

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



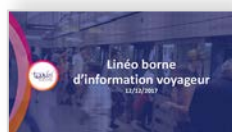
Document n° 5 :

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



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

EPCI

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^{ème} ligne de métro.

Doublage 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 doublage 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'identification 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^{ème} 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^{ème} 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 (1ère 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'éclairement
- 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 (Tissé Collectiveités) et les services chargés du patrimoine et de la maintenance (Tissé Collectiveités 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'éclairement 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'éclairement 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.

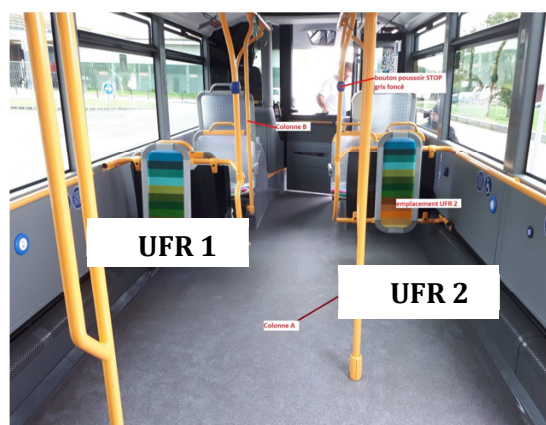
En revanche, la temporisation entre le déploiement de la rampe et de l'ouverture de la porte est considérée comme un peu longue. Questionné à ce sujet, le constructeur répond que plusieurs commandes électroniques sont nécessaires pour activer le dispositif de déploiement de la palette. Ce laps de temps 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 Tissé 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 Tissé (site Internet, documents informatifs, applis mobiles).

Marie-Hélène TEXIER Tissé 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 Brailer : 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

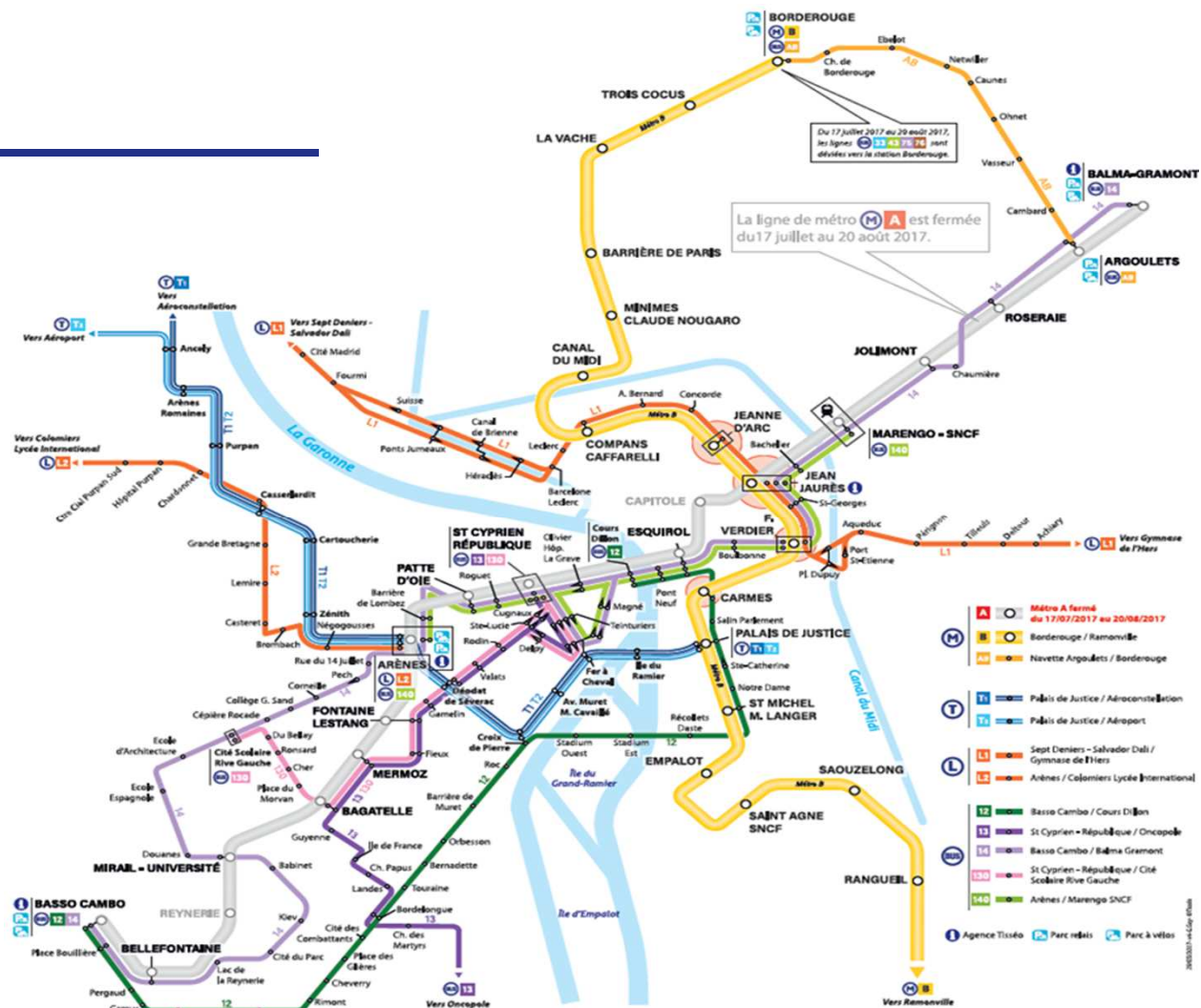


Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



LIGNE 145 Access' BILAN ÉTÉ 2017 & PERSPECTIVES 2018

Plan



Ligne 145 Access – CARUT – 22 01 2018

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'

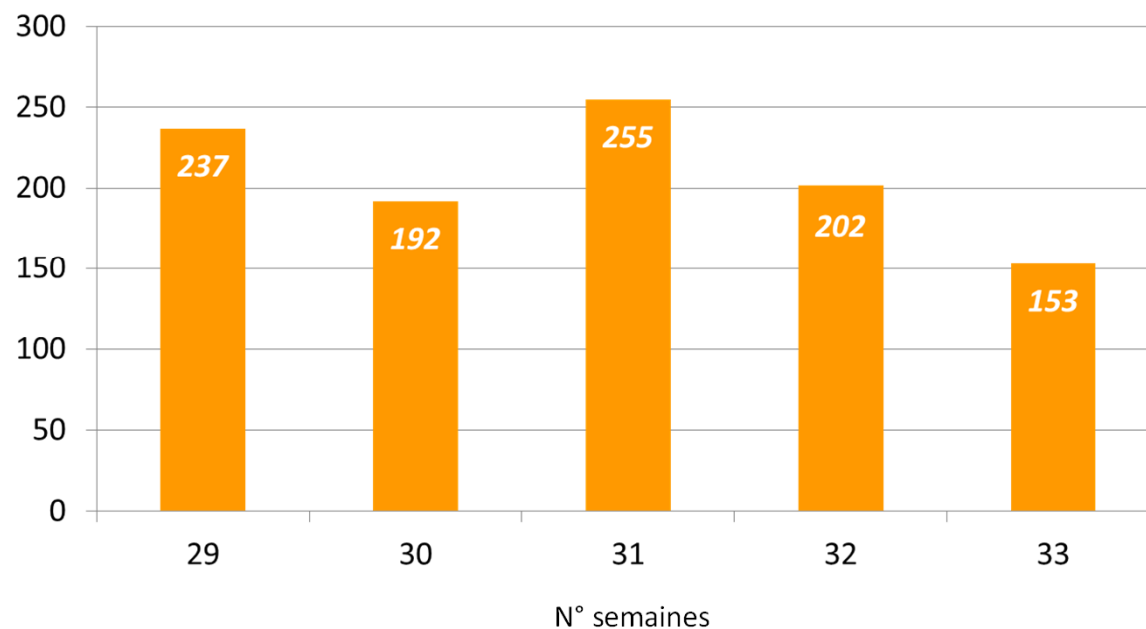
Fréquentation durant les semaines « arrêt ligne A »
en nombre de voyageurs

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 »

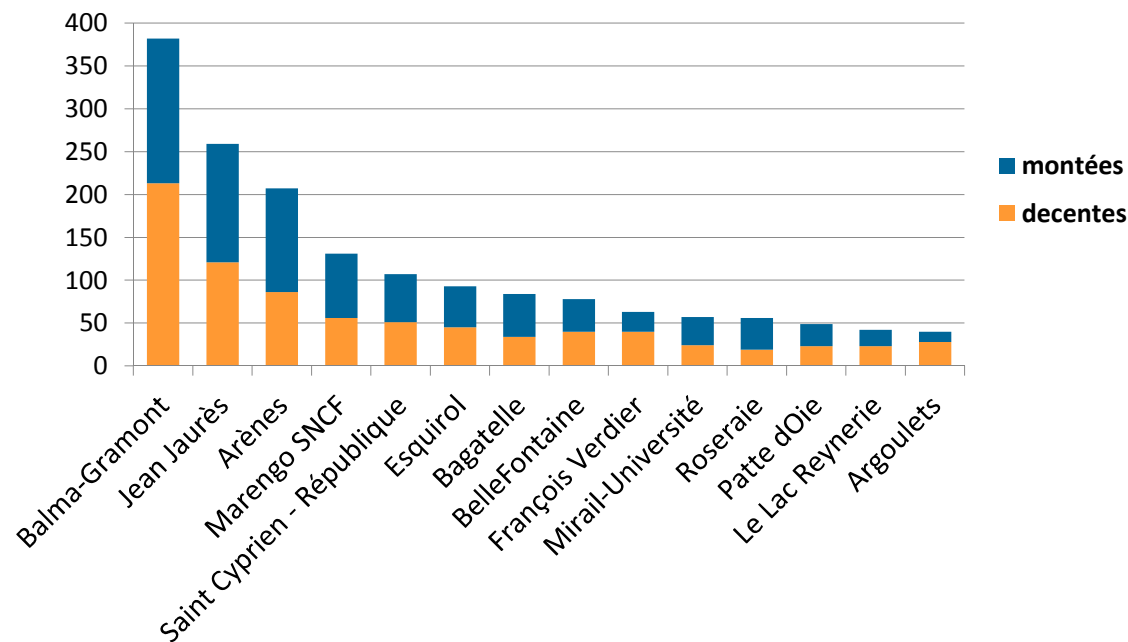
Plus de 40 % des montées ou descentes sur 3 stations :

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'

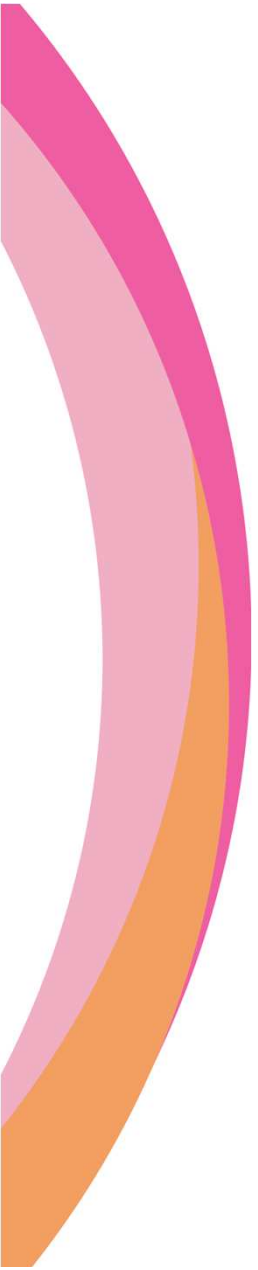
Un service apprécié

- 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				
	2016-2018		2019-2021	2022-2024	TOTAL
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'éclairement 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 :

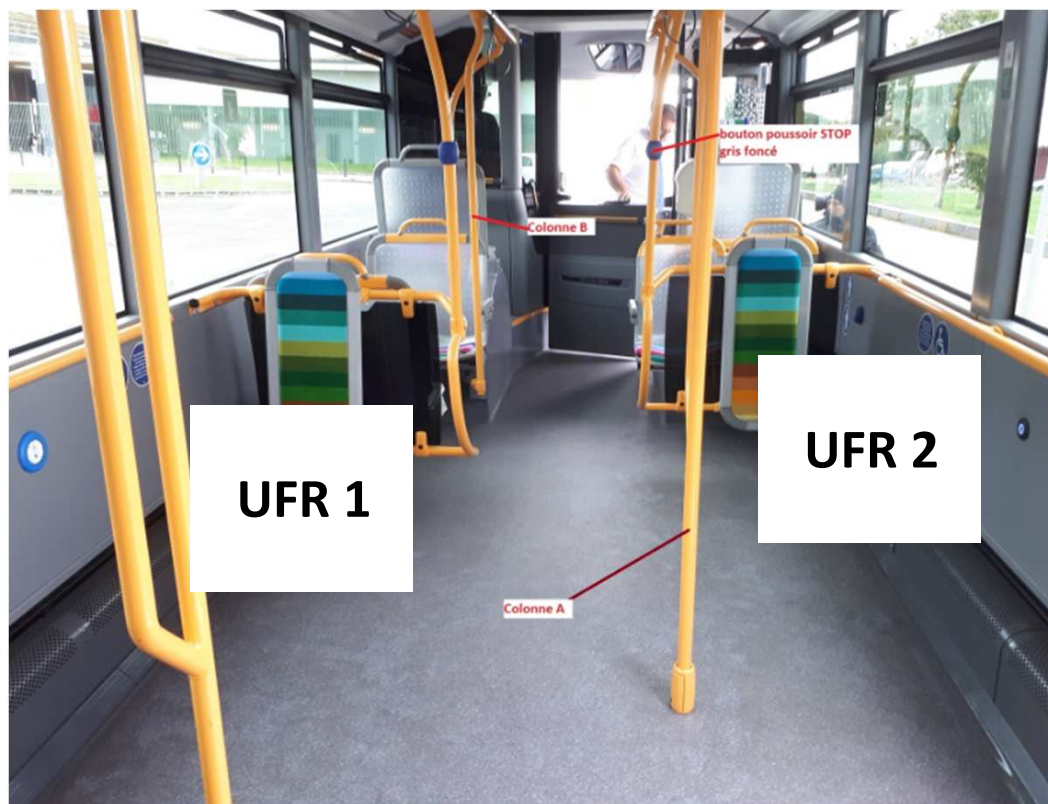
- propriétés antidérapantes élevées pour la sécurité des passagers
- résistance à l'abrasion pour la durabilité du produit
- facilité de nettoyage et de maintenance pour un meilleur entretien.

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

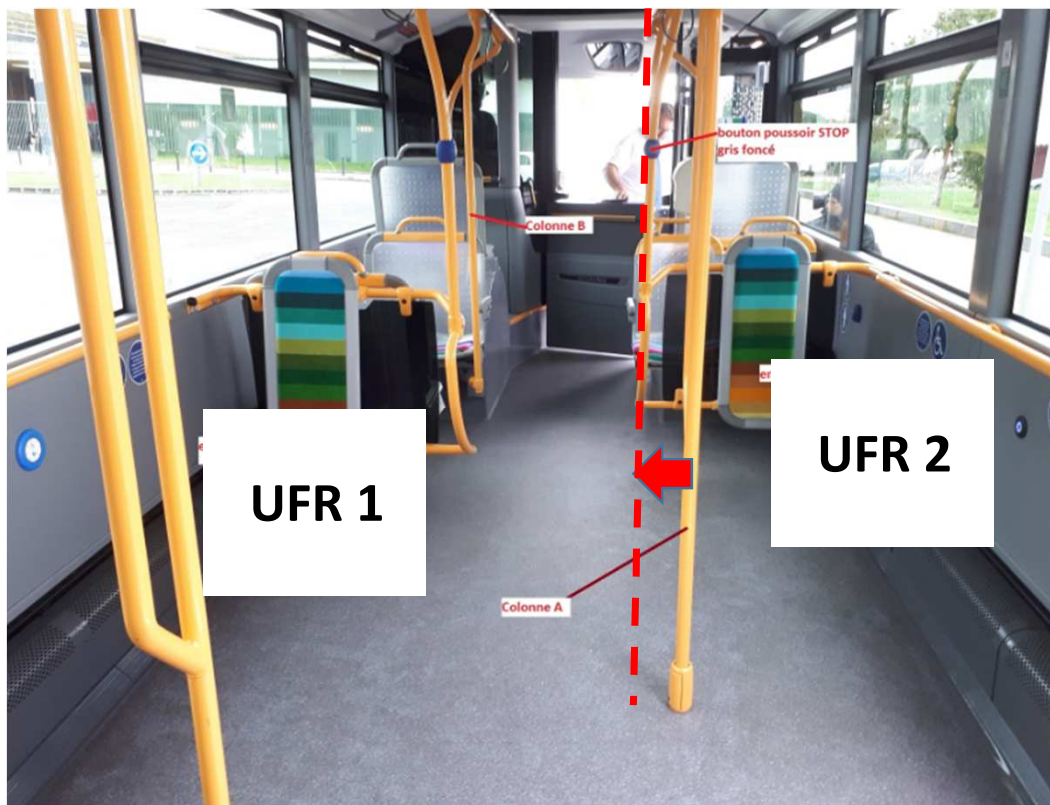


4 - ACCÈS AUX EMPLACEMENTS RÉSERVES AUX UFR



- 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 RÉSERVES AUX UFR



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

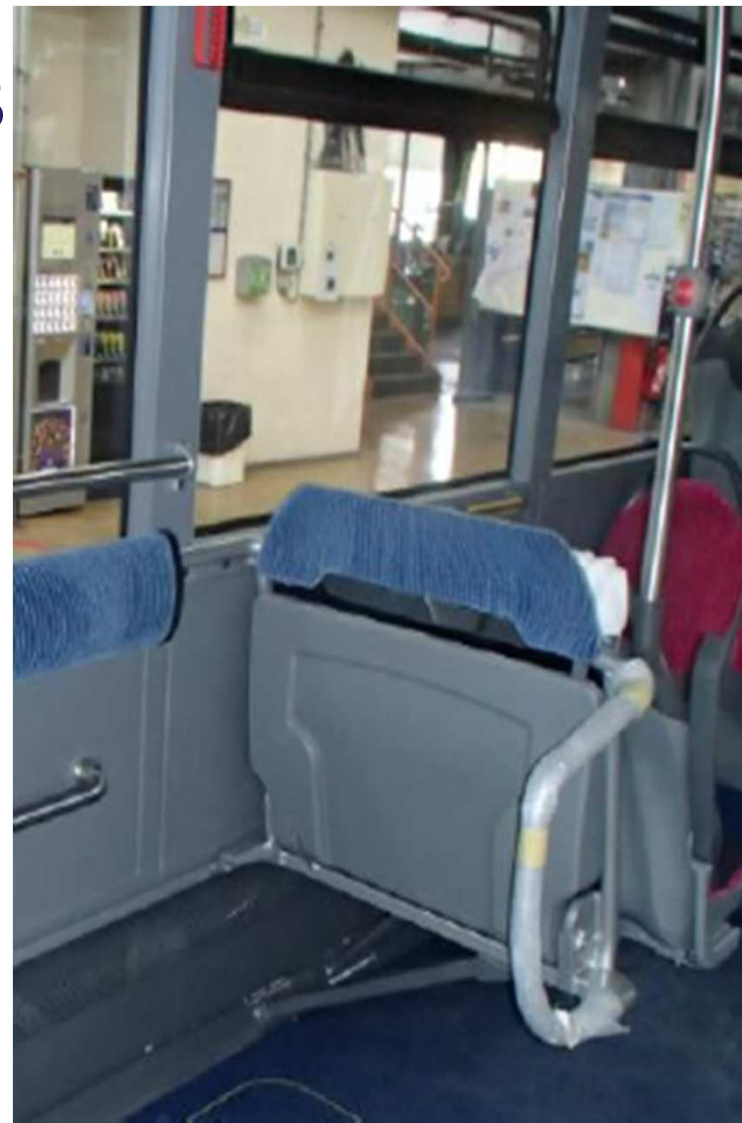
5 – MODIFICATION DES TOTEMS - INFORMATION



- 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



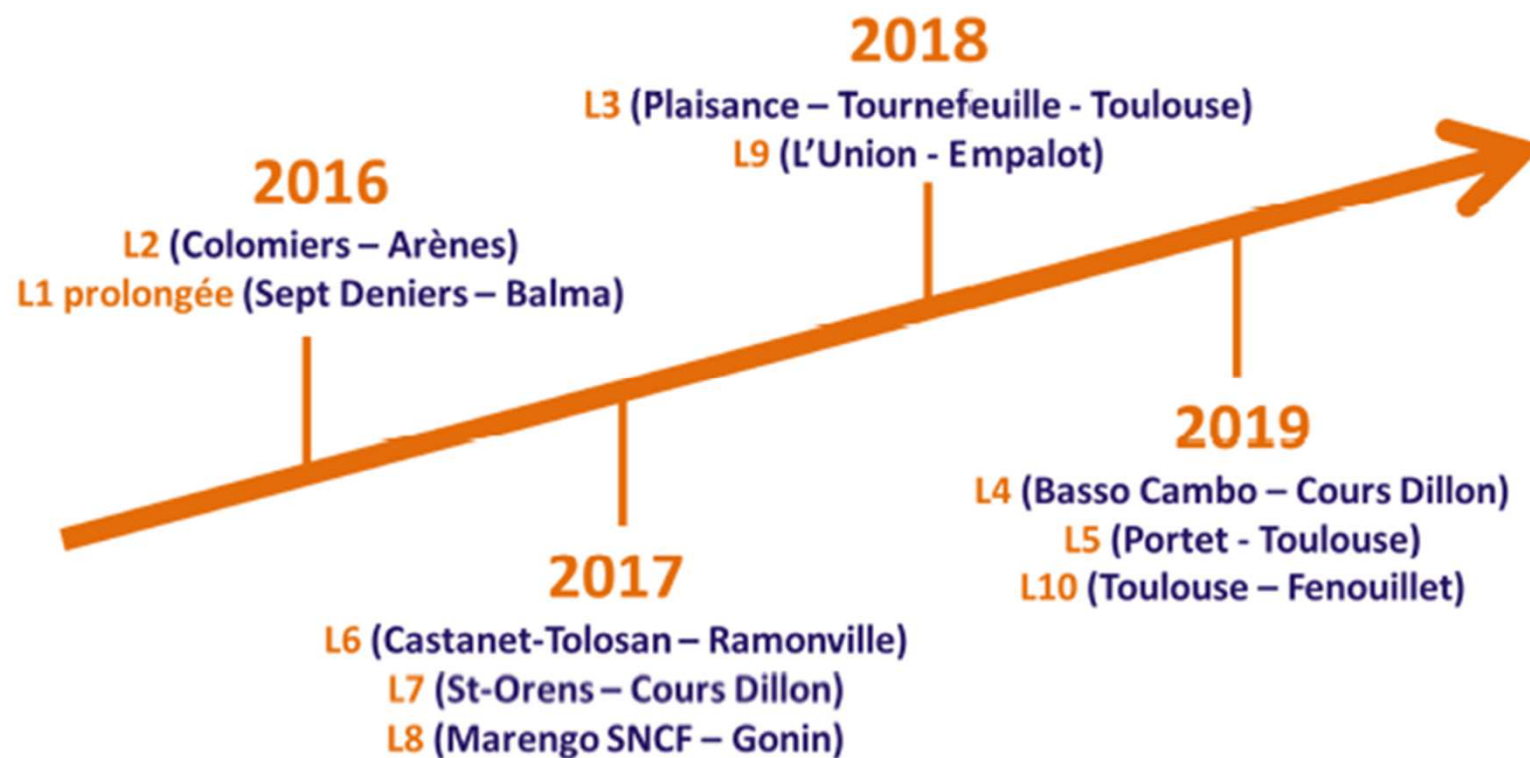


Linéo borne d'information voyageur

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



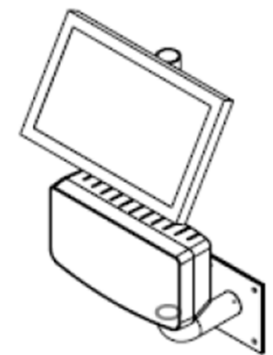
Solaire / EDF / Eclairage

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

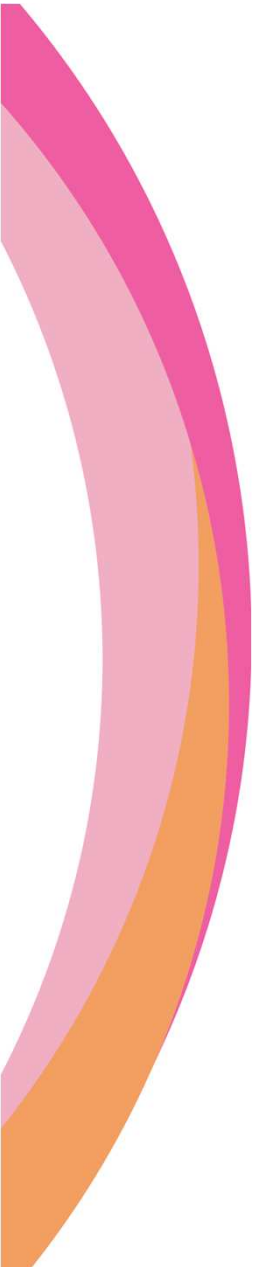


« mon métro d'image en image » CARUT 22 janvier 2018



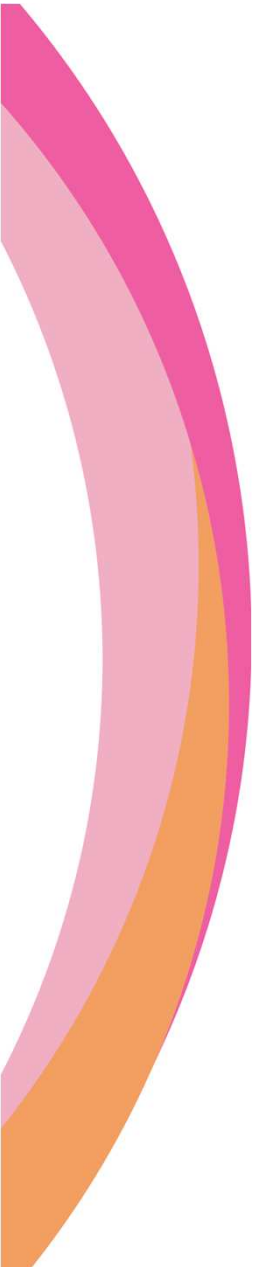
LA SUITE DU PROJET

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