

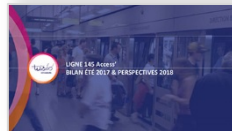
Liste des documents :



Document n° 1 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2018-01-22



Document n° 2 :
CARUT bilan 2017
Commissions et ateliers



Document n° 3 :
Ligne 145 Access'
Bilan été 2017 & Perspectives 2018



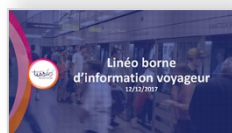
Document n° 4 :
Schéma Directeur Accessibilité Programmée
Point d'avancement



Document n° 5 :
Agenda d'Accessibilité Programmée sur Patrimoine



Document n° 6 :
Aménagement Bus Citaro 18m GNV Evobus-Mercedes



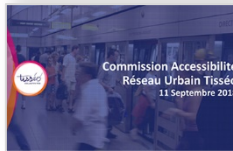
Document n° 7 :
Linéo borne d'information voyageur



Document n° 8 :
Mon métro d'image en image
Point d'étape



Document n° 9 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2018-09-11



Document n° 10 :
Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo



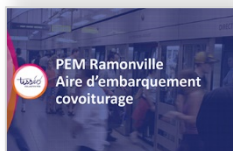
Document n° 11 :
Zoom sur « mon métro d'image en image »
Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle



Document n° 12 :
Les principes de l'évolution des services TAD
Exploitation des services TAD : le bilan, Une nécessaire adaptation de l'offre,
Exemple du TAD 106, Planning de concertation



Document n° 13 :
Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
Bilan des arrêts mis en accessibilité à juin 2018, Arrêts spécifiques, Demande de
prorogation des délais d'exécution du SDAP



Document n° 14 :
Démarche de concertation
Point d'avancement sur les aménagements « Aire d'embarquement Covoiturage
Station RAMONVILLE et plan d'actions complémentaires jalonnement



Compte-rendu de réunion

Toulouse, le 29/01/2018

Nos réf : Référence interne

Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 22 janvier 2018 à 16 h

Lieu : Hôtel Atria Mercure

Organisateur : Jean-Claude BERNARD Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

SMTC-Tisséo

Jean-Michel LATTES	Président
Alain VAYSSE	Conseiller Technique
Sylvie VEYRAC	DGAPI
Jean-Claude BERNARD	Coordonnateur Accessibilité
François BARBIER	DGAPI
Olivier CLARIMON	DGAPI

Tisséo-EPIC

EPIC

Marie-Hélène TEXIER	Responsable Accessibilité
Brigitte GRASSET	Toulouse Métropole
David PIGNAUD	Toulouse Métropole
Maxime Arcal	Pôle Handicap

Ville de Toulouse

Associations

Christiane ROUAIX	ANPHIM
Eric NOURRISSON	ANPHIM
Michèle CHAVE	ADAPEI/AGAPEI
Sonia LAVENIR	APF
Claire RICHARD	APF
Pierre BARADAT	Consultant Déficience visuelle

Richard GAMBEAU	FNATH
Jacques CHENEVAS	FNATH
Ode PUNSOLA	ASTOLOSA
Odile MAURIN	Handi-Social
Renée MICHEL	T21-Haute-Garonne
André FOHANNO	Maison des Epilepsies
Laurent LORBLANCHES	CRIC
Brigitte OLIVE	YMCA Colomiers
Simone MIQUEL	ANPEA

Absent(s) ou excusé(s) :

Marthe MARTI	Membre élue SMTC
François CHOLLET	Membre élu SMTC
Adeline ROUCHON	Membre élue SMTC
Denis BACOU	Membre élu SMTC
Jean-Michel EVIN	Directeur Général des Services Tisséo collectivités

En copie :

Tisseo Collectivités
Alexandre BLAQUIERE
Jérôme KRAVETZ

Ordre du jour :

Doublement de la Capacité de la ligne A (DOCA)

- Bilan d'exploitation la ligne 145 Access' et enseignements à retenir pour l'été 2018

SDAP/Ad'AP Point d'avancement

- Arrêts de bus - Bilan définitif 2016 et perspectives bilan 2017
- Point d'avancement des mesures sur les stations de métro

Autres mesures

- Aménagement des bus Citaro 18 m GNV Evobus-Mercedes

- Point d'avancement sur l'installation des Bornes d'Information Voyageurs (BIV)

Visuels de reconnaissance des stations de métro

- Retours sur l'inauguration du dispositif
- Les étapes de la phase 2

Avant-propos,

Le président Jean-Michel LATTES accueille les participants en les remerciant de leur présence pour ce rendez-vous semestriel qui permet de faire des points réguliers sur l'avancement des projets. Il prie les membres de la CARUT d'excuser ses absences lors de dernières réunions CARUT. Il tient à ce que le déroulement des réunions aille toujours dans le sens d'une démarche participative et constructive où chacun ait l'opportunité de s'exprimer sereinement, en confiance et dans le respect. Dans ce contexte, il souligne que certaines associations ont regretté, à juste titre, l'absence dans les comptes rendus des positions des associations étant intervenues dans les débats de la réunion CARUT du 20 juin 2017. Il a demandé à ses services d'appliquer des modalités de rédaction garantissant la fiabilité des retranscriptions. Les courriers des associations ayant fait cette demande seront joints au compte-rendu de la réunion CARUT du 20 juin 2017.

Bilan de la démarche de concertation sur l'année 2017

9 ateliers thématiques ont été organisés ainsi que 2 commissions plénières CARUT. Le président insiste sur l'utilité des ateliers. Il faut prendre le temps d'aller au fond des choses pour réussir ensemble l'accessibilité pour tous au réseau de transport. Il souligne d'ailleurs la grande disponibilité des chefs de projet qui souhaitent examiner les solutions pressenties pour répondre avec justesse aux besoins des personnes handicapées pour des déplacements en plus grande autonomie.

Les prochains rendez-vous programmés courant mars 2018 porteront sur les projets suivants : l'aménagement de P+R Ramonville, le Téléphérique Urbain Sud, la 3^{ième} ligne de métro.

Doublement de la capacité de la ligne A (DOCA)

Bilan d'exploitation de la ligne 145 Access' et enseignements à retenir pour l'été 2018

Pour cause de travaux prévus dans le cadre du doublement de la capacité de la ligne A, le service a été interrompu durant 5 semaines du 17 juillet au 20 août.

Un important dispositif de remplacement a été mis en place pour assurer le transport des usagers dans les meilleures conditions qui soient, sachant que le service offert par une ligne de métro n'est pas reconductible en surface avec des lignes de bus, même renforcées.

50% des voyageurs se sont reportés sur le « réseau d'été sans ligne A », réseau de remplacement et sur le réseau classique.

La fréquentation de la ligne A s'est reportée sur les lignes renforcées n° 14-140-130-135, avec 1, 513 Million de validations soit 38 % de la fréquentation enregistrée sur la même période en 2016. Face aux difficultés des trois

premiers jours, la ligne 140 (initialement prévue entre Arènes et Marengo SNCF) celle-ci a été rapidement prolongée jusqu'à Balma-Gramont.

Malgré une affectation maximale du nombre de bus sur les lignes de remplacement de la ligne A, la vitesse commerciale (1h20 pour relier Basso Cambo à Balma Gramont) est restée bien inférieure à celle du métro (1/2h). Facteur aggravant, les travaux sur la voirie (Allée Jean Jaurès notamment) ont considérablement perturbé la fluidité du trafic et rendu le parcours long et pénible.

Dans ce contexte et en complément du réseau de remplacement, Tisséo a souhaité anticiper les difficultés prévisibles d'accès aux bus des lignes régulières en augmentant la capacité de transport des personnes en fauteuil roulant par le biais d'une ligne régulière dédiée : la ligne 145 Access'.

Le suivi de l'exploitation de la ligne 145 Access' révèle qu'en moyenne 40 personnes par jour ont été transportées soit environ 1000 personnes sur les 5 semaines de fermeture de la ligne A. Cette ligne régulière est dotée de véhicules adaptés aux personnes en fauteuil roulant (UFR). Ils offrent 3 places UFR et 3 places assises pour des accompagnants éventuels. Il a été prévu la présence d'un accompagnateur dans chaque véhicule pour assister le conducteur aux opérations d'embarquement et de descente des UFR.

L'offre de service a été assurée de 7h à 20h à raison d'un passage toutes les 30 minutes le matin et toutes les 20 minutes l'après-midi.

Suite aux remarques des membres de la CARUT qui souhaitaient que cette ligne soit ouverte à tous les types de handicaps, les personnes ayant une grande difficulté à marcher ont été dans la mesure du possible prise en charge. Les consignes ont été passées à l'exploitant et plusieurs personnes se déplaçant avec un déambulateur ont pu bénéficier de ce service.

Par ailleurs, les personnes de Tisséo déployées sur les pôles d'échanges et sur les arrêts stratégiques ont facilité l'accès au bus en fournissant l'information et l'aide adaptées aux personnes déficientes visuelles et aux personnes déficientes cognitives. En plus du guide d'information « Mon guide malin », un numéro de téléphone dédié a été mis à disposition des usagers.

Comme nous nous y étions engagés, l'atelier CARUT du 9 novembre 2017 dernier a permis de faire l'analyse des résultats d'exploitation. La plupart des montées/descentes se sont concentrées sur 3 stations : Jean JAURES, ARENES et BALMA-GRAMONT ; tous les arrêts à proximité des stations de métro de la ligne Access' ont été utiles sauf ceux des Mermoz et Jolimont.

Le service de la Ligne 145 Access' a été très apprécié, avec de bons retours sur la convivialité du personnel. Un service bien dimensionné qui n'a généré aucune surcharge avec seulement quelques voyages en présence de 3 UFR en simultané dans un véhicule.

Les échanges ont surtout permis de cibler les améliorations à apporter pour l'été 2018 :

- Mieux faire connaître la règle d'utilisation de ce service,
- Améliorer l'information terrain des points d'arrêt,

- Optimiser le trajet en collant davantage à l'itinéraire du métro ligne A, pour passer au plus près des stations Bagatelle, Mermoz et Mirail
- Améliorer les temps de trajet

Concernant l'ensemble du dispositif de remplacement, la forte augmentation de la fréquentation de la ligne 12 durant cette période, constitue une piste d'amélioration pour accroître le nombre d'usagers transportés.

Handi-Social : Mme Maurin demande que la montée à bord des personnes handicapées sur les lignes régulières renforcées « mon réseau sans ligne A » soit facilitée avec un accès prioritaire pour les personnes handicapées, notamment sur présentation de la carte d'invalidité et de la carte depriorité. Des consignes claires doivent être passées au personnel appelé en renfort sur cette période. Des tenues plus visibles permettraient d'identifier plus facilement les personnes à qui s'adresser. Il était question d'une présence de personnels en renfort sur chaque arrêt ce qui n'a pas été le cas. Elle regrette que cet engagement pris le 2/11 ne soit pas tenu. Demande d'une adresse mail sur le flyer pour faire remonter les problèmes.

ASTOLOSA : Ode Punsola évoque la carte orange (carte d'invalidité de couleur orange). Pour ceux qui ont le syndrome d'Usher, il faut les accompagner jusqu' au siège du bus. La personne qui contrôle ou s'occupe des personnes en situation de handicap devrait connaître les bases d'initiation de la Langue des Signes comme « bonjour », « au revoir », « merci » et « bonne journée ».

APF : Sonia LAVENIR demande que le plan de communication soit plus étoffé avec notamment la conception d'un flyer plus lisible et un numéro de téléphone spécifique auquel s'adresser en cas de problème.

Pierre BARADAT : demande la reconduction du dispositif très positif mis en place en faveur des personnes déficientes visuelles avec une information sous format word et sans image pour l'accès aux infos de modification sur les lignes.

Jean-Michel LATTES précise que les mesures qui ont permis de rendre les déplacements des personnes handicapées plus faciles et confortables sur cette période de fermeture de la ligne A seront maintenues et améliorées. Nous ne sommes pas ici pour supprimer ce qui a bien fonctionné.

En conséquence l'information voyageurs devra être plus précise en ce qui concerne les arrêts de la ligne L145 Access'. L'information voyageurs sera adaptée aux personnes non et malvoyantes. Sur présentation de la carte d'invalidité, le personnel Tisséo présent sur les arrêts devra faciliter l'accès aux places prioritaires des bus. En revanche, la présence de personnel Tisséo sur l'ensemble des arrêts des lignes du réseau de remplacement ne peut être actée. C'est sur les arrêts les plus très fréquentés qu'il faut être présent. S'il faut adapter notre dispositif, nous le ferons mais aucun retour terrain négatif ne nous y incite à ce jour.

Le service de la Ligne 145 Access' est maintenu sur la période d'interruption de la ligne A sur l'été 2018 avec les améliorations suivantes :

- Ligne régulière sans réservation dédiées aux personnes en fauteuil roulant et leurs accompagnants
- Les personnes en grandes difficultés de déplacement (personnes avec déambulateurs ou cannes notamment) seront prises en charge dans la mesure des places disponibles
- Maintien de la ligne au plus proche de celle du métro pour un trajet plus rapide

- Des équipes présentes aux points stratégiques du métro : des consignes particulières pour faciliter l'accès au bus des personnes en situation de handicap seront données pour un accès prioritaire (sur présentation de la carte de priorité ou d'invalidité)
- Des tenues vestimentaires pour les personnels Tisséo permettant une identification plus rapide

Jean-Michel Lattes retient également l'idée d'une information spécifique par message électronique auprès des associations de personnes handicapées et demande la plus grande attention des services de Tisséo pour que tout correctif soit mis en place si cela s'avère nécessaire. Nous sommes sur une lecture large de la problématique transport, précise-t-il.

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée 2016-2018

Point d'avancement : Mise en accessibilité des arrêts de bus

Bilan définitif 2016 et perspectives bilan 2017

Rappel des engagements SDAP actés par la délibération du SMTC en date 16 septembre 2015 :

- mise en accessibilité de 1034 arrêts classés prioritaires au schéma directeur d'accessibilité programmée (SDAP).

Pour mémoire, les critères d'indentification des arrêts prioritaires:

- Traitement de tous les arrêts des lignes effectuant plus de 120 courses / jour
- traitement de tous les arrêts d'une ligne n'empruntant que partiellement un site propre bus
- traitement de tous les arrêts multimodaux (CD31 / Région), et ceux communs à plusieurs lignes Tisséo (yc TàD)
- traitement de tous les arrêts situés à proximité de certains POI / ERP (yc TàD)

Les bilans intermédiaires annuels sont transmis sur la durée du SDAP (période 2016-2018) à la préfecture.

Adopté par délibération du SMTC le 24 mai 2017, le bilan intermédiaire fin 2016, fait état d'un taux de réalisation de 22% de la programmation totale des arrêts à mettre en accessibilité.

Fin 2017, le nombre cumulé d'arrêts mis en accessibilité est de 389, ce qui porte ce taux à 38%.

Ce taux de réalisation s'entend avec le non traitement des 56 arrêts classés en impossibilité technique avérée (ITA) lors du dépôt du SDAP et des 13 arrêts qui vont faire l'objet d'une demande supplémentaire de classement en ITA (dossier en cours). Par ailleurs, la mise à jour du référentiel réseau dénombre 87 arrêts prioritaires supprimés du fait de l'évolution du réseau bus.

Ce qu'il reste à réaliser :

1034 (arrêts à traiter) -153 (ITA et arrêts supprimés)-224 (réalisé 2016) -165 (réalisé 2017) = 492

Concernant les 13 arrêts susceptibles de classement en ITA, un travail en atelier CARUT est prévu au 1^{er} trimestre afin de recueillir l'avis des membres de la CARUT avant transmission des fiches au service préfectoral.

Les 492 arrêts prioritaires non accessibles restant à traiter se classent en deux catégories :

- Arrêts impactés par un projet : 214 arrêts situés soit sur des tracés de lignes Linéo programmées sur 2019 et 2020, soit dans l'aire géographique de projets complexes, comme c'est le cas pour le pôle d'échange « Jeanne d'Arc »
- Arrêts non impactés : 278 arrêts à programmer sur l'année 2018.

Les arrêts traités dans le cadre de projets :

- Programme Linéo :

Rappel du programme réalisé :

- L1 : Gymnase de l'Hers <> Sept Deniers (2013)
- L2 : Arène Saint-Martin du Touch <> Colomiers (2016)
- L6 : Ramonville <> Castanet-Tolosan (2017)
- L7 : Cours Dillon <> Saint-Orens (2017)
- L8 : Marengo SNCF <> Gonin (2017)

Programmes en cours :

- L9 : L'Union <> Toulouse Empalot : Septembre 2018
- L3 : Plaisance Tournefeuille <> Toulouse Arènes : Janvier 2019

En 2019/2020 : 3 nouveaux Linéo

- L4 : Cours Dillon <> Basso Cambo
- L5 : Portet-sur-Garonne <> Toulouse Empalot
- L10 : Fenouillet <> Toulouse

Un grand projet d'aménagement urbain concerne le quartier de Bellefontaine/Reynerie et dans ce cadre, tous les arrêts compris dans ce périmètre vont être repris lors des travaux d'aménagement.

Après l'intégration du réseau de Colomiers (2016), celle du réseau des lignes du Muretain, effective depuis le 8 janvier 2018 a nécessité la mise en accessibilité de 146 arrêts hors programme SDAP.

Jean-Michel LATTES donne la priorité au traitement des arrêts non impactés par les projets, au nombre de 278. Il estime que certains retards ne doivent pas perdurer. Il a demandé aux pôles territoriaux de Toulouse métropole d'accélérer le processus sur 2018.

Les lignes Linéo sont 100% accessibles dès leur mise en exploitation. Il insiste sur ce point : c'est un des critères « qualité » du label Linéo, je veille à ce que ce principe soit respecté.

Les arrêts impactés par des projets seront pris en compte dans la réalisation des infrastructures urbaines programmée d'ici 2020.

Remarque des associations :

ANPEA : Mme MIQUEL souligne le dysfonctionnement des bornes d'information voyageurs qui équipent les arrêts du Linéo 6 sur le pôle d'échanges Ramonville. La fonction sonore des messages ne se déclenche pas.

Pierre BARADAT relève les mêmes soucis sur les arrêts du Linéo 1 et sur le pôle d'échange de Borderouge et de La VACHE et ce, depuis ¾ ans ; par ailleurs, le son est quasiment inaudible sur les BIV des arrêts de bus à proximité de la station Jean-Jaurès.

APF : Sonia LAVENIR demande s'il serait possible d'activer la fonction sonore à partir de l'application Tisséo téléchargeable sur Smartphone.

La DGAPI informe que les nouveaux équipements répondent aux normes d'accessibilité. La fonction sonorisée est activée à l'aide de la télécommande universelle. Le programme actuel de renouvellement des BIV permet d'équiper les arrêts avec des BIV sonorisées. Notamment, sur le pôle d'échange de Ramonville, il est prévu de remplacer les BIV obsolètes, mais le remplacement des BIV ne concerne pas l'ensemble du parc actuel.

Jean-Michel LATTES répond qu'il est inacceptable d'attendre 3/4ans pour régler ces problèmes. Il demande par ailleurs que les réglages soient effectués sur les BIV des arrêts qui le nécessitent à commencer par ceux liés au pôle d'échange de Jean JAURES qui donnent sur les boulevards.

Handi-Social : Mme MAURIN revient sur le bilan SDAP et demande si clairement, l'échéance de 2018 sera tenue !

Jean-Michel LATTES : j'ai fixé comme objectif de traiter tous les arrêts non impactés par un projet d'ici la fin du SDAP. Les arrêts impactés par un projet seront pris en compte en cohérence de leur programmation à venir. Je cite pour exemple les lignes linéo en cours et les aménagements sur la voirie de la Reynerie qui vont structurer le quartier ;

Handi-Social : Mme MAURIN, répond que si des arrêts prioritaires qui relèveront de nouvelles lignes Linéo ne sont pas rendus accessibles dans le délai fixé, alors que l'échéance précédente n'a pas été respectée, nous demandons que le budget programmé non utilisé soit utilisé pour réaliser des arrêts prioritaires non prévus dans l'Ad'AP de façon à améliorer la continuité de la chaîne de déplacement comme prévu dans la loi de 2005. Sachant que le non-respect de l'Ad'AP donnera lieu à des actions contentieuses de notre part.

APF : Claire RICHARD signale que la demande d'arrêt au prochain arrêt effectué à l'aide du bouton d'appel spécifique placé au niveau des places « PMR » ne donne pas lieu à une réponse appropriée de la part du conducteur.

Une fois sur deux, le conducteur m'oublie quand je demande la descente avec ce bouton d'appel.

La DGAPI explique que les bus sont maintenant équipés d'un système de signalement PMR spécifique qui indique au conducteur qu'un usager a besoin de la palette pour descendre. Comme tout le monde utilise ce bouton, le conducteur n'y fait plus attention.

APF : Sonia LAVENIR pense que le dysfonctionnement peut provenir également de l'alerte lumineuse qui ne se déclenche pas sur le tableau de bord du conducteur. Il est nécessaire de contrôler l'ensemble du dispositif.

ANPEA : Mme Miquel signale la faiblesse du retour sonore de l'appel et, pour les non-voyants, c'est une problématique car ils ne savent pas si l'appel a été pris en compte.

GIHP : Mme COUSERGUE revient sur le manque d'attention des conducteurs qui ne font pas l'effort d'écouter les personnes qui ont du mal à s'exprimer.

Le DGAPI ajoute que le signal sonore de demande d'arrêt ne se déclenche qu'une seule fois. Si deux personnes actionnent le bouton d'appel successivement, le signal sonore ne se déclenche qu'une fois.

Jean-Michel LATTES demande aux services concernés de prendre la mesure des problématiques soulevées et d'y apporter des réponses. Des consignes précises doivent être données ou rappelées aux conducteurs notamment lorsqu'ils accueillent à bord des personnes en situation de handicap.

Agenda d'Accessibilité programmée 2016-2024

Point d'avancement : mesures d'amélioration de l'accessibilité des stations de métro

Sylvie VEYRAC rappelle les principales mesures prévues à l'Ad'AP 2015 sur:

- les portillons PMR
- les escaliers fixes
- les ascenseurs
- l'éclairage
- la mise aux normes des ERP de 5^{ième} catégorie

Deux opérations sont finalisées à ce jour:

- Les portillons PMR*
- Les escaliers fixes

Au Bilan 2016 était porté l'aménagement de l'ensemble des portillons PMR sur les lignes de contrôles avec l'ajout d'un module « cible abaissée » et « 2^{ième} écran de contrôle », pour faciliter la validation du voyage aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes de petite taille.

2017 enregistre l'achèvement du programme principal des travaux sur les escaliers fixes. Des petits travaux d'ajustement sont actuellement en cours sur la ligne A. L'opération sera totalement terminée dans les premiers mois de 2018. Les nez de marches ont été contrastés avec du profilé en respectant les indices de luminescence par rapport au support. Les contremarches (1^{ère} et dernière marche de chaque escalier) ont également été traitées. Tous les escaliers sont aujourd'hui équipés de bande d'éveil à la vigilance.

Renouvellement du Parc Ascenseurs Tisséo

A ce jour, 62% des ascenseurs de la ligne A ont été mis aux normes. Les 16 ascenseurs des stations du prolongement de la ligne A sont traités. La période 2018-2019, verra le traitement des 73 ascenseurs de la ligne B.

Il est à noter que le marché de travaux pour le renouvellement des ascenseurs de la ligne A a été interrompu du fait du prestataire et a dû être relancé. Les études pour le renouvellement des 15 ascenseurs restant à remplacer sont en cours mais l'achèvement des travaux prévus initialement pour fin 2018 est en conséquence reporté à 2019 ou 2020.

La réfection de l'éclairage des stations

Le projet de réfection de l'éclairage des stations prévoyait une première phase d'investigations, avec l'établissement d'un diagnostic et de préconisations de mesures à appliquer sur des stations témoins. Une deuxième phase s'attachait au déploiement des solutions retenues, avec un lissage de la mise en œuvre prévue jusqu'en 2024.

Le marché pour la première phase de travaux est en cours de procédure. L'entreprise de travaux sera connue mi-février et notifiée fin février 2018.

Le démarrage des travaux sur les stations témoins est prévu pour mars - avril 2018. A l'issue des travaux, un bureau de contrôle sera alors mandaté pour valider :

- la conformité des niveaux d'éclairage
- les dispositifs d'éclairage retenus pour chaque type de stations testées.

Un des principaux objectifs, avec la mise aux normes d'accessibilité et l'optimisation de la gestion patrimoniale vise la rationalisation de la consommation énergétique. Le montage technique de cette opération s'est fait en lien étroit avec la mission énergie (Tisséo Collectivités) et les services chargés du patrimoine et de la maintenance (Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs).

Par ailleurs, les règles concernant l'éclairage des ERP ont évoluées, privilégiant les cheminements et les pôles d'échanges, sans exiger des niveaux d'éclairage équivalents dans tous les espaces de la station. Nous nous attachons donc à mieux éclairer les cheminements et en particulier, les escaliers fixes et l'embranchement des escaliers mécaniques qui sont dotés par ailleurs d'un peigne jaune contrasté par rapport aux marches déroulantes. Nous allons tester de nouveaux appareils et retenir les plus intéressants pour équiper les stations.

ANPEA : Mme Miquel fait allusion à l'atelier CARUT sur la station des Carmes qui avait donné lieu à des suggestions pour améliorer l'éclairage des cheminements. L'intensité lumineuse devait varier en fonction de la fréquentation. Il semble aujourd'hui qu'il ne se passe plus rien. C'est plus que sombre !

Sylvie VEYRAC - Sur cette station atypique qui pose problème un atelier CARUT avait effectivement permis de recenser les points à améliorer :

- l'embranchement des escaliers mécaniques
- les cheminements pour accéder aux quais

Il est prévu de remplacer les embranchements avec des peignes jaunes et d'ajouter des faisceaux d'éclairage supplémentaires en haut de l'escalier mécanique. Des appliques viendront compléter le dispositif d'éclairage sur les cheminements.

Pierre BARADAT regrette que l'information de l'avancement de la pose des Bande d'Eveil à la Vigilance (BEV) n'ait pas été diffusée au fur et à mesure des travaux. Par ailleurs, quelle suite est réservée au travail mené sur les pôles d'échanges pour faciliter le déplacement des personnes déficientes visuelles ? Les tests de matériaux ont été réalisés en 2015/2016. D'autre part, concernant les transcriptions en Braille sur les bandeaux des boutons de commande en cabine d'ascenseur, qu'en est-il ? Enfin pour accéder à la station, la mise en place de balises sonores permettrait de repérer facilement les émergences des ascenseurs en surface.

Sylvie VEYRAC donne les informations suivantes :

- Le maître d'œuvre pour la mise en conformité des ascenseurs est en cours de recrutement.

- Les informations en Braille sur les ascenseurs de la ligne B seront mises en place dans le cadre des travaux prévus en 2018.

Jean-Claude BERNARD précise que la démarche visant à installer des BAO sur les pôles d'échanges signalés compliqués par les associations lors des ateliers organisés par Toulouse Métropole est relancée. Le choix des matériaux a été fait suite aux tests réalisés sur le pôle d'échange François VERDIER. Concernant le dispositif de balises sonores, le retour d'expérience menée actuellement sur les transports en commun lyonnais nous intéresse. En fonction des évaluations, nous pourrions nous aussi mettre en place un test.

CETEB : Jean FRONTIN suggère de donner l'information de la direction des lignes au niveau des escaliers fixes par inscription en relief de la direction doublée d'une transcription en Braille (Cf.SNCF).

Jean-Claude BERNARD précise que ce type de signalétique avait été listé dans les actions du SDA. La priorisation des mesures n'a pas permis de mener les études de faisabilité. Il sera intéressant d'intégrer ce dispositif de guidage dans l'étude de la charte du voyageurs de 3^{ème} ligne de métro et de procéder à une mise à niveau sur les lignes A et B.

Mise aux normes des ERP de 5ème catégorie

Cette mesure consiste à mener les investigations nécessaires pour rendre accessibles les ERP de 5ème catégorie dont Tisséo Collectivités est propriétaire. L'étude porte sur les commerces, les salles d'attente et des agences Tisséo.

Les autodiagnostic ont été réalisés sur l'année 2017.

Neuf commerces sur dix sont réputés accessibles.

7 agences Tisséo sur 8 sont accessibles. Les aménagements sont prévus sur 2018 pour rendre la totalité des agences d'accueil totalement accessibles. Sur les 11 salles d'attente existantes, 10 ont dû être fermées au public pour cause d'utilisation dévoyée. Seule, l'agence de Basso-Cambo est en fonctionnement à ce jour.

A noter le changement des menuiseries du commerce de Balma-Gramont qui présentaient, en position ouverte, un obstacle majeur et dangereux avec des vantaux en saillie sur le cheminement piéton.

Aménagement des bus Citaro 18 m GNV Evobus-Mercedes

Depuis 2012, les différents matériels roulants du réseau bus font l'objet d'une présentation aux membres de la CARUT avec, pour objectif, de recueillir leur avis et noter les suggestions pour améliorer les espaces dédiés aux personnes handicapées. Hélène ICHAS-SLOE rappelle que les cahiers des charges des appels d'offres reprennent les prescriptions liées à l'accessibilité des commandes de bus antérieures.

L'atelier s'est déroulé le 02 octobre 2017 sur le parking bus de la station de métro Argoulet, en présence des représentants des associations HANDI-SOCIAL- ANPHIM et de l'APF. Un bus CITARO a été mis à disposition, avec un conducteur pour fournir les explications sur les commandes des équipements d'accessibilité (palette rétractable, annonces sonores, boutons d'appel..).

Il est précisé que les nouveaux bus Citaro 18m GNV EVOBUS-MERCEDEZ sont affectés principalement sur les lignes Linéo 6, 7 et 8.

Les associations ont apprécié le confort d'accès avec une longueur de rampe qui diminue la pente et la largeur de la rampe qui confère un grand sentiment de sécurité.

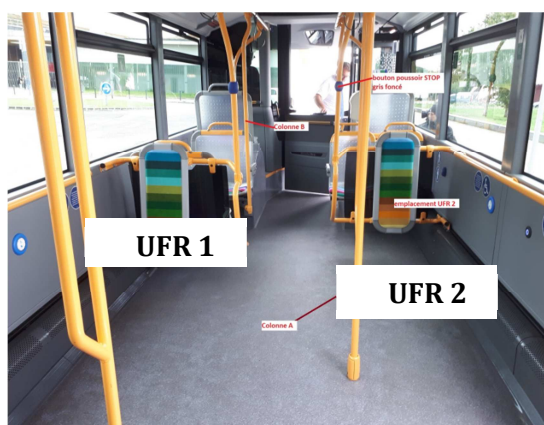
En revanche, la temporisation entre le déploiement de la rampe et de l'ouverture de la porte est considérée comme un peu longue. Questionné à ce sujet, le constructeur répond que plusieurs commandes électroniques sont nécessaires pour activer le dispositif de déploiement de la palette. Ce laps de temps est incompressible. Il n'est pas modifiable.

L'atelier CARUT ayant eu lieu par temps de pluie, les remarques ont porté sur la glissance du revêtement du bus qui rend les manœuvres difficiles. Interrogé sur cette problématique, le constructeur précise que le revêtement de type TARABUS est une gamme de Gerflor spécialement conçue pour les bus avec des propriétés :

- antidérapantes élevées pour la sécurité des usagers
- résistantes à l'abrasion (durabilité du produit)
- facile d'entretien et de maintenance

Les associations ont également souhaité davantage de contraste entre le poussoir gris foncé de demande d'arrêt du bus et son support bleu. Il s'agit de bouton standard avec un choix de couleur limité au gris, jaune et rouge. Le jaune étant utilisé pour l'appel dédié aux personnes avec poussette, la couleur rouge est disponible. Même si le rouge est davantage utilisé pour les boutons poussoir de sécurité (alarme, appel d'urgence notamment) ou pour signaler un danger, dans ces conditions, le rouge sera préféré au gris.

Un autre point concerne les deux espaces prioritaires dédiés aux personnes en fauteuil roulant. Si l'accès à celui de gauche dans le sens de la marche semble relativement facile avec un fauteuil roulant électrique, il n'en est pas de même pour le second du fait de la présence d'une barre de maintien verticale. Les manœuvres sont d'autant plus difficiles si le premier emplacement est occupé par un UFR. Aussi, cette barre sera décalée de quelques centimètres pour être alignée dans l'axe de la barre qui maintient le dossier.



Par ailleurs, les 2 totems servant d'appui arrière aux fauteuils roulants seront remplacés par un type de siège à assise relevable grande largeur :

- fonction dossier plus large
- appui pour voyageurs debout
- assise supplémentaire en l'absence de fauteuil roulant

Handi-Social : Mme MAURIN demande si le constructeur a fait les essais d'adhérence avec différents types de fauteuil (fauteuil manuel et électrique).

GIHP : Mme COUSERGUE questionne sur le revêtement utilisé en Allemagne

Hélène ICHAS-SOLE précise qu'il s'agit du même revêtement que celui qui équipe les bus Heuliez fabriqués en France.

Jean-Michel LATTES demande qu'un courrier soit rapidement adressé au constructeur pour lui signifier ce constat de glissance et voir s'il est possible d'améliorer les conditions de déplacement sur sol mouillé que l'on soit en fauteuil manuel ou électrique.

Une discussion s'engage sur le contraste des boutons d'arrêt. La remarque avait été notée lors de l'atelier du 02 octobre 2017. Hélène ISCHAS-SOLE rappelle l'obligation de disposer d'un bouton d'appel de demande d'arrêt dédié aux usagers avec poussettes. Il ne s'agit pas de la même commande que celle des boutons placés au niveau des places dédiées aux personnes en fauteuil roulant qui indique au conducteur la nécessité de déployer la palette. Le bouton presseur jaune avec la gravure en relief d'une poussette indique au conducteur que le temps d'ouverture de la porte devra être plus long pour permettre une descente du bus adaptée.

Dans les faits, certains usagers se servent des boutons d'appels dédiés fauteuil roulant et poussette ce qui induit en erreur le conducteur qui doit alors gérer en plus ce type de « fausse demande ».

Les associations réitèrent le problème du contraste du bouton presseur gris sur un support bleu.

Hélène ISCHA-SOLE rappelle que trois couleurs sont prévues par le constructeur bleu, jaune, rouge. La couleur disponible restante est le rouge. Pour les non-voyants et malvoyant, le pictogramme en relief permet de s'assurer du type d'appel.

Jean-Michel LATTES souhaite que la régie prennent connaissance des incivilités constatées et que des mesures soient prises pour éviter que les personnes handicapées ou à mobilité réduite n'en subissent les conséquences.

ANPHIM : Mme ROUAIX souhaite qu'un nouvel atelier soit programmé à la suite des modifications qui auront été apportées. Concernant le remplacement du dossier par un dossier/strapontin, si les personnes valides sont installées, les personnes en fauteuil roulant auront du mal à les faire déplacer.

GIHP : Mme COUSERGUE a constaté que seule la porte palière de début de rame affiche le logo « personne en fauteuil roulant » alors que les deux portes d'extrémités des rames en étaient équipées. Concernant MOBIBUS, vu que le 1^{er} de l'an, le métro circule toute la nuit, il serait logique d'étendre ce service à MOBIBUS et ce pour toutes les nuits de fêtes.

Jean-Michel LATTES précise que cette question sera développée au sein du Comité de pilotage MOBIBUS et uniquement sur la nuit du jour de l'an.

Tisseo J-M DAVIAU, la règle est que les portes situées aux extrémités des rames doivent être pourvues de l'adhésif logo UFR. Il peut se faire que la porte en question venait d'être changée et que l'adhésif manquait.

Pierre BARADAT- Consultant : Le site Internet Tisseo constate l'amélioration constante de l'accès à ses données pour les personnes déficientes visuelles.

Cependant l'affichage des résultats de recherche restent insatisfaisant. Par ailleurs, il a été diffusé des dépliants sur la nouvelle tarification. Cette information n'est pas accessible aux personnes aveugles.

Par ailleurs, il souligne l'utilisation importante qui est faite des audio-descriptions réalisées par Tisséo depuis 2009. Il s'interroge quant à la suite donnée aux demandes concernant la mise à jour des informations. Pierre Baradat souhaite une prise en compte globale de l'accessibilité de l'information pour les usagers déficients visuels, en particulier concernant les outils de communication de Tisséo (site Internet, documents informatiques, applis mobiles).

Marie-Hélène TEXIER Tisséo Voyageurs, les mises à jours des audio-descriptions sont prévues dès l'opération DOCA sera achevée.

Point d'avancement sur l'Installations des Bornes d'Information voyageurs (BIV)

Objectif : diffusion de l'information en temps réel (temps d'attente de l'arrivée des deux prochains bus) sur les arrêts des lignes Linéo les plus fréquentés à la montée

Ce programme intègre sur les pôles d'échanges desservis par les lignes Linéo, le remplacement, des bornes information « ancienne génération » qui n'a pas la fonction sonore des messages.

Rappel du Programme de création des lignes Linéo :



Les BIV ont été présentées en atelier CARUT. Ces BIV peuvent fonctionner sur batterie et être également alimentées par un panneau solaire. Le niveau sonore est modulable en intensité. L'information sonore est asservie au bruit ambiant de manière à réguler l'intensité du son, par souci de minimiser les nuisances sonores, notamment la nuit dans un environnement urbanisé. Par ailleurs, elles offrent l'avantage d'être plus légères, plus faciles à installer, moins coûteuses. Une connexion 3G est prévue pour récupérer l'information voyageurs.

Majoritairement, les BIV sont installées à l'intérieur de l'abri bus, s'il est présent sur l'arrêt, pour une meilleure lisibilité des informations (reflets par temps lumineux).

L'installation des BIV se fait au fur et à mesure de la réalisation des Linéo. Sur l'année 2017, le complément d'équipement des lignes Linéo a été de 58 unités. Six unités viennent en remplacement de bornes existantes obsolètes notamment sur les pôles d'échange. A ce jour, 5 lignes Linéo sont équipées et le programme 2018 porte sur l'installation de 7 BIV supplémentaires.

Pierre BARADAT- Serait-il possible d'avoir l'information concernant la présence de BIV sur les arrêts de bus avec mise à jour au fur et à mesure des travaux.

Marie-Hélène TEXIER, il est prévu une mise à jour du site avec la liste des arrêts équipés de BIV.

Ça va Brailleur : Agathe Thévenin-Viallet évoque le déplacement très compliqué au niveau du pôle d'échanges de Jeanne d'Arc pour les déficients visuels. Trouver le quai de départ de la ligne 70 est un parcours du combattant en l'absence de bornes d'information voyageurs qui pourraient nous renseigner sur le prochain départ et le N° du quai. De plus, des travaux aux abords viennent compliquer la tâche ; Que pouvez-vous mettre en place pour gagner en commodité et en sécurité du déplacement ?

AVH : Daniel LAGES revient sur l'annonce du prochain départ de bus. Il en avait été question lors de l'atelier CARUT portant sur le pôle d'échanges Matabiau SNCF !

Jean-Michel LATTES demande à ses services de mener une étude pour doter les pôles d'échanges bus de l'information appropriée - N° quai, ligne et prochain départ à partir des BIV. Par ailleurs, les dysfonctionnements constatés depuis plusieurs années sur les BIV sont inacceptables. Il faut faire le nécessaire pour rétablir la diffusion de l'information accessible à tous. La liste des arrêts équipés de BIV devrait pouvoir être mise en ligne et tenue à jour. Concernant le devenir du pôle d'échange Jeanne d'Arc, la tendance serait à écarter les bus du Centre-Ville avec des rabattements sur les lignes de métro en amont de ce terminus de lignes. La réflexion est en cours.

Jean-Claude BERNARD rappelle que les déplacements des personnes déficientes visuelles doivent faire l'objet d'un accompagnement lors des premiers parcours afin de prendre ses repères. La situation se complique si les parcours « reconnus » sont modifiés du fait de travaux sur trottoirs. Il propose de se rendre sur le Pôle d'échange Jeanne d'Arc pour faire le parcours de repérage avec Agathe Thévenin-Viallet et d'en tirer les enseignements, en vue de créer les conditions d'un parcours voyageurs sécurisé et confortable quel que soit les événements liés à l'environnement.

APF : Claire RICHARD évoque le résultat obtenu à partir du calculateur d'itinéraire pour personne en fauteuil roulant. Le parcours proposé passait par des escaliers !

Handi-Social : Odile MAURIN rappelle que l'indication de Direction de la ligne et du visuel du terminus de ligne ne se distingue pas sur les portes palières et pose un problème de lecture aux personnes malvoyantes par manque de contraste.

Jean-Michel LATTES demande à ses services de vérifier le fonctionnement du calculateur d'itinéraire et de profiter de l'opération DOCA pour assurer davantage de contraste sur les informations directionnelles des portes palières.

Visuels de reconnaissance des stations de métro

Le 22 novembre dernier, le dispositif « mon métro d'image en image », a été inauguré. Une première en France largement relayée par les médias : tous les usagers du métro ont désormais la possibilité de se déplacer sans avoir recours à la lecture ; un nouveau moyen de repérage des stations pour les personnes qui ont du mal à mémoriser les informations. A chaque station, une image vient rappeler une histoire, une anecdote liée au quartier.

Le travail a été mené au cours des 4 dernières années avec des comités technique et scientifique regroupant associations de personnes handicapées, professionnel du monde médical, de l'éducation, de la communication, de la qualité d'usage, de la signalétique mais aussi de l'histoire locale, de l'occitan.

La grande originalité du projet est d'avoir créé un partenariat avec le lycée des Arènes, acteur local spécialisé dans le design graphique.

2017 voit se concrétiser une première phase du projet. Aujourd'hui, les visuels se trouvent en surface et sur les quais du métro. Pour assurer la continuité du parcours voyageur, il convient d'intégrer les visuels dans la signalétique directionnelle sur les niveaux intermédiaires. Aussi, début 2018 permettra de finaliser la phase 1 avec la pose des visuels des stations dites « cas particulier » et d'entamer l'étude de la phase 2 pour une réalisation en 2019.

Les principales actions de la phase 2 :

- Compléter la signalétique en surface (stations cas particuliers)
 - Basso Cambo, Faculté de Pharmacie, Argoulet, Empalot
 - Jolimont, Arènes
 - Bellefontaine, Fontaine Lestang
- Créer la signalétique directionnelle avec l'intégration de visuels (terminus des stations) pour indiquer la direction de la ligne

Handi-social : Mme MAURIN a demandé de revoir le contraste des visuels sur les portes palières sur la phase 2.

Le président se félicite des échanges qui se sont déroulés dans un climat de confiance et de respect. Il remercie tous les participants et clôture la réunion en précisant la date de la prochaine réunion plénière CARUT programmée le 12 juin 2018.



CARUT bilan 2017

Commissions et ateliers

22/01/2018



COMMISSION CARUT DU 22 JANVIER 2018

Ordre du jour

Bilan CARUT 2017

Doublement la capacité de la ligne A

- Ligne 145 Access' : Bilan exploitation été 2017 & Perspectives 2018

SDAP / Ad'AP Point d'avancement

- Mise en accessibilité des arrêts de bus
- Mesures pour l'amélioration de l'accessibilité sur les stations de métro

Autres mesures

- Linéo - Bornes d'information voyageurs
- Aménagement des bus Citaro Evobus-Mercedes

Visuels de reconnaissance des stations de métro

- Retours sur l'inauguration du dispositif
- Les étapes de la phase 2



BILAN CARUT 2017

2 commissions plénières

+ 9 ateliers

DATES	Thématiques abordées
20 juin	Mise en œuvre des Visuels des stations de métro Ligne A XXL : ligne dédiée 145 Access SDAP Ad'AP : programmation 2017 des arrêts bus Tarification solidaire : volet pers. handicapées Retours ateliers
12 décembre reportée au 22 janvier 2018	Ligne A XXL, 145 Access : bilan 2017- persp. 2018 SDAP Ad'AP BIV Linéo Bus Citaro Evobus Visuels du métro



LES ATELIERS CARUT EN 2017

DATES	Thématiques abordées
4 janvier	P+R Ramonville : Places PMR
06 avril	P+R Ramonville : Places PMR
06 avril	Aménagement du sous-terrain Gare Matabiau (TESO)
13 avril	Opération DOCA, service de remplacement ligne A
25 avril	TAE présentation du projet
02 mai	Ecrans embarqués, tests visuels terrain
16 mai	Ecrans embarqués (atelier complémentaire au 02 mai)
02 octobre	Agencement des bus CITARO Station Argoulet
09 novembre	Atelier retours sur exploitation L 145 Access' et perspectives Eté 2018

Avril 2017 *Création de la signalétique renforcée pour l'accès réservé aux PMR sur les portillons PMR du métro*
23 & 24 Mars *Présence de Tisséo sur le stand Ville de Toulouse au salon Autonomic Sud*



BILAN CARUT DEPUIS 2015

A raison d'**une rencontre par mois** en moyenne, la commission d'Accessibilité du Réseau Tisséo et ses ateliers mobilisent régulièrement représentants des associations et techniciens de Tisséo pour garantir un **suivi rigoureux des projets et évolutions** et une **prise en compte des besoins et attentes** des personnes en situation de handicap.

Année	2015	2016	2017
Commissions plénières	2	2	2
Ateliers	6	9	9



CONCERTATION : LES PROCHAINS RENDEZ-VOUS

A ce jour :

- **Le Téléphérique Urbain Sud**
- **P+R Station Ramonville**
 - **Création d'une aire « Arrêt Minute » et mesures de protection des parkings PMR**
- **Dans le cadre de la 2^{ème} phase du dispositif « mon métro d'image en image »**
 - **Reprise des travaux du Comité de suivi technique**



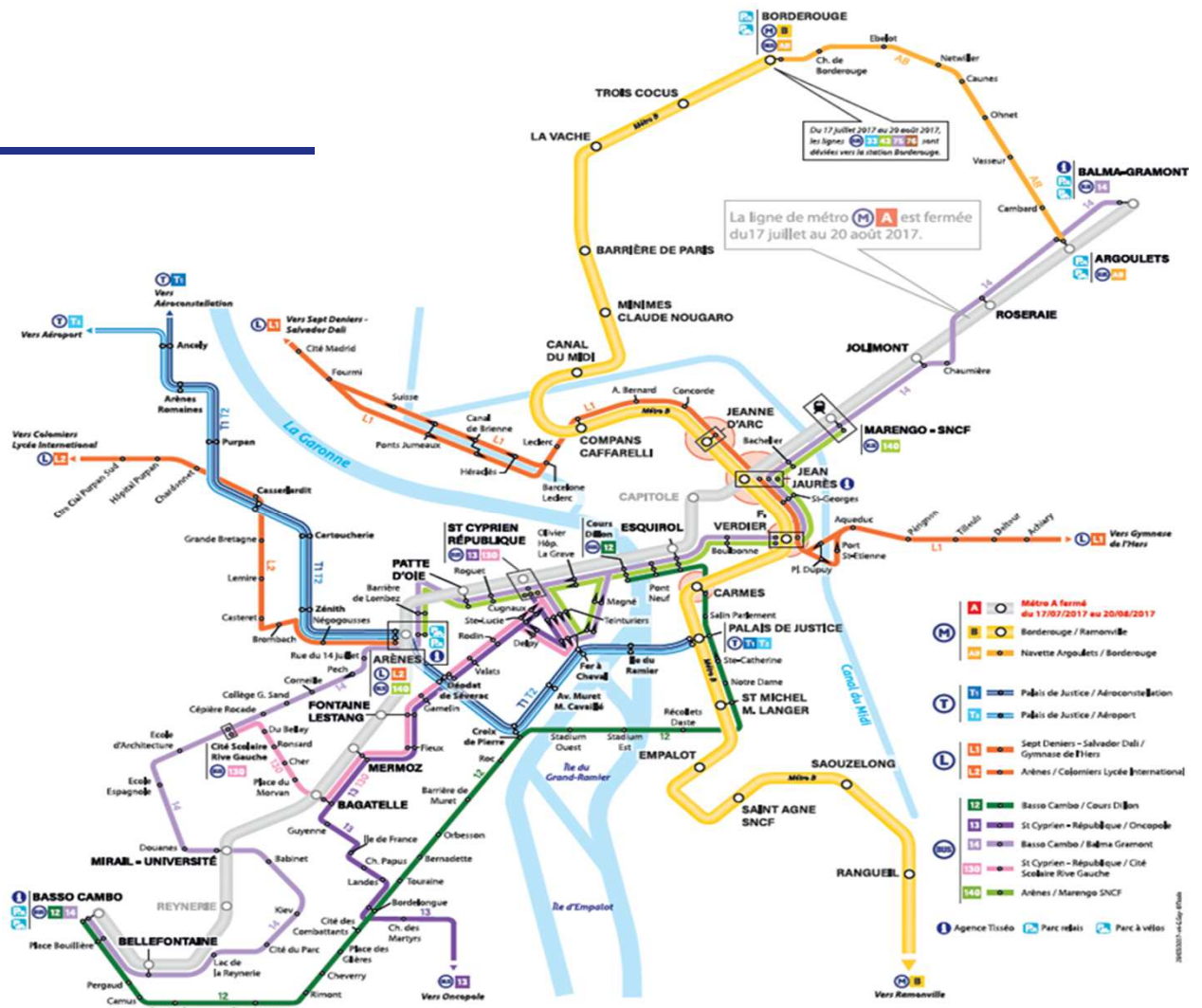
Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



LIGNE 145 Access'
BILAN ÉTÉ 2017 & PERSPECTIVES 2018



Plan



Fréquentation comparée 2016 / 2017

Fréquentation globale durant les semaines « arrêt ligne A »

en millions de validations

semaines 29,30, 31, 32 et 33	2016	2017	Evolution	Evolution %
Réseau	10,6	8,7	-1,8	- 17 %
Métro	6,6	3,1	-3,4	- 52 %
Bus	3,1	4,5	1,4	+ 43 %
Tram	0,7	0,8	0,1	+ 19 %

50 % des voyageurs se sont reportés sur le réseau bus de remplacement et sur le réseau classique

Nota : Fréquentation de la ligne A pendant la même période de 2016 = 3,6 millions validations.

Accompagnement remplacement Ligne A



Ligne 145 Access – CARUT – 22 01 2018

Ligne 145 Access'

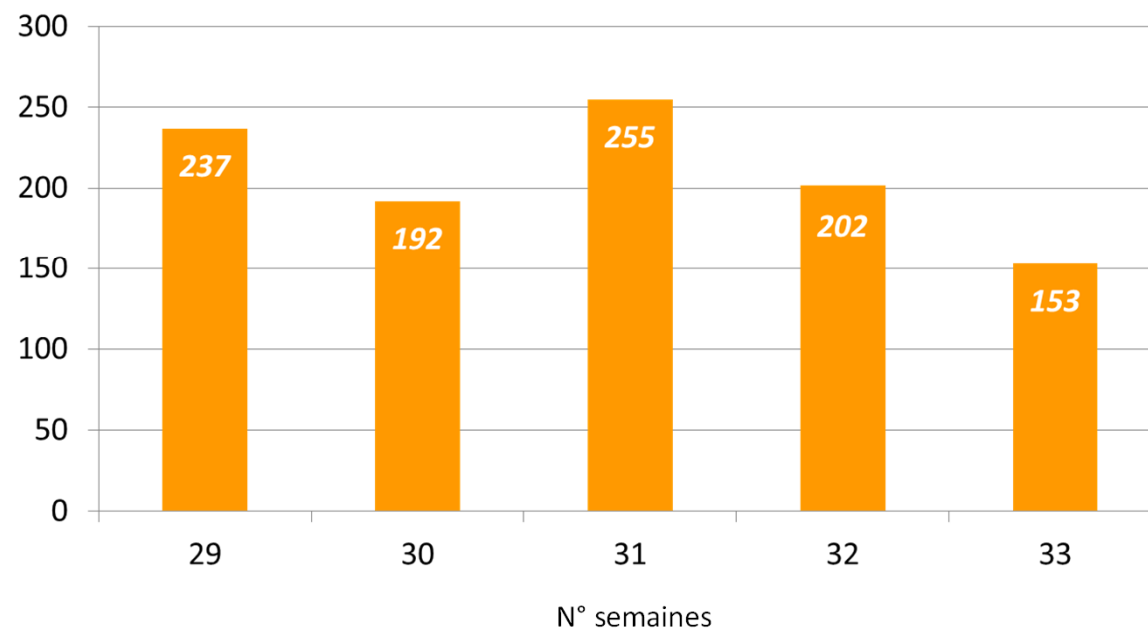
Fréquentation durant les semaines « arrêt ligne A »
en nombre de voyageurs

Plus de 1000 personnes transportées sur la période

40 personnes transportées par jour en moyenne

3 personnes en fauteuil maximum en simultané sur les courses

total des personnes transportées par semaine



Ligne 145 Access'

Les arrêts les plus fréquentés durant les semaines « arrêt ligne A »

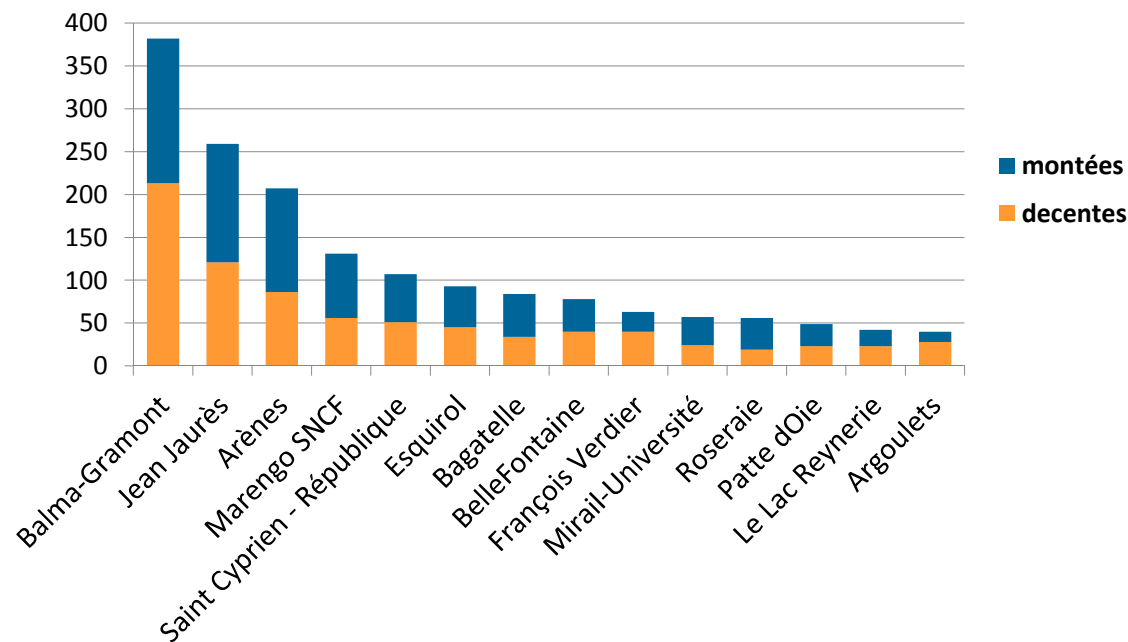
Plus de 40 % des montées ou descentes sur 3 stations :

Balma Gramont (382)

Jean-Jaurès (259)

Arènes (207)

Au minimum 1 à 2 montées ou descentes par jour sur les arrêts aux stations
(hormis Mermoz et Jolimont)



Analyse du service de la ligne 145 Access'

Un service apprécié

- Jusqu'à 3 personnes en fauteuil en simultané dans le véhicule
Mais pas de surcharge constatée.
- Bons retours des usagers sur la convivialité du personnel
Intérêt d'un accompagnant = vérifié.
- Réservation du service aux personnes UFR et personnes équipées d'un déambulateur
Adapté à la réalisation du service.

Analyse du service de la ligne 145 Access'

Des améliorations à prévoir

- Les usagers des lignes surchargées ne comprenaient pas toujours
Mieux faire connaître la règle
- La position de points d'arrêt n'était pas précisée sur les plans aux abords des stations
Améliorer l'information terrain des points d'arrêt
- Une durée de trajet importante
Optimiser le trajet en collant davantage à l'itinéraire du métro ligne A



Ligne 145 Access'

Conclusions de l'atelier du 2 novembre 2017

Maintien du service dédié dans les conditions d'utilisation 2017

- sans réservation
- dédiées aux personnes en fauteuil ou avec déambulateur

et

- adapter l'itinéraire au plus proche de la ligne de métro pour un temps de trajet réduit

Améliorations à prévoir sur les lignes régulières bus

- renforcer la formation et les consignes pour donner la priorité à la montée
 - des personnes en situation de handicap
 - des personnes à mobilité réduite

Remplacement Ligne A

Une présence aux arrêts
les plus fréquentés





Régie des Transports Publics
de l'Agglomération Toulousaine

Ligne 145 Access – CARUT – 22 01 2018

Schéma Directeur Accessibilité Programmée

Point d'avancement

Commission CARUT
22 Janvier 2018



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



SDAP ARRÊTS – RAPPEL DES OBJECTIFS

- **Délibération du 16 Septembre 2015**

- Mise en accessibilité de 1034 Arrêts Prioritaires d'ici février 2019
- Liste remise en Préfecture et suivi annuel assuré par la DDT 31

- **Identification des Arrêts Prioritaires (principaux critères)**

- traitement de tous les arrêts des lignes effectuant plus de 120 courses / jour
- traitement de tous les arrêts d'une ligne n'empruntant que partiellement un site propre bus
- traitement de tous les arrêts multimodaux (CD31 / Région), et ceux communs à plusieurs lignes Tisséo (yc TàD)
- traitement de tous les arrêts situés à proximité de certains POI / ERP (yc TàD)



SUIVI ANNUEL DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE

- **Rappel de la programmation SDAP**

	ITA	2016	2017	2018	Total
Programmation SDAP 2015	56	429	184	365	1034

- **Rappel réalisé en 2016**

	Programmation 2016	Programmation 2017	Programmation 2018	Total
Réalisé en 2016	184	39	1	224

Fin 2016, **224 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP soit 22% de la programmation totale



BILAN DES ARRÊTS MIS EN ACCESSIBILITÉ À FIN 2017

	Programmation 2016	Programmation 2017	Programmation 2018	Total
Réalisé en 2016	184	39	1	224
Réalisé en 2017	72	27	66	165
Total réalisé	256	66	67	389

Fin 2017, **389 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP soit 38% de la programmation totale



RESTE À FAIRE – PROJECTION 2018

• Arrêts spécifiques

Evolution réseau	Nombre d'arrêts
ITA	(56) + 10
Arrêts supprimés	87
Total	153

Sur les 645 arrêts restant à traiter, **153 arrêts** concernent des arrêts supprimés ou classés en ITA.

Atelier sur les ITA prévu au premier trimestre 2018

• Arrêts inscrits au SDAP

Programmation initiale 2018	Nombre d'arrêts
Arrêts à traiter dans le cadre des projets en cours (Linéo, ...)	214
Arrêts programmés pour 2018	278
Total	492

Analyse de coordination des programmations en cours.

En 2018, il restera à traiter hors projets **278 arrêts** inscrits au SDAP, soit **27%** du total des arrêts inscrits au SDAP.

Merci de votre attention



Syndicat Mixte des Transports en Commun de
l'Agglomération Toulousaine



AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE SUR PATRIMOINE



Agenda d'Accessibilité Programmée

Mise en œuvre : période 2016/2024.

Les principales mesures visent à élever le niveau de l'accessibilité des stations de métro :

- portillons PMR*
- escaliers,
- ascenseurs,
- éclairage.

Budget prévisionnel de mise en accessibilité des ERP : 6 010 k€

* Opération terminée en 2016



Ad'AP : AVANCEMENT DE ENGAGEMENTS FIN 2017

Ad'AP	PÉRIODES				TOTAL
	2016-2018		2019-2021	2022-2024	
ACTIONS	PRÉVU	REALISÉ	PRÉVU	PRÉVU	PRÉVU
Obstacles sur cheminements	36 000 €	en cours			36 000 €
Adaptation des portillons billettiques	455 000 €	455 000 €			455 000 €
Remplacement ascenseurs	1 153 000 €	417 000 €			1 153 000 €
Traitement escaliers fixes	500 000 €	530 000 €			500 000 €
Eclairage	600 000 €	197 600 €	300 000 €	850 000 €	1 750 000 €
Avertisseurs lumineux en façade de quai ligne A	36 000 € + Doca	en cours			36 000 €
Visuels de reconnaissance des stations	100 000 €	50 000 €			100 000 €
Signalisation des parois vitrées, bornes et poteaux	38 000 €	en cours			
Bornes d'Appel d'Urgence (BAU)			1 080 000 €		1 080 000 €
Parkings (P+R)			900 000 €		900 000 €
TOTAL	2 618 000 €		2 580 000 €	850 000 €	6 010 000 €

SUIVI Ad'AP : LES OPÉRATIONS TERMINÉES EN 2017

Escaliers fixes LA et LB sont maintenant en conformité

- Bandes d'éveil à vigilance en haut des marches
- Nez de marche et premières contremarches contrastés



Visuels de reconnaissance des stations – phase 1

- l'ensemble des quais et des totems LA et LB sont équipés de visuels.
- L'inauguration a eu lieu le 22 novembre 2017.
- A prévoir en 2018 : phase 2 équipement quais 52 m + signalétique directionnelle niveaux intermédiaires



SUIVI Ad'AP FIN 2017 : LES OPÉRATIONS EN COURS

Renouvellement du Parc Ascenseurs Tisséo

Ascenseurs	mis aux normes	restant à traiter en 2018-2019	% de réalisation
Ligne A	23 (REPAT 1*)	15 (REPAT 4*)	62%
ProL. LA	16 (REPAT 2*)	0	100 %
Ligne B		73 (REPAT 3*)	0 %

- REPAT 1 : Remplacement 23 asc. LA (*Réalisé avant dépôt Ad'AP*)
- REPAT 2 : Mise aux normes 16 asc. PLA & P+R (*terminé*)
- REPAT 3 : Mise aux normes 73 asc. LB (*Attribution marché travaux le 13/12/17*)
- REPAT 4 : Remplacement 15 asc. LA (*Marché MOE en cours*)





RÉFECTION DE L'ÉCLAIRAGE DES STATIONS

Total Estimations : MO	
Phase 1 : 2016-2018 Stations témoins + quais Ligne A	601 877 €
Phase 2 : 2019-2021 Stations Ligne A sauf quais	300 000 €
Phase 3 : 2022-2024 Stations Ligne B	600 000 €
TOTAL	1 501 877 €





RÉFECTION DE L'ÉCLAIRAGE DES STATIONS - PHASE 1

Mise aux normes accessibilité, économie d'énergie et gestion patrimoniale sur stations témoins

- Stations Arènes, Capitole, Argoulets, Compans Caffarelli, Ranguel, Carmes
 - *Amélioration des niveaux d'éclairage sur cheminements (escaliers fixes extérieurs et intérieurs) par ajouts et/ou remplacement d'appareils d'éclairage*
 - *Remplacement des équipements existants par des sources ou appareils à LED.*
 - *Mise en place de détecteurs de présence, de luminosité ou d'horloges astronomiques selon les cas.*
 - *Comptage sur les départs d'éclairage avant et après travaux.*
- Harmonisation de l'éclairage des quais LA, interface avec le projet LA XXL
 - *Remplacement des tubes fluorescents par des platines LED.*

AUTODIAGNOSTICS ERP 5^{ÈME} CATÉGORIE

→ Bilan fin 2017

ERP 5 ^{ème} catégorie	Accessibles	% d'ERP 5 ^{ème} catégorie accessibles	Travaux prévus en 2018
10 Commerces *	9	90 %	1
8 Agences Tisséo	7	88 %	1
1 Salle d'attente **	1	100 %	0

* : 2 commerces fermés sur les 12 existant en sept 2015

** : 10 salles d'attente fermées sur les 11 existant en sept 2015
seule la salle d'attente de Basso Cambo es en fonctionnement à ce jour

Remplacement des ouvrants station Balma Gramont

Modification de l'ouverture d'une fenêtre :
suppression de l'obstacle sur le cheminement piéton
entraînant un danger, notamment pour les personnes déficientes visuelles.



Banque accueil PMR commerce J. d'Arc



Avant



Après



**AMENAGEMENTS
BUS CITARO 18m GNV Evobus-Mercedes**

UN ATELIER CARUT LE 02 OCTOBRE 2017

**1 – présentation du bus CITARO articulé GNV
Evobus/Mercedes – gare bus des Argoulets**

**2 – associations présentes : Handisocial, ANPHIM, APF
représentant les PMR en fauteuil roulant**

3 – essais, remarques, questions



1 – RAMPE PMR

- L'accès au bus est apprécié car la pente est faible du fait de la longueur de la rampe
- La temporisation entre le déploiement de la rampe et l'ouverture de la porte est un peu long .
 - ✓ Réponse Mercedes : ceci est dû au temps de réaction de chaque commande électronique. Non modifiable.





2 – REVÊTEMENT INTÉRIEUR

- L'atelier CARUT a eu lieu par temps de pluie
- Le revêtement au sol dans le bus a été perçu comme glissant : les roues des fauteuils roulants patinaient sur certaines manœuvres

Réponse Mercedes : le modèle TARABUS est une gamme de Gerflor spécialement conçue pour les bus :

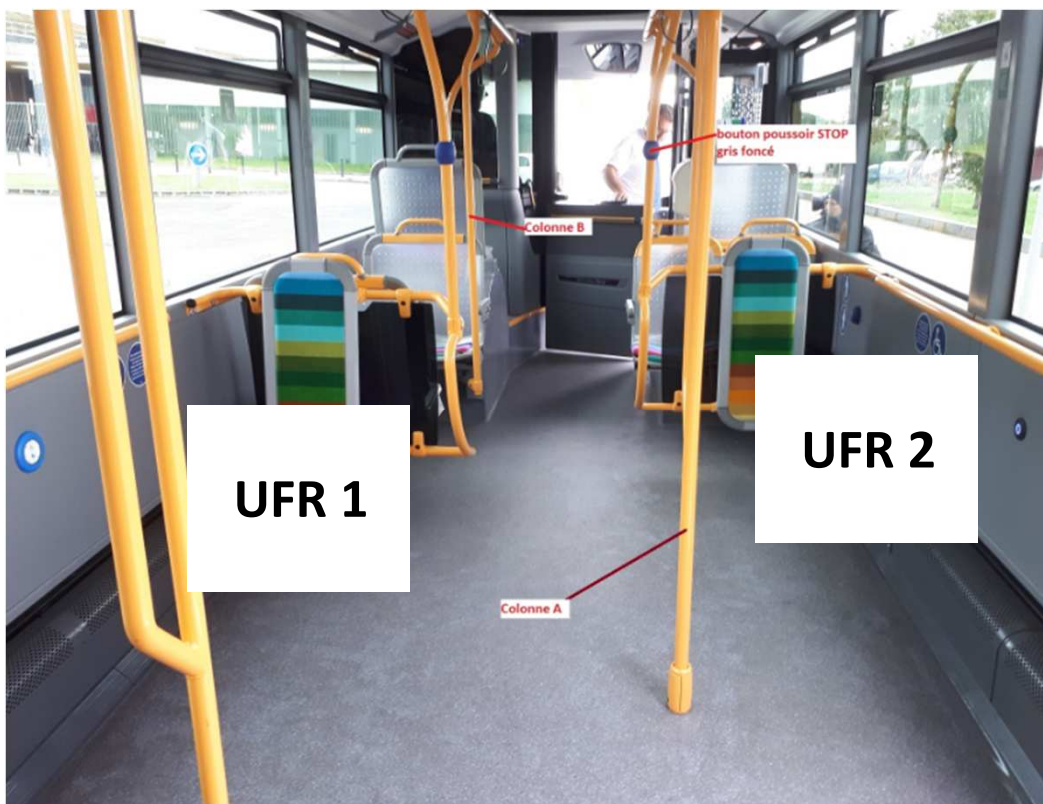
- propriétés antidérapantes élevées pour la sécurité des passagers
- résistance à l'abrasion pour la durabilité du produit
- facilité de nettoyage et de maintenance pour un meilleur entretien.

3 – BOUTON DE DEMANDE D'ARRÊT

- Modèle standard de Mercedes:
- Le poussoir gris foncé ne contraste pas assez avec le corps bleu
- Réponse Mercedes : il est possible de changer la couleur dans le choix existant (gris actuel, jaune et rouge).
 - ✓ Le jaune étant déjà utilisé pour l'arrêt poussette, le **rouge** est proposé



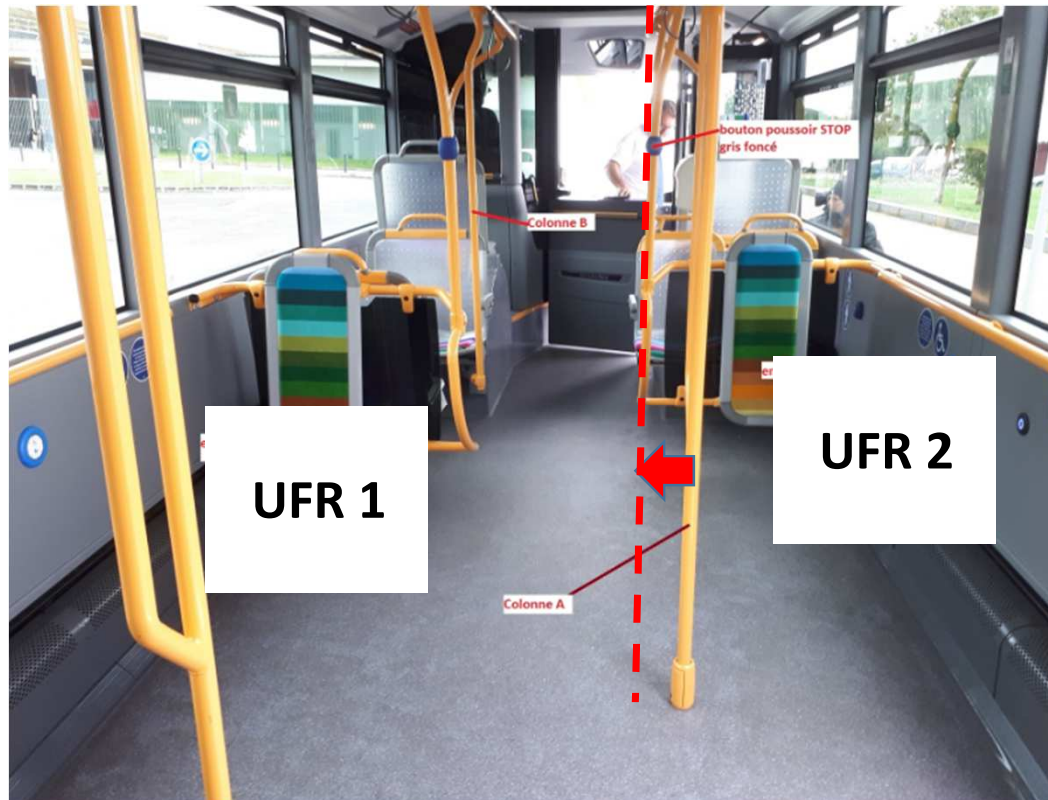
4 - ACCÈS AUX EMPLACEMENTS RÉSERVES AUX UFR



22-01-2018 CARUT

- La zone UFR 1 est l'emplacement privilégié : les manœuvres sont faciles pour un fauteuil
- La zone UFR 2 est difficilement accessible quand un premier fauteuil occupe la zone 1

4 - ACCÈS AUX EMPLACEMENTS RÉSERVÉS AUX UFR



- Il est proposé de déplacer la colonne centrale en alignement de la colonne proche du totem

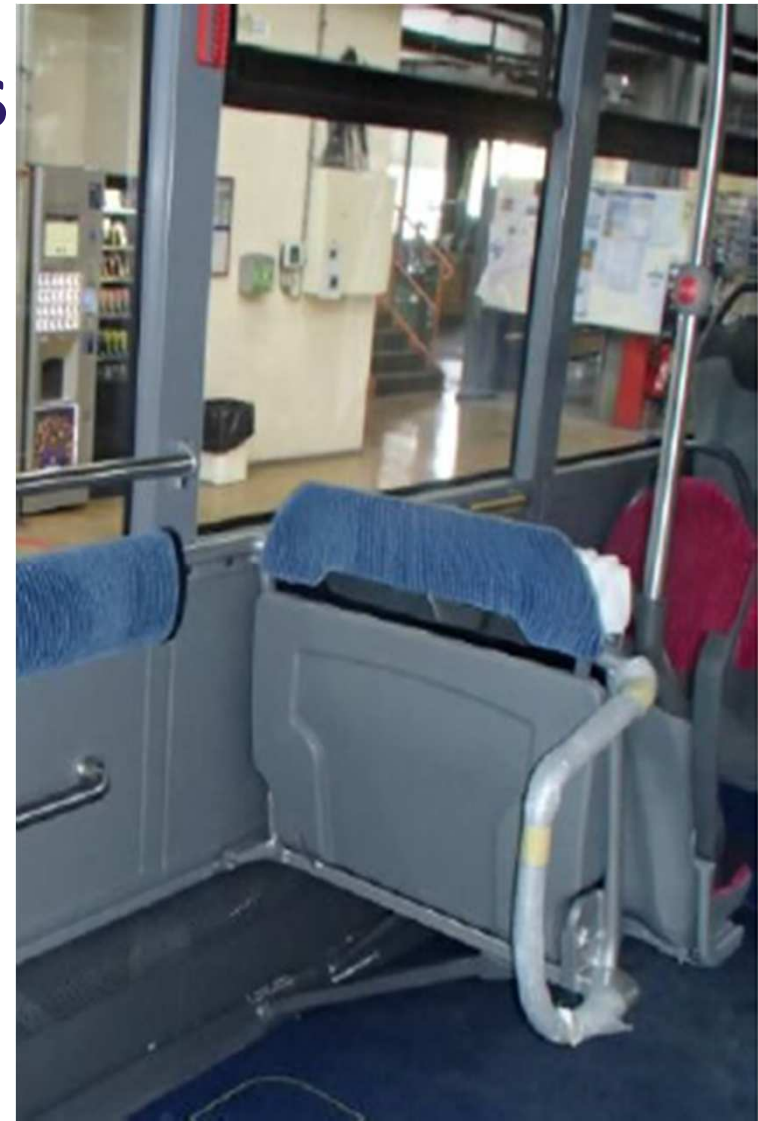
5 – MODIFICATION DES TOTEMS - INFORMATION



- Les 2 totems servant d'appui arrière aux fauteuils roulants seront remplacés

5 – MODIFICATION DES TOTEMS

- Type de siège à assise relevable grande largeur :
 - fonction dossier plus large
 - Appui pour voyageurs debout
 - Assise supplémentaire en l'absence de fauteuil roulant





Linéo borne d'information voyageur

12/12/2017



PROGRAMME LINÉO





EQUIPEMENTS D'INFORMATION VOYAGEUR TEMPS RÉEL

Les bornes équipent les arrêts les plus fréquentés à la montée.

Complément d'équipement en 2017 et programmation 2018

- Linéo 1 **+ 3 nouvelles** => **34** bornes
- Linéo 2 **+ 5 nouvelles** => **19** bornes
- Linéo 6 **+ 6 nouvelles** => **23** bornes **+ 2 programmées**
- Linéo 7 **+ 21 nouvelles** => **42** bornes **+ 5 programmées**
- Linéo 8 **+ 19 nouvelles** => **42** bornes

- Marengo **+ 2 nouvelles + 2 remplacées** => **4** bornes
- Cours Dillon **+ 2 nouvelles** => **2** bornes
- Ramonville **+ 4 remplacées** => **10** bornes



BIV POSÉES – LÉGÈRES ET FACILEMENT ADAPTABLE

Sur Potelet



Solaire / EDF / Eclairage

En Abri Tisséo



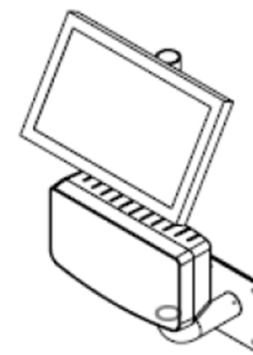
Solaire / EDF / Eclairage

En Abri JC Decaux



Eclairage

Sur mur



Solaire / EDF / Eclairage



BIV POSÉES – CARACTÉRISTIQUES

- **Les « + »**

- Affichage + annonces sonores avec télécommande
- Poids faible (6 Kg) = Maintenabilité facilitée
- Autonomie = Alimentation variée (solaire, EDF, éclairage public)
- Objet connecté par la 3G
- Prix d'installation maîtrisé





Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



mon métro d'image en image
POINT D'ETAPE





RETOUR SUR IMAGE

Inauguration 22 novembre 2017

Le dévoilement des visuels



« mon métro d'image en image » CARUT 22 janvier 2018

Présentation à la presse et aux partenaires

Un dispositif
largement relayé
par les médias



« mon métro d'image en image » CARUT 22 janvier 2018



LA SUITE DU PROJET

2018 : Etape 2 du dispositif



mon métro d'image en image : phase 2

- **Finaliser la phase 1**
 - Compléter la signalétique en surface de toutes les stations
 - Editer le jeu de cartes pour la préparation au déplacement
 - Réaliser les panneaux d'information sur les anecdotes en station



mon métro d'image en image : phase 2

- **Concevoir**
 - la signalétique intermédiaire dans les stations, notamment les informations directionnelles
 - une mallette pédagogique pour les écoles primaires
- **Etudier**
 - l'intégration des visuels dans la signalisation piétonne en lien avec Toulouse Métropole



Compte-rendu de réunion

Toulouse, le 10 octobre 2018

Nos réf : Référence interne

Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 11 septembre 2018

Lieu : Tisséo Collectivités

Organisateur : Jean-Claude BERNARD – Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

Tisséo-Collectivités	Jean-Michel LATTES	Président
	Marthe MARTI	Elue du SMTC
	Alain VAYSSE	Directeur Général des Services
	François BARBIER	DGAPI
	Jérémy LAFFONT	DGAPI
Tisséo-Voyageurs	Emeric CHINCHOLLE	DGAPI
	Jérôme KRAVETZ	Direction attractivité du réseau
	Marie-Hélène TEXIER	Responsable Accessibilité
Toulouse Métropole	Jean-Marc DAVIAU	Directeur Sureté
	Brigitte GRASSET	Direction des Infrastructures, Travaux, Energies

Ville de Toulouse	Maxime ARCAL	Pôle Handicap
Muretain Agglo	Denis BARRERE	Directeur Technique
Associations	Daniel LAGE	AVH
	Eric NOURRISSON	ANPIHM
	Dr Catherine COUZERGUE	GIHP
	Jean-Louis ANTONA	GIHP
	Jean FRONTIN	CTEB
	Adeline COURSAN	CTEB
	MKHTARI Soraya	ADPAH
	Pierre BARADAT	Consultant
	Claire RICHARD	APF France handicap
	Ode PUNSOLA	Astolosa 31
	Renée MICHEL-B	Trisomie 21
	Roselyne JOLIBERT	AFM
	Eric NOURRISSON	ANPHIM
	Simone MIQUEL	ANPEA
	Jacky BENA	AFTC
	Odile MAURIN	Handi-Social

Ordre du jour :

Zoom sur « mon métro d'image en image »

- Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle

Les principes de l'évolution des services TAD

- Exploitation des services TAD : le bilan
- Une nécessaire adaptation de l'offre
- Exemple du TAD 106
- Planning de concertation

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

- Bilan des arrêts mis en accessibilité à juin 2018
- Arrêts spécifiques
- Demande de prorogation des délais d'exécution du SDAP

Démarche de concertation

- Point d'avancement sur les aménagements « Aire d'embarquement Covoiturage »
Station RAMONVILLE et plan d'actions complémentaires jalonnement

Le Président remercie les participants venus en nombre pour assister à la Commission Accessibilité du Réseau Urbain Tisséo. Une rencontre habituelle qui permet de faire le point sur les actions en cours. Le premier point inscrit à l'ordre du jour porte sur l'intégration des visuels dans l'information directionnelle dans les stations.

« mon métro d'image en image »

- Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle

Marie-Hélène TEXIER, responsable de l'accessibilité à Tisséo Voyageurs, porte à la connaissance des membres de la CARUT les éléments présentés en Commission d'accessibilité du 31 mai dernier.

Elle rappelle que les visuels sont mis à disposition à l'entrée de la station en surface, sur les quais et visibles depuis la rame, pour descendre à la bonne station. Le visuel de la station terminus est placé sur les portes palières de chaque quai pour indiquer le sens de la ligne. La phase 2 consiste à intégrer les visuels des stations terminus dans la signalétique directionnelle en station. Des maquettes de signalétique directionnelle intégrant les visuels seront installées sur des stations tests, Compans Caffarelli et Capitole, afin d'en évaluer la pertinence. Les membres de la CARUT seront invités à participer à l'évaluation des tests.

Par ailleurs, les premiers retours terrains des associations révèlent le manque de contraste des visuels sur le fond gris de l'encadrement des portes palières. Il y aurait donc nécessité de reprendre le visuel et modifier l'information « direction » en bas de casse et en noir.

Les principes retenus :

Identification du sens de la ligne

Le visuel de la station terminus indique le sens de la ligne

Le principe de lisibilité

Les informations textuelles : en bas de casse (avec 1^{ère} lettre majuscule)

Le nom de la station terminus : en majeur

Les visuels : associés au nom des stations

Les flèches directionnelles : plus visibles

- Mise en place d'un test de signalétique directionnelle en station

Calendrier prévisionnel

Stations tests	Compans Caffarelli (B), Capitole (A)
Maquettage	Septembre 2018
Présentation des maquettes	atelier CARUT – octobre 2018
Mise en œuvre des tests	Novembre 2018
Evaluation des tests	Décembre 2018
Déploiement	sur toutes les stations 2019

Les principes de l'évolution des services TAD

Jérôme KRAVETZ, direction pilotage et attractivité du réseau présente l'étude menée sur l'adaptation de l'offre TAD. Une des hypothèses est d'aboutir à la transformation progressive des services TAD en lignes régulières.

Les zones peu denses de l'agglomération desservies par le Transport à la Demande (TAD) sont en constante évolution, en lien avec la demande de déplacement. De fait, les TAD voient leur fréquentation « exploser » (Exemple du TAD 106 qui, entre son année de lancement et aujourd'hui, a vu sa fréquentation passer de 50 à 1000 utilisateurs/jour). La dispersion des points d'arrêts pénalise finalement l'attractivité de l'offre de transport, ce qui a entraîné cette année pour la première fois une baisse de fréquentation.

Jérôme KRAVETZ ajoute que dès lors qu'une ligne de bus est créée, elle répond aux exigences d'accessibilité en vigueur : matériel roulant et arrêts de bus accessibles équipés de bornes d'info voyageurs en temps réel.

L'avantage d'une ligne de bus est la régularité de l'offre de transport, un temps de parcours garanti, un confort accru lié au matériel roulant et des points d'arrêts sécurisés et 100% accessibles. De plus, les usagers auront une fiche horaire, le trajet sera connu à l'avance, ce qui confère beaucoup plus de liberté de mobilité.

Le corollaire du remodelage du service est que certains points d'arrêt vont disparaître, notamment ceux qui ne seront pas sur les corridors des déplacements tels qu'ils se dessinent aujourd'hui. La restructuration du TAD 106 se profile avec 3 lignes régulières permettant un rabattement efficace sur le pôle d'échange de Balma Gramont. Une offre de service régulière cadencée à la ½ heure, accessible à tous les publics, va capter l'usage de nouveaux usagers, notamment ceux qui trouvent le TAD trop complexe. Les premières analyses de la fréquentation des lignes en remplacement du TAD du Muretain, pour exemple, montrent que la fréquentation a été multipliée par deux.

Les TAD 200 et TAD 106 sont les premiers étudiés en 2018. Les autres services TAD seront étudiés suivant un calendrier établi qui ne devrait pas aller au-delà de 2021. Suite aux résultats des études, et au fur et à mesure de leur passage en ligne régulière, les points d'arrêts desservant les lignes créées seront traités, en lien avec les communes desservies.

Planning de concertation de l'étude TAD 206

Février 2018 : Diagnostic présenté aux communes concernées

Mars/ Avril/Mai 2018 : Echanges avec les communes pour enrichir la réflexion

Mai/Juin 2018 : Présentations élargies du projet pour concertation

Fin Juin 2018 : Point d'étape avec les communes sur l'évolution du projet

Fin 2018 : Poursuite de l'étude sur le TAD 106

Les évolutions des TAD sont envisagées selon le calendrier prévisionnel suivant, comprenant les délais de concertation:

Ligne	Horizon
TAD 200	Novembre 2018
TAD 106	Juin 2019
TAD 118 et TAD 120	2020
TAD 105 et Linéo 10	2020
TAD 119	2020/2021

Claire RICHARD pour l'Association France handicap, pose la question du linéaire inter-arrêt ainsi que les temps de passage. Si la fréquence est élevée sur les heures de pointe, il faut aussi que l'offre soit intéressante sur les autres créneaux horaires et l'amplitude du service est également importante.

Jérôme KRAVETZ : les lignes créées auront les mêmes caractéristiques que celles qui existent sur les territoires similaires. Nous prévoyons une offre en continu pour couvrir des déplacements Domicile –Travail mais aussi les déplacements liés aux loisirs. Aujourd’hui l’offre est à la ½ heure en heure pleine et d’une heure en heure creuse avec le maintien de l’offre de soirée, comme aujourd’hui les TAD.

La couverture géographique est importante sur le Territoire du TAD 119, c’est là que le bon équilibre sera difficile à trouver. Sur le TAD 106, les lignes de bus envisagées couvrent 94% des parcours effectués aujourd’hui ; les 6% restant concernent des déplacements scolaires pour lesquels existe une offre du Conseil Départemental.

Enfin l’espace entre deux arrêts n’est pas modifié, il est de 300m environ comme sur le reste du réseau. On s’appuie sur les arrêts existants et aucune suppression d’arrêt n’est envisagée aujourd’hui.

Jean-Michel LATTES rappelle que la fréquentation est à la hausse dès que l’on remplace le service TAD par des lignes régulières, en citant pour exemple l’intégration du service TAD du Muretain.

Schéma Directeur d’Accessibilité Programmée

Point d’étape à juin 2018

Jérémy LAFFONT en charge de la mise en œuvre et du suivi du volet «accessibilité des arrêts prioritaires », dresse le bilan de la mise en accessibilité des arrêts de bus prévue au SDAP 2015.

Rappel des objectifs :

En septembre 2015, Tisséo Collectivités a déposé en préfecture un Schéma Directeur d’Accessibilité Programmée accompagné d’une liste d’arrêts prioritaires à rendre accessibles, approuvé par le Préfet de la Haute-Garonne le 16 février 2016.

Dans ce cadre, la programmation SDAP 2015 s’échelonnait sur trois périodes d’un an avec, comme objectif, la mise en accessibilité de 1034 arrêts prioritaires dont 56 arrêts classés en impossibilité technique avérée de mise en accessibilité (ITA).

Rappel de la programmation

	ITA	2016	2017	2018	Total
Programmation SDAP 2015	56	429	184	365	1034

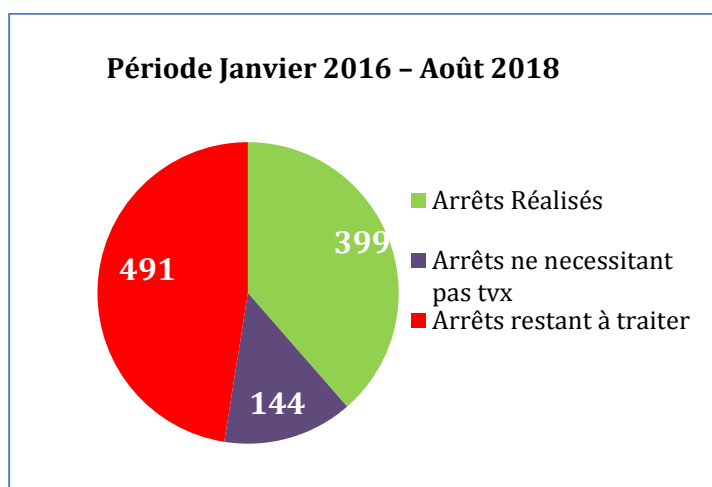
Rappel des critères de sélection des arrêts prioritaires :

-traitement de tous les arrêts des lignes effectuant plus de 120 courses / jour

- traitement de tous les arrêts d'une ligne n'empruntant que partiellement un site propre bus
- traitement de tous les arrêts multimodaux (CD31 / Région), et ceux communs à plusieurs lignes Tisséo
- traitement de tous les arrêts situés à proximité de certains POI / ERP

Bilan des arrêts mis en accessibilité dans le cadre du SDAP (période 2016 à août 2018)

399 arrêts ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP, soit 38% de la programmation initiale



144 arrêts prioritaires non accessibles prévus au SDAP ne nécessitent pas de travaux pour cause d'Impossibilité technique avérée de mise en accessibilité ou du fait des évolutions du réseau (modification des tracés de lignes notamment, 89 arrêts concernés).

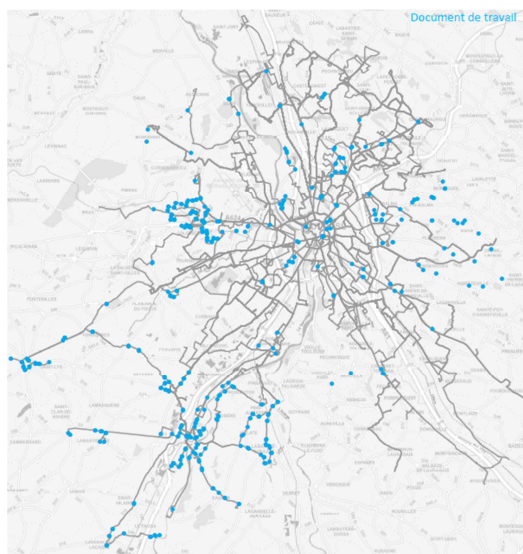
Un important travail mené en concertation avec les membres de la CARUT (Cf. atelier CARUT du 19 avril 2018) permet de trouver des solutions afin de basculer le statut d'arrêt ITA en arrêts accessibles, suite à des actions menées (déplacement ou réalisation sur emprise privée) en lien avec les riverains concernés. La tendance d'arrêts classés ITA est donc à la baisse et l'objectif à terme est un réseau accessible à 100%.

	Nombre d'arrêts
ITA	55
Evolution du réseau	89
Total	144

Les + du SDAP

Lors des 2 dernières années, Tisséo Collectivités a mis en accessibilité 307 arrêts non-inscrits au SDAP (réseau Colomiers, nouvelles lignes linéo, réseau muretain,...). C'est 35% d'arrêts supplémentaires par rapport à l'engagement pris au SDAP 2015.

Année de réalisation	Nombre d'arrêts Hors SDAP
2016	150
2017	157
Total	307



Cartographie des arrêts traités hors SDAP

En synthèse, le nombre d'arrêts mis en accessibilité sur la période SDAP 2016-2017, est supérieur de 122 arrêts accessibles aux engagements pris en septembre 2015..

	Programmation *	Arrêts inscrits au SDAP mis en accessibilité	Arrêts traités Hors SDAP
Réalisé en 2016	403	224	150
Réalisé en 2017	177	175	157
Total	580	399	307
	580 prévus	702 arrêts mis en accessibilités	

*Arrêts programmés au SDAP en excluant ITA et arrêts non desservis (évolution du réseau)

La mise en œuvre de la politique d'accessibilité porte le taux d'accessibilité du réseau de bus Tisséo à 70% à fin 2017 (2827 arrêts accessibles sur 4019 arrêts de bus au total).

Arrêts restant à réaliser

Total SDAP (1034) – ITA (55) – Evolution réseau (89) – Arrêts réalisés (399) = 491 arrêts

Sur les 491 arrêts restant à traiter, la classification suivante s'opère :

	Nombre d'arrêts
Arrêts inclus dans un projet	264
Arrêts programmés pour 2018	227
Total	491

Afin de garantir la cohérence de la gestion des projets et de la dépense publique, les arrêts suivent le calendrier de réalisation spécifique inhérent au projet dans lequel ils sont inclus.

Arrêts inclus dans un projet

264 arrêts sont inclus dans des projets menés par Tisséo Collectivités ou les EPCI membres. Ces arrêts ont vocation à être traités suivant le calendrier d'exécution des travaux de voirie liés à ces projets.

Ces projets se répartissent en 4 grandes catégories :

Projets liés à l'offre de transport :

Programme Linéo : 84 arrêts concernés par 5 nouvelles lignes programmées d'ici 2020.

Projets de restructuration du réseau: 52 arrêts intégrés dans des projets à horizon 2021

- Réseau Muretain (2019)
- Pôle d'échange Jeanne d'Arc(2019)
- Restructuration de lignes (2019-2021)
- Corridor Sud-Ouest-Cugnaux-Frouzins (2021)

Transport A la Demande (TAD) :

Une réflexion sur l'adaptation de l'offre TAD menée par Tisséo Collectivités vient d'être présentée par Jérôme KRAVETZ. 101 arrêts TAD inscrits au SDAP sont concernés.

Projets urbains

28 arrêts sont concernés. Ces projets sont menés par des collectivités (Mairies, EPCI). La mise en accessibilité des arrêts s'inscrit dans des projets globaux, comme les projets de renouvellement urbain, la création d'une liaison modes actifs ou encore la réfection d'un centre-bourg.

Arrêts non impactés par un projet

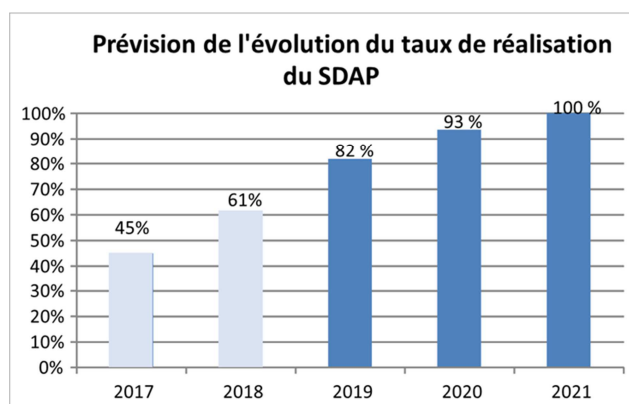
227 arrêts ne sont pas inclus dans des projets.. L'ensemble des acteurs ont été mobilisés afin que la mise en accessibilité de ces 227 soit réalisée prioritairement en 2018. Un important effort est demandé aux Territoires, notamment celui de Toulouse Métropole qui concentre la majeure partie des arrêts restant à traiter.

Programmation prévisionnelle

Programmation	Nombre d'arrêts	2018	2019	2020	2021
Hors projets	227	99	98	30	
Projets Linéo	85	28	18	39	
Restructuration réseau	50		22	5	23
Projets urbains	28		3	7	18
TAD	70*		35	20	15
Total		127	176	101	56

*Evaluation prévisionnelle du nombre d'arrêts à traiter suite à l'évolution de desserte TAD : 70 arrêts

Prévision de l'évolution du taux de réalisation du SDAP en fonction de la programmation prévisionnelle



Compte tenu de l'échéance actuelle du SDAP, et des programmes de réalisations des projets qui impactent 264 arrêts du SDAP, une demande de prorogation d'une année des délais du SDAP est nécessaire pour rendre accessible le réseau de bus dans le cadre des dispositions réglementaires.

Pierre BARADAT déficient visuel, demande une information plus précise sur l'accessibilité des arrêts par ligne avec notamment l'indication de la présence de bornes d'information voyageurs. Cette liste devrait pouvoir être consultée sur internet. Certaines BIV ne fonctionnent pas sur les pôles d'échanges et ce, depuis des années.

Marie-Hélène TEXIER : un travail important est en cours pour mettre à jour la base de données des arrêts accessibles avec mention des équipements pour chacun d'eux.

J-C BERNARD : Les anciennes et nouvelles générations de BIV ne fonctionnent pas sous le même logiciel et il serait très onéreux de développer une interface relationnelle pour assurer l'information temps réel sur les moins récentes. Un programme de renouvellement de BIV est en cours.

Catherine COUSERGUE pour le GIHP demande que le tableau de suivi de la mise en accessibilité des arrêts soit mis à disposition.

Pascale CASANOVA pour HaudaCity suggère de porter également sur ce tableau tous les arrêts qui ont été réalisés hors SDAP. De cette façon pourrait être mesuré les efforts globaux de Tisséo, voire les comparer avec ceux des autres AOT.

Jean-Michel LATTES donne son accord. L'information est portée à la connaissance des services préfectoraux dans le cadre des bilans intermédiaires. Il n'y a aucune objection pour que le tableau de suivi de la mise en accessibilité des arrêts de bus prévu au SDAP soit communiqué aux associations. Il sera complété de plus par la liste des arrêts traités hors SDAP.

Claire RICHARD pour APF France handicap fait part

- d'un manque de formation des conducteurs sur le réseau du Muretain maintenant intégré au réseau Tisséo (notamment sur la manipulation de la palette PMR manuelle).
- De panne à répétition au niveau des ascenseurs dans le métro.
- Du point noir pour aller prendre le train à la Gare Matabiau que l'on y aille par le métro ou bien avec Mobibus.

Jérémy Laffont précise qu'après discussion avec la SNCF, depuis août, il est possible de se garer devant le parvis de la gare.

Concernant le déploiement de la palette manuelle, Jean-Claude BERNARD précise que le sous-traitant Transdev a été prié de régler le problème, ce qui a été fait immédiatement. Aujourd'hui non seulement les palettes sont fonctionnelles, mais les conducteurs ont bénéficié d'une nouvelle formation au déploiement de la palette. L'indisponibilité des ascenseurs, avec les importants investissements réalisés, va diminuer. L'opération de mise en conformité des ascenseurs de la ligne B est en cours d'exécution. Après, restent la maintenance et les pannes impondérables.

Pascale CASANOVA pour HaudaCity regrette que l'on n'évoque pas plus souvent le facteur humain. Les infrastructures, le matériel roulant doivent être accessibles ou rendu accessibles mais le volet formation du personnel est tout aussi important.

Marie-Hélène TEXIER précise que la sensibilisation des personnels sur la thématique accessibilité est incluse depuis 2014 dans la formation initiale. C'est la société « Cépière Formation » qui assure la formation, une

formation très axée sur l'accueil des personnes en situation de handicap et les bonnes pratiques à mettre en œuvre en fonction des différents types de handicap.

Mme COUSERGUE pour le GIHP ajoute que cette société est reconnue et assure des formations sérieuses, ce qui n'est pas le cas de la filiale de Transdev pour le service MOBIBUS (aucun sens de la relation, ne prennent pas en compte les particularités).

Claire RICHARD signale que les boutons d'appel sur les portes palières des ascenseurs de la ligne B n'ont pas été changés alors que ceux à l'intérieur des cabines nouvellement installés sont très accessibles.

Mme COUSERGUE demande que la taille des ascenseurs soit d'une plus grande capacité sur la troisième ligne.

Jean-Michel LATTES demande que l'harmonisation des boutons d'appel soit étudiée et rappelle qu'il a demandé que les ascenseurs des stations 3^{ième} ligne soient doublés systématiquement pour assurer l'accessibilité des stations lors des opérations de maintenance notamment.

Pierre BARADAT fait part de son contentement quant aux annonces sonores diffusées en cabine d'ascenseurs après précision du nom de la rue sur laquelle est située l'urgence. En revanche, il est toujours aussi problématique de trouver cette urgence pour un déficient visuel. L'installation de balises sonores pourrait être d'une aide précieuse. Concernant la disponibilité des ascenseurs notamment, les alertes par mail ou SMS permettrait d'informer les usagers déficients visuels. Par ailleurs une newsletter pourrait relayer cette information à toutes les personnes à mobilité réduite intéressées. Un mailing pourrait être constitué dans ce sens à partir du site internet de Tisséo avec la mention : « si vous voulez vous abonner à la newsletter... ».

Marie-Hélène TEXIER informe que le service commercial de Tisséo Voyageurs tient à jour le listing des associations. A ce fichier viennent s'ajouter les particuliers et les entreprises à contacter pour tout ce qui concerne, notamment, la vie du réseau. L'idée de relayer l'invitation à s'abonner à la Newsletter à partir du site internet est à proposer au Service Commercial.

Jean-Claude BERNARD informe que des tests de guidage par balises sonores sont prévus fin 2018. Les membres de la CARUT seront sollicités pour mettre en œuvre cette expérimentation.

Claire RICHARD: L'indisponibilité des ascenseurs est-elle prise en compte dans le calculateur d'itinéraire ?

Marie-Hélène TEXIER : l'information sur la disponibilité des ascenseurs est mise à jour quotidiennement en fonction des interventions de maintenance programmées mais en cas d'arrêt inopiné en journée, seule l'information en temps réel peut le transmettre, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Renée Michel-B pour Trisomie 21 évoque le rappel de la couleur de la ligne sur les visuels des stations dans la signalétique directionnelle comme repère de guidage complémentaire pour les personnes déficientes cognitives et mentales.

Marie-Hélène TEXIER rappelle que l'option « couleur » des visuels avait été écartée par le Comité de suivi technique afin d'assurer le maximum de contraste. Le visuel est en noir sur fond blanc. Par ailleurs, les couleurs historiques des deux lignes ne favorisent pas ce type de charte graphique avec le rouge qui est la couleur qui sert de repère pour tout ce qui est interdit ou dangereux, et avec la couleur jaune, qui ne favorise pas le contraste à hauteur de 70%.

Jean FRONTIN pour le CETB propose de doter les rampes des escaliers fixes des stations d'une information en relief et en Braille pour indiquer en haut des volées de marches la direction « accès au quai direction ... » et en bas « sortie ».

Jean-Claude BERNARD répond qu'il s'agit d'une mesure aurait dû voir le jour sur la période au Schéma Directeur d'Accessibilité. Des actions jugées prioritaires ont été traitées et n'ont pas permis d'instruire ce dossier. Il s'agit d'une signalétique directionnelle intéressante qui mérite d'être étudiée en effet.

Point d'avancement sur les aménagements « Aire d'embarquement Covoiturage » Station RAMONVILLE et plan d'actions complémentaires jalonnement

Emeric CHINCHOLLE rappelle qu'à terme les places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite titulaires de la "Carte de stationnement pour personne handicapée" ou de la carte "Mobilité inclusion" seront incluses dans le parking métro.

L'aire de covoiturage en service depuis janvier 2018 deviendra plus visible.

Malgré les efforts de signalétique appropriée et réglementaire, et les opérations de sensibilisation au respect des places PMR, la poche PMR est encore utilisée par les covoitureurs. La surveillance par les agents de Tisséo et les rondes de la police plus fréquentes ne permettent pas d'assurer la protection de cet espace « sanctuarisé ».

Pourtant le plan d'action présenté le 6 mars dernier en atelier CARUT, a bien été mis en œuvre : jalonnement piéton - sticker au sol - banderole - renforcement de la signalétique verticale et horizontale réglementaire - signalisation routière en amont de la poche PMR...

Un panneau sens interdit sauf PMR à l'entrée du parking PMR permet aux services de police de verbaliser ceux qui s'engagent dans la zone sans même y stationner (montant du PV =225€)

Par ailleurs des opérations de sensibilisation avec distribution de flyers ont été menées conjointement avec les services de Tisséo et les associations de la CARUT au début de l'année, puis le 7 septembre 2018 après la mise en place du plan de communication. Une autre action de sensibilisation est programmée pour le 14 septembre.



Action de sensibilisation menée conjointement avec Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs



Nouveaux panneaux routiers aux abords de la station de métro Ramonville

Malgré cela et en dépit de l'utilisation progressive de la nouvelle aire d'embarquement covoiturage, force est de constater que les places PMR sont systématiquement occupées par les automobilistes qui déposent des personnes ou qui en prennent en charge.

Maxime ARCAL pour le Pôle Handicap de la Ville de Toulouse, cite pour exemple la verbalisation à distance à l'aide de caméra. L'absence de carte de stationnement sur le tableau de bord vaut contravention que le propriétaire du véhicule reçoit à domicile. Le système fonctionne à Bruges.

Jean-Michel Lattes trouve cette solution intéressante et demande qu'elle soit étudiée. Avec 800 caméras existantes aujourd'hui sur le réseau, cela vaut la peine d'y réfléchir.

Emeric CHINCHOLE précise que Tisséo n'est pas équipé d'un poste de commande de traitement pour la vidéo verbalisation et qu'il faudrait se rapprocher de la police municipale de Ramonville (précision hors réunion : l'efficacité d'un tel système reste à vérifier). Il revient sur l'intégration des places PMR au sein des parkings relais. Cela impliquera la mise en place d'un système de contrôle d'accès accessible à tous. Cette démarche a fait l'objet d'un atelier CARUT en date du 6 mars dernier. Celui-ci permis d'aborder les problématiques liées à l'action de validation sur une borne d'entrée et de sortie de parking et de donner un avis favorable pour la localisation des places PMR au sein du périmètre contrôlé, en prenant en compte les usages des PMR.

Mme MAURIN pour Handi-Social demande l'enlèvement immédiat des véhicules garés illicitement sur les places PMR.

Concernant l'acte de validation sur la ligne de contrôle d'accès au parking, Mme MAURIN déclare avoir des difficultés pour atteindre la borne. Parfois plusieurs manœuvres sont nécessaires pour se positionner, se

mettre dans l'axe. En clair, nous ne voulons pas de contrôle d'accès pour aller se garer sur les places PMR à l'intérieur du P+R.

Ode PUNSOLA pour l'ASTOLOSA dit qu'en cas de sortie tardive après un spectacle par exemple, le système de contrôle peut être en panne. Comment fait une personne sourde pour communiquer et à qui s'adresser ?

Emeric CHINCHOLLE précise que la surveillance est assurée 24h/24, et que grâce aux caméras, un opérateur gère les appels. Si la personne ne peut s'exprimer, ou bien se trouve en difficulté, l'intervention à distance de personnes habilitées Tisséo est déclenchée. Il précise également que le nouveau système accessible sera installé sur une géométrie d'accès nouvelle pour faciliter les manipulations depuis le siège conducteur. Un atelier CARUT de validation des équipements pourra avoir lieu au 1^{er} semestre 2019.

Emeric CHINCHOLLE, revient sur l'atelier du 6 mars dernier, qui avait permis d'aborder les dispositifs pour créer des conditions d'accès facilitées aux places de parking réservées PMR :

- Carte européenne de stationnement : traitement par vidéo/interphonie.
- Carte CMI Stationnement : traitement automatisé.
- Carte pastel : chargement d'un abonnement « Stationnement PMR » gratuitement sur la carte pastel avec le même principe que l'abonnement Parc à vélo mais sur justificatif (carte européenne de stationnement ou CMI mention stationnement).

Eventuellement, pour les personnes présentant le plus de difficultés motrices, une reconnaissance vidéo d'une ou plusieurs plaques d'immatriculation pourra être automatisée en entrée de parking.

De plus, l'affectation à une voie d'accès prioritaire pour les PMR est mise en place en entrée du parking relais quand il est saturé. Grâce à cette localisation, la zone PMR sera totalement protégée des rendez-vous covoiturage puisqu'inclue dans le P+R. Nous devons revenir vers les associations en atelier pour faire part de l'avancement de nos réflexions.

Jean-Michel LATTES prend acte de l'inquiétude qui se manifeste autour de cette question. Il demande que le sujet soit abordé en atelier. En fonction du résultat de cette concertation, Tisséo avisera. Il est clair que si les associations ne veulent pas de borne, nous n'en mettrons pas.

Jean-Michel Lattes demande que la peinture bleue des places PMR soit refaite et qu'une lettre soit adressée à la gendarmerie pour renforcer les contrôles d'occupation des places PMR.

Pierre BARADAT, souhaite que des ateliers CARUT sur le handicap visuel soient organisés pour améliorer l'accessibilité des applications mobiles, et du site internet. Il signale que sur la page d'ouverture du site Tisséo Voyageurs, l'information par déroulement (même ralenti) reste trop rapide pour être lu. Il suffirait d'un lien dynamique pour renvoyer sur l'information ou l'article à la Une.

Claire RICHARD remercie chaleureusement les équipes de Tisséo pour leur implication.

Le Président remercie quant à lui l'ensemble des participants et met en avant la qualité des interventions qui permettent au Réseau Tisséo de progresser dans l'accès pour tous aux Transports en commun.



Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo 11 Septembre 2018

Ordre du jour:

Zoom sur « mon métro d'image en image »

Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle

Les principes de l'évolution des services TAD

Exploitation des services TAD : le bilan

Une nécessaire adaptation de l'offre

Exemple du TAD 106

Planning de concertation

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

Bilan des arrêts mis en accessibilité à juin 2018

Arrêts spécifiques

Demande de prorogation des délais d'exécution du SDAP

Démarche de concertation

Point d'avancement sur les aménagements « Aire d'embarquement Covoiturage

Station RAMONVILLE et plan d'actions complémentaires jalonnement



tisséo
COLLECTIVITÉS



tisséo
COLLECTIVITÉS

« mon métro d'image en image »

Intégration des visuels dans l'information voyageurs et directionnelle

Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



SOMMAIRE

1 - Les éléments présentés en Commission Accessibilité du 31 mai 2018

Intégration des visuels dans l'information directionnelle

2 – Calendrier



PHASE 2 : INTÉGRATION DES VISUELS dans l'information directionnelle



La signalétique concernée

Les informations directionnelles en station





INFORMATIONS DIRECTIONNELLES des principes validés

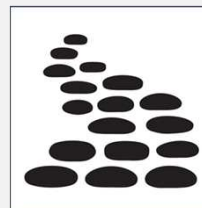
Le principe d'identification du sens de la ligne

Le visuel de la station terminus indique le sens de la ligne

Ligne

A

vers Balma Gramont



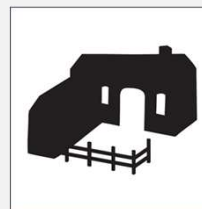
vers Basso Cambo



Ligne

B

vers Borderouge



vers Ramonville



Le principe de lisibilité

Les informations textuelles

- en bas de casse

Le nom de la station terminus

- en majeur

Les visuels

- associés au nom des stations

Les flèches directionnelles

- plus visibles



Exemple d'intégration (photomontage)





Tests de signalétique directionnelle en station

Calendrier de mise en œuvre prévisionnel

- **Stations tests** *Compans Caffarelli (B), Capitole (A)*
- **Maquettage** *Septembre 2018*
- **Présentation des maquettes** *atelier CARUT – octobre 2018*
- **Mise en œuvre des tests** *Novembre 2018*
- ***Evaluation des tests*** *Décembre 2018*
- **Déploiement sur toutes les stations** *2019*



tisséo
COLLECTIVITÉS

TAD et Accessibilité

11 septembre



SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD) TISSÉO

**Le service
TAD**



**Les évolutions
en cours de
réflexion avec
les territoires**



**Mise en
accessibilité**

5 zones de TAD existent actuellement sur le Ressort Territorial.

Ce service était adapté aux territoires peu denses de l'agglomération mais son constante évolution, en lien avec la demande en déplacement (Exemple du TAD 106 : 1 000 utilisateurs/jour à 1 000).

→ La question est soulevée de l'adaptation du service à ces territoires, car récemment le système est victime de son succès : la dispersion des points d'arrêt pénalise l'attraction du TAD (baisse de la fréquentation en 2017 pour la première fois)

Une concertation par secteur est mise en place avec les territoires concernés (TAD106, puis 119 et 118/120 et 205) afin de réétudier l'offre proposée aux usagers.

La mise en accessibilité des arrêts du TAD nécessite donc un décalage de la programmation initiale afin d'intégrer les évolutions du service en cours de réflexion.



EXEMPLE DU TAD 106

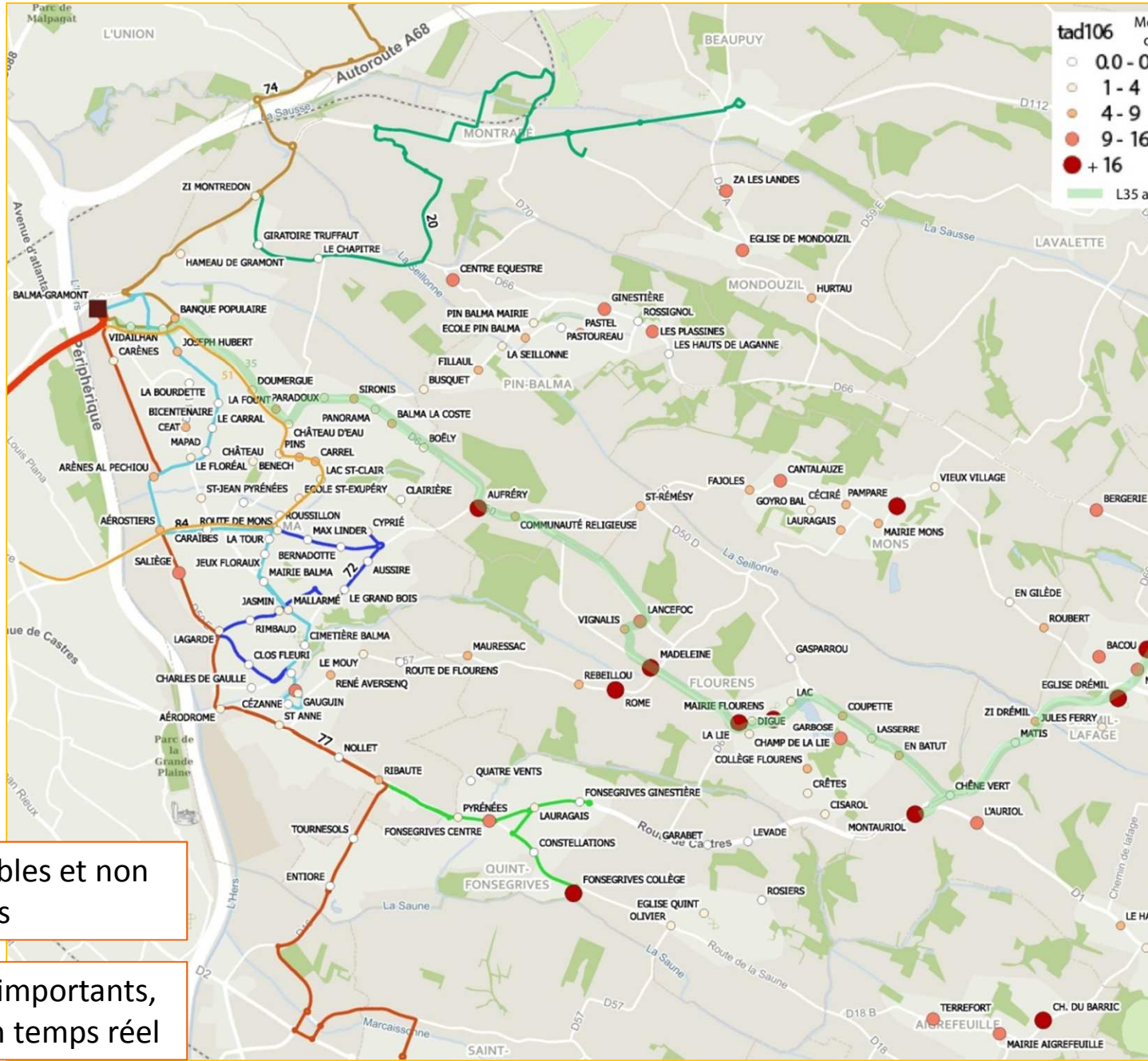
- Principes actuel du TAD zonal:**
- Réservation obligatoire 2h à l'avance
 - Itinéraires variables en fonction des réservations
 - Correspondances possibles sur les trajets transversaux

+ 90% de la fréquentation sur 3 corridors de desserte

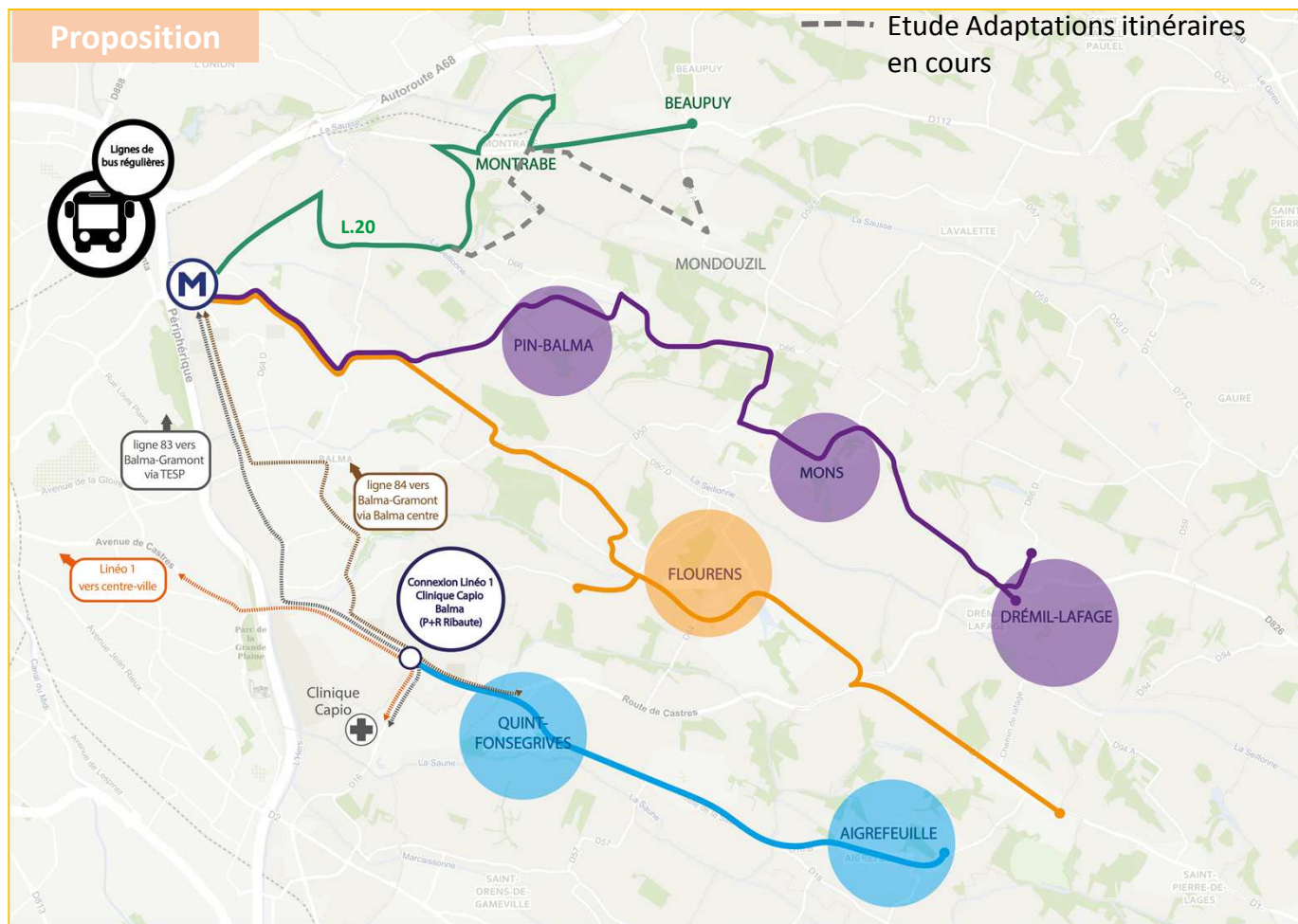
Une fréquentation qui stagne, même baisse sur la dernière année en raison d'une baisse d'attractivité du service :

➡ Des temps de parcours variables et non connus des usagers

➡ Des temps d'attente à l'arrêt importants, sans Information Voyageur en temps réel



Un projet d'évolution du service proposé aux territoires et en cours de concertation : évolution du TAD vers des lignes régulières



Avantages des lignes régulières

Fin de la réservation :

- Horaires de passage réguliers
- Temps de parcours garantis

Informations en temps réel sur la ligne:

- Fiche horaires
- Horaires en temps réel principaux arrêts



PLANNING DE CONCERTATION DU PROJET

- Février 2018 : Diagnostic présenté aux communes concernées
- Mars/ Avril/Mai 2018 : Echanges avec les communes pour enrichir la réflexion
- Mai/Juin 2018 : Présentations élargies du projet pour concertation
- Fin Juin 2018 : Point d'étape avec les communes sur l'évolution du projet
- Fin 2018 : Poursuite de l'étude sur le TAD 106



CALENDRIER PREVISIONNEL

Les évolutions des TAD sont envisagées selon le calendrier prévisionnel suivant, comprenant les délais de concertation:

Ligne	Horizon
TAD 200	Novembre 2018
TAD 106	Juin 2019
TAD 118 et TAD 120	2020
TAD 105 et Linéo 10	2020
TAD 119	2020/2021



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



Commission Accessibilité

Réseau Urbain Tisséo

11 Septembre 2018

Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



SOMMAIRE

Point d'étape SDAP

- Rappel des objectifs du SDA
- Bilan des arrêts mis en accessibilité
- Arrêts ITA et évolution du réseau
- Les « + » du SDAP
- Les arrêts restant à réaliser
- Calendrier de réalisation des arrêts inclus dans des projets



SDAP Arrêts – Rappel des Objectifs

- **Délibération du 16 Septembre 2015**

- ➔ Mise en accessibilité de 1034 Arrêts Prioritaires d'ici février 2019
- ➔ Liste remise en Préfecture et suivi annuel de l'avancement des travaux aux communiqué à la DDT 31

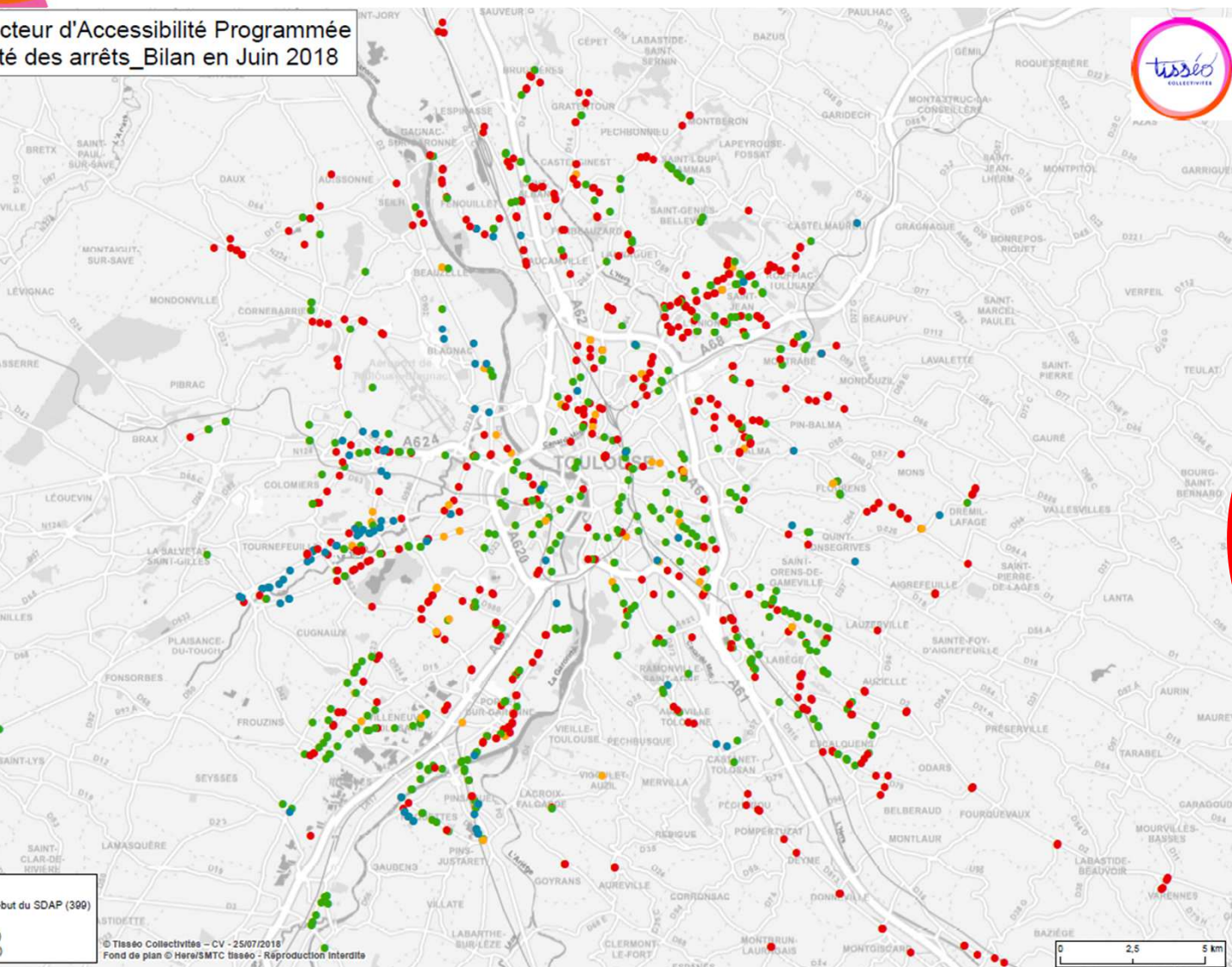
- **Identification des Arrêts Prioritaires (principaux critères)**

- ➔ traitement de tous les arrêts des lignes effectuant plus de 120 courses / jour
- ➔ traitement de tous les arrêts d'une ligne n'empruntant que partiellement un site propre bus
- ➔ traitement de tous les arrêts multimodaux (CD31 / Région), et ceux communs à plusieurs lignes Tisséo (yc TàD)
- ➔ traitement de tous les arrêts situées à proximité de certains POI / ERP (yc TàD)



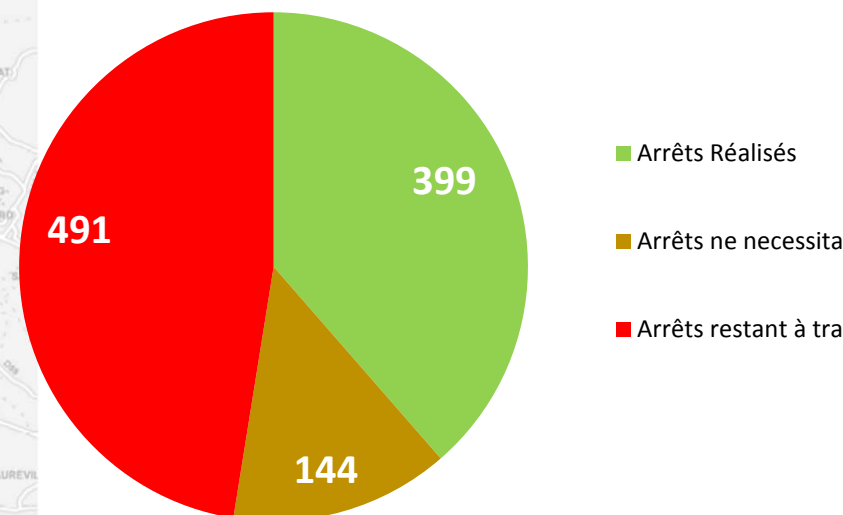
SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité dans le cadre du SDAP

Facteur d'Accessibilité Programmée
État des arrêts_Bilan en Juin 2018



399 arrêts ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP, soit 38% de la programmation initiale.

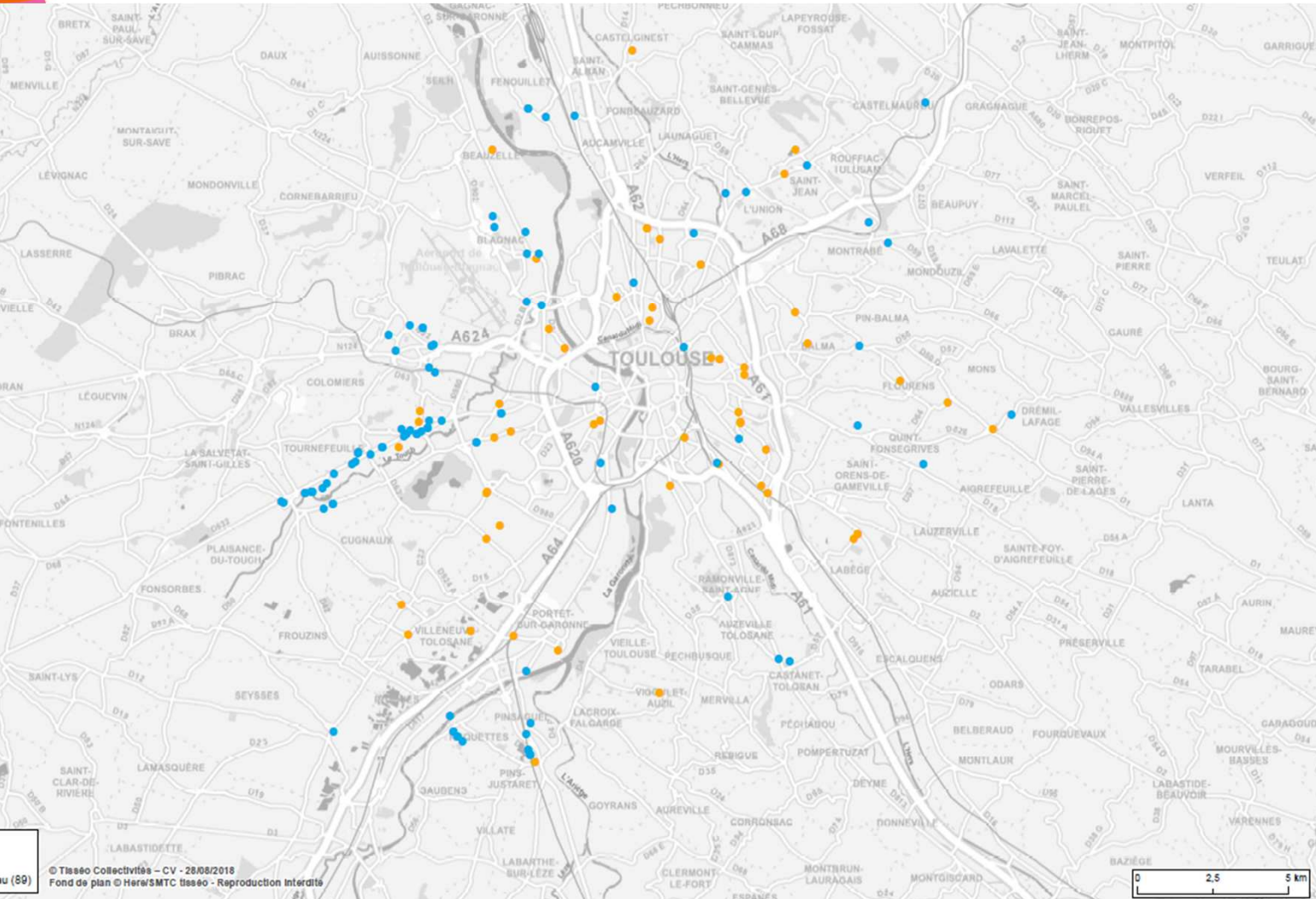
Période Janvier 2016 – Août 2018



État du SDAP (399)



SDAP : Arrêts ITA et Evolution du réseau



	Nombre d'arrêt
ITA	55
Evolution du réseau	89
Total	144

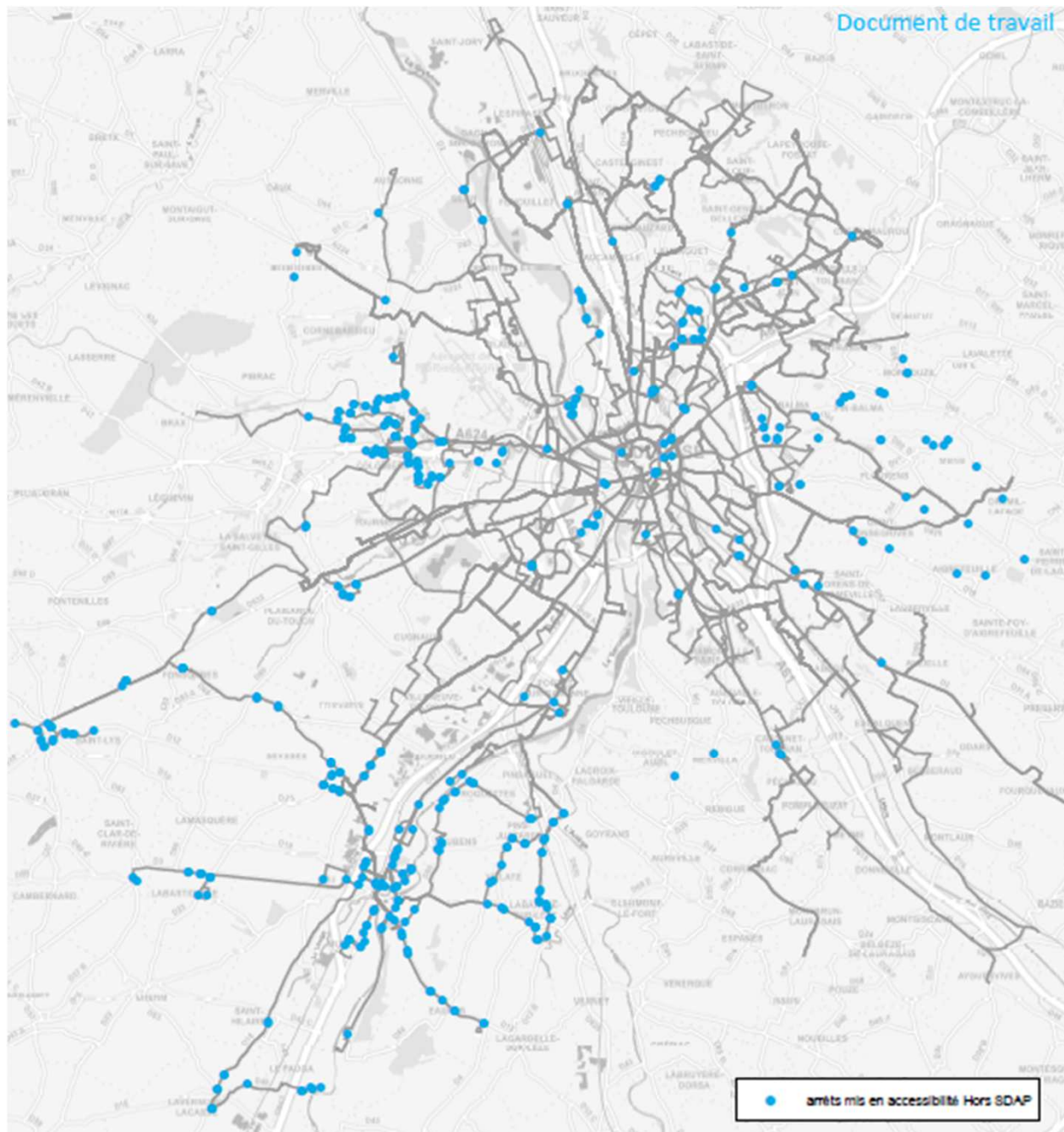
Volonté de rendre le réseau le plus accessible possible.

Recherche de solutions pour les arrêts
(cf Atelier Carut 19/04/2018).

Les + du SDAP

Année de réalisation	Nombre d'arrêts
2016	150
2017	157
Total	307

Lors des 2 dernières années, Tisséo Collectivités a mis en accessibilité **307 arrêts non inscrits au SDAP** (réseau Colomiers, réseau muretain, nouvelles lignes linéo, ...)





En synthèse

• Rappel de la programmation SDAP

	ITA	2016	2017	2018	Total
Programmation SDAP 2015	56 *	429	184	365	1034

** 55 ITA restant en Septembre 2018 dont 51 initiales:*

- 3 ITA réalisés en 2017 , 2 à réaliser en 2018 = -5 soit 51 ITA initiales
- + 6 ITA à rajouter à la liste initiale – atelier CARUT avril 2018
- -2 concernés par une évolution de réseau en 2017

• Bilan du nombre d'arrêts traités dans le cadre du SDAP et Hors SDAP

	Programmation *	Arrêts inscrits au SDAP mis en accessibilité	Arrêts traités Hors SDAP
Réalisé en 2016	403	224	150
Réalisé en 2017	177	175	157
Total	580	399	307
	580 prévus	702 arrêts mis en accessibilités	

- Arrêts programmés au SDAP en excluant ITA et arrêts non desservis (évolution du réseau)



Arrêts restant à réaliser

Arrêts restant à réaliser = Total SDAP (1034) – ITA (55) – Evolution réseau (89) – Arrêts réalisés (399) = **491 arrêts**

	Nombre d'arrêts
Arrêts inclus dans un projet	264
Arrêts programmés pour 2018	227
Total	491



- Projets linéos, projets urbains, restructuration de lignes et TAD,...



- Arrêts à traiter en priorité d'ici la fin du SDAP
- Travail en cours avec Toulouse Métropole pour la planification des arrêts.

Afin de garantir la cohérence de la gestion des projets et de la dépense publique, les arrêts suivent le calendrier de réalisation spécifique inhérent au projet dans lequel ils sont inclus.



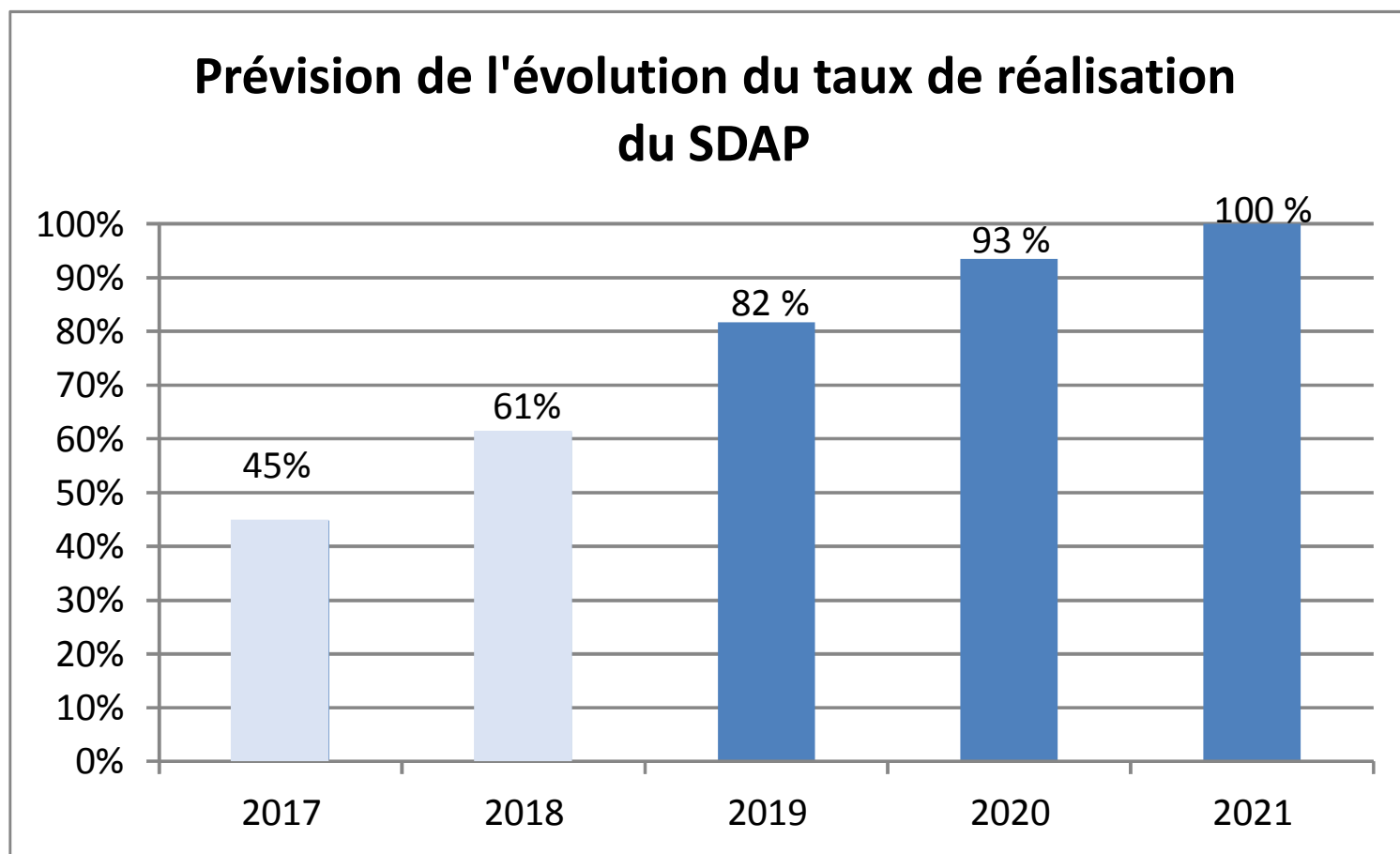
Programmation prévisionnelle

Programmation	Nombre d'arrêts	2018	2019	2020	2021
Hors projets	227	99	98	30	
Projets Linéo	85	28	18	39	
Restructuration réseau	50		22	5	23
Projets urbains	28		3	7	18
TAD	70*		35	20	15
	Total	127	176	101	56

**Evaluation prévisionnelle du nombre d'arrêts à traiter suite à l'évolution de desserte TAD : 70 arrêts*



Prévision de l'évolution du taux de réalisation du SDAP en fonction de la programmation prévisionnelle





Demande de prorogation des délais d'exécution

Compte-tenu des calendriers des projets, des arrêts inscrits au SDAP seront traités après l'échéance du 15 février 2019 :

- Nécessité de solliciter une demande de prorogation des délais d'exécution du SDAP sur la base de l'arrêté du 27 mai 2015**
- Délibération du Conseil Syndical sur la demande de prorogation des délais d'exécution du SDAP (Conseil syndical du 03 octobre 2018)**
- Dépôt du dossier en préfecture avant le 16 novembre 2018.**



Questions

Merci de votre attention



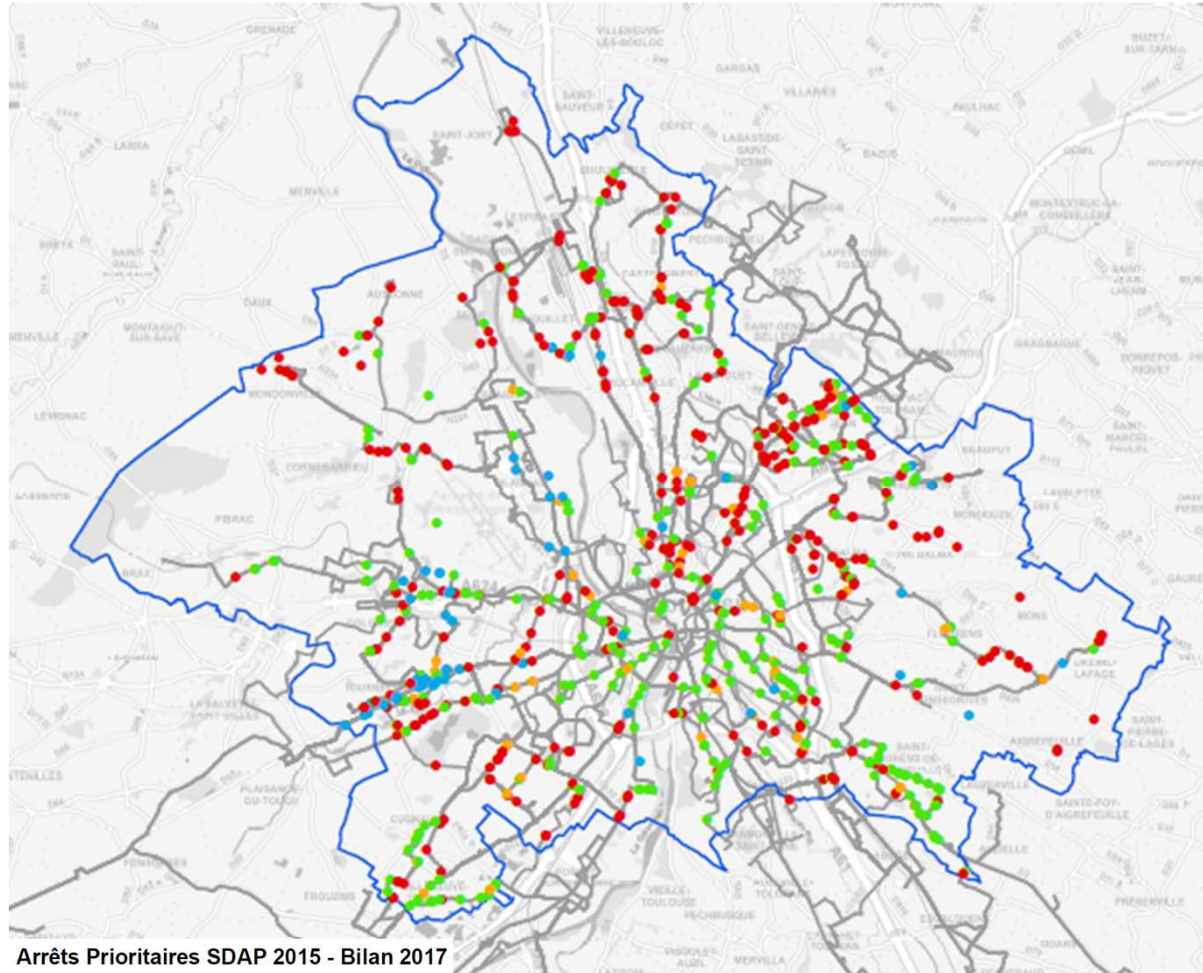
Syndicat Mixte des Transports en Commun de
l'Agglomération Toulousaine



ANNEXES

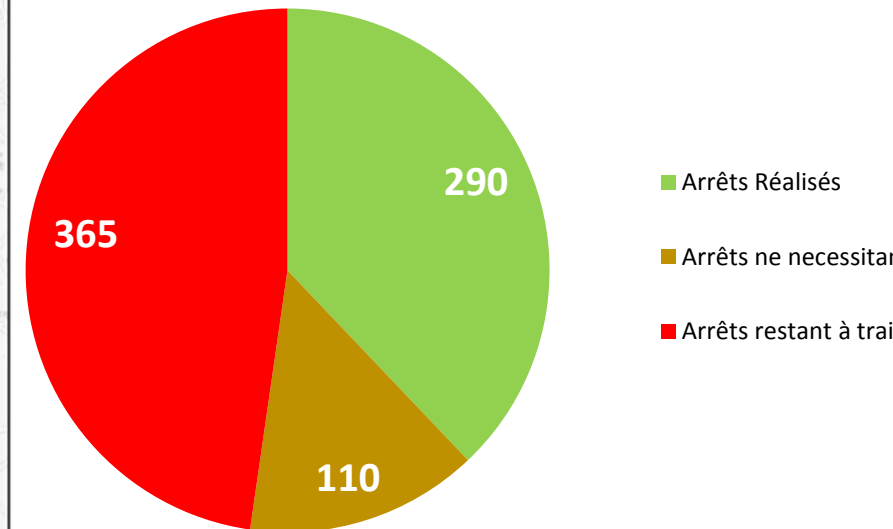
SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus Toulouse Métropole

Sur la période janvier 2016 - juin 2018 , 290 arrêts ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire de Toulouse Métropole, soit 44% de la programmation initiale .



- Arrêts mis en accessibilité
- Arrêts mis en ITA
- Évolution réseau
- Arrêts prioritaires restant à réaliser

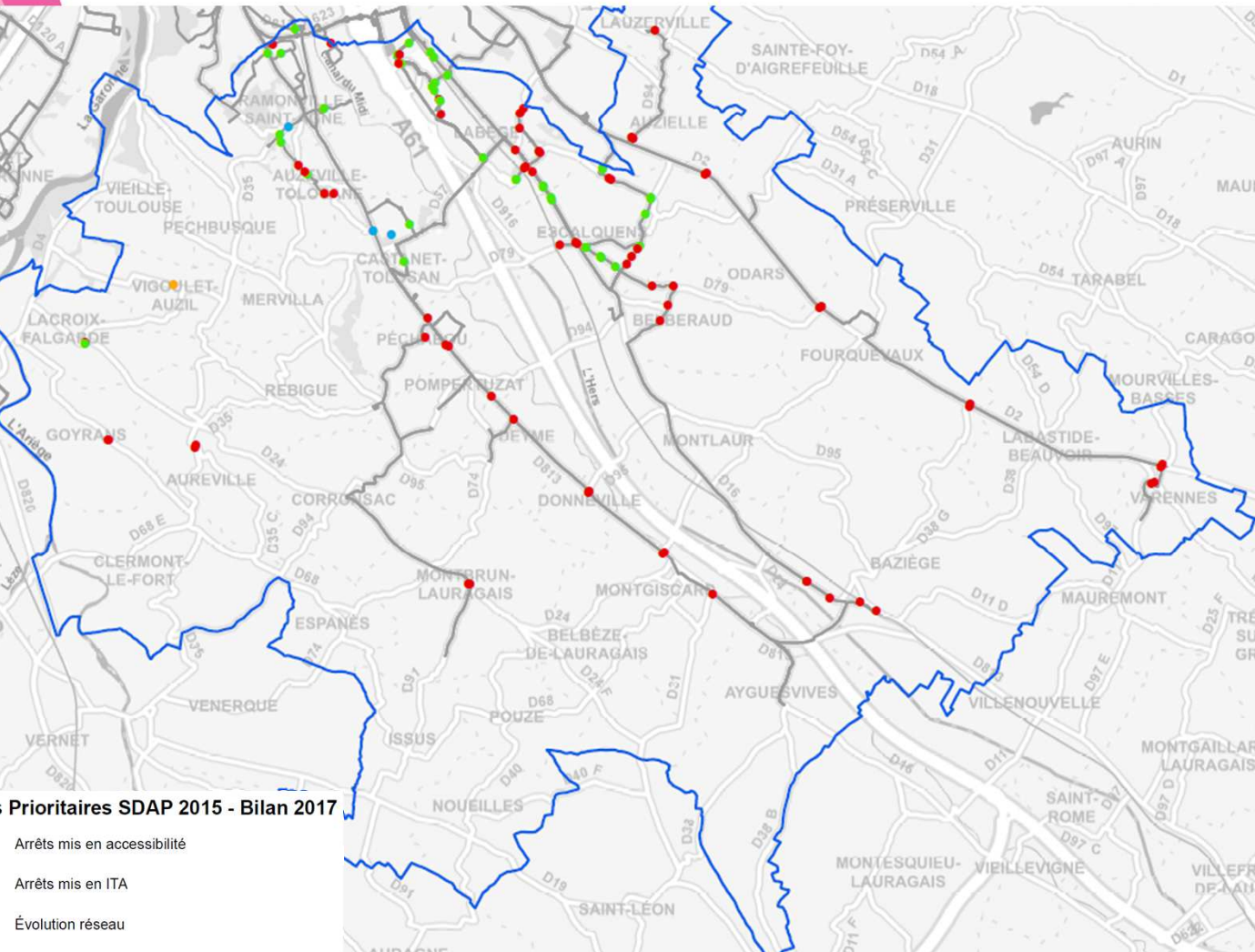
Toulouse Métropole (765 arrêts)



- Arrêts Réalisés
- Arrêts ne nécessitant pas de travaux
- Arrêts restant à traiter



SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus Sicoval

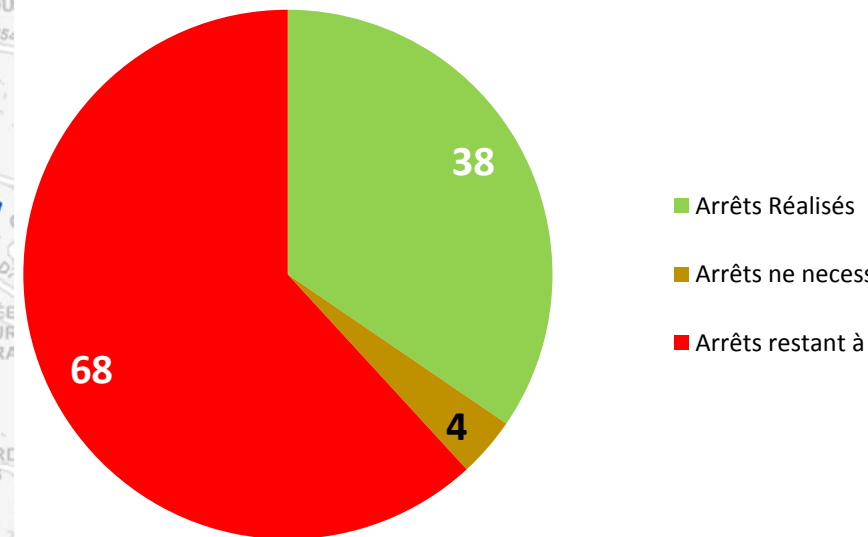


Prioritaires SDAP 2015 - Bilan 2017

- Arrêts mis en accessibilité
- Arrêts mis en ITA
- Évolution réseau
- Arrêts prioritaires restant à réaliser

En juin 2018, **38 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire du Sicoval soit 35% de la programmation initiale

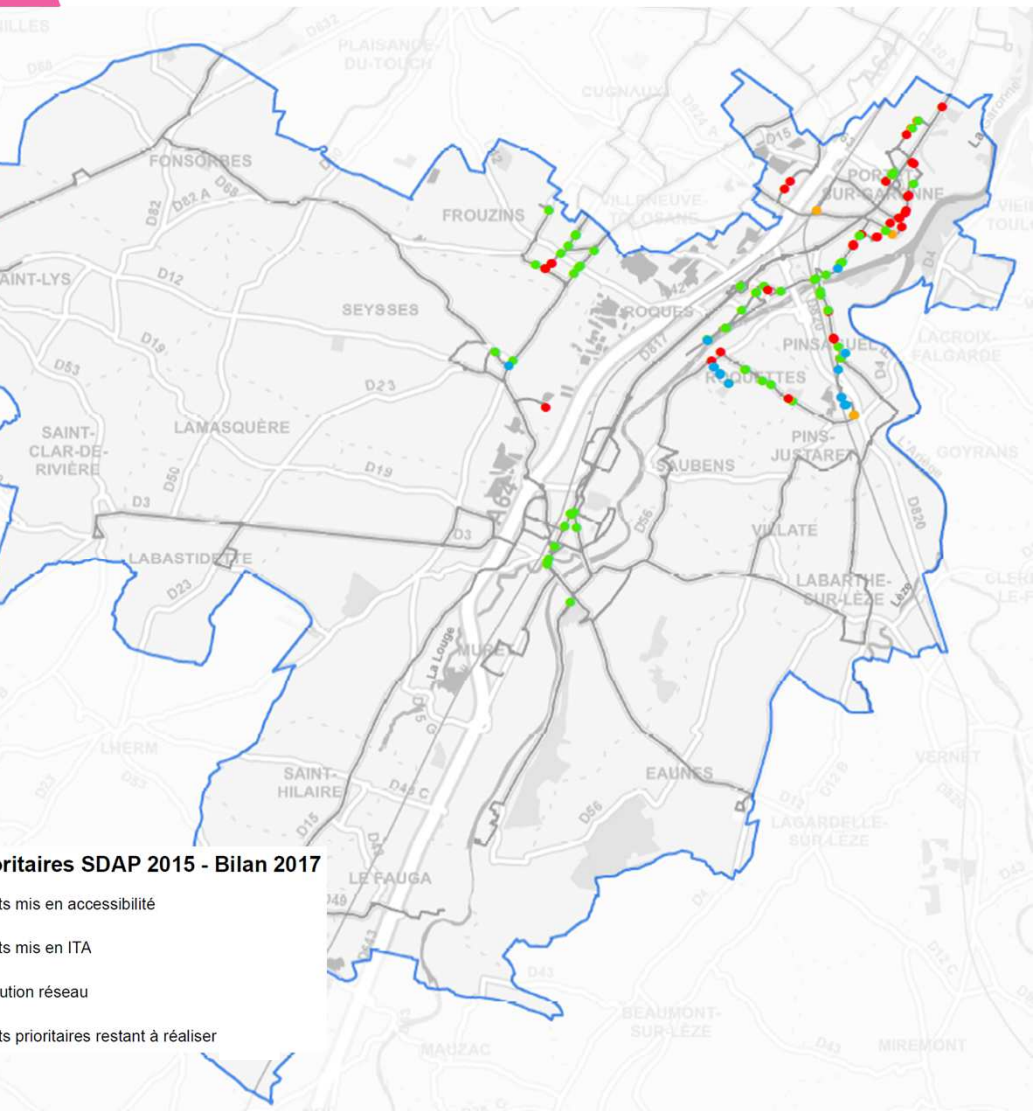
Sicoval (110 arrêts)



- Arrêts Réalisés
- Arrêts ne nécessitant pas de travaux
- Arrêts restant à réaliser



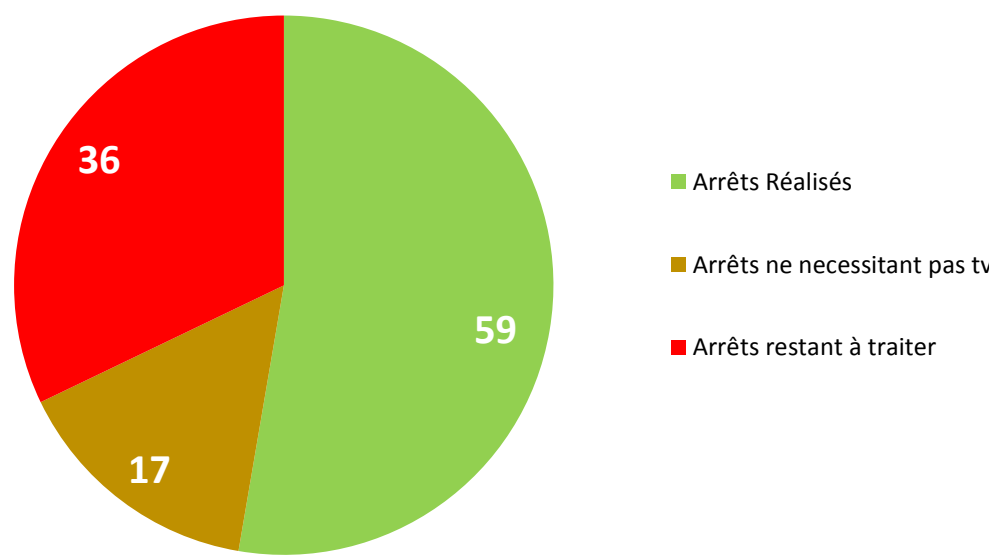
SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus Muretain Agglo



En juin 2018, **59 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire du Muretain Agglo.

Il reste à mettre en accessibilité sur ce territoire 36 arrêts soit 38% de ceux qui restent à mettre en accessibilité au titre du SDAP.

Muretain Agglo (112 arrêts)



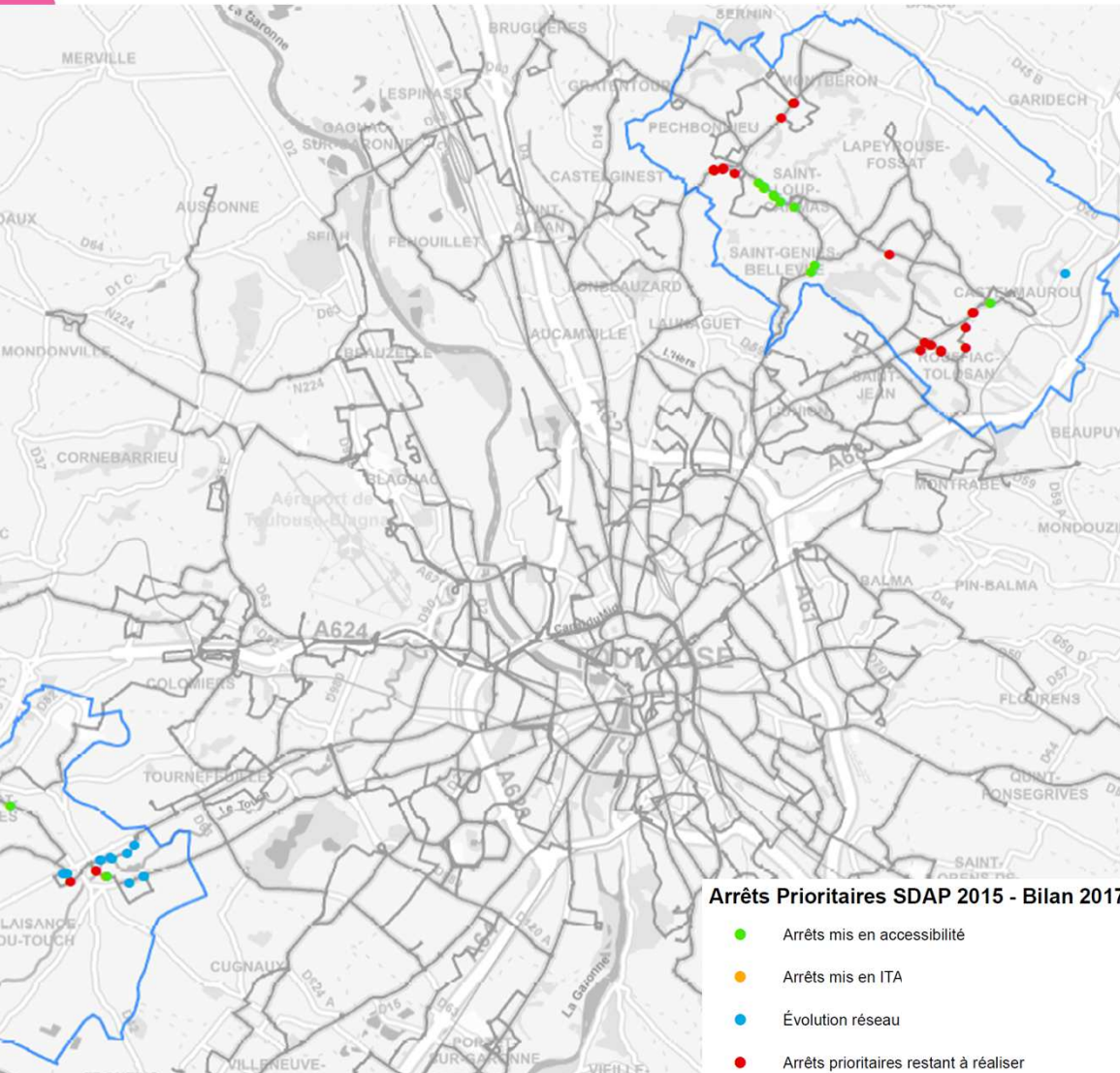


SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus SITPRT

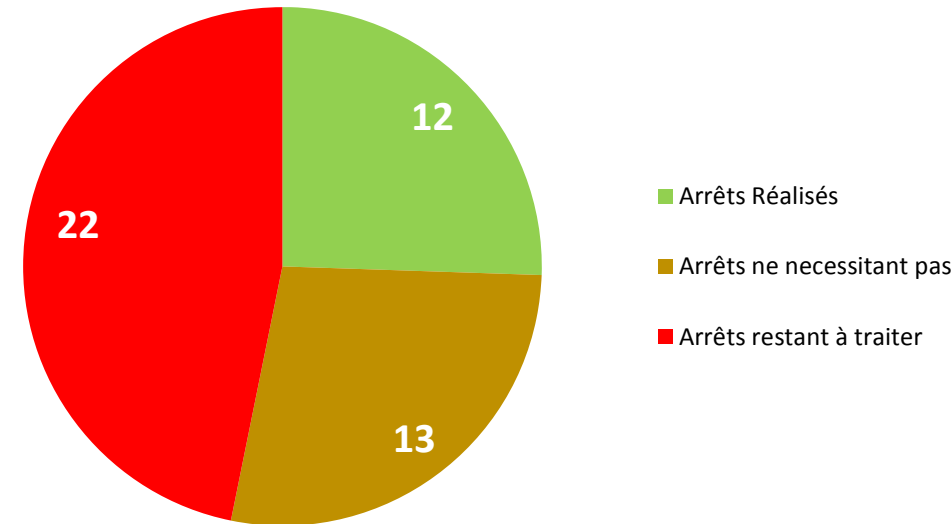
Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine

12 arrêts ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire du SITPRT.

Il reste à mettre en accessibilité sur ce territoire 22 arrêts selon la programmation initiale.



SITPRT (47 arrêts)





Programmation prévisionnelle

Programmation prévisionnelle du traitement des arrêts inclus dans les projets et suivant le calendrier des p

Programmation	Nombre d'arrêts	2018	2019	2020	2021
Hors projets	227	99	98	30	
Linéo	85	28 <i>L3 / L9</i>	18 <i>L4 / L5</i>	39 <i>L10</i>	
Restructuration réseau	50		22 <i>(Muretain + Jeanne d'Arc)</i>	5 <i>(terminus de ligne)</i>	23 <i>(corridor SO – L49 –</i>
Projets urbains	28		3 <i>(Ramassiers)</i>	7 <i>(Projets municipaux)</i>	18 <i>(CD50 et projets munic</i>
TAD	70*		35	20	15
Total		127	176	101	56

*101 arrêts TAD inscrits au SDAP : avec passage en ligne régulière seulement 70 à mettre en accessibilité du à l'évolution de desserte



PEM Ramonville

Aire d'embarquement

covoiturage

tisséo
COLLECTIVITÉS

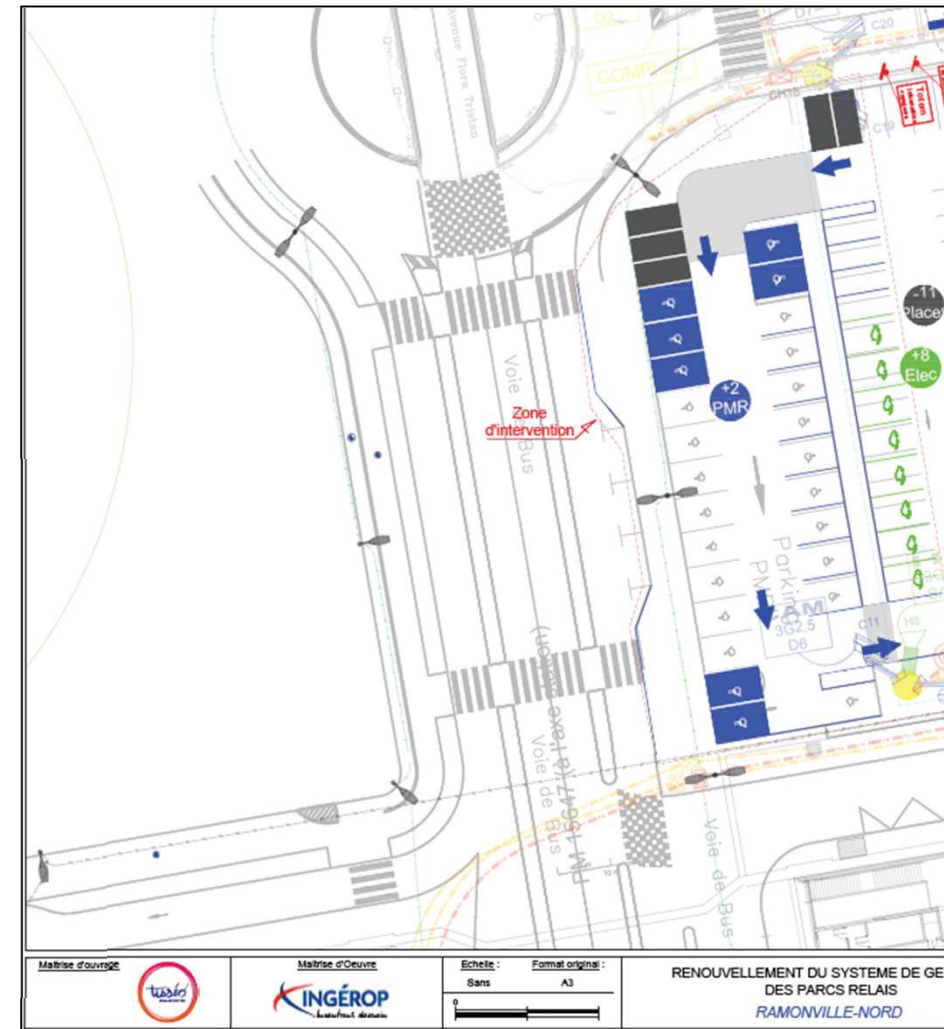


2^{ème} semestre 2019

LE FONCTIONNEMENT EN PHASE DÉFINITIVE

Document projet (en cours d'é

- La zone PMR au sein du P+R sera mieux protégée
 - Prévoir un atelier CARUT pour les bornes d'entrées/sorties en Février/Mars 2019.
- L'aire d'embarquement covoiturage sera donc plus repérable



DATES CLEFS



Des mesures d'accompagnement **indispensables** sur l'aire d'embarquement covoiturage

Amélioration du
jalonement Voiture

Amélioration de
l'information voyageur

- Campagne de communication Tisséo
- Travail avec **BlaBlaCar** pour développer les bonnes pratiques sur la zone créée
- Campagne de sensibilisation Tisséo
- Contrôle/Verbalisation à renforcer par Tisséo-Voyageurs, la Police Municipale et la Gendarmerie Nationale

Phase transitoire

- Une information voyageurs identifiant mieux le covoiturage fait le 25/05



ACTIONS DE JALONNEMENT IV



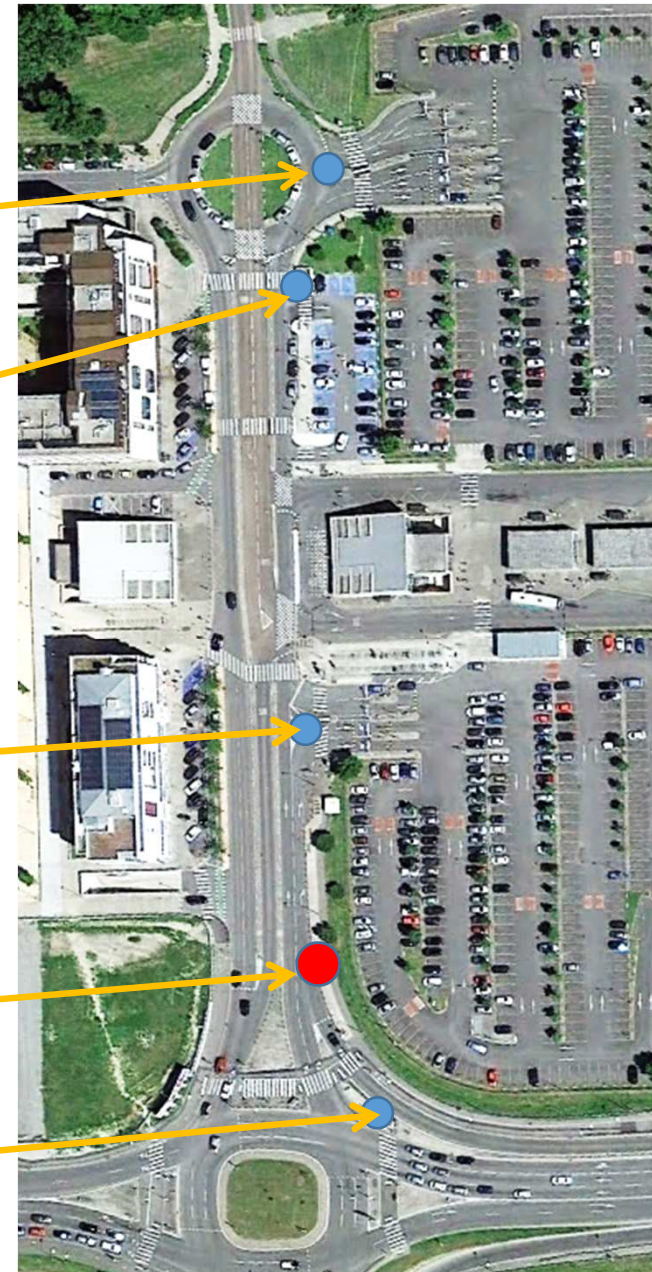
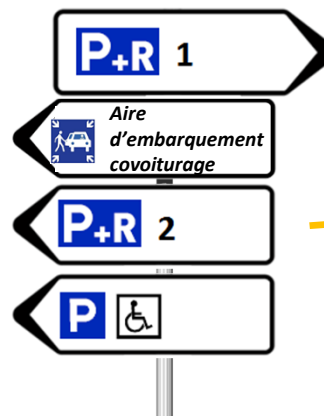
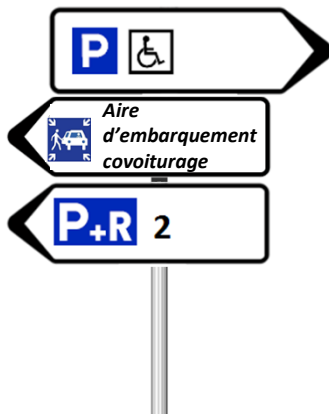
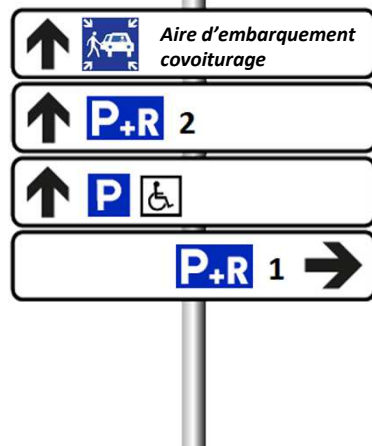
- Un Jalonnement des fonctions du pole d'échange multimodal à l'échelle du site fait le 5/07



Phase transitoire

ACTIONS JALONNEMENT/IV

- Un Jalonnement des fonctions du pole d'échange multimodal à l'échelle du site fait le 5/07



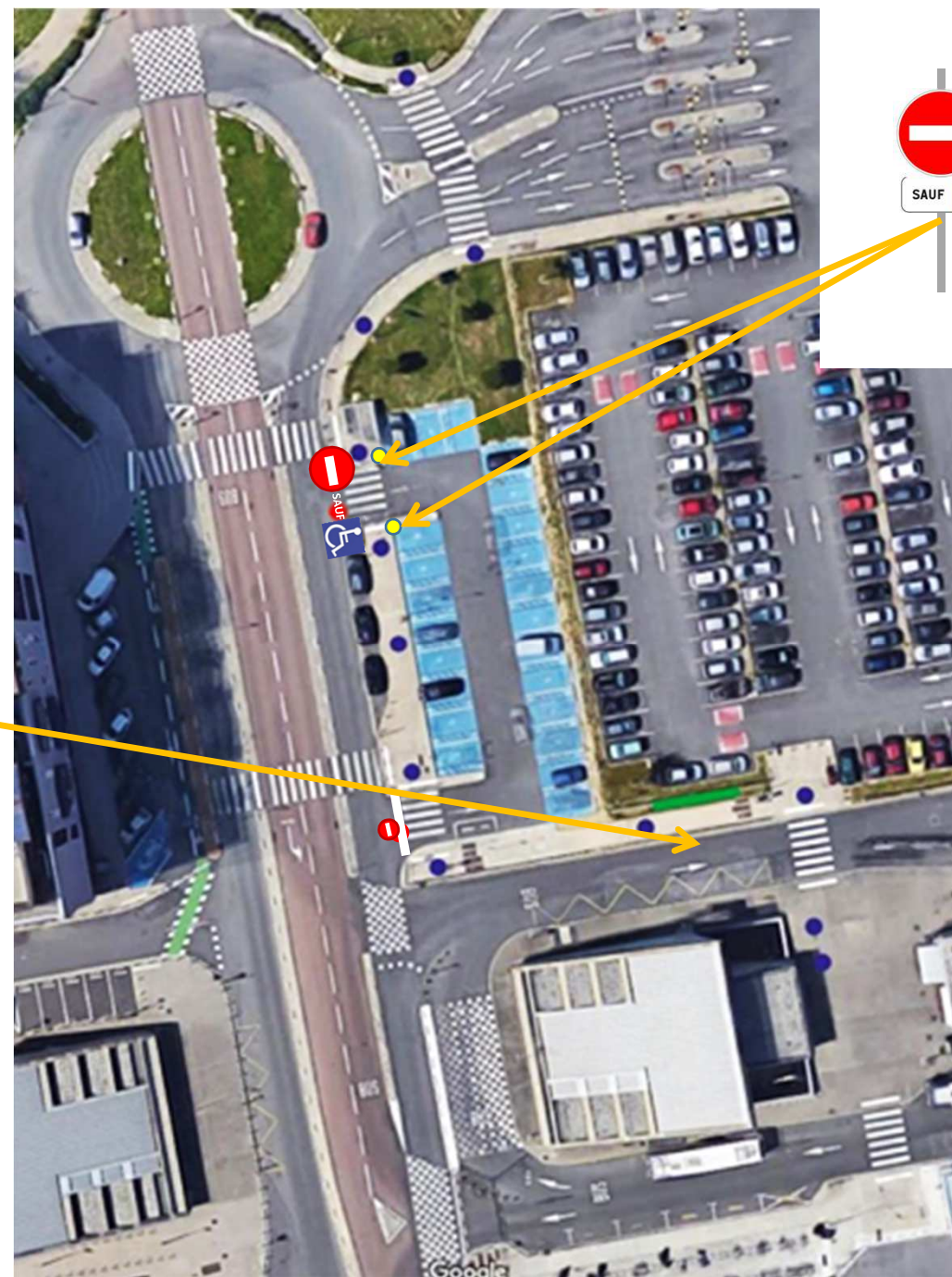
Phase transitoire

ACTIONS COMMUNICATION

- Une banderole : fait le 31/05
- Complété par des marquages au sol pour accompagner les passagers covoitureurs : fait le 16/07



- Des marquages au sol pour identifier la zone PMR : fait le 16/07





Phase transitoire

ACTIONS COMMUNICATION





Phase transitoire

ACTIONS SENSIBILISATION

- **Deux opérations majeures en présence des associations**
 - *Le 09 Mars 2018*
 - *Le 07 Septembre 2018*
- **Actions ponctuelles les vendredis après-midi par des agents Tisséo : en continu depuis Mars 2018**
 - *Filtrer l'accès à la zone PMR*
 - *Expliquer le fonctionnement et la localisation de l'aire d'embarquement covoiturage*
 - *Distribuer des flyers d'information*
- **La nouvelle zone répertoriée sur le site internet [Bla Bla Car](#) (un mailing ciblé demandé) depuis Mai**
- **Contrôle et présence de la Gendarmerie nationale et la Police Municipale: en continu**
- **Plus de fermeté sur la zone PMR à partir de Septembre**



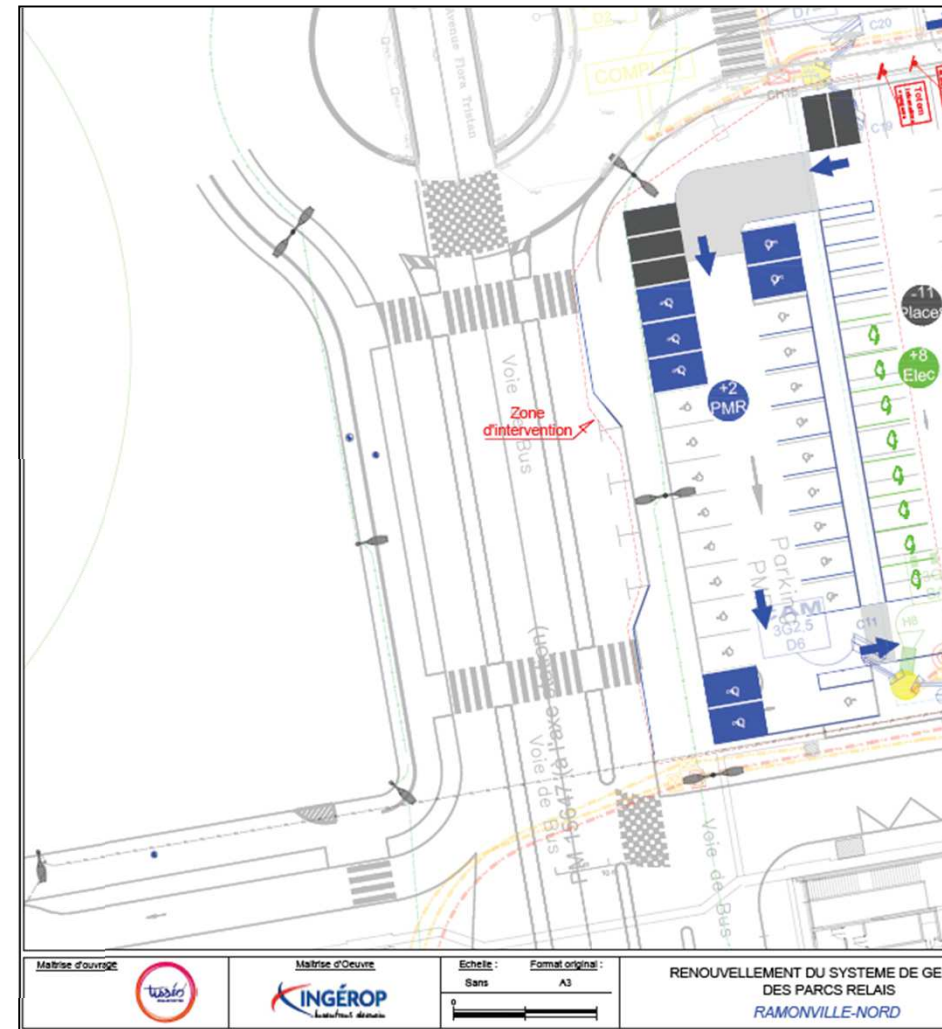


2^{ème} semestre 2019

LE FONCTIONNEMENT EN PHASE DÉFINITIVE

Document projet (en cours d'étude)

- La zone PMR au sein du P+R sera mieux protégée
 - Prévoir un atelier CARUT pour les bornes d'entrées/sorties en Février/Mars 2019.
- L'aire d'embarquement covoiturage sera donc plus attractive





ANNEXE

