaux de compétences évoqués précédemment).

En 2023, la mission Accessibilité et Inclusion a été sollicitée à plusieurs reprises :

- Ville d'Aix-en-Provence : présentation de l'offre de mobilité de la Métropole, avec un focus sur le service **lebus+ à la demande** ; Point sur les travaux menés à la gare routière Aix Centre (guidage des déficients visuels, sonorisation de l'information voyageur, positionnement de l'arrêt du **bus+ à la demande...**)
- Ville d'Aubagne : point sur l'avancement des différents projets de transport sur la commune d'Aubagne (ValTram et BHNS)
- Ville de Marseille : présentation du projet d'évolution du réseau de bus à Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons ; Point sur divers projets à l'interface entre les compétences de la ville et celles de la Métropole
- Ville de Salon-de-Provence : discussion autour du suivi et de la mise en œuvre des AdAP : procédure de dépôt de demande de dérogation auprès des services instructeurs : Quels documents ? Quelle approche ? Exemple de dossiers ERP suivis par la ville.

