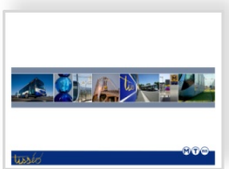
Liste des documents :

Document n° 1 :
CARUT - Compte rendu de séance du 2012-03-05

Document n° 2 :
Aide au déplacement des déficients intellectuels sur le réseau Métro

Document n° 3 :
Le lien : un nouveau service pour faciliter la mobilité

Document n° 4 :
Volet SDA Formation



Document n° 5 :
Tramway
Station Marengo
Station Jean Jaurès

Document n° 6 :
CARUT - Compte rendu de séance du 2012-06-27

Document n° 7 :
Baromètre Satisfaction Image
Zoom PMR

Document n° 8 :
Présentation Abris TCSP

Document n° 9 :
Lignes de bus « structurantes »
Arrêts et matériel roulant

Document n° 10 :
Mise en accessibilité physique des quais de bus
Programmation des travaux de 2009 à 2015

Document n° 11 :
Ascenseurs métro
Mise aux normes Accessibilité

Document n° 12 :
Rénovation du parc d'ascenseurs Tisséo
Accessibilité et mesures de substitution

Document n° 13 :
CARUT - Compte rendu de séance du 2012-12-19

Document n° 14 :
Liaison UPS - Oncopôle par mode téléporté

Document n° 15 :
Accessibilité Agences Tisséo

Document n° 16 :
Mise en accessibilité physique des quais de bus Programme des travaux 2013

Document n° 17 :
Mise en accessibilité physique des quais de bus
Avancement de la mise en accessibilité des 10 premières lignes du réseau à la fin 2012

Document n° 18 :
Démarche de sécuristaion des arrêts
Les arrêts en zone rurale
La question de l'accessibilité

Document n° 19 :
CARUT - Compte rendu de séance du 2013-06-17

Document n° 20 :
CARUT – Bilan intermédiaire

Document n° 21 :
Prolongement de la ligne B du métro
Volet accessibilité

Document n° 22 :
Ligne de bus « *Linéo 16* »
Exemple d'arrêts aménagés

Document n° 23 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2013-12-11

Document n° 24 :
Commission Accessibilité Réseau Tisséo
Introduction Loi de 2005 : Perspectives d'évolutions des dispositions

Document n° 25 :
Mise en accessibilité physique des quais de bus : bilan 2013.

Document n° 26 :
Opération de sécurisation et de mise aux normes d'accessibilité des escaliers fixes des stations de métro

Document n° 27 :
Dispositif de repérage de l'axe des portes doubles accessibles des rames tramway sur les quais des stations

Document n° 28 :
Mesure d'aide au déplacement sur les lignes du métro des personnes présentant une déficience intellectuelle

Document n° 29 :
Le lien

Document n° 30 :
Les services SMS et Audiotel sont désormais gratuits

Document n° 31 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2014-12-16

Document n° 32 :
Service de Viso-interprétation en Langue des Signes Française

Document n° 33 :
Schéma Directeur d'Accessibilité Tisséo - Volet Station Métro
Adaptation des passages pour les personnes à mobilité réduite
sur les lignes de contrôle du Métro

Document n° 34 :
Calculateur d'itinéraire avec l'indication de l'accessibilité des points d'arrêt
et la disponibilité des ascenseurs (*version de novembre 2014)*

Document n° 35 :
Accessibilité des escaliers fixes du métro

Document n° 36 :
Mise en conformité (accessibilité et sécurité) des escaliers fixes des stations de métro
Prolongation de mains courantes d'escaliers grilles et plaques

Document n° 37 :
Modalités d'élaboration de la liste des arrêts prioritaires.

Document n° 38 :
Retour Atelier « Tramway Envol – T2 » du 2015-04-07

Document n° 39 :
Retour Atelier « Aménagement des portillons PMR ligne de contrôle Métro »
du 2015-01-22

Document n° 40 :
Retour Atelier « Pôles d'échanges Places GIG-GIC et dépose minute » du 2015-03-24

Document n° 41 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2015-12-15

Document n° 42 :
Sommaire CARUT.

Document n° 43 :
Les ambassadeurs accessibilité

Document n° 44 :
Avertisseur visuel de fermeture des portes palières métro Ligne A

Document n° 45 :
Adaptation des portillons PMR

Document n° 46 :
Opération Nez de marche de l'Ad'AP ERP

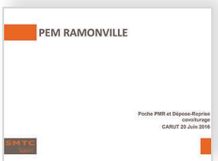
Document n° 47 :
Projet PICTOGRAMMES de reconnaissance des stations de métro
Point d'avancement

Document n° 48 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2016-06-20

Document n° 49 :
Point d'étape Programme Arrêts SDAP

Document n° 50 :
Agenda d'accessibilité programmée sur patrimoine

Document n° 51 :
Écrans embarqués Linéo
Retours suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016



Document n° 52 :
Pôle d'échange Ramonville

Document n° 53 :
Visuels de reconnaissance des stations Métro

Document n° 54 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2016-12-13

Document n° 55 :
CARUT du 2016-12-13 - Supports de présentation

Document n° 56 :
Point d'information PEM RAMONVILLE

CARUT du 5 mars 2012

Relevé des décisions

Présents :

Elus Tisséo CARUT : Gérard ANDRE Président

Ville de Toulouse : Maxime ARCAL
Communauté Urbaine Grand Toulouse : Brigitte GRASSET
Direction Départementale des Territoires 31 : Gérard CASTELLO

Tisséo-SMTC : Jean-Paul MAZABRARD – Christophe DOUCET - Jean-Claude BERNARD - Maxime RAVENEL - Valérie BLANCHET - Sébastien DALLE

Tisséo : Marie-Hélène TEXIER – Marc ROUX -Thierry BURGUION – Jean-Pierre TERRAL – Delphine PARENTIS – Eric KERGOSIEN – Michel BORGI

Associations représentées :

ADAPEI / AGAPEI	Michèle CHAVE - Jack HENRI – DIBOIS Pierreck – CAMMAS Christèle – Anne-Marie ESTEVE
AFM	Francette DESCLINE
AJH	Jacky BALDELLI
ANPEA	Augustin MIQUEL
ANPIHM	Christianne ROUAIX –Eric NOURRISSON
ASEI ESAT René CAMINADE	Patrick DE DOURAYNE
ASEI Centre Lestrade	Cendrine CARRER
ASMTH (handicap défi)	Daniel PROGASSAU - REYNAUD
AVH	Jean-Michel CONCAUD – Jean-Michel CHARVET
CTEB	Monique TRUQUET
FNATH	Florentin MUNOZ – Paule PERALES
GIHP	Jean- Louis ANTONA – Odile MAURIN – Catherine COUSERGUE Jean BOULLAUD
SAVS Les IRIS	Perrine DUPEYRON
UNADEV	Jean-Louis PARRE
URAPEI	Simone OLTRA
Voir Ensemble	Gilbert BRIOT

Ordre du jour :

- Aide au déplacement des déficients intellectuels sur le réseau Métro
- Point sur le volet formation SDA « sensibilisation des personnels à la problématique du Handicap »
- Tramway ligne T1 : annonces sonores et visuelles de la fermeture des portes (suite donnée à l'atelier CARUT du 7 juillet 2011)
- Présentation des travaux sur la station Jean-Jaurès et de Marengo –SNCF
- Les mesures supplémentaires facilitant l'accès à l'aire d'influence de la station CAPITOLE pour les personnes à mobilité réduite
- Projet « Le Lien » : Nouvelle offre de transport en faveurs des personnes à mobilité réduite

Aide au déplacement des déficients intellectuels sur le réseau Métro

Contexte :

Présentation par Anne-Marie Estève.

Rendre accessible les transports en commun à tous les usagers quelque soit leur handicap constitue un des objectifs de la Loi de 2005.

Le législateur a souhaité que l'environnement des transports en commun soit traité d'ici 2015 de manière à faciliter l'insertion des personnes les plus fragilisées dans la vie sociale et le monde du travail renforçant ainsi la cohésion sociale en luttant contre l'exclusion et les discriminations.

Depuis juillet 2009, date de l'approbation du Schéma Directeur Tisséo, le réseau accessible se construit en partenariat avec les associations représentatives des différents handicaps. L'expertise des usagers porteurs de handicap est indispensable quand il s'agit de mettre en place des solutions techniques pour atténuer les dysfonctionnements rencontrés, et supprimer les barrières à une utilisation normale d'un mode de transport.

C'est dans le cadre d'un partenariat que Tisséo, la Ville de Toulouse, et l'ADAPEI qu'est entamé un travail sur l'accessibilité cognitive.

Développer l'autonomie des personnes en situation nécessite la mise en place de modalité d'accompagnement pédagogique (situation virtuelle) consolidées par les apprentissages sur le terrain en situation réelle.

Le projet d'outil d'aide au déplacement des personnes déficientes intellectuelles sur le Métro Toulousain consiste en la création de pictogrammes. Ces points de repère compensateurs pour toutes les personnes qui ont des difficultés de lecture (illettrés, mal lettrées, étrangères..) donnent une représentation mentale plus figurative du déplacement que celles des personnes dites valides.

Pour ce faire, les pictogrammes proposés (non définitifs) rappellent de manière figurative les œuvres artistiques associées à chaque station de métro, le principe étant de symboliser le lieu avec le pictogramme de manière non discriminante.

Un fil conducteur inclusif qui se trouve être «culturel» et qui confère une dynamique positive à une démarche qui pourrait être reprise par d'autres réseaux comme c'est le cas avec les audio-descriptions des stations de métro primées au niveau National.

Actions à mener :

- poursuite des travaux en ouvrant l'atelier CARUT « **Aide au déplacement des déficients intellectuels sur le réseau Métro »** à d'autres associations **représentatives des différents handicaps intellectuels**
- dans le cadre de l'audit « signalétique » qui doit se dérouler d'ici l'été 2012, le projet sera présenté aux experts en signalétique afin de s'assurer de la cohérence et de pertinence d'un tel dispositif (retour d'expérience)
- tester le dispositif en situation réelle (modalités à définir)

_____

Point sur le volet formation SDA « sensibilisation des personnels à la problématique du Handicap »

Présentation par Marc Roux.

Il ne suffit pas de mettre aux normes d'accessibilité des infrastructures et les matériels roulants pour proclamer un service accessible. Il faut aussi que chaque acteur parti prenante dans la chaîne de l'accueil des usagers ait une connaissance des problématiques du handicap. Reconnaître le type de handicap, appréhender leur difficultés et adopter les bonnes pratiques pour rendre confortables et sécurisés les déplacements des usagers fragilisés tel est l'objectif du volet formation SDA. Au-delà, il est question de créer une véritable culture du handicap au sein de l'entreprise. L'encadrement Tisséo est aussi concerné par ces formations afin que tous les aspects de l'accessibilité du réseau soient pris en considération dans l'organisation même des services le plus en amont possible.

Dans ce contexte, Marc Roux, responsable du volet SDA « Formation », rappelle les axes de formation inscrits au SDA :

1 – Initiation à la Langue des Signes Française (LSF)
2 – module de sensibilisation aux différents types de handicap

Concernant l'initiation à la LSF, c'est sur la base du volontariat que 4 agents des services commerciaux suivent cette formation entamée en 2009. L'idée est de permettre à ces acteurs en présence de personnes sourdes de rentrer en contact et de répondre de manière simple à des questions de type : destination, N° de ligne, tarifs …. Il n'est pas question ici de former ces personnes à l'interprétariat en LSF mais de soutenir leur connaissance par des mises en situation auprès notamment des associations qui accompagnent la communauté des sourds et malentendants.

1100 agents Tisséo ont bénéficié à ce jour du module de « sensibilisation aux différents types de handicap » depuis 2009. 370 personnes seront formées sur 2012. Tous les conducteurs de bus suivent cette formation.
Les retours des personnels en ayant bénéficiés sont très positifs. Ces rencontres sont l'occasion d'échanger sur les pratiques des uns et des autres, de percevoir différemment la personne handicapée dans l'exercice de sa mission et de développer une réflexion personnelle et collective sur cette problématique. En 2015 tous les personnels Tisséo auront bénéficié de cette formation.

Question du GHIP : les autres personnels en station qui ne sont pas des agents Tisséo suivent-t-ils la même formation ?
Réponse : ils ne suivent pas cette formation, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'ont pas eu de formation au sein de leur société.

Actions en cours : Tisséo est en contact avec la société WEBSOURD pour examiner les différentes solutions techniques de traduction en LSF par visioconférence. Pour autant la formation LSF des 4 agents se poursuivra.

_____

Tramway ligne T1 : annonces sonores et visuelles de la fermeture des portes (suite donnée à l'atelier CARUT du 7 juillet 2011)

Présentation par Sébastien Dalle, pôle patrimoine travaux.

Le dispositif relatif à l'annonce sonore et visuelle de la fermeture de portes des véhicules de transports publics guidés urbains est régi par l'arrêté du 13 juillet 2009.

Sur la ligne T1, en mode self -service, l'annonce sonore de la fermeture imminente de la porte n'est pas assurée.

Lors de l'atelier CARUT du 7 juillet 2011, les associations ont été invitées à tester un dispositif d'annonce qui répond aux dispositions en vigueur.

Le responsable du volet SDA « Tramway » fait savoir que la commande du nouveau dispositif a été passée auprès de la société ALSTOM : déploiement à l'automne 2012.

En parallèle, le plastron des butons d'ouverture des portes sera changé. Actuellement gris clair sur fonds transparent, il n'était pas assez contrasté pour les malvoyants. Un nouvel enjoliveur jaune testé par l'AVH et l'ANPEA paraît donner satisfaction. L'échange des plastrons est prévu pour l'automne 2012 dans le cadre du déploiement du nouveau système d'annonces sonores et visuelles.

Question de l'ANPIHM : La signalétique « directionnelle » sur les quais des stations tram est insuffisante. Et certaines stations présentent du danger car des dénivelés ne sont pas protégés (Espaces entre les vitres).

Actions : Des travaux d'ajustements sont prévus sur la ligne T1 dans les mois à venir. Concernant la signalétique directionnelle, un audit sur la signalétique est prévu sur l'ensemble du réseau. Ces questions seront évoquées dans ce cadre.

Présentation des travaux sur la station Jean-Jaurès et de Marengo-SNCF

Présentation par Sébastien Dalle.

Il s'agit de rendre plus fluide le trafic des usagers sur les quais des stations Marengo et J JAURES sur la ligne A du métro.

A Marengo est prévu la création d'un escalier supplémentaire pour désengorger les quais aux heures de pointe ; Ces travaux sont prévus dans des parties techniques qui n'impactent pas l'accessibilité de la station (maintien en service de l'ascenseur).

Sur le quai central de la station J Jaurès ligne A, la suppression de l'îlot central (escalier et ascenseur) et reconstruction en bout de quai sur des parties techniques. L'accès aux quais par l'actuel ascenseur sera maintenu sur la période des travaux et ce jusqu' à la mise en service du nouvel équipement en bout de quai. Une photo en 3D du projet est présentée ; à l'évidence, l'espace libéré sur le quai central va accroître considérablement l'accès aux rames et faciliter l'évacuation de celles-ci.

Question du GIHP : Le doublement de l'ascenseur serait très rassurant pour les personnes à mobilité réduite. L'exemple de l'arrêt de l'ascenseur de la station Capitole est cité.

Réponse du chef de projet : un problème d'espace se pose pour créer deux ascenseurs. Pour améliorer les conditions d'accès, il est prévu des ascenseurs de nouvelles générations plus performants et plus fiables. Un travail est par ailleurs engagé sur les contrats de maintenance des ascenseurs afin de réduire la fréquence des pannes de ces derniers.

Mesures supplémentaires facilitant l'accès à l'aire d'influence de la station CAPITOLE pour les personnes à mobilité réduite

Présentation par Marie-Hélène Texier, responsable Information Voyageurs et référent accessibilité Tisséo-EPIC.

Tisséo a saisie l'opportunité du chantier de la rue d'Alsace-Lorraine et de la rénovation du square Charles de Gaulle pour moderniser l'ascenseur d'accès aux quais du métro en souscrivant à de nouvelles normes de sécurité.
Ces travaux ne permettent pas à la station de métro Capitole de satisfaire l'accessibilité des personnes à mobilité réduite jusqu'à l'été 2012.

Le GIHP a demandé à ce que l'on complète le dispositif de substitution pour faciliter l'accès à l'aire d'influence de la Station Capitole.

Les mesures :

1. Dans la station Capitole, la présence de deux agents est pérennisée avec pour missions :
- informer
- accompagnement des PMR sur les escaliers mécaniques.

En cas d'absence, l'utilisation des bornes d'appel d'urgence est possible. L'appel signale au PCC du Métro qu'une personne a besoin d'aide.

2. La Navette Centre-ville accessible et gratuite permet d'effectuer une correspondance avec la ligne B du métro à la station CARME. Elle dispose de deux nouveaux arrêts à proximité du Capitole : arrêt Alsace Lorraine et arrêt Rémusat.

3. Un N° vert (0800 006 930) permet de réserver un déplacement aller-retour depuis les stations Jean Jaurès ou Esquirol. Le transport est gratuit sur l'aire d'influence de la station Capitole. Il est effectué avec un véhicule adapté de la flotte Mobibus. Seul les ayants droits Mobibus peuvent bénéficier de ce service.

Commentaire : les mesures prévues sont perfectibles. Certains dysfonctionnements ont été signalés (absences récurrentes de l'agent sur le quai de la station capitole notamment). L'intérêt aussi de la démarche vise à tester un dispositif de substitution en prévision du programme de rénovation des ascenseurs de la ligne A. Pour les stations de métro hors centre ville, impactées par l'indisponibilité des ascenseurs sur plusieurs semaines, le dispositif de substitution devra être pensé bien en amont de l'opération « rénovation ascenseur » prévue sur 2013 et 2014.

_____

Projet « Le Lien » : Nouvelle offre de transport en faveurs des personnes à mobilité réduite

Présentation par Maxime Ravenel, Chargé d'Etudes Accessibilité et Mobibus.

L'objectif : Inciter à l'usage des transports en commun les personnes pour lesquelles le cheminement jusqu'au réseau peut représenter un obstacle.

Le service « Le Lien » a vocation à compléter l'offre de Tisséo en faveur des personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un service de rabattement effectué avec prise en charge sur le trottoir de la voie publique, de l'adresse des usagers à l'arrêt ou station du réseau lourd accessible (Métro Tram, bus en site propre) le plus proche.

Ce service tient compte des différents degrés de mobilité des personnes en situation de handicap et il est ouvert à tous (ayant droit Mobibus ou non / personne en situation de handicap permanent sur commission d'accès, ou temporaire avec certificat médical).

Le périmètre de l'offre et les horaires de fonctionnement du service « Le Lien » sont identiques à l'offre du réseau Urbain (soit actuellement les 86 communes du Périmètre des Transports Urbains sur une amplitude horaire allant de 5h15 à 0h00 du lundi au jeudi, et le dimanche, et de 5h15 à 1h les vendredis et samedis.

Tout déplacement doit être préparé en amont car la réservation est obligatoire, elle devra être faite au minimum deux heures avant l'heure de départ souhaitée..

Des pôles de rabattement sont définis en fonction de :

- la présence d'un mode lourd accessible
- la possibilité pour la personne d'être déposée :
    - en toute sécurité,
    - avec un minimum de gène pour les autres flux de circulation,
    - afin d'accéder de manière autonome au mode lourd.

Tous les points de dépose et prise en charge des personnes seront sécurisés et matérialisés au sol aux abords des pôles de rabattement.

Le service « Le Lien », complémentaire des offres de transport accessibles Tisséo sera géré par le délégataire du service spécialisé Mobibus. Après une période de test envisagé de juillet 2013 à décembre 2013, le service deviendrait effectif au 1er janvier 2014.

Commentaire :

Cette nouvelle offre de transport a été présentée au Comité de pilotage Mobibus et a fait l'objet de deux ateliers Carut. Suite à ces rencontres, le GIHP a fait savoir qu'il s'opposait à la création de ce nouveau service. Craignant qu'il s'agisse d'un moyen de se défausser de l'obligation d'une mise en accessibilité du réseau d'ici 2015, le GIHP demande à Tisséo de s'en tenir aux dispositions de la Loi de 2005 et de concentrer l'effort financier sur la mise en accessibilité du réseau et à l'amélioration des conditions d'exécution du service Mobibus.

Le président rappelle que l'obligation est faîte de rendre les arrêts accessibles mais qu'il n'existe pas de date butoir pour l'aménagement des voiries et des cheminements piétons permettant d'accéder aux arrêts de transport en commun.

La difficulté de répondre aux exigences de la loi est donc encore plus grande en zone rurale où les cheminements n'existent pratiquement pas.

Il rappelle que tous les efforts sont faits pour rendre le réseau accessible dans les meilleurs délais et les meilleures conditions possible et invite à ne pas confondre les sujets.

Maxime Ravenel rappelle que le service « Le Lien » a vocation à être complémentaire au réseau urbain et n'impacte en rien la poursuite de sa mise en accessibilité.

L'avis des membres de la Commission est sollicité sur cette proposition de nouvelle offre de transport en faveur des personnes à mobilité réduite. Il est procédé à un vote à main levée.
Résultats :

Favorable : 13
Remarques faites après réunion :
(Mr MIQUEL ne disposant pas de procuration de voter en lieu et place de Mme Simone Miquel – Association ANPEA)
(Par lettre en date du 13 juin 2012 Mme Francette DESCLINE AFM31 fait savoir qu'au moment du vote, elle n'était pas présente ayant dû partir avant la fin de la réunion – Il est également rappelé que l'AFM s'est opposé à ce nouveau service Le LIEN par courrier du 9 décembre 2011)

Défavorable : 1
Abstention : 0

ADAPEI / AGAPEI	Favorable	AVH	Favorable
AFM	Absent lors du vote	CTEB	Favorable
AJH	Favorable	FNATH	Favorable
ANPEA	Absence de procuration	GIHP	Défavorable
ANPIHM	Favorable	SAVS Les IRIS	Favorable
ASEI ESAT René CAMINADE	Favorable	UNADEV	Favorable
ASEI Centre Lestrade	Favorable	URAPEI	Favorable
ASMTH (handicap défi)	Favorable	Voir Ensemble	Favorable

Autres remarques:

Programmation de la mise en accessibilité des arrêts de bus :

Le GIHP souhaite disposer pour la CARUT du 27 juin 2012 d'une programmation détaillée de cette opération ainsi que la liste des arrêts non rendus accessibles en 2015 + date de leur mise en accessibilité.

J-C BERNARD précise que la demande du GIHP représente un travail considérable qui nécessite des interfaces AOT et Collectivités complexes. Il ne peut s'engager à fournir un état aussi précis. Seul le chef de projet du volet SDA « arrêt bus » est à même de déterminer le format de l'information à ce sujet.
Un atelier CARUT sera programmé courant mai sur cette thématique.

Le GIHP souhaite connaître les périodes de l'indisponibilité des ascenseurs des stations de métro sur la durée des travaux 2012-2015 « rénovation des ascenseurs ligne A et B »

M-H TEXIER précise que la question de l'accessibilité des stations impactées par cette opération est à l'étude. Un point d'information sera fait en CARUT. Les informations liées à ces travaux seront consultables sur le site Tisséo et communiqués par SMS.

Commission Accessibilité Réseau Tisséo

(CARUT)

5 mars 2012

Recherche d'une signalétique adaptée pour faciliter le déplacement des personnes handicapées intellectuelles sur les lignes du Métro Toulousain

Etude réalisée en partenariat avec

Le « Pôle Handicap » de la Ville de Toulouse

l' ADAPEI 31

TISSEO

Contexte juridique

la Loi du 11 février 2005 consacre le principe d'accessibilité pour tous, quel que soit le handicap (physiques, sensorielles, **mentales, cognitives** ou psychiques, polyhandicap).

La démarche:

- Connaître les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap intellectuel dans leur déplacement

- Mettre en place un dispositif afin de créer les conditions d' une autonomie réelle dans leur déplacement

- Périmètre de l'étude :

  - lignes A et B du métro toulousain

- **L'adapei 31 est une association créée le 2 décembre 1958** (sous l'appellation AFDAEIM) à l'initiative de parents, qui, en l'absence de réponses adaptées aux besoins de leurs enfants déficients intellectuels, se mobilisèrent afin que des solutions d'accueil et d'accompagnement spécifiques soient mises en place. l'association s'est engagée à :
- **Accueillir et accompagner des personnes déficientes intellectuelles** au sein de dispositifs adaptés créés par l'ADAPEI31 et gérés par l'AGAPEI

- **Apporter aide et soutien à leur famille**

- **Défendre les droits et intérêts** des personnes déficientes intellectuelles

- **Aujourd'hui, l'AGAPEI 31 compte 25 établissements et services** sur l'ensemble du territoire de la Haute Garonne qui accueillent plus de 1800 personnes: enfants, adolescents et adultes. Elle emploie plus de 1200 salariés pour mener à bien ses missions.

Le handicap intellectuel

Le handicap intellectuel se traduit par des difficultés plus ou moins importantes de réflexion, de conceptualisation, de communication, de décision, un défaut de logique première, difficultés de reconnaissance des lieux inhérents aux personnes ne sachant pas lire …

Le dispositif en cours d'étude:

L'apprentissage à l'autonomie dans les transports s'appuie sur la reconnaissance de pictogrammes distinctifs pour chaque station du métro, visibles de l'intérieur de la rame et en surface.

Hypothèse de travail :
La personne sait d'où elle vient , sait où elle va et dans le principe, par où elle doit passer . La personne handicapée a été formée dans le cadre d'un travail éducatif

Remarque:

Ce concept d'indication, de repère par pictogramme ne s'applique pas uniquement aux déficients intellectuels mais également aux personnes qui ne lisent pas (étrangers, personnes analphabètes..), et d'une manière générale à tous les usagers.

Les œuvres artistiques des stations base de l'étude des pictogrammes

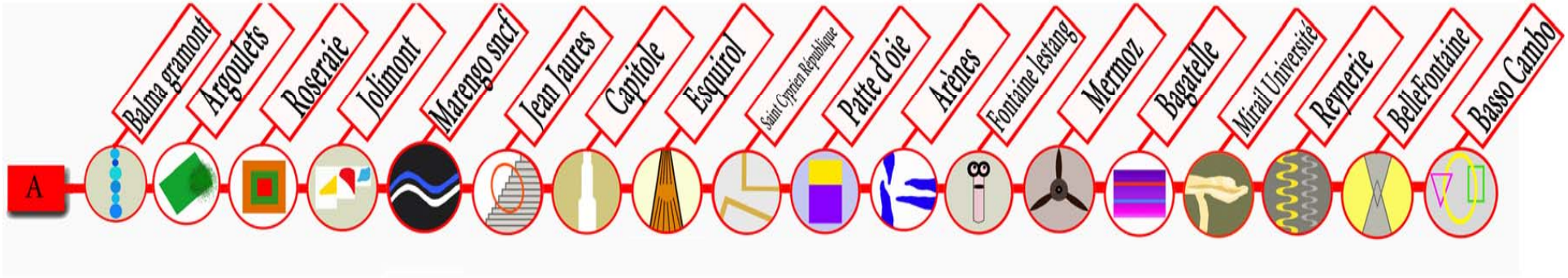
Avantages du choix basé sur ce support :

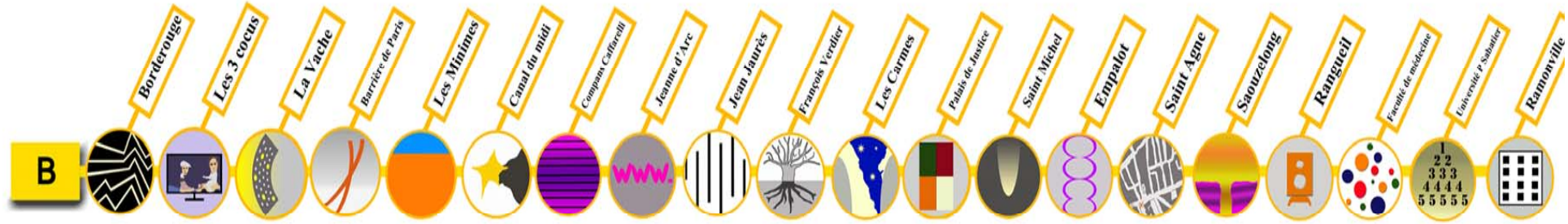
- Suivre un fil rouge facilitateur pour les apprentissages *(assurer un apprentissage logique, cohérent, valorisant et ludique tout en promouvant l'art au travers des œuvres qui sont repérables dans toutes les stations du Métro Ligne A et B)*
- Choix le plus adapté aux besoins des déficients intellectuels, aux objectifs et au travail pédagogique
- Homogénéité dans l'exercice des apprentissages
- Non discrimination des œuvres

Autres sources possibles d'inspiration

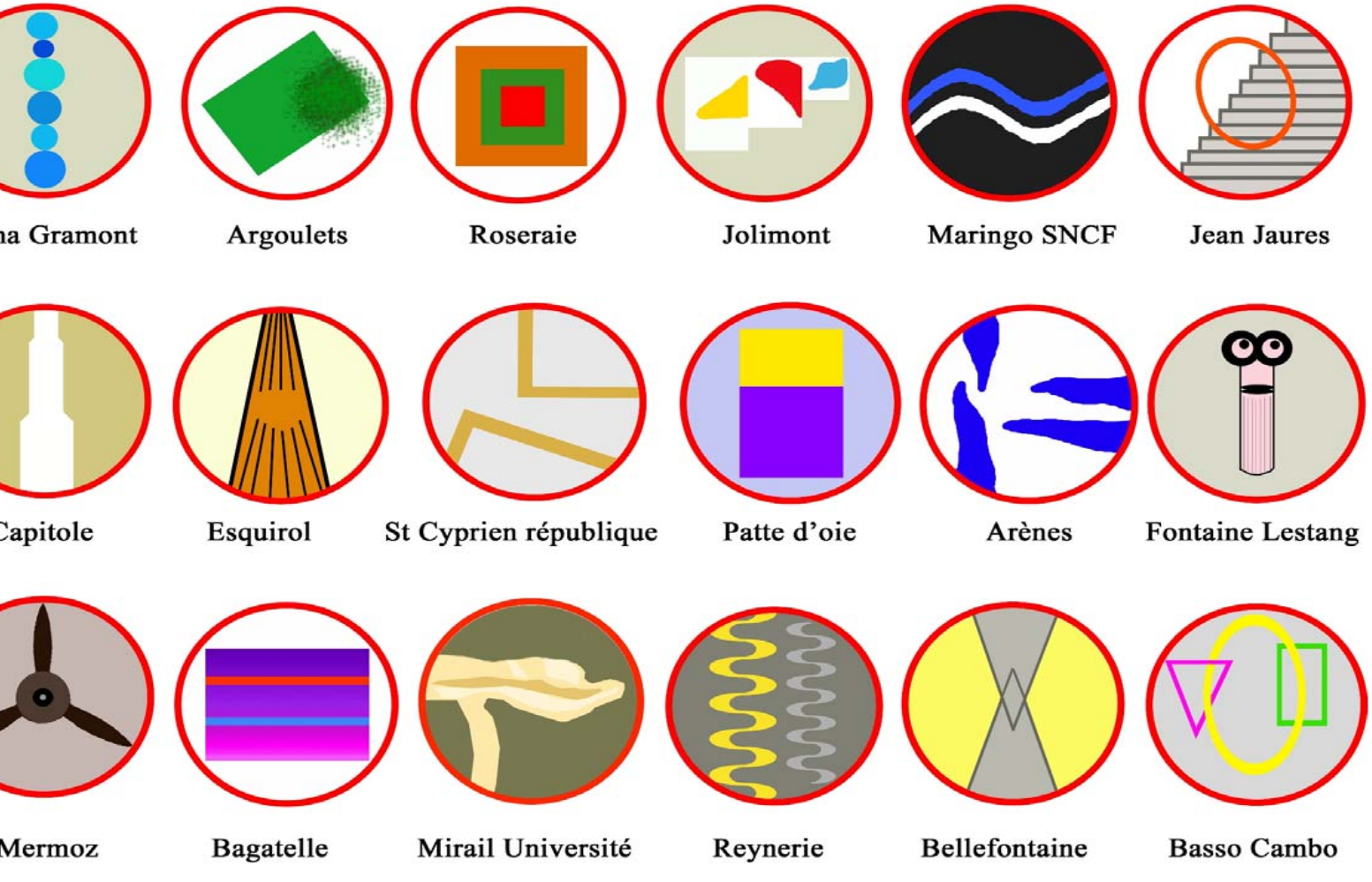
- Œuvres symbolisables
- Œuvres non symbolisables
- Nom des stations dominant
- Nom des stations en Occitan symbolisable
- Sites caractéristiques extérieurs à la station plus évocateurs

Etude d'une signalétique adaptée aux personnes déficientes Intellectuelles





e A


na Gramont
Argoulets
Roseraie
Jolimont
Maringo SNCF
Jean Jaures
Capitole
Esquirol
St Cyprien république
Patte d'oie
Arènes
Fontaine Lestang
Mermoz
Bagatelle
Mirail Université
Reynerie
Bellefontaine
Basso Cambo

e B

erouge

Les 3 Cocus

La vache

Barriere de Paris

Minimes

du midi

Compans Caffarelli

Jeanne d'Arc

Jean Jaures

François Verdier

carmes

Palais de Justice

Saint Michel

Empalot

Saint Agne

nple de positionnement d’un pictogramme visible à vée de la rame en station

Mise en accessibilité

et

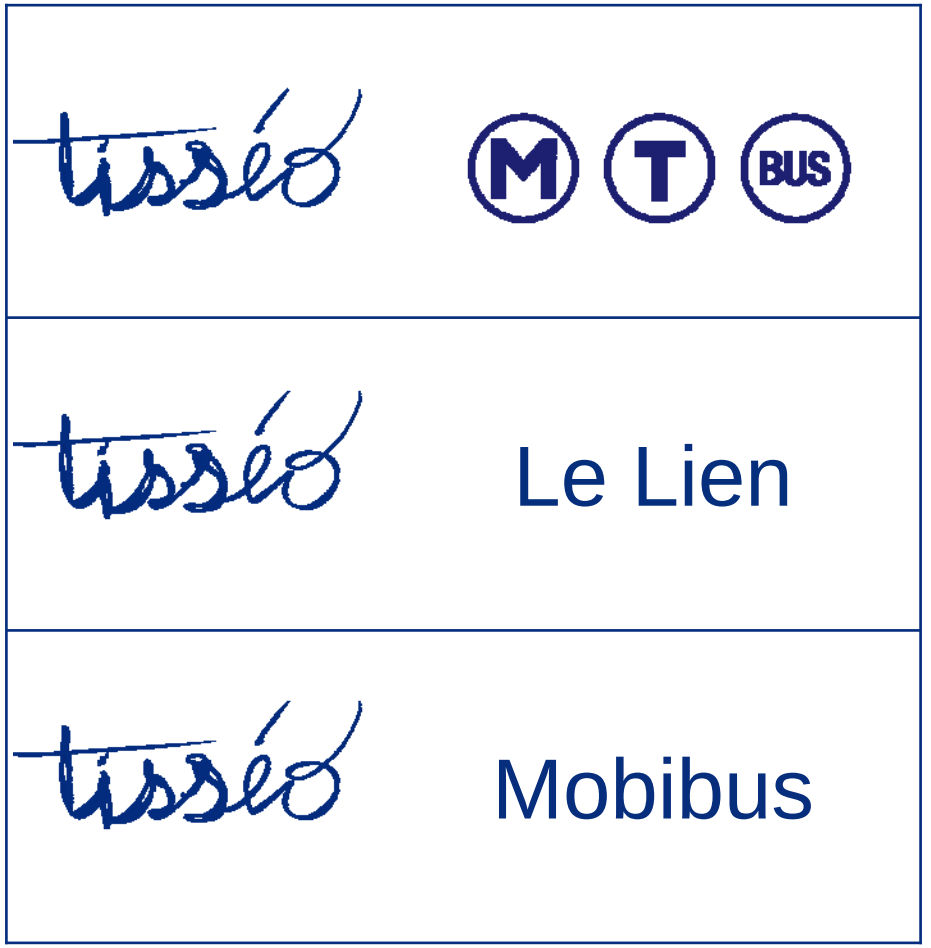
Continuité de la chaine du déplacement

Un nouveau service pour faciliter la mobilité

Chaîne du déplacement & accessibilité

Nouveau service

- ✓ Elargir l'offre de transport Tisséo pour :
  - – Faciliter l'accès de tous au réseau urbain Tisséo accessible (Métro, Tram, Bus en site propre).
  - – Inciter à l'usage des transports en commun les personnes pour lesquelles le cheminement jusqu'au réseau peut représenter un obstacle.



Le Lien

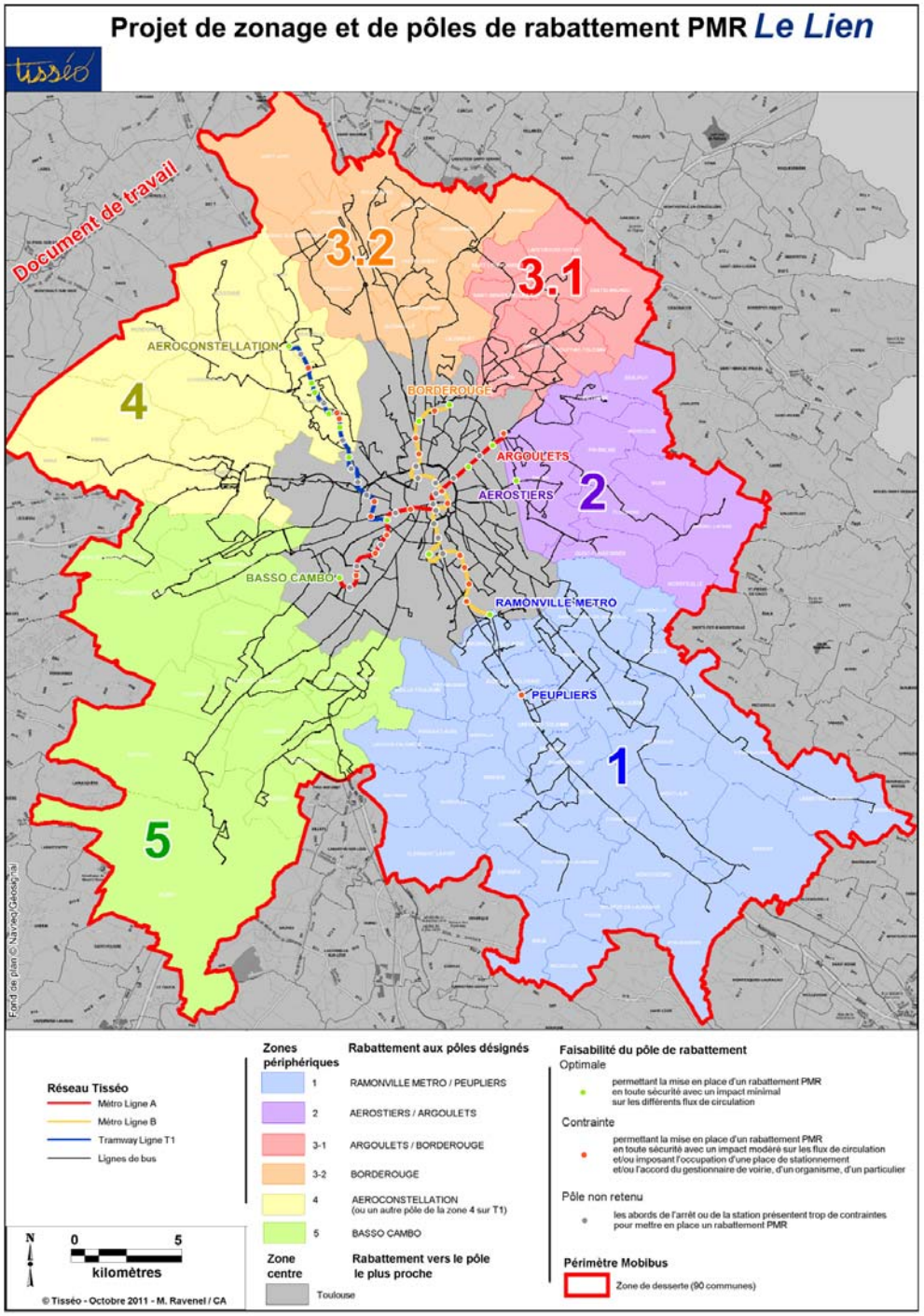
Caractéristiques

- ✓ Ouvert à tout PMR :
  - Ayant droit Mobibus : accès direct.
  - Handicap permanent (non inscrit Mobibus) : accès après examen du dossier par une commission d'accès.
  - Handicap temporaire : accès sur présentation d'un certificat médical précisant l'état de la personne et la durée d'immobilisation.
- ✓ Sur tout le périmètre desservi par Tisséo.
- ✓ Réservation obligatoire.
- ✓ Sur les horaires du réseau urbain :
  - 5h15 → 0h00 du lundi au jeudi, et le dimanche.
  - 5h15 → 1h00 vendredi et samedi.
- ✓ Prise en charge sur le trottoir de la voie publique (à l'adresse) et rabattement sur le pôle accessible (métro, tram ou BSP) le plus proche, et inversement.
- ✓ Géré par le délégataire en charge de Tisséo Mobibus.
- ✓ Complémentaire du Réseau Urbain Tisséo et de Mobibus.
- ✓ A partir de Janvier 2014.

Pôles de rabattement accessibles

Répartition géographique des pôles

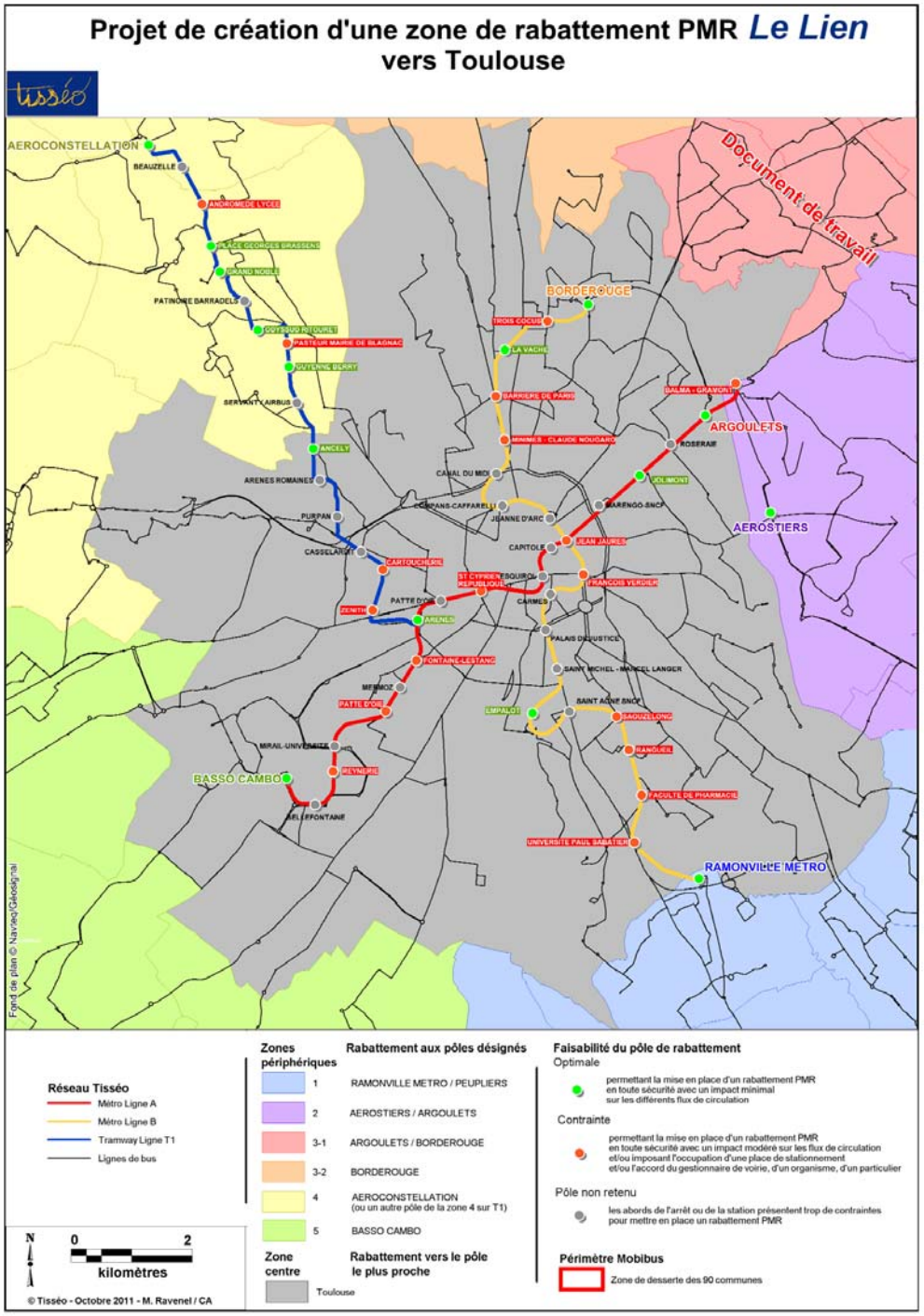
- ✓ Les pôles ont été choisis en fonction des critères suivants :
  - – Desservi par un transport en commun en site propre accessible.
  - – Possibilité de dépose et prise en charge des PMR :
    - ▪ en toute sécurité,
    - ▪ avec un minimum de gène pour les autres flux de circulation,
    - ▪ permettant un accès autonome aux transports en commun.
- ✓ Des aménagements sont proposés afin d'adapter au mieux les pôles de rabattement.



Pôles de rabattement accessibles

Répartition géographique des pôles (suite)

- ✓ Chaque zone périphérique dispose d'un ou plusieurs pôles de rabattement attitré(s).
- ✓ Sur la ville centre : principe du rabattement au pôle le plus proche.



Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

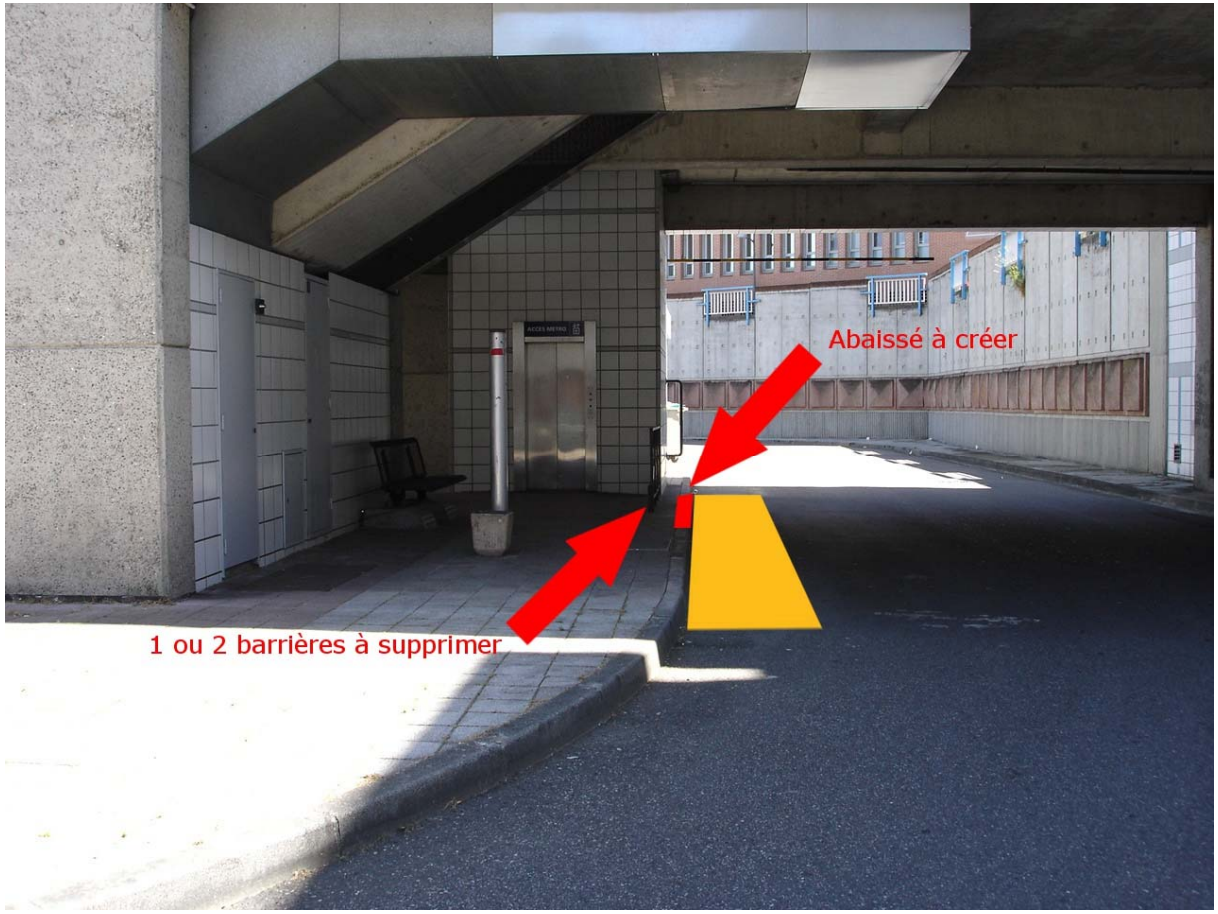
Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement



Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

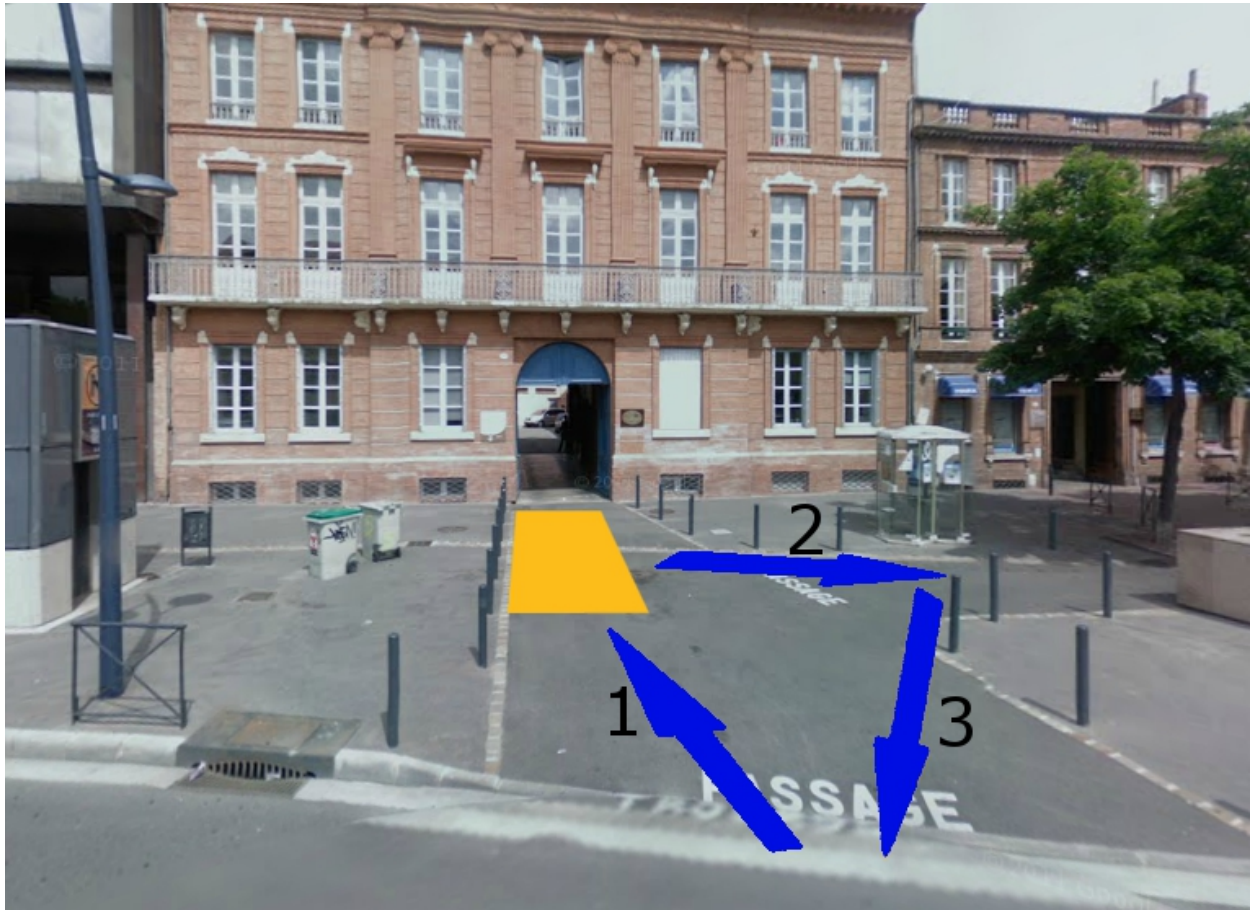
Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

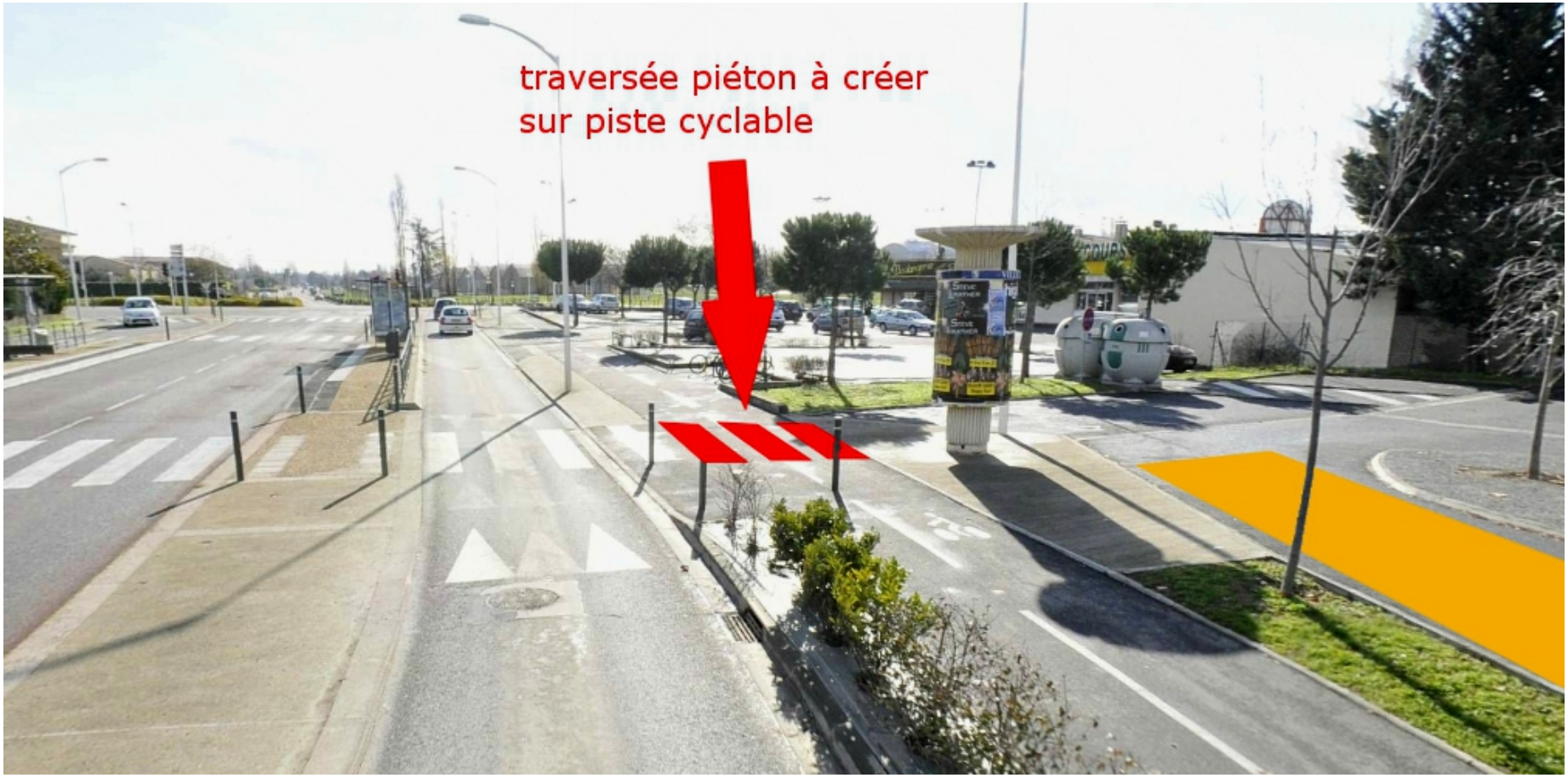


Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement



Pôles de rabattement accessibles

Exemple de pôle de rabattement

s de rabattement accessibles

ple de pôle de rabattement

CARUT du 5 mars 2012

Volet Formation

tisséo

Ma ville, mon trajet

MTBUS

Initiation à la langue des signes français (LSF)

Qui : **4 agents des agences commerciales**

Objectif :

- connaître ce handicap
- être capable de s'exprimer spontanément sans trop devoir chercher ses signes
- savoir renseigner la clientèle (indiquer un itinéraire, une démarche à suivre : perte carte transport, expliquer les titres de transport, etc.)

Comment :

- Formation initiale : 15 jours la 1ère année
- Entretien : 2 jours par an

Sensibilisation aux divers handicaps

Qui :

Conducteurs, Conseillers clientèle, Vérificateurs, Agents de prévention, Maîtrises terrain, Encadrement, personnels administratifs…

Objectifs :

- Faciliter le contact avec les personnes porteuses de handicap
- Savoir adopter la bonne attitude, connaître les bonnes pratiques
- Améliorer le confort du déplacement, le bien-être de l'usager
- Prise en compte la dimension du handicap en amont des process d'organisation du service à rendre

Comment :

- Une demi journée,
- Alternance théorie et mise en situation

Langue des signes français:

5 personnes formées, 4 sont toujours en place et suivent l'actualisation des connaissances

Leurs retours :

- « Sont en capacité d'exprimer des choses simples : indiquer une direction, les tarifs, les différents moyens de déplacements,… »

- « Piqûre de rappel est essentielle et compense le peu de pratique régulière »

- « Fréquentation des agences par les personnes sourdes en progression constante »

- « Clientèle agréablement surprise »

-« Rend les rapports plus cordiaux qu'une communication écrite et renforce l'envie d'y aller … »

- « Intensifier le rappel de formation »

- « Rencontrer des associations de personnes sourdes et/ou des écoles »

Sensibilisation aux divers handicaps

- Prés de 1100 personnes formées à ce jour soit la moitié de l'objectif
- 370 personnes seront formées en 2012
- Formation intégrée dans :
    - la formation initiale des conducteurs receveur, des vérificateurs
    - les formations liées au déroulement de carrière des conducteurs
    - les cursus de formation des nouveaux responsables de proximité
    - les plans de formation des entités fonctionnelles (DRH, …)
- Formation vient compléter les dispositifs internes sur les actions en faveur du handicap

Sensibilisation aux divers handicaps (suite)

Retours des personnels formés :

-« Permet d'évacuer les idées reçues et change radicalement notre regard »

-« Permet d'entrevoir les effets négatifs et positifs que peut engendrer chacun des types de handicap »

- « les mises en situation sont percutantes »

-« Apporte une réflexion individuelle et collective des changements à opérer dans les mentalités ainsi que sur le plan matériel pour arriver à plus d'égalité »

-« La hiérarchie collabore bien avec nous car elle aussi a suivi cette formation »

-« L'approche du formateur est appréciée car généreuse et basée sur sa propre expérience de personne handicapée »

tisséo

M T BUS

Portes Tramway

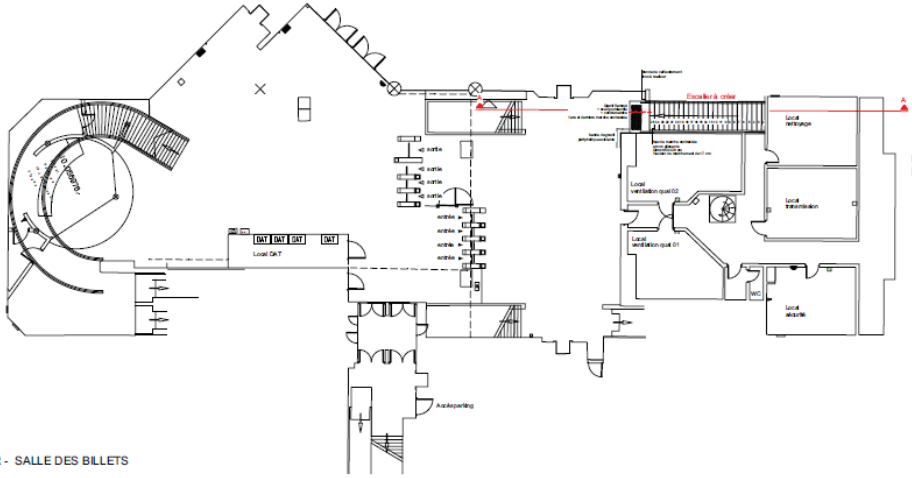
2 Actions :

-Mise en place d'une annonce sonore et visuelle de la fermeture des portes pour tous les modes de fonctionnement (libre service & fermeture forcée)

-Modification des plastrons des boutons d'appel (gris -> jaune)

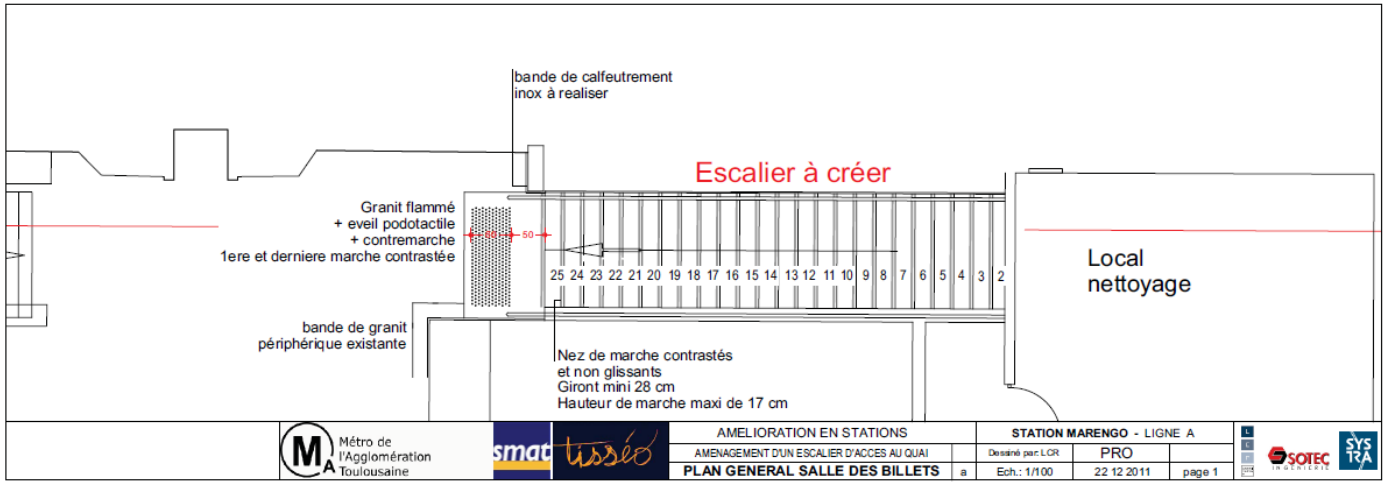
Livraison : Automne 2012

Station MARENGO



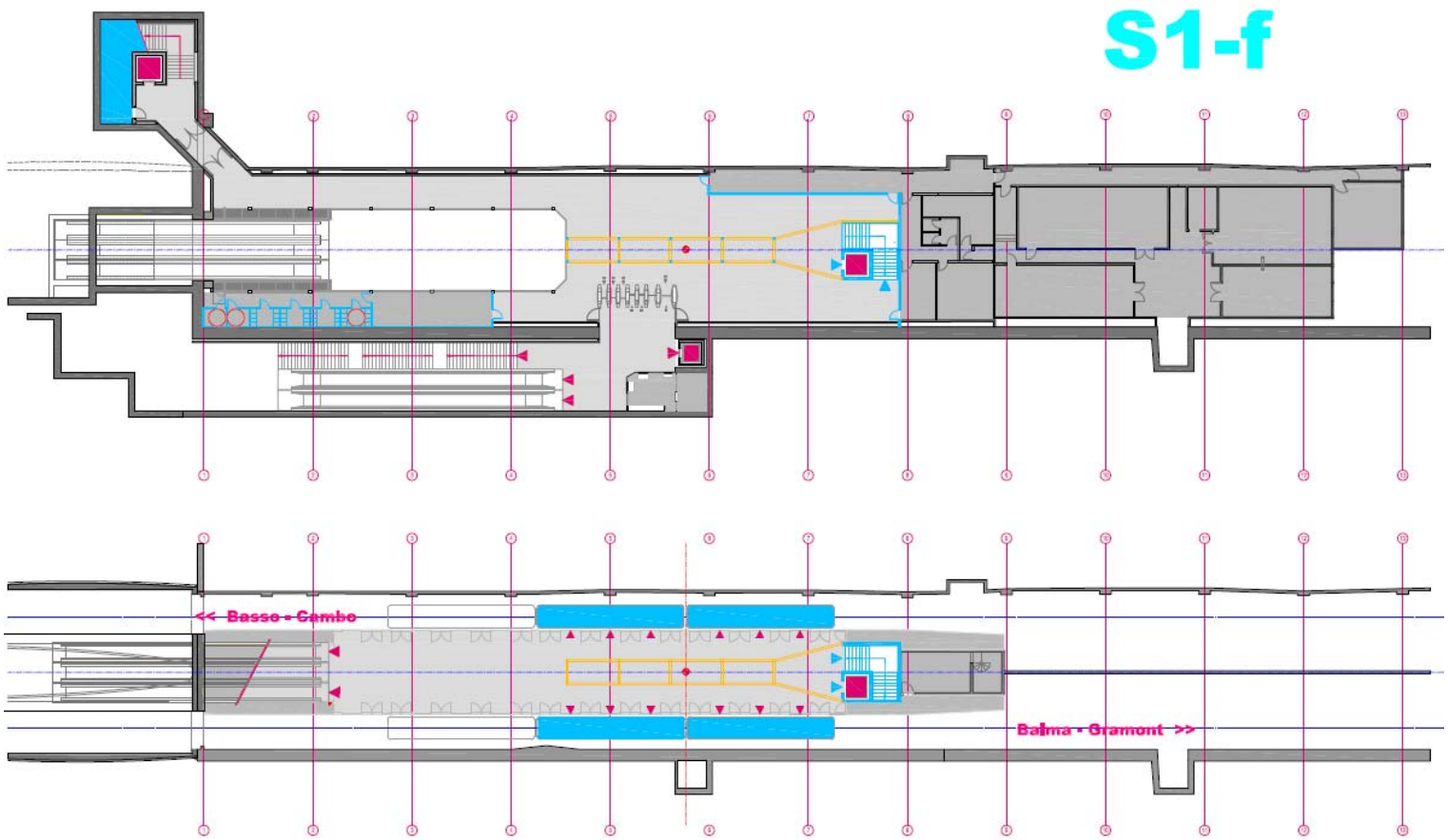
PLAN GENERAL SALLE DES BILLETS
Echelle 1/200

ZOOM ESCALIER - SALLE DES BILLETS
Echelle 1/50



Travaux de octobre 2012 à avril 2013

Station Jean Jaures



Travaux de octobre 2012 à décembre 2013

Station Jean Jaures

CARUT du 27 juin 2012

Compte-rendu de séance

Présents :

Elus Tisséo CARUT : Gérard ANDRE Président

Ville de Toulouse : Maxime ARCAL

Communauté Urbaine du Grand Toulouse : Martine CAMPI

Tisséo-SMTC : Jean-Paul MAZABRARD - Christophe DOUCET - Jean-Claude BERNARD - Maxime RAVENEL - Marie-Christine LANTHIER - Claire VILLARD - Gilles DADOU - Alexandre BLAQUIERE - Jean-Pierre MENGUE

Tisséo-EPIC : Marie-Hélène TEXIER – Thierry BURGUION – Joachim AUBERT

Associations excusées : ADMR, URAPEI, ASEI Centre Lestrade
Associations représentées :

AFM	Jean Loup AMIRA
AFTC	Jacky BENA
AJH	Christiane GIRARD
ANPEA	Simone MIQUEL
ANPIHM	Excusée Christianne ROUAIX - Eric NOURRISSON
APF	Monsieur WEISEMBERGER
ASEI ESAT René CAMINADE	Patrick DE DOURAYNE
ASEI Centre Lestrade	Excusée Cendrine CARRER
ASEI Centre Pierre Froment	Laurent WALLEZ
ASHT	Kader BELMAHI
AVH	Jean-Michel CONCAUD
CRIC	Monsieur LORBLANCHES
CTEB	Monique TRUQUET
IJA	Anna BARTOLUCCI
GIHP	Odile MAURIN Catherine COUSERGUE Jean BOULLAUD
UNADEV	Jean-Michel CHARVET
Voir Ensemble	Madame et Monsieur Gilbert BRIOT
TOLOSA-AST	Ginette FACCIN

Ordre du jour :

- Accessibilité des nouveaux Abris implantés sur les quais du réseau « Transport en Commun en Site Propre (TCSP)
- Accessibilité du matériel roulant et des arrêts des futures lignes structurantes
- Programmation de la mise en accessibilité des arrêts de bus 2012-2015
- Renouvellement du Parc d'ascenseurs lignes A du métro et mise à niveau réglementaire des ascenseurs de la ligne B
- Services de substitution liés au programme de renouvellement du Parc Ascenseurs
- Baromètre Image Satisfaction 2011 : Zoom PMR

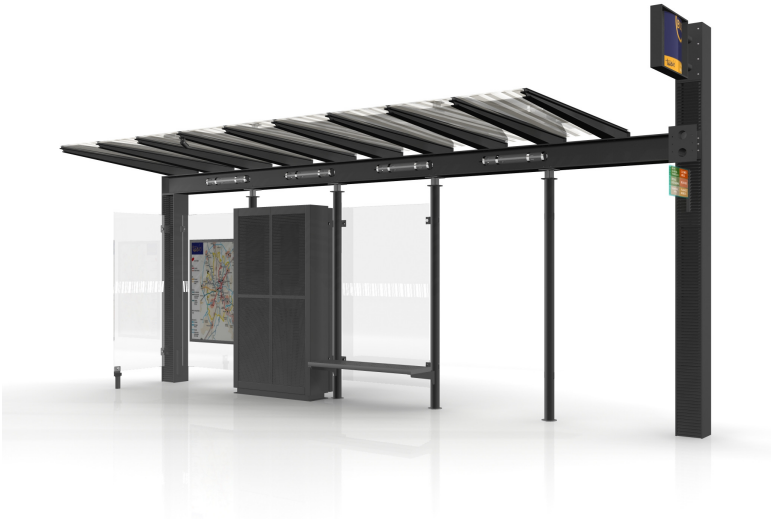
Accessibilité des nouveaux Abris implantés sur les quais du réseau « Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

Présentation par Claire VILLARD (DGST-SMTC)

Dans le cadre de la réalisation des opérations de TCSP et BHNS, le SMTC a souhaité la mise en place d'abris proches du design des abris tramway de la ligne T1.
Une mission de conception des abris a été confiée au cabinet Garcia Dlaz, afin de définir un modèle modulable pouvant se décliner sur l'ensemble des opérations TCSP réalisées sur le périmètre des transports urbains.
Les programmes de création de ligne de bus en site propre (voie dédiée à la circulation des bus) nécessitent un recensement des équipements au niveau des stations d'arrêt.

Plus d'une centaine d'abris devront être mis en place d'ici 2016. Un marché public de fourniture et pose d'abris TCSP pour une durée de 4 ans a été attribué à CLEAR CHANNEL.
Le design de ces équipements réalisé par le Cabinet Garcia DIAZ, est proche de ceux que l'on trouve aujourd'hui sur la ligne T1 du tramway. Il s 'agit d'abris modulaires adaptables à la longueur des stations.

Design A1 (longueur 7,42 m)



Certains abris seront dotés d'une borne d'information dynamique indiquant le temps d'attente. L'annonce sonore de l'information pourra être déclenchée à l'aide de la télécommande universelle. Le nom de l'arrêt et le n° correspondant, placés au dessus de la borne d'information figureront sur le totem placé en tête d'abri. Sur ce même totem, mais en dessous de la borne d'information, les N° de ligne desservant les arrêts seront positionnés pour permettre une lecture facilitée.
A noter que les retours publicitaires seront autorisés uniquement sur les quais permettant de maintenir un passage de 1,40 entre le bord du retour publicitaire et le nez de quai.
En fonction des modules, certains panneaux peuvent rester libres, pour que les flux des usagers soient plus aisés.
Des panneaux publicitaires pourront être mis en place en fond d'abri.

Listes des opérations TCSP (2012-2016) et nombre d'abris à prévoir

- LMSE (Début 2013) : 24 abris
- VCSM (Fin 2012) : 5 abris + 1 en attente

(Fin 2013) : 10 abris

- Avenue Tolosane (Fin 2013) : 18 abris
- Ramassiers (Fin 2013) : 12 abris
- Envol (2014) (gare bus aéroport) : 6 abris
- BUN (2015) : 34 abris
- PEX (2016) (gare bus) : évaluation à 3 abris

Questions / remarques :

1. S'assurer de la pose de sérigraphie sur les vitres pour la détection par les personnes malvoyantes. (obligation réglementaire)
2. Positionner l'information Réseau à bonne hauteur pour les Usagers en Fauteuil Roulant. (déjà appliqué sur les arrêts des lignes classiques)
3. Assurer une meilleure détection pour le banc
4. Toit des abris en vitre : luminosité accrue mais améliorer la protection contre le soleil
5. Prévoir des plantations d'arbre pour assurer une protection (réflexion à mener)
6. Contre jour : difficulté de lecture des informations sur borne d'information voyageurs dynamique
7. Lecture du N° d'arrêt : caractère trop petit et très en hauteur sur la tête du totem (étude en cours pour rappel de ce numéro à bonne hauteur et en relief pour une lecture tactile),
8. Intempéries : longueur de la casquette (1,60m minimum) pour accueillir correctement les UFR dans de bonnes conditions (vérification des cotes)
9. Arrêt du bus à l'avant de l'abri bus pour un repérage plus aisé de la porte avant du bus par les déficients visuels (disposition déjà existante)
10. Arrêts équipés de bornes d'information voyageurs : oui sur ce type de ligne avec un déploiement progressif,
11. Equipement en DAT possible sur les sites stratégiques (croisement de lignes, pôle intermodal..), mais non prévu actuellement

Accessibilité du matériel roulant et des arrêts des futures lignes structurantes

Présentation par Sylvain MATHIEU (DGST-SMTC)

Pour contrer l'augmentation du flux des voitures et préserver l'environnement, le renforcement et le développement du réseau urbain deviennent l'enjeu de demain.

Dans un contexte économique contraint et d'urbanisation en pleine mutation, Tisséo mène une politique de transport urbain adaptée et diversifiée en termes de mode de transport.

Après les 2 premières lignes de métro et la ligne T1 du tramway, Tisséo envisage de moderniser certaines lignes de bus dites « lignes structurantes » suivant un concept intermédiaire

entre Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et ligne de bus classique.

Le niveau de service attendu est :

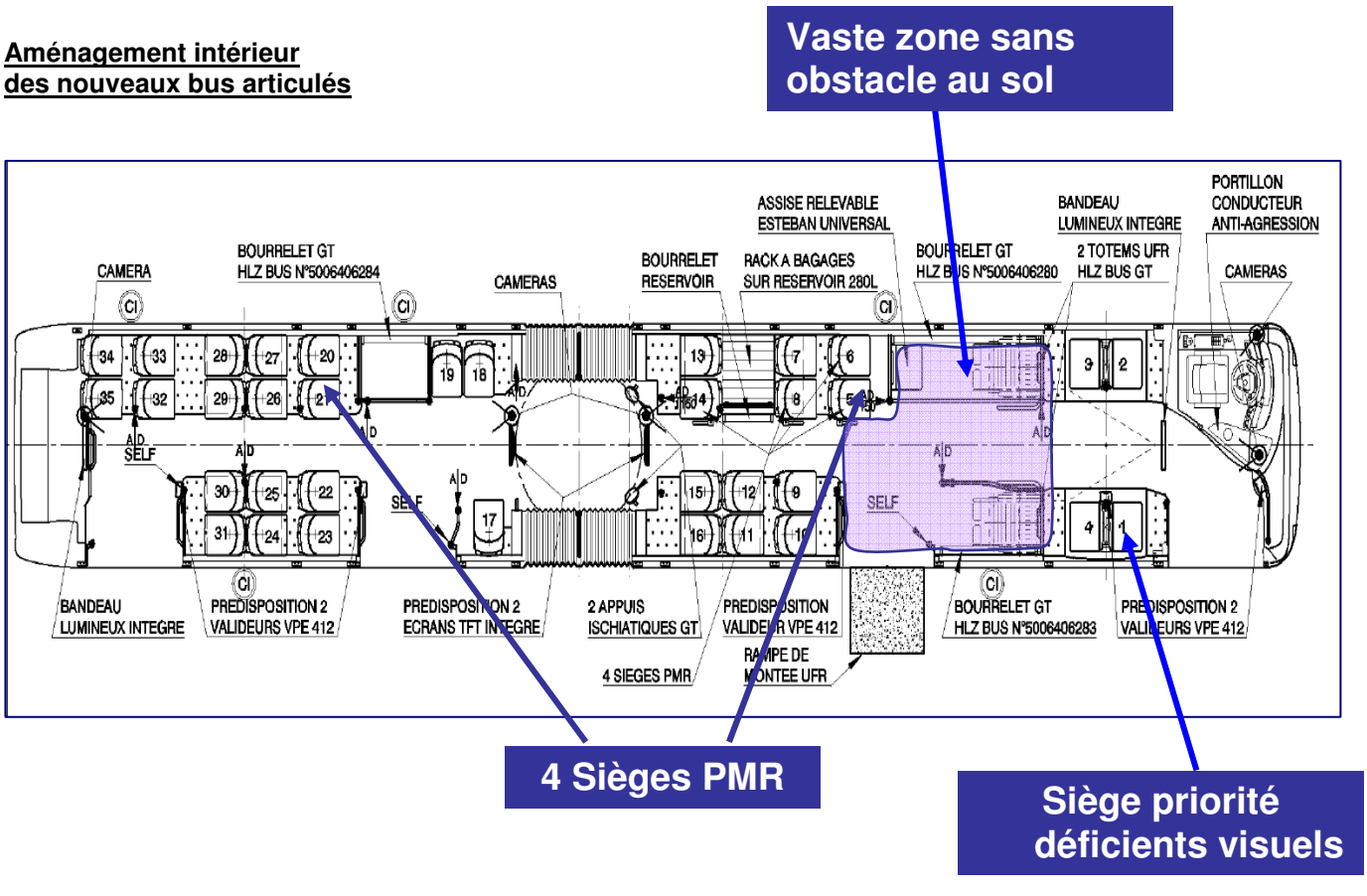
- Fréquence élevée (5 à 9 minutes en HP)
- Régularité et gains de temps
- Amplitude élargie 5h00 – 00h30, élargie éventuellement le WE à 1h00
- Permanence de l'offre toute l'année
- Arrêts accessibles à tous
- Identification visuelle des lignes

Les deux premières lignes qui seront aménagées ont été choisies en raison de leur fort potentiel de fréquentation, ainsi que de l'absence de contrainte vis-à-vis des tracés TCSP. Les lignes 16 (15 000 voyages/jours) et 64 (7 500 voyages/jours) vont donc bénéficier d'aménagement qui portent sur l'aménagement de couloirs de bus sur les zones qui le permettent et une priorité systématique de la ligne aux carrefours à feux avec création de sas d'approche lorsque le site s'y prête.

De nouveaux bus articulés accessibles viendront équiper les lignes structurantes. L'agencement des nouveaux bus articulés sera plus favorable à l'accueil des personnes à mobilité réduite avec des sièges accessibles à l'avant du bus comme à l'arrière, la suppression de barre de maintien facilitant la giration des personnes en fauteuil roulant, un toit vitré et un éclairage par LED, des baies basses vitrés et des portes coulissantes de type tramway. L'information voyageurs sera diffusée à partir d'écran TFT qui offrent une meilleure qualité d'image.

L'accessibilité des nouveaux bus avait fait d'objet d'un atelier CARUT en janvier 2012. Cette rencontre avait permis notamment de lister un certain nombre de points d'amélioration comme la répartition des haut-parleurs, le contraste des couleurs (barres de maintien et des boutons d'appel (arrêt demandé) ainsi que la lisibilité des plans de lignes sur les voussoirs. L'ensemble des remarques ont été prise en compte dans la conception et l'agencement des nouveaux bus articulés. Le siège avant jouxtant la porte avant du bus sera réservé en priorité aux déficients visuels. Un bouton d'appel d'arrêt de bus est prévu à ce niveau

Aménagement intérieur des nouveaux bus articulés



Le traitement des arrêts de bus viendra conforter et élever le niveau d'accessibilité sur la totalité de son tracé avec des arrêts protégés, des quais accessibles équipés d'abri bus, et pour un bon nombre d'arrêts, de bornes d'information dynamique.

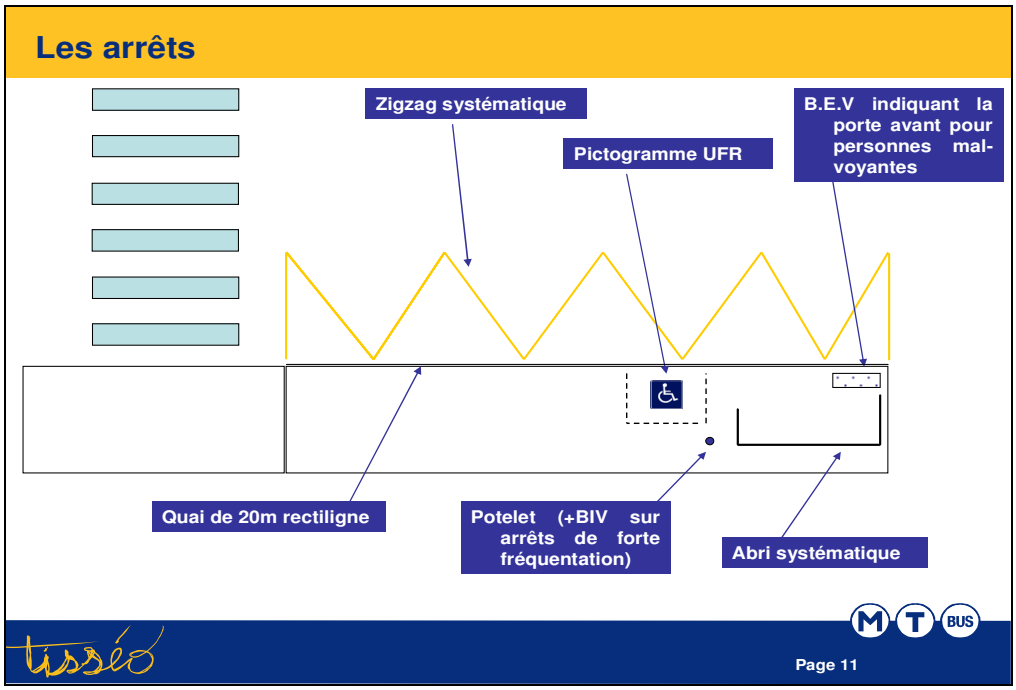


Schéma d'un arrêt de bus d'une ligne structurante

Questions /Remarques :

1. La Bande d'Eveil de la Vigilance (BEV) indiquant la position de la porte avant du bus aux personnes déficientes visuelles peut prêter à confusion. Les BEV sont utilisées pour signaler un danger au niveau des passages piétons. Il faut donc soit trouver une autre marque au sol soit ne rien mettre. Décision :Il est proposé de ne rien mettre plutôt que d'induire en erreur les déficients visuels.
2. Couleur contrastée des barres de maintien (jaune) : remarque prise en compte par le constructeur
3. Appel d'arrêt au prochain arrêt : manque de visibilité dans le bus (mise à l'étude)
4. Climatisation bruyante : les nouveau bus seront équipés d'une nouvelle génération de climatiseur plus efficace, moins consommateur d'énergie et plus silencieux.
5. Zone d'attente UFR non abritée : difficile à abriter. Il s'agit d'un indicateur de position de la porte accessible du bus. Cette positon peut varier en fonction des types de bus.
6. Recherche d'homogénéisation des aménagements des arrêts car chaque mode de transport peut avoir sa propre logique de fonctionnement. Les repères deviennent difficiles pour les déficients visuels notamment.
7. Annonces sonores sur les bus à l'extérieur qui indiquent le N° de ligne et la direction : équipement normé dont seront équipés les nouveaux bus

Programmation de la mise en accessibilité des arrêts de bus 2012-2015

Présentation par Gilles DADOU

Le contexte juridique : La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées invite les Autorités Organisatrice des

transports à rendre leur réseau de transport en commun accessible dans les 10 ans qui suivent la publication de la loi.
Tisséo a engagé un diagnostic de l'accessibilité de ses services en 2007. Le Schéma Directeur d'Accessibilité adopté en juillet 2009 fait état de mesures visant à rendre accessibles ses services et son réseau et en évalue le coût. Le volet « arrêt bus » du SDA représente près de 60% de la globalité des mesures soit 30 millions d'euros. Un important chapitre qui ne peut se dérouler qu'en cohérence avec les travaux de voirie des EPCI et des collectivités concernées pour traiter la continuité d'un cheminement accessible.
Dans ce contexte le SMTC a délibéré le 11 juillet 2011 pour caler les travaux de mise en accessibilité des arrêts dont Tisséo est en charge sur le planning des travaux de voirie qui incombent aux EPCI et aux collectivités concernées.
Le Code de la route, le Code de la voirie routière e le Code des assurances notamment viennent compléter un dispositif juridique complexe et parfois contradictoire avec les dispositions de la Loi de 2005.
Annoncée aux associations PMR à l'occasion de réunion de concertation, la totalité des arrêts de bus ne seront pas traités du fait de contraintes de programmation, et juridiques.
Une estimation du nombre de quais rendus accessible en 2015 est portée à la connaissance des membres de la Commission CARUT. Au préalable, un atelier CARUT s'était déroulé tenu le 25 mai 2012, l'ensemble des données de la programmation avait été examiné.

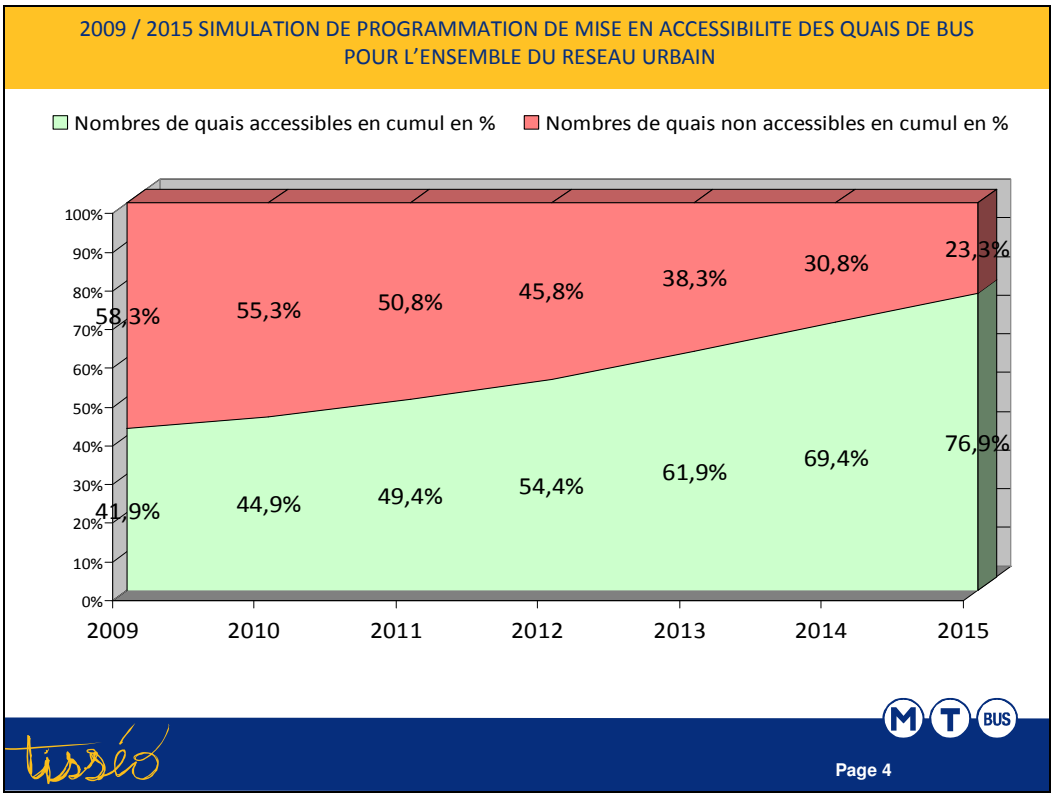
Tableau : estimation du nombre de quais aménagés par famille de projets sur la période 2009/2015

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN

ESTIMATION DU NOMBRE DE QUAIS QUI SERONT AMENAGES PAR FAMILLE DE PROJETS *(Valeurs non contractuels)*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombres de quais aménagés à travail constant		70	110	110	110	110	110
Nombres de quais aménagés au bénéfice des Bus en Site Propre					60	70	70
Nombres de quais aménagés au bénéfice des lignes structurantes		20	20	40	50	40	40
Nombres de quais accessibles en cumul	1233	1323	1453	1603	1823	2043	2263
Nombres de quais non accessibles en cumul	1717	1627	1497	1347	1127	907	687

Tableau : % du nombre de quais accessibles en cumul 2009/2015



En 2015, 77% des arrêts seront donc rendus accessibles suivant les données connues à ce jour. Ce pourcentage sera revu année par année en fonction des plans pluriannuels des travaux de voire des EPCI et des collectivités concernées. Un certain nombre d'arrêts ne pourra pas être mis en accessibilité du fait de contraintes techniques. Ils feront l'objet d'une demande de dérogation ITA. Les 10 premières lignes du réseau seront rendues totalement accessibles à la fin 2012. Seules les lignes 16 et 64 verront la totalité de leurs arrêts traités d'ici 2013 car il s'agit de 2 premières lignes structurantes retenues qui font l'objet d'un programme spécifique (voir point : **Accessibilité du matériel roulant et des arrêts des futures lignes structurantes).**

Questions/Remarques :

Deux segments de pentes consécutives sont à franchir lorsque le bus est agenouillé. La pente de la palette rétractable et la pente du plancher du bus constituent un double obstacle de franchissement pour les UFR.
Comment traiter le problème qui a été observé lors d'un atelier CARUT tenu en début d'année

Réponse : lorsque les pentes sont trop importantes, l'arrêt est classé inaccessible et fera l'objet d'un aménagement approprié avec une bordure de Type T2 d'une hauteur égale ou supérieure à 12cm sans excéder 21cm. Cette amplitude de hauteur de bordure permet autorise un accès accessible avec bus agenouillé et non agenouillé. Le traitement des ces arrêts se fera progressivement et en fonction des travaux de voirie. Le rechargement en enrobé des voiries vient anéantir les efforts de mise en accessibilité. Il est nécessaire de maintenir cette hauteur minimale de 12 cm. D'autres critères entrainent la non accessibilité des arrêts, celui de la largeur du quai qui doit être au minimum de 180 cm au niveau de la palette pour une giration de l'UFR palette déployée.

L'étude montre que 687 arrêts non accessibles fin 2015. La loi de 2005 ne sera pas respectée.

Réponse de Président : la loi n'a pas prévu d'échéance pour la mise en accessibilité des voiries. Ce préalable ne permet pas de tenir l'échéance de 2015 pour rendre accessibles les réseaux de transport en commun. C'est un investissement important consacré par Tisséo sur l'accessibilité des arrêts avec un prévisionnel de 30 millions d'euros. Un gros travail est fourni pour rattraper le retard et le principe déjà évoqué, est de réaliser le plus possible de travaux d'ici 2015.Il faut noter que la plus grande partie de ces arrêts non traités sont situés en zone rurale. Quid de la sécurité de ces déposes sans cheminement accessible ?

Une programmation après 2015 peut-elle être donnée pour les arrêts ciblés non accessibles. Une délibération de Tisséo pourrait venir compléter la démarche engagée.

le GIHP demande communication de la liste précise des arrêts non accessibles que TISSEO ne prévoit pas de rendre accessibles d'ici l'échéance de 2015, ainsi que pour chacun, les éléments non conformes.

Réponse : la présentation faite aujourd'hui porte sur une programmation minimale. De nombreux paramètres peuvent venir modifier cette étude. Concernant un engagement politique sur la mise en accessibilité des arrêts en rase campagne, il est nécessaire de connaître la position du Ministère des Transports car la sécurité des personnes est aussi engagée. La responsabilité de l'AOT pourrait recherchée en cas de sinistre. La loi de 2005 n'est pas explicite sur ce sujet et en cas d'accident qui sera responsable ? La question de la problématique des arrêtes en rase campagne (cheminement et sécurité des usagers) sera posée au Ministère concerné. Le débat sera relayé par les parlementaires au niveau national.

Décision : Tisséo adressera une lettre au Ministère des Transports. Copie de la lettre sera communiquée aux associations membres de la CARUT.

Renouvellement du Parc d'ascenseurs lignes A du métro et mise à niveau réglementaire des ascenseurs de la ligne B

Présentation par Marie-Christine LANTHIER

La mise en conformité des ascenseurs du métro et des P+R à la loi Handicap constitue un des axes prioritaires du volet « SDA Stations de métro & P+R ».

La réflexion amorcée pour l'accessibilité s'est étendue aux autres obligations légales de mise en conformité (sécurité par exemple). Il en a résulté une réflexion patrimoniale globale sur l'ensemble du parc d'ascenseurs de Tisséo. Aussi une opération d'envergure sur le Parc d'ascenseurs des deux lignes du métro démarrera début 2013 pour se terminer fin 2015.
Selon leur degré d'obsolescence et leur niveau d'équipement les ascenseurs seront remplacés ou rénovés.

L'objectif de Tisséo est de mettre tous ses ascenseurs en conformité avec la norme NF-EN 81-70 (cf. article 7.2 du décret d'application de la loi Handicap).

Le remplacement d'un ascenseur de la station Jean-Jaurès a permis de finaliser les aspects « Accessibilité » de ce prototype avec les Associations concernées avant le lancement des travaux de renouvellement. Un atelier CARUT a été mis en place à cet effet le 6 avril 2012.

La norme EN-NF 81-70 prend en compte les handicaps suivants :
Handicaps physiques
- Personnes en fauteuil roulant, ou avec canne/béquilles.
- Personnes avec bagages lourds, poussettes,…
- Altération de l'endurance et difficulté d'équilibre
- Altération de la dextérité des bras, mains, doigts

Handicaps cognitifs :

- Compréhension des commandes

Handicap sensoriels :
- Vision
- Audition
-Langage

Les cibles de la norme sont :
1. Dimension de la cabine et des portes
2. Dispositif de réouverture des portes
3. Précision d'arrêt
4. Main courante
5. Commandes & signalisations palières
6. Commandes & signalisations cabines

Le parc des ascenseurs Tisséo est conforme pour l'ensemble des items 1 à 4, mais présente des non-conformités pour les items 5 et 6.

Les principales demandes formulées à l'occasion de l'atelier CARUT du 6 avril 2012 sont les suivantes:

Messages sonores :
-Contenu des messages : abréger le message à l'arrivée du niveau zéro pour une meilleure compréhension et homogénéiser le contenu des messages sonores sur l'ensemble des ascenseurs du réseau
- Qualité du son : traiter le grésillement, améliorer la compréhension en insérant des blancs entre les mots
- Apposer le logo « boucle auditive » dans la cabine.

Commandes et signalisation palières :
-Améliorer la lisibilité de l'affichage des numéros d'étage (plus de contraste et augmenter la taille des caractères.
-Rendre plus accessible le bouton d'appel (améliorer le contraste visuel par une plaque de fond coloré et rapprocher le bouton d 'appel au plus près de l'arrête du mur. Reprendre l'emplacement du bouton d'appel lorsque celui-ci est à moins de 40cm d'un angle rentrant.

Commandes et signalisation en cabine

- Le contraste visuel de tous les boutons : augmentation du contraste à l'aide d'une plaque de fond coloré par exemple,
- Boutons N° d'étage : alignement vertical par ordre croissant des numéros d'étage du bas vers le haut et placer ces boutons vers l'intérieur de la cabine,
- Boutons de commande d'ouverture et de fermeture des portes : alignement vertical, améliorer le contraste tactile (référence contraste boutons de n° d'étage, placer ces boutons côté porte.
- Boutons d'alarmes : Optimiser son positionnement pour garder une accessibilité appropriée pour les personnes en fauteuil roulant et éviter les déclenchements intempestifs, améliorer le contraste tactile (référence contraste tactile des boutons de n° d'étage). Conserver le pictogramme de la cloche uniquement, dont la taille pourra ainsi être maximisée.

Caractéristiques du programme : Enveloppe prévisionnelle : 4,150M€

Types d'interventions	Durée des travaux par ascenseur	Ligne A nombre d'ascenseurs traités	Ligne B nombre d'ascenseurs traités
Remplacement de l'appareil	3mois	35 (Hors prolongement ligne A) Remplacés entre automne 2012 et fin 2015	0

Rénovation de l'appareil	1mois	12 sur le prolongement de la ligne A rénovés en 2013	72 rénovés entre 2013 et fin 2015

Vu l'impact sur l'accessibilité des stations, un planning a été étudié pour limiter au maximum la gêne occasionnée aux usagers, en respectant les principes suivants :- Absence de travaux sur les périodes de Noël/soldes d'hiver (sauf pour les ascenseurs de la station Bellefontaine, station non critique pour les UFR)
- Absence de travaux sur deux stations consécutives pour permettre le rebroussement rapide
- Traitement des ascenseurs des stations Esquirol et Mirail université en période estivale ;

Les travaux vont s'étaler de 2013à fin 2015, le planning reste toutefois dépendant des aléas techniques. Tout sera mis en œuvre pour réduire au maximum le temps d'intervention des entreprises. Une information en temps réel sera disponible sur le site Tisséo. Les services d'ALLO TISSEO seront à même de délivrer l'information sur l'indisponibilité des ascenseurs. Il sera donc vivement recommandé à tous les usagers PMR notamment de préparer leurs déplacements.

Questions/Remarques :

Pour rentrer en communication avec le PCC est-il nécessaire de presser le bouton d'appel en continu ?
Réponse : Les cabines doivent être équipées de moyens de communication bidirectionnelle permettant d'obtenir une liaison avec un service d'intervention rapide. Il n'est pas nécessaire de maintenir une pression pour échanger avec l'agent qui se trouve au Poste de Contrôle Métro. Lors de l'appel une première diode s'allume en rouge, pour signifier que l'appel a été reçu, une deuxième diode verte s'allume. Lorsque les deux diodes sont allumées, l'échange peut avoir lieu.

Ce principe n'est pas satisfaisant pour les personnes sourdes qui pourront certes signaler leur présence à bord de la cabine mais qui seront dans l'impossibilité de converser avec l'agent en poste.

Réponse : Une caméra qui fonctionne en continu va permettre à l'agent en poste de savoir si la personne est en réelle difficulté et qu'il ne s'agit pas d'un acte de malveillance. A partir de là, l'agent déclenche la procédure et dépêche un technicien sur site.

Le temps d'attente pour une personne sourde peut être très anxiogène car, elle ne sait pas ce qu'il va a se passer ne pourrait-on pas imaginer un écran à l'intérieur de la cabine qui donne une information écrite et peut-être même signée en LSF ?

Réponse : Aujourd'hui, aucun constructeur ne propose un tel équipement. Tisséo n'a pas la possibilité de développer une application particulière pour un parc d'ascenseur très faible. C'est aussi aux associations concernées de faire remonter les besoins, aux constructeurs de développer les applications.

Temporisation d'ouverture des portes :

Réponse : la temporisation de l'ouverture des portes est normée et adaptée aux manœuvres de sortie des personnes en fauteuil roulant notamment en toute sécurité.

Les nouveaux ascenseurs seront-ils dotés de miroir en face de la porte ?

Réponse : Oui et c'est le cas actuellement dans tous les ascenseurs du métro.

Est-il envisageable de mettre des portes vitrées pour faciliter l'appel à l'aide?

Réponse : Ce type d'équipement est présenté en option par les constructeurs. Cette option n'a pas été retenue par Tisséo. Les portes en verre sont fragiles. Les actes de vandalisme sur les ascenseurs sont déjà assez nombreux ; Ils contribuent à élever le taux d'indisponibilité des ascenseurs et ce n'est

pas le but recherché. De plus les portes vitrées ne sont d'aucune utilité dans le cas où l'ascenseur est bloqué entre 2 étages.

Le téléphone portable fonctionne-t-il dans les cabines ? C'est un moyen de rassurer la personne en difficulté

Réponse : Non, le téléphone portable ne fonctionnera pas si l'ascenseur n'est pas aérien car le réseau ne passe pas en souterrain. Dès que l'usager a appuyé sur le bouton Alarme, l'agent Tisséo en poste au PCC localise cet appel et déclenche aussitôt les procédures d'intervention afin de secourir l'usager dans les plus brefs délais. Il s'agit là d'un contrat de confiance entre l'usager et Tisséo. .
Les messages délivrés par un avatar qui signe en langue des signes française sont de nature à rassurer les personnes sourdes. Cette piste de mode de diffusion de message en cas d'urgence peut-il être envisagée comme à la SNCF qui a créé son propre avatar ?

Réponse : OUI, nous sommes bien dans cette logique mais pas au niveau des ascenseurs. Tisséo travaille actuellement pour développer cette technologie au niveau des services d'accueil de la clientèle et au niveau du site internet. Il est rappelé que la SNCF a développé cet équipement sur des installations fixes (quais) et pas dans les ascenseurs, mobiles par définition et offrant un espace restreint ce qui complexifie considérablement le problème.
Le programme engagé sur l'ensemble du parc ascenseurs va-il améliorer la fiabilité des ascenseurs.

Réponse : la fiabilité des ascenseurs 'est bien sûr un des objectifs visés mais aucun constructeur ne peut s'engager sur une fiabilité à 100%.

Services de substitution liés au programme de renouvellement du Parc Ascenseurs

Présentation par Maxime RAVENEL

Les travaux liés au programme de renouvellement du Parc Ascenseurs vont limiter, voire interdire l'accès aux stations aux personnes à mobilité réduite sur certaines périodes.
Pour mesurer cet impact et offrir des solutions de substitution, il faut distinguer les différents types de stations :

Stations qui possèdent un ascenseur par quai et 2 ascenseurs en salle des billets :
L'accessibilité peut être maintenue au moyen d'une procédure de « rebroussement »

Stations équipées d'un seul ascenseur (quai central) ou bien d'un ascenseur par quai puis d'un seul ascenseur (salle des billets) :

L'accessibilité ne peut être maintenue lors de l'arrêt de l'ascenseur en surface

Stations équipées de 2 ascenseurs par quai et/ou de 2 ascenseurs en salle des billets : Maintien total de l'accessibilité

Maintien partiel de l'accessibilité : Procédure de rebroussement

La procédure de rebroussement consiste à prendre le métro dans la direction opposée à celle que l'on souhaite pour changer de quai à la station suivante et repartir dans le sens inverse.
Cette démarche s'opère à l'identique à l'aller comme au retour avec rebroussement sur la station suivante.

Une procédure particulière est mise en place sur les stations terminus
(Basso Cambo, Balma Gramont, Borderouge)

Un personnel Tisséo sera présent en permanence sur le quai de la station dont l'ascenseur est en travaux
« **Les personnes ayant besoin d'effectuer**

la procédure de rebroussement devront descendre systématiquement pour aller à sa rencontre »

Cette procédure de rebroussement s'opère à l'identique à l'aller comme au retour.

Accessibilité de la station interrompue :

3 solutions :

- Utiliser le bus (si possible et si celui-ci répond au besoin).
- Possibilité de bénéficier d'un transport Mobibus gratuit du point de départ à la station accessible la plus proche
  (et inversement pour le trajet retour) → **pour les ayants droit Mobibus**
- Service « Le Lien » à partir de janvier 2014 → **pour tout PMR**

Stations concernées par les mesures de substitution

Nombre de stations avec aucune accessibilité

- 9/18 stations de la ligne A seront inaccessibles pendant environ 3 mois chacune
- 7/20 stations de la ligne B seront inaccessibles pendant environ 1 mois chacune

Questions/Remarques :

Report des travaux sur les stations les plus impactantes pour la mobilité des PMR après janvier 2014 pour bénéficier du nouveau service « Le Lien »
Réponse : La vétusté de certains ascenseurs ne permet pas le report après janvier 2014.
Le planning des travaux de 2013 prévoit une intervention sur 2 stations. Les travaux seront échelonnés dans le temps.

Baromètre Image Satisfaction 2011 : Zoom PMR

Présentation par Marie-Hélène TEXIER

Le Baromètre Image / Satisfaction de Tisséo a pour objectif de suivre les évolutions :

- de **la perception par les toulousains** de leur réseau de transport public urbain,
- de **l'usage** qu'ils en ont, et
- de **la satisfaction** des clients

Enquête réalisée en fin d'année 2011auprès d'un échantillon d'habitants de Toulouse et de sa périphérie de 1 560 personnes de 15 ans et plus

L'objectif du zoom PMR est de comparer les pratiques, la satisfaction et l'image des transports en commun ou de Tisséo de l'échantillon spécifique PMR à celles de l'ensemble de la population enquêtée
Sous l'appellation PMR sont regroupées :

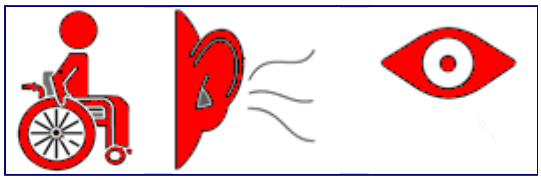
- des femmes enceintes,
- des personnes se déplaçant avec une poussette,
- des personnes se déplaçant avec enfants en bas âge,
- des personnes atteintes d'un handicap, visuel, auditif, cognitif, utilisateurs de fauteuil roulant ou autre…

En 2011, l'échantillon PMR se structure de façon différente de l'échantillon interrogé en 2010.

Il comprend :

- **plus** de personnes avec poussette (et avec des enfants jeunes),

- **moins** de personnes avec un handicap (fauteuil roulant, visuel, auditif, cognitif ou autres) :*18 % en 2011 au lieu de 36 % en 2010*



Il ressort de l'étude :

Utilisation des TC :

- Les Personnes à Mobilité Réduite **utilisent plus les transports en commun en 2011 qu'en 2010**,
- Les taux d'utilisation, comme pour le reste de la population, augmentent particulièrement en **1ère périphérie.**

« *les évolutions constatées sont des tendances, les écarts ne sont pas « significatifs »*

L'image des transports en commun :

- L'ensemble des PMR juge un peu plus sévèrement tous les critères d'image que les non PMR.
  Mais une différence est perceptible pour certains critères.

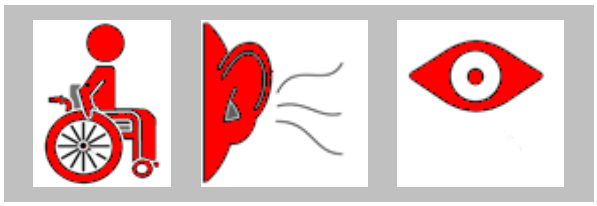
Ainsi, jugent les transports en commun « **rapides pour se déplacer** » :
75% pour l'ensemble de l'échantillon PMR,
Mais **89%** pour les personnes atteintes d'un handicap.

Non PMR : 78%

L'image de Tisséo

La note d'image rejoint la valeur de 2009 pour l'ensemble des PMR ; celle des non PMR reste stable entre 7,2 et 7,3, mais une différence notable selon les PMR :

7,0 pour l'ensemble de l'échantillon PMR
7,8 pour les personnes atteintes d'un handicap



Perception de Tisséo

Les personnes avec un handicap ont une meilleure perception du **dynamisme** de Tisséo que les non PMR.

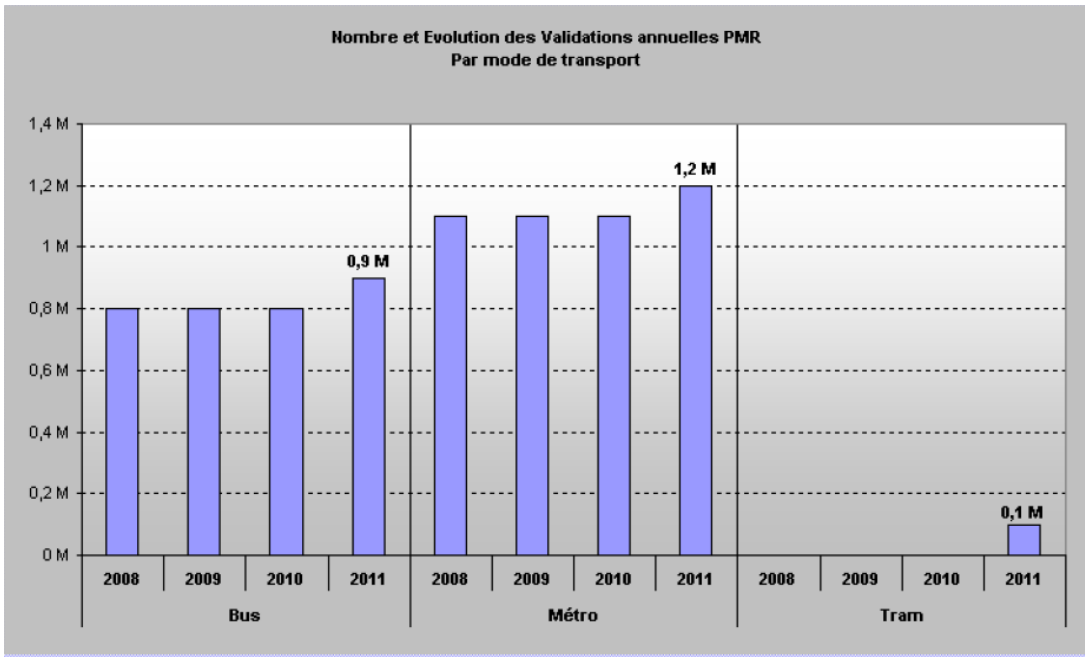
Ainsi, Tisséo est « dynamique » pour

85% pour l'ensemble de l'échantillon PMR
97% pour les personnes atteintes d'un handicap
Le pourcentage de personnes handicapées est supérieur à celui des autres PMR

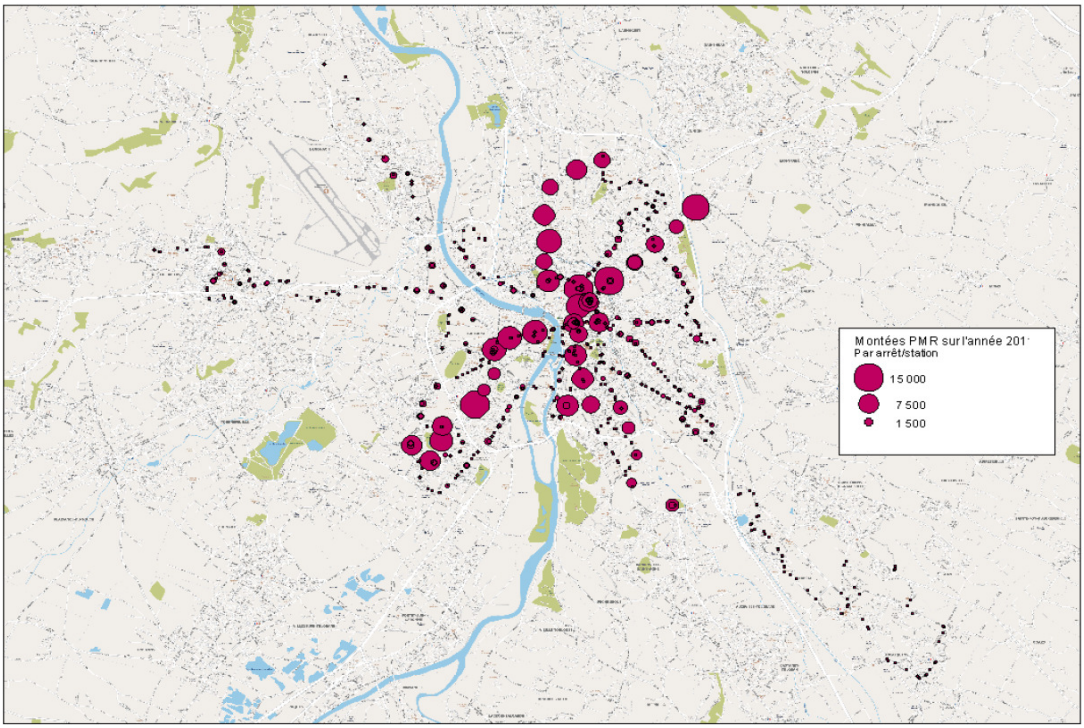
Non PMR : 90%

Extrait de la base billettique 2008 à 2011

Evolution des validations avec un titre « invalide »



Répartition des validations avec un titre « invalide » sur l'année 2011



CARUT 27/06/2012

Baromètre Satisfaction Image
Zoom PMR

Ma ville, mon trajet

Contexte

- Le Baromètre Image / Satisfaction de Tisséo a pour objectif de suivre les évolutions :

  - de **la perception par les toulousains** de leur réseau de transport public urbain,
  - de **l'usage** qu'ils en ont, et
  - de **la satisfaction** des clients

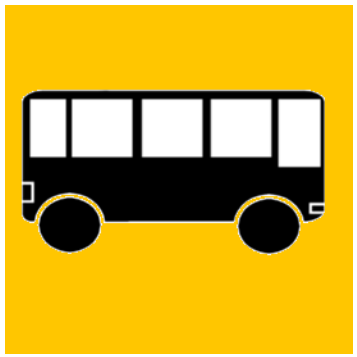
Contexte de l'enquête

- L'enquête s'est déroulée par téléphone

  - du 14 novembre au 3 décembre 2011,
  - auprès d'un échantillon d'habitants de Toulouse et de sa périphérie de 1 560 personnes de 15 ans et plus

Le zoom PMR

- L'objectif du zoom PMR est de comparer les pratiques, la satisfaction et l'image des transports en commun ou de Tisséo de l'échantillon spécifique PMR à celles de l'ensemble de la population enquêtée.

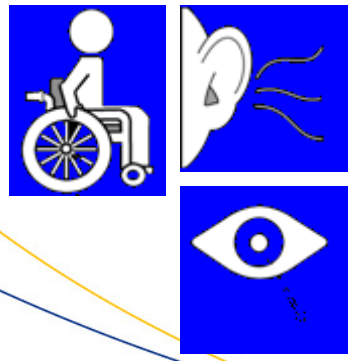


- Sous l'appellation PMR sont regroupées :

- des femmes enceintes,

- des personnes se déplaçant avec une poussette,

- des personnes se déplaçant avec enfants en bas âge,



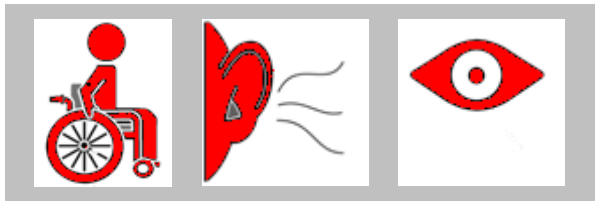
- des personnes atteintes d'un handicap, visuel, auditif, cognitif, utilisateurs de fauteuil roulant ou autre…

- **Important**

En 2011, l'échantillon PMR se structure de façon différente de l'échantillon interrogé en 2010.

- Il comprend

- **plus** de personnes avec poussette (et avec des enfants jeunes),



- **moins** de personnes avec un handicap (fauteuil roulant, visuel, auditif, cognitif ou autres) :

18 % en 2011 au lieu de 36 % en 2010

Utilisation des TC

- Les Personnes à Mobilité Réduite **utilisent plus les transports en commun en 2011 qu'en 2010**,

- Les taux d'utilisation, comme pour le reste de la population, augmentent particulièrement en **1ère périphérie.**

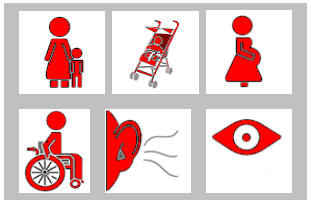
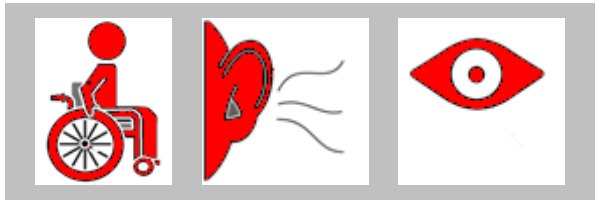
Attention : ces évolutions sont des tendances, les écarts ne sont pas « significatifs »

➢ L'image des transports en commun

L'ensemble des PMR juge un peu plus sévèrement tous les critères d'image que les non PMR.

Mais une différence est perceptible pour certains critères.

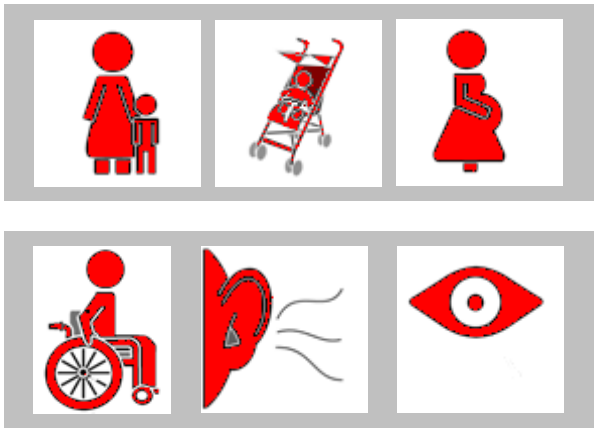
Ainsi, jugent les transports en commun « rapides pour se déplacer » :

	75 %	mais	89 %	
Non PMR	78 %			

L'image de Tisséo

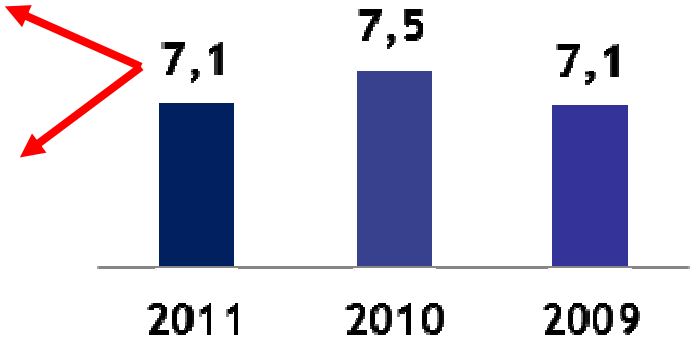
La note d'image rejoint la valeur de 2009 pour l'ensemble des PMR ; celle des non PMR reste stable entre 7,2 et 7,3.

Mais une différence notable selon les PMR :



7,0

7,8

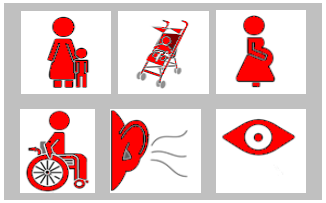
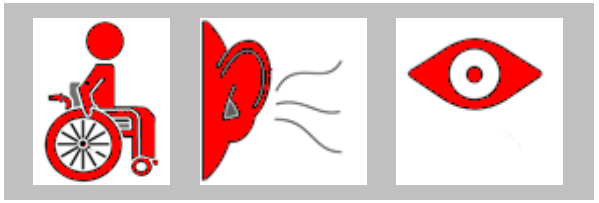


Les personnes handicapées notent mieux Tisséo que les non PMR

➢ Perception de Tisséo

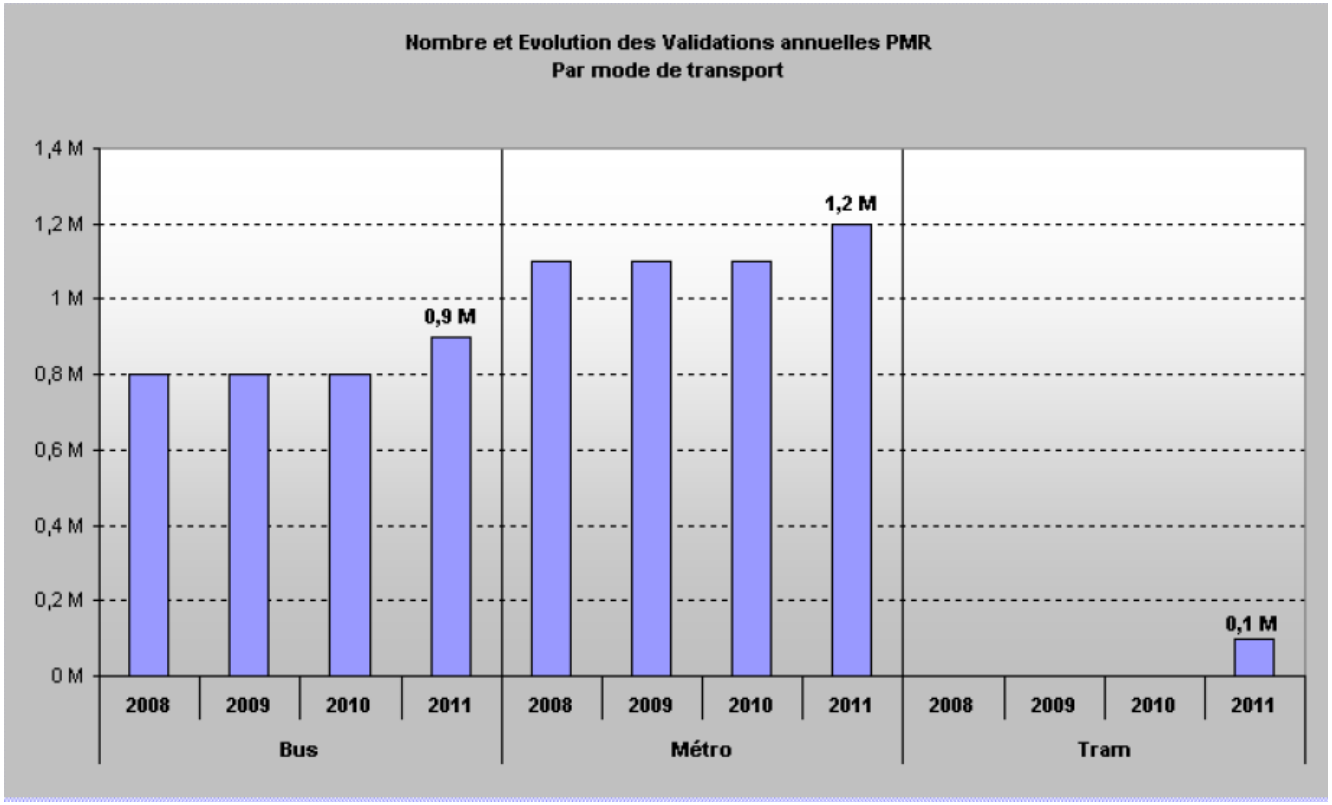
Les personnes avec un handicap ont une meilleure perception du **dynamisme** de Tisséo que les non PMR.

Ainsi, Tisséo est « dynamique » pour :

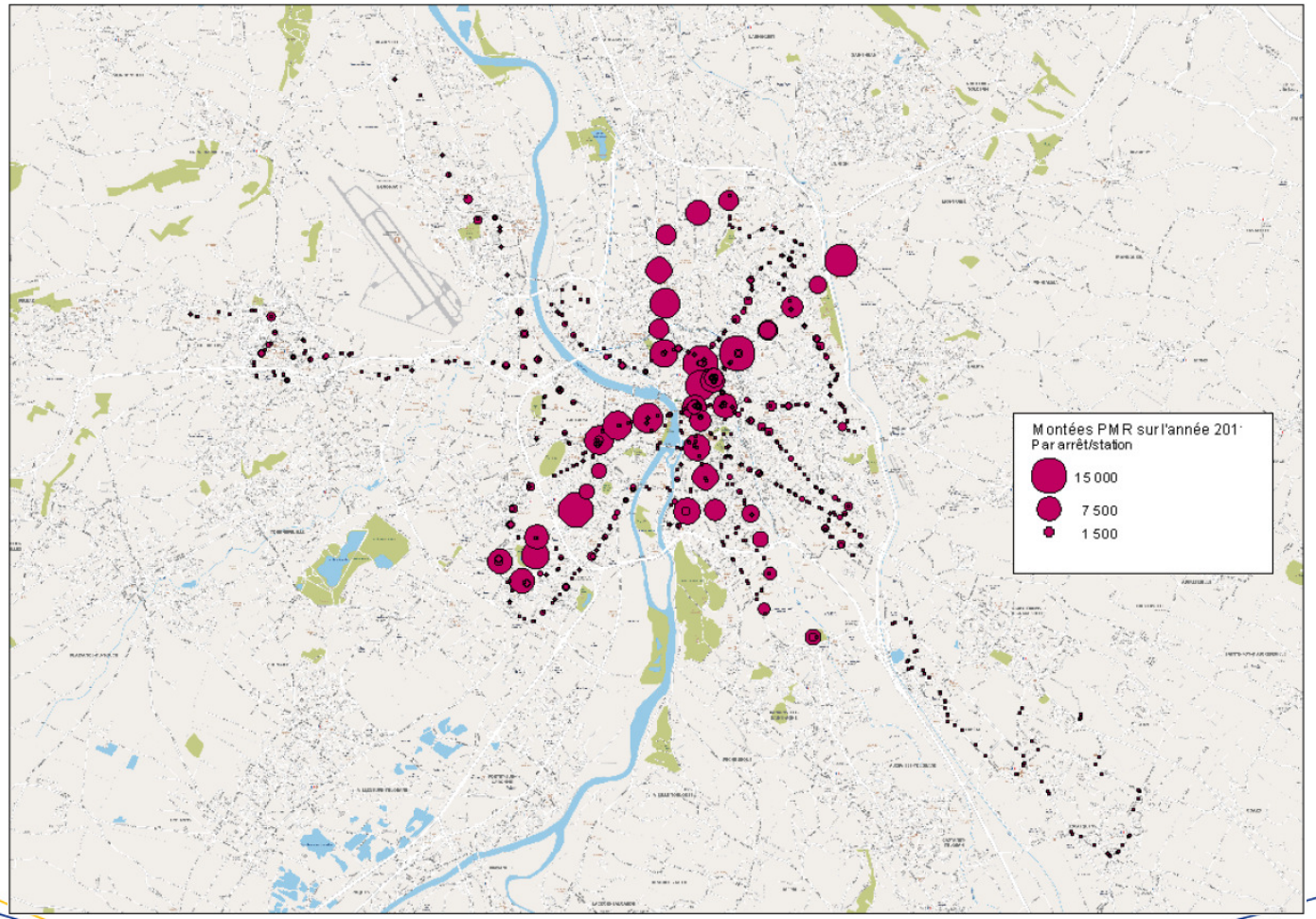
	85 %	mais	97 %	
Non PMR	**90 %**			

Le pourcentage de personnes handicapées est supérieur à celui des autres PMR

- **Evolution des validations avec un titre « invalide »**



- **Répartition des validations avec un titre « invalide » sur l'année 2011**



Merci de votre attention

Présentation Abris TCSP

Besoins répertoriés opérations TCSP (2012- 2016)

- LMSE (Début 2013) : 24 abris
- VCSM (Fin 2012) : 5 abris + 1 en attente
  (Fin 2013) : 10 abris
- Avenue Tolosane (Fin 2013) : 18 abris
- Ramassiers (Fin 2013) : 12 abris
- Envol (2014) (gare bus aéroport) : 6 abris
- BUN (2015) : 34 abris
- PEX (2016) (gare bus) : évaluation à 3 abris

Soit environ 110 abris

Abris TCSP

Procédure :

Design d'abri proche abri tramway établi par le cabinet Garcia Diaz dans le cadre de la MOE VCSM.

Lancement d'un marché de fourniture et pose d'abris TCSP pour une durée de 4 ans

Marché attribué à Clear Channel, notifié le 16 avril 2012,

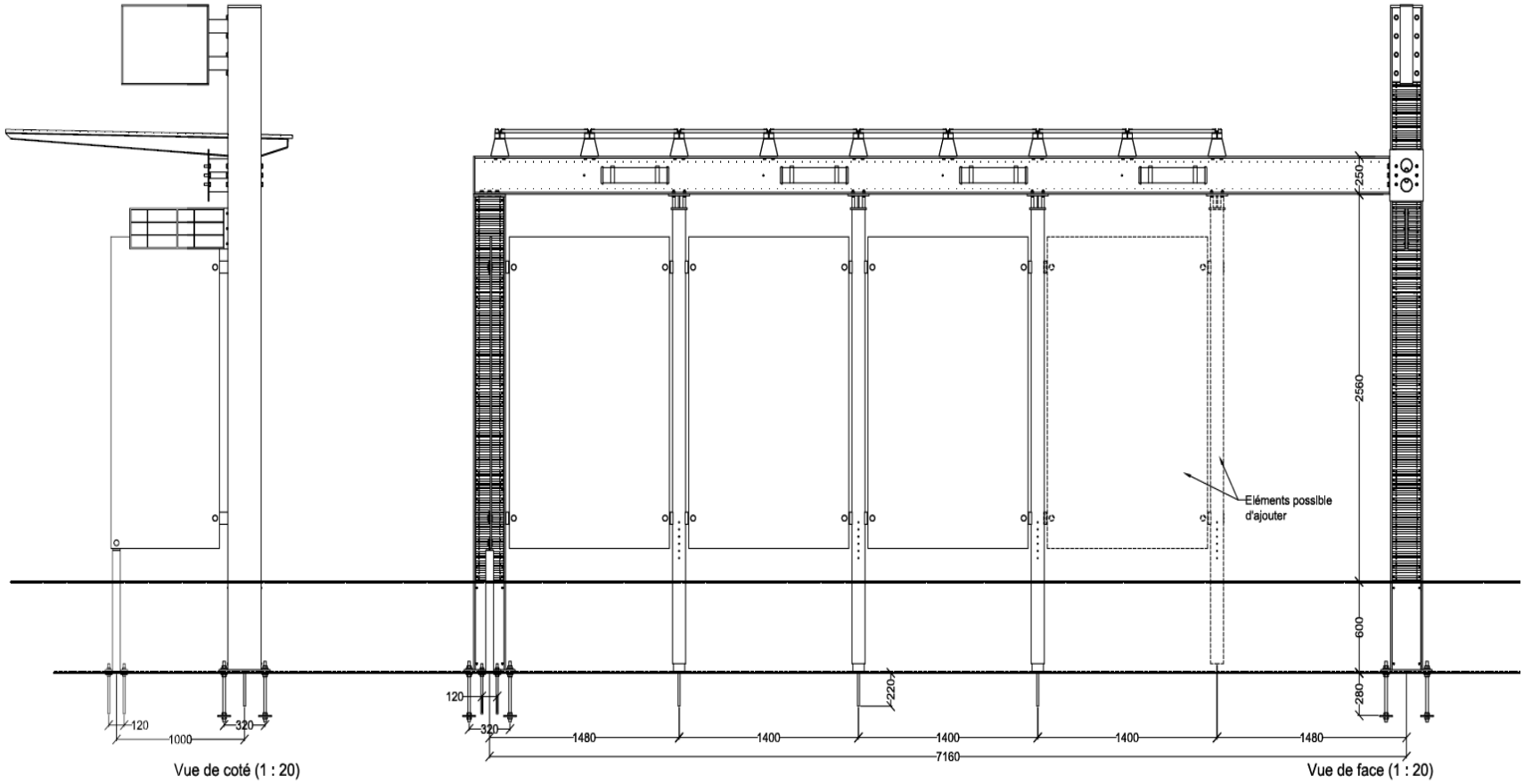
Finalisation des études en cours

Commande en cours de lancement pour la fabrications des abris pour la 1ère tranche VCSM et la LMSE, soit 29 abris

Présentation des abris modulaires
Design abri A1 (longueur 7,42 m) :

Design A 2 (longueur 7,42 m):

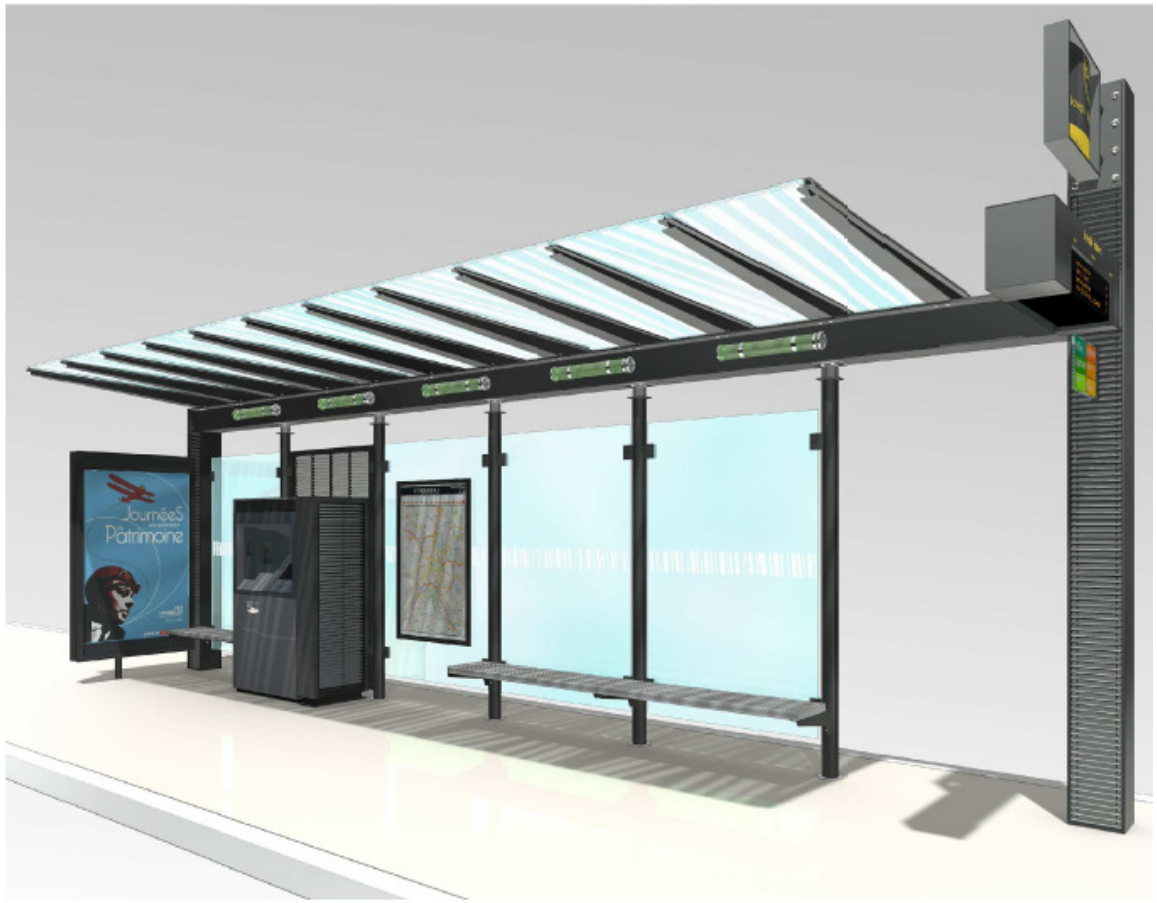
Abri A2


Eléments possible d'ajouter
250
2560
600
280
220
120
320
1480
1400
1400
1400
1480
7160
120
320
1000
Vue de coté (1 : 20)
Vue de face (1 : 20)

Design B1 (longueur 8,82 m) :

PERSPECTIVES - ABRI TYPE B1

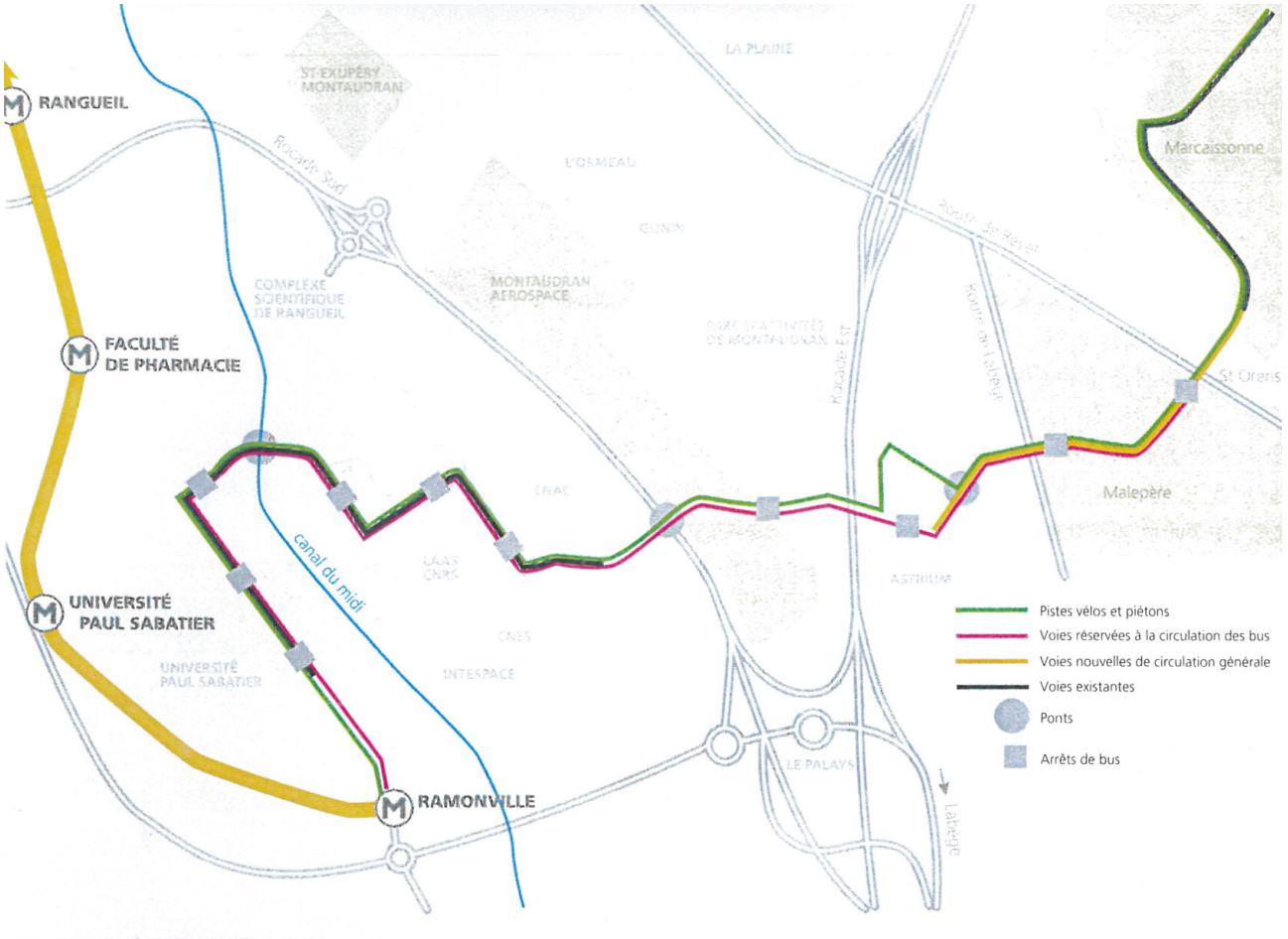
Design B2 (longueur 8,82 m):



PERSPECTIVES - ABRI TYPE B2

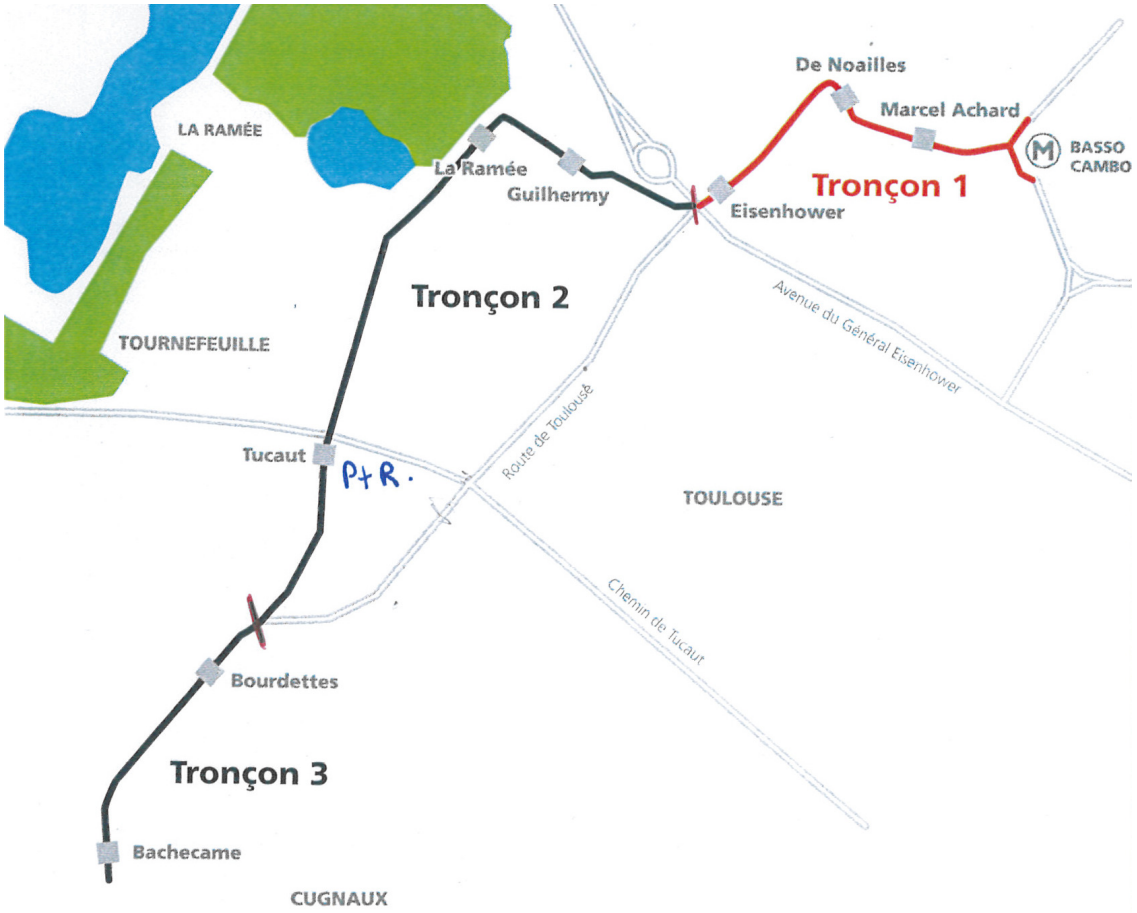
Abris TCSP

LMSE



Abris TCSP

VCSM



Commande VCSM 1ère tranche + LMSE

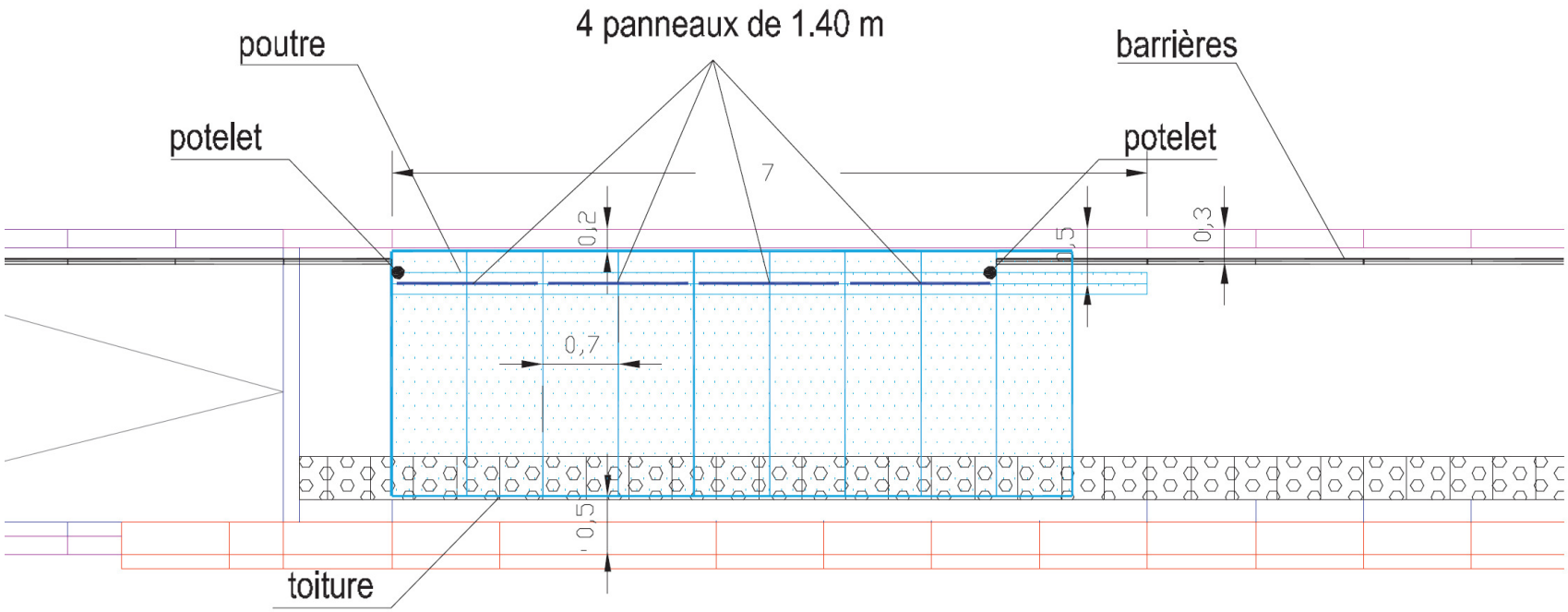
- Abris de type A (7,42 m)

- Mise en place de retour publicitaire uniquement sur les quais permettant de maintenir un passage de 1,40 m

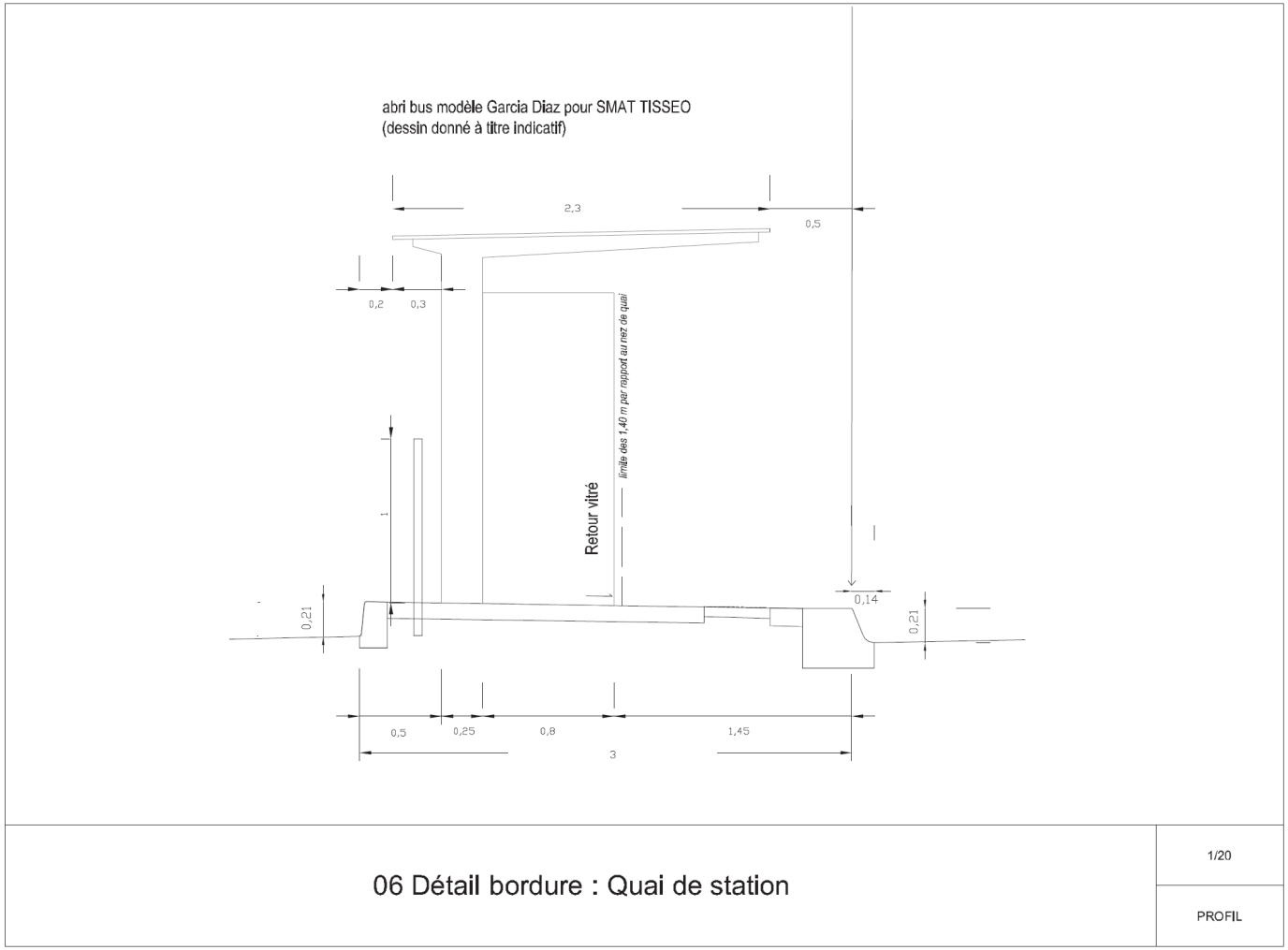
Prochaines échéances :

- Mise en place des abris sur la VCSM : décembre 2012
- Mise en place des abris sur la LMSE : février 2013

MODELE A2


4 panneaux de 1.40 m
poutre
barrières
potelet
potelet
7
0,2
0,5
0,3
0,7
0,5
toiture

Exemple d'insertion sur quai

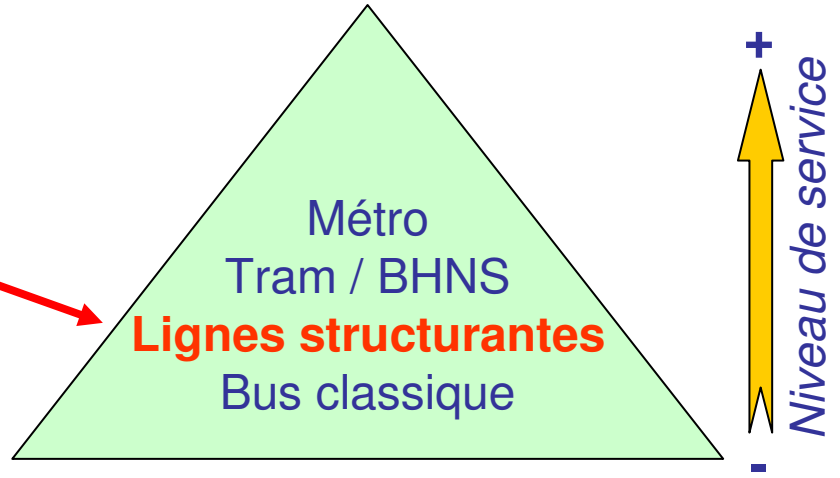


Lignes de bus « structurantes »

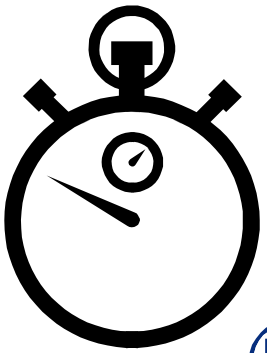
Arrêts et matériel roulant

Le concept

- Concept intermédiaire entre « BHNS comme un tramway » et une ligne de bus classique



- Objectifs de niveau de service :
  - Fréquence élevée (5 à 9 minutes en HP)
  - Régularité et gains de temps
  - Amplitude élargie 5h00 – 00h30, élargie éventuellement le WE à 1h00
  - Permanence de l'offre toute l'année
  - Arrêts accessibles à tous
  - Identification visuelle des lignes



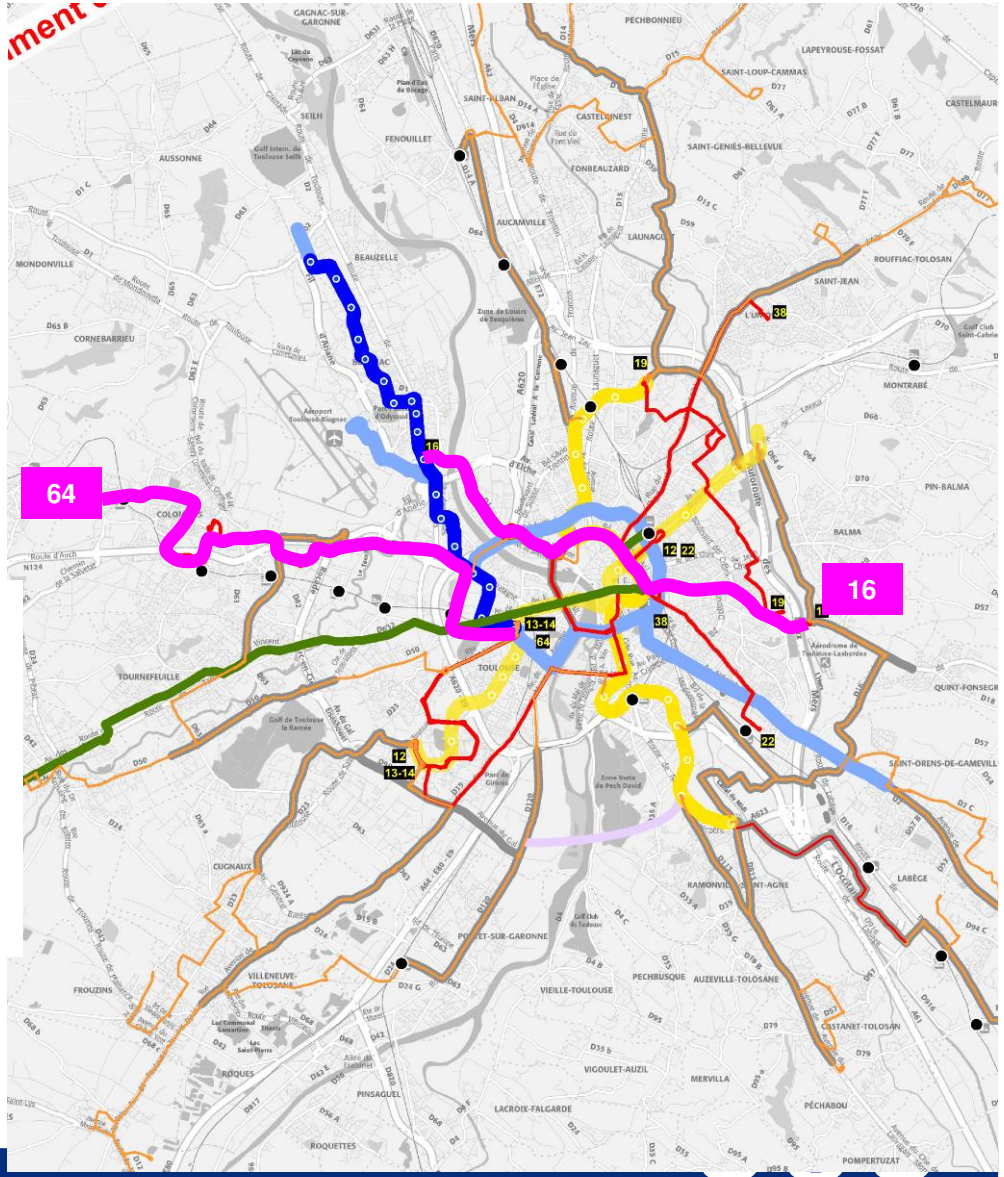
Les premières lignes *(objectif : 2013 - 2014)*

- Critères de sélection :
  - Fort potentiel de fréquentation
  - Tracé peu impacté par les projets TCSP
  - Transformation de lignes existantes

- Lignes retenues en juillet 11 :
  - ❑ **Ligne 16** (Avenue de Castres, centre ville, Sept-Deniers)

    15 000 voyages/jour
  - ❑ **Ligne 64** (Arènes – St Martin – Colomiers)

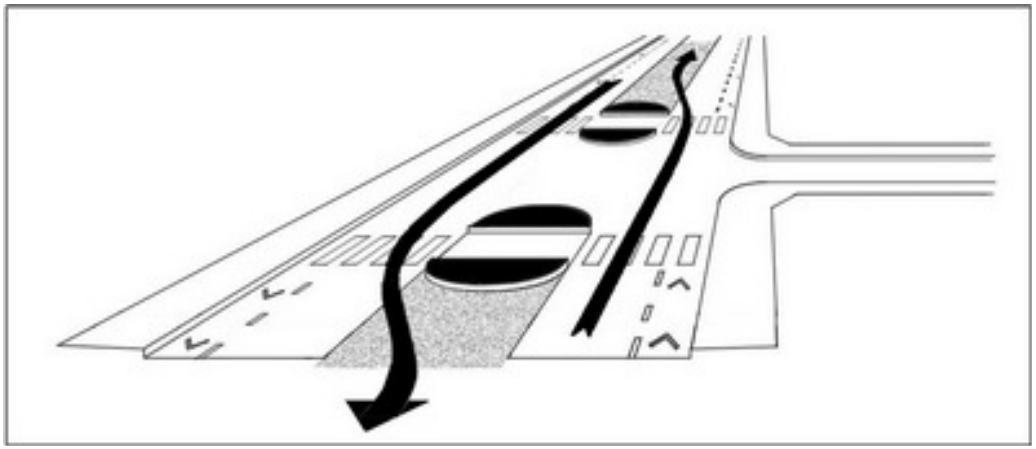
    7 500 voyages/jour



Les investissements nécessaires (1/2)

- **priorité systématique de la ligne aux carrefours** à feux, avec création de sas d'approche où cela est possible

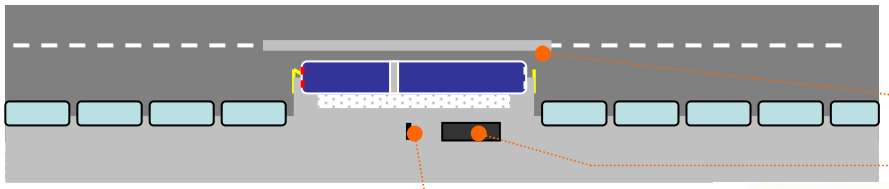
- Ponctuellement, là où cela est possible, aménagement de **couloirs bus**



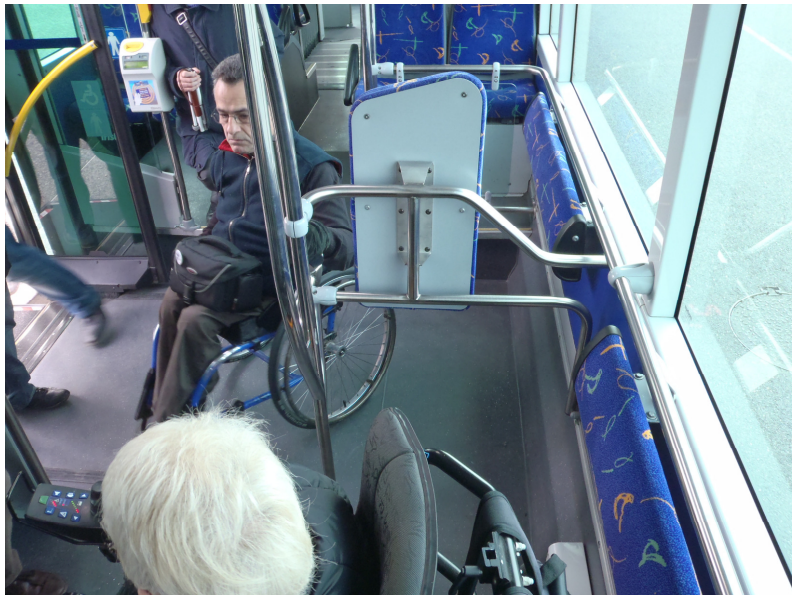
Les investissements nécessaires (2/2)

- Matériel roulant affecté, **livrées extérieure et intérieure spécifiques**, écrans TFT

- Points d'arrêt **protégés, accessibles, équipés (abribus, borne d'information voyageurs)**



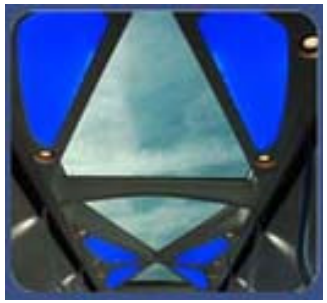
Atelier CARUT du 18 janvier 2012



1) Remarques sur les améliorations à apporter pour les nouveaux **bus articulés**

2) Remarques sur l'aménagement des **points d'arrêts** des lignes structurantes

Le matériel roulant pour *lignes structurantes*



Toit vitré et éclairage LED

Baies basses vitrées

4ème porte

Soufflet translucide

Rampe PMR

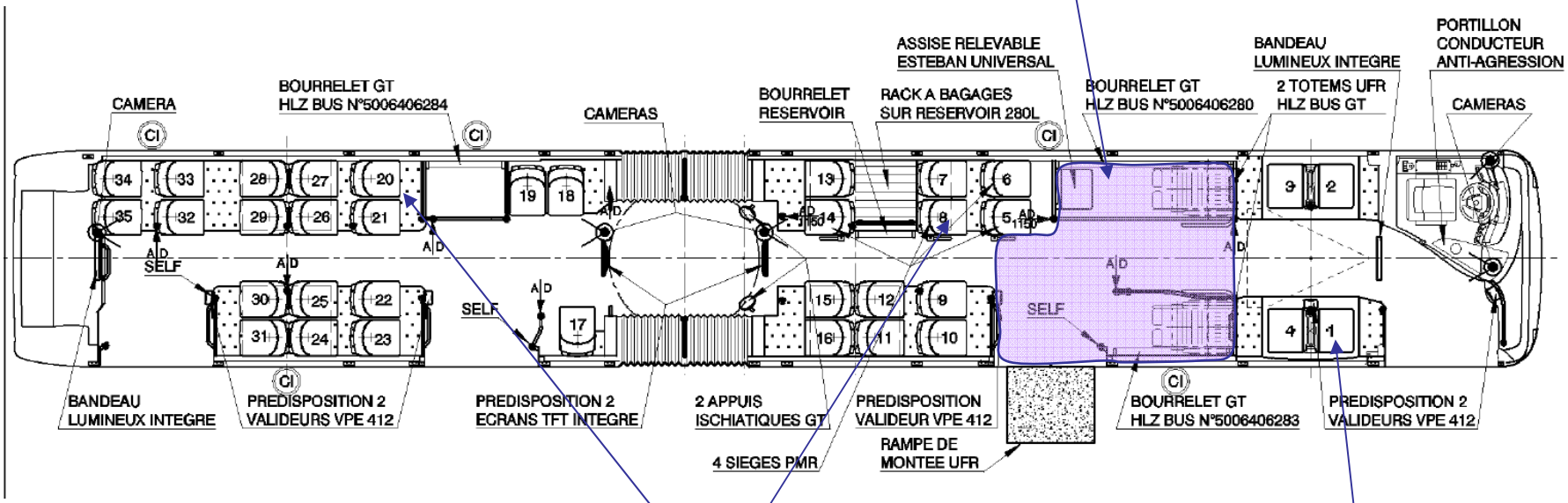
Livrée spécifique (en cours)

Portes coulissantes type « tramway »

Le matériel roulant

Remarques du 18/01/12	Prise en compte
• 2 emplacements fauteuils roulants à améliorer	➔ Oui
• Couleurs contrastées sur les barres de maintien	➔ Oui
• Couleurs contrastées sur les boutons « arrêt demandé »	➔ Oui
• Prévoir des filtres sur les nouvelles parties vitrées	➔ Oui
• Bien répartir le son dans le bus	➔ 4 haut-parleurs de chaque côté
• Moduler le volume du son en fonction du volume ambiant	➔ Oui
• Annoncer le prochain arrêt plus tôt	➔ Sujet en cours. Difficile avec des distances faibles
• Prendre en compte les normes d'accessibilité pour les écrans d'information dans les bus	➔ Oui
• Améliorer la lisibilité des plans de lignes en voussoirs	➔ Oui
• Revoir la localisation des sièges PMR	➔ Oui

Le matériel roulant : aménagement intérieur



Vaste zone sans mobilier au sol

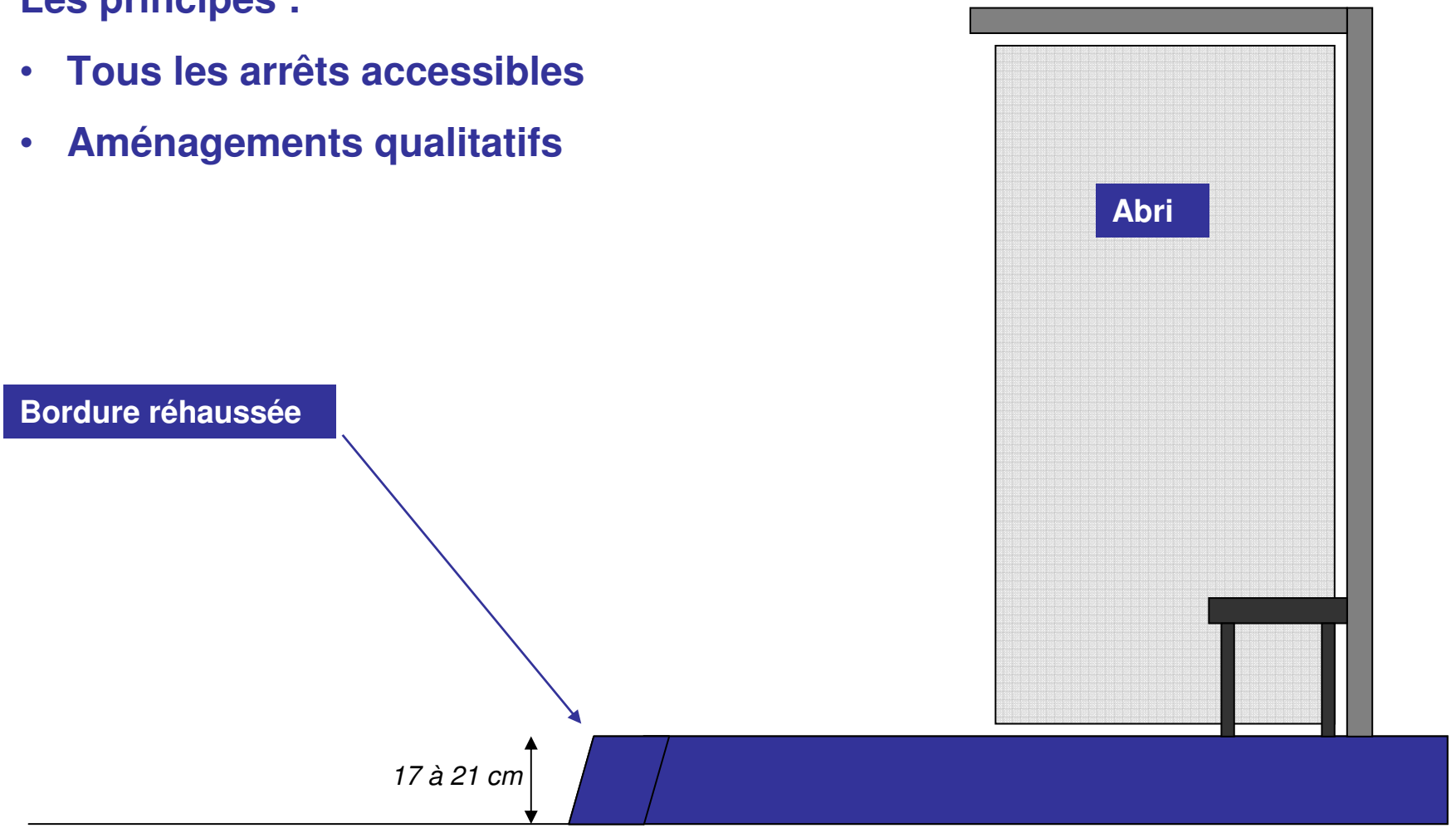
4 Sièges PMR

Siège priorité déficients visuels

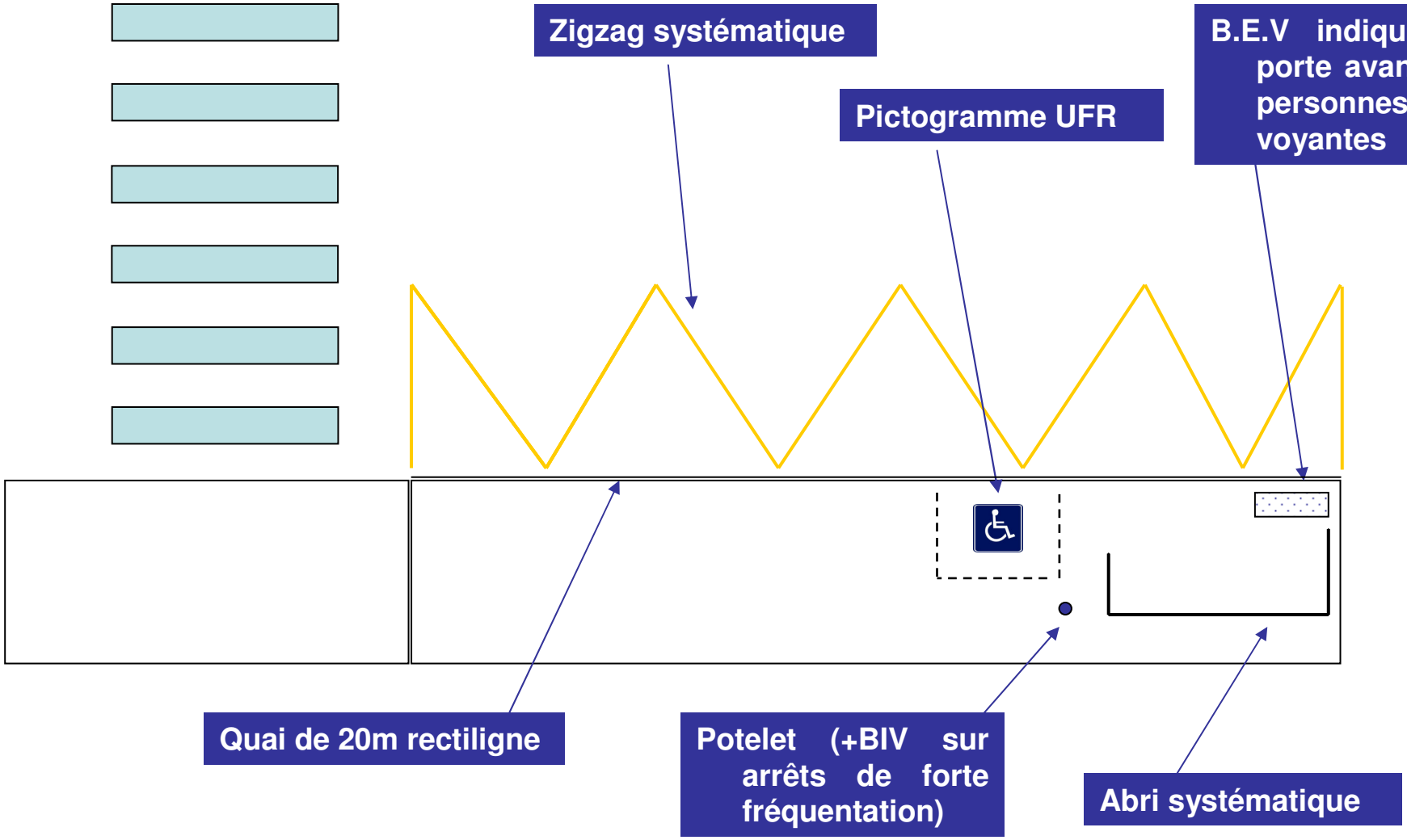
Les arrêts

Les principes :

- **Tous les arrêts accessibles**
- **Aménagements qualitatifs**



Les arrêts


Zigzag systématique
Pictogramme UFR
B.E.V indiquant la porte avant pour personnes mal-voyantes
Quai de 20m rectiligne
Potelet (+BIV sur arrêts de forte fréquentation)
Abri systématique

MISE EN ACCESSIBILITE PHYSIQUE DES QUAIS DE BUS

PROGRAMMATION DES TRAVAUX DE 2009 A 2015

LE CADRE JURIDIQUE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS DU RESEAU URBAIN

Le code de la route, le code de la voirie routière et le code des assurances

Le code de l'urbanisme et les lois complémentaires ayant trait à l'aménagement du territoire *(Loi d'orientation des transports intérieurs , loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie , loi Solidarité Renouvellement Urbain)*

Le code rural, le code forestier et la loi sur l'eau

Les lois Grenelle et le code des transports

Le code des communes et **le code général des collectivités territoriales**

Le code général de la propriété des personnes publiques

Le code des marchés publics

Loi du N° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi du N° 2005-102 du 11 février 2005

Décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relative à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 décrit les caractéristiques techniques des ouvrages.

L'arrêté du 15 janvier 2007 précise ces prescriptions techniques.

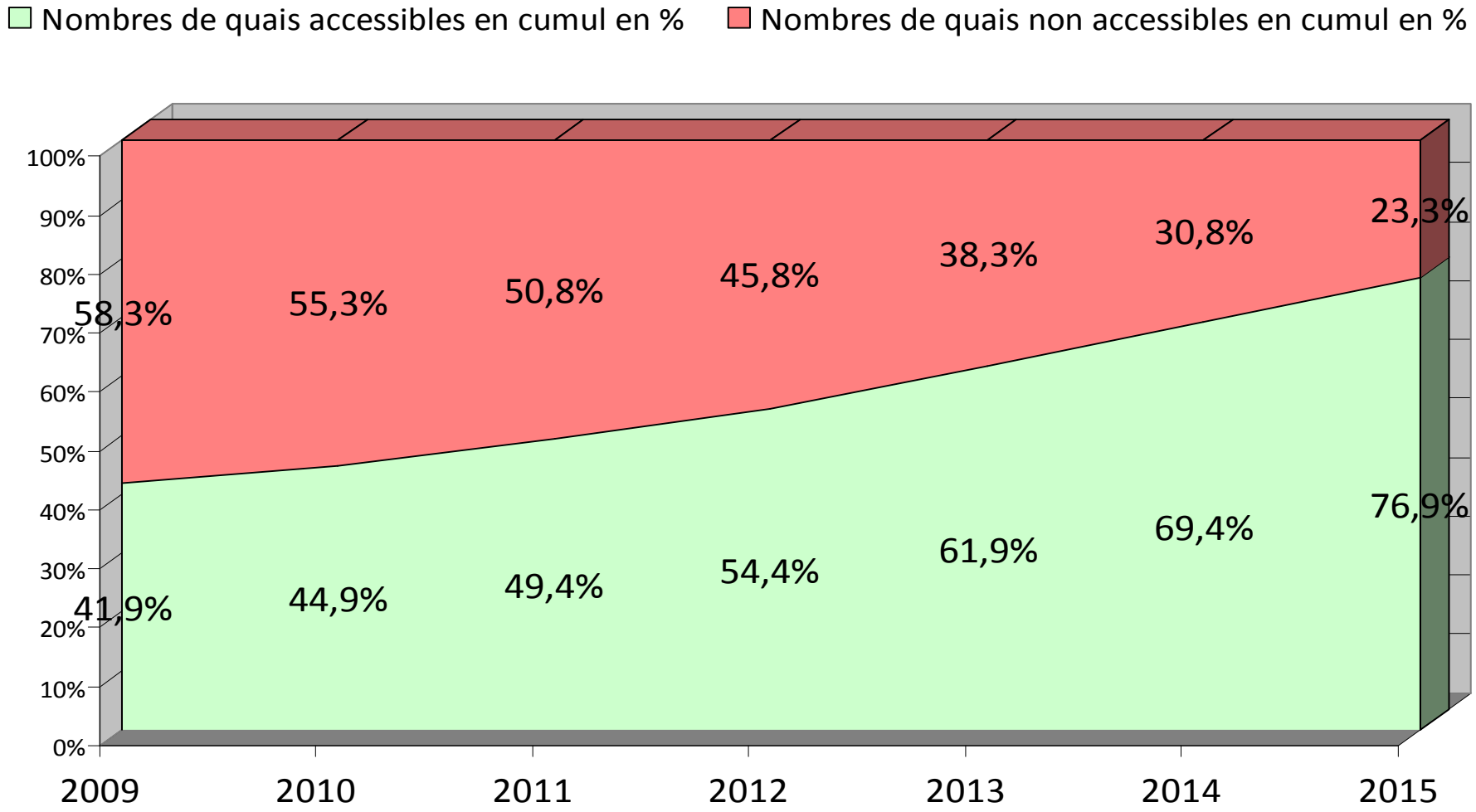
La délibération D 2011.07.11.12.2 du SMTC portant sur l'état d'avancement des mesures du SDA qui précise que les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus sont désormais calés sur le planning de réfection et de travaux ponctuels effectués sur voirie, par les EPCI et les communes incluses dans le PTU et ayant compétences en la matière.

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN

ESTIMATION DU NOMBRE DE QUAIS QUI SERONT AMENAGES PAR FAMILLE DE PROJETS *(Valeurs non contractuels)*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombres de quais aménagés à travail constant		**70**	**110**	**110**	**110**	**110**	**110**
Nombres de quais aménagés au bénéfice des Bus en Site Propre					**60**	**70**	**70**
Nombres de quais aménagés au bénéfice des lignes structurantes		**20**	**20**	**40**	**50**	**40**	**40**
Nombres de quais accessibles en cumul	**1233**	**1323**	**1453**	**1603**	**1823**	**2043**	**2263**
Nombres de quais non accessibles en cumul	**1717**	**1627**	**1497**	**1347**	**1127**	**907**	**687**

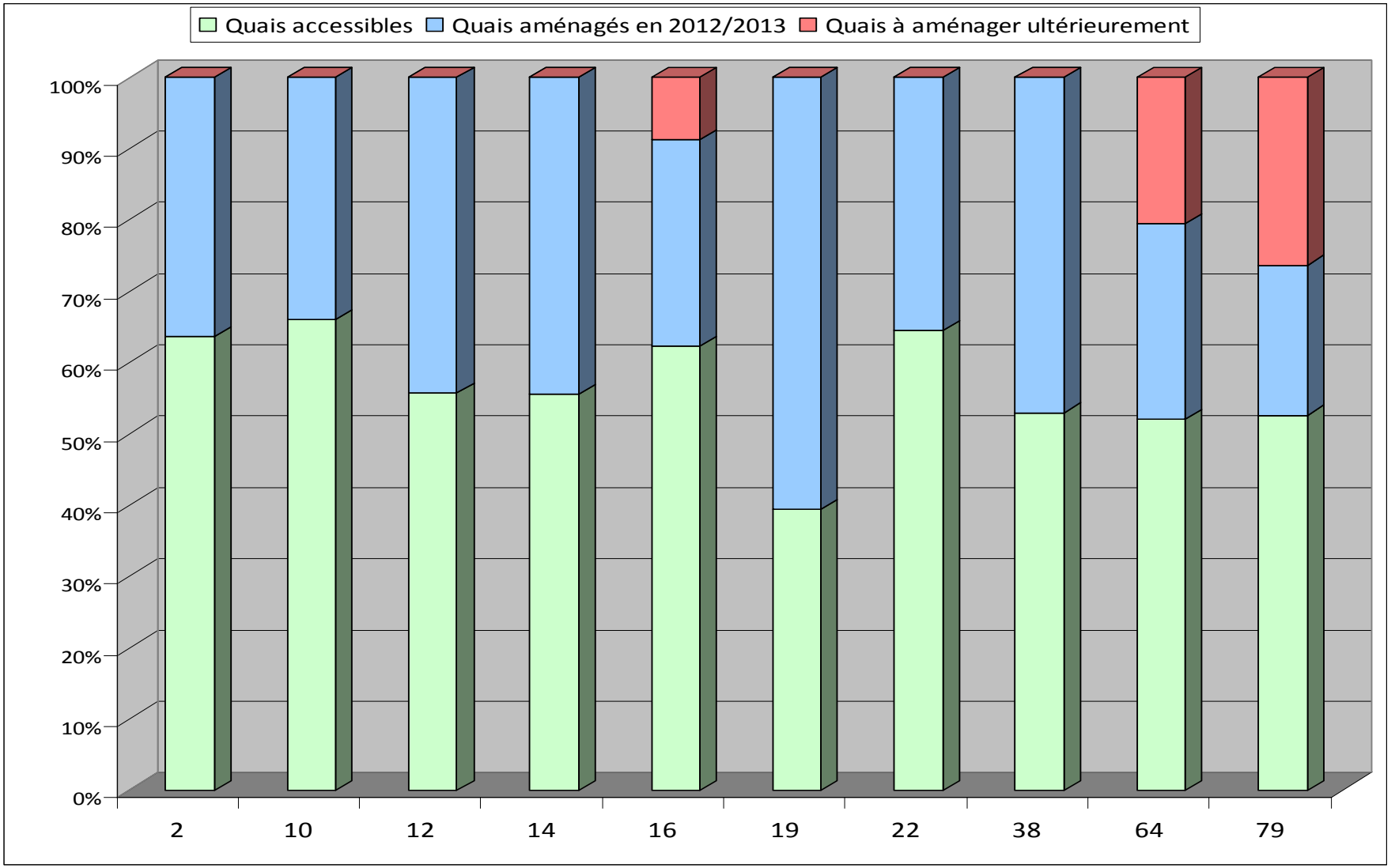
2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN



2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR LES DIX PREMIERES LIGNES DU RESEAU URBAIN

Lignes	Nombre d'arrêts	Quais accessibles	Quais aménagés en 2011/2013	Quais restants à aménager
2	55	35	20	0
10	47	31	16	0
12	61	34	27	0
14	72	40	32	0
16	69	43	20	6
19	61	24	37	0
22	45	29	16	0
38	51	27	24	0
64	73	38	20	15
79	76	40	16	20

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR LES DIX PREMIERES LIGNES DU RESEAU URBAIN



EXEMPLES CONCRETS D'AMENAGEMENTS DE QUAIS DE BUS

Réalisation d'un quai en ligne en entrée de giratoire avec, à l'avant, un passage piéton protégé par un ilot central empêchant de contourner le bus stationné

EXEMPLES CONCRETS D'AMENAGEMENTS DE QUAIS DE BUS

Réalisation d'un quai élargi et d'un passage piéton protégé

EXEMPLES CONCRETS D'AMENAGEMENTS DE QUAIS DE BUS

Réalisation d'un quai avancée pour un accostage facilité, un trottoir plus large, plus d'obstacles, un arrêt sur chaussée qui ralentit le flux automobile

EXEMPLES CONCRETS D'AMENAGEMENTS DE QUAIS DE BUS

Réalisation d'un quai en ligne avec, à l'arrière, un passage piéton protégé

EXEMPLES CONCRETS D'AMENAGEMENTS DE QUAIS DE BUS

Réalisation d'un quai en ligne avec, à l'arrière, un passage piéton protégé et du mobilier anti stationnement espacé de 4 mètres en partant de l'avant du bus

FIN

MISE EN ACCESSIBILITE PHYSIQUE DES QUAIS DE BUS
PROGRAMMATION DES TRAVAUX DE 2009 A 2015

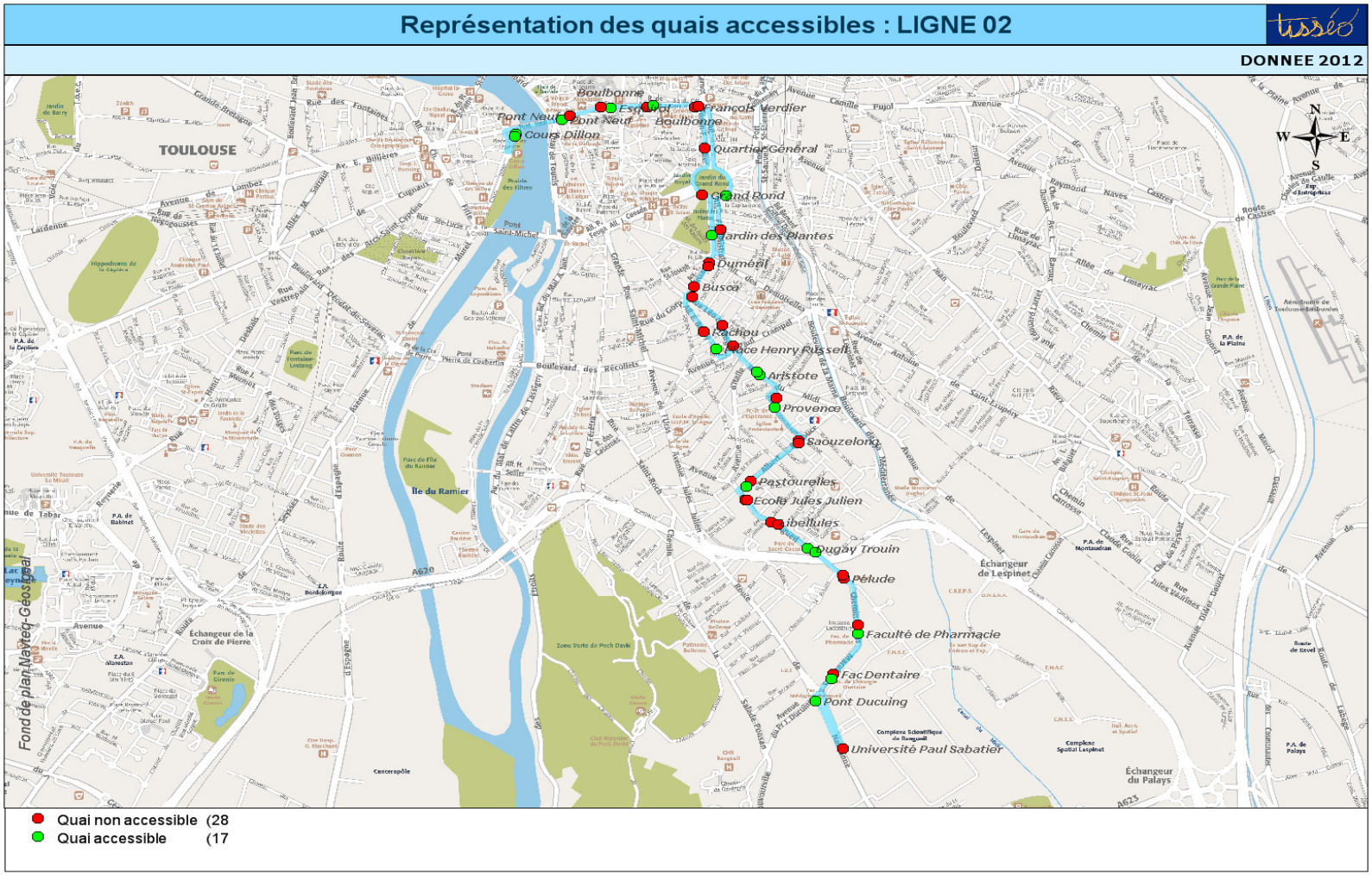
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DES DIX PREMIERES LIGNES DU RESEAU URBAIN

AVERTISSEMENT :

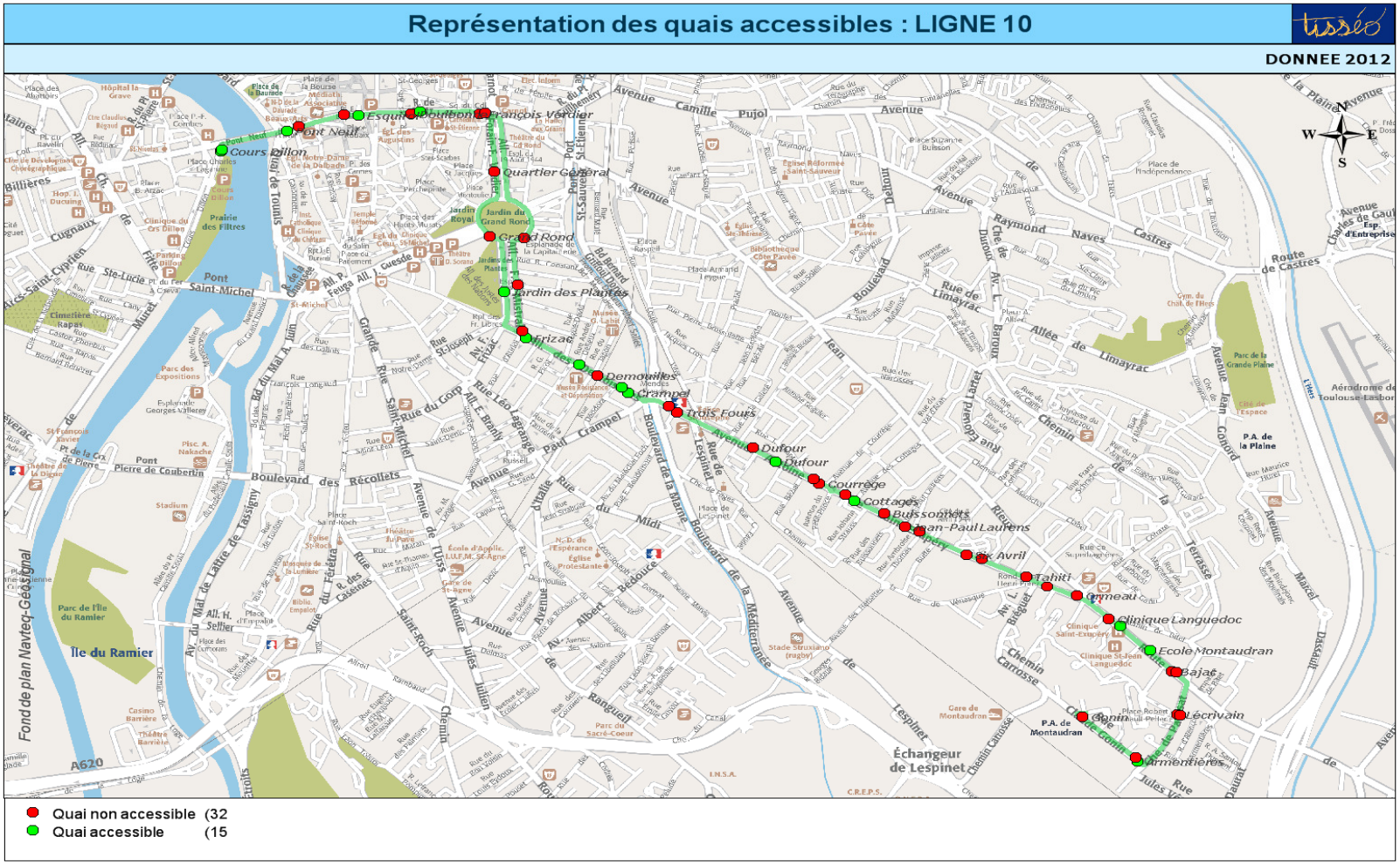
LES CARTES SUIVANTES SONT PUBLIEES SUR LA BASE DE L'ETAT DES LIEUX DE JUIN 2011.

ELLES SERONT REACTUALISEES AU TROISIEME TRIMESTRE 2012

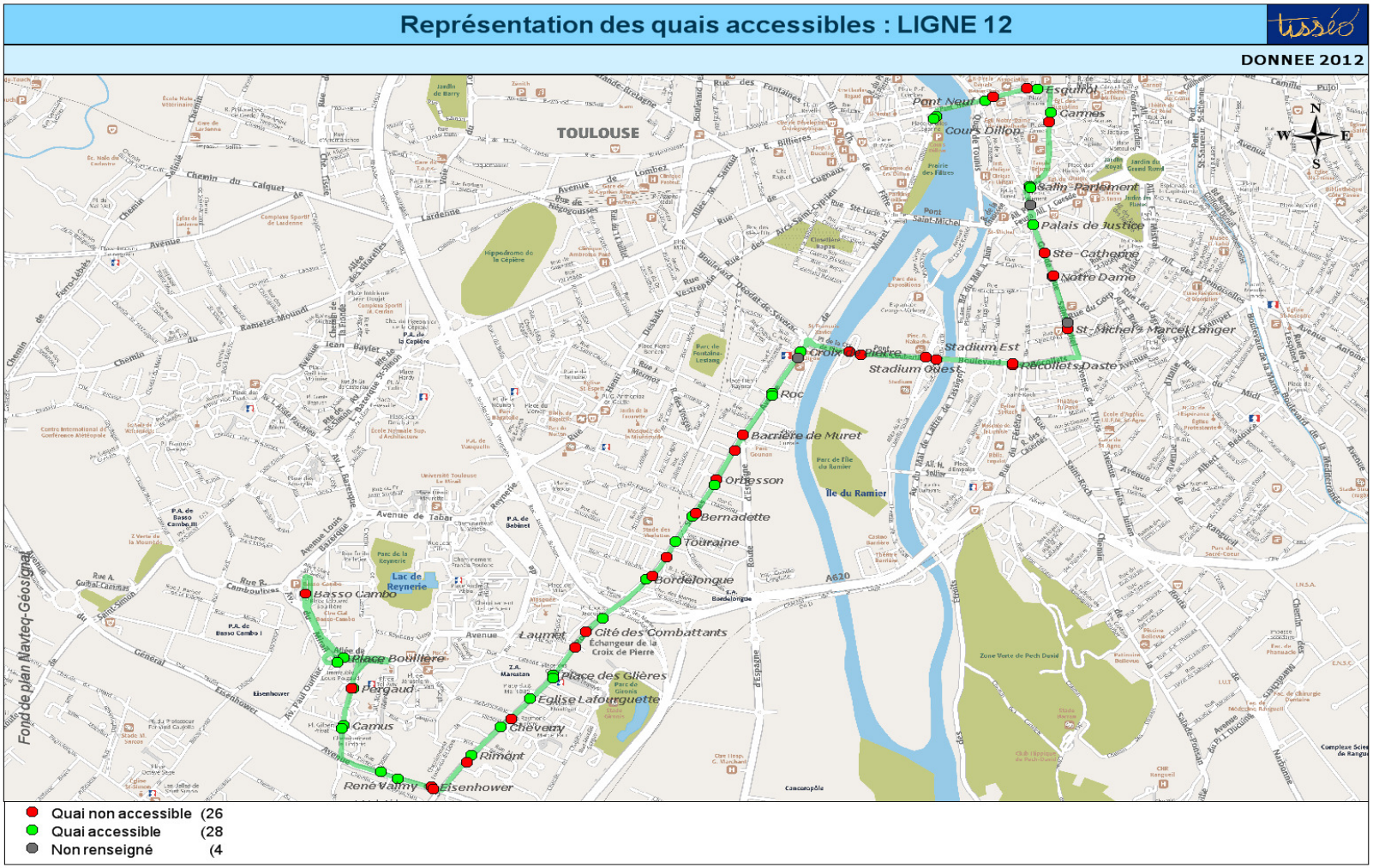
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 02



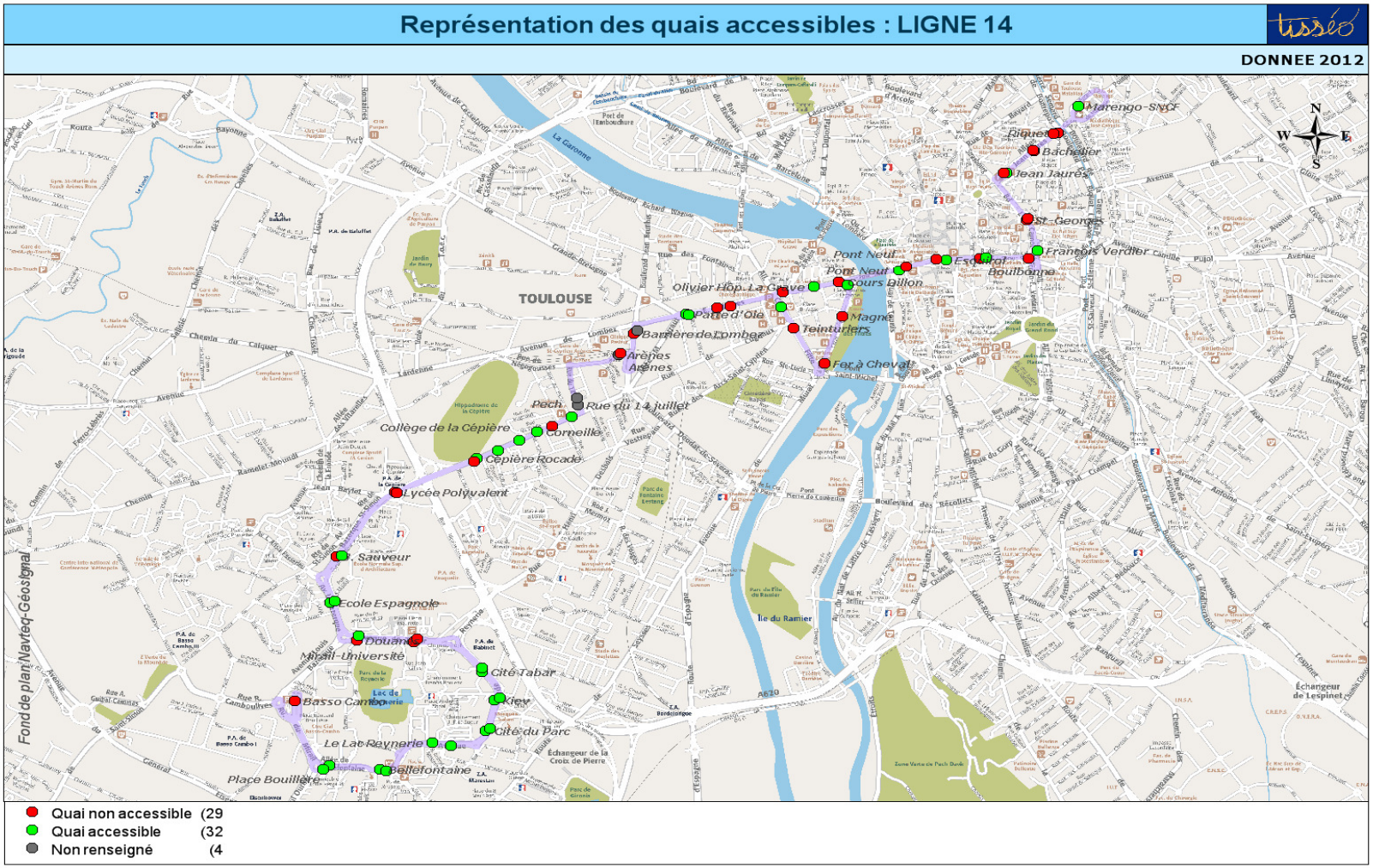
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 10



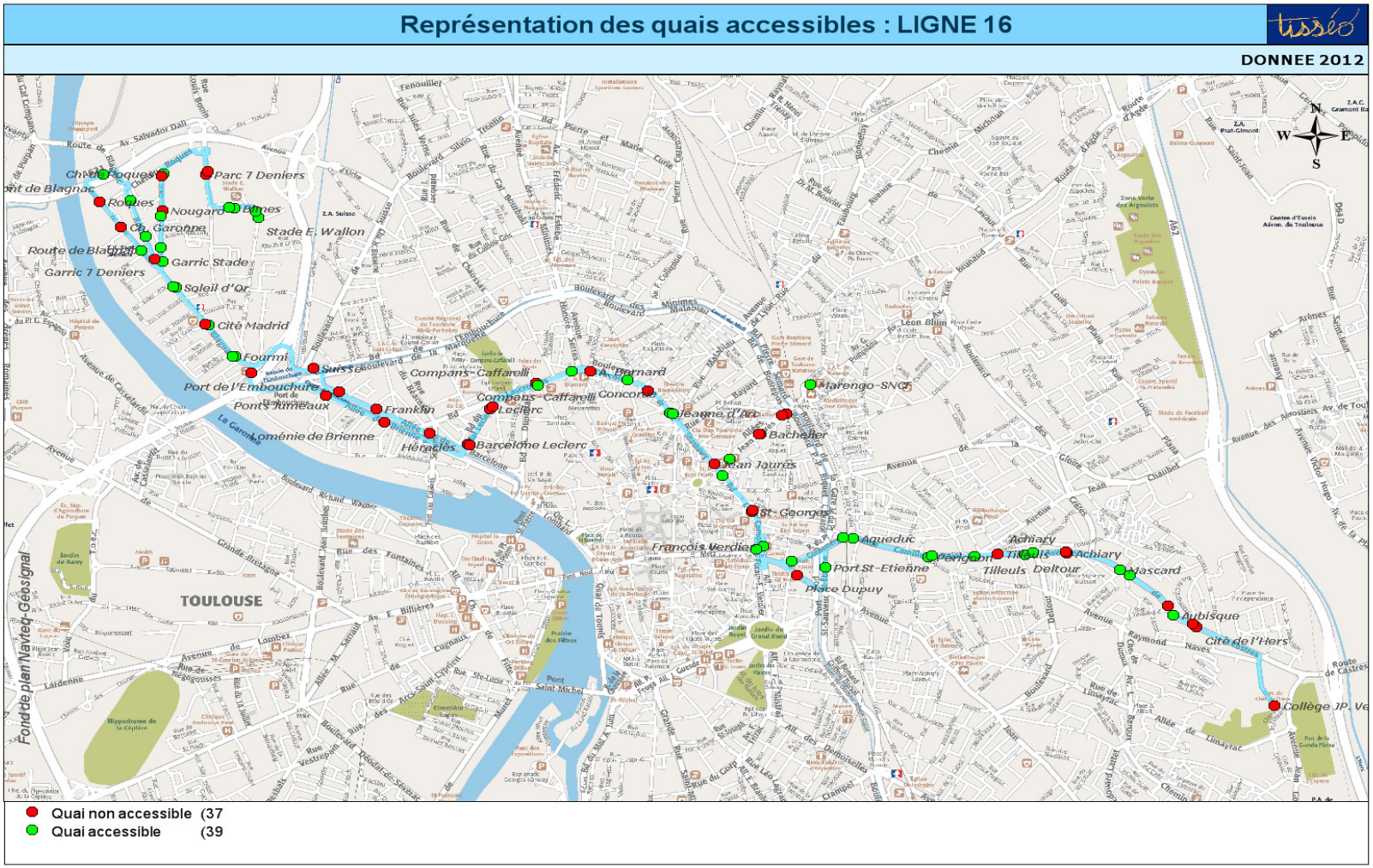
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 12



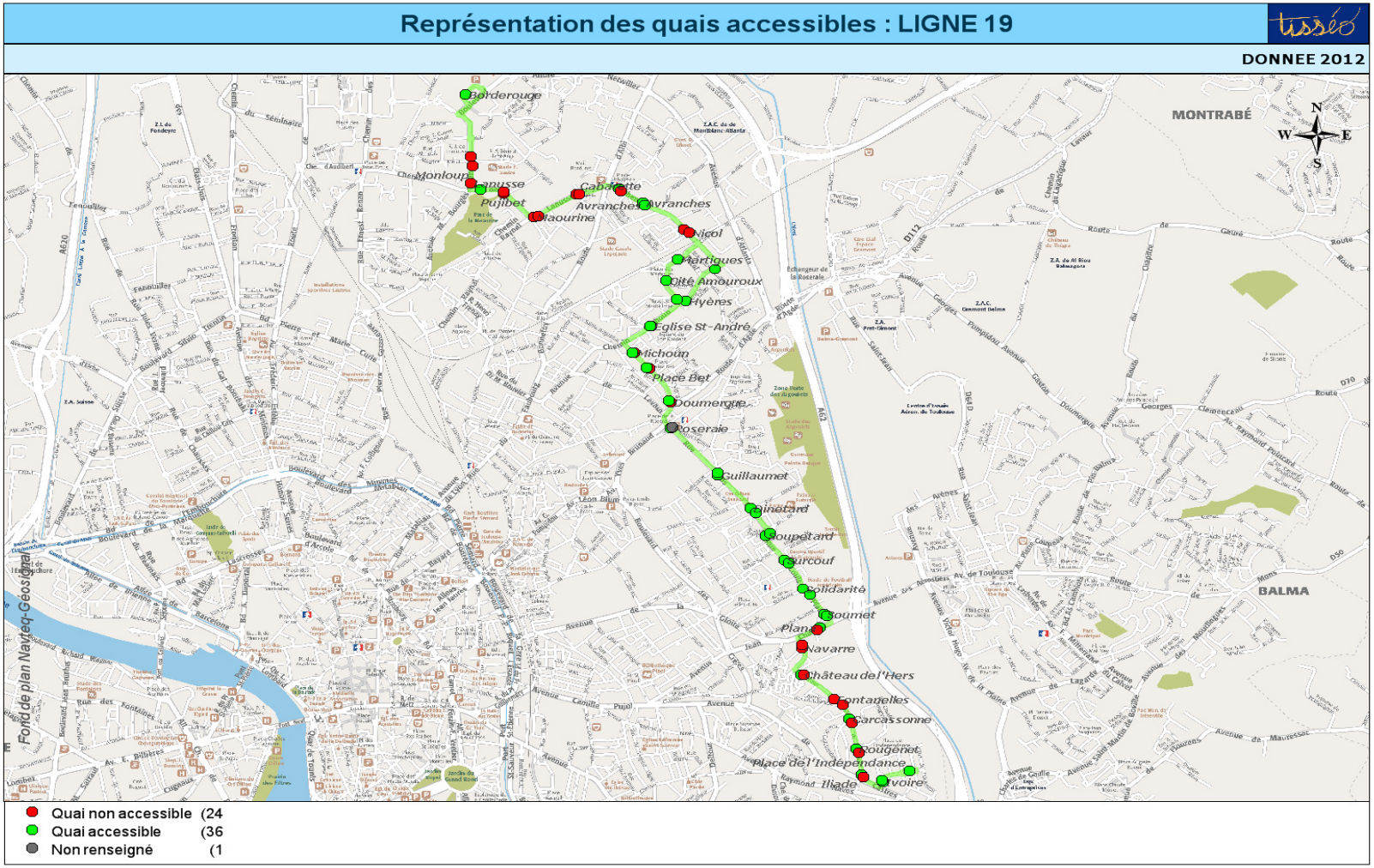
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 14



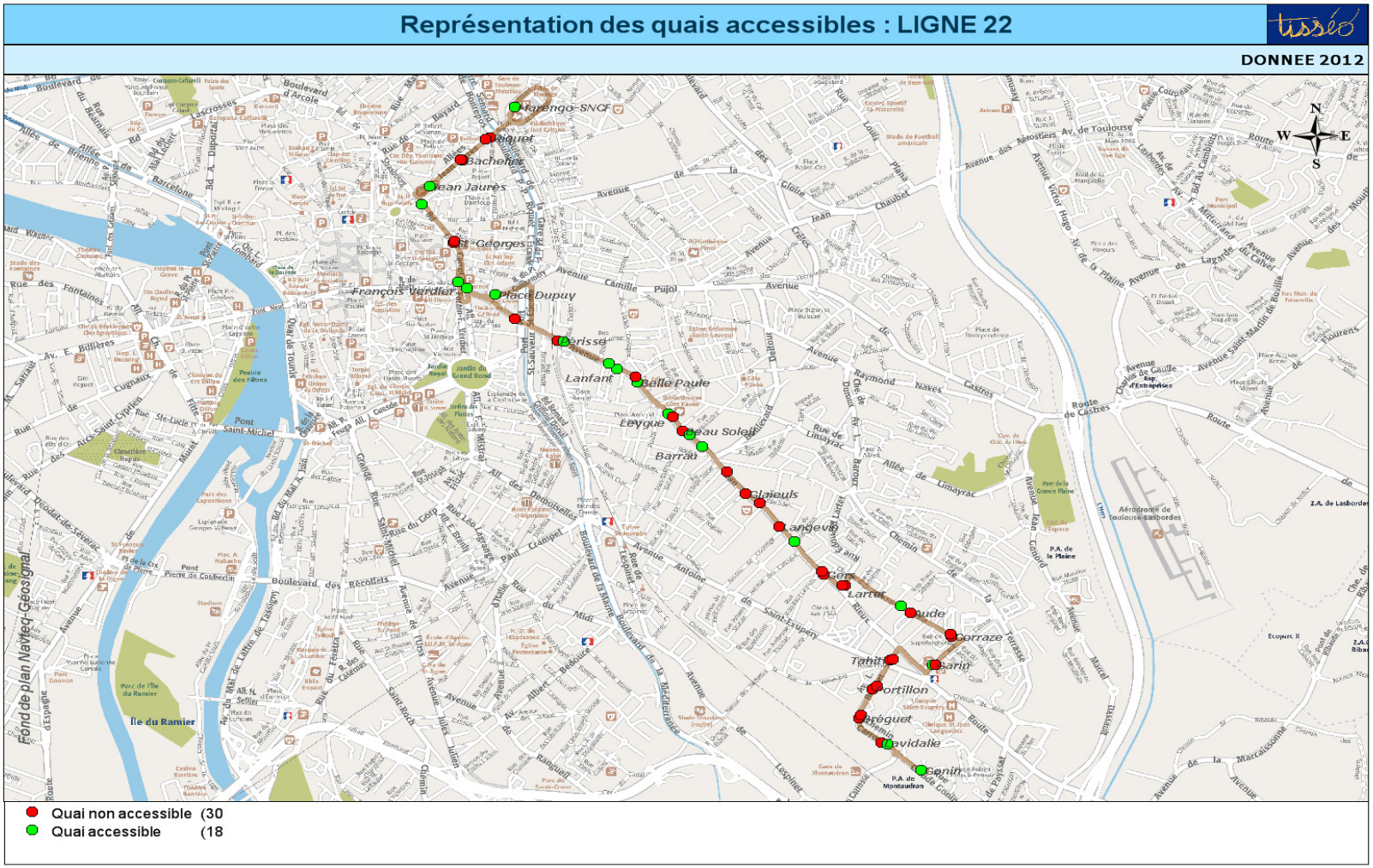
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 16



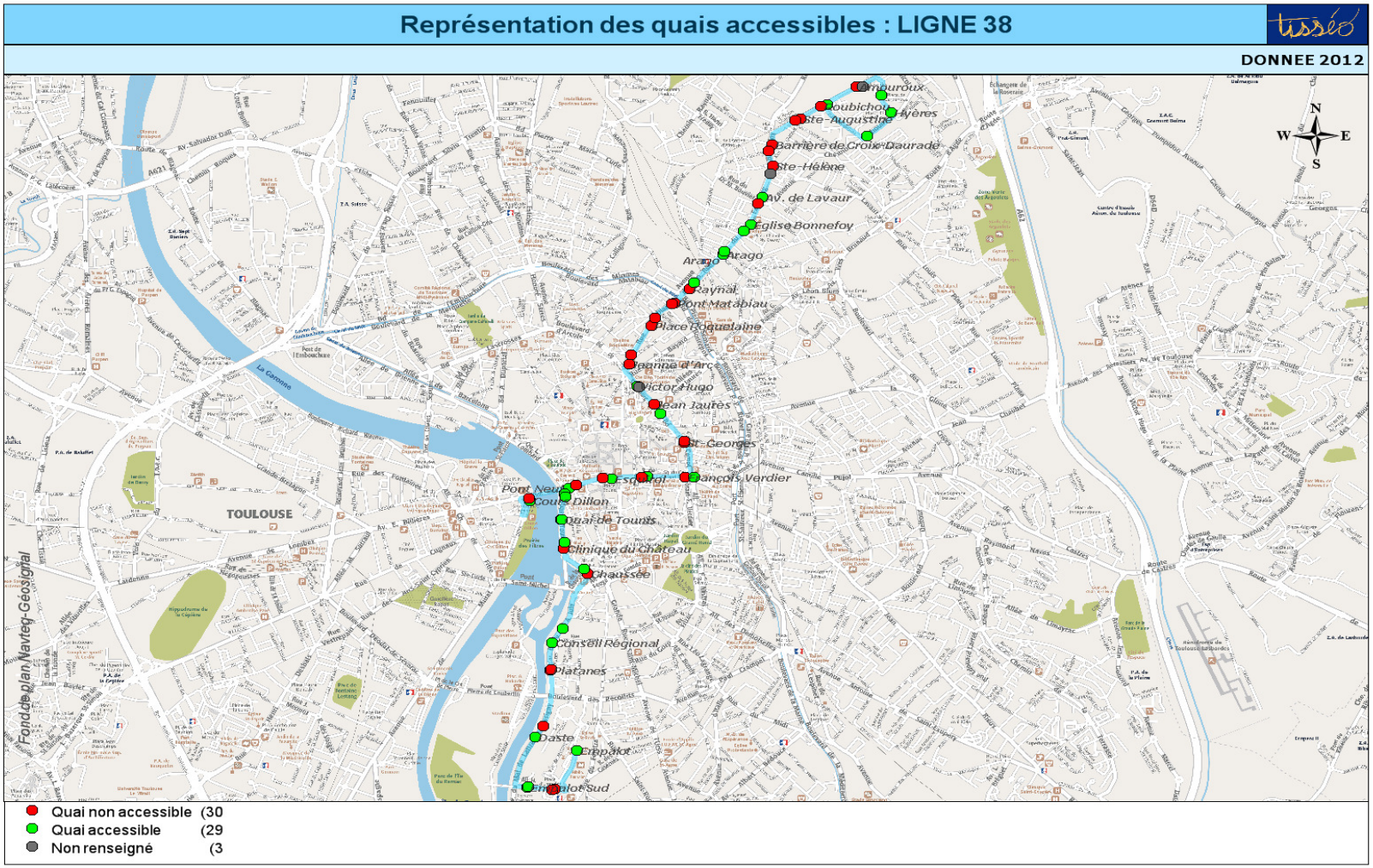
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 19



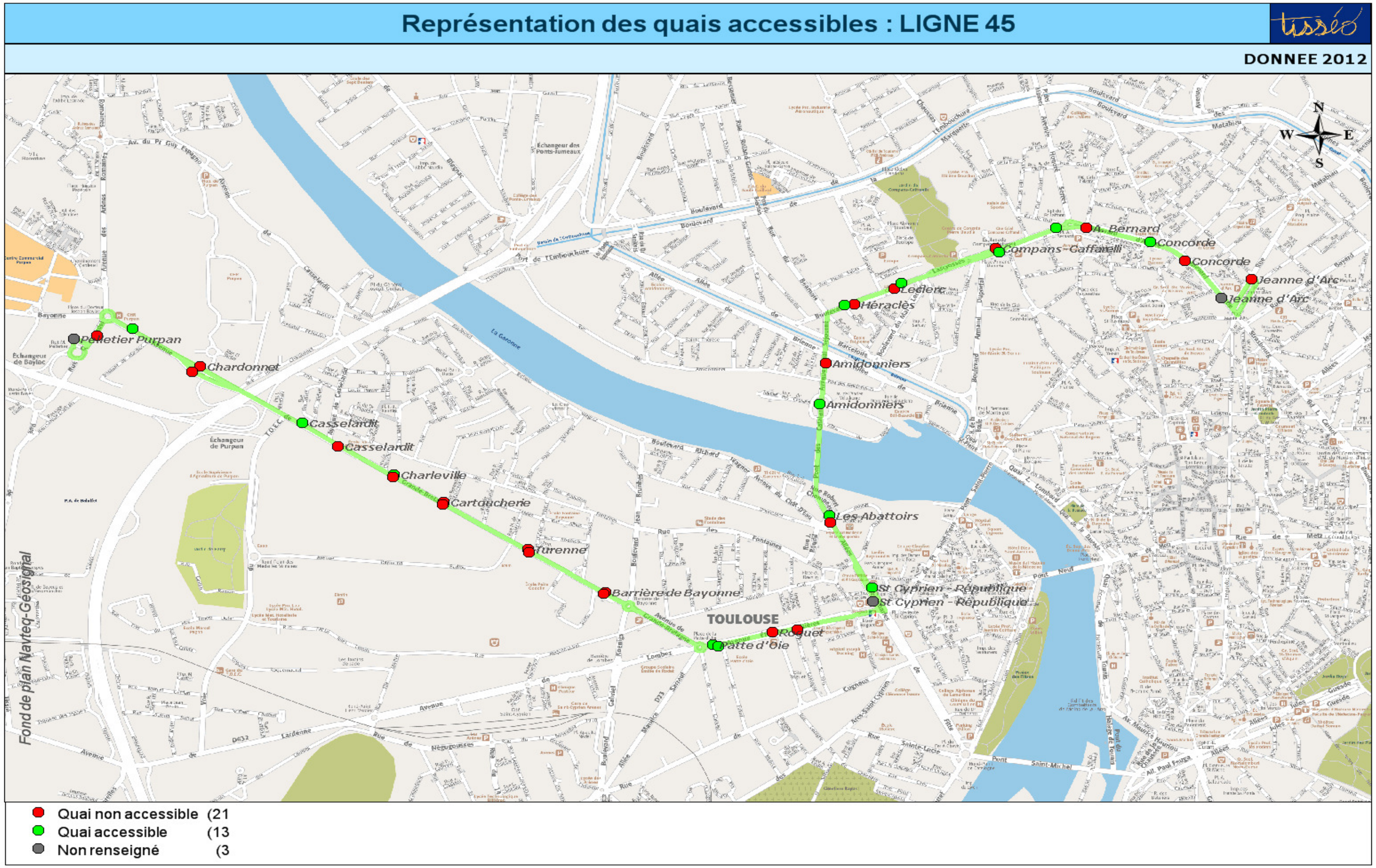
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 22



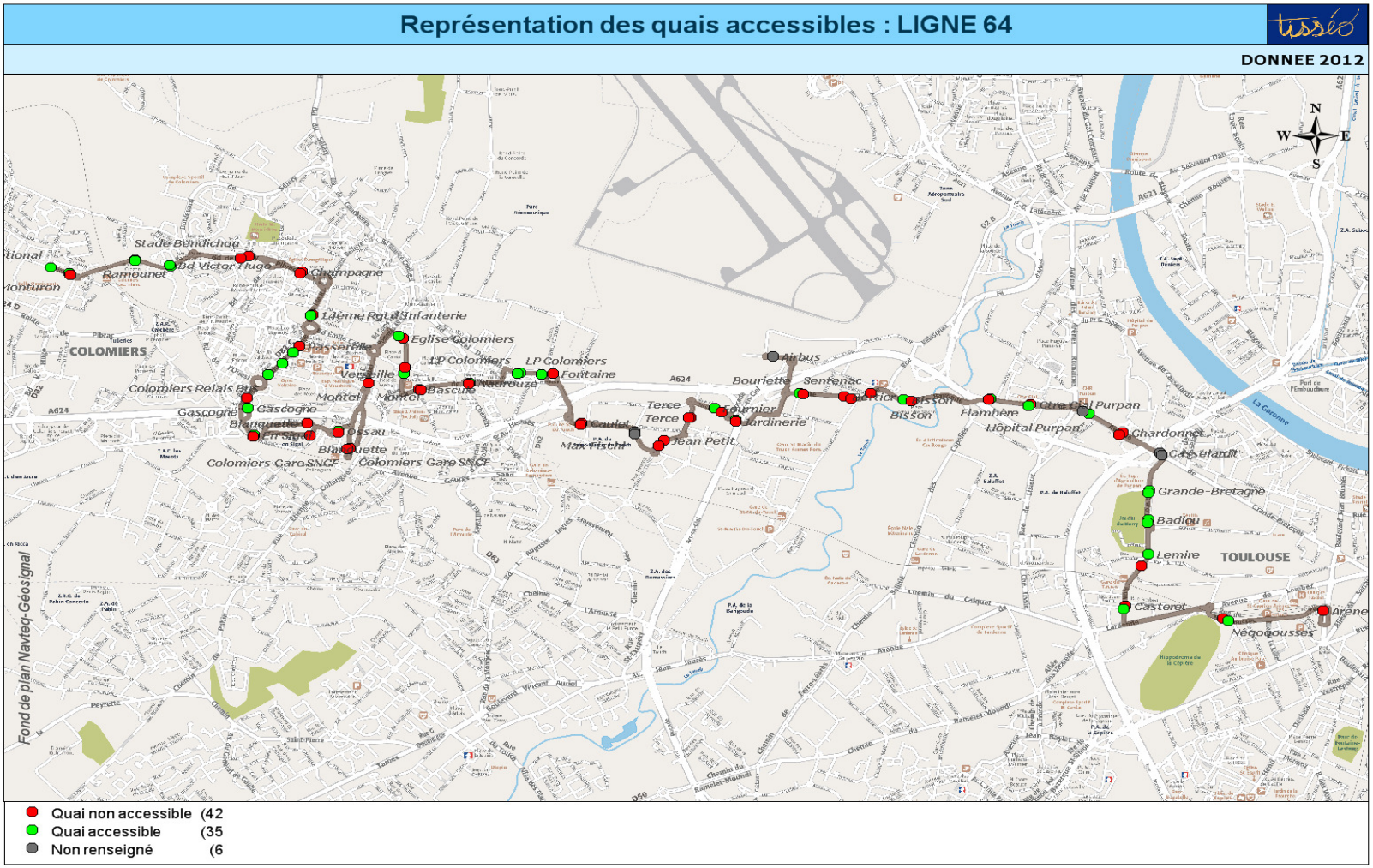
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 38



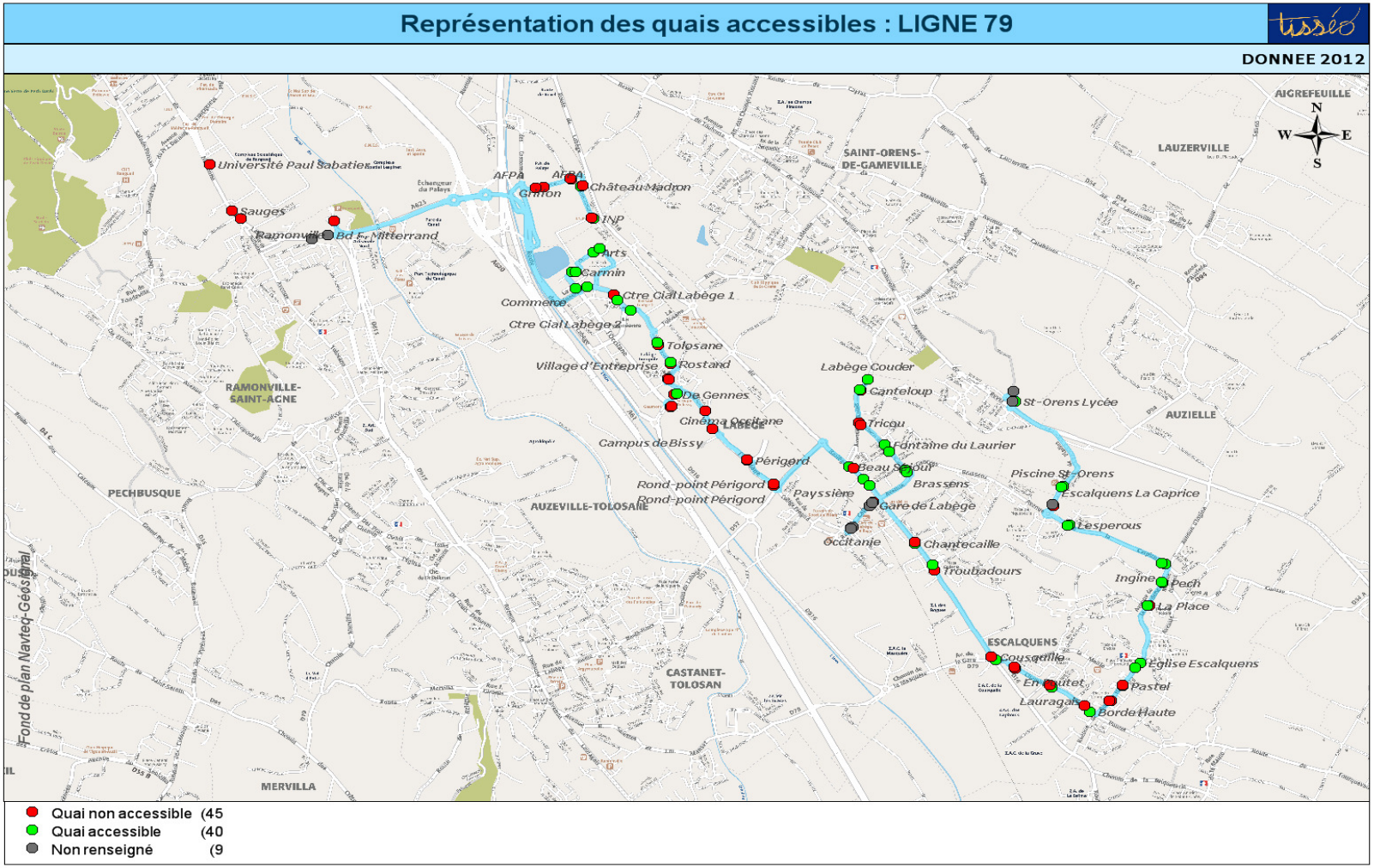
CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 45



CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 64



CARTOGRAPHIE DE L'ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA LIGNE 79



SDA Tisséo- Volet SDA Stations de métro

Ascenseurs métro
Mise aux normes Accessibilité

CARUT du 27 juin 2012

Ascenseurs métro – La démarche

Un axe prioritaire, une réflexion patrimoniale, une concertation avec les Associations

- La mise en conformité des ascenseurs du métro et des P+R à la loi Handicap constitue un des axes prioritaires du volet « SDA Stations de métro & P+R ».

- La réflexion amorcée pour l'accessibilité s'est étendue aux autres obligations légales de mise en conformité (sécurité par exemple). Il en a résulté une réflexion patrimoniale globale sur l'ensemble du parc d'ascenseurs de Tisséo.

- L'objectif de Tisséo est de mettre tous ses ascenseurs en conformité avec la norme NF-EN 81-70 (cf. article 7.2 de la loi Handicap).

- Le remplacement d'un ascenseur de la station Jean-Jaurès a permis de finaliser les aspects « Accessibilité » de ce prototype avec les Associations concernées avant le lancement des travaux de renouvellement.

- Un atelier CARUT a été mis en place à cet effet le 6 avril 2012.

Ascenseurs métro – La norme NF-EN 81-70

Les handicaps pris en compte

Handicap physique

Personnes en fauteuil roulant, ou avec canne/béquilles.
Personnes avec bagages lourds, poussettes,…
Altération de l'endurance et difficulté d'équilibre
Altération de la dextérité des bras, mains, doigts

Déficit cognitif

Compréhension des commandes

Handicap sensoriel

Vision-Audition-Langage

Les cibles

- Dimension de la cabine et des portes
- Dispositif de réouverture des portes
- Précision d'arrêt
- Main courante
- Commandes & signalisations palières
- Commandes & signalisations cabines

Messages sonores

Contenu des messages

- Abréger le message à l'arrivée du niveau zéro pour une meilleure compréhension
- Homogénéiser le contenu des messages sonores sur l'ensemble des ascenseurs du réseau.

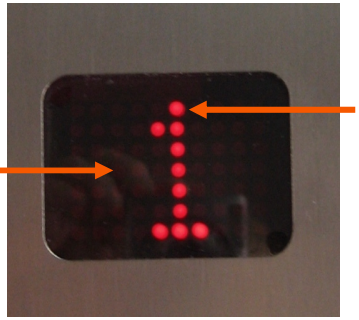
Qualité du son

- Augmenter le volume
- Traiter le grésillement
- Améliorer la compréhension en insérant des blancs entre les mots

Apposer le logo « boucle auditive » dans la cabine

Commandes & signalisations palières

Affichage des numéros d'étage
améliorer la lisibilité



Renforcer le contraste visuel

Augmenter la taille des caractères

Bouton d'appel
Repérage et position

Améliorer le contraste visuel par une plaque de fond colorée

Positionner au plus près de l'arête du mur

Reprendre l'emplacement du bouton d'appel lorsque celui-ci est à moins de 40 cm d'un angle rentrant

Commandes & signalisations en cabine

Contraste visuel de tous les boutons à améliorer (plaque de fond colorée par exemple)

Boutons de numéros d'étage

- Aligner verticalement par ordre croissant des numéros d'étage du bas vers le haut
- Placer ces boutons vers l'intérieur de la cabine

Boutons de commande d'ouverture et de fermeture des portes

- Aligner verticalement
- Placer ces boutons côté porte
- Améliorer leur relief pour obtenir un contraste tactile de qualité identique à celui des boutons de numéros d'étage

Bouton d'alarme (interphonie bidirectionnelle)

- Optimiser son positionnement pour garder une accessibilité appropriée pour les personnes en fauteuil roulant et éviter des déclenchements intempestifs
- Améliorer son relief pour obtenir un contraste tactile de qualité identique à celui des boutons de N° d'étage
- Conserver uniquement le pictogramme de la cloche dont la taille sera ainsi maximisée.

Ascenseur de Jean-Jaurès
Photomontage résumant les demandes des associations sur le positionnement des boutons en cabine

Boutons d'étage
alignés verticalement et positionnés vers l'intérieur de la cabine

Porte

Porte

Boutons ouverture/fermeture des portes
alignés verticalement et positionnés côté porte

Ascenseurs métro – L'opération de mise aux normes

Durée, périmètre et coût

- L'opération démarre en automne 2012 et se termine fin 2015
- 120 ascenseurs concernés sur un parc total de 134 ascenseurs
- 2 types d'interventions pour la mise aux normes
  - Remplacement de l'appareil
    - *3 mois de travaux par ascenseur*
    - *Ligne A hors prolongement → 35 ascenseurs remplacés entre automne 2012 et fin 2015*
  - Rénovation de l'appareil :
    - *1 mois de travaux par ascenseur*
    - *Prolongement ligne A → 12 ascenseurs rénovés en 2013*
    - *Ligne B → 72 ascenseurs rénovés entre 2013 et fin 2015*
- Enveloppe prévisionnelle : 4,150 M€

Ascenseurs métro – L'opération de mise aux normes

Un planning construit pour
limiter au maximum la gêne occasionnée à nos usagers

- Ne pas faire de travaux pendant la période de Noël/soldes d'hiver : exemple du 10 décembre 2012 au 20 janvier 2013. ⚠ *Nota : ceci vaut pour les stations où les interventions sur ascenseurs peuvent gêner les PMR*.

- Maintenir entre les stations en travaux un intervalle minimum de 2 stations consécutives sans travaux (exception faite de Jean-Jaurès et Jolimont où existe une redondance d'ascenseurs).

- Intervenir en période estivale à Esquirol et Mirail Université.

Les solutions alternatives, dont le service de substitution,
font l'objet de la présentation qui suit.

Merci de votre attention

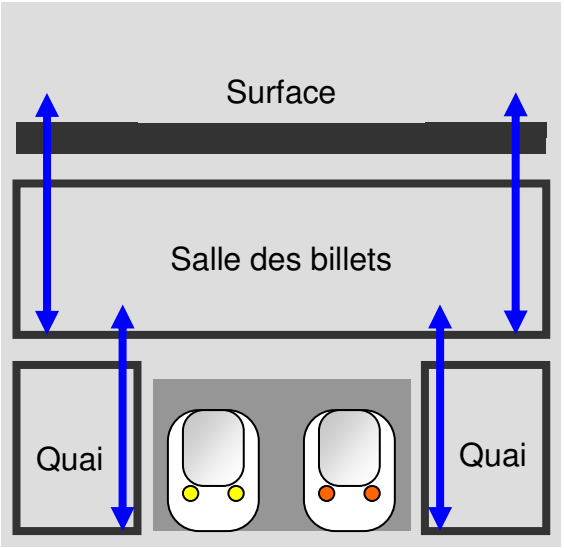
Rénovation du parc d'ascenseurs Tisséo

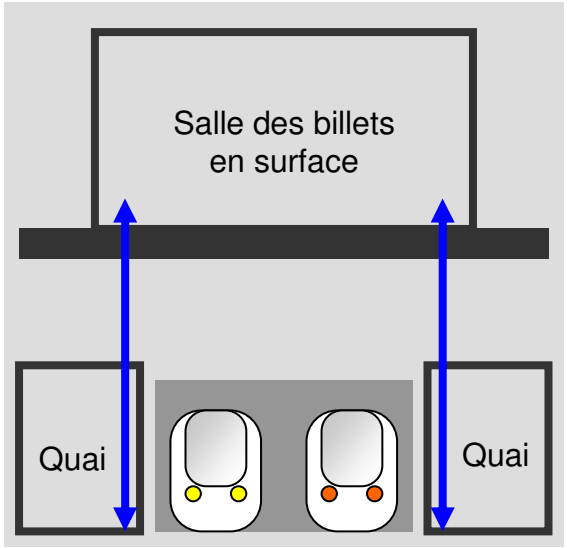
Accessibilité et mesures de substitution

CARUT – 27/06/2012

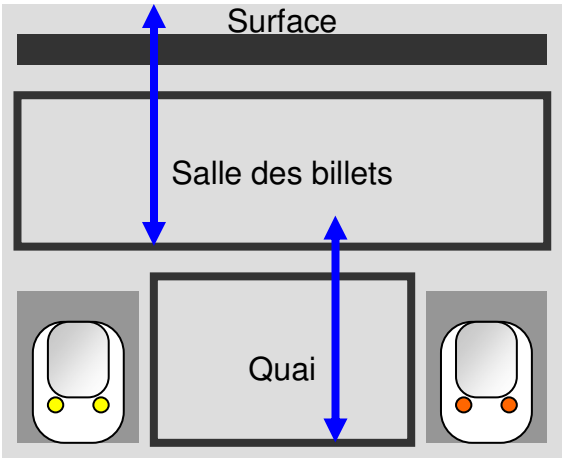
Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

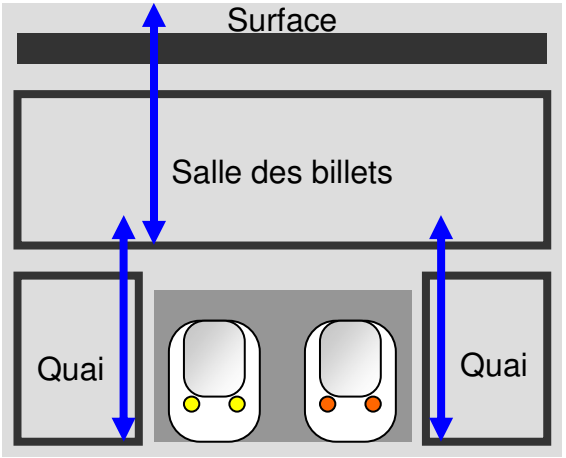
- ✓ Différents types de stations :
  Différents impacts sur l'accessibilité





L'accessibilité peut être maintenue
(au moyen d'une procédure de « rebroussement »)

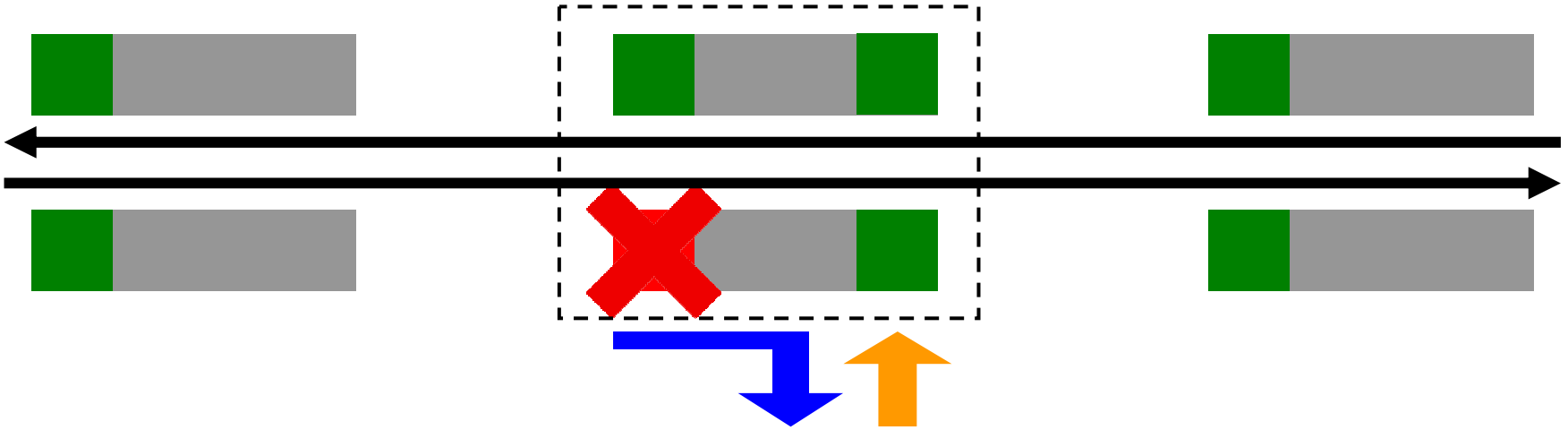




L'accessibilité ne peut pas être maintenue

Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

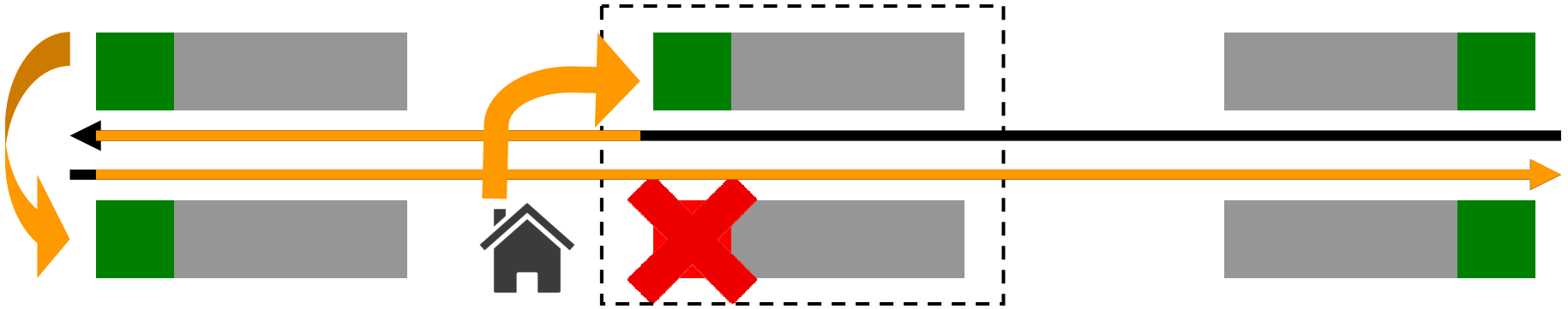
- ✓ Maintien total de l'accessibilité de la station
  Pour les quais équipés de deux ascenseurs chacun



Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

✓ Maintien partiel de l'accessibilité de la station
Avec procédure de rebroussement pour les stations équipées d'un seul ascenseur par quai

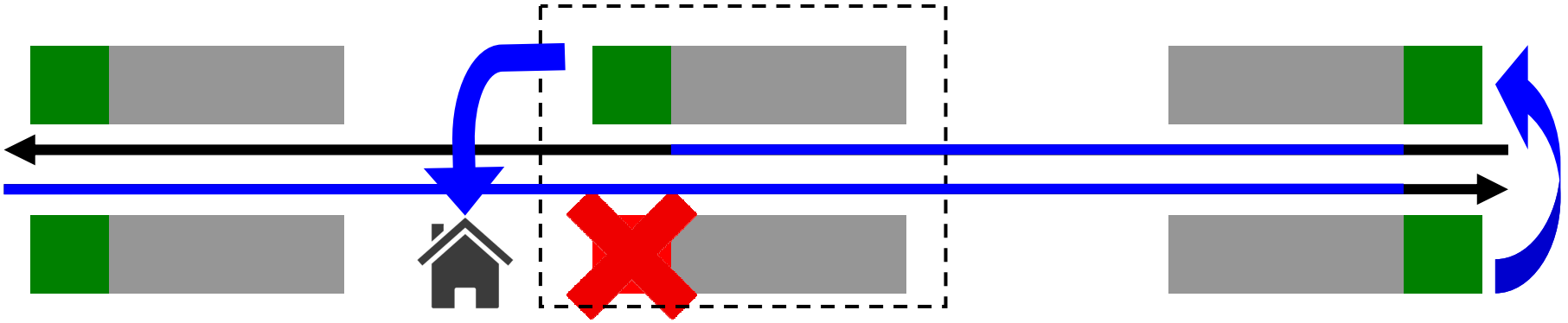
Sens ALLER



Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

✓ Maintien partiel de l'accessibilité de la station
Avec procédure de rebroussement pour les stations équipées d'un seul ascenseur par quai

Sens RETOUR

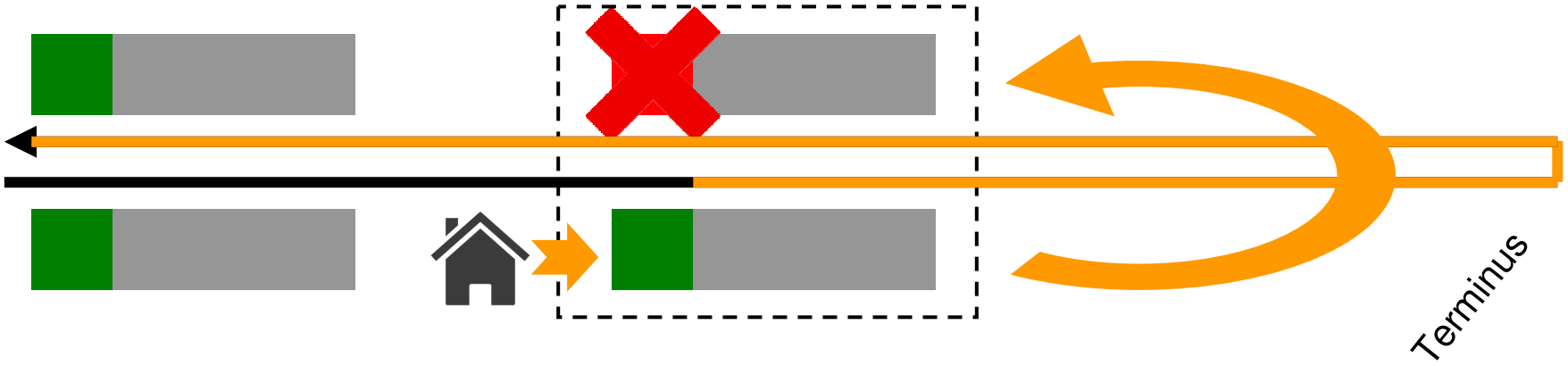


Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

Un personnel Tisséo sera présent en permanence sur le quai de la station dont l'ascenseur est en travaux
Les personnes ayant besoin d'effectuer la procédure de rebroussement devront descendre systématiquement pour aller à sa rencontre

- ✓ Maintien partiel de l'accessibilité de la station
  Avec procédure de rebroussement pour les stations terminus (Basso Cambo, Balma Gramont, Borderouge)

au DEPART

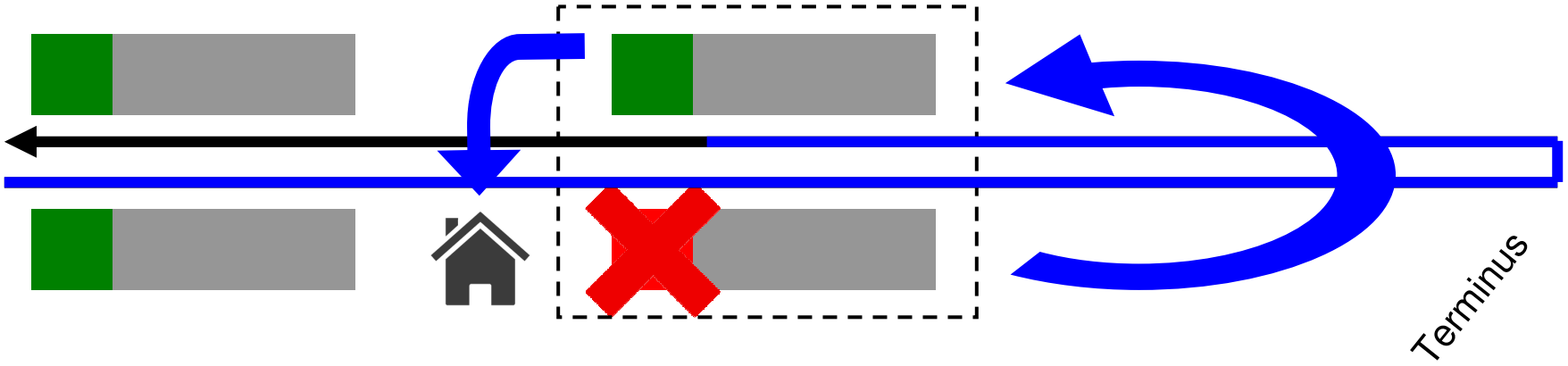


Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

Un personnel Tisséo sera présent en permanence sur le quai de la station dont l'ascenseur est en travaux
Les personnes ayant besoin d'effectuer la procédure de rebroussement devront descendre systématiquement pour aller à sa rencontre

- ✓ Maintien partiel de l'accessibilité de la station
  Avec procédure de rebroussement pour les stations terminus (Basso Cambo, Balma Gramont, Borderouge)

à l'ARRIVEE

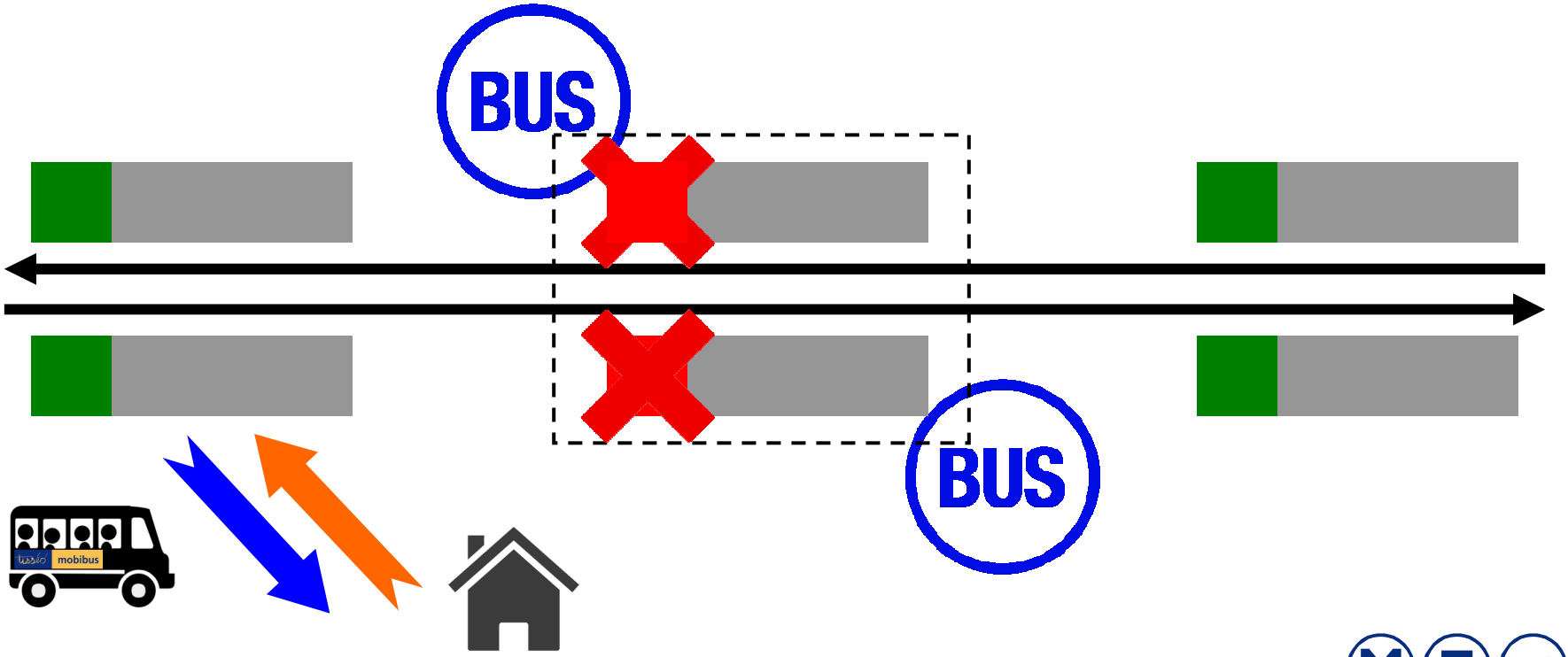


Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

Accessibilité de la station interrompue

✓ 3 solutions :

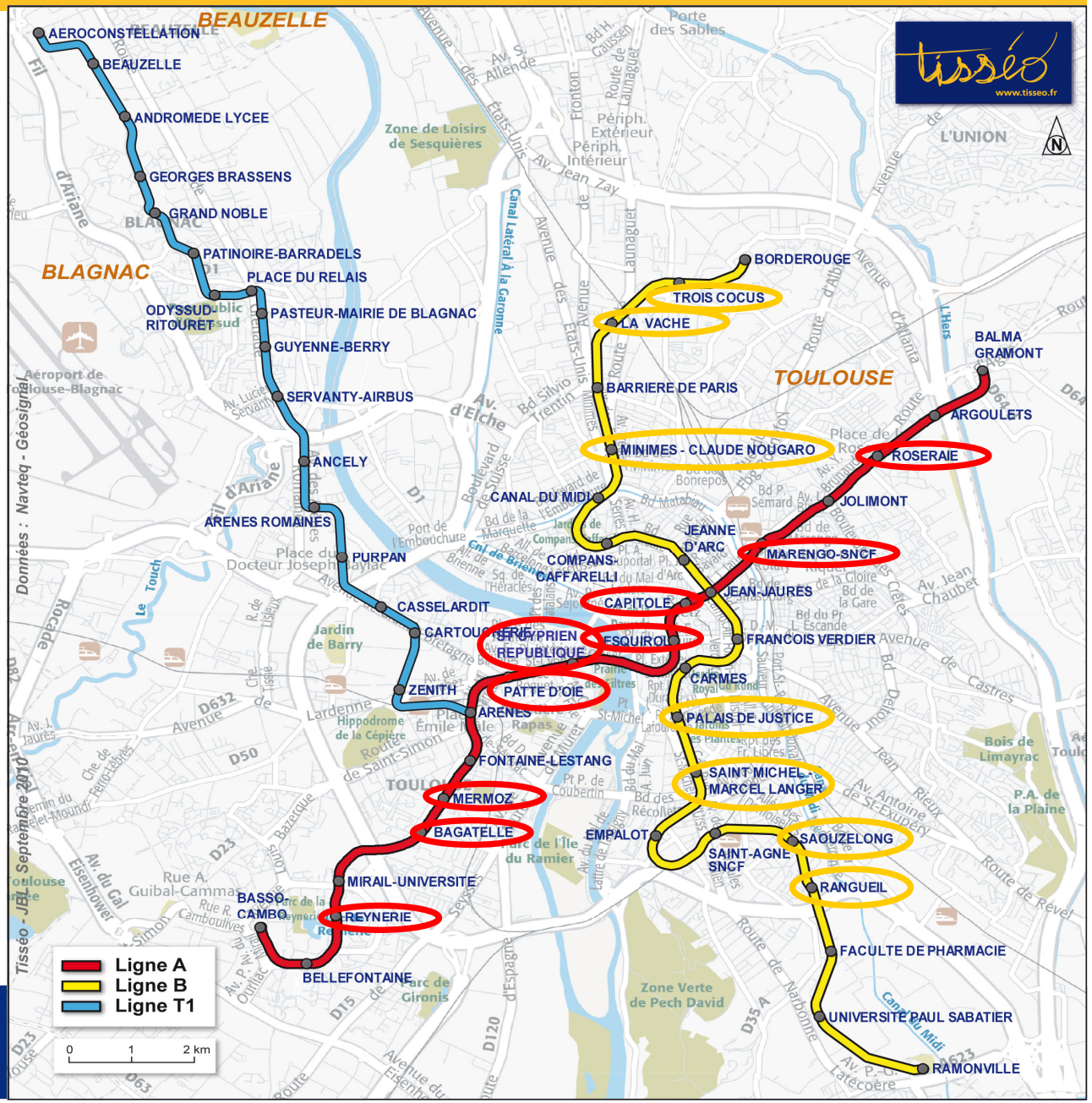
- Utiliser le bus (si possible et si celui-ci répond au besoin).
- Possibilité de bénéficier d'un transport Mobibus gratuit du point de départ à la station accessible la plus proche (et inversement pour le trajet retour) → **pour les ayants droit Mobibus**
- Service « Le Lien » à partir de janvier 2014 → **pour tout PMR**



Rénovation ascenseurs : accessibilité pendant les travaux

Stations concernées par les mesures de substitution

- ✓ 9/18 stations de la ligne A seront inaccessibles pendant environ 3 mois chacune
- ✓ 7/20 stations de la ligne B seront inaccessibles pendant environ 1 mois chacune



Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo
du 19 décembre 2012

Compte-rendu de séance

Présents :

Elus CARUT : Gérard ANDRE (Président) – Philippe GOIRAN – Adeline ROUCHON Lucien EMERAS

Excusés : Christian LAVIGNE – François BRIANÇON

Ville de Toulouse : Nicole DEDEBAT

Pôle Handicap Ville de Toulouse: Maxime ARCAL

Direction Départementale des Territoires : excusée

Tisséo - SMTC : Cyril LADIER – Gilles DADOU – Christophe DOUCET – Vincent GEORJON – Alexandre BLAQUIERE

Tisséo - EPIC : Marie-Hélène TEXIER - Marc ROUX – Jean-Pierre TERRAL Thierry BURGUION – Eric KERGOSIEN

Associations représentées :

ADAPEI 31	Michèle CHAVES
AFTC	Jacky BENA
AJH	Jacky BALDELLI
ANPEA	Simone MIQUEL
ANPIHM	Christiane ROUAIX - Eric NOURRISSON
APF	Monsieur WEISEMBERGER
ASEI ESAT René CAMINADE	Patrick DE BOURAYNE
ASEI Centre Lestrade	Cendrine CARRER excusée
ASEI Centre Pierre Froment	Laurent WALLEZ
AVH	Jean-Michel CONCAUD – Jean-François PUJOL
CTEB	Monique TRUQUET
GIHP	Odile MAURIN Catherine COUSERGUE Jean BOULLAUD – Jean FRONTIN – Jean-Louis ANTONA – Linda PEZIER
IJA	Anna BARTOLUCCI excusée
FNATH	Florentin MUNOZ
SURDID'OC	Armand CAPIO
TOLOSA-AST	Emmanuelle BAILLEF
UNADEV	Jean-Michel CHARVET
URAPEI	Simone OLTRA

Associations excusées : Retina France – Association Langage des sourds

Ordre du jour :

- **Projet « Aérotram »: film de présentation**
- **Pôle d'échange Arènes : reportage TLT et précisions du SMTC sur les remarques des Associations**
- **Point sur les travaux de mise en accessibilité des agences commerciales**
- **Accessibilité physique des 10 lignes de bus structurantes du réseau**
- **Mise en accessibilité des arrêts de bus : Programme 2013**
- **Communication de la lettre adressée au Ministre de l'Ecologie, du développement Durable et De l'Energie**
- **Sécurisation et accessibilité des arrêts en zone rurale**
- **Questions diverses**

Présentation du projet « Aérotram »
Chef de projet SMTC: Cyril LADIER

Projection du film « Le téléporté à la conquête des métropoles »

Un nouveau mode de transport est pressenti pour connecter l'Oncopole, le CHU de Rangueil et l'Université des Sciences Paul-Sabatier. Un téléphérique automatisé qui permettra de franchir le coteau de Pech-David en 10 minutes au lieu des 32 minutes nécessaires actuellement pour son contournement en métro et bus.
Les gares du téléporté favoriseront la multi modalité avec gare bus, parking relais et local vélos.
La gare du CHU, placée à proximité de parking existant permettra de rejoindre l'accueil de l'Hôpital par une passerelle. Celle de l'Université sera connectée directement au métro et aux bus.

Tisséo prévoit l'acquisition de vingt cabines accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet serait soumis à l'enquête publique mi-2015 et le début de travaux est prévu pour mi-2016.

Commentaires et préconisations :

- Recherche d'un même niveau de service que celui du métro, utilisable avec le même titre de transport bus/métro
- Souci d'intégration architecturale des stations
- Contrôle du nombre de personne à bord des cabines par un personnel qualifié Tisséo
- Risque de blocage des Télécabines : faible / technique éprouvée dans des conditions climatiques défavorables (vent, gel.)
- Accessibilité identique à celui d'une rame métro – arrêt intégral des cabines pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite
- Travail spécifique à faire sur l'emplacement des barres de maintien (pour mémoire, la barre de maintien au centre de la plateforme d'accueil des PMR dans les rames du tramway gêne l'accès aux personnes en fauteuil roulant)
- Mettre à profit les retours d'expérience sur le mode de transport Tramway et mettre en place un groupe de travail spécifique « Accessibilité du Téléporté » avec les Associations
- Au niveau de la gare du CHU RANGUEIL : veiller à minimiser les distances à parcourir entre l'arrivée des télécabines et le hall d'accueil du CHU

Exemple d'un Téléporté dans la ville de Bolzano. Italie

Pôle d'échanges Arènes
Chef de projet : Gilles DADOU
Présentation du reportage TLT (16 novembre 2012)

Située à Toulouse, sur la rive gauche de la Garonne à l'ouest du quartier Saint Cyprien le pôle d'échanges des Arènes est un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transport de voyageurs.

Dans ce secteur se trouvent plusieurs établissement scolaires importants tels le lycée des Arènes et le lycée technique Déodat de Séverac, ainsi qu'un établissement hospitalier la clinique Pasteur située de l'autre côté de la voie de ferrée.

30000 usagers des transports en commun du réseau Tisséo (Bus, Tramway, ligne A du métro), transitent chaque jour sur ce pôle et il convient d'y ajouter les usagers de la desserte ferrée périurbaine appelée Ligne C, liaison entre Toulouse et Colomiers.

Cette liaison cadencée fait partie intégrante du réseau de transports en commun urbains.

Les quais de la gare SNCF St Cyprien sont accessibles depuis la station métro par un couloir souterrain.

Avec l'arrivée du tramway ligne T1 fin 2010, il était nécessaire d'organiser les flux des passagers sur une station complexe qui présentent plusieurs niveaux.

Les améliorations :

La nouvelle signalétique directionnelle testée sur ce site en raison de sa polyvalence en termes de modes de transport permet aux usagers de se repérer facilement dans les zones inter-stations et inter-modales ;

Des nouveaux équipements ont été prévus pour permettre à tous un cheminement accessible, parfaitement balisé pour les personnes déficientes visuelles.

Des escaliers mécaniques permettent l'accès direct aux quais du terminus tramways. Côté « Gare bus », un escalier mécanique et deux ascenseurs permettent aux personnes à mobilité réduite de poursuivre leur voyage sans obstacle. Des emplacements réservés pour personnes à mobilité réduite sont parfaitement identifiés à proximité du cheminement piéton.

Le cheminement à partir du parc relais est également balisé à l'aide de ligne de guidage au sol pour les déficients visuels.

Un parc pour vélo a été aménagé pour faciliter l'usage de ce mode doux de transport en correspondance avec les modes lourds de transports.

Tous les escaliers du pôle Arènes ont été sécurisés avec des nez de marche contrastés et antidérapantes. Les escaliers de liaison entre la gare bus et le tunnel d'accès à la gare SNCF ont fait l'objet d'un lifting salutaire.

Côté agence commerciale, tout a été pensé pour accueillir les usagers valides et non valides dans les meilleures conditions. Située au niveau N-1, l'agence a doublé de surface.

Les aménagements intérieurs sont calqués sur ceux de l'agence de Jean JAURES : banque d'accueil rabaissée, portes coulissantes automatique, éclairage optimisé et mobiliers contrastés, ligne de guidage au sol, bornes de calcul d'itinéraire à hauteur réglable pour en faciliter l'utilisation.

Lors de l'atelier CARUT du 16 octobre 2012 les associations ont fait des remarques pour améliorer et rendre conforme le pôle d'échanges aux exigences de la loi de 2005 :

- Fermer le passage entre les deux rampes d'escaliers
- Supprimer l'obstacle au sol en bas d'escalier.
- Poids des portes et sens d'ouverture portes
- Eblouissement dans le tunnel en venant des quais SNCF
- Manque une bande de confidentialité dans l'agence commerciale
- Les vitres de l'ascenseur ne sont pas protégées en bas.
- Un panneau ancien à supprimer en face des places PMR du parking
- Il manque deux bandes podotactiles en arrivant sur les quais du tramway
- Hauteur réglementaire des bornes d'informations voyageurs
- Escalier d'accès au parking géré par la Société des Chalets

Précisions apportées par le chef de projet sur les travaux à effectuer sur l'année 2013

- assurer la sécurité entre les deux rampes d'escalier en condamnant le passage étroit
- Mise en place d'une bande de confidentialité dans l'agence commerciale
- Enlèvement d'un ancien panneau au niveau des places réservées PMR du parking
- Mise en place de bandes podotactiles sur le quai de la station tramway dès que les travaux ligne Garonne le permettront.
- Positionnement à hauteur réglementaire des bornes d'information voyageurs

En revanche, il ne sera pas possible de supprimer la bêche du bas de l'escalier qui est un élément indissociable de l'ouvrage. L'émergence est fortement contrastée du fait de la peinture jeune qui le recouvre. Protéger la bêche revient à créer de nouvelles émergences. Un avertissement tactile au sol est préférable. La pose de clous contrastés visuellement et tactilement sera étudiée.

Par ailleurs les modifications du sens d'ouverture des portes d'entrée à la station relève d'un investissement important. Laisser les portes ouvertes de la station de métro n'est pas réglementaire. Toutes les portes des stations sont conçues sur ce le même principe. Le poids des portes est fonction de leur empattement. Des travaux ne sont pas envisagés car jugés non prioritaires.

L'éblouissement à la sortie du tunnel est difficile à traiter. La pose d'un pare soleil pourrait être envisagé. Concernant la mise aux normes de l'escalier qui dessert le

parking n-1, la société des Chalets a été contactée. A ce jour, cette société de gérance immobilière n'a pas donné suite. Le Président Gérard ANDRE entrera en contact avec le Président de la Société des Chalets Jean-Michel FABRE pour débloquer la situation.

Mise en accessibilité des agences commerciales
Chef de projet : Gilles DADOU – Jean-Pierre TERRAL – Thierry BURGUION

Le diagnostic « accessibilité » des agences commerciales réalisé en 2009 pour les besoins du Schéma Directeur d'Accessibilité avait révélé un important décalage dans le respect des normes d'accessibilité applicables aux établissements recevant du public (ERP). Un volet « Accueil Clientèle » figure parmi les 10 volets thématiques inscrits au Schéma Directeur d'Accessibilité.

Le service commercial de la Régie des transports et la direction des Investissement du SMTC ont travaillé de concert pour définir, en étroite collaboration avec les associations membres de la CARUT, les besoins en termes d'agencement et d'équipement d'une agence accessible pilote.

Dans ce contexte, l'agence de Jean Jaurès a fait l'objet d'un attention toute particulière tant dans la phase de conception que dans celle de la réalisation du projet.

Conçue comme modèle à dupliquer sur les projets à venir, cette agence a fait figure de prototype et son agencement fait référence. Depuis, deux autres agences ont été créées sur ce modèle. Il s'agit des Agence Arènes et Agence Basso-Cambo.

Les équipements dont sont dotées les agences pour assurer un accueil accessible à tous :

- portes automatiques,
- guichets accessibles aux personnes en situation de handicap,
- fiches horaires disposées à hauteur de personnes en fauteuil,
- borne de recherche d'itinéraires à hauteur modulable,
- boucle-audio amplifiant les sons pour les personnes malentendantes appareillées.

De plus, une formation de sensibilisation à la problématique du handicap a été dispensée à l'ensemble du personnel pour accueillir dans les meilleures conditions les personnes en situation de handicap.

Quatre conseillers clientèle ont été formés à la pratique de la Langue des Signes Française.

Le programme de modernisation et/ou de création des agences se poursuit sur la station Marengo-SNCF ainsi que sur le site Aéroport Toulouse Blagnac.

Le terminus ligne A « Balma-Gramont » sera doté d'une agence commerciale temporaire de type Algeco accessible PMR)

L'agence Capitole sera quant à elle définitivement fermée début 2013 pour cause d'inaccessibilité structurelle.

Commentaires :

- Le déficit intellectuel doit être pris en compte et des mesures spécifiques prévues pour l'accueil de ces personnes fragilisées. Jean-Pierre TERRAL, responsable de volet SDA précise que l'ensemble des personnels travaillant en agence, bénéficie d'une formation de sensibilisation à la problématique du

handicap d'une durée de 2 jours en plus du module de formation prévue au Schéma Directeur d'Accessibilité lequel s'adresse à l'ensemble du personnel Tisséo. La déficience intellectuelle est abordée dans ce module de formation. Les 43 agents du service commercial sont à même aujourd'hui d'accueillir l'ensemble des personnes à mobilité réduite, et toutes les personnes atteintes de troubles visuels, auditifs, cognitifs et psychiques dans les meilleures conditions qui soient.

Mise en accessibilité des arrêts de bus
Chef de projet : Gilles DADOU

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN

ESTIMATION DU NOMBRE DE QUAIS QUI SERONT AMENAGES PAR FAMILLE DE PROJETS *(Valeurs non contractuels)*

	2009	**2010**	**2011**	***2012***	Mise à jour **2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Nombres de quais aménagés à travail constant		70	110	*110*	287	110	110	110
Nombres de quais aménagés au bénéfice des Bus en Site Propre						60	70	70
Nombres de quais aménagés au bénéfice des lignes structurantes		20	20	*40*	64	50	40	40
Nombres de quais accessibles en cumul	1233	1323	1453	*1603*	1954	2174	2394	2614
Nombres de quais non accessibles en cumul	1717	1627	1497	*1347*	1267	1047	827	607

tisséo

Page 3

Une première simulation de programmation a été présentée en juin 2012
Les premiers éléments de la simulation prévoyaient la réalisation de 140 quais aménagés dont 40 au bénéfice des lignes structurantes. La mise à jour des données de suivi de programme de l'année 2012 traduit de manière réaliste les efforts consentis en la matière, puisque le nombre exact de quais aménagés sera de 351 dont 64 au bénéfice des lignes structurantes ;

Pour 2013 est prévu l'aménagement de 220 quais dont 60 au titre des transports en site propre.

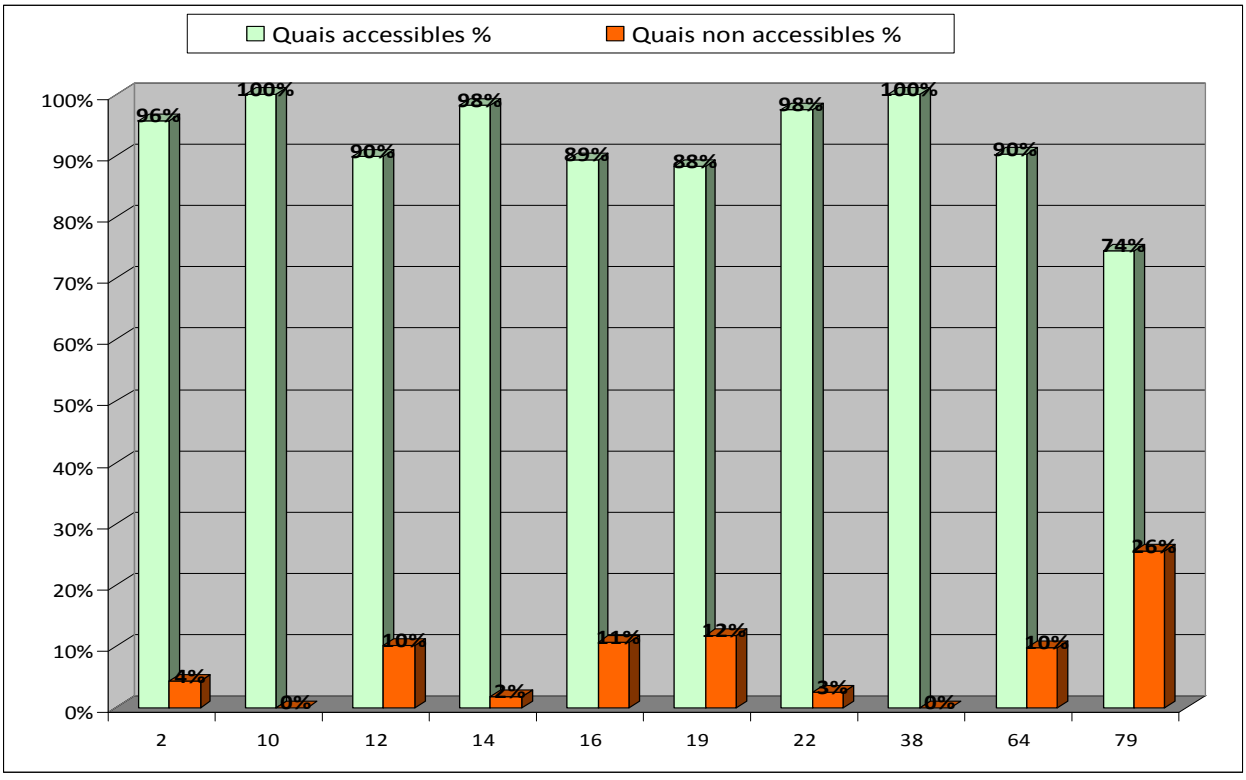
De ce fait, l'estimation en % du nombre de quais accessibles sur le réseau urbain à l'horizon 2015 passerait de 72,2% à 81,2%.

Accessibilité physique des 10 lignes de bus structurantes du réseau fin 2012

AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2012

Lignes	Quais accessibles	Quais non accessibles	Cheminements accessibles	Cheminements non accessibles
2	44	2	40	6
10	42	0	39	3
12	36	4	29	11
14	59	1	55	5
16	59	7	50	16
19	53	7	42	18
22	39	1	29	11
38	44	0	31	13
64	74	8	59	23
79	64	22	33	53

Il est rappelé que les 10 premières lignes du réseau réalisent 80% du trafic annuel de voyageurs. Un certain nombre d'arrêt de bus ne seront pas traités avant la fin de l'année 2012 en raison de travaux de voire prévus en 2013 pour la transformation de ligne de bus classique en ligne de bus à haut niveau de service (ligne16 et 64).
En revanche, la ligne 79 marque le pas en raison de modifications organisationnelles du service « Gestion Voirie » du SICOVAL.



Commentaires :

- Toulouse Métropole se dote d'un Schéma Directeur d'Aménagement de la voirie et des espaces publics (SDAVE). Le SDAVE permettra aux communes membres d'élaborer les plans d'aménagement de la voirie communale et des espaces publics. Avec un plan annuel des travaux de voirie, Tisséo pourra adapter en cohérence son propre calendrier de travaux pour chaque commune.

- Le GHIP rappelle la demande de transmission de la liste des arrêts de bus qui ne seront pas rendus accessibles en 2015 avec les motifs de l'absence de mise en conformité.

- Le Président rappelle qu'une réponse a été adressée par courrier au GIHP suite à la demande enregistrée lors de la CARUT de juin 2012

- Le GHIP invite Tisséo à consolider l'offre de transport dans les nouvelles zones d'habitats. L'offre de transport doit être suffisante pour permettre aux personnes handicapées de profiter de l'offre locative adaptée à leur handicap. Faute d'avoir une offre de transport qui permet aux PMR de se déplacer tous les jours de la semaine et le Week-end, certaines personnes handicapées ne peuvent profiter de logements neufs, adaptés ou bien adaptables.

- Le Président évoque le contexte de forte croissance démographique enregistrée sur l'agglomération toulousaine depuis une dizaine d'années. De nouvelles zones sont urbanisées pour accueillir les nouveaux arrivants ce qui nécessitent en effet des créations de lignes de bus pour desservir ces nouveaux quartiers. Aujourd'hui les études d'aménagement de nouvelles zones urbaines sont couplées à celles de leur desserte en matière de transport en commun. Il s'agit de respecter les principes des Contrat d'Axe :

  L'autorité organisatrice des transports s'engage sur

  - Un projet de transports en commun

  Les communes, les communautés d'agglomération s'engagent sur des moyens permettant :

  - Plus de densité et de mixité autour du projet de transport
  - Plus d'accessibilité aux transports en commun
  - Plus de facilité pour l'insertion des sites propres

Sur un territoire vaste comme celui sur lequel s'exerce notre compétence transport, il est difficile de contenter tout le monde en même temps, qui plus est, dans un contexte financier restreint.

L'ANPEA signale un obstacle récemment implanté au milieu d'un cheminement piétonnier de liaison entre le terminus du métro à Basso-Cambo et le parking du supermarché situé à proximité. Les services ne sont-ils pas sensibilisés à la problématique du handicap ? Comment éviter que cela ne se reproduise ?

Le GIHP signale un obstacle sur le cheminement piétonnier avenue de Narbonne, ainsi que le caractère dangereux de la circulation des cyclistes à contre-sens. Par ailleurs le stationnement des deux roues (cycles, motos..) sur les trottoirs constitue des obstacles au cheminement accessible.

Monsieur Philippe GOIRAN membre élu de la CARUT et en charge de la politique «vélo» au sein de Toulouse Métropole, évoque le souci permanent des élus de faciliter l'usage des modes doux pour effectuer ses déplacements.

Face à une augmentation de l'utilisation du vélo pour se déplacer, de nombreuses pistes cyclables sont créées, certaines en lien avec les modes lourds de transports en commun. Les cheminements piétonniers sont prévus dans les projets urbains pour permettre à chacun une mobilité, confortable accessible et sécurisée. Certes des erreurs peuvent être relevées sur le terrain. Elles doivent être signalées, commentées au sein des services concernés et enfin réparées par les acteurs métiers eux-mêmes. Par ailleurs, dans des espaces contraints, il est parfois difficile de respecter les normes relatives aux cheminements piétons et pistes cyclables. Concernant le stationnement des vélos sur les trottoirs, il déplore d'une part le manque d'éducation de certains individus ainsi que le manque d'appui-vélo en regard de l'accroissement du nombre de cyclistes.

Le GIHP fait remarquer l'espace réservé aux cycles est plus important que celui réservé aux piétons et s'étonne que depuis la loi de 1975, il y ait encore autant d'erreurs dans l'application des règles en vigueur.

Mme DEDEBAT précise qu'un travail de sensibilisation a été fait en direction des personnels d'encadrement. La sensibilisation doit se poursuivre au sein des équipes techniques. Instiller la culture de l'accessibilité dans toutes les phases d'un projet nécessite une prise de conscience collective tout au long du process. Un plan de formation est prévu sur 2013 au sein des pôles territoriaux. A noter la diffusion du cahier de recommandations règlementaires et d'usages pour l'accessibilité des bâtiments élaborés par la Mairie de Toulouse ainsi que l'élaboration d'une Charte Technique d'aménagement de l'accessibilité de la voirie et des espaces mise au point par la CUGT en partenariat étroit avec les associations PMR.

Accessibilité des arrêts de bus : Programme 2013
Chef de projet : Gilles DADOU

Le programme prévisionnel des travaux pour 2013 peut évoluer en fonction des modifications de programmes voiries des EPCI. La volonté politique est de réaliser le maximum de travaux de mise en accessibilité. En décembre 2012, le programme 2013 s'établit comme suit :

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
PLAN ANNUEL DES SERVICES		
10	2	CUTM
20	8	CUTM
21	6	CUTM
46	4	CUTM
48	24	CUTM
49	6	CUTM
51	3	CUTM
54	4	CUTM
68	2	CUTM
70	8	CUTM
78	10	CUTM
83	10	CUTM
108	4	CUTM
109	10	CUTM
TAD 105	12	CUTM
X	20	CUTM
TOTAL	**133**	

Page 3

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
AMENAGEMENTS SECURITAIRES DES ARRETS DE LIGNES REGULIERES OU TAD		
	6	CUTM
	8	SICOVAL
	10	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	**32**	
MISE EN ACCESSIBILITE		
	40	CUTM
	14	SICOVAL
	18	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	**80**	
RENOUVELLEMENT URBAIN		
	15	CUTM
	12	SICOVAL
	22	CAM
	16	SITPRT
TOTAL	**65**	

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
LIGNES STRUCTURANTES		
16	10	CUTM
64	20	CUTM
TOTAL	**30**	
	TOTAL POUR L'ENSEMBLE :	**340**

Communication de la lettre adressée au Ministre de l'Ecologie, du développement Durable et De l'Energie

Rappel du contexte : Comme évoqué lors de la précédente réunion CARUT, la mise en accessibilité des arrêts en zone rurale est problématique à plus d'un titre. En effet, la sécurité des usagers PMR après dépose sur un arrêt non pourvu de cheminements stables et accessibles n'est pas assurée et par ailleurs créer un îlot accessible (quai + cheminements attenants en amont et en aval du quai sur 50m)

dans un contexte non urbanisé (absence de trottoir, d'éclairage,…) ne permet pas la continuité du cheminent accessible.
500 arrêts situés en zone rurales ont été recensés. Il s'agit plus précisément des arrêts de Transport à la Demande (TAD), très souvent implantés au bord des routes plus ou moins circulées et ce au fil du temps et des demandes formulées par les Communes.

La loi de 2005 impose aux Autorités organisatrice de transport de rendre accessibles ces arrêts au même titres que les arrêts en zone urbanisés. Mais comment parvenir à concilier offre de service équitable et accessible sur tout un territoire, sécurité des usagers, programmation des travaux de voirie et respect des échéances fixées par la loi.
Un courrier été adressé par Pierre COHEN, Président de Tisséo, à Mme Delphine BATHO, Ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie pour lui faire part des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de loi de 2005.

Mme Delphine BATHO a transmis le courrier à Monsieur Frédéric CUVILLIER, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, ministre compétent sur ce dossier.

Copie du courrier est joint au présent compte-rendu de séance.

Commentaires :

Copie du courrier a été adressé aux associations de la CARUT. Certaines associations disent ne pas l'avoir reçu. En fin de séance, des copies du courrier sont remises en main propre aux associations qui en font la demande.

Sécurisation et accessibilité des arrêts en zone rurale
Chargé d'étude : Maxime RAVENEL

Une démarche de sécurisation des arrêts est menée en parallèle de celle de leur mise en accessibilité. Des situations à risques ont fait l'objet d'un diagnostic exhaustif sur lequel s'enclenche une démarche de concertation et de négociation avec les gestionnaires de voirie.

Pour chaque arrêt répertorié, une discussion s'engage entre Tisséo et le gestionnaire de voirie pour faire cesser le danger par des aménagements appropriés et conforme à un cahier des charges. Une convention de mandat est établie, les travaux programmés. Faute d'accord, l'arrêt est supprimé.

Désormais la création de nouveaux arrêts sur le réseau Tisséo est encadrée par des règles strictes (délibération SMTC D.2010.04.11.12.3)

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Suivi de la démarche : mis à jour déc. 2012

	Arrêts TAD & LR : orientation confirmée	Arrêts TAD & LR : en attente de négociation	Total mis à jour à déc. 2012
Orientation aménagement	**39**	36	75
Orientation suppression	**22**	72	94
Total	**61**	108	169

Liaison UPS – Oncopôle par mode téléporté

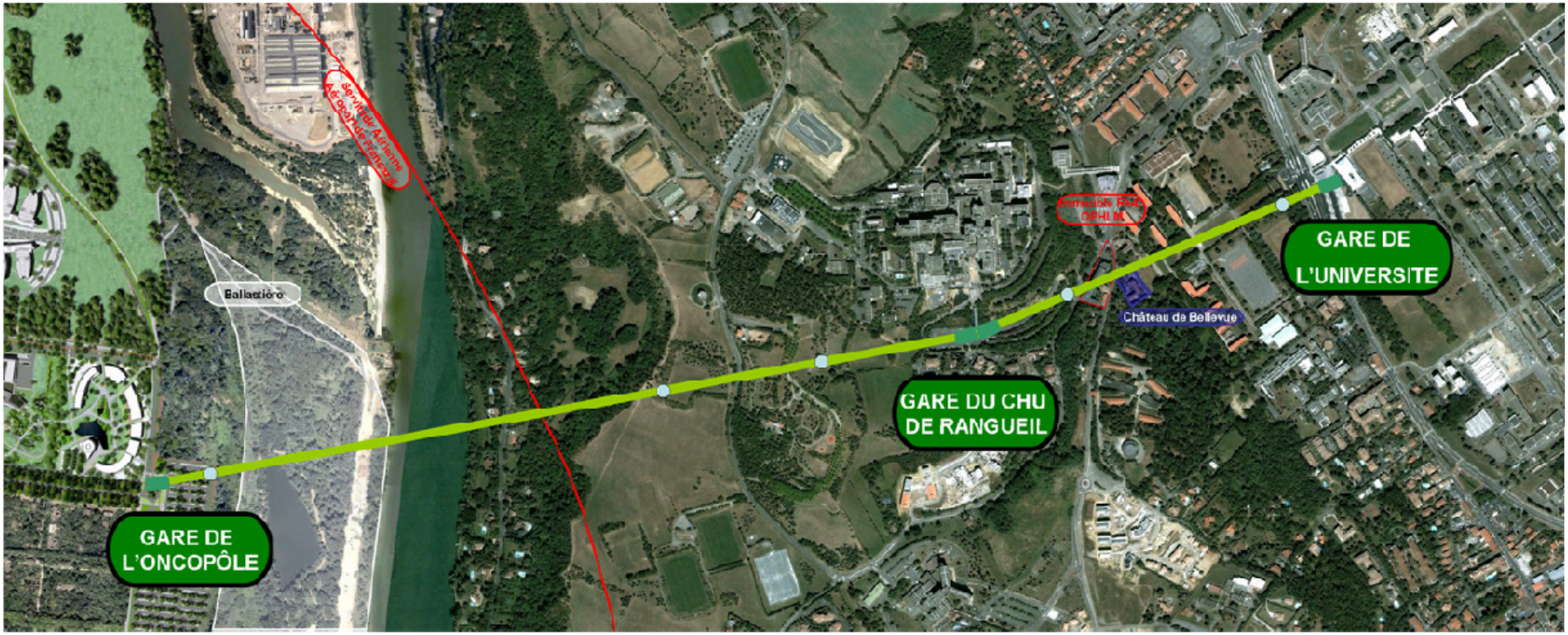
CARUT

Mercredi 19 décembre 2012

Film présentant le projet

Tracé

- Tracé de référence



Stations

- Gare Oncopôle

Implantée au droit du parc de stationnement mutualisé actuel, futur pôle d'échanges avec les bus et les voitures (projet de TCSP vers Portet)

Stations

- Gare CHU

Implantée au droit de la passerelle, au plus près de l'accueil

Stations

- Gare UPS

Implantée en contact direct avec la station de métro et le pôle bus

Système pressenti

Bolzano, It.

Londres, G-B

Coblence, All.

Système pressenti

Bolzano, It.

Niveau de service Métro

Système pressenti

Coblence, All.

Coblence, All.

Arrêt intégral en station

Retour sécurisé des cabines en gare

Avancement

- **Programme d'opération** voté par le CS du SMTC **le 12 juillet 2012**
- Mandatement à la SMAT voté par le CS du SMTC le 3 octobre 2012

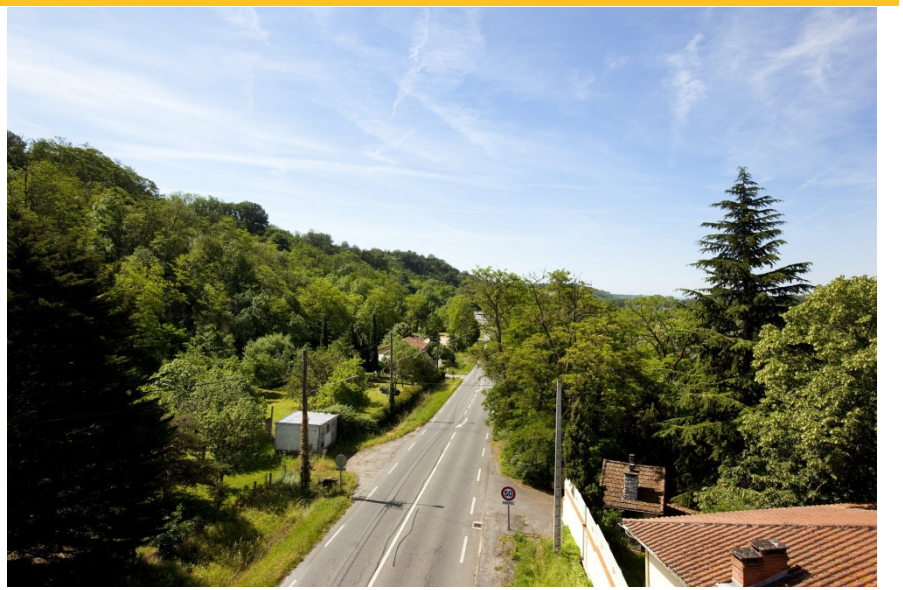
- Architecte conseil et AMO technique en cours de désignation

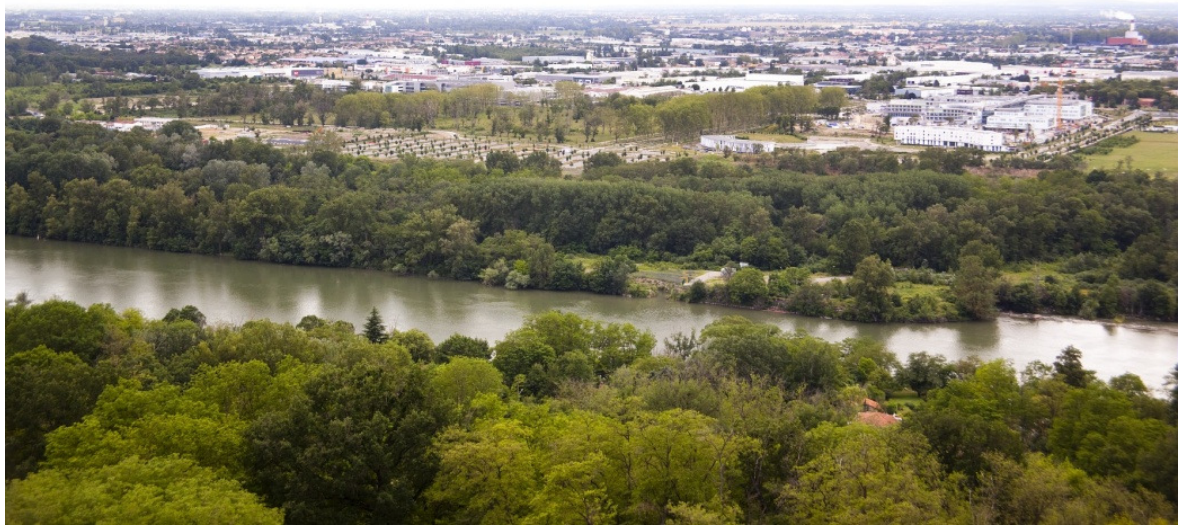
- Approfondissement des études 2013
- **Concertation publique à l'automne 2013**

- **Enquête publique 2015**

- **Travaux 2016-2017**

Merci pour votre attention !





Des questions ?

AGENCES TISSEO

ACCESSIBILITE

Ma ville, mon trajet

L'Accessibilité des Agences Tisséo

Début 2009 un diagnostic sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les agences commercialesTisséo a mis en évidence un certain nombre de travaux à effectuer.

- 2011 Les agences de Jean Jaurès et Arènes, ont été refaites entièrement
- 2012 Les agences Marengo et Basso Cambo refaites également.

<u>Ces nouvelles agences disposent:</u>

- de portes automatiques,
- des guichets accessibles aux PMR,
- des fiches horaires disposées à hauteur de personnes en fauteuil,
- de bornes de recherche d'itinéraires,
- des boucles audio amplifiant les sons pour les personnes sourdes.

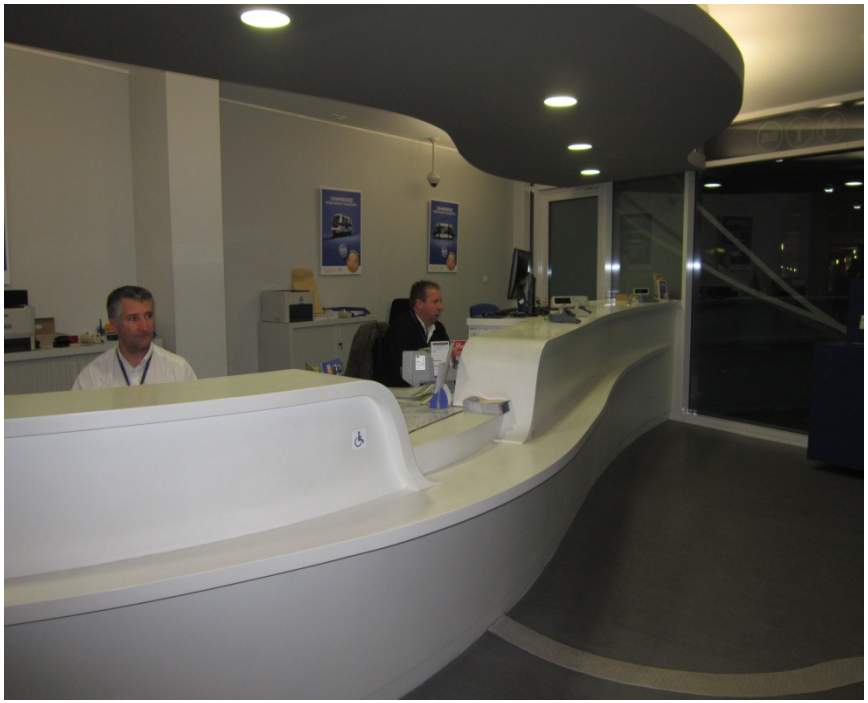
Une formation de sensibilisation à la problématique du handicap a été dispensée à l'ensemble du personnel pour accueillir dans les meilleures conditions les personnes en situation de handicap.
Quatre conseillers clientèle ont été formés à la pratique de la langue des signes.

Critères d'accessibilité des agences Tisséo : Bilan qualitatif intermédiaire fin 2012

Agences	Guichet accessible	Boucle Audio	Fiches Horaires accessibles	Borne de Recherche D'itinéraires	Nombre de Contrats invalides chargés en 2012
Mirail Basso - Cambo	OUI	OUI	OUI	OUI	150
Arènes	OUI	OUI	OUI	OUI	380
Capitole	NON	NON	NON	NON	60
Jean-Jaurès	OUI	OUI	OUI	OUI	1300
Marengo SNCF	OUI	OUI	OUI	En cours	100
Aéroport Toulouse Blagnac	NON	NON	NON	NON	10

Une nouvelle agence Tisséo Aéroport verra le jour en 2014.
2000 contrats gratuits invalides ont été chargés en 2013.

Postes PMR agence Tisséo Arènes



L'agence des Arènes propose deux guichets adaptés aux personnes à mobilité réduite identifiables depuis la gare d'échange par une bande de guidage.
Ces guichets sont équipés d'une boucle audio permettant d'amplifier les sons pour les personnes sourdes.
4 Agents dont deux coordinatrices ont été formées à la pratique de la langue des signes.

Ouverture automatique des portes

Tout projet de construction d'agence ou bien de rénovation de locaux existants prévoit l'équipement d'une porte automatique à détection de présence.

Accessibilité des fiches horaires

- Les supports de fiches horaires accessibles à tous.

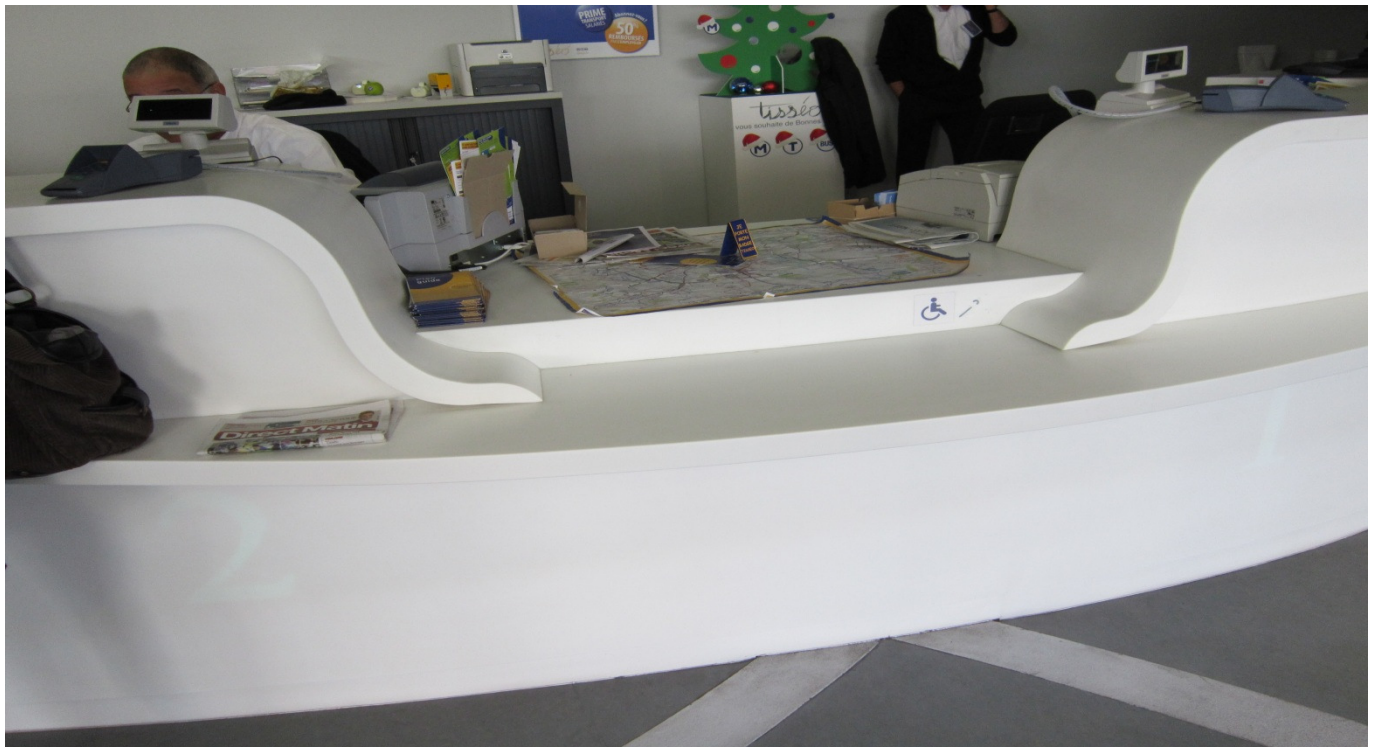
Recherche d’itinéraires

- Une télécommande permet de positionner la borne de recherche d’itinéraire à la hauteur souhaitée par l’utilisateur.

L’agencement de l’agence Tisséo Jean Jaurès sert de modèle

- Les bandes de guidage
- La porte automatique
- Le présentoir des fiches horaires
- La borne de recherche d’itinéraires
- Eclairage et enseigne contrasté

L’agencement de l’agence Tisséo Jean Jaurès sert de modèle



- Guichet accessible aux personnes à mobilité réduite

L’agencement de l’agence Jean Jaurès sert de modèle

- Une borne de recherche d’itinéraire: clavier et écran modulable en hauteur à l’aide d’une télécommande
- Les supports de fiches Horaires accessibles à tous

Agence Marengo

- Porte à ouverture automatique
- Contraste des enseignes, éclairage renforcé

Agence Marengo

Agence Basso Cambo

Ouverture officielle Fin Décembre 2012.

MISE EN ACCESSIBILITE PHYSIQUE DES QUAIS DE BUS

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

Le code de la route, le code de la voirie routière et le code des assurances

Le code de l'urbanisme et les lois complémentaires ayant trait à l'aménagement du territoire *(Loi d'orientation des transports intérieurs , loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie , loi Solidarité Renouvellement Urbain)*

Le code rural, le code forestier et la loi sur l'eau

Les lois Grenelle et le code des transports

Le code des communes et **le code général des collectivités territoriales**

Le code général de la propriété des personnes publiques

Le code des marchés publics

Loi du N° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi du N° 2005-102 du 11 février 2005

Décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relative à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 décrit les caractéristiques techniques des ouvrages.

L'arrêté du 15 janvier 2007 précise ces prescriptions techniques.

La délibération D 2011.07.11.12.2 du SMTC portant sur l'état d'avancement des mesures du SDA qui précise que les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus sont désormais calés sur le planning de réfection et de travaux ponctuels effectués sur voirie, par les EPCI et les communes incluses dans le PTU et ayant compétences en la matière.

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
PLAN ANNUEL DES SERVICES		
10	2	CUTM
20	8	CUTM
21	6	CUTM
46	4	CUTM
48	24	CUTM
49	6	CUTM
51	3	CUTM
54	4	CUTM
68	2	CUTM
70	8	CUTM
78	10	CUTM
83	10	CUTM
108	4	CUTM
109	10	CUTM
TAD 105	12	CUTM
X	20	CUTM
TOTAL	**133**	

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
AMENAGEMENTS SECURITAIRES DES ARRETS DE LIGNES REGULIERES OU TAD		
	6	CUTM
	8	SICOVAL
	10	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	**32**	
MISE EN ACCESSIBILITE		
	40	CUTM
	14	SICOVAL
	18	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	**80**	
RENOUVELLEMENT URBAIN		
	15	CUTM
	12	SICOVAL
	22	CAM
	16	SITPRT
TOTAL	**65**	

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
LIGNES STRUCTURANTES		
16	10	CUTM
64	20	CUTM
TOTAL	**30**	
	TOTAL POUR L'ENSEMBLE :	**340**

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

MISE EN ACCESSIBILITE PHYSIQUE DES QUAIS DE BUS

AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2012

LE CADRE JURIDIQUE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS DU RESEAU URBAIN

Le code de la route, le code de la voirie routière et le code des assurances

Le code de l'urbanisme et les lois complémentaires ayant trait à l'aménagement du territoire *(Loi d'orientation des transports intérieurs , loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie , loi Solidarité Renouvellement Urbain)*

Le code rural, le code forestier et la loi sur l'eau

Les lois Grenelle et le code des transports

Le code des communes et **le code général des collectivités territoriales**

Le code général de la propriété des personnes publiques

Le code des marchés publics

Loi du N° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi du N° 2005-102 du 11 février 2005

Décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relative à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 décrit les caractéristiques techniques des ouvrages.

L'arrêté du 15 janvier 2007 précise ces prescriptions techniques.

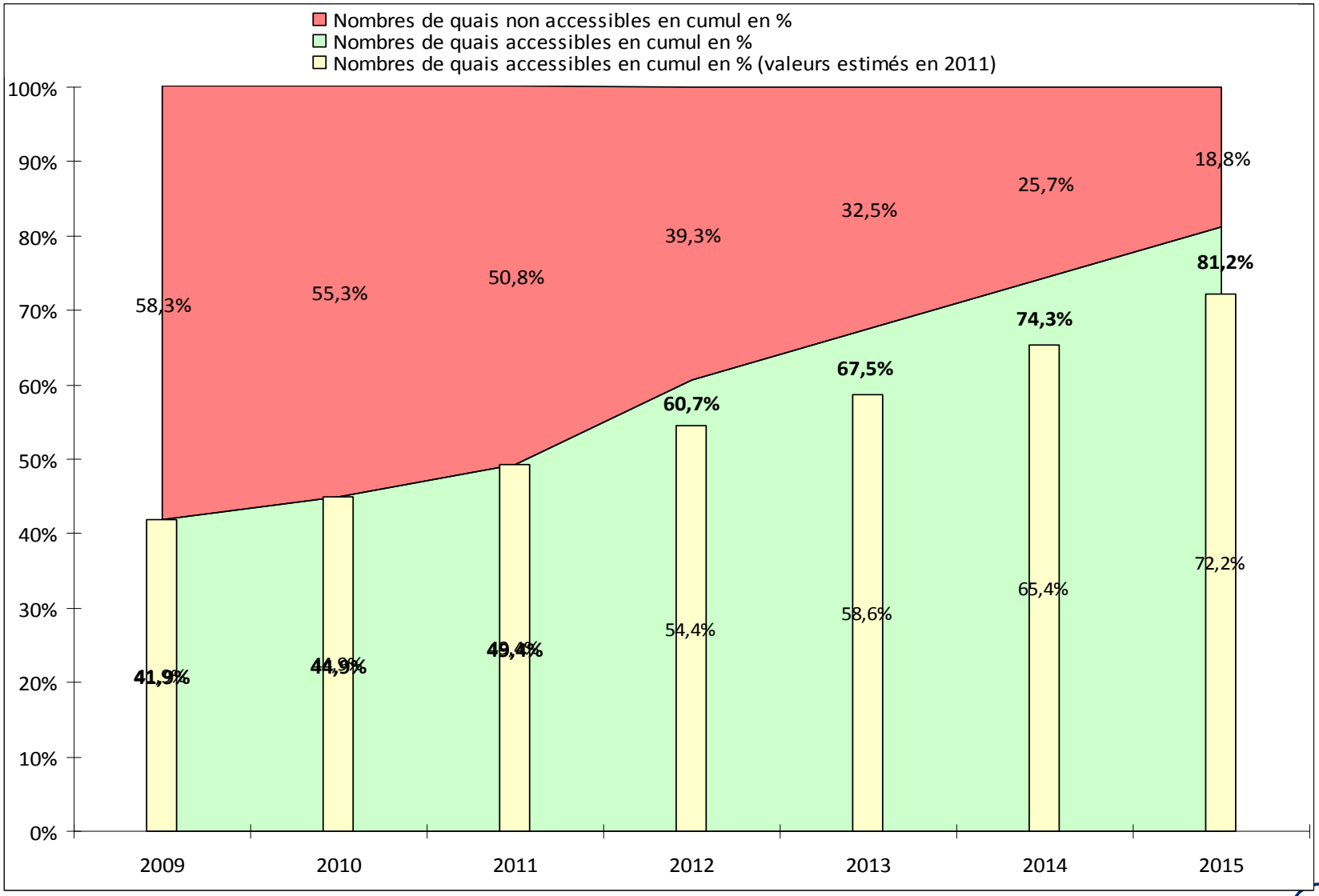
La délibération D 2011.07.11.12.2 du SMTC portant sur l'état d'avancement des mesures du SDA qui précise que les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus sont désormais calés sur le planning de réfection et de travaux ponctuels effectués sur voirie, par les EPCI et les communes incluses dans le PTU et ayant compétences en la matière.

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN

ESTIMATION DU NOMBRE DE QUAIS QUI SERONT AMENAGES PAR FAMILLE DE PROJETS *(Valeurs non contractuels)*

	2009	**2010**	**2011**	***2012***	Mise à jour **2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Nombres de quais aménagés à travail constant		70	110	*110*	287	110	110	110
Nombres de quais aménagés au bénéfice des Bus en Site Propre						60	70	70
Nombres de quais aménagés au bénéfice des lignes structurantes		20	20	*40*	64	50	40	40
Nombres de quais accessibles en cumul	1233	1323	1453	*1603*	1954	2174	2394	2614
Nombres de quais non accessibles en cumul	1717	1627	1497	*1347*	1267	1047	827	607

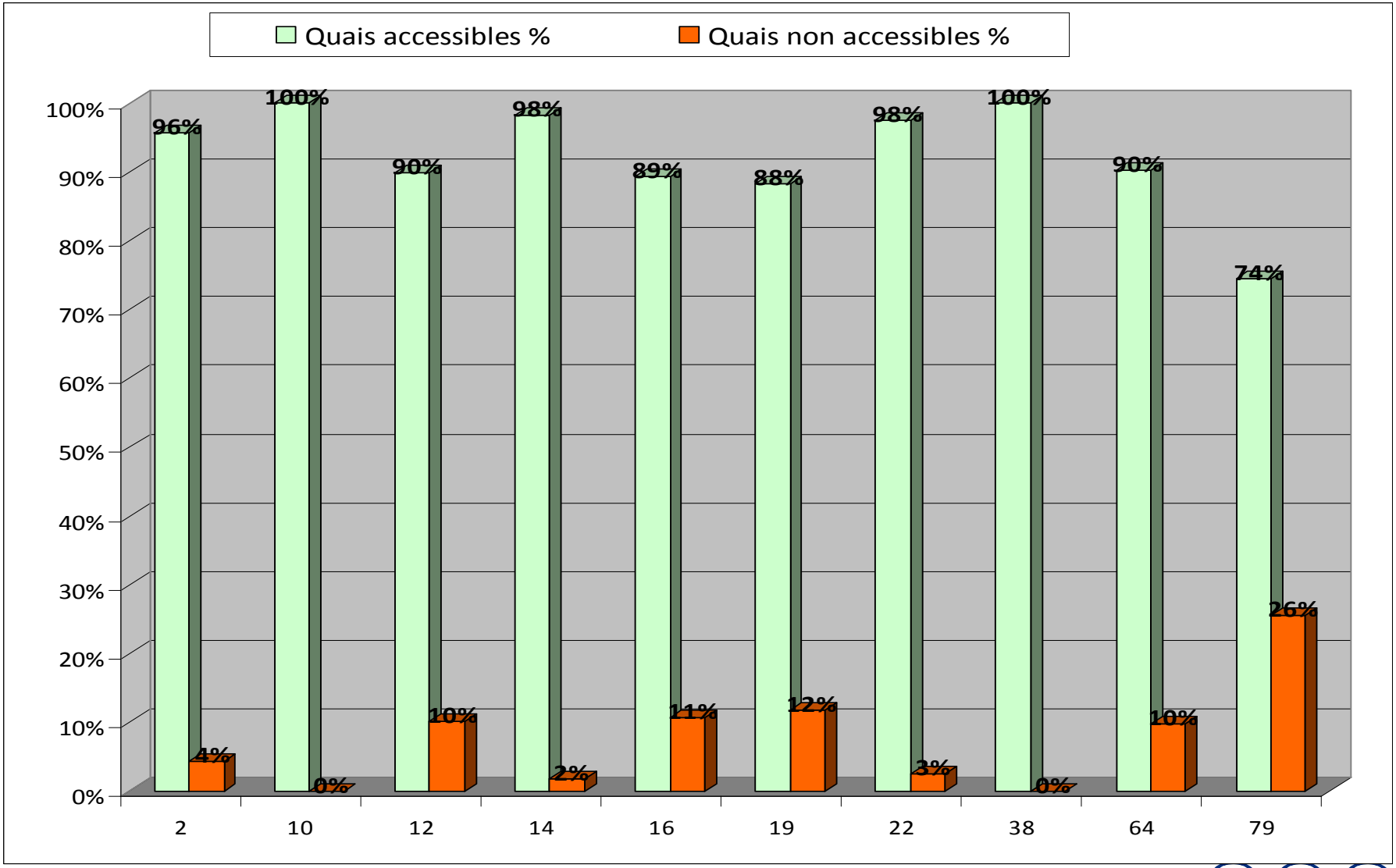
2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN



AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2012

Lignes	Quais accessibles	Quais non accessibles	Cheminements accessibles	Cheminements non accessibles
2	44	2	40	6
10	42	0	39	3
12	36	4	29	11
14	59	1	55	5
16	59	7	50	16
19	53	7	42	18
22	39	1	29	11
38	44	0	31	13
64	74	8	59	23
79	64	22	33	53

AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2012



Démarche de sécurisation des arrêts

Les arrêts en zone rurale

La question de l'accessibilité

CARUT 19/12/2012

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Constat

- ✓ Zone périphérique : habitat très diffus.
- ✓ TAD (notamment zonal) : grand nombre d'arrêts en zone rurale.
- ✓ Nombreuses situations de risque.

Démarche / Méthodologie

- ✓ Lancement d'une démarche de sécurisation des arrêts existants (en parallèle de la démarche de mise en accessibilité).
- ✓ *Rque : la création de nouveaux arrêts est désormais encadrée par des règles strictes (délibération SMTC D.2010.04.11.12.3)*
- ✓ Cahier des charges :
  - Repérer les arrêts à risque majeur,
  - Organiser et mettre en place la concertation et la négociation avec les gestionnaires de voirie,
  - Demander l'aménagement dans le respect des normes ou la suppression si l'intérêt de desserte n'est pas ou plus avéré (fréquentation).

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Résultat du diagnostic

	Lignes régulières	TAD	Total
Orientation aménagement	28	56	84
Orientation suppression	12	88	100
Total	40	144	184

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Enjeux

- ✓ Pour Tisséo-SMTC :
  - Sécuriser son réseau et le rendre accessible,
  - Rationnaliser le TAD en tant que produit (notamment sur le plan du nombre d'arrêts)

- ✓ Communes concernées :
  - Continuer à bénéficier d'une desserte maximale en transports en commun,
  - Sécuriser les cheminements et les rendre accessibles.

- ✓ Enjeux commun : sécuriser et rendre accessible la chaine du déplacement.

- ✓ Mais décalage dans les prescriptions législatives et impossibilité financière de réaliser les aménagements nécessaires à moyen ou même long termes pour les communes (ou gestionnaires de voirie).

- ✓ Négociation arrêts par arrêt avec les communes.

- ✓ Autre acteur important : le Conseil Général
  - Secteur transport → démarche similaire sur les lignes régulières interurbaines (certains arrêts communs avec Tisséo).
  - Secteur voirie → contrôle les aménagements sur les chaussées des routes départementales (ex : traversées piétons).

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Suivi de la démarche : mis à jour déc. 2012

	Arrêts TAD & LR : orientation confirmée	Arrêts TAD & LR : en attente de négociation	Total mis à jour à déc. 2012
Orientation aménagement	**39**	36	75
Orientation suppression	**22**	72	94
Total	**61**	108	169

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Cas emblématiques

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Merci de votre attention

Compte-rendu de réunion

Émis à Toulouse, le 18/07/2013
Par JC Bernard

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT)

Date de la réunion : 17 juin 2013

Lieu : Salon Hôtel Atria-Mercure

Destinataire(s) :

Participants :

Associations	ANPIHM : Christiane ROUAIX – Eric NOURRISSON APF : Odile MAURIN (repartie à15h30) - Françoise GINESTE -Flavien TILLER CRIC : Laurent LORBRANCHE AVH : Jean-Michel CONCAUD – Mme PERALES GIHP : Catherine COUSERGUE - Jean-Louis ANTONA - Jean FRONTIN URAPEI : Simone OLTRA VOIR ENSEMBLE : DELHOUM Maïté – MONNEREAU Gérard TOLOSA-AST : Mrs BREA – FACCIN TRISOMIE 21: Bastien LE ROUX Excusés : ANPEA - CETEB - RETINA FRANCE
Elus Tisséo-SMTC	Gérard ANDRE (Président) - Adeline ROUCHON - Lucien EMERAS - Philippe GOIRAN
Elu Ville de Toulouse	Nicole DEDEBAT
Pôle Handicap Ville de Toulouse	Maxime ARCAL
Tisséo -SMTC	Christophe DOUCET - Jean-Claude BERNARD - Gilles DADOU - Alexandre BLAQUIERE - Catherine MARCHETTI - Audrey DEBERNARDY
Tisséo-EPIC	Marie-Hélène TEXIER - Jean-Pierre TERRAL - Thierry BURGUION - Delphine PARENTI
SMAT	Brune RIVAULT
SEQUENCES Cabinet d'architectes	Charlotte ROUQUET - David ROUGE
BUREAU VERITAS	Bruno ANTOINE
	Laurent BUYK

Ordre du jour :

- 1 - Schéma Directeur d'Accessibilité :
  A) Point d'étape
  B) Feuille de route 2013-2014
- 2 - Prolongement ligne B du métro : volet accessibilité des futures stations

Points d'information :

- 3 - Agence Tisséo : Viso-interprétation en Langue des Signes Française
- 4 - Rappel des numéros d'arrêt de bus sur plaque métallique numéro en relief et transcription en braille (phase test)
- 5 - Arrêts de bus ligne « LINEO »

Compte-rendu :

Madame Adeline ROUCHON assure la présidence de la séance, Monsieur Gérard ANDRE étant retenu par ailleurs pour le début de la réunion.

1 - Schéma Directeur d'Accessibilité :

A) Point d'étape et feuille de route 2013-2014

Introduction de Tisséo :
La loi de 2005 pour l'égalité **des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** consacre la volonté politique de l'insertion des personnes handicapées dans la société. Sur une période de 10 ans, la loi impose une obligation de résultat dans l'accès aux transports pour tous, et introduit la notion de chaîne du déplacement composée du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics des systèmes de transports et de leur intermodalité

Le but recherché est d'offrir à chacun la mobilité, c'est à dire une liberté de déplacement pour participer pleinement à la vie politique, économique et culturelle.

Concrètement, il s'agit donc :

- de doter le réseau de matériel roulant accessible,

- de faciliter les opérations de montée et de descente des véhicules par un environnement adapté,

- de permettre à tous de bénéficier des services offerts dans les rames, dans les bus, dans les stations, dans les agences et auprès d'Allô-Tisséo,

- de fournir à chacun les moyens de se localiser, de s'orienter, et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage,

- d'ouvrir au plus grand nombre l'utilisation des nouvelles technologies d'information et de communication,

- de prévoir les services de substitution en cas d'Impossibilité Technique Avérée de mise en accessibilité.

Un sujet important de par sa portée sociale, un sujet sensible, vu les échéances fixées par la loi de 2005 et les impacts financiers qu'il génère.

Pour répondre aux dispositions de la loi de 2005, Tisséo s'est doté d'un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en juillet 2009, document de programmation des actions de mise à niveau des réseaux et services pour favoriser l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite.

Un premier bilan intermédiaire avait été réalisé en juillet 2011 pour constater l'état d'avancement des mesures mises en œuvre.

A deux ans de l'échéance de 2015, un nouveau point d'étape est proposé pour évaluer le niveau de l'accessibilité du réseau et faire un point sur les actions jugées essentielles et réalisables sur 2013 et 2014.

Le support de présentation est joint au présent compte-rendu.

Synthèse des remarques :

Baromètre 2012 de l'Association des Paralysés de France (APF) :

Concernant la note de la ville de Toulouse figurant dans le baromètre APF de l'accessibilité 2012, Mme MAURIN de l'APF précise que depuis 2009, le Baromètre APF mesure l'accessibilité des 96 chefs-lieux des départements français ainsi que la volonté politique des municipalités à rendre leurs équipements accessibles. Mme MAURIN ajoute que, dans la mesure où les notes des niveaux d'accessibilité des équipements publics sont données par les municipalités, et qu'elle constitue les 2/3 de la note finale, celles-ci peuvent avoir tendance à être surévaluées.

Annonces sonores à bord des matériels roulants :

Contexte : L'information voyageurs embarquée sonore et visuelle constitue une aide précieuse dans les déplacements des personnes en situation de handicap visuel et auditif. L'ensemble du réseau est couvert par un système de repérage des bus par géo-localisation ce qui permet d'indiquer aux usagers le prochain arrêt sur la ligne de manière sonore et visuelle.

L'Association Valentin Haüy (AVH) et l'Association Nationale Pour l'intégration des Handicapés Moteurs (ANPIHM) soulèvent le problème récurrent des coupures de diffusion des annonces à bord des bus, et par ailleurs celui des annonces inaudibles à bord des rames du Tramway aux heures d'affluences.

Concernant la sonorisation extérieure placée à l'avant des bus, l'AVH fait remarquer qu'il existe un décalage important entre l'ouverture de la porte et la diffusion de l'annonce. L'annonce de l'arrêt et de la ligne est faite au moment où la porte se referme. Ce décalage ne permet pas à la personne atteinte de cécité de s'assurer que c'est le bon bus qui s'est présenté. L'embarquement ne peut être que précipité, ce qui génère de l'inconfort et de l'anxiété pour toutes les personnes en situation de handicap.

L'AVH fait remarquer que les bornes d'information voyageurs (BIV) sont souvent en panne ou bien diffusent de l'information erronée. Cependant certains pôles d'échanges comme celui de Balma-Gramont sont parfaitement équipés en BIV

Tisséo-EPIC : le son peut être baissé à l'initiative du conducteur. Il ne peut être totalement coupé. La fonction asservissement de l'intensité sonore au bruit ambiant doit permettre de régler ce problème aussi bien dans les bus qu'à bord des rames du tramway. Concernant le décalage entre l'annonce vocale et l'ouverture des portes des bus, il s'agit d'un paramétrage à faire de manière à synchroniser les 2 process.

Un programme est prévu pour le remplacement des bornes d'information voyageurs jugées obsolètes. Elles seront remplacées par des bornes ayant la fonction « sonore » qui se déclenche à l'aide de la « zapette » universelle.

Les indicateurs de fréquentations :

Avec 7047 cartes « actives » en 2013 (cartes qui ont été utilisées au moins une fois en 2013), sur les 8922 délivrées aux ayant droits (Titres infirmes civils = titulaires de la carte d'invalidité à 80%, ''Titres infirmes de vue'' pour les aveugles), l'utilisation des transports par les personnes en situation de handicap est soutenue avec une moyenne mensuelle de 20 déplacements par bénéficiaire. Par comparaison, il est observé que sur un mois, les séniors assurent moitié moins de déplacements sur le réseau.

L'APF fait remarquer que les statistiques peuvent être sous-estimées car les personnes en fauteuil roulant n'ont pas facilement accès au valideur placé à l'avant du bus. La validation du déplacement n'est donc pas systématique pour eux.

Les indicateurs de réclamation, de satisfaction :

Le nombre de réclamation concernant l'accessibilité du réseau se stabilise à une quarantaine par an. Sur les 4 premiers mois de 2013, la tendance est identique. Si l'on observe l'objet des réclamations, par rapport à 2012, on observe une baisse des réclamations sur le mode bus et une nette augmentation sur le mode métro ainsi que sur les parcs relais.

Tout en tenant compte des variations dans la composition des groupes des personnes interrogées (+ ou - de personnes handicapées), l'évolution de la satisfaction des utilisateurs peut être différemment impactée d'une année sur l'autre. Sur 2012, les PMR sont plus satisfaites du Bus que les autres utilisateurs de ce mode. En revanche, les PMR sont, en tendance, plutôt moins satisfaites du métro que les autres utilisateurs de ce mode. Cette tendance est en cohérence avec l'évolution en nette augmentation des réclamations sur le métro.

L'APF signale que lors de l'arrêt en station des rames du métro, les portes sont parfois en décalage avec l'espace d'ouverture des portes fixes sur le quai. Il en résulte un accès aux rames réduit qui ne facilite pas le positionnement de la personne en fauteuil roulant sur les emplacements prioritaires signalés par le logo international du fauteuil roulant.
Les lacunes verticales présentent à certains moments et en fonction du remplissage de la rame un ressaut important.
Le GIHP Midi-Pyrénées souligne qu'il a fait les mêmes observations que l'APF sur le métro depuis quelques mois.
Le GIHP Midi-Pyrénées demande que des bandes d'éveil de la vigilance soient positionnées au somment de chaque volée d'escaliers dans le métro et souligne que le bip de validation ou de non validation de la carte pastel est trop faible. Par ailleurs, et afin de favoriser une lecture rapide par le dispositif de validation, un repère tactile serait utile pour bien positionner la carte pastel sur sa cible.

L'ANPIHM signale que les incivilités envers les personnes en fauteuil roulant sont fréquentes. Il conviendrait de rappeler les bonnes manières au moyen d'une campagne de communication appropriée.

Tisséo-EPIC : Il sera procédé à une vérification des positionnements des rames en station pour remédier au problème soulevé. La hauteur des lacunes varie en effet avec le taux de remplissage de la rame et sous l'effet du vieillissement du matériel roulant.

Une campagne de courtoisie est menée chaque année au niveau du métro. La prochaine devrait insister sur le respect des personnes en situation de handicap.

Les indicateurs d'équipement :

Tisséo s'est fixé pour objectif de rendre son parc de matériel roulant (bus) accessible à 100% d'ici 2015. La programmation du renouvellement des bus est calée pour tenir cet objectif. Fin 2012, 88% du parc bus possède un plancher bas avec une palette rétractable et 99% du parc est équipé de systèmes d'information visuelle et sonore. A noter que le taux moyen du parc bus des villes de province pour ces deux types d'équipement approche difficilement les 60%.

Evolution du taux d'arrêts équipés de quai respectant les normes d'accessibilité :

Le pourcentage d'arrêts accessibles évolue constamment depuis 2009 en fonction des programmes de rénovation ou de création de voirie et de nouvelles lignes de bus.

54% des arrêts en zone urbanisée sont équipés de quai, ce taux devrait être porté à 77% fin 2015 comme l'indique une simulation de progression du nombre d'arrêts mis en accessibilité réalisée juin 2012.

Pour l'APF, le taux annoncé de 77% fin 2015 est toujours insuffisant et non conforme à la loi. En conséquence, l'Association des Paralysés de France, se réserve le droit de mener des actions pour non respect de la loi de 2005.Le GIHP déclare qu'il partage la position de l'APF et s'associera aux actions éventuelles dans ce sens.

L'APF rappelle que cela fait près de 40 ans que les personnes en situation de handicap attendent que le pays devienne accessible, depuis la loi de 1975 et la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. Un délai de 10 ans a été donné en 2005, et les collectivités n'ont pas fait le nécessaire pour permettre de tenir ce délai.

L'APF réitère sa demande de transmission de la liste précise et la localisation des arrêts de bus qui ne seront pas rendus accessibles à l'échéance fixée par la Loi de 2005.

Tisséo-SMTC : La simulation prend en compte les travaux de voiries des Intercommunalités. Les plans pluriannuels ne sont pas figés, ils évoluent comme le réseau peut aussi évoluer. Il n'est pas possible de donner aujourd'hui une liste des arrêts qui ne seront pas rendus accessibles. Un bilan sera fait en 2015. Certains arrêts seront classés en impossibilité technique avérée de mise en accessibilité du fait de leur emplacement (endroit contraint, forte pente de terrain).
A noter que les potentiels humain (bureau d'étude) et technique (BTP) ne peuvent aller au delà de 450 arrêts rendus accessibles aux PMR par an. Une accélération du rythme des travaux est en cours de négociation avec Toulouse-Métropole, notamment sur la base d'une liste des 1500 points d'arrêt les plus fréquentés.
Concernant les 10 lignes du réseau les plus fréquentées, l'engagement a été pris de les rendre totalement accessibles d'ici la fin de l'année 2013.

L'APF rappelle que pour qu'une ligne soit déclarée accessible, 100% des arrêts doivent être accessibles ainsi que 100% du matériel roulant utilisé sur la ligne le soit aussi, au lieu du saupoudrage qui a prévalu sur de nombreuses lignes où l'on ignore encore à quelle heure il y aura un bus accessible.

B) Feuille de route 2013-2014
Les actions jugées essentielles et réalisables pour 2015 :

Synthèse des remarques :

Accessibilité des portillons PMR du métro Lignes A et B :

L'ANPIHM rappelle qu'il était question de baisser la cible pour faciliter la validation avec la carte sans contact. La même demande porte sur le niveau trop élevé du valideur pour ticket. Par ailleurs, un seul bouton poussoir permet dans le sens de la sortie d'ouvrir le portillon. Il serait souhaitable qu'il y en ait 2 disposés à droite et à gauche du module.
La validation du titre est confirmée par un signal sonore dont l'intensité sonore est trop faible. Ne serait-il pas possible d'augmenter le son du buzzer ?

Tisséo-SMTC : La réalisation d'un prototype est prévue sur 2013. Une phase de test permettra de recueillir l'avis des personnes à mobilité réduite avant la phase de déploiement. Les 5 stations du prolongement de la ligne B devront être équipées de portillons PMR adaptés. Si l'intensité du signal sonore de validation du titre est modulable, il pourrait être augmenté (le chef de projet sera saisi de cette demande).

Accessibilité des quais

GIHP : Lorsqu'un ascenseur est indisponible, c'est toute la chaîne du déplacement qui est interrompue. C'est pourquoi, il est nécessaire de prévoir 2 ascenseurs par quai. Le fait que ceux qui sont installés soient de plus grande capacité et donc plus robuste, ne change pas la problématique lorsqu'il est hors service. Il est donc souhaitable que le projet PLB prévoit 2 ascenseurs par quai notamment sur les stations qui seront les plus fréquentées « centre commercial » et terminus.

Tisséo-SMTC : Le Président proposera qu'une étude de faisabilité soit conduite sur l'équipement de ces deux stations avec 2 ascenseurs par quai.

GIHP : plusieurs remarques sont formulées et portent sur :

La conduite des bus : certains conducteurs ont une conduite brusque qui génère un grand inconfort pour les personnes à mobilité réduite qui risquent de plus de chuter. Une conduite apaisée devrait être systématique. Les conducteurs pourraient être sensibilisés sur cette approche qui est la base d'un déplacement confortable et sécuritaire.

Enquêtes publiques : Les personnes à mobilité réduite ou les associations qui les représentent doivent entrer dans le champ des enquêtes publiques de manière systématique : tout projet peut impacter de manière significative les personnes à mobilité réduite qui résident dans un périmètre ciblé. Il est donc indispensable de les identifier et de leur transmettre les éléments de l'enquête.

Maintient des conditions d'accessibilité aux abords des chantiers : la continuité du cheminement doit être maintenue durant les chantiers ouverts sur la voie publique, de manière à éviter aux personnes en fauteuil roulant des contournements longs et pénibles. Les cahiers des charges qui lient le donneur d'ordre et l'entreprise doivent mentionner cette prescription. Le donneur d'ordre doit être en mesure de la faire respecter, voire de sanctionner.

Ligne ENVOL : un atelier CARUT a eu lieu en février 2013 sur les aspects « accessibilité » de la ligne Envol. Les aménagements des traversées piétonnes des voies notamment ont fait l'objet de remarques. Nous sommes dans l'attente de la transmission du compte-rendu des travaux de cet atelier.

Autres remarques :

L'APF fait remarquer qu'un certain nombre de magasins ne sont pas accessibles alors que les travaux de voirie s'opèrent. Des solutions existent pour les rendre accessibles sans engendrer de gros travaux. Pour certains, un plan incliné serait suffisant pour qu'ils soient en conformité.

ANPIHM : l'utilisation des strapontins dans les rames est source de conflit avec les usagers en fauteuil roulant. Ils ne doivent pas être utilisés lors de forte affluence. Le mieux serait de les supprimer.

Accessibilité du pôle d'échange Esquirol : Les membres de la CARUT souhaitent savoir si le pôle d'échange « Place ESQUIROL » fera l'objet d'un programme de mise en accessibilité, car ce site est totalement inaccessible.

Tisséo-SMTC : Des études sont en cours pour rendre ce pôle d'échange accessible. Des aménagements sont prévus notamment du côté de l'enseigne Midica.

Des exemples de réalisation prenant en compte les besoins des personnes en situation de handicap sont présentés :

- L'opération Mi-vie des rames VAL 206
- Les aménagements sur le pôle d'échange Arènes
- L'information accessibilité de l'arrêt de bus (logo international du fauteuil roulant accolé au nom de l'arrêt sur les fiches horaires)

2) Prolongement ligne B du métro : volet accessibilité des futures stations

La SMAT qui assure une mission de maitrise d'ouvrage déléguée pour le compte de Tisséo-SMTC s'est vue confiée la réalisation du prolongement de la ligne B du métro.

La SCP d'architecture SEQUENCES a été retenue pour concevoir le projet.

Le projet :

Il se dessine avec cinq stations aériennes : Parc Technologique du Canal, Institut National Polytechnique, Innopôle, Diagora, et Labège.

Le métro circulera sur un viaduc de 6 m de hauteur. Seul le franchissement du Canal du Midi se ferait en souterrain.

En parallèle du projet métro, une nouvelle halte SNCF sera créée. Reliée au terminus de la ligne B, au moyen d'une passerelle, la nouvelle gare constituera à termes le pôle multimodal Labège.

La consultation des entreprises sera pour début 2015
La mise en service est prévue fin 2018 début 2019.

L'objectif est de présenter le permis de construire fin 2014 accompagné du volet « accessibilité ».

La concertation avec les associations membres de la CARUT est engagée.

Un premier atelier CARUT a eu lieu sur la station surélevée de BASSO-CAMBO (ligne A du métro).Les premiers éléments du volet accessibilité ont été portés à la connaissance des associations lors d'un second atelier CARUT le 30 mai 2013.

Présentation des grands concepts de l'accessibilité des stations :

Station semi ouverte => pas de porte d'accès à la station.
L'accès se fait librement jusqu'à la ligne de contrôle
Les 5 stations présenteront les mêmes caractéristiques avec des quais à 52m.

Aménagements extérieurs : (en cours de définition)

Les stations ont toutes un parvis d'entrée avant d'accéder à la salle des billets et à la zone contrôlée.
Equipements du parvis :

- Matériau type béton ou pierre (vraisemblablement).
- Dépose minute prévue sur le parvis dédié aux PMR.
- Balisage pour rejoindre la station (ligne de guidage au sol contrastée et détectable tactilement à partir des voies piétonnes, de la dépose minute, de l'arrêt de bus à proximité).
- Pentes 1 % (site plat).
- Séparation des voies douces (piétons et cycles) par des bordures basses (largeur de 30cm.) avec ressaut minimum de 1cm pour détection à la canne blanche.
- Equipement des traversées voies cycles par voie piétonne (bandes d'éveil de la vigilance, balisage 2,5 m pour les voies cyclables (à double sens), 1,5 m pour voies piétonnes.

Pas de stationnement sauf en station terminale où un parc relais sera créé.

Aménagement intérieurs : (en cours de définition)

Ligne de guidage prévue du portillon PMR à l'ascenseur.
Ascenseurs de grade capacité (1270 kilos - 1,2 de large par 2,2 de long plus robustes => taux de panne inférieur) et traversant pour rejoindre les quais.

(Rmq ligne B = ascenseurs actuels 800 kilos)

Rappel de la remarque des associations à propos du besoin d'équipement avec 2 ascenseurs par quai notamment sur les stations du Centre commercial Labège 2 et du futur terminus.

Autres précisions :
En exploitation, une rame sur trois ira jusqu'à Labège.

La jonction avec la Gare SNCF constitue un projet dans le projet PLB et fera l'objet de présentation dans le cadre de la concertation « accessibilité ».

3) Agence Tisséo : Viso-interprétation en Langue des Signes Française

Tisséo a signé un marché avec la société Websourd pour la mise en place d'un service de visio-interprétation pour les personnes sourdes et malentendantes pratiquant la Langue des Signes Française (LSF).

Ce service a pour but de faciliter l'accès des personnes sourdes au déplacement en améliorant leurs conditions d'accueil en agence commerciale TISSEO.

Concrètement, cela nous permettra de répondre aux différentes demandes de ces usagers atteints de troubles auditifs via un interprète joint par « visio-conférence ».

Le principe :

Une connexion internet, une webcam et le Conseiller Clientèle, accompagné de l'usager sourd, entrent en contact avec un interprète en LSF qui sert de relais. Une communication à

trois s'installe : la personne sourde s'adresse en LSF à l'interprète qui traduit oralement la demande au Conseiller Clientèle, lequel répond à l'interprète, etc.

Un premier poste sera mis en place à l'Agence Tisséo de Jean Jaurès. Une offre proposée à l'usager sourd, ou mise en œuvre à la demande du lundi au vendredi de 8h30 à 19h00, sans interruption.

Au sein du Service aux Voyageurs, qui comporte une cinquantaine de Conseillers Clientèle, 4 agents ont été formés, depuis 2009, à la pratique de la LSF.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ce nouveau service, les agents formés à la LSF dispenseront une formation de premier niveau aux Conseillers Clientèle, pour une mise en service officielle de l'accueil des personnes sourdes début septembre 2013.

La création de ce nouveau service est accueillie par les applaudissements des représentants de l'association AS.TOLOSA (AST) présents dans la salle.

4) Rappel des numéros d'arrêt de bus sur plaque métallique (chiffre en relief et transcription en braille.

Une plaque métallique rectangulaire de format 11 x 6 cm viendra rappeler à bonne hauteur le N° du point d'arrêt figurant sur la tête de poteau. En effet ce n° situé à plus de 2 mètres de hauteur est difficile à lire par les malvoyants. Les chiffres sont en relief et leur transcription du numéro en braille est prévue. Une première ligne sera équipée afin de réaliser un test auprès des usagers concernés. Les associations seront informées de la mise en place de plaques sur les potelets des points d'arrêts de la ligne de bus choisie pur le test.

Les membres des associations présentes ont manipulé le prototype et déclarent être très satisfaits du contraste tant visuel que tactile.

Prototype présenté en CARUT

5) Arrêts de bus ligne « LINEO »

Présenté lors de la CARUT du 27 juin 2012, le concept de ligne « Linéo » est aujourd'hui réalisé avec l'élévation du niveau de service de la ligne 16. Dans un deuxième temps, la ligne 64 présentera également les critères retenus :

- Régularité et gains de temps.
- Fréquence élevée (5 à 9 minutes en HP).
- Amplitude élargie 5h00 – 00h30, élargie éventuellement le WE à 1h00.
- Permanence de l'offre toute l'année.
- Arrêts accessibles à tous.
- Identification visuelle des lignes.

Un diaporama sur les arrêts de cette ligne qui accueillent les nouveaux bus articulés GX 427 est présenté.

Bus GX427

Caractéristique d'un arrêt « LINEO »

- Zébra systématique.
- Abri systématique.
- Pictogramme UFR.
- Quai de 20 m rectiligne.
- Bordures rehaussées (17 à 21 cm).
- Accostage facilité (en ligne).
- Passage piéton à proximité pour traverser la voie.

Avant

Après

Questions diverses :

Le GIHP avait demandé que les projets suivants soient présentés lors de cette assemblée :

- Ligne AEROTRAM avec notamment le positionnement de la station de l'Hôpital RANGUEIL et des difficultés de cheminement des PMR de la station à l'Hôpital.
- B.H.N.S. de l'Ouest Toulousain : Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Tisséo-SMTC : Jugeant les études des projets susvisés pas assez avancées, le Président de la CARUT prévoit d'organiser un atelier sur ces 2 projets dès que possible.

Commission d'Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

CARUT

17 juin 2013

Ordre du jour :

- **Schéma Directeur d'Accessibilité : Point d'étape et feuille de route 2013-2014**
- **Prolongement ligne B du métro : volet accessibilité des futures stations**

<u>Points d'information</u> :

- **Agence Tisséo : Viso-interprétation en Langue des Signes Française**
- **Rappel des numéros d'arrêt de bus sur plaque métallique numéro en relief et transcription en braille (phase test)**
- **Arrêts de bus ligne « LINEO »**

Sommaire

1ère partie Bilan

- **1-1 Loi Handicap de 2005 …. 8 ans après**
  - 1-1-1 Le contexte national : un bilan mitigé
  - 1-1-2 Le contexte local : une bonne dynamique
  - 1-1-3 La démarche SDA Tisséo
- **1-2 Evolution du niveau d' accessibilité du Réseau Tisséo**
  - 1-2-1 Que disent les indicateurs de fréquentation du réseau ?
  - 1-2-2 Que disent les indicateurs de réclamation, de satisfaction ?
  - 1-2-3 Que disent les indicateurs d'équipement ?

2ème partie Feuille de route

- **2-1 Les actions jugées essentielles et réalisables pour 2015 => feuille de route**
- **2-2 Ce qui se profile…Progresser au-delà de 2015: Comment s'y préparer ?**

Le contexte

- 1-1-1 Le contexte national : un bilan mitigé

- 1) Loi de 2005 : En dépit d'avancées notables, l'accessibilité généralisée ne sera pas au rendez-vous de 2015,

- 2) « Réussir 2015 » Rapport de la sénatrice Claire-Lise Campion (**remis au Premier Ministre le ler mars 2013)**

- 3) Avis très favorable de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle sur les propositions préconisées par Claire-Lise Campion

Triptyque 2013 / après 2015

- l'échéance légale de 2015 soit confortée et respectée,
- les années 2013 et 2014 soient mises à profit pour maximiser les travaux d'accessibilité,
- l'après 2015 soit anticipé « pour décupler la dynamique constatée par tous ».

-1-1-2 Le contexte local : une bonne dynamique

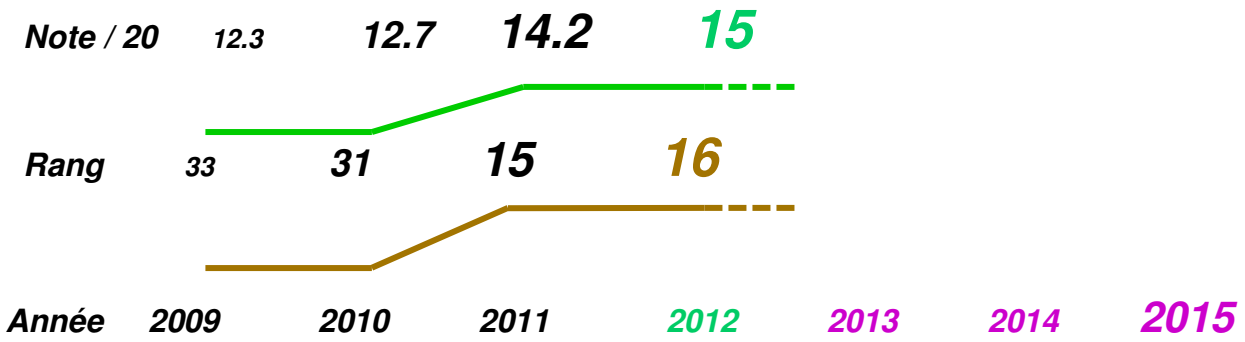
- 1) La position de Toulouse dans le baromètre APF

- 2) Les relations avec les associations de PMR

Le baromètre APF de l'accessibilité 2012

« l'APF constate une amélioration de l'état d'accessibilité des communes de France. Grenoble prend la tête du classement avec une moyenne de 18,4 / 20 (contre 17,4 l'année précédente pour Nantes), Nantes et Belfort se partagent la seconde place avec 17,4/20 de moyenne »

TOULOUSE



La méthodologie baromètre APF *associe les réponses des délégations départementales APF et de leurs adhérents aux réponses des mairies. L'évaluation de l'accessibilité du cadre de vie de la ville revient aux délégations APF; l'évaluation des niveaux d'accessibilité des équipements municipaux et la mesure de la politique municipale d'accessibilité reviennent aux chefs lieux départementaux (résultats ensuite contrôlés par l'APF).*

Critère « TRANSPORT » : Ligne de bus accessible

Définition: Une ligne de bus est réputée accessible lorsque tous les arrêts de bus et tous les matériels roulants sont accessibles. Une ligne de bus accessible à 90% n'est pas comptabilisée.

1-1-2 Le contexte local : une bonne dynamique – 2/2

Les relations avec les associations de PMR :
Un partenariat efficace

Né de la concertation et entretenu par l'implication des associations.

La CARUT au cœur du dispositif :

- Commissions d'Accessibilité réseau Urbain Tisséo (CARUT) :
  créée en Février 2008 – 50 associations PMR

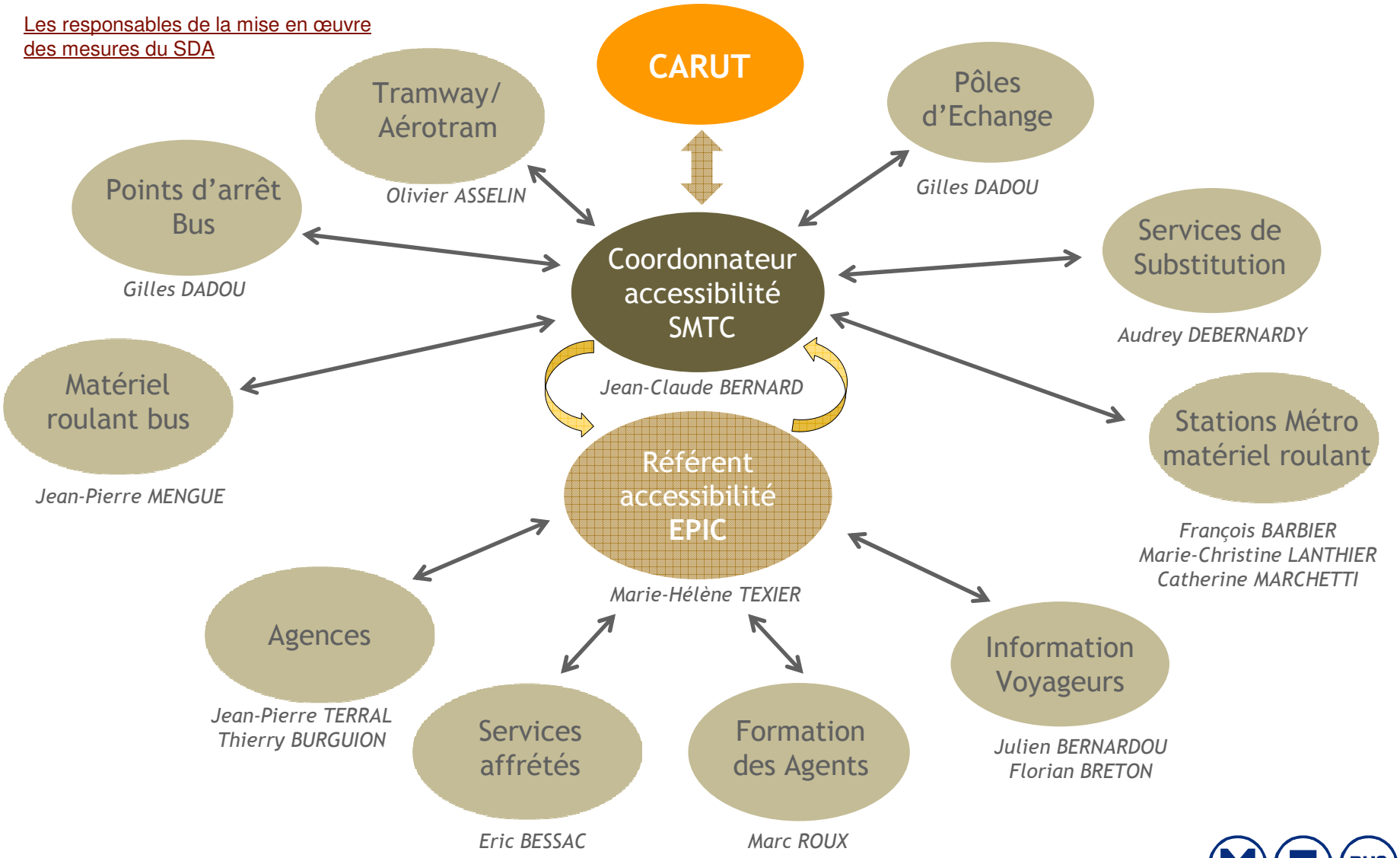
  - 2 assemblées plénières par an
  - 30 ateliers organisés depuis juillet 2009

- Documents présentés en CARUT mis en ligne
- Sujets abordés : liste jointe au présent support

Atelier Ligne Garonne
(Planches d'essai / Passage piéton) juin 2012

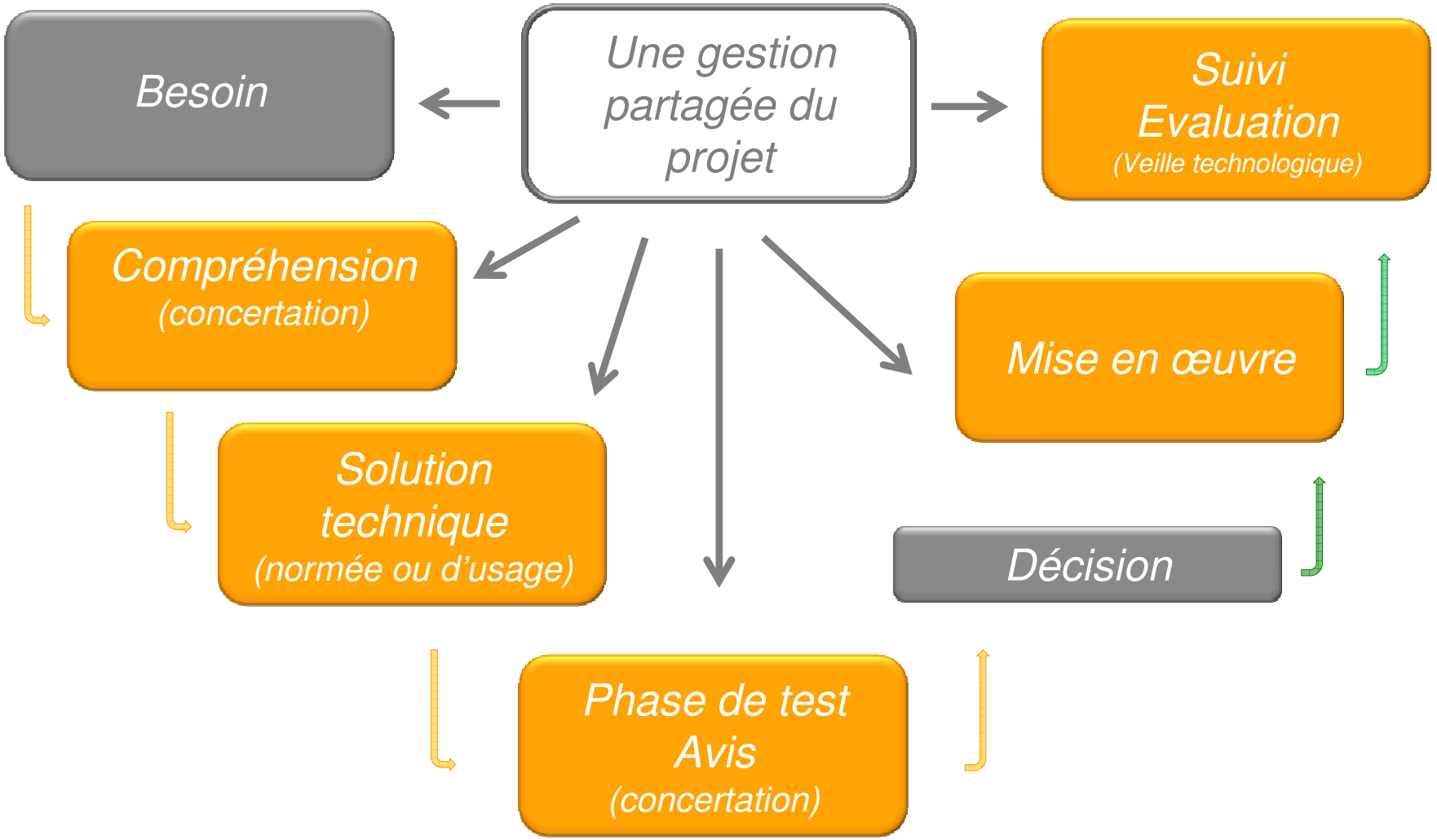
1-1-3 la démarche SDA : diffusion d'une culture inclusive du déplacement (1/2)

Les responsables de la mise en œuvre des mesures du SDA



1-1-3 SDA : de l'analyse des besoins… aux solutions (2/2)

La méthodologie de mise en œvre

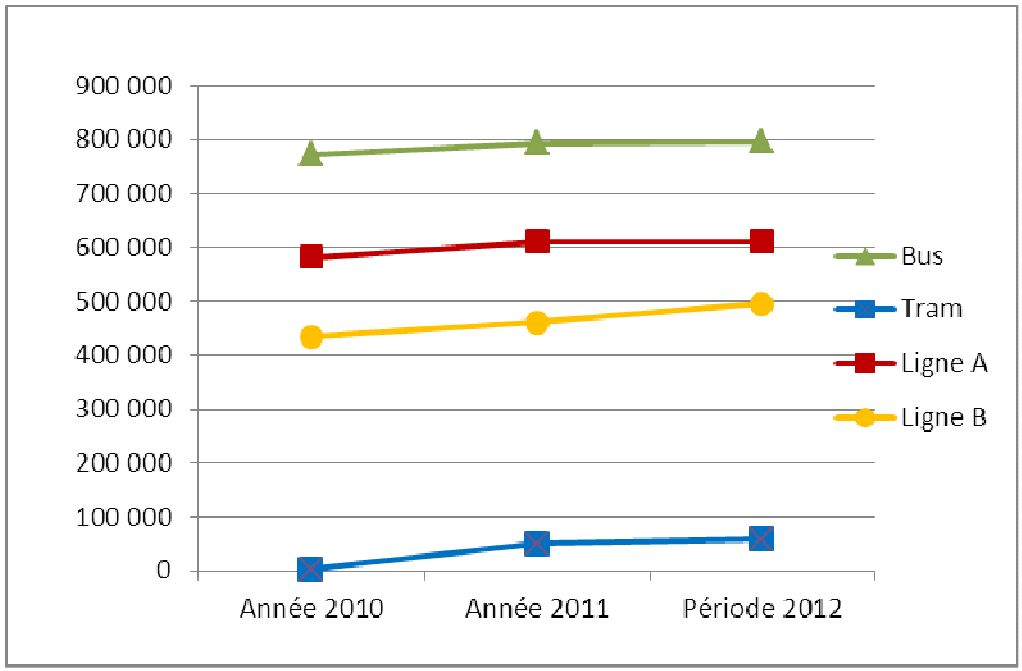


Les indicateurs

- 1-2-1 Que disent les indicateurs de fréquentation ?
  - **Accessibilité du réseau : évolution de la fréquentation**
    statistiques billettiques 2008 à 2012
- 1-2-2 Que disent les indicateurs de satisfaction ?
  - **Evolution de la satisfaction PMR**
    baromètre 2009 à 2012
  - **Evolution des réclamations clients**
    suivi des retours de bulletins « votre avis nous est précieux… pour faciliter votre mobilité »
- 1-2-3 Que disent les indicateurs d'équipement ?
  - **Accessibilité des équipements**
    évolution parc matériel roulant Tisséo et arrêts de bus

1-2-1 Que disent les indicateurs de fréquentation ? - 1/4

Evolution du nombre de validations par des personnes handicapées *(titres « invalides »)* **par mode (détail ligne A / ligne B) entre 2010 et 2012**



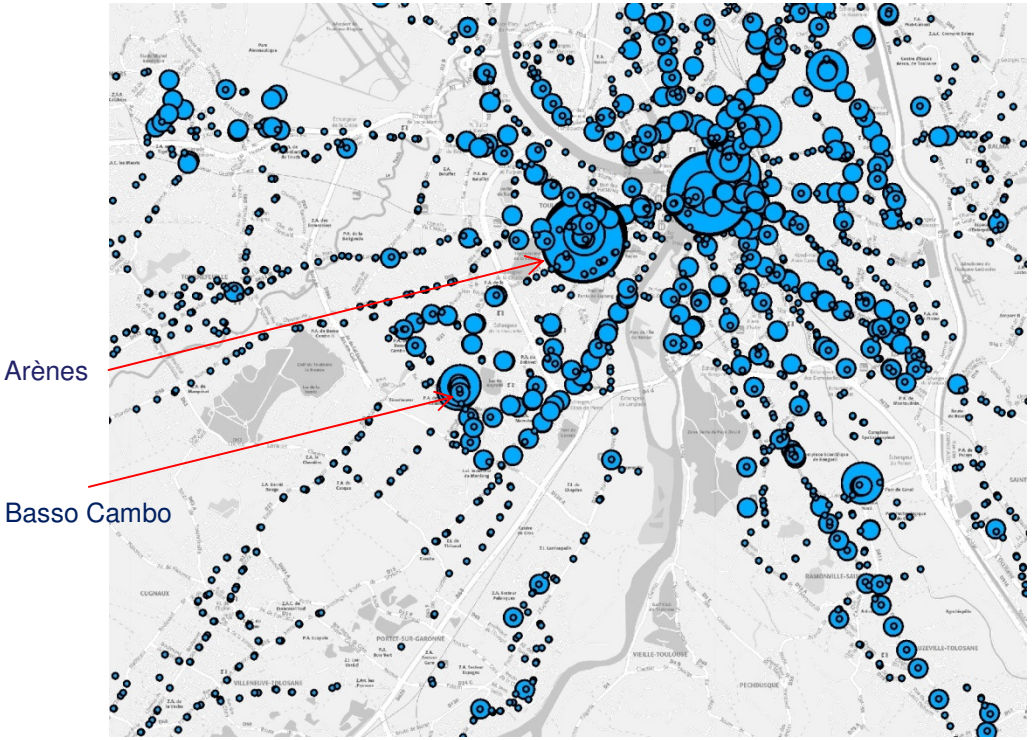
On observe une augmentation de la fréquentation par des personnes handicapées.

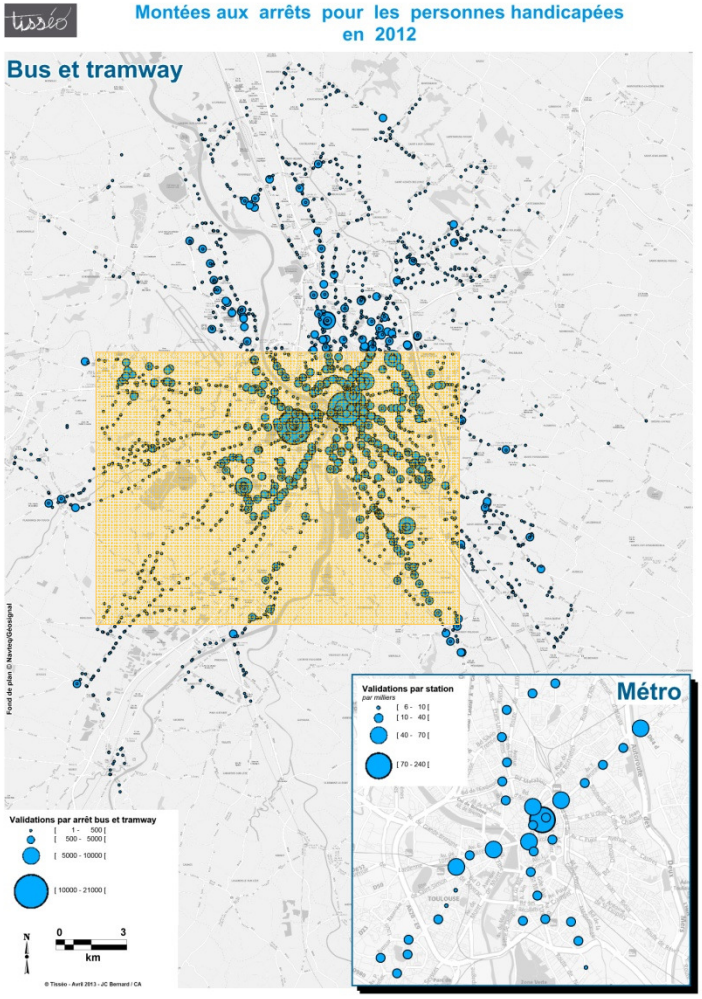
En pourcentage, cette évolution suit l'augmentation de la fréquentation.

1-2-1 Cartographie de l'accessibilité du réseau en 2012 - 2/4

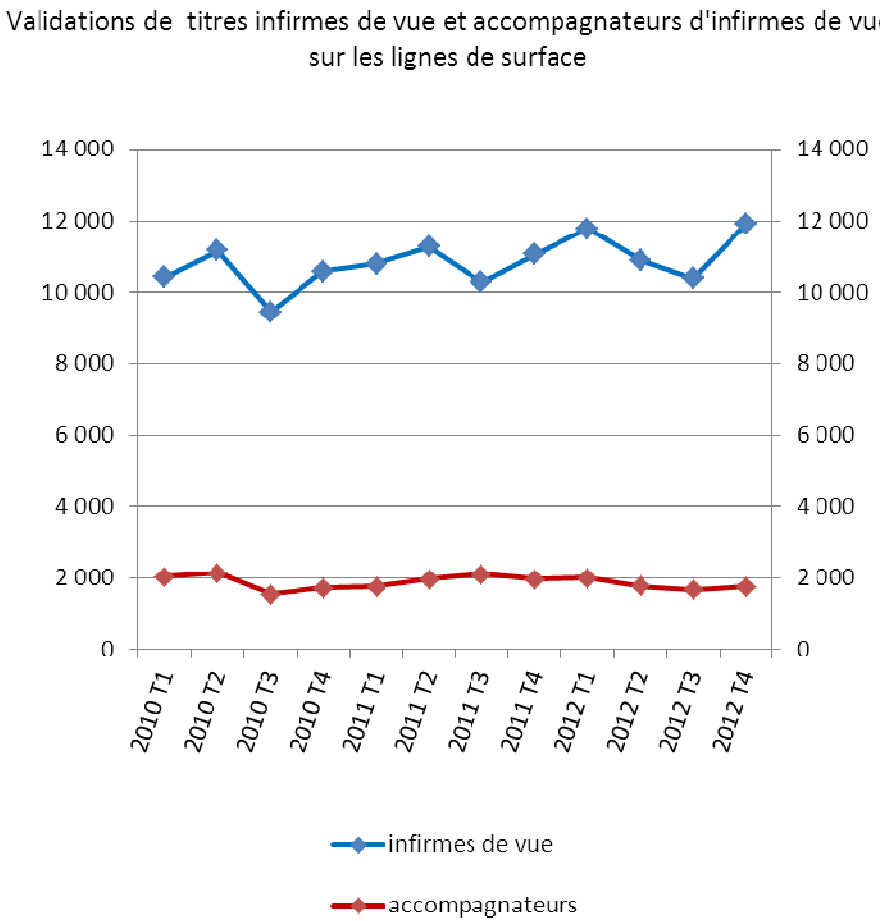
Visualisation des **répartitions des montées de voyageurs utilisant des titres de personnes invalides sur l'agglomération en 2012** : on remarque une utilisation des lignes jusqu'en périphérie éloignée.

Zoom sur le centre de la carte globale :





Validations des titres infirmes de vue



- Progression des déplacements **en autonomie** des infirmes de vue

- Dans le même temps, **diminution des pratiques d'accompagnement** pour ce type de handicap.

1-2-1 Que disent les indicateurs de fréquentation ? - 4/4

8922 cartes Pastel délivrées « chargées d'un contrat »

- invalide civil (code 580) : 8163
- invalide de vue (code 581) : 543
- accompagnateur invalide de vue (code 582) : 216

dont **7047** cartes « actives » en 2013 (ont été utilisées au moins une fois en 2013)

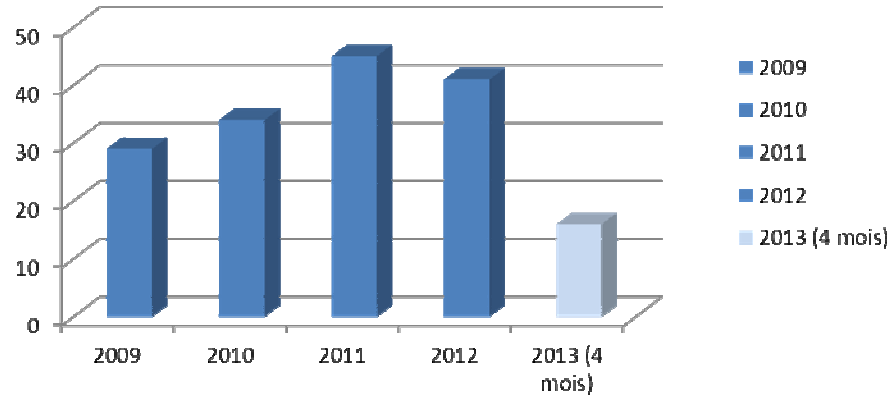
(source bdd SCAR / 4 juin 2013)

ce qui traduit une utilisation pérenne des transports par les usagers en situation de handicap

Environ 20 déplacements par mois (en 2013), par carte Pastel réalisés chaque mois, soit le double du nombre de déplacements mensuels des seniors (en 2012).

1-2-2 Que disent les indicateurs de réclamation, de satisfaction ? -1/3

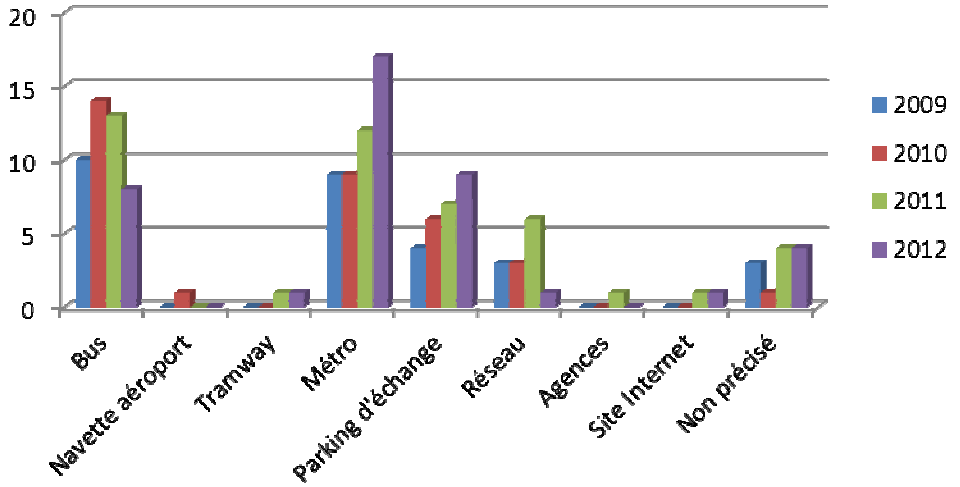
Evolution du nombre de réclamations concernant l'accessibilité



- Le nombre de réclamations se stabilise
  à une quarantaine par an.

- Leur objet évolue :
  - baisse des réclamations sur le bus,
  - nette augmentation sur le métro et les parcs relais.

Evolution des réclamations concernant l'accessibilité
détail par objet



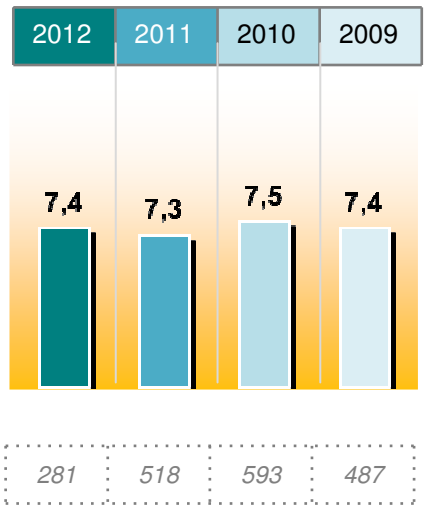
Evolution de la satisfaction des utilisateurs mensuels du Bus

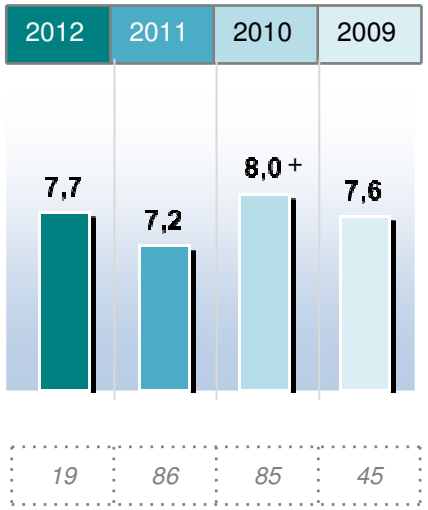
Satisfaction globale :

PMR + Non PMR

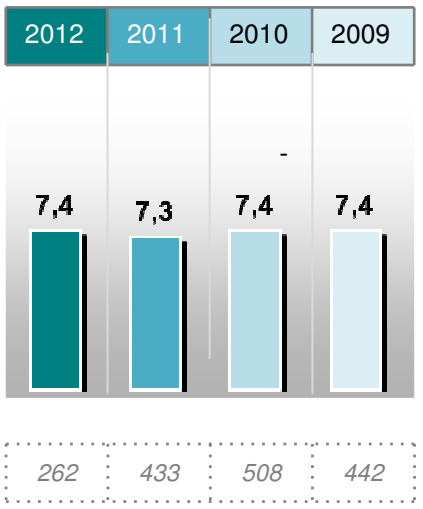
PMR

Non PMR





(Note sur 10)



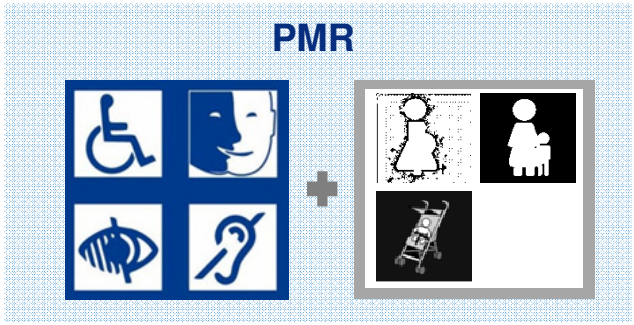
- Les PMR sont plus satisfaits du bus que les autres utilisateurs de ce mode.

\+ *Différence significative supérieure à 1% de seuil de confiance des non PMR par rapport aux PMR*
\- *Différence significative inférieure à 1% de seuil de confiance des non PMR par rapport aux PMR*

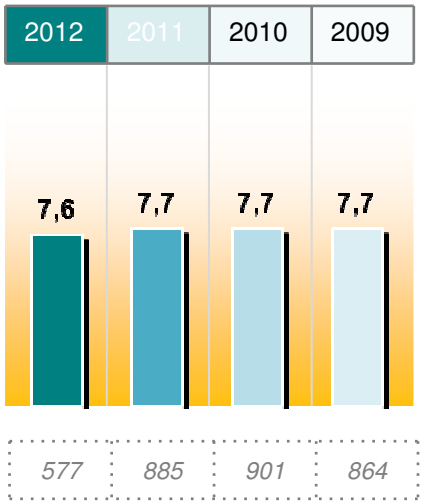
Evolution de la satisfaction des utilisateurs mensuels du Métro

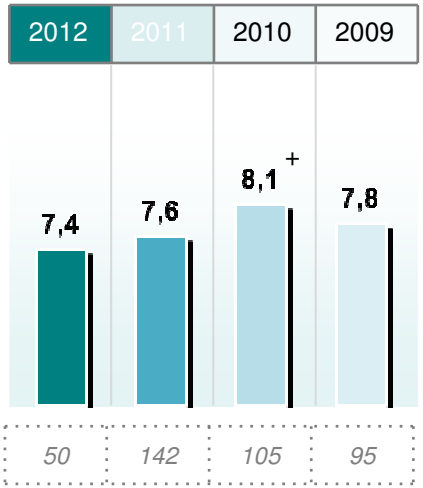
Satisfaction globale :

PMR + Non PMR

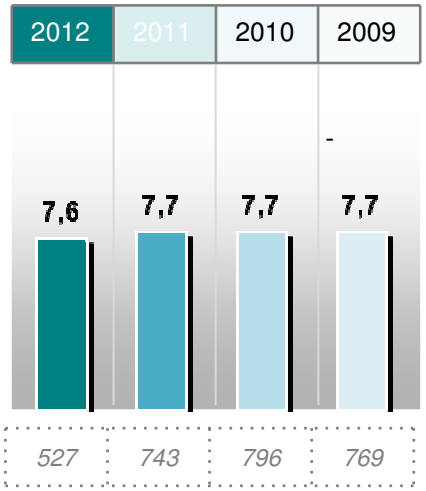


Non PMR





(Note sur 10)

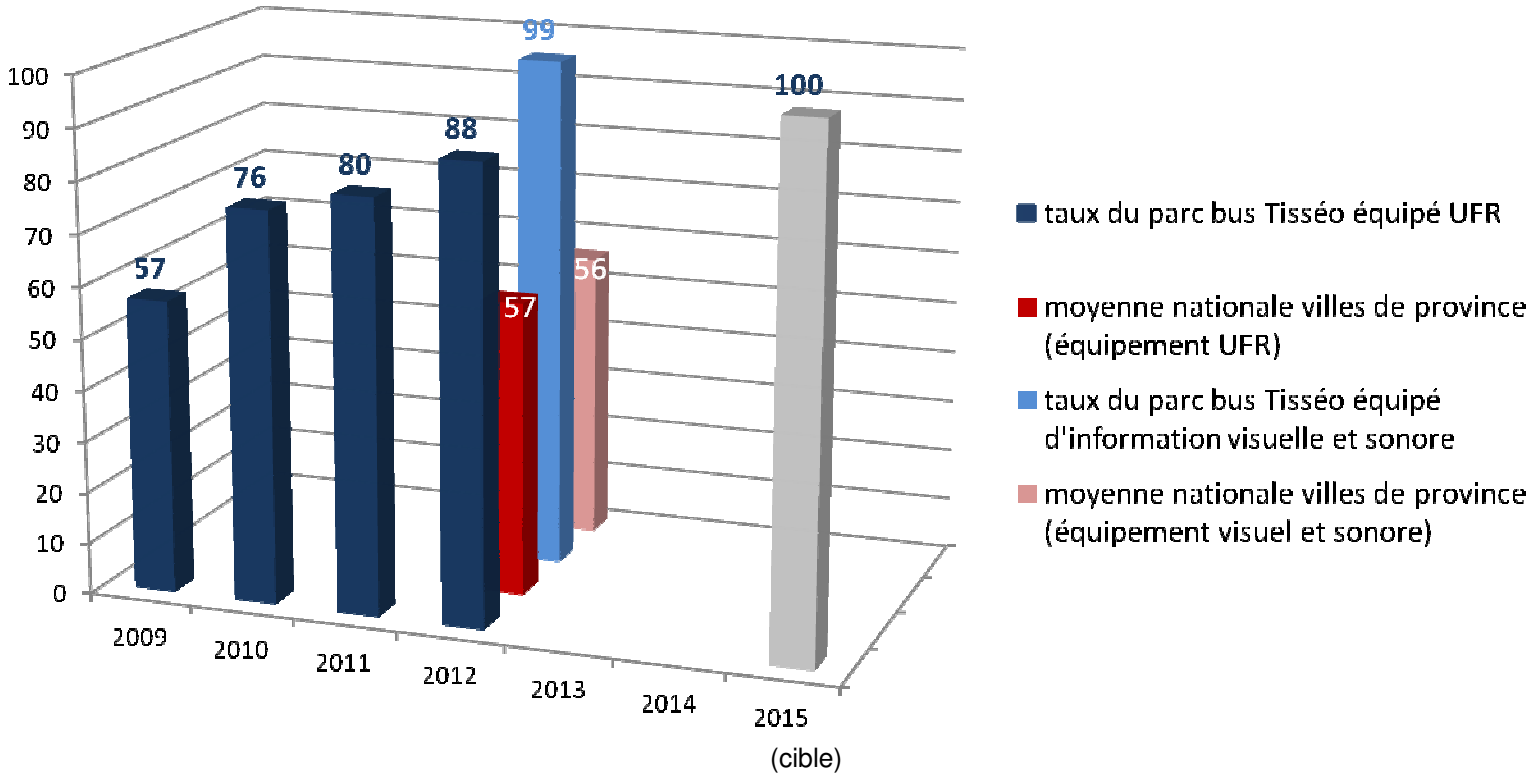


- Les PMR sont, en tendance, plutôt moins satisfaits du métro que les autres utilisateurs de ce mode, mais pas de façon significative.

\+ Différence significative supérieure à 1% de seuil de confiance des non PMR par rapport aux PMR
\- Différence significative inférieure à 1% de seuil de confiance des non PMR par rapport aux PMR

1-2-3 Que disent les indicateurs d'équipement ?- 1/2

- **Parc bus équipé « PMR »**



- **Rames Métro* et Tramway 100% accessibles**

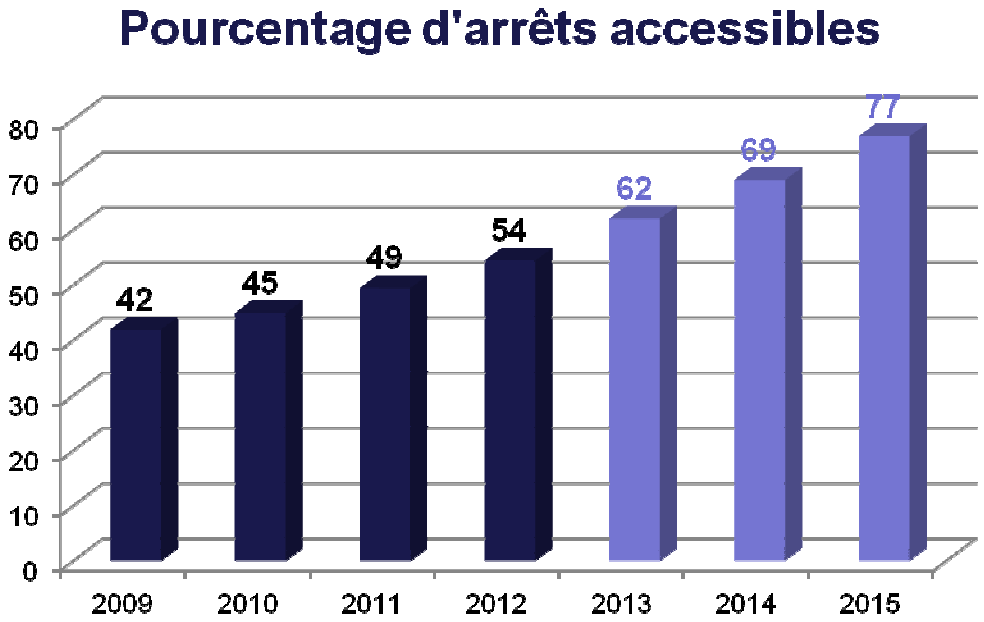
* : *à fin opération mi- vie VAL 206 et annonce visuelle des fermetures de portes sur la ligne A*

1-2-3 Que disent les indicateurs d'équipement ? - 2/2

Source : DI SMTC

Nombre d'arrêts accessibles (équipés de quai)

- 3000 arrêts (zone urbanisée) : 54,4%
- 500 arrêts en zone rurale



** : simulation réalisée en 2012, non contractuelle,*
Source : DI SMTC

2-1 Les actions jugées essentielles et réalisables pour 2015

2-1-1 Accessibilité physique aux modes de transport

2-1-2 Accessibilité des points d'arrêt bus

2-1-3 Accessibilité du matériel roulant*

2-1-4 Accessibilité au transport : information et signalétique

2-1-5 Continuité du déplacement

2 - Les actions jugées essentielles et réalisables pour 2015 - 1/13

2-1-1 Accessibilité physique aux modes de transport (1/3)

Station de métro	Action	2013	2014	2015
Accessibilité des quais	Renouvellement des ascenseurs	Ligne A Ligne B		
Description audio des stations	Terminer toutes les stations et mettre à jour les informations (dont correspondances bus et tram)			Prévoir pour PLB
Accessibilité portillons PMR Ligne A et B Métro		Réalisation d'un prototype	Prévoir sur PLB	
Guidage au sol	Relier le quai à la sortie, en fonction d'une logique définie avec la CARUT.	Cf: réflexion en cours sur PLB réalisation d'un prototype et test		

Action en cours Action prévue Action à prévoir

2-1-1 Accessibilité physique aux modes de transport (2/3)

Station de métro	Action	2013	2014	2015…..
Contraste des nez de marche	Phase test Validation CARUT	Etude &Test A l'étude sur PLB	Phase déploiement	
Mise aux normes de l'éclairage	En lien avec la Mission Energie	Etude &Test Station Carmes	Phase déploiement	
Messages en langue des signes française	Équipement écrans TFT		Etude &Test	

2-1-1 Accessibilité physique aux modes de transport (3/3)

Station Tramway	Action	2013	2014	2015…..
Description audio des stations	Sur T1 vérifier correspondances bus Description à prévoir sur ligne Garonne + Ligne Envol		Prévoir Ligne Garonne	Prévoir pour Tram ENVOL
Bouton d'appel d'urgence	Ajouter l'inscription en braille sur T1		Prévoir Ligne Garonne	Prévoir pour Tram ENVOL

2-1-2 Accessibilité points d'arrêt bus (1/3)

Lignes structurantes	Action	2013	2014	2015
Objectif 100% Accessibles	Equiper en quai tous les arrêts. Suivi et %	Bilan prévu fin 2013 →		
Déplacement ou suppression des mobiliers créant des obstacles sur les quais et aux abords des arrêts	potelets, barrières, poubelles..	→		
S'assurer de la continuité du cheminement accessible à partir de chaque arrêt équipé de quai	Diagnostic à poursuivre Mise à jour - Organiser le contrôle sur les arrêts signalés (travaux, déplacés…)	→		
Information voyageurs accessibilité aux usagers en fauteuil roulant	Site internet Plans de lignes	→		

2-1-2 Accessibilité des points d'arrêt bus (2/3)

Autres lignes	Action	2013	2014	2015
Etablir liste 1500 arrêts les plus fréquentés Transmettre les éléments au SMTC Direction Investissement	Planifier la mise en accessibilité « accélérée » Négociation à mener avec CUGT	Liste à préparer Engagement CU pour traitement en 2014	Planifier	
Mise en accessibilité des arrêts au fil de l'eau	Travaux calés sur les plans pluriannuels des travaux de voirie des EPCI et des Collectivités	Bilan fin 2013		
Déplacement ou suppression des mobiliers créant des obstacles sur les quais et aux abords des arrêts	potelets, barrières, poubelles..			
S'assurer de la continuité du cheminement accessible à partir de chaque arrêt équipé de quai	Diagnostic à poursuivre Mise à jour Organiser le contrôle sur les arrêts signalés (travaux, déplacés…)			

2-1-2 Accessibilité points d'arrêt bus (3/3)

Autres lignes	Action	2013	2014	2015
Information voyageurs accessibilité aux usagers en fauteuil roulant	Site internet Plans de lignes			
Arrêts dangereux Diagnostic réalisé Délibération SMTC	Négociation avec les Maires des communes concernées			
Impossibilités techniques avérées (ITA)	Lister les arrêts concernés et engager la démarche auprès de la CCDSA			
Autres déposes				
Lieux de dépose Service « le Lien » :	Diagnostic réalisé Planifier et mise en œuvre			

2-1-3 Accessibilité du matériel roulant* (1/2)

Bus	Action	2013	2014	2015
100 % Parc accessible	Bus équipé de palette PMR + Information sonore et visuelle	Hors budget SDA		
Services affrétés				
Niveau d'accessibilité du parc	Réaliser un diagnostic			
Mise en conformité du parc	Etablir un planning de mise en conformité			
Parc véhicules Mobibus				
100 % Parc accessible	Programme de renouvellement			

2-1-3 Accessibilité du matériel roulant*(2/2)

Navette Electrique	Action	2013	2014	2015
Renouvellement du matériel roulant	Accès aux usagers en fauteuil roulant			
Métro				
Mise en conformité des rames val 206	Poursuite Opération mi-vie			
Renforcement de la signalétique des places prioritaires	Conception et production des supports Mise en place			

2-1-4 Accessibilité au transport : information et signalétique (1/4)

Agences / Allô tisséo	Action	2013	2014	2015
Accueillir les usagers malentendants appareillés	Équiper toutes les agences de boucles magnétiques + formation du personnel			
Accueillir les usagers sourds au moyen de la Visioconférence en Langue des Signes Française (LSF)	Equiper les agences + sensibilisation du personnel	Test Jean Jaurès Été 2013	Phase déploiement	
Messages en LSF sur écrans TFT	Equiper les agences + sensibilisation du personnel	Etude &Test	Phase déploiement	
Accessibilité UFR Bus - Métro -Tram	Site internet Plans de lignes Info temps réel			

2-1-4 Accessibilité au transport : information et signalétique (2/4)

Site Web Tisséo	Action	2013	2014	2015
Pages en langue des signes française	Informations délivrées en LSF Interprète filmé			
Messages LSF	Avatar			
Calcul d'itinéraire Trajet UFR	Prise en compte des arrêts accessibles			

2-1-4 Accessibilité au transport : information et signalétique (3/4)

Information Terrain	Action	2013	2014	2015
Messages en langue des signes sur écrans TFT	Etude et déploiement			
Numéro des arrêts en relief	Etude - Test Avis CARUT avant généralisation	Etude &Test	Phase déploiement	
Information sur main courante d'escalier fixe Station de métro	2013/ou 2014 essai sur une station Avis CARUT avant généralisation		Phase déploiement	
BIV obsolètes	Remplacées par BIV Équipées du système d'information sonore			

2-1-4 Accessibilité au transport : information et signalétique (4/4)

Information Terrain	Action	2013	2014	2015
Rames Métro : signal visuel de fermeture des portes sur ligne A	Etude à mener cf : projet 52m			
Etude de pictogrammes de repérage des stations en faveur des personnes déficientes cognitives notamment	Test sur 9 stations Évaluation Avis CARUT avant déploiement			
Petits travaux serrurerie (stations et P+R)	Régler ferme-portes, remplacer poignée. Remplacer grilles et plaques non-conformes			
Sécurisation des cheminements piétons	Signalisation des parois vitrées Poubelles et autres obstacles sur cheminement (Panneaux publicitaires, etc.)			

2-1-5 Continuité du déplacement 1/1

Pôles d'échanges	Action	2013	2014	2015
Messages en langue des signes française sur écrans TFT	Etude et déploiement			
BIV	Remplacement des BIV obsolètes par des BIV équipées du système d'annonces sonores			
Bande d'éveil de la vigilance	Vérification de l'état des BEV aux abords des gares d'échanges bus			
Guidage au sol	Prévoir bande de guidage au sol pour relier le quai à la sortie, en fonction d'une logique définie avec la CARUT			

2-2 Ce qui se profile ……Progresser au-delà de 2015: Comment s'y préparer ?

Maintien échéance 2015	Poursuivre sur notre lancée ⇒ feuille de route 2013 – 2014
Attente des nouvelles directives gouvernementales	Faire grandir la culture de l' Accessibilité au sein de Tisséo : -passer au crible de l'accessibilité les projets, les solutions techniques…..
Penser l'après 2015	Programmation et financement des actions non réalisées , classées prioritaires 2015 – 2018/2020

Annexes

Liste des sujets abordés en CARUT

2009-2013

Sujets abordés en CARUT (1/5)

Thématiques	Mesures
Arrêts de bus	Préparation de la mise en accessibilité physique de la ligne 16
Ligne Bus	Ligne multimodale Sud-est (LMSE)
TCSP	Mise en accessibilité physique de lignes bus (Programme 2011)
Sécurisation Arrêts en zone rurale	Présentation de l'Axe Bus de l'Avenue Tolosane Accessibilité physique des arrêts de bus
	Accessibilité des nouveaux Abris TCSP : Etudes et réalisation d'un prototype
	Programmation de la mise en accessibilité des arrêts de bus 2012-2015
	Accessibilité physique des 10 lignes de bus structurantes du réseau
	Mise en accessibilité des arrêts de bus : Programme 2013
	Sécurisation et accessibilité des arrêts en zone rurale

Sujets abordés en CARUT (2/5)

Tramway	Présentation de la ligne Garonne Tramway Présentation du projet Ligne ENVOL Tramway ligne TI – études de faisabilité de mise en place d'un comble-lacunes Tramway ligne T1 : annonces sonores et visuelles de la fermeture des portes (suite donnée à l'atelier CARUT du 7 juillet 2011) Aménagement des passages piétons aux abords de la Ligne Garonne
Information Voyageurs	Point sur le SAEIV déploiement des annonces sonores dans les bus Information voyageurs en temps réels aux arrêts de bus Aide au déplacement des personnes déficientes mentales

Sujets abordés en CARUT (3/5)

Matériel Roulant	Présentation des dispositions de mise en accessibilité du Val 206 Accessibilité du matériel roulant et des arrêts des futures lignes structurantes
Métro Prolongement Ligne B (PLB)	*Volet accessibilité des futures stations de métro PLB*
Ecoute, suivi, évaluation	Formulaire de réclamation « dépôt de plaintes Baromètre de satisfaction Indicateurs de suivi Etat d'avancement du Schéma Directeur d'Accessibilité sur la période « juillet 2009 – Mai 2011 et bilan financier » Baromètre Satisfaction « Zoom Usagers en situation de Handicap 2009 et 2010 » Baromètre Image Satisfaction 2011 : Zoom PMR Communication de la lettre adressée au Ministre de l'Ecologie, du développement Durable et de l'Energie

Sujets abordés en CARUT (4/5)

Service de substitution	Présentation du nouveau service de transports Tisséo en faveur des Personnes à Mobilité réduite Projet « Le Lien » : Nouvelle offre de transport en faveurs des personnes à mobilité réduite Les mesures supplémentaires facilitant l'accès à l'aire d'influence de la station CAPITOLE pour les personnes à mobilité réduite (travaux sur ascenseur station de métro) Services de substitution liés au programme de renouvellement du Parc Ascenseurs
Formation	Point sur le volet formation SDA « sensibilisation des personnels à la problématique du Handicap »

Station de Métro	Présentation des travaux sur la station J-Jaurès et de Marengo –SNCF Renouvellement du Parc d'ascenseurs lignes A du métro et mise à niveau réglementaire des ascenseurs de la ligne B

Sujets abordés en CARUT (5/5)

Accueil clientèle	Point sur les travaux de mise en accessibilité des agences commerciales
Pôles d'échange	Guidage au sol – continuité de la chaine du déplacement
Divers	Information sur le PDU

Accessibilité du Réseau Tisséo

Prise en compte exemplaire des problématiques d'accessibilité

Prise en compte exemplaire de l'accessibilité dans l'Opération Mi-vie Val 206

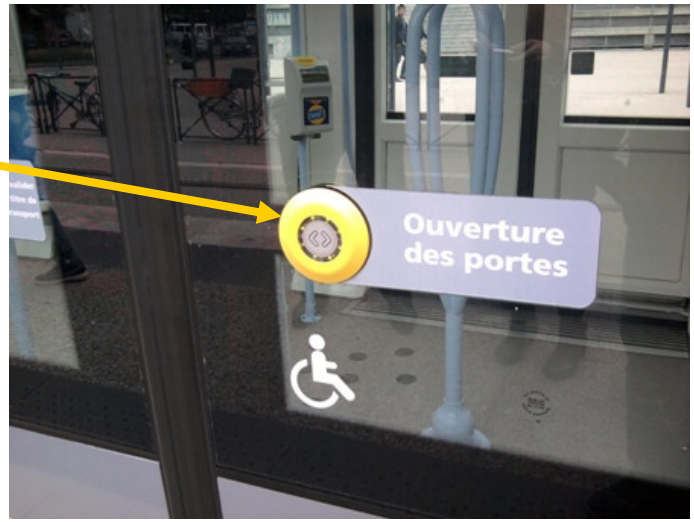
Prise en compte exemplaire de l'accessibilité dans l'Opération Mi-vie Val 206

Sujet présenté en CARUT le 08 12 2010
Atelier CARUT organisé le 23 05 2013

Prise en compte exemplaire de l'accessibilité dans l'Opération
Mi-vie Val 206

• Mise en place d'une annonce sonore et visuelle de la fermeture des portes pour tous les modes de fonctionnement Septembre 2012
(libre service & fermeture forcée)

•Modification des plastrons des boutons d'ouverture de porte



Atelier CARUT Mars 2012 :
Validation de la couleur et du contraste en

Atelier CARUT Octobre 2012 :
Plastrons installés sur toutes les portes des rames tramway

Pôle d'échanges ARENES (2011-2012)

16 Octobre 2012: Atelier CARUT visite du Pôle d'échanges Arènes et de l'agence Tisséo

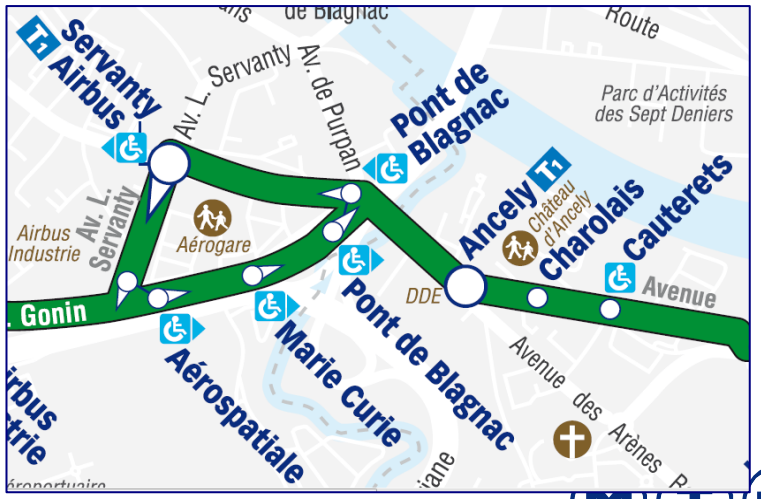
Autres démarches de concertation CARUT

Ligne ENVOL

Ligne GARONNE

Information voyageur

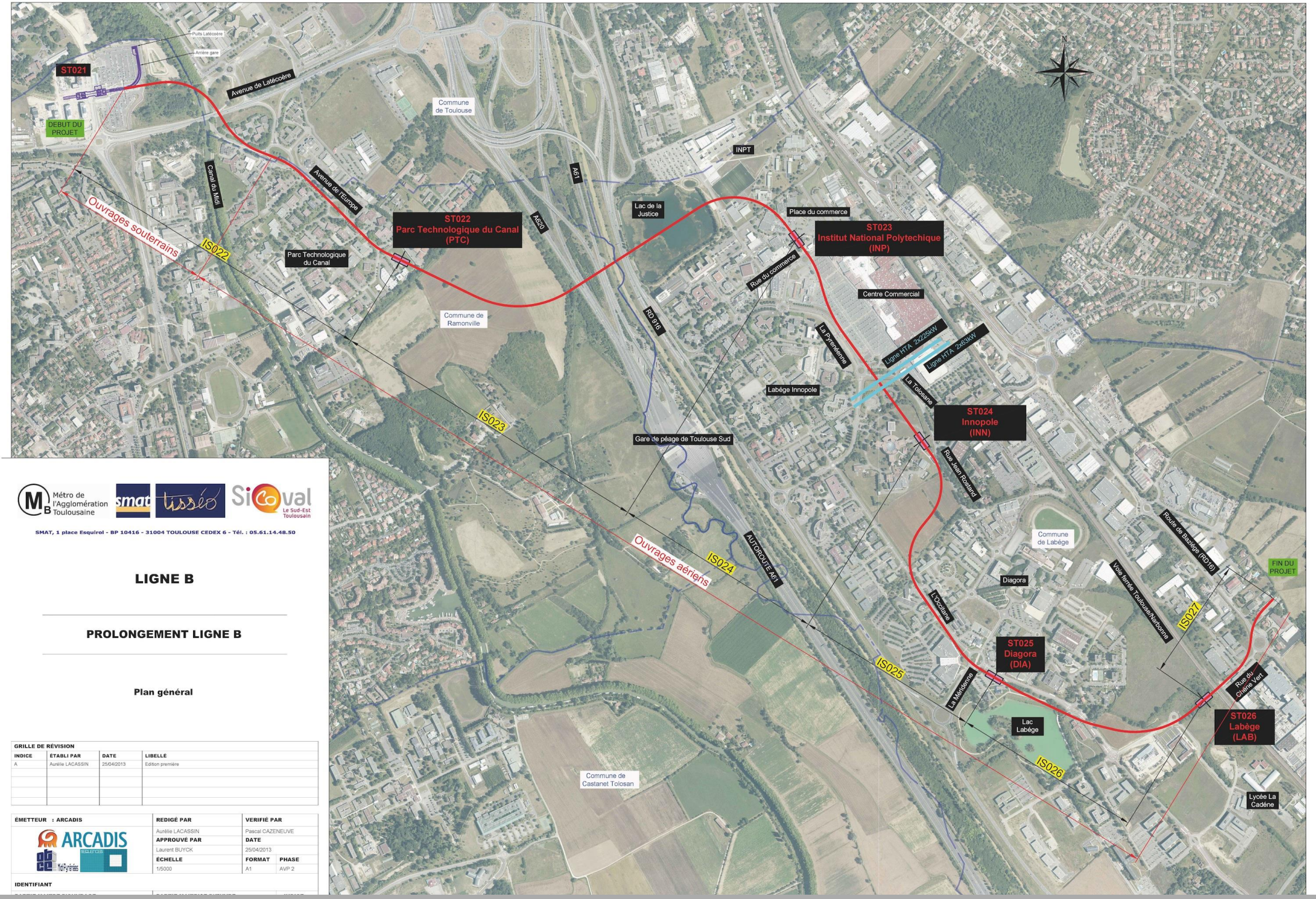
Accessibilité des arrêts de bus



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Prolongement de la ligne B

Implantation des stations



Métro de l'Agglomération Toulousaine

SMAT, 1 place Esquirol - BP 10416 - 31004 TOULOUSE CEDEX 6 - Tél. : 05.61.14.48.50

LIGNE B

PROLONGEMENT LIGNE B

Plan général

GRILLE DE RÉVISION			
INDICE	ÉTABLI PAR	DATE	LIBELLÉ
A	Aurélie LACASSIN	25/04/2013	Edition première

ÉMETTEUR : ARCADIS	REDIGÉ PAR	VERIFIÉ PAR	
	Aurélie LACASSIN	Pascal CAZENEUVE	
	APPROUVÉ PAR	DATE	
	Laurent BUYCK	25/04/2013	
	ÉCHELLE	FORMAT	PHASE
	1/5000	A1	AVP 2

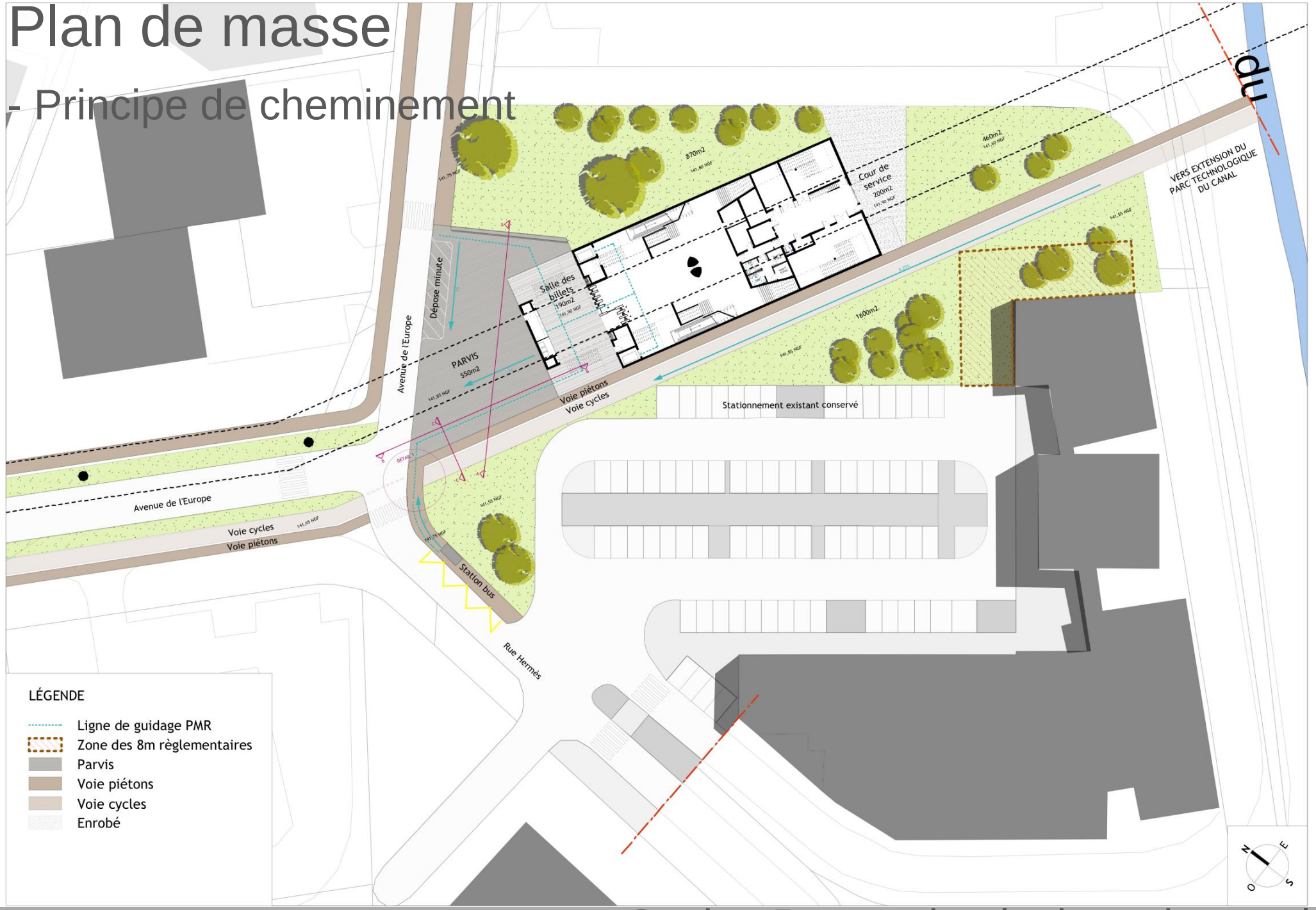
IDENTIFIANT

Implantation des 5 stations – Ramonville / Labège

Plan de masse

Plan de masse

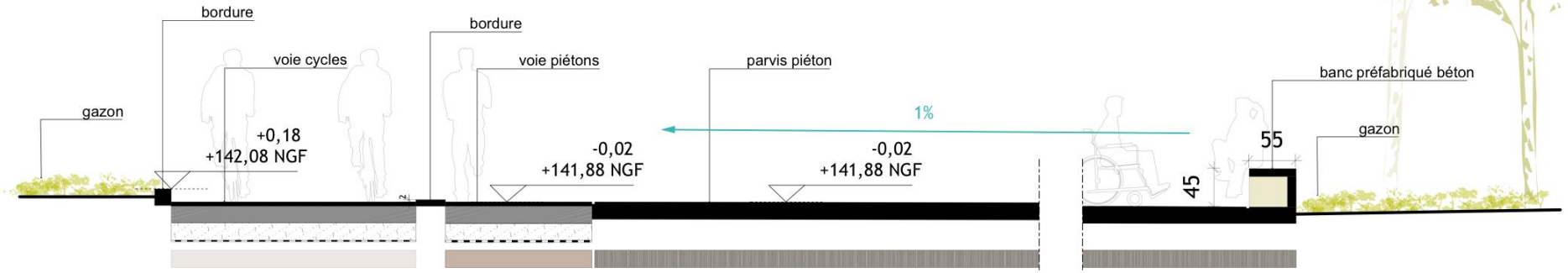
- Principe de cheminement



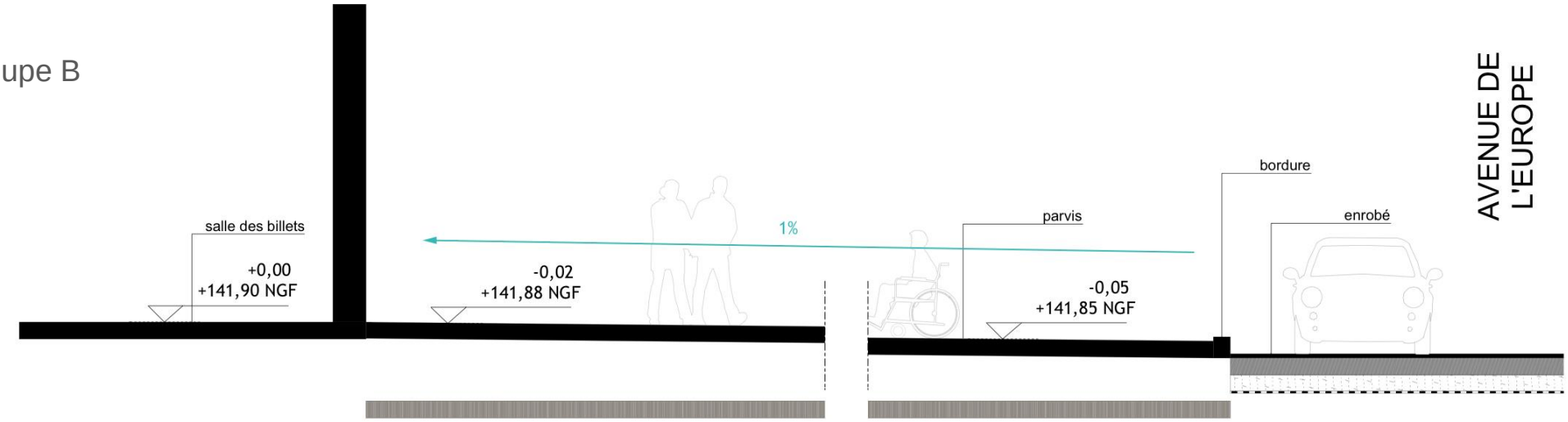
Les abords des stations

- Coupes

Coupe A

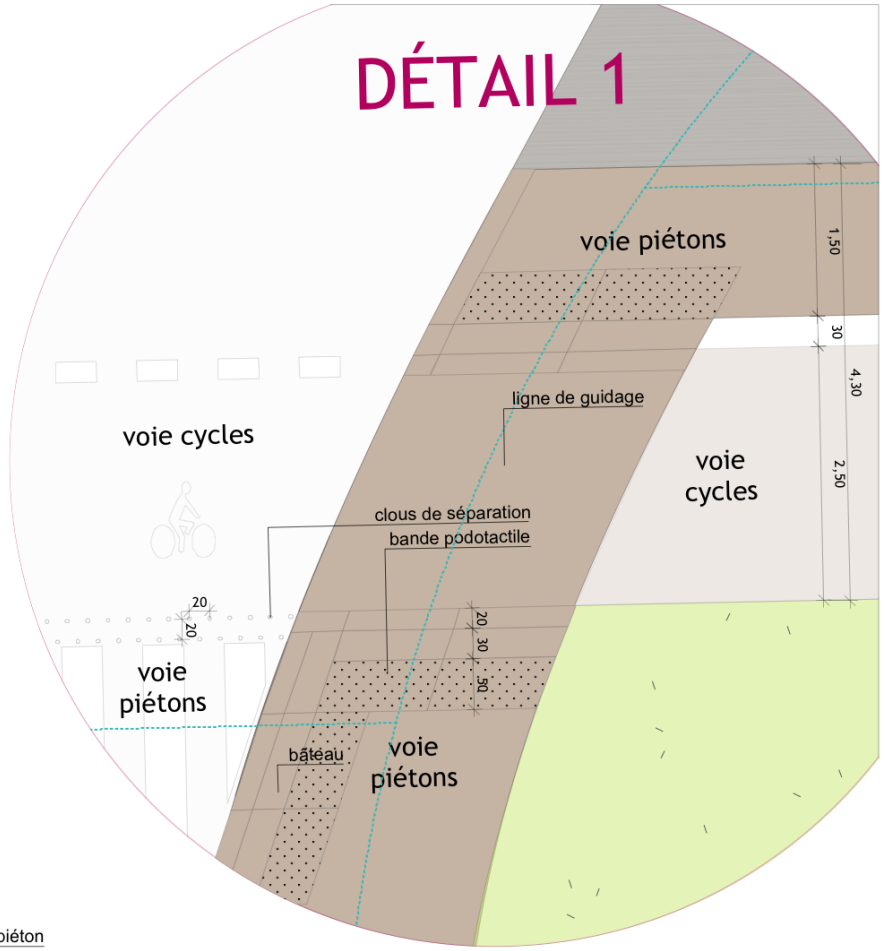


Coupe B

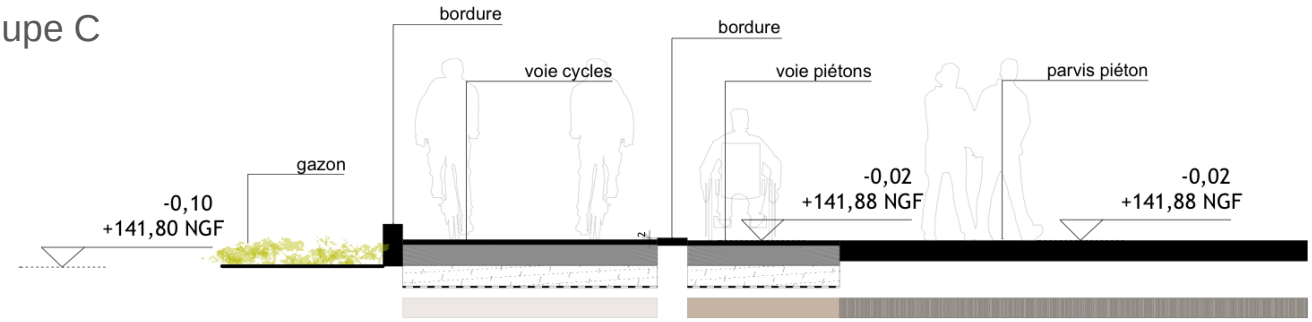


Les abords des stations

- Coupe

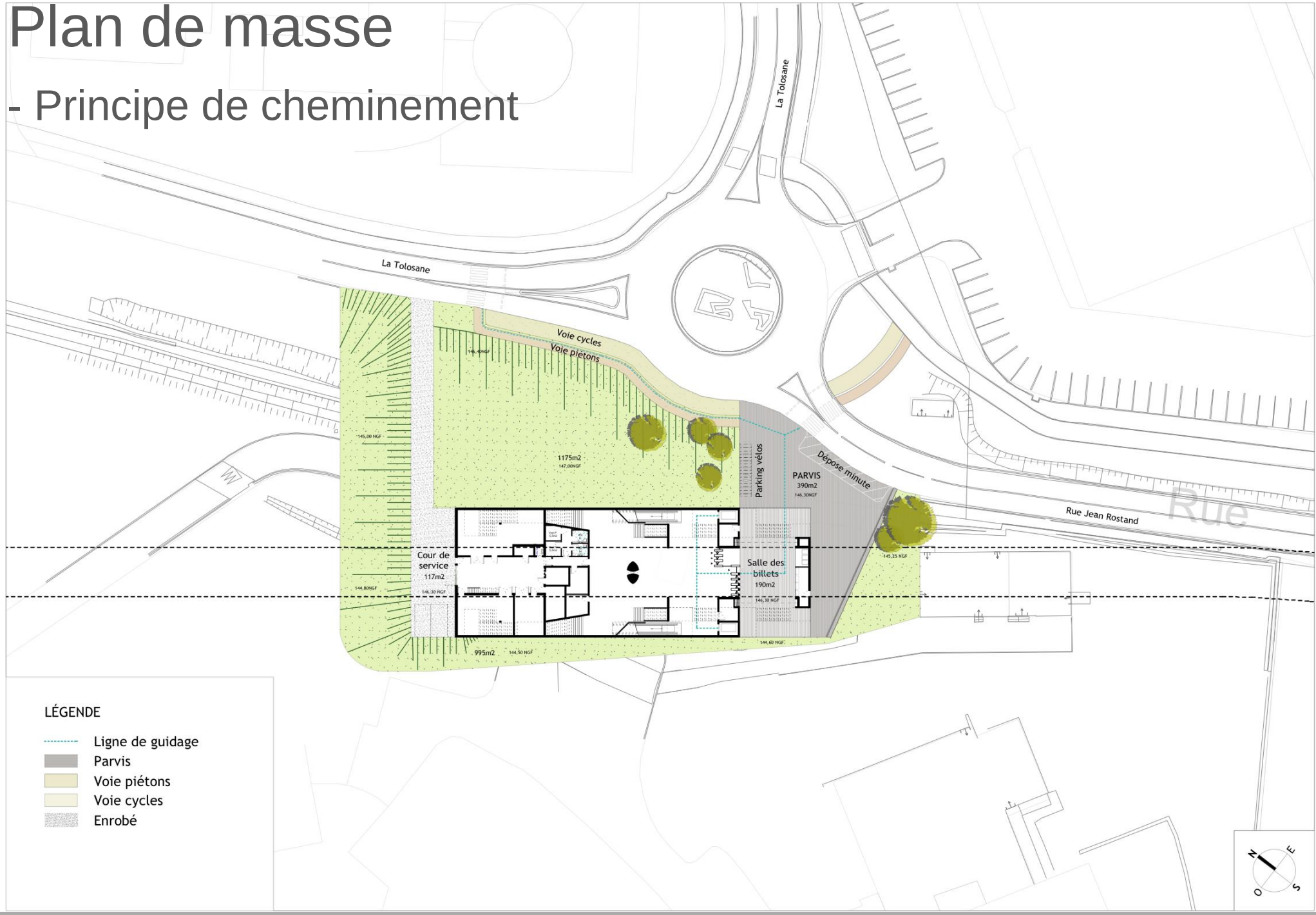


Coupe C



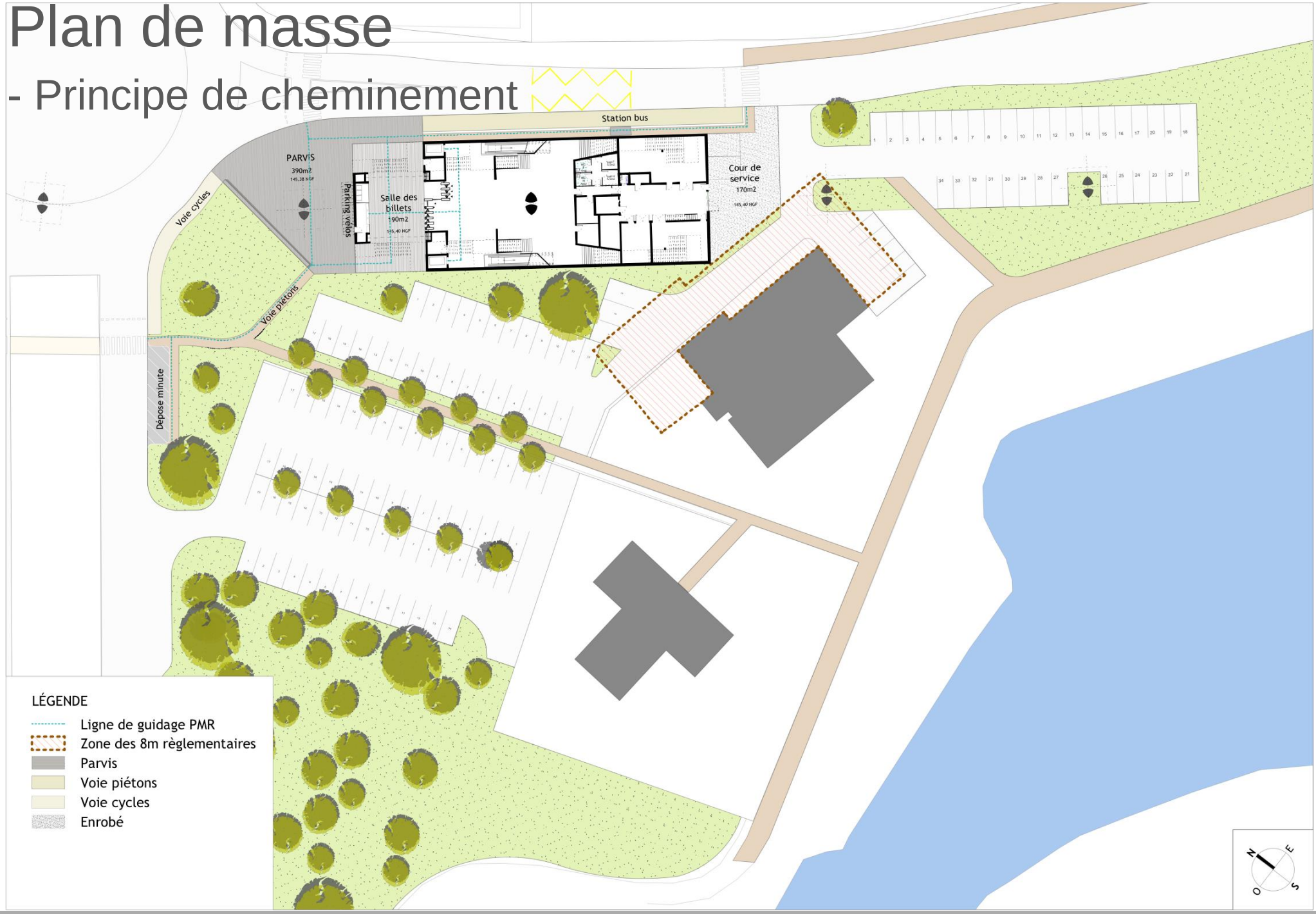
Plan de masse

- Principe de cheminement



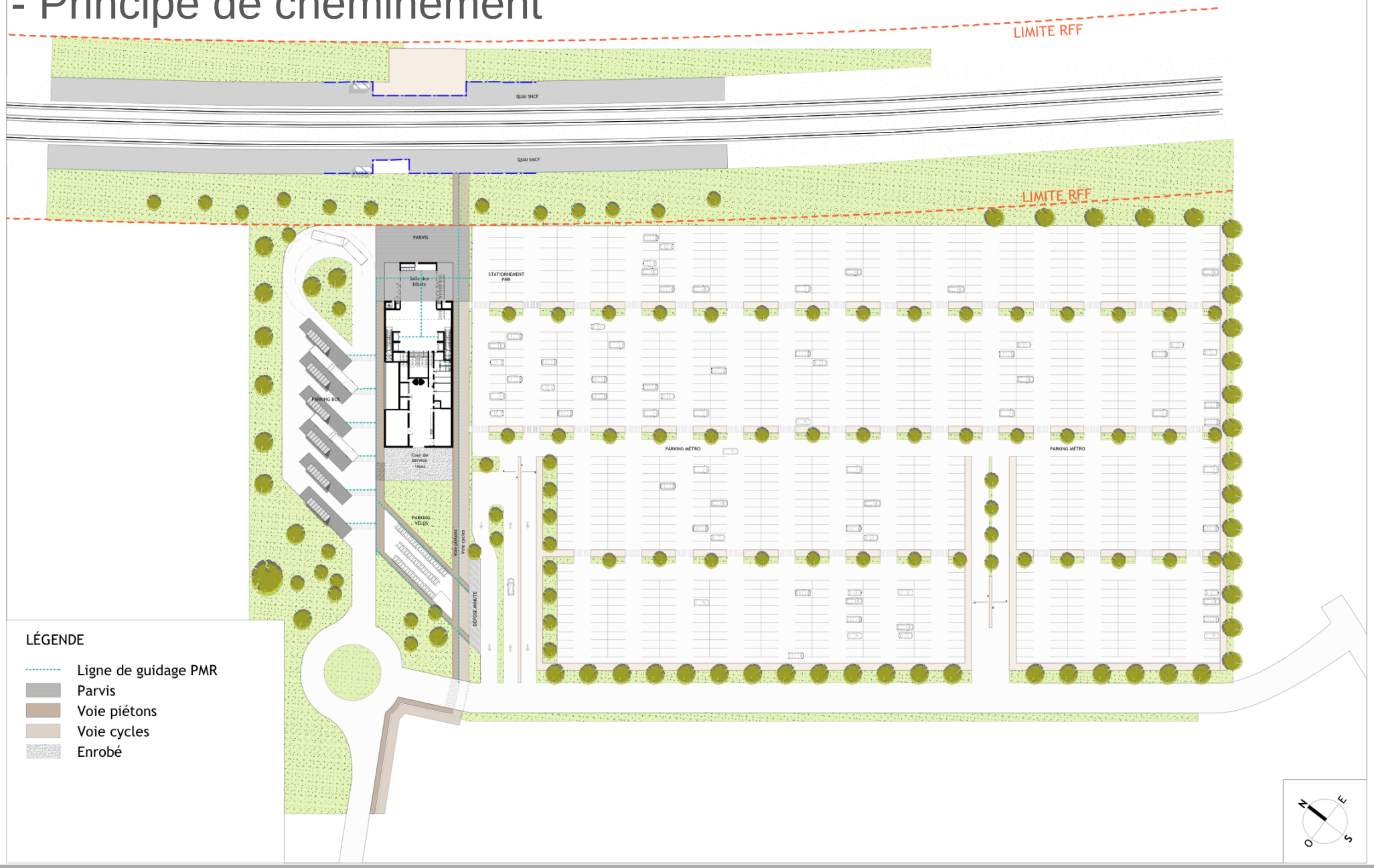
Plan de masse

- Principe de cheminement



Plan de masse

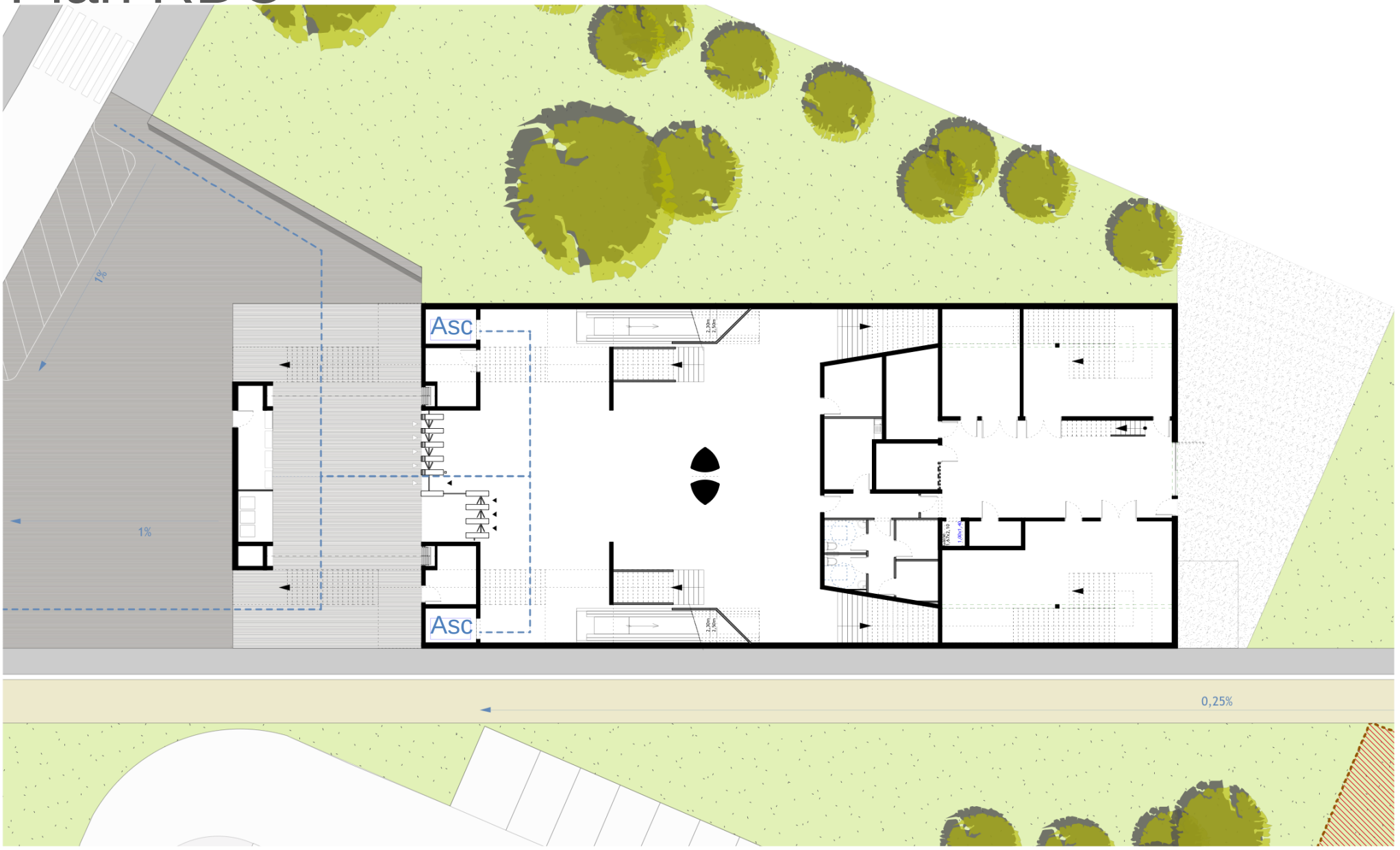
- Principe de cheminement



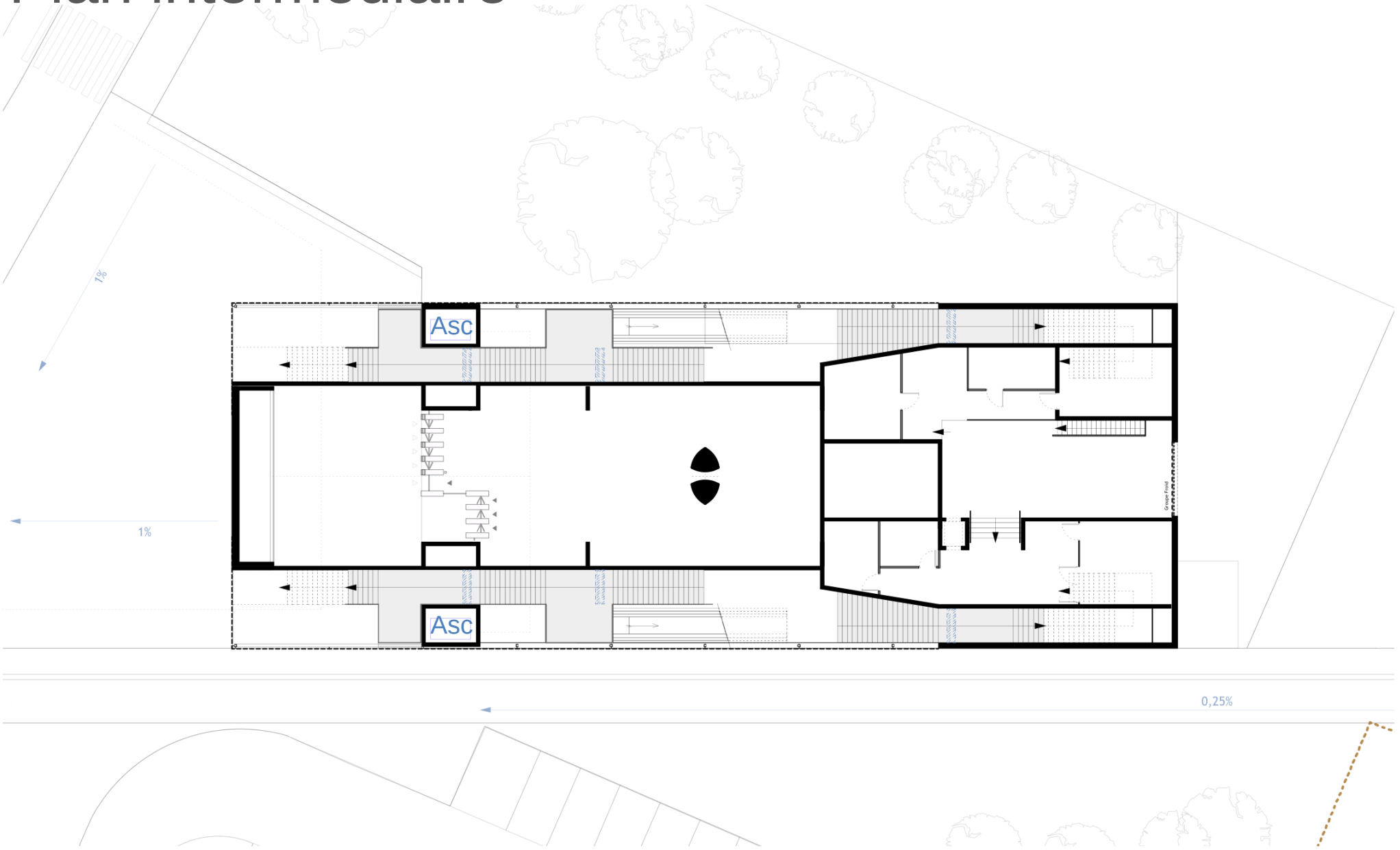
Station standard

Station présentée : Parc Technologique du Canal

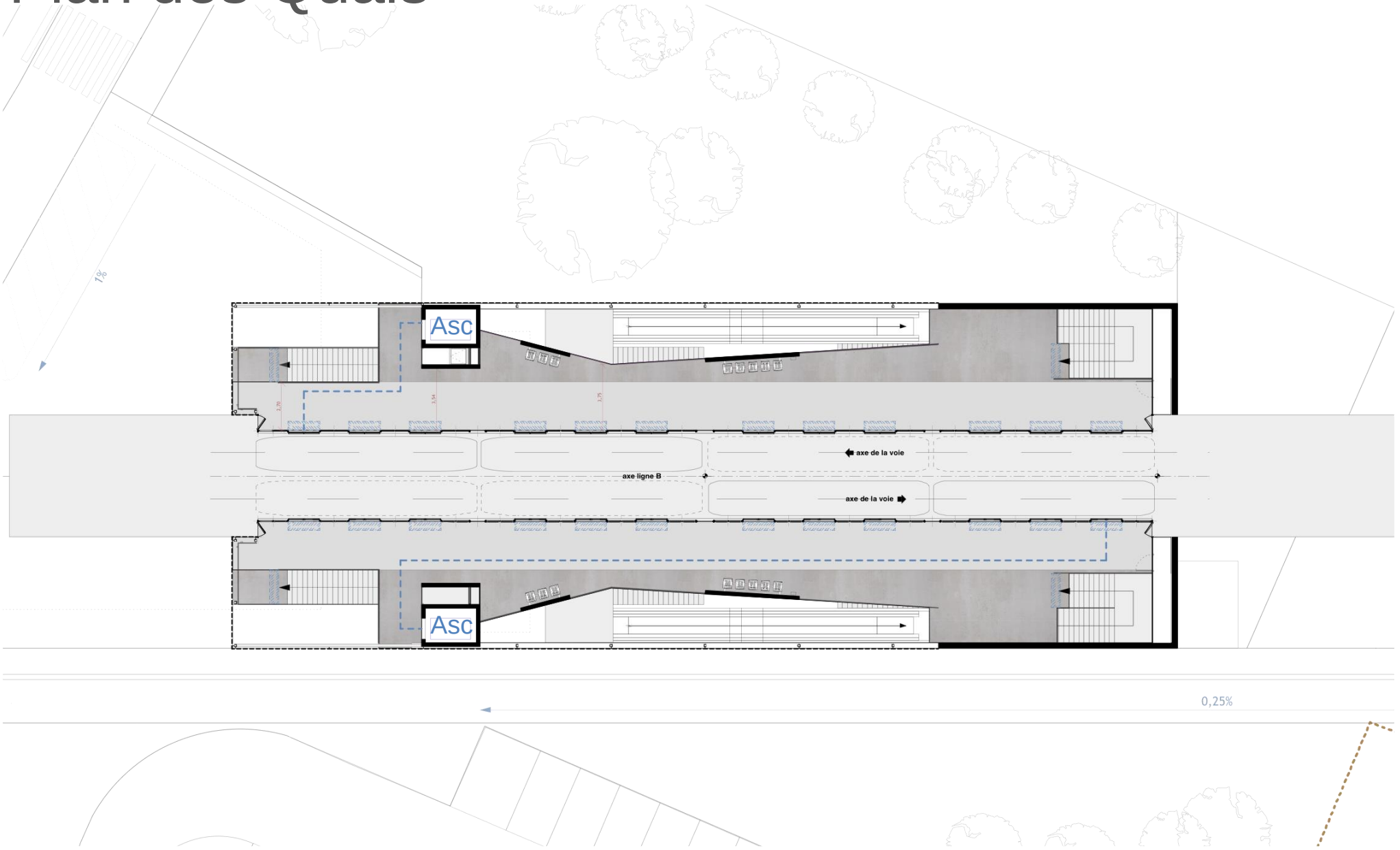
Plan RDC



Plan intermédiaire



Plan des Quais

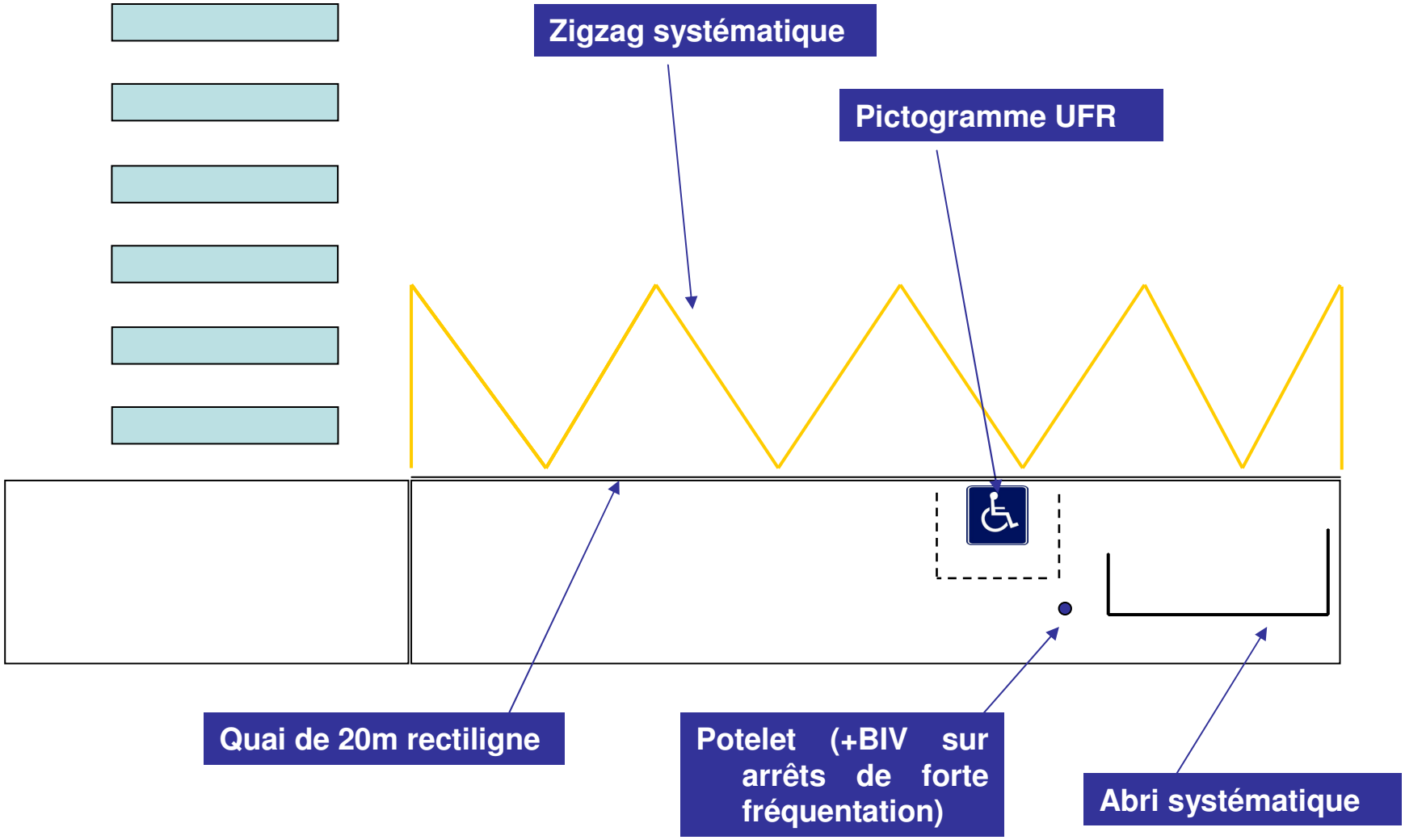


Prolongement de la ligne B

Ligne de bus « Linéo 16 »

Exemples d'arrêts aménagés

Les arrêts


Zigzag systématique
Pictogramme UFR
Quai de 20m rectiligne
Potelet (+BIV sur arrêts de forte fréquentation)
Abri systématique

Exemple de nouvel arrêt du point de vue de l'usager

Avant
DNID

Après
Mobilier supprimé
ESTEE LAUDER

Avant

Après
Quai rectiligne
Abri déplacé
Mobilier supprimé
Leclerc
BUS

Avant
BUS

Après
Quai allongé
Candélabre déplacé
Mobilier supprimé
Pl. de Europe
A. Bernard

Avant
LA MICRO STATION D'ÉPUR
L'assainissement responsa
STEPIZEN
30

Après
Quai allongé
Abri déplacé

Avant
Casino
N1
© 2013 Google
Date de la prise de vue : juillet 2012
Signaler un problème

Nouvel arrêt entièrement aménagé

Avant

Après
Nouvel arrêt entièrement aménagé

Compte-rendu de réunion

Émis à Toulouse, le 07/01/2014
Par Jean-Claude BERNARD

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT)

Date de la réunion : 11 décembre 2013

Lieu : Salon Hôtel Atria-Mercure

Destinataire(s) :

Participants :

Associations	AFTC : Jacky BENA AJH : Christiane GIRARD ANPIHM : Christiane ROUAIX - Eric NOURRISSON ANPEA : Simone MIQUEL APF : Odile MAURIN - Flavien TILLIER ASEI : Philippe HURTEAU ASEI Centre Lestrade : Cendrine CARRER ASHT : Belmani KADER ASTolosa : Francis FACCHIN - Aline GIRARDIN Association Trisomie 21 : BERNES Thibaut AVH : Jean-Michel CONCAUD CRIC : Laurent LORBRANCHE IJA : Anna BARTOLUCCI GIHP : Catherine COUSERGUE - Jean-Louis ANTONA Jean FRONTIN - Jean BOUILLAUD FNATH : Florentin MUNOZ URAPEI : Simone OLTRA SESAME Autisme: Simone OLTRA UNADEV : Jean Michel CHARVET AVH : Jean-Michel CONCAUD TRISOMIE 21-31 : Renée MICHEL-B Excusés : Mr WALLEZ CIVAL LESTRADE - Mr Gérard CASTELLO Direction Départementale des Territoires - Mr Michel LEFEVRE Association ADPAM
Elus Tisséo-SMTC	Gérard ANDRE (Président) - Adeline ROUCHON - Philippe GOIRAN
Pôle Handicap Ville de Toulouse	Maxime ARCAL
CUTM	Martine CAMPI

Tisséo -SMTC	Vincent GEORJON - Christophe DOUCET - Jean-Claude BERNARD - Gilles DADOU - Alexandre BLAQUIERE - Catherine MARCHETTI - Audrey DEBERNARDY - Olivier ASSELIN
Tisséo-EPIC	Marie-Hélène TEXIER - Thierry BURGUION – David RAYNAUD - Valérie NOBLET

Ordre du jour :

- Loi de 2005 : Perspectives d'évolutions des dispositions.
- Mise en accessibilité des arrêts de bus : bilan 2013.
- Opération de sécurisation et de mise aux normes d'accessibilité des escaliers fixes des stations de métro.
- Dispositif de repérage de l'axe des portes doubles accessibles des rames tramway sur les quais des stations.
- Présentation du film « Apprenons le TRAM ».
- Mesure d'aide au déplacement sur les lignes du métro des personnes présentant une déficience intellectuelle.

Points d'information :
- Mise en place du service le Lien : modalités
- Gratuité des services SMS et Audiotel

Compte-rendu :

Loi de 2005 : Perspectives d'évolutions des dispositions

Le 25 septembre 2013, le Comité Interministériel du Handicap s'est réuni pour la première fois autour du Ier Ministre.
Le Gouvernement a indiqué prendre acte du constat selon lequel « la France ne sera pas au rendez-vous de l'échéance de 2015 ».
La Sénatrice Claire Lise CAMPION auteur du rapport « Réussir 2015 » s'est vu confier la mission de réunir les parties prenantes:

1. Associations représentatives des personnes handicapées,
2. Associations des collectivités locales,
3. Fédérations professionnelles, représentants des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

pour engager d'une part, un chantier concernant la création d' Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP),et d'autre part, un second chantier sur l'ajustement des normes d'accessibilité du bâti, de la voirie et des transports, afin de mieux prendre en compte tous les handicaps, l'évolution des techniques et les contraintes des opérateurs.

Tisséo anticipe les Ad'AP

Juin 2014 :

Dresser l'inventaire des travaux de mise en accessibilité qui dépasseront l'échéance de février 2015.

Décembre 2014 :

Etablir un planning des travaux adossé à une programmation budgétaire.
Partager l'Ad'AP avec :

- les membres de la CARUT,
- les partenaires gestionnaires de la voirie notamment.

Des ateliers CARUT seront dédiés à l'examen des Ad'AP.

Mise en accessibilité des arrêts de bus : bilan 2013

Le bilan d'activité 2013 relatif à la mise en accessibilité du réseau bus marque une forte évolution du pourcentage des quais accessibles par rapport au bilan 2012.

Une meilleure organisation entre les gestionnaires de la voirie et les services de Tisséo a facilité la mise en cohérence des plannings et l'harmonisation des efforts de chacune des parties concernées pour accélérer la mise en accessible des arrêts de bus. Cette mesure constitue le volet le plus important du Schéma Directeur de l'Accessibilité (SDA) en termes financier mais aussi le plus délicat à mettre en œuvre du fait de l'imbrication des compétences des EPCI sur le Périmètre des Transports Urbains.

A ce jour, 67,5% des quais des arrêts de bus sont accessibles.
Une simulation de programmation porte ce taux à 77,8% fin 2014 et proche des 88 % fin 2015.

L'accessibilité à 100% des 10 premières lignes du réseau en termes d'affluence constituait un objectif affiché depuis 2012. 3 lignes (10, 16, 38) sont accessibles à 100%, les lignes 2, 12, 14, 19, 22, 64, 79 sont au-dessus des 90% d'arrêts équipés de quais accessibles.

Certaines lignes comme la ligne 79 impactée par le prolongement de la ligne B et la ligne 64 (transformée prochainement en ligne LINEO) ne deviendront totalement accessibles qu'au moment des travaux susvisés.

La mise en accessibilité du réseau de bus va se poursuivre en portant nos efforts sur les 10 lignes suivantes classées par ordre croissant du nombre de validations (3, 8, 23, 27, 34, 36, 60, 62, 65, 66). Une attention particulière est portée par ailleurs sur 5 lignes jugées importantes du fait des sites utiles pour les personnes handicapées. Il s'agit des lignes 21, 54, 46, 83, 88.

Discussion :

Associations	Tisséo
Rappel de l'APF quant aux négociations nationales en cours : vigilance sur les Ad'AP proposés et les délais. Opposition à la révision des normes. Adhérents prêts à se mobiliser si besoin. Le GIHP soutient la même position que le CIAH31. Rappel : Cela fait 38 ans que la loi a prévu l'accessibilité (loi de 75) et que le délai de 10 ans (loi de 2005) était bien suffisant pour ceux que se sont mobilisés à temps.	
Respect des places réservées PMR.	Respect du code de la route. Le conducteur doit afficher la carte de stationnement délivrée par la MDPH. Tisséo n'a pas la compétence requise pour faire respecter le code de la route. Les associations doivent aussi faire remonter aux Maires qui détiennent les pouvoirs de police, les problèmes susvisés.
Stationnement sauvage des voitures sur les trottoirs. Une entrave à la mobilité des personnes à mobilité réduite.	Respect du code de la route par les automobilistes Pouvoir de police du Maire
Accessibilité des arrêts de la place ESQUIROL	Le projet de réaménagement de la place Esquirol est à l'étude. Les quais de bus seront rendus accessibles.
Quel est le coût d'un arrêt de bus accessible ? Quel est le coût pour Tisséo de la mise en accessibilité des arrêts de bus.	Fourchette de 20 à 40K€ en zone urbaine 10K€ en rase campagne. Les différences de coût sont généralement dues aux travaux liés aux déplacements des réseaux. L'enveloppe prévisionnelle du SDA représenté 30.000K€ (valeur 2009).
Il existe des plateformes modulaires préfabriqués à partir de matériaux recyclés (exemples : réseau bus de Châtellerault, St Etienne, etc., La société Zicla[(1)] propose ce type de quai (présenté à BARCELONE lors du séminaire de novembre 2013). Ils présentent les avantages suivants : - peuvent être mis en place rapidement - financièrement moins coûteux. - réutilisation possible des modules **(1)** fr.zicla.com	Ces modules sont connus. Tisséo se dotera de quelques exemplaires pour réaliser des tests de positionnement d'arrêt par exemple. En aucun cas, ils ne peuvent être implantés sur des arrêts dits « pérennes » car leur coût est sensiblement équivalent aux quais construits.
Les résultats 2013 en % des arrêts de bus accessibles ne correspondent pas aux	Le prévisionnel (simulation de programmation) est un objectif fixé à

prévisions de fin 2012. Cela ne paraît pas très sérieux.	minima. Si les résultats sont supérieurs aux % prévisionnels annoncés, cela signifie que l'accessibilité du réseau progresse plus vite que prévu et personne ne va s'en plaindre.
Il apparaît clairement que l'échéance de 2015 ne sera pas tenue pour ce qui concerne l'accessibilité du réseau bus.	La politique de Tisséo est de concentrer le maximum de moyen d'ici 2015 pour nous rapprocher des 100% d'arrêts de bus accessibles. La simulation d'augmentation du % d'arrêts accessibles porte ce taux à hauteur de 88% pour 2015. L'augmentation du pourcentage est aussi liée à la prise en compte des nouvelles lignes de bus créées. Dans tous les cas les Ad'AP permettrons de planifier les travaux au-delà de l'échéance de 2015.
Nouvelle demande d'établissement de la liste des arrêts non accessibles	Cette demande ne peut être satisfaite. Elle est sans intérêt car cette liste est appelée à être modifiée en permanence.
Aucune Impossibilité Technique Avérée (ITA) de mise en accessibilité n'a été déclarée à ce jour. Cela signifie-t-il qu'il n'y aura aucune ITA sur le réseau ; La liste des ITA aurait dû être jointe au SDA	Nous aurons des ITA sur les arrêts situés en zone pentue notamment et sur des sites très contraints. Cependant la mise en application des ITA a généré des questions auprès du Ministère. Pour l'heure chaque Autorité Organisatrice des Transports interprète la loi à sa façon. Nous travaillerons sur les ITA en concertation avec les membres de la CARUT. Nous souhaitons avoir des précisons avant de lancer les procédures d'ITA. Pour l'instant, nous nous concentrons à faire progresser l'accessibilité du réseau.
Combien de lignes de bus sont accessibles à 100% à ce jour ? La Ville de Toulouse annonce 80% des lignes accessibles dans l'enquête « Baromètre Accessibilité APF 2013 »	La réponse nécessite des vérifications lignes par lignes. Fin janvier, les données seront disponibles.
Mis en accessibilité des lignes de bus sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM)	Les travaux se font au fil de l'eau en fonction des travaux de voirie prévus au plan annuel.

<u>Opération de sécurisation et de mise aux normes d'accessibilité des escaliers fixes des stations de métro de la ligne B</u>

Signalé lors de la mise en exploitation de la ligne B du métro, prévue au Schéma Directeur d'accessibilité TISSEO en 2009, l'opération de sécurisation et de mise aux normes passe par une phase test.
Une période de six mois est jugée nécessaire pour observer le comportement des solutions techniques testées sur la station Jeanne d'Arc. Un atelier CARUT a permis de recueillir l'avis des associations PMR. Les critères économiques relatifs à chaque dispositif testé seront

analysés. Le choix de l'équipement définitif sera opéré en accord avec les associations membres de la CARUT. En accord avec les associations, un type de solution sera préconisé. Le choix définitif sera fait selon les règles de la concurrence propres aux marchés publics.

Discussion :

Associations	**Tisséo**
Risque de chute : certains dispositifs présentent une surépaisseur par rapport à la marche, n'y-a-t-il pas un risque d'accrochage des semelles ?	Les dispositifs ont été étudiés pour justement éviter les chutes. Ils présentent des bords chanfreinés des deux côtés.
Les tests sont-ils tous en place ?	Le catalogue de produit existant sur le marché est vaste. Un dernier test est mis en place ce jour au moyen d'injection de résine.
Les couleurs sont absentes dans les stations de métro, tout est y est plus ou moins gris, et sombre.	En effet, le Président s'étonne que lors de l'atelier, les associations concernées n'aient pas été demandeuses de couleur plus contrastées.
Les nez de marches ne sont pas très contrastés. Il est recommandé la couleur jaune pour les déficients visuels. Les têtes de poteaux des arrêts de bus sont fortement contrastées avec justement la couleur jaune.	Concernant l'absence de couleurs flashy cela relève du projet, et du concepteur. La tendance peut évoluer certes.
Un membre de la CARUT regrette qu'il n'y ait pas davantage de couleurs flashy	Certains espaces relèvent de secteurs sauvegardés sous contrôle de l'Architecte des bâtiments de France.
Le GIHP Midi-Pyrénées renouvelle sa demande de connaître l'Architecte des Bâtiments de France qui s'opposerait à une couleur ou un aménagement. Le GIHP est en bonne relation avec l'ABF et pourra alors intervenir (proposition exprimée lors du groupe de travail « Accessibilité » du 12/11/13 de la Ville de Toulouse.	

<u>Dispositif de repérage de l'axe des portes doubles accessibles des rames tramway sur les quais des stations</u>

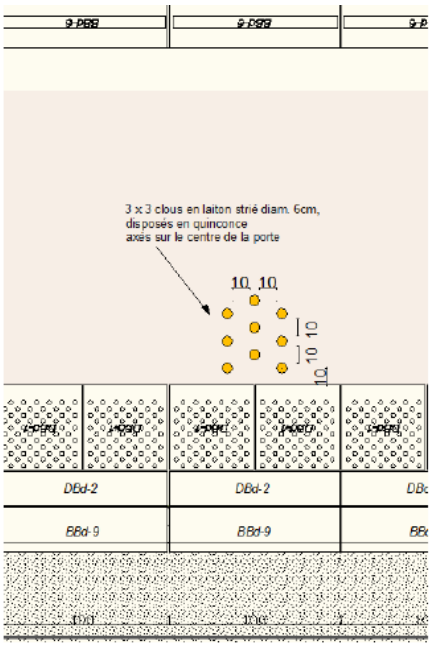
Le dispositif de repérage de l'emplacement des portes doubles accessibles sur les quais des stations de la ligne T1 du tramway n'avait pas été jugé satisfaisant par les associations.
Les triangles en inox censés remplir ce rôle manquaient de contraste visuel et de contraste tactile.

Dans le cadre du prolongement de la ligne T1, la SMAT a été chargée de revoir ce dispositif. Plusieurs solutions ont été étudiées. Elles ont été testées sur un quai de la station « Croix de Pierre » pour recueillir l'avis des associations de la CARUT en juillet 2013.

Le reportage photo présenté, dévoile les trois solutions proposées sur la base de clous de 6cm de diamètre en laiton, disposés généralement en quinconce, détectables visuellement et tactilement.

Finalement le choix s'est porté sur un dispositif étudié lors de l'atelier.

Il s'agit d'une grille de 3 x 3 clous en quinconce.
Le dispositif de marquage sur la bordure GLO et la bordure nez de quai jugé inutile a été supprimé, comme ont été également supprimés les triangles en inox (ligne T1).



Le dispositif retenu sera mis en place sur le prolongement de la ligne T1, et pris en compte sur le projet Ligne ENVOL. Un programme de réaménagement est prévu pour les quais existants de la ligne T1 suivant ce même dispositif.

Présentation du film « Apprenons le TRAM ».

En vue de l'arrivée du Tram en centre-ville prévue le 20 décembre, un film intitulé « Apprenons le Tram » a été réalisé sur le thème plus spécifique de la sécurité en direction de tous les usagers.

Les usagers en situation de handicap notamment ceux porteurs d'un handicap auditif sont particulièrement vulnérables car le tram est silencieux. Il faut donc apprendre à partager l'espace, avec le Tram.

De nouvelles règles s'imposent, il faut les apprendre et les observer impérativement. Comme pour la ligne T1, ce film est sous-titré et un interprète signe en Langue des Signes Française les commentaires.

Mesure d'aide au déplacement sur les lignes du métro des personnes présentant une déficience cognitive, mentale, psychique.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fait explicitement la distinction entre les handicaps mentaux, cognitifs et psychiques.

Elle fixe notamment un objectif d'accessibilité à l'égard des personnes concernées par ces trois catégories de handicap.

Les définitions et les distinctions entre handicaps mental, cognitif et psychique ne sont pas évidentes d'autant que les troubles qui en découlent affectent avec une intensité variable les capacités intellectuelles, les fonctions cognitives, l'état psychique des personnes.

Les problèmes rencontrés par les personnes ayant un handicap mental, cognitif ou psychique nous éclairent sur ceux de nombreuses autres catégories d'usagers non considérés comme handicapés.

Il s'agit notamment des personnes âgées, illettrées, ne connaissant pas un lieu ou une ville donnés et les fréquentant pour la première fois, stressées ou déstabilisées par une situation imprévue, étrangères, ne maitrisant pas notre langue , ni même notre alphabet, etc.

S'appuyant sur les travaux du designer américain Lance Wyman connu pour son travail sur le métro de Mexico (désignation des stations à l'aide de pictogrammes pour répondre aux besoins d'information d'une population composée à 80% de personnes illettrées, fort de l' expérience acquise auprès de l'ADAPEI (réalisation d'une série de pictogrammes en lien avec les œuvres d'art du métro toulousain), Tisséo oriente ses recherches de pictogrammes sur une définition plus concrète à partir des éléments caractéristiques de la station et de son environnement.

Il s'agira d'utiliser prioritairement les repères visuels en surface (œuvre d'art, immeuble typique, etc.) et, à défaut, la particularité fonctionnelle ou symbolique de certains lieux peut également être représentée (Exemple : une balance pour le Palais de Justice).

Dans le cas de stations dont l'environnement ne fournit aucun repère spécifique, il peut se révéler nécessaire de créer l'élément distinctif.

Le travail de création de pictogrammes réalisé sur 9 stations par un élève de l'école d'architecture en juillet 2013 a été concluant.

Exemple : Station ligne B « François Verdier »
- *l'élément architectural carctéristique : le Monument aux Morts*

Exemple : Station Ligne A « Capitole »
- *l'élément architectural carctéristique : le Capitole*

Aussi, la recherche d'un partenariat avec un établissement d'enseignement technique (graphisme ou artistique) local sera privilégiée pour réaliser une nouvelle série de pictogrammes sur l'ensemble des 38 stations des lignes A et B du métro.

Planning proposé :

Sélection de l'organisme => fin janvier 2014

- choix du partenaire
  (établissement de formation en graphisme, design,…)

Organisation de la coopération => fin 1er trimestre 2014

- gestion du projet et des interfaces avec l'ensemble des partenaires
- détermination des phases de validation

Lancement de la création => 1er semestre 2014

- mise en œuvre opérationnelle

Discussion :

Associations	**Tisséo**
Où en est-on du travail réalisé avec l'ADAPEI ?	La série de pictogrammes réalisée par l'ADAPEI sur un fil conducteur des œuvres d'art du métro ne correspondait pas aux recommandations de L'Unapei ni aux préconisations du CERTU (Fiche n°1, octobre 2013, Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques, Les difficultés de **compréhension de certains pictogrammes** (trop abstraits, trop complexes, déconnectés de leur contexte, …) rendaient complexe les déplacements. Le dispositif doit servir au plus grand nombre d'usagers tels que : les personnes, - Déficientes cognitives - Atteintes de déficiences intellectuelles - Souffrant de troubles psychiques - Malvoyantes - Sourdes - Non francophones Le travail accompli avec l'ADAPEI nous a permis de comprendre les besoins des personnes déficientes intellectuelles. Nous sommes aujourd'hui mieux armés pour travailler dans la concertation avec l'ensemble des associations concernées. La démarche de création de pictogrammes de reconnaissance des stations est inscrite dans les actions à tester dans le cadre du

	projet Européen « NODES » auquel Tisséo est associé.
Utilisez-vous le pictogramme « S3A » créé par l'Unapei ? Il garantit un accueil adapté aux personnes handicapées mentales.	Nous connaissons la norme AFNOR S3A. Le pictogramme S3A est destiné à être apposé sur des guichets, des lieux de passage, des produits ou des documents rendus accessibles aux personnes handicapées mentales.

SERVICE « LE LIEN »

Mise en œuvre en période de test sur 10 arrêts du réseau urbain de mi-janvier au 31 décembre 2014,

Complémentaire du service de transport collectif Tisséo, le service « Le Lien » constitue une possibilité supplémentaire pour se déplacer sur un mode de transport accessible à 100%.

Il est ouvert aux personnes susceptibles d'éprouver une réelle difficulté, passagère ou pérenne, d'accès au service régulier de transport. Les ayants droit du service MOBIBUS ont un droit d'accès direct au service «Le Lien».

Il s'agit d'un service à la demande gratuit pour les personnes à mobilité réduite, sans accompagnement au domicile, d'adresse (trottoir de la voie publique) à l'un des arrêts accessible et identifié du réseau urbain. A partir de la dépose, la personne est à même de poursuivre son déplacement sur un mode de transport 100% accessible.

Le service « Le Lien » a sa propore identité commerciale. Les lieux de dépose seront identifés par une tête de poteau spécifique indiquant : « Tisséo ~~le lien~~»

Ce service fonctionne sur les plages horaires du réseau urbain Tisséo :
- de 5h15 à 0h00 du dimanche au jeudi.
- de 5h15 à 1h00 les vendredi et samedi.

Un délai de réservation jusqu'à 2 heures avant le déplacement est imposé sauf :
- Transports en soirée : réservation au plus tard à 20h en semaine et avant 18h les samedis, dimanches et fériés.

- Transports avant 10h en semaine et 12h les S,D et JF : réservation le soir avant la fermeture du service réservation.

Plages horaires de réservation et N° d'appel (identique à celui du service MOBIBUS)

	Heures d'ouverture
Du lundi au vendredi	De 8h00 à 20h00
Samedi, dimanche et jours fériés	De 10h00 à 18h00

Les arrêts prévus sur la période de test :

Balma Gramont (Ligne A)
Argoulets (Ligne A)
Arènes (Ligne A)
Basso Cambo (Ligne A)
Jolimont (Ligne A)
Borderouge (Ligne B)
Université Paul Sabatier (Ligne B)
Ramonville (Ligne B)
Castanet Tolosan (gare bus)
Aéroconstellation (T1)

Discussion :

Associations	**Tisséo**
Sera-t-il nécessaire de remplir un troisième dossier ?	S'agissant d'un service différencié de Mobibus, il sera nécessaire en effet de remplir un nouveau dossier . Rappel : 1. Service Mobibus porte à porte 2. Service Mobibus adresse à adresse 3. Service le Lien

Gratuité des services SMS et Audiotel

Pour connaître en temps réel les prochains passages de votre Bus ou Tram, les services SMS et Audiotel sont désormais gratuits.

Par téléphone, composez le **0805 230 440,** service gratuit (hors coût de l'appel)

Par SMS, envoyez TISSEO suivi du N° de l'arrêt au **31200,** service gratuit (hors coût du SMS)

Il est toujours possible de consulter mobi.tisseo.fr à partir d'un téléphone mobile ou le site tisseo.fr

Discussion :

Associations	**Tisséo**
La récupération d'information pourrait se faire par la fonction BLUETOOTH notamment sur les quais des stations en lien	Cette fonction Bluetooth est intéressante et mérite d'être étudiée dans le cadre du Schéma Directeur de l'Information (SDI)

avec les panneaux d'information dynamiques. Ce qui est écrit pourrait être récupéré en message sonore sur les portables par exemple. La fonction Wifi pourrait être également utilisée mais elle semble plus onéreuse.	

Autres sujets abordés

Associations	**Tisséo**
<u>Projet Téléporté Liaison Oncopôle-UPS</u> Le GIHP rappelle qu'il est opposé au positionnement de la station du Téléporté en bas de l'Hôpital RANGUEIL. Demande de programmation d'un atelier CARUT sur ce dossier.	Dès que possible un atelier CARUT sera consacré au projet de Téléporté.
<u>Chantier Ligne GARONNE</u> L'APF signale des émergences (mobilier urbain) qui constituent des obstacles sur les cheminements piétonniers le long du prolongement ligne T1.Il est inadmissible que la SMAT ne respectent pas la réglementation en vigueur. L'APF déplore le manque d'anticipation. Le surcoût financier généré ne doit pas être imputé aux contribuables mais aux entreprises.	Conjointement, les services Tisséo/SMAT ont procédé à un recensement des obstacles sur les cheminements (bornes d'incendie, armoires électriques, panneaux directionnels, etc.). Les gestionnaires ont été saisis pour faire en sorte que les cheminements soient accessibles. De même certaines traversées piétonnes seront reprises. Un nouveau prototype d'abaissé de trottoir sera construit et testé par la CARUT. Les travaux susvisés seront pris en charge dans les travaux de finitions.
Il semble que ce soient toujours les mêmes entreprises qui réalisent les travaux	Absolument pas : l'attribution des marché relève du code des marchés publics. La mise en concurrence est la règle. Elle est appliquée.
L'URAPEI suggère de différencier d'une couleur spécifique les passages piétons sur les voies du tramway.	Les passages piétons pour la plupart sont protégés par des annonces sonores et visuelles. Pas d'intérêt à créer un code particulier pour ce type de traversée.
L'ASEI attire l'attention sur la qualité des annonces sonores au niveau des passages piétons. Le bruit ambiant peut masquer le message sonore.	Une étude est en cours au niveau national pour remédier à ce problème connu des services de l'ETAT. Marie PROS COLETTA la déléguée ministérielle à l'accessibilité a présidé un atelier sur ce thème à Toulouse en juillet 2012 sur la Ligne T1. A noter que très peu d'accidents (piéton/tramway) sont à déplorer depuis la

	mise en exploitation de la ligne T1. Les wattmen (conducteur du tramway) sont formés à ce type de conduite très particulière. Ils demeurent très vigilants à l'approche des stations et des traversées piétonnes. Malgré toutes les précautions prises, Il est évident que personne n'est à l'abri d'un accident.
<u>Stationnements sauvages sur cheminements piétonniers</u> L'APF regrette que trop souvent les trottoirs deviennent impraticables du fait des stationnements sauvages de véhicules (voiture, moto,..).	Le code de la route est à respecter ou à faire respecter. Il ne s'agit pas d'une compétence « Transport » sauf aux abords des stations de bus. Il s'agit des pouvoirs de police du maire. Nous ferons remonter de notre côté la problématique, mais les associations peuvent également le faire auprès des maires concernés.
<u>Accessibilité du pôle d'échanges Arènes</u> Une opération de mise en accessibilité du pôle Arènes a fait l'objet d'un atelier CARUT en juin 2012. En présence de Tisséo nous avons constaté dernièrement que certaines remarques n'ont pas été suivies d'effet. Cela pose le problème du suivi des décisions.	Certains travaux s'inscrivent dans des programmations à moyen termes. Les bornes d'information voyageurs seront remplacées et mise à bonne hauteur dans le cadre du Schéma Directeur Information Voyageurs (SDIV). Un compte-rendu de cette visite a été fait. Les techniciens concernés ont été saisis immédiatement. La non-conformité de l'escalier qui donne accès au parking souterrain ne relève pas de la compétence de Tisséo. Le Syndic de la Société des Chalets a été saisi en septembre 2012. Le Syndic vient de délibérer et de voter les crédits pour mettre aux normes cet escalier en 2014.
<u>Non accessibilité des stations de métro du fait du remplacement des ascenseurs des stations de métro</u> L'APF demande que les mesures prévues suite la réunion du 15/05/2012 pour signaler la non accessibilité des stations soient respectées. Lorsqu'une station est inaccessible un service de substitution doit être prévu. Rien n'a été prévu depuis l'ouverture du chantier.	Aujourd'hui les calendriers des interventions sont plus précis. Nous allons pouvoir déployer les mesures prévues. Pour ce qui est du service de substitution, nous mettrons en place ce qui a été testé sur la station Capitole en 2012.
Une information doit être prévue également sur les largeurs de porte d'ascenseur différentes qui existent sur une même station	Cette remarque a été notée lors de l'atelier « Ascenseur Jean Jaurès » de novembre. Nous pouvons avoir sur une même station des ascenseurs avec des portes de 80cm et des portes à 90cm.

<u>Information voyageurs à destination des personnes sourdes</u> L'information relative aux dysfonctionnements du service métro (pannes, retards) est le plus souvent sonore. Cela pose un problème pour les sourds qui ne comprennent pas ce qui se passe.	Les panneaux d'information dynamiques sont appelés à évoluer sur les quais du métro. Les nouvelles bornes permettront d'afficher les messages accessibles à tous.
<u>Lacunes verticales des rames du métro</u> L'ASMT signale que les lacunes verticales des rames du métro lorsqu'elles ne sont que partiellement occupée constituent un obstacle sérieux pour les fauteuils roulants manuels	Cette remarque sera communiquée à la Direction Métro pour vérification et suite à donner.
<u>Replier les trottinettes à bord des rames</u> (tram et métro) Les personnes (adultes et enfants) qui circulent avec des trottinettes ne pensent pas à les replier lorsqu'ils montent à bord d'une rame. Cela constitue une gêne et un fort risque de chute.	Cette remarque sera communiquée à la Direction Commerciale pour traitement.

<u>Synthèse des remarques</u>	**<u>Actions Tisséo</u>**
Lacunes verticales des rames du métro	Saisir la Direction Métro
Replier les trottinettes à bord des rames (tram et métro)	Saisir la Direction Commerciale
Information voyageurs à destination des personnes sourdes	A étudier dans le SDIV
Fonction Bluetooth	A étudier dans le SDIV
Remplacement des ascenseurs	Prévoir une information voyageurs adaptée et activer un service de substitution (idem Station CAPITOLE 2012)
Chantier Ligne Garonne : Lever les obstacles au déplacement sur le cheminement piéton le long du parcours tram	Poursuivre la démarche engagée avec la SMAT (Ajustements finaux)
Projet Téléporté Liaison Oncopôle-UPS Emplacement de la station Hôpital Rangueil	Prévoir un atelier CARUT

Utilisation du pictogramme « S3A »	Saisir la Direction Commerciale
Nombre de lignes de bus accessibles à 100%	Etude à mener. Données disponibles fin janvier 2014.
Demande de l'APF et du GIHP de mettre en place un tableau de suivi des décisions de la CARUT	Tableau de suivi SDA existant à consolider

Commission Accessibilité Réseau Tisséo

11 décembre 2013

Ordre du jour

- Loi de 2005 : Perspectives d'évolutions des dispositions.
- Mise en accessibilité des arrêts de bus : bilan 2013.
- Opération de sécurisation et de mise aux normes d'accessibilité des escaliers fixes des stations de métro.
- Dispositif de repérage de l'axe des portes doubles accessibles des rames tramway sur les quais des stations.
- Présentation du film « Apprenons le TRAM ».
- Mesure d'aide au déplacement sur les lignes du métro des personnes présentant une déficience intellectuelle.

Points d'information

- Mise en place du service le Lien : modalités
- Gratuité des services SMS et Audiotel

Les évolutions de la loi de 2005: deux concertations en cours

Le 25 septembre 2013, le Comité Interministériel du Handicap s'est réuni pour la premier fois autour du Ier Ministre.
Le Gouvernement a indiqué prendre acte du constat selon lequel « la France ne sera pas au rendez-vous de l'échéance de 2015 »

la Sénatrice **Claire Lise CAMPION** auteur du rapport « Réussir 2015 » s'est vu confier la mission de réunir les parties prenantes:

- associations représentatives des personnes handicapées,
- associations des collectivités locales,
- fédérations professionnelles, représentants des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

pour engager d'une part,

un chantier concernant la création d' Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

et d'autre part,

un second chantier sur l'ajustement des normes d'accessibilité du bâti, de la voirie et des transports afin de mieux prendre en compte tous les handicaps, l'évolution des techniques et les contraintes des opérateurs.

Un calendrier tendu:

- ***Conception de l'outil en 2014***
- ***Mise en vigueur par Ordonnance***
- ***Opérant dès 2015***

Les questions en débat sur les Ad'Ap

- ***Périmètre, durée et contenu du dispositif***
- ***Procédure d'élaboration***
- ***validation et suivi***
- ***Sanctions administratives financières***

Sanctions administratives:

- *Abstraction de l'application de l'article L 152-4 du Code de la Construction et de l'Habitation pour non-respect de l'échéance de 2015*
- *Sanctions administratives financières appropriées en cas de non respect des engagements*

ANTICIPER l'Ad'AP TISSEO

1) Dresser l'inventaire des travaux de mise en accessibilité qui dépasseront l'échéance de février 2015

- Juin 2014

2) Etablir un planning des travaux adossés à une programmation budgétaire

- Décembre 2014

3) Partager l'Ad'AP avec

- les membres de la CARUT
- les partenaires gestionnaires de la voirie notamment

Des ateliers CARUT seront dédiés à l'examen des Ad'AP dès parution des textes officiels

MISE EN ACCESSIBILITE PHYSIQUE DES QUAIS DE BUS

AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU A LA FIN 2013

LE CADRE JURIDIQUE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS DU RESEAU URBAIN

Le code de la route, le code de la voirie routière et le code des assurances

Le code de l'urbanisme et les lois complémentaires ayant trait à l'aménagement du territoire *(Loi d'orientation des transports intérieurs , loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie , loi Solidarité Renouvellement Urbain)*

Le code rural, le code forestier et la loi sur l'eau

Les lois Grenelle et le code des transports

Le code des communes et **le code général des collectivités territoriales**

Le code général de la propriété des personnes publiques

Le code des marchés publics

Loi du N° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi du N° 2005-102 du 11 février 2005

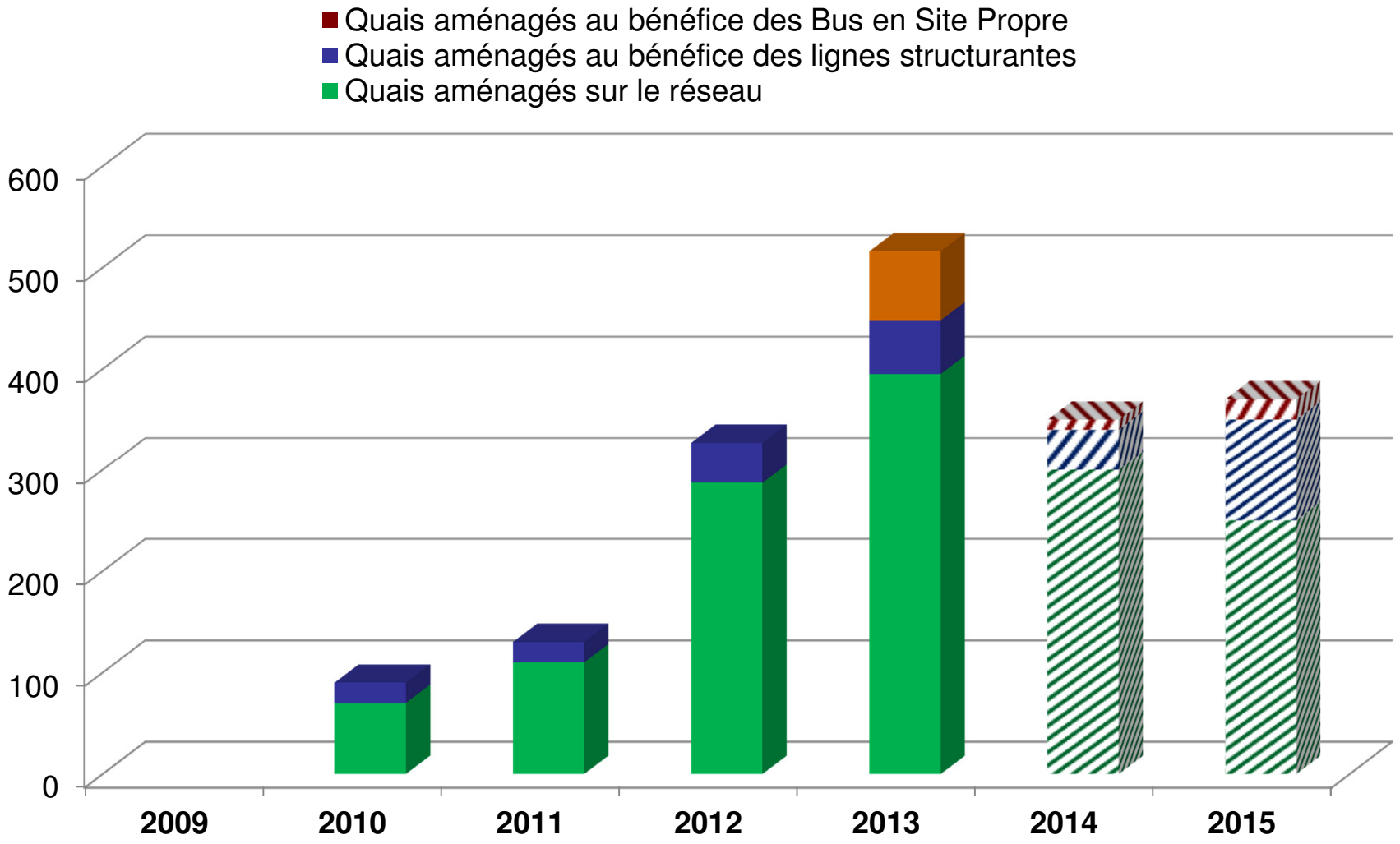
Décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relative à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 décrit les caractéristiques techniques des ouvrages.

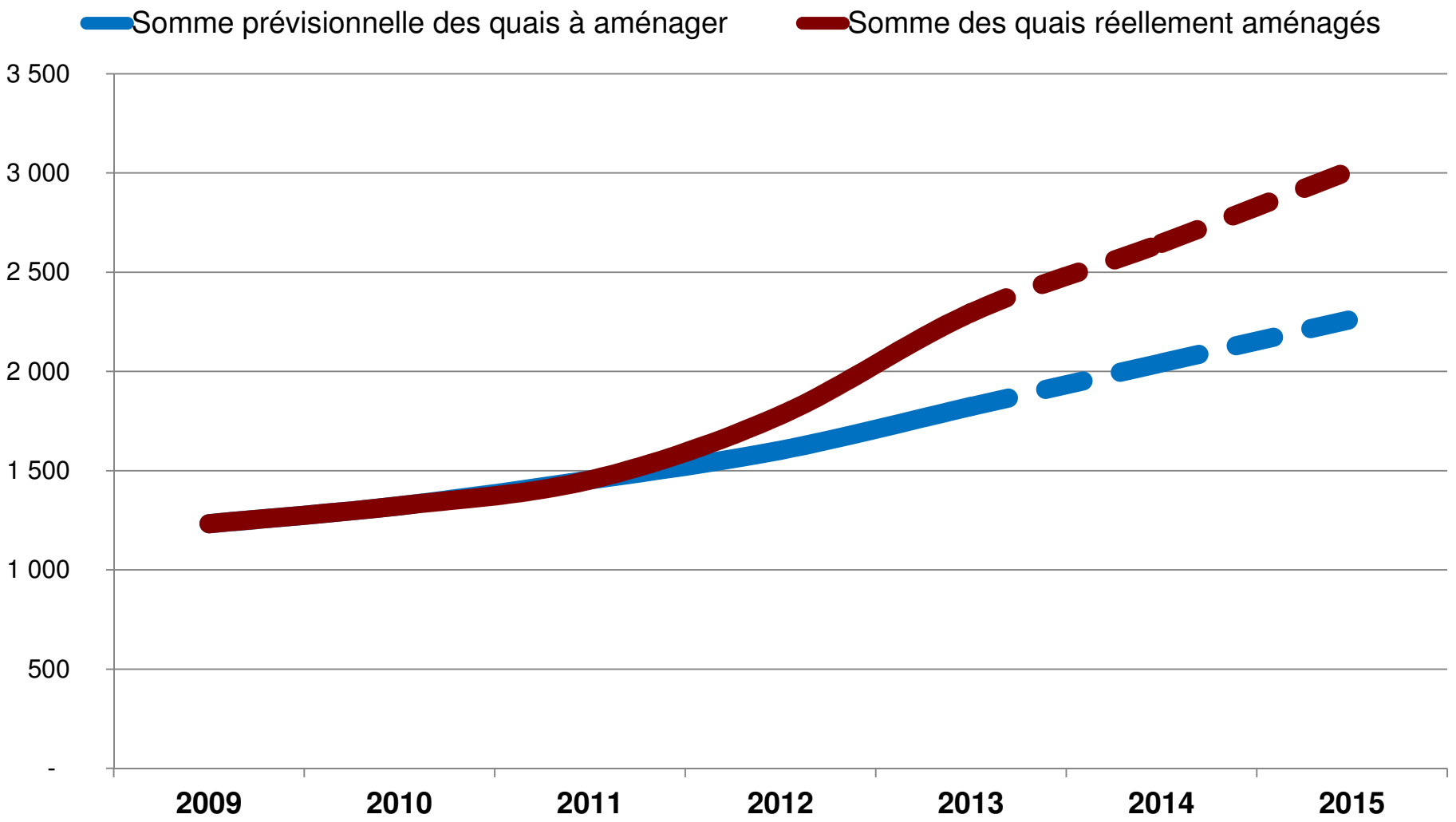
L'arrêté du 15 janvier 2007 précise ces prescriptions techniques.

La délibération D 2011.07.11.12.2 du SMTC portant sur l'état d'avancement des mesures du SDA qui précise que les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus sont désormais calés sur le planning de réfection et de travaux ponctuels effectués sur voirie, par les EPCI et les communes incluses dans le PTU et ayant compétences en la matière.

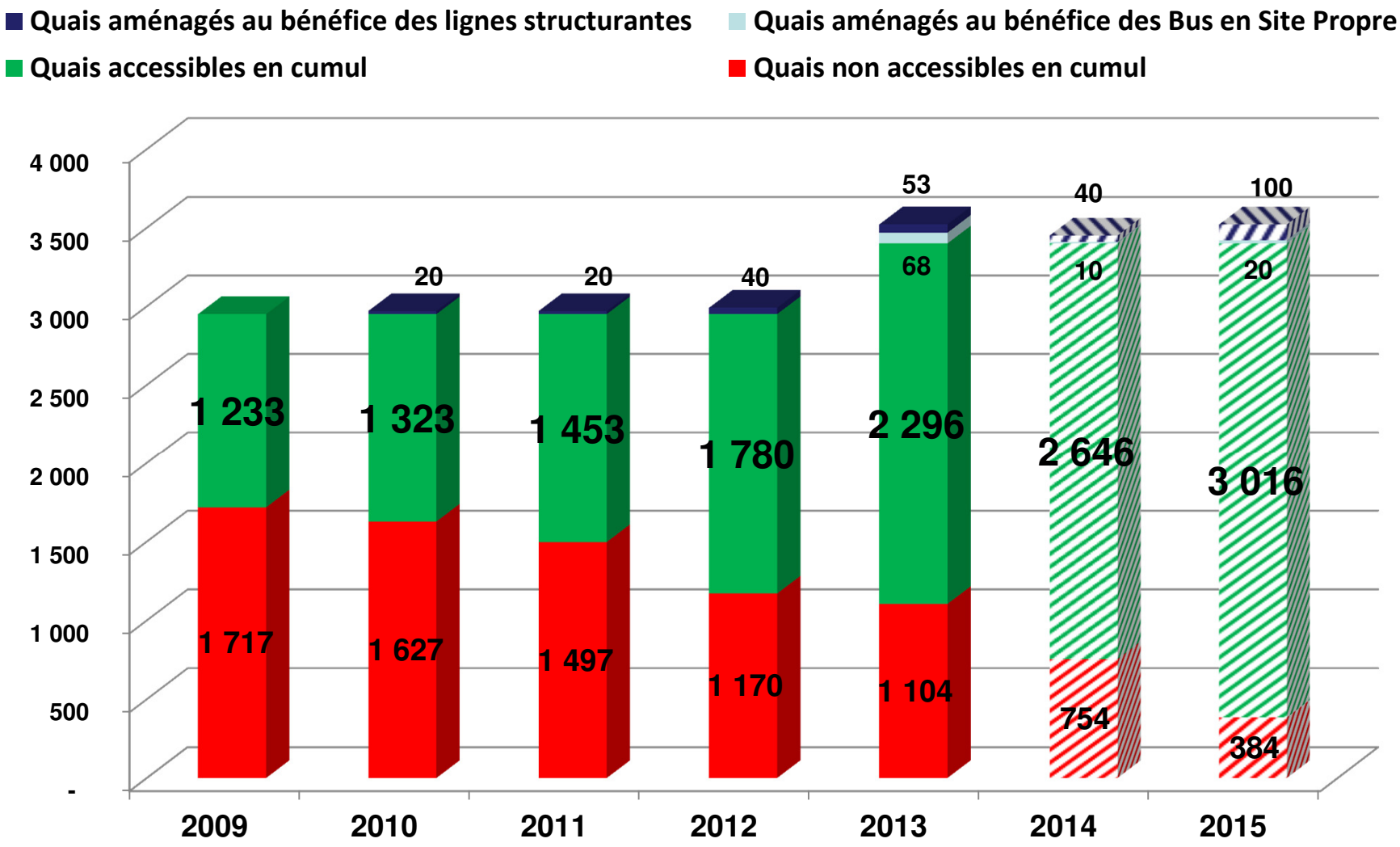
2009 / 2015 NOMBRE DE QUAIS MIS EN ACCESSIBILITE PAR TYPE D'AMENAGEMENTS



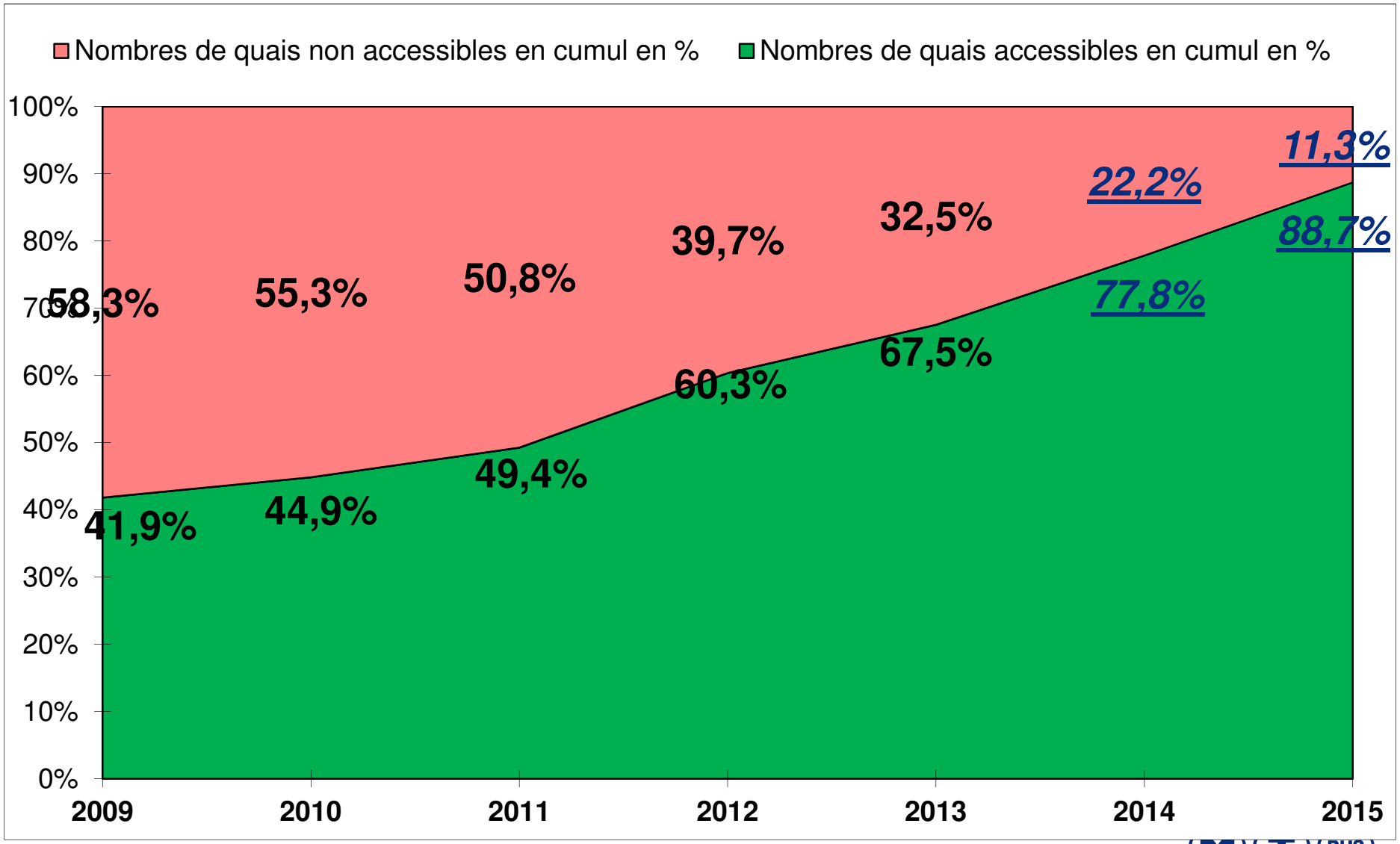
2009 / 2015 COMPARAISON DU NOMBRE DE QUAIS MIS EN ACCESSIBILITE REELLEMENT PAR RAPPORT AUX PREVISIONS



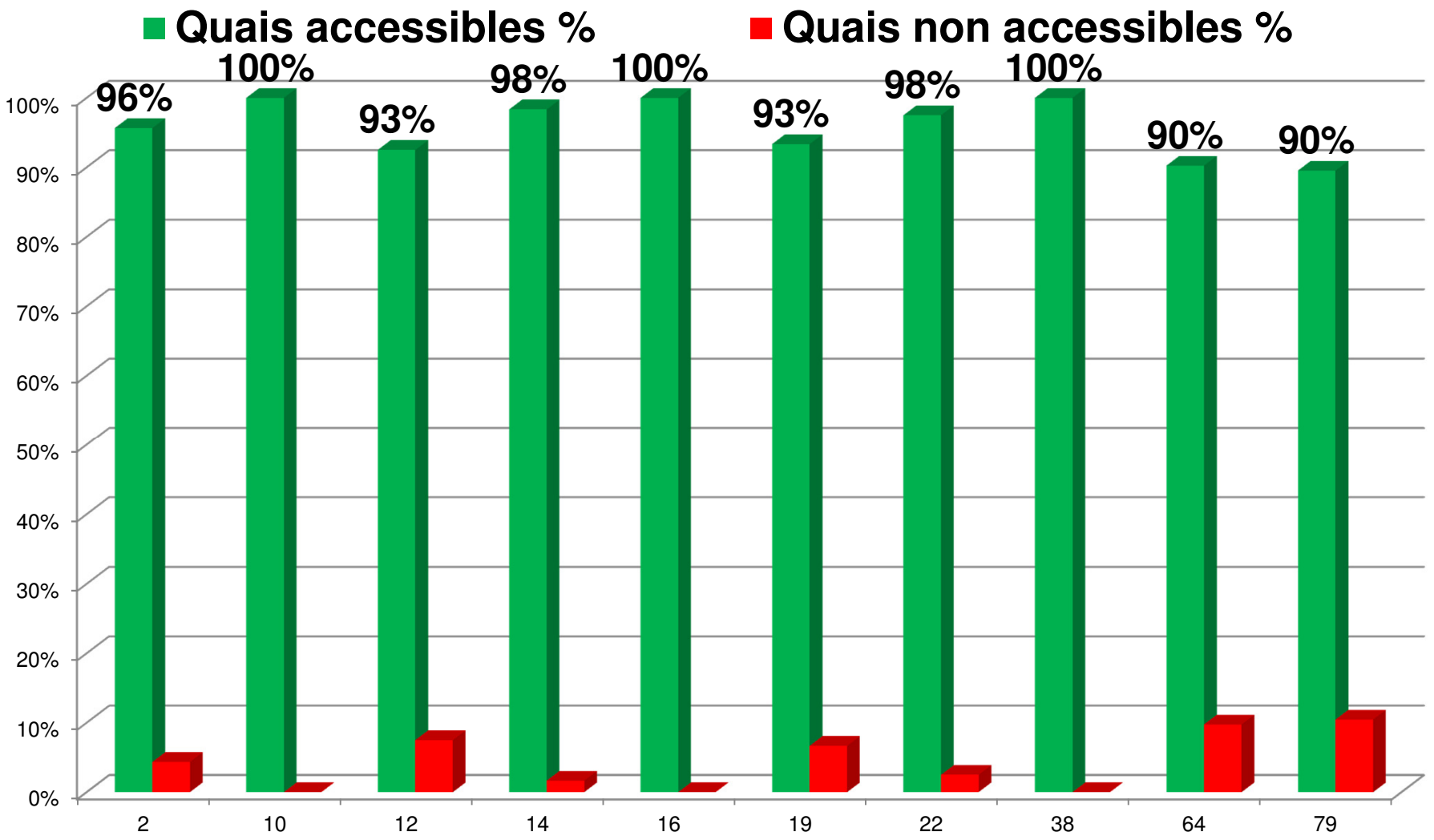
2009 / 2015 EVOLUTION DU NOMBRE DE QUAIS MIS EN ACCESSIBILITE POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN



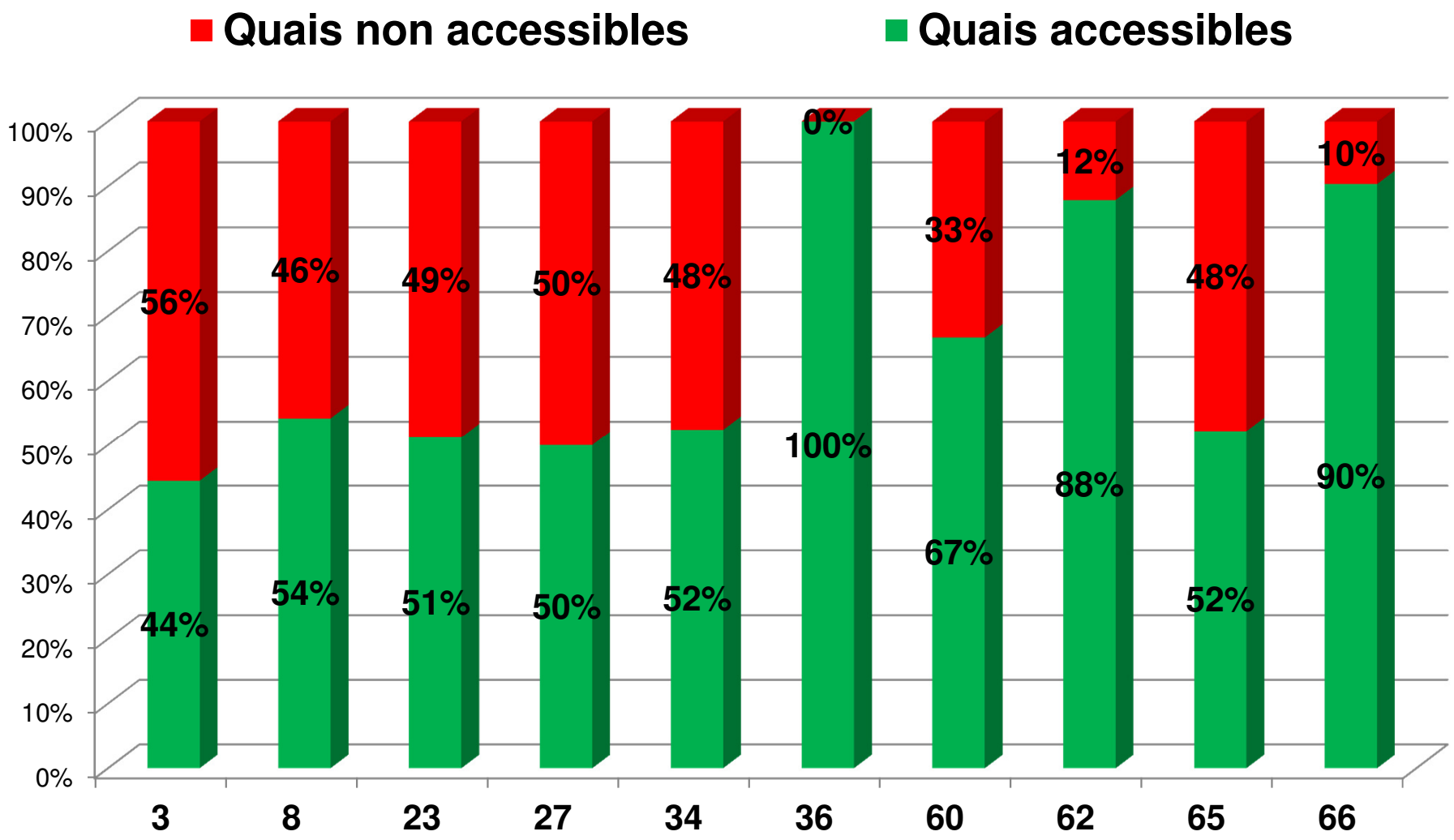
2009 / 2015 EVOLUTION DU POURCENTAGE DE QUAIS MIS EN ACCESSIBILITE POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN



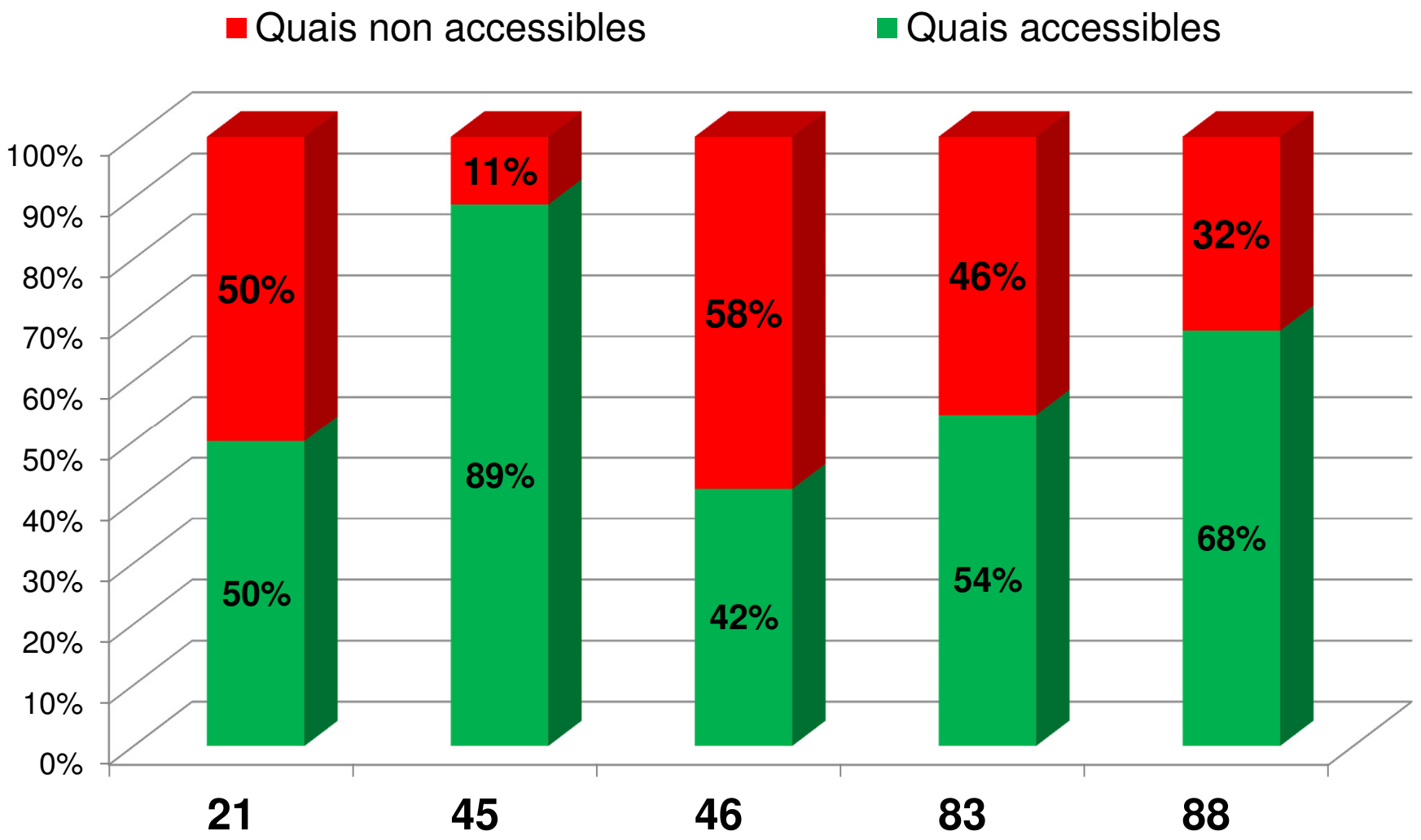
AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2013



AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 11 A 20 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2013



AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE D'AUTRES LIGNES DU RESEAU, TRAITEES PRIORITAIREMENT, A LA FIN 2013



CARUT

Escaliers fixes station de métro

Sécurisation des cheminements

11 décembre 2013

Atelier CARUT du 24 octobre 2013

Les membres de la CARUT présents lors de l'atelier du 24 10 2013
Mme Simone Miquel (Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles)
MM: Jean FRONTIN, Daniel LAGES (Association Valentin HAÜY)
Jean BOUILLAUD (Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques)

Ce que dit la Loi

A propos des nez de marches

Arrêté du 1er Août 2006 – article 7.1

Les nez de marches doivent répondre aux exigences suivantes:

- ***Être de couleur contrastée par rapport au reste de l'escalier***
- ***Être non glissant***

A propos de l'éveil à la vigilance

Arrêté du 1er Août 2006 – article 7.1

Pour le personnes déficientes visuelles, il est nécessaire de pouvoir identifier la présence d'escaliers en amont afin qu'elles puissent adapter leur foulée.

En haut de l'escalier, un revêtement de sol doit permettre l'éveil de la vigilance à une distance de 50cm de la première marche grâce à une contraste visuel et tactile

Escaliers extérieurs

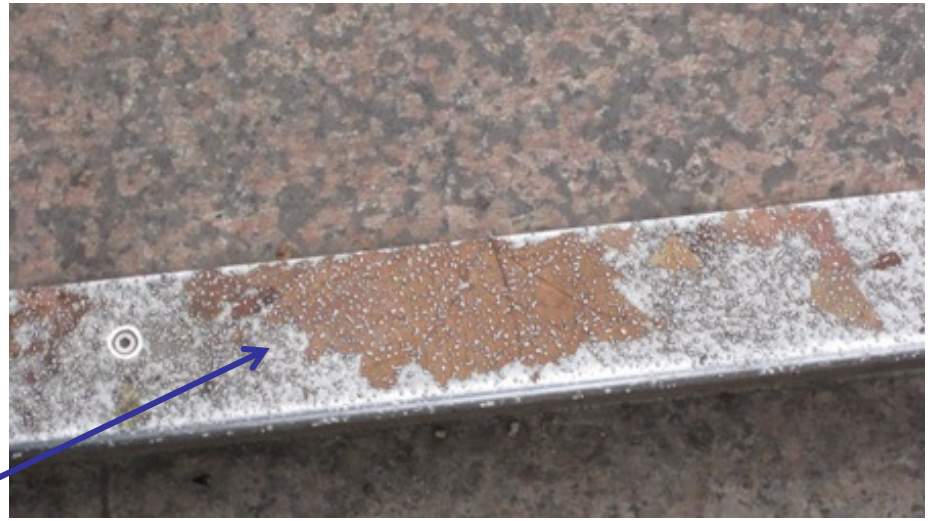
- Absence de bande d'éveil de la vigilance
- Nez de marche dégradés

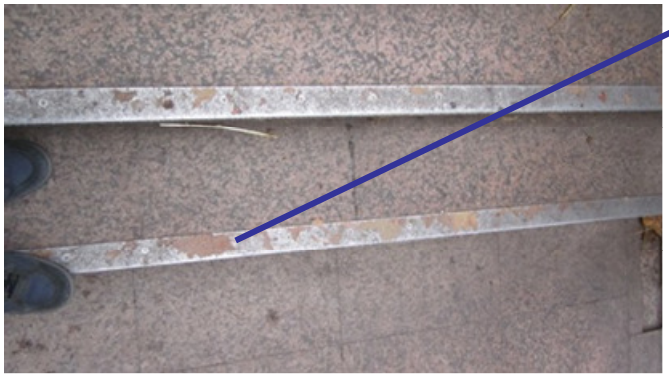
Escaliers intérieurs

- Absence de bande d'éveil de la vigilance
- Nez de marche non contrasté

Escaliers extérieurs
Test 1

Nez de marche en inox …





Avis CARUT

Contraste visuel	moyen
Contraste tactile	bon
Antidérapant	très efficace

Autre remarque:
Incrustation des salissures qui réduit le contraste visuel

Escaliers extérieurs
Test 2

nez de marche en inox …

Avis CARUT

Contraste visuel	**Bon**
Contraste tactile	**Bon**
Antidérapant	**Bon**

Autre remarque:

risque de salissure moindre

nez de marche en inox …

Escaliers extérieurs
Test 3

Avis CARUT

- Contraste visuel médiocre
- Contraste tactile médiocre
- Antidérapant médiocre

Autre remarque:

- Nez de marche non protégé et risque de glissade

Escaliers extérieurs

Avis CARUT

- Contraste visuel moyen
- Contraste tactile bon
- Antidérapant efficace

Autre remarque

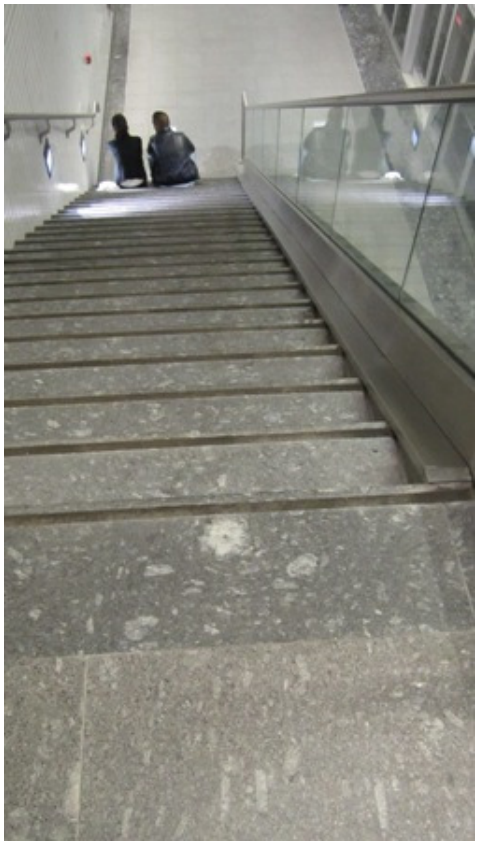
- Risque de décollement et usure prématurée

Avis CARUT

- Contraste visuel moyen
- Contraste tactile moyen
- Antidérapant moyen

Autre remarque

- Par temps de pluie réduction du contraste visuel et risque de glissade
- Temps ensoleillé risque d'éblouissement



Nez de marche non contrasté

Escaliers intérieurs
Test 1

Contraste des nez de marches assuré par une couche de peinture blanche sur la bande antidérapante

Avis CARUT

- Contraste visuel — Excellent
- Contraste tactile — bon
- Antidérapant — correct

Autre remarque

Question : Résistance de la peinture à l'usure ?

Escaliers intérieurs
Test 2

Contraste des nez de marches assuré par un profilé en inox recouvert d'une bande de caoutchouc antidérapante

Avis CARUT

- **Contraste visuel** **Excellent**
- **Contraste tactile** **Excellent**
- **Antidérapant** **Excellent**

Autre remarque
- **Néant**

Les bandes d'éveil à la vigilance

Escaliers extérieurs

Test 1

Avis CARUT

- Contraste visuel moyen
- Contraste tactile bon
- Antidérapant efficace

Autre remarque

- Risque de décollement et usure prématurée

Test 2

Avis CARUT

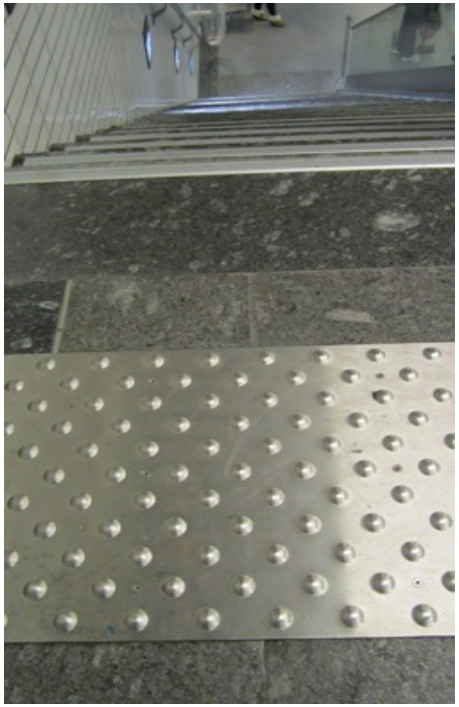
- Contraste visuel moyen
- Contraste tactile moyen
- Antidérapant moyen

Autre remarque

- Par temps de pluie réduction du contraste visuel et risque de glissade
- Temps ensoleillé risque d'éblouissement

Les bandes d'éveil à la vigilance — Escaliers intérieurs

Test 1



Avis CARUT

- Contraste visuel : bon
- Contraste tactile : très bon
- Antidérapant : efficace

Autre remarque

Solution pérenne

Test 2

Avis CARUT

- Contraste visuel : moyen
- Contraste tactile : médiocre
- Antidérapant : moyen

Autre remarque

néant

Test 3

Avis CARUT

- Contraste visuel : moyen
- Contraste tactile : bon
- Antidérapant : efficace

Autre remarque

- Risque de décollement et usure prématurée

Synthèse / nez de marches escaliers extérieurs

Test 1

Préférence des associations

Test 2

Test 3

Synthèse / nez de marches escaliers Intérieurs

Préférence des associations

Le test permet de voir le comportement des matériaux sur une période de 6 mois environ. Le choix définitif du type de matériaux sera opéré en y intégrant les critères économiques.

Synthèse / bande d'éveil de la vigilance escaliers extérieurs

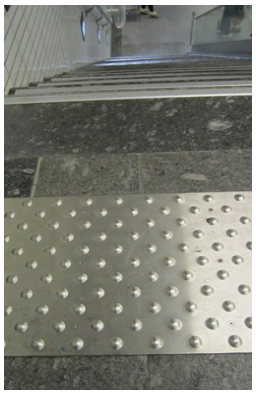
Test 1

Préférence des associations

Test 2

Synthèse / bande d'éveil de la vigilance escaliers intérieurs

Test 1



Préférence des associations

Test 2

Test 3

Les tests permettent de voir le comportement des matériaux sur une période de 6 mois environ. Le choix définitif du type de matériaux sera opéré en y intégrant les critères économiques.

CARUT

11 décembre 2013

Dispositif de repérage sur le quai des stations du tramway de l'axe des portes doubles accessibles des rames

Atelier CARUT Tramway Garonne - du 10 juillet 2013
Objectif : validation des dispositifs de signalisation des portes accessibles.

Les associations représentées :

Mme ROUAIX - Monsieur NOURISSON
Association Nationale pour l'Intégration des Handicapés Moteurs (ANPIHM)

Mr Daniel LAGES
Association Valentin HAÜY (AVH)

Mr Jean BOUILLAUD
Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP)

Mme Cendrine CARRER
Formatrice en locomotion Agir-Soigner-Eduquer-Insérer (ASEI)

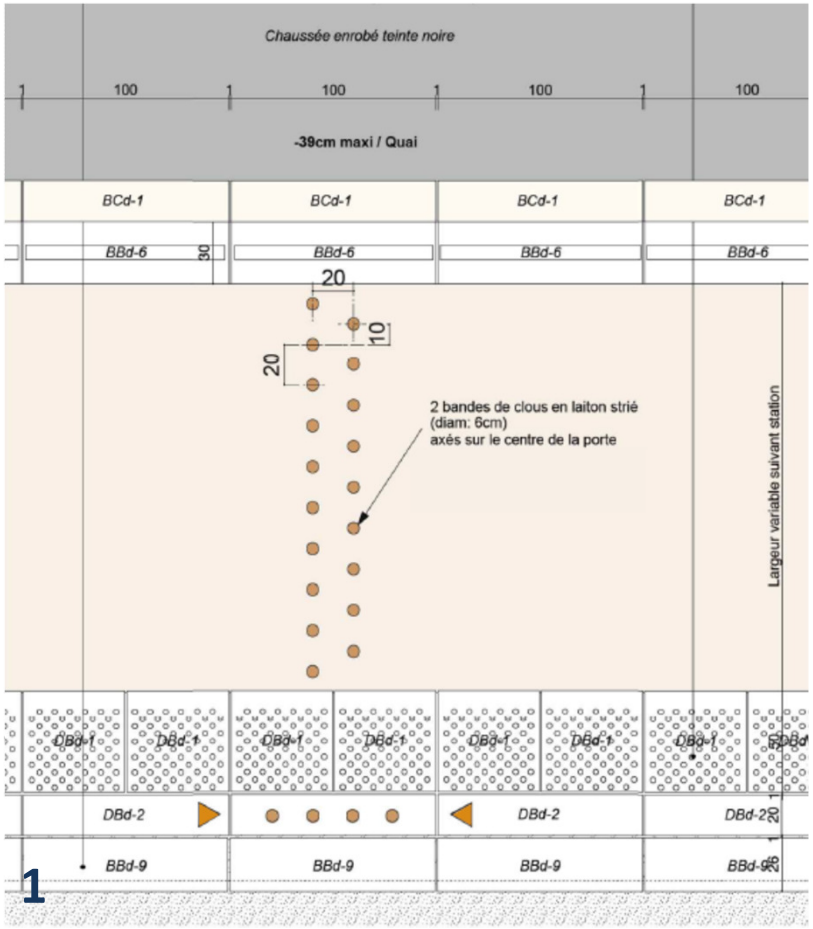
Monsieur Gérard ANDRE participait aux travaux de cet atelier en présence des techniciens de la SMAT et de Tisséo-SMTC

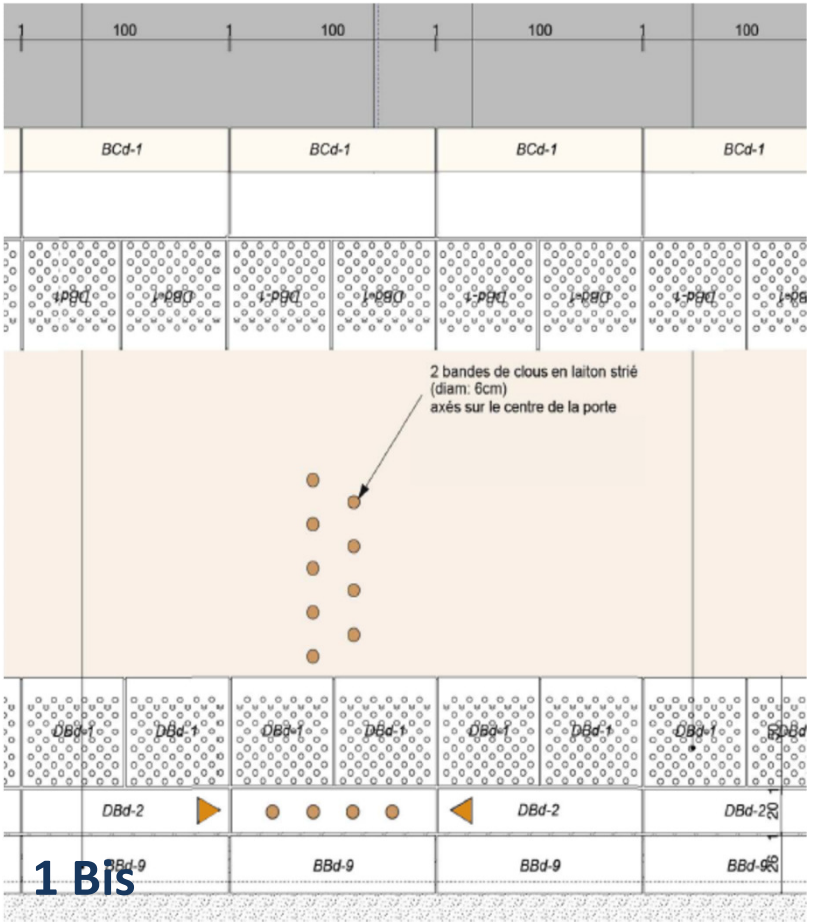
L’existant sur les quais de la ligne T1

Les deux repères (triangles en inox) positionnés sur la bordure GLO marquent l’emplacement des portes doubles accessibles des rames.

Sous la pluie, le contraste visuel du repère par rapport au support s’atténue fortement. Par ailleurs le contraste tactile n’est pas détectable à la canne blanche.

Solutions 1 et 1 bis :

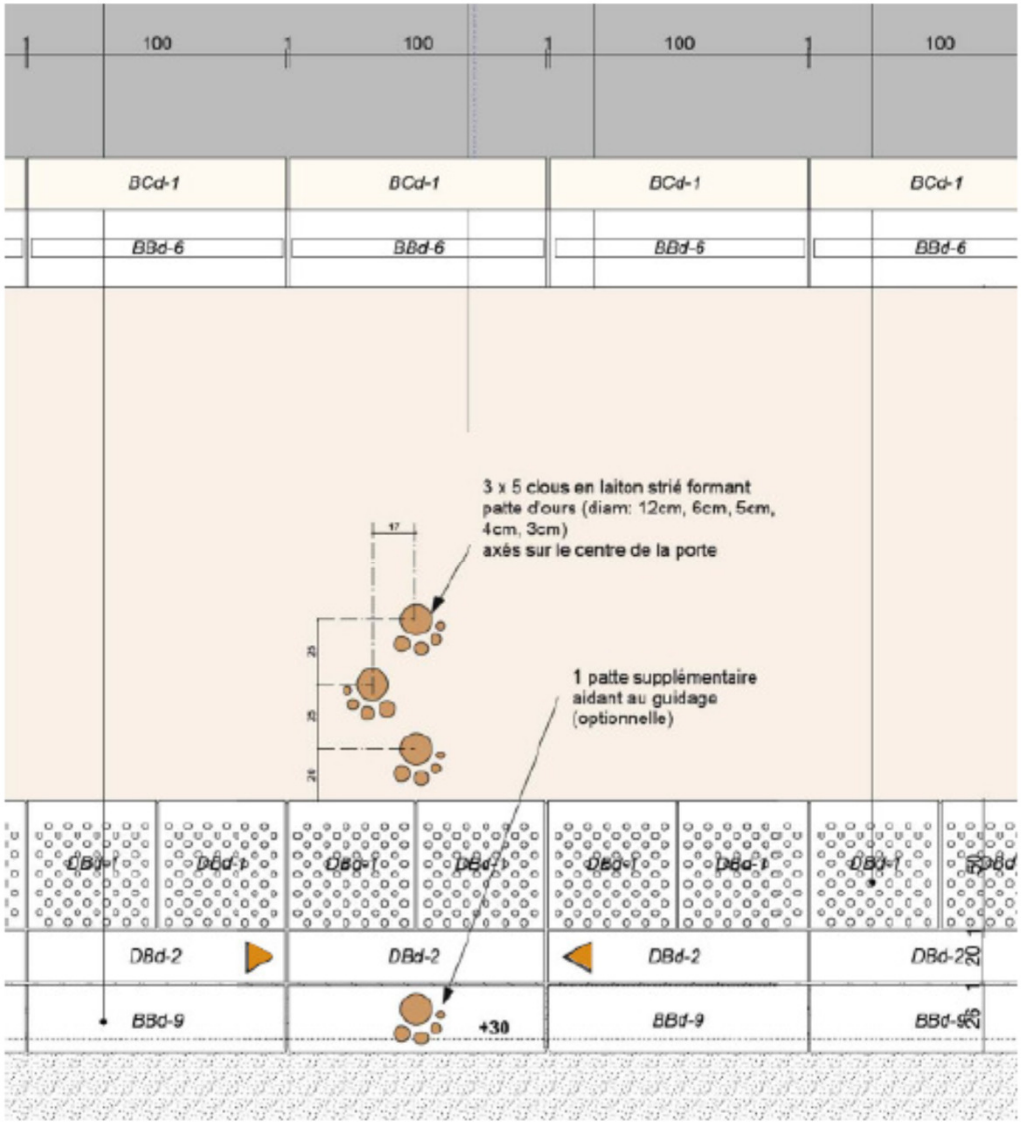




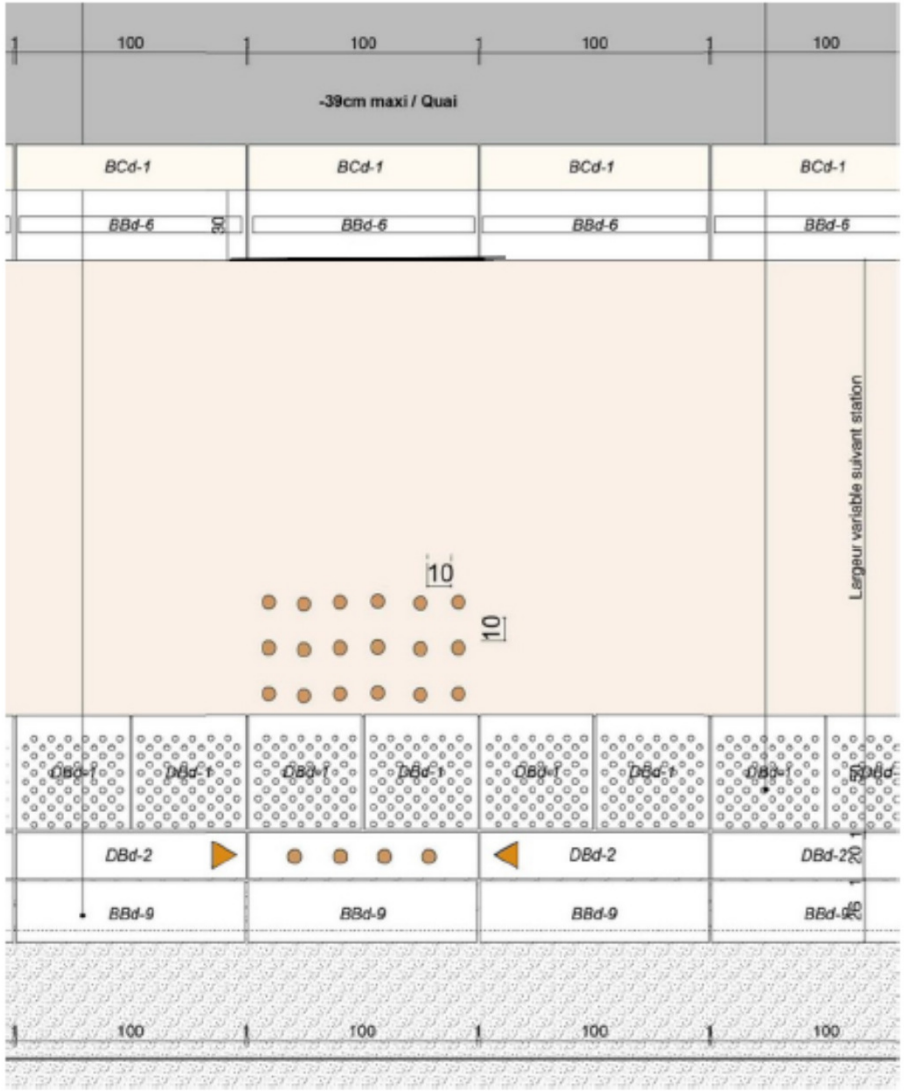
2 rangées de clous en quinconce sur <u>toute la largeur du quai</u>
maintien des triangles sur la bordure GLO
positionnement de clous entre les triangles

2 rangées de clous en quinconce sur <u>la demi-largeur du quai</u>
maintien des triangles sur la bordure GLO
positionnement de clous entre les triangles

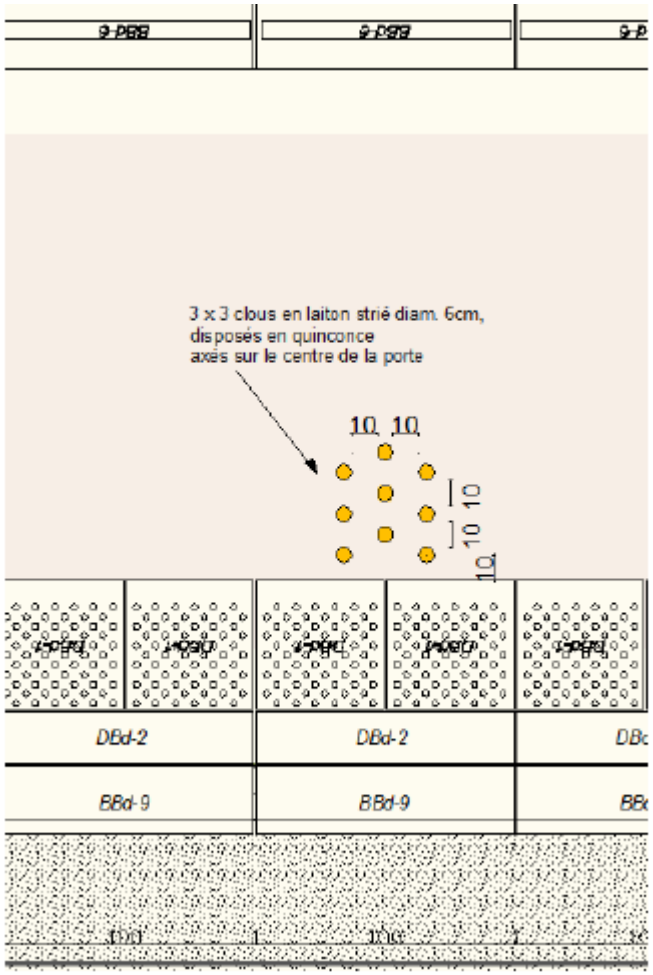
Solution 2 : Pattes d'ours



Solution 3 : grille de clous



Nouvelle solution élaborée et validée lors de l‘atelier



- Grille de 3 x 3 clous en quinconce
- Pas de dispositif de marquage sur la bordure GLO et la bordure nez de quai
- Triangles jugés inutiles ne seront pas posés sur le prolongement de la ligne T1.

Un programme de réaménagement est prévu pour les quais existants de la ligne T1 selon ce principe

Dispositif pris en compte sur la ligne Envol

Démarche de facilitation d'accès au métro

Aide au repérage par pictogrammes.

L'objectif

Lutter contre l'exclusion en rendant les personnes autonomes en facilitant leur déplacement

Public concerné :

- Personnes **déficientes cognitives** (avec une préparation du déplacement)
- Personnes **illettrées et analphabètes**
- Personnes **non familiarisées avec notre alphabet**
- Personnes **malvoyantes**
- Personnes **sourdes**
- Personnes **non francophones**

Cette démarche a l'avantage de faciliter les déplacements pour **tous les usagers**

Les difficultés rencontrées

Une **situation de handicap** apparaît lorsqu'il y a **inadéquation entre les aptitudes d'un individu et son environnement.**

Elles peuvent être rencontrées par des **personnes handicapées** comme par des **personnes dites «valides»,** du fait d'un **environnement inadapté** à leurs besoins et à leurs capacités.

Causes des problèmes rencontrés par les personnes ayant un **handicap mental, cognitif ou psychique** :

- une émotivité et une sensibilité au stress supérieures à la moyenne ;
- des difficultés pour comprendre les codes sociaux et les émotions d'autrui ;
- des capacités d'analyse réduites ou difficiles à mobiliser ;
- des difficultés face à l'imprévu ou à l'inconnu.
- des difficultés de repérage spatio-temporel et de prise d'information ;

Source : Fiche n°1, octobre 2013, Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques, Quelles pistes pour améliorer l'accessibilité ?

Les difficultés rencontrées

- Mauvaise stratégie de **recherche de l'information**
- Difficulté à **faire le tri** parmi des informations trop nombreuses
- Difficultés pour **percevoir, organiser et intégrer** l'information
- Défaut de maîtrise de la **compréhension des informations écrites**,
- Difficultés de **compréhension de certains pictogrammes** (trop abstraits, trop complexes, déconnectés de leur contexte, …)
- Défaut de maîtrise de l'écriture

Source : Fiche n°1, octobre 2013, Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques, Quelles pistes pour améliorer l'accessibilité ?

Concrètement

- **Permettre le repérage de chaque station grâce à un pictogramme** à partir des éléments caractéristiques de la station et de son environnement.

Le plus parlant parmi :

- **les repères visuels en surface** (œuvre d'art, immeuble typique, …).
- La représentation de la **particularité fonctionnelle de certains lieux** (balance pour le palais de justice,…).
- Dans le cas de stations dont l'environnement ne fournit aucun repère spécifique, il peut se révéler nécessaire de **créer l'élément distinctif**.

Actions

Il reste donc à définir

- une **série de pictogrammes** de repérage des stations de métro

  Action : rédaction d'un cahier des charges, recherche d'un prestataire local

  Piste : école (formation graphique ou artistique,…)

- les **insertions des pictogrammes**

  - dans les stations
  - en surface
  - dans les documents tout public (pour diffusion Tisséo, office de tourisme,…)
  - dans les supports destinés à des publics spécifiques (associations,…)
  - sur les supports numériques (site Tisséo, site Toulouse Métropole, site Ville de Toulouse,….)

  Action : intégration dans les chartes

  Piste : responsables signalétique et communication des organismes

Planning proposé

- **sélection de l'organisme** **=> fin janvier 2014**

  - choix du partenaire
    (établissement de formation en graphisme, design,…)

- **organisation de la coopération** **=> fin 1er trimestre 2014**

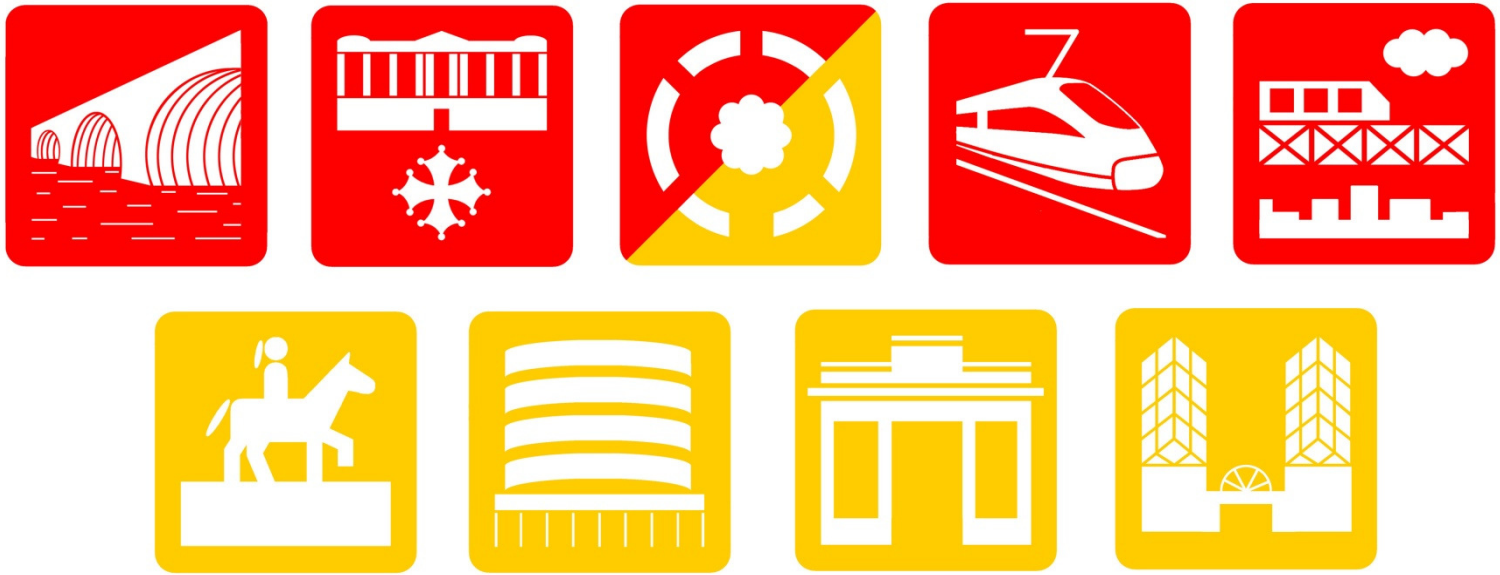
  - gestion du projet et des interfaces avec l'ensemble des partenaires
  - détermination des phases de validation

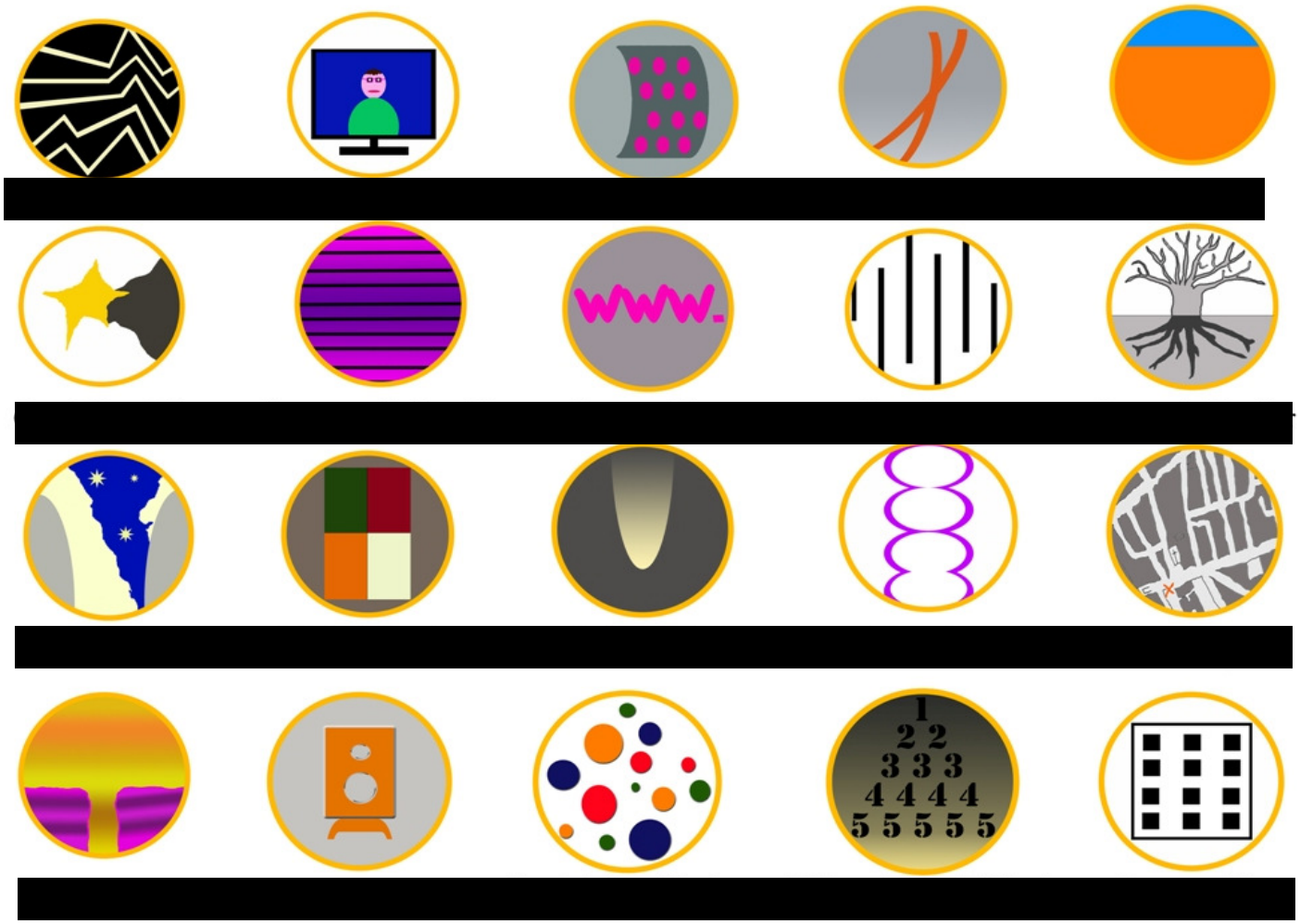
- **lancement de la création** **=> 1er semestre 2014**

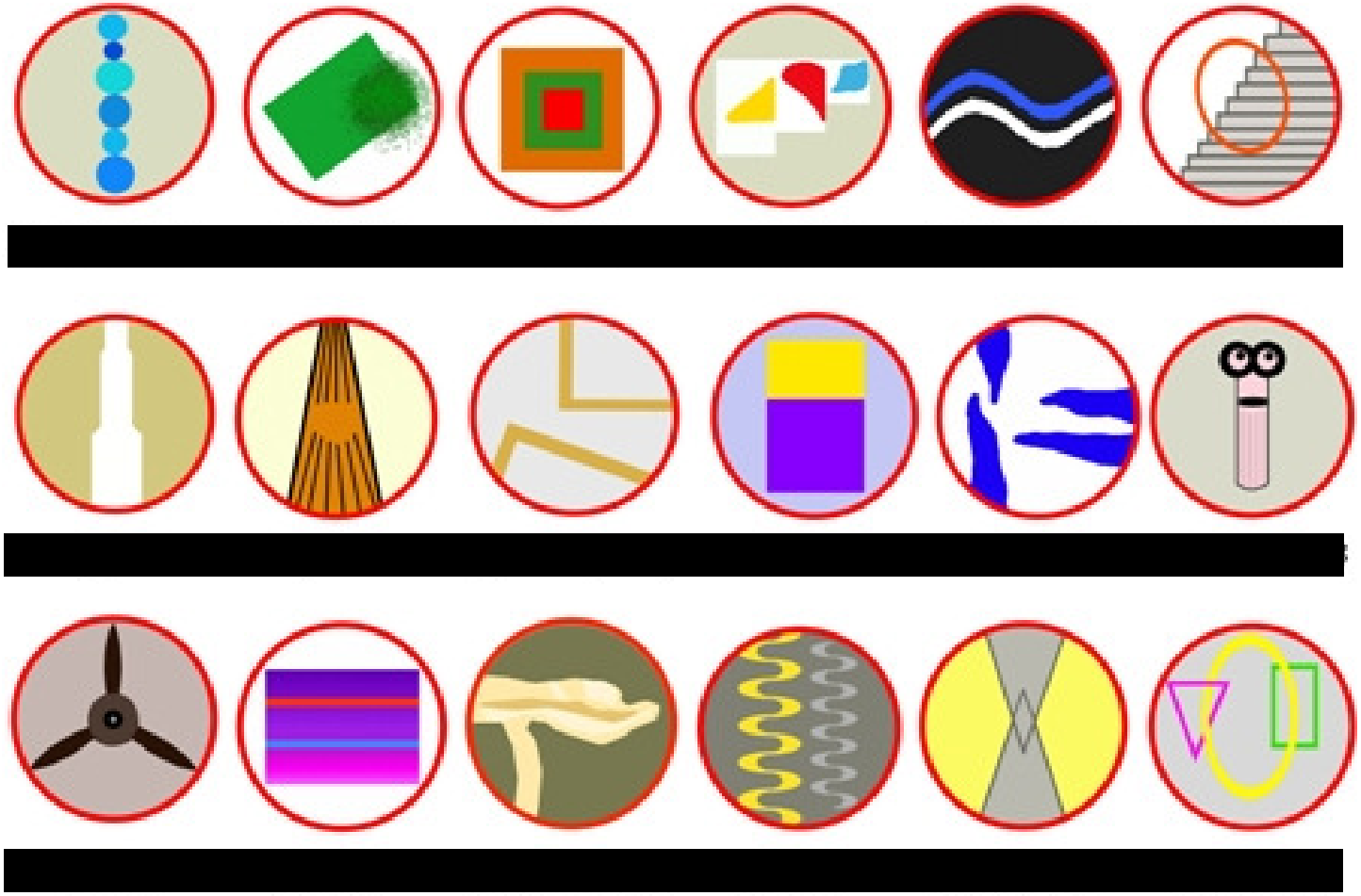
  - mise en œuvre opérationnelle

Références

- Rapport final du projet POTAS, les personnes en situation de handicap mental psychique ou cognitif et l'usage des transports. A. Alauzet, Comte F., Sanchez J., Velche D., 2010
- Rapport LESCOT n° 1002, INRET et CTNERHI, 2010
- Evaluation des modalités de traitement de l'information pour les personnes ayant une déficience intellectuelles, Velche D., Les cahiers du CTNERHI, 1991,
- Comment pense une personne autiste, Vermeulen P. Edition Dunot, 2005
- Fiches 1, Handicaps et usages, CERTU, Handicaps mentaux, cognitifs et psychiques. Quelles pistes pour améliorer l'accessibilité ? Octobre 2013
- Solution d'accompagnement pour les personnes adultes avec autisme et autres TED, guide pratique Vie et Handicap 2013
- Guide pratique de la signalétique et des pictogrammes, UNAPEI, 2012
- Projet « Niches », http://www.niches-transport.org




www
1
2 2
3 3 3
4 4 4 4
5 5 5 5 5



MISE EN ŒUVRE
DU SERVICE LE LIEN

LES OBJECTIFS DU SERVICE LE LIEN

- ✓ Répondre au mieux aux dispositions de la loi de 2005 en renforçant la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

- ✓ S'insérer harmonieusement dans l'offre de transport globale sur le périmètre des transports urbains en tant que maillon permettant de palier à la non accessibilité d'un certain nombre de points d'arrêt du réseau Tisséo,

- ✓ Agir comme une incitation à utiliser le réseau urbain, déjà en bonne partie accessible et en constante amélioration à cet égard.

- **Mise en œuvre en période de test sur 10 arrêts du réseau urbain de mi-janvier au 31 décembre 2014,**
- **Bilan intermédiaire en septembre 2014 pour ajustements si besoin,**
- **Lancement au 1er janvier 2015.**

RAPPEL DE LA PHILOSOPHIE DU SERVICE LE LIEN

LE SERVICE LE LIEN : c'est un service à la demande gratuit pour les PMR, sans accompagnement au domicile, d'adresse (trottoir de la voie publique) à l'un des arrêts retenus du réseau urbain.

- **Une identité commerciale propre**

- **Un accès au service spécifique**

✓ Ouvert aux personnes susceptibles d'éprouver une réelle difficulté, passagère ou pérenne, d'accès au service régulier de transport urbain.

✓ Service soumis à inscription, sous réserve de conditions particulières d'accès, et à réservation.

Les ayants droit du service MOBIBUS ont un droit d'accès direct au service «Le Lien».

Les autres usagers qui estiment remplir, de manière temporaire ou définitive, les conditions d'admission au service «Le Lien», doivent en formuler la demande auprès de l'exploitant du service MOBIBUS. (procédure d'accès spécifique en fonction du handicap temporaire ou permanent)

RAPPEL DE LA PHILOSOPHIE DU SERVICE LE LIEN

➢ Fonctionnement du service

Ce service fonctionne sur les plages horaires du réseau urbain Tisséo :

- de 5h15 à 0h00 du dimanche au jeudi
- de 5h15 à 1h00 les vendredis et samedis.

➢ Réservation

✓ Délai de réservation jusqu'à 2 heures avant le déplacement sauf :

- Transports en soirée : réservation au plus tard à 20h en semaine et avant 18h les samedis, dimanches et fériés.
- Transport avant 10h en semaine et 12h les S,D et JF : réservation le soir avant la fermeture du service réservation.

✓ Même numéro de téléphone que Mobibus : N°Cristal 09 69 39 31 31

APPEL NON SURTAXE

✓ Plages Horaires de réservation identiques à Mobibus :

	Heures d'ouverture
Du lundi au vendredi	De 8h00 à 20h00
Samedi, dimanche et jours fériés	De 10h00 à 18h00

ARRETS LE LIEN

Emplacement mutualisé (pas de marquage au sol uniquement poteau d'arrêt)

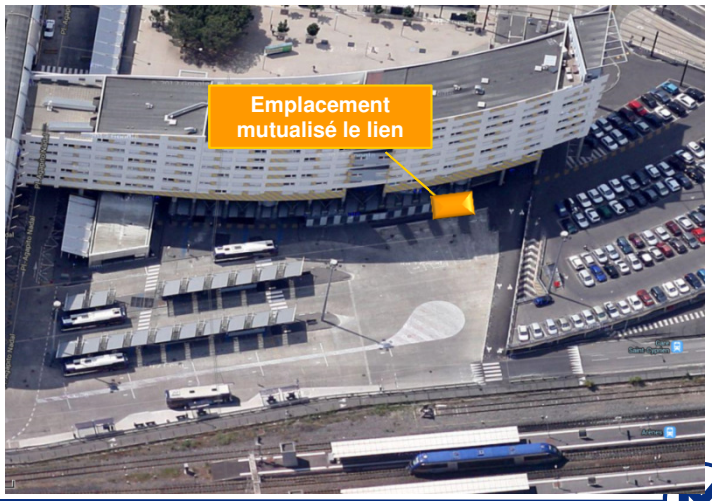
- **avec une place PMR des parking PMR de :**

- Balma Gramont (**A**)
- Argoulets (**A**)
- Borderouge (**B**)
- Ramonville (**B**)
- Aéroconstellation (**T1**)

Ex : Balma Gramont

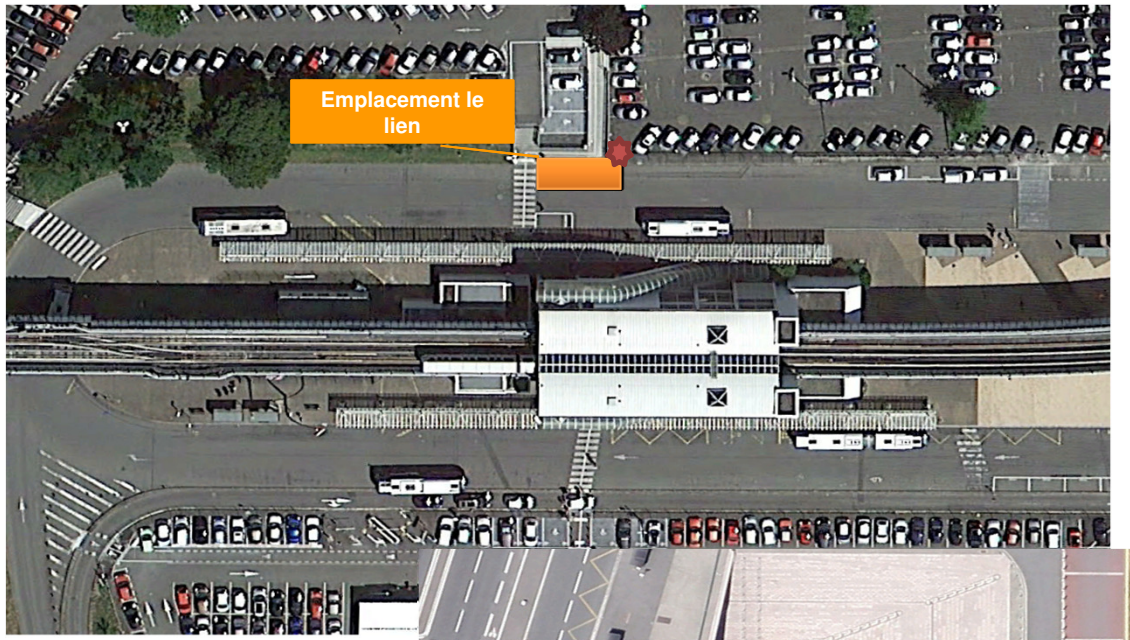
- **avec une place de stationnement CG**
- Arènes (**A**)

dans la gare bus à proximité immédiate de la sortie en ascenseur de la station en allant coté P+R



ARRETS LE LIEN

Ex : Basso Cambo



Emplacement dédié

(avec marquage au sol et poteau d'arrêt)

- Basso Cambo (**A**)

dans la gare bus à proximité immédiate de la station

- Jolimont (**A**)

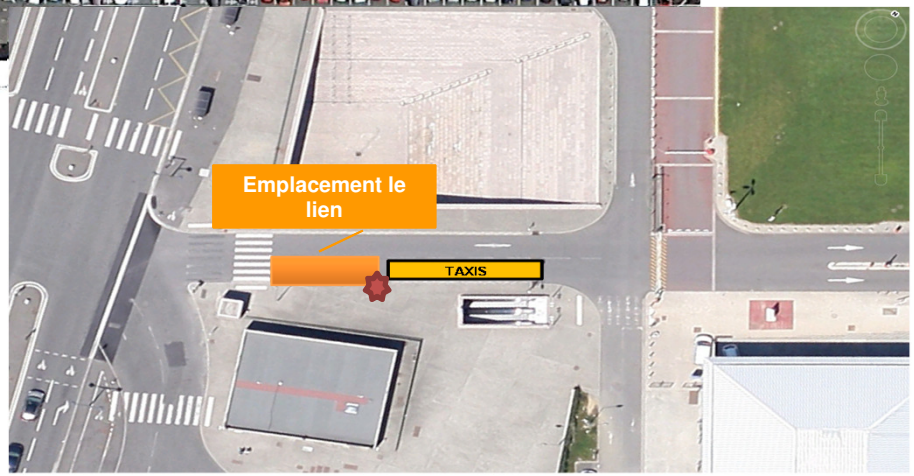
emplacement sur l'anneau de la gare bus, côté arrière de la station, à proximité immédiate de l'ascenseur d'accès à la salle des billets du bas de la station.

- Université Paul Sabatier (**B**)

emplacement à l'entrée de l'Université à proximité de l'ascenseur

- Castanet Tolosan

dans la gare bus



Ex : UPS

ARRETS LE LIEN : VISUEL DE COIFFE DE POTEAU

CARUT

11 décembre 2013

les services SMS et Audiotel sont désormais gratuits.

Gratuité des services SMS et Audiotel

Pour connaître en temps réel les prochains passages de votre Bus ou Tram,
les services SMS et Audiotel sont désormais gratuits.

Par téléphone, composez le 0805 230 440
service gratuit (hors coût de l'appel)

Par SMS, envoyez TISSEO suivi du N° de l'arrêt au 31200
service gratuit (hors coût du SMS)

Et, bien sûr, vous pouvez continuer à consulter mobi.tisseo.fr
sur votre téléphone mobile ou le site tisseo.fr

Compte-rendu de réunion

Émis à Toulouse, le 05/02/2015
Par Jean-Claude BERNARD

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT)

Date de la réunion : 16 décembre 2014

Lieu : Salon Hôtel Atria-Mercure

Destinataire(s) :

Participants :

Associations	ADAPEI/URAPEI : Michèle CHAVES AFTC : Jacky BENA AJH : Christiane GIRARD AMDS : Gérard AILLIERES ANPIHM : Christiane ROUAIX - Eric NOURRISSON ANPEA : Simone MIQUEL APF : Odile MAURIN ASEI : Philippe HURTEAU (Esat CAMINADE) ASEI CIVAL Lestrade : Cendrine CARRER ASHT : BELMAHAII Kader AVH : Daniel LAGES - Jean-Michel CONCAUD – D BRINDEL CRIC : Laurent LORBRANCHE CETB : Monique TRINQUET Handicap Défi : M-C DEDIEU IJA : Anna BARTOLUCCI GIHP : Catherine COUSERGUE - Jean-Louis ANTONA Jean BOUILLAUDFNATH : Florentin MUNOZ Consultant : Pierre BARADAT Excusés : Mr Gérard CASTELLO Direction Départementale des Territoires -
Elus Tisséo-SMTC	Denis BACOU - Adeline ROUCHON – Marthe MARTI Sont excusés : Messieurs LATTES, CHOLLET, LAGLEZE et AREVALO
Pôle Handicap Ville de Toulouse	Maxime ARCAL – Carole STRUXIANO
CUTM	Brigitte GRASSET

Tisséo -SMTC	Alain VAYSSE - Vincent GEORJON - Jean-Claude BERNARD - Gilles DADOU - Catherine MARCHETTI - Audrey DEBERNARDY - Christophe DOUCET –- Sylvain VIDAL
Tisséo-EPIC	Laurent LIEUTAUD (représentant Olivier POITRENAUD) Marie-Hélène TEXIER - Thierry BURGUION – Joachim AUBERT - Delphine PARENTI

Ordre du jour :

1 Nouvelle gouvernance CARUT et organisation de la mise en œuvre de la politique d'accessibilité

2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité 2009 - 2014

3 Ordonnance du 24 septembre 2014 : le SDA / Ad'AP

4 Points d'avancement :

- Agence Tisséo : Viso-interprétation en Langue des Signes Française
- Adaptation des passages pour les personnes à mobilité réduite sur les lignes de contrôle du Métro
- Calculateur d'itinéraire avec l'indication de l'accessibilité des points d'arrêt et la disponibilité des ascenseurs (*version de novembre 2014)*
- Mise en conformité (accessibilité et sécurité) des escaliers fixes des stations de métro
- Création de pictogrammes de reconnaissance des stations du métro et conception des dispositifs de communication : Convention Tisséo - Lycée d'enseignement général et technologique des Arènes

Compte-rendu :

Introduction de Denis BACOU, Président de la Commission en l'absence de Monsieur LATTES empêché

Denis BACOU assure la présidence de la commission en l'absence de Mr Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte, de la Commission Accessibilité et de la CARUT.

Il précise que Mr Lattes, à la demande de Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse, a dû participer à une autre réunion et qu'il lui a demandé d'introduire les travaux de cette commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo tout en l'excusant auprès des participants.

Monsieur BACOU présente les nouveaux élus membres de la CARUT qui participent à cette séance de travail : Mme Marthe MARTY, Mme Adeline ROUCHON.

Mr Denis BACOU invite Jean-Claude BERNARD, Coordonnateur de l'accessibilité du Réseau Tisseo à présenter le bilan de la mise en œuvre du SDA qui s'est déroulée sur la période 2009-2014.

Le contexte législatif et réglementaire

Adopté en juillet 2009 pour répondre aux dispositions de la loi de 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation, la citoyenneté des personnes handicapées, le Schéma Directeur Accessibilité (SDA) a permis une politique volontaire et ambitieuse de mise en accessibilité des transports afin de rendre le réseau attrayant, confortable, et sécurisé,

Le programme du SDA décliné en 10 volets thématiques, 30 mesures et plus de 100 actions transversales, estimé à 50 millions d'euros en investissement, devait, dans un délai de 10 ans à compter de la parution de la loi du 11 février 2005, répondre aux attentes des personnes handicapées dans une conception inclusive d'accès et de déplacements facilités à tous.

La loi du 10 juillet 2014, l'ordonnance du 26 septembre et ses décrets d'application accordent un délai supplémentaire en contrepartie d'un engagement sur une programmation financière des travaux d'accessibilité. Pour Tisséo, l'engagement se traduira par l'élaboration d'un Agenda d'accessibilité Programmé (Ad'AP ou Sd'AP) courant 1er semestre 2015.

L'évolution du contexte local de la démarche « accessibilité »..

Un portage politique fort et une concertation systématique avec les associations de PMR ont, au fil du temps, créé une culture d'entreprise sur l'accessibilité.

Notons l'importance des échanges systématiques entre les chefs de projets et les représentants des personnes handicapées, notamment lors d'ateliers thématiques centrés sur un point particulier du matériel ou du service. C'est la clé de l'accélération de la prise en compte des besoins et attentes de la partie la plus fragile de la population et du respect dû à ces personnes.

La Coordination avec les autres partenaires locaux gestionnaires de voiries ou d'espaces publics et l'harmonisation des efforts de chacun ont bonifié les projets sectoriels pour les inclure dans une démarche cohérente visant à rendre la chaîne du déplacement accessible.

Soulignons que ces démarches transversales sont facilitées par le travail de mise en cohérence au niveau local effectué par les commissions transversales d'accessibilité intercommunales, communales et sectorielles (ex. CARUT pour le transport) via des conventions de partenariat techniques et financières.

Le bilan technique et financier :

Période 2009-2014

C'est la synthèse de 7 années de travail réalisé par une équipe Projets SMTC/EPIC qui s'est élargie au cours du temps pour une meilleure répartition des tâches et prise en compte des modes de transport et de services nouveaux.

Le niveau d'avancement de chaque action prévue au SDA est porté sur le tableau joint en annexe.

Il ressort de l'analyse des données que la majeure partie de la mise en accessibilité du réseau de Tisséo, le réseau des transports en commun de l'agglomération toulousaine, a été réalisée dans les délais fixés par la loi du 11 février 2005 et même avant :

- Accessibilité de l'offre de transport : matériel roulant Métro-Tram-Bus 100% accessible fin 2014 ; offre accrue d'un service de transport à la demande spécifiquement adapté pour les PMR (Mobibus) ; nouveaux services pour les PMR basés sur les TIC (audiodescription des stations) ; Evolution du nombre d'arrêts de bus accessibles ; Agents d'accueil et conducteurs de bus sensibilisés et formés aux problématiques du handicap; Création et pérennisation de postes de référents Accessibilité au sein de la structure…

Ainsi, 33 millions d'euros ont été engagés sur la période 2009-2014, dont près de la moitié sur le volet « Arrêt de bus ». Les mesures qui sont venues s'ajouter aux mesures initiales du SDA représentent un investissement de 3 millions d'euros consacrés principalement au renouvellement du matériel roulant du service MOBIBUS.

Poursuite de la démarche SDA : Les perspectives

Le bilan SDA oriente, tant sur le plan technique que sur le plan financier, les décisions qui seront à prendre dans le cadre des Ad'AP . Une enveloppe prévisionnelle de 20 millions d'euros sera à prévoir sur la période 2015 -2018 (ou 2016/2019 suivant la date de validation de l'Ad'AP par le Préfet) pour rendre le réseau bus accessible sur le principe de la priorisation des travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus.

Au-delà des Ad'AP et comme pour les « + » du SDA, un certain nombre de mesures sont d'ores et déjà identifiées avec par exemple la création de pictogrammes de repérage et de reconnaissance des stations de métro ou bien l'adaptation des portillon PMR des lignes de contrôle du métro.

La méthode de concertation avec les membres de la CARUT qui a prévalu pour l'élaboration du SDA s'impose pour celle de l' Ad'AP.

Un second bilan, orienté « utilisateur des transports », est présenté par Marie-Hélène TEXIER, responsable Accessibilité à Tisséo-EPIC.

Il traduit les apports de la démarche en termes d'amélioration de l'accessibilité du déplacement et de l'information, notamment, pour le voyageur.

C'est la synthèse des améliorations perceptibles de la qualité de service rendu.

L'impact de la politique menée dans le cadre du SDA se traduit de façon très favorable dans le quotidien des usagers du réseau : dans un « Meilleurs Déplacement et une « Meilleure Information », ainsi que par un effet à long terme : une « Meilleure Pérennité », garantie de la prise en compte durable de la thématique accessibilité au sein de l'entreprise. Un effet vertueux de cette démarche réside dans la perception inclusive des aptitudes et compétences de chacun qu'elle véhicule dans une continuité d'usage.

Discussion :

Associations	**Tisséo**
APF : Mme MAURIN Rappelle que l'ordonnance du 26 septembre 2014 et ses textes d'application ne sont pas ratifiés. La mobilisation des associations de personnes à mobilité réduite et le recours pour excès de pouvoir présenté par 6 associations devant le Conseil d'ETAT pourraient bien rendre caduque l'ensemble du dispositif Ad'AP	Dont acte. Pour Tisséo, le travail s'organise pour répondre dans les meilleures conditions aux dispositions législatives et réglementaires.

4. Points d'avancement :

Agence Tisséo : Viso-interprétation en Langue des Signes Française

- Adaptation des passages pour les personnes à mobilité réduite sur les lignes de contrôle du Métro

- Calculateur d'itinéraire avec l'indication de l'accessibilité des points d'arrêt et la disponibilité des ascenseurs (*version de novembre 2014)*

- Mise en conformité (accessibilité et sécurité) des escaliers fixes des stations de métro

- Création de pictogrammes de reconnaissance des stations du métro et conception des dispositifs de communication : Convention Tisséo - Lycée d'enseignement général et technologique des Arènes

Agence Tisséo : Visio-interprétation en Langue des Signes Française

La démarche de Tisséo vis-à-vis des personnes sourdes et malentendantes est de faciliter l'accès au réseau, notamment en se donnant des outils pour mieux communiquer.

En novembre 2014, un nouveau service a été mis à disposition des usagers sourds et malentendants à l'Agence Tisséo Jean Jaurès.

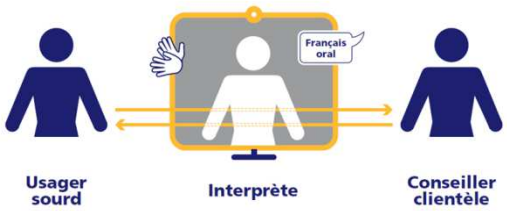
Il s'agit d'un service de visio-interprétation en Langue des Signes française (LSF).
L'objectif est d'améliorer l'accessibilité du réseau Tisséo aux usagers sourds et malentendants en facilitant les démarches relatives à l'usage des transports en commun Tisséo :

- renseignements sur un déplacement,
- renseignements sur les titres de transport
- achat ou renouvellement d'un titre de transport, …

Le principe : l'usager et le Conseiller Clientèle échangent librement avec l'aide d'un interprète en Langue des Signes Française via un système de visio-conférence.

Concrètement, de quoi s'agit-il ?

Un PC, une connexion internet, une webcam, un casque audio et le Conseiller Clientèle, accompagné de l'usager sourd, entre en contact avec un interprète en LSF qui sert de relais, Une fois l'appel lancé : la personne sourde s'exprime en LSF, l'interprète traduit la demande en français oral au Conseiller Clientèle, la réponse de ce dernier est à son tour traduite en LSF par l'interprète, etc.



Ce service est désormais disponible :
du lundi au vendredi de 8h30 à 18h

- sans interruption
- sans rendez-vous
- sur simple demande auprès du Conseiller Clientèle au guichet

Dans le cadre de la mise à disposition de ce nouveau service, l'ensemble des Conseillers Clientèle (environ 50) ont été sensibilisés à la LSF et formés à l'usage de la visio-interprétation.
Parmi eux, plusieurs agents ont été formés à la pratique de la LSF à partir de 2009 : aujourd'hui, 8 agents sont en mesure d'accueillir les usagers sourds en LSF.

Adaptation des passages pour les personnes à mobilité réduite sur les lignes de contrôle du Métro

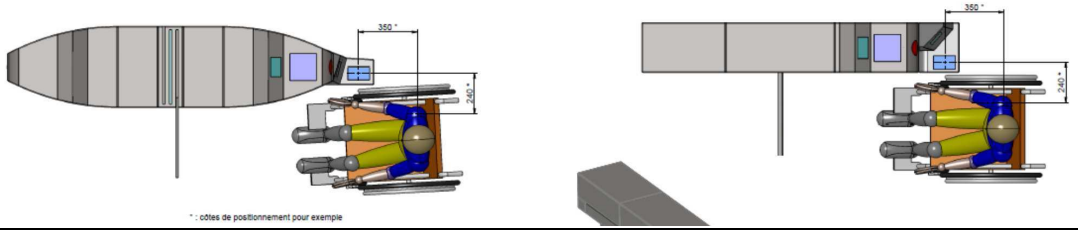
Les membres de la Commission CARUT ont identifié 2 difficultés principales dans l'utilisation des portillons de contrôle du métro :
- Difficultés à placer la carte pastel sur la cible (lecteur de carte)
- Difficultés à lire les informations sur l'écran d'affichage

Depuis 2009, une réflexion a été engagée avec l'industriel fournisseur du système billettique pour étudier les adaptations possibles avec un triple objectif :

- Optimiser l'accessibilité du portillon PMR pour les utilisateurs de fauteuil roulant
- Ne pas générer de problèmes pour les autres catégories d'usagers des portillons PMR
- Prendre en compte les paramètres de maintenabilité et d'exploitabilité du système billettique, du mobilier et des stations

Très largement associés à l'étude, les membres de la CARUT ont souhaité les modifications suivantes :

- Intégrer une deuxième cible au coffre
- Placer la cible en position horizontale
- Ajouter un deuxième bouton en sortie



L'atelier CARUT qui s'est déroulé le 09/10/2014, a permis de tester in situ, les nouveaux modules à l'aide de maquettes en mousse. En les plaquant sur les deux types de mobilier (portillon à vantaux, portillon à tripode), le positionnement de la cible et l'inclinaison de l'écran de lecture ont pu être ajustés. D'autres critères liés au contraste et à la signalétique ont été également abordés avec les personnes en déficience visuelle.

La réflexion se poursuit autour de la mise en place d'un 2ème bouton d'ouverture de sortie, à droite. Il est apparu, lors de l'atelier CARUT, que le bouton existant de gauche est difficilement atteignable par un usager en fauteuil roulant électrique. Il s'agit donc de s'attarder sur l'ergonomie des deux boutons pour proposer des solutions adaptées aux usagers en fauteuil roulant notamment .

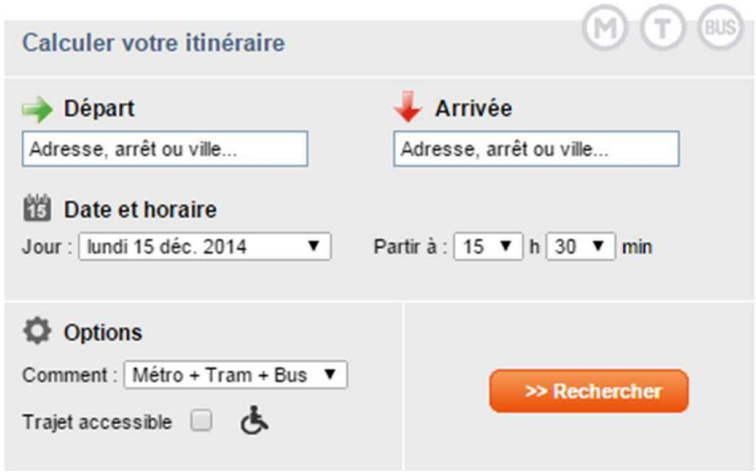
Le contraste sur le bouton de sortie actuel est insuffisant et sera à reprendre avec un « habillage » signalétique complémentaire

Les actions à venir :

- Poursuivre la démarche avec Xerox sur les 2 points spécifiques que sont : le traitement de la position de la cible et l'alternative sur la détection de sortie
- Disposer le plus rapidement possible, a minima de vues 2D/3D des solutions alternatives, voire d'une nouvelle maquette
- Prévoir la présentation des prototypes en plateforme avant fin mai 2015 pour pouvoir tenir un planning d'installation avec fin de travaux en décembre 2015.

Calculateur d'itinéraire avec l'indication de l'accessibilité des points d'arrêt et la disponibilité des ascenseurs (version de novembre 2014)

La version de novembre 2014 du calculateur d'itinéraire offre la possibilité aux personnes en fauteuil roulant, notamment, de préparer leur déplacement en ayant connaissance des points d'arrêts accessibles et de la disponibilité des ascenseurs des stations de métro.



Avec un clic sur « Trajet accessible » », les trajets proposés font appel :

- aux arrêts de bus accessibles aux utilisateurs de fauteuils roulants
- aux bus accessibles pour les personnes en fauteuil (équipés de rampes)

NOUVEAU aux ascenseurs des stations de métro disponibles (ne faisant pas l'objet d'interventions programmées interdisant leur usage momentanément)

Option PMR activée :

Dans le cas d'un déplacement empruntant une station de métro ayant un ascenseur indisponible, le trajet ne sera proposé que si l'ascenseur indisponible n'est pas nécessaire au déplacement.

Sinon, une solution alternative sera proposée :
- passage par une autre station
- ou utilisation d'un autre mode

Dans le cas d'un déplacement empruntant un arrêt de bus non accessible aux UFR, le trajet ne comportera que des arrêts de bus considérés comme accessibles pour une personne en fauteuil roulant (selon les critères arrêtés lors de l'atelier CARUT du 22 mars 2012) et, donc, pas l'arrêt inaccessible :
- il proposera l'arrêt précédent ou suivant
- ou il utilisera une autre ligne de bus, et donc un autre arrêt

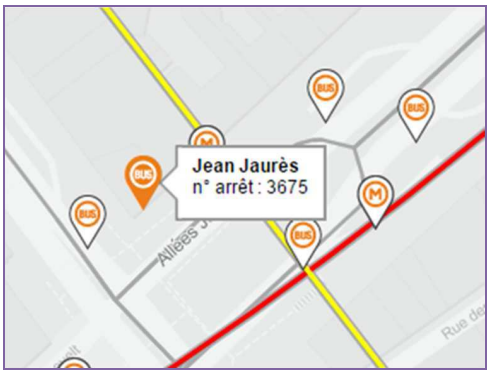
En complément, sur les actus du site Tisséo, une page est consacrée à la disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques du métro (liste des indisponibilités).
Sur le plan interactif du site Tisséo, un thème « ascenseurs métro » figure désormais dans le menu latéral pour visualiser toutes les stations présentant une indisponibilité d'ascenseur prévue.

Au survol des stations de métro, des pictogrammes indiquent les modes d'accès :
- Ascenseurs (avec la précision de la disponibilité)
- Escaliers mécaniques,
- Escaliers fixes

C'est le numéro d'arrêt qui apparait, au survol, pour les arrêts de bus.

En cliquant sur une entrée de station de métro, une fenêtre d'infos s'affiche : l'onglet «caractéristiques» fournit les modes d'accès (dont la disponibilité des ascenseurs).

En cliquant sur un arrêt de bus, une fenêtre d'infos s'affiche :
l'onglet « Caractéristiques » fournit la précision d'accessibilité de l'arrêt.



L'onglet « Vue 3D » permet de visualiser l'environnement d'un arrêt ou d'une station (via Google), afin de préparer son déplacement de façon optimale.

Mise en conformité (accessibilité et sécurité) des escaliers fixes des stations de métro

Deux ateliers CARUT ont permis d'avancer rapidement sur le sujet par validation des solutions testées sur une période de 6 mois.

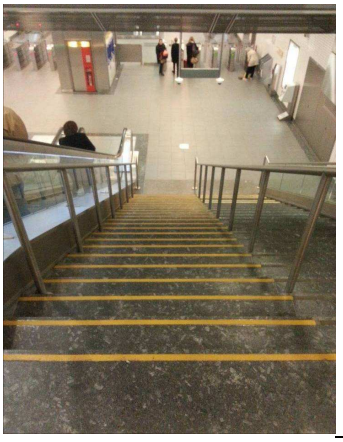
- Bandes d'Eveil à la Vigilance (BEV): validé lors de l'atelier CARUT du 24 octobre 2013
- Nez de marche en résine: validé lors de l'atelier CARUT du 18 avril 2014
- Nez de marche « sécurimarche » et « plat de marche » du fournisseur EOGUIDAGE validé lors de l'atelier CARUT du 24 octobre 2013

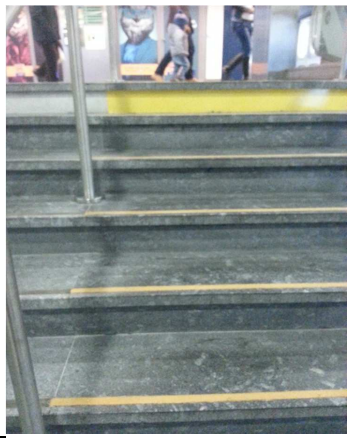
Les matériaux retenus :

- BEV intérieur: tôle inox pastillée, chevillée au sol
- Nez de marche en résine :
  • Escalier granit gris: résine de couleur jaune avec 1ères et dernières contremarches en peinture jaune,

  • Escalier granit rose : résine de couleur noire avec contremarche carrelage blanc (existant ligne A) et résine couleur noire avec contremarche peinture jaune (ligne B),

- Nez de marche : type « Sécurimarche » (baguette aluminium chevillée et garnie d'une bande caoutchouc collée)





Entreprises retenues pour réaliser les travaux (3 lots):

• Exedra : rénovation des nez de marche en résine pour un coût prévisionnel de 430 000 €HT

• Bourdarios: BEV intérieurs inox et dispositifs plats de marche pour un coût Prévisionnel de 140 000€ HT

Relance du lot 3 (clous tram et BEV extérieures) infructueux lors de la première consultation

Objectif de notification du marché à l'entreprise qui sera retenue: courant février 2015

Début des travaux : deuxième quinzaine de Janvier 2015 sur les stations suivantes:
Bellefontaine (A); François Verdier(B); Carmes (B); Palais de Justice (B); Saint-Michel (B)
Fin prévisionnelle des travaux: courant 2016

Autres opérations de mise en conformité :

- Prolongation de mains courantes d'escaliers

AVANT

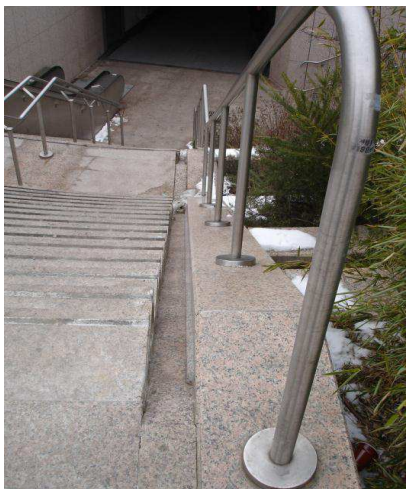
APRES

- Mise en conformité des GRILLES
  Fentes des grilles >à 2cm sont remplacées par un quadrillage < à 2cm

AVANT

APRES

- Mise en conformité des plaques et grilles



AVANT

APRES

AVANT

APRES

<u>Création de pictogrammes de reconnaissance des stations du métro et conception des dispositifs de communication : Convention Tisséo - Lycée d'enseignement général et technologique des Arènes</u>

Rappel de l'objet de la convention : établir les modalités générales de coopération pour la conception et / ou la production d'éléments de communication statique ou dynamique, innovants (pictogrammes de reconnaissance des stations du métro Ligne A et B)

La convention est rentrée dans une phase opérationnelle le 23 septembre 2014 avec l'organisation d'une séance de travail en présence des élèves des classes concernées, et les enseignants. Intervenaient pour Tisséo, Jean-Claude BERNARD, coordonnateur Accessibilité Tisséo SMTC et Marie-Hélène TEXIER, responsable accessibilité Tisséo-EPIC.

Cette première rencontre permettait aux étudiants de prendre connaissance de l'entité Tisséo dans toutes ses composantes. Le schéma directeur d'accessibilité était également présenté ainsi qu'une synthèse du bilan de sa mise en œuvre sur la période 2009-2014. Un zoom sur l'information voyageur » précisait le contexte (charte graphique et signalétique) dans lequel s'inscrit le travail demandé aux étudiants.
Le 14 octobre 2014, les étudiants découvraient le PCC du métro ainsi que les ateliers de maintenance des rames. L'immersion guidée et commentée des élèves dans l'organisation de l'exploitation des transports en commun toulousains a été propice aux échanges avec les responsables de l'exploitation Métro.

Deux jours après, le 16 octobre, intervenait à la demande de Tisséo, Marine BETEILLE, Psychologue Spécialisation à l'Autisme et Troubles Envahissants du Développement afin de préciser aux étudiants les besoins d'aide aux déplacements des personnes déficientes intellectuelles.

Prochaines étapes SMTC

Janvier 2015 : Restitution des esquisses réalisées et mise en place d'un comité de pilotage et d'un comité technique
Février 2015 : Présentation aux deux comités, le travail réalisé aux fins d'analyse et suite à donner

Echanges avec la salle :

Associations	**Tisséo**
ANPEA : Le vendredi soir notamment, le parking réservé aux PMR sur le pôle d'échange « station de métro RAMONVILLE » est envahi par les covoitureurs. Cette pratique, au-delà de la gêne qu'elle peut constituer pour les personnes handicapées, tend à désacraliser le respect de ces places réservées et induire des conflits d'usage.. Que fait Tisséo pour faire respecter la règle ? A noter que le même phénomène est observé à Balma-Gramont. GIHP : suggère de faire une campagne d'information avant de faire appel à la police	Le parking PMR n'est pas dans le périmètre fermé du P+R. Il est accessible au public et, de ce fait, tombe dans le domaine public. Le code de la route s'applique. Les convenants sont verbalisables. Les mesures à court terme : - Procéder à des contrôles - Prévoir une campagne d'information - Renforcer la signalétique Faire appliquer le code de la route - Par les agents Tisséo - Par la police municipale de Ramonville Les mesures à moyen terme : Envisager l'aménagement d'une poche PMR protégée, et dédiée. Une étude sera lancée dès janvier (Action SMTC)
ANPEA Rappelle que les Bornes d'Information voyageurs (BIV) sur les pôles d'échanges Station Ramonville et Borderouge ne fonctionnent pas. Par ailleurs les lignes 62 et 68 qui sont très utilisées par les PMR en sont dépourvues	Un contrôle sera mis en place de même qu'un suivi de la disponibilité des BIV (Action EPIC)

IJA Le volume de l'information sonore embarquée des bus est généralement trop faible. Sur les périodes d'affluence, les messages sont inaudibles. La fonction sonore semble totalement coupée dans certains cas. L'annonce sonore est une aide indispensable pour les déplacements des personnes déficientes visuelles et malentendantes. C'est aussi un problème de formation et de sensibilisation des conducteurs. Ces équipements sont précieux et invitent les personnes handicapées à utiliser les transports en commun et devenir des usagers assidus. Quand l'information sonore n'est pas suffisante, les déficients visuels restent proches du conducteur pour avoir confirmation de l'information (prochain arrêt…)	Le volume du son est asservi au bruit ambiant. Il ne peut être coupé par le conducteur. Ils peuvent cependant agir sur le volume. Un rappel des procédures est à prévoir. (action EPIC) Reconnaissance des différents types de handicaps, études des besoins, apprentissage des bonnes pratiques pour un accueil adapté en fonction du handicap de l'usager, sont les thèmes abordés dans les modules de formation dont bénéficie l'ensemble du personnel en contact clientèle. Au-delà la démarche de sensibilisation susvisée s'inscrit dans une démarche de qualité de service. Meilleur déplacement, Meilleure information, Meilleure pérennité
AVH Le buzzer ou avertisseur sonore qui signale la prise en compte de la validation du déplacement est trop faible notamment sur les nouveaux bus. Le témoin visuel (VERT), n'est pas toujours d'une grande aide pour la personne déficiente visuelle, Il peut avoir des doutes sur le fait qu'il a bien validé. Peut-on revenir sur l'avertisseur sonore initial qui donnait satisfaction ?	Le niveau sonore des buzzer ou avertisseur est paramétrable. La demande de réglage sera transmise au service de l'EPIC concerné (Action EPIC)
AMTH Au sujet du nouveau service « Visio-interprétation en LSF » va-t-il être déployé dans les autres agences ?	Dans un premier temps, c'est l'agence centrale qui est équipée, la plus importante en nombre de personnes qui transitent sur ce pôle d'échanges. Une évaluation de l'utilisation du service est mise en place. S'il s'avère nécessaire d'équiper d'autres agences, Tisséo sera à même de la faire. (Action suivi EPIC)
ANPHIM Signale que le temps d'ouverture des portillons	La temporisation d'ouverture est

PMR est insuffisant	ajustable. Action EPIC
ANPEA Les modules d'adaptation sont en saillie par rapport au meuble existant, il sera sans doute nécessaire de prévoir un repère au sol pour les personnes déficientes visuelles qui se déplacent avec une canne blanche	Les questions d'accessibilité et de sécurité ont été abordées lors de l'atelier CARUT du 9 octobre dernier. Nous attendons la maquette rectifiée pour connaître la hauteur du module. S'il faut mettre un détrompeur au sol, cela sera fait (Action SMTC)
IJA Il est nécessaire de prévoir un deuxième bouton d'ouverture du passage PMR pour les personnes déficientes visuelles qui se déplacent avec un chien guide. En effet le chien est tenu en laisse avec la main gauche.	Le projet d'adaptation du portillon PMR prend en compte également la mise en place d'un deuxième bouton à droite. L'industriel travaille sur ce sujet.
GIHP L'évolution du calculateur d'itinéraire intègre la disponibilité des ascenseurs. Cette information est importante pour les UFR notamment et la démarche est intelligente	Il s'agissait d'une demande récurrente des membres de la CARUT pour préparer en amont le Déplacement. Aussi l'EPIC a pris en compte ce besoin pour faciliter et rendre plus confortable le déplacement.
Pierre BARADAT (consultant) Le site internet Tisseo présente une meilleure accessibilité. Les évolutions du site depuis 2009 sont notables. La mise à disposition de certaines informations est possibles : • Rendre plus facile la lecture des fiches d'itinéraire avec la description des points d'arrêts des lignes « plan de ligne de bus pour les personnes non voyantes, • Produire la liste des arrêts de bus sur les fiches HTML Par ailleurs, la transmission des lettres d'information Tisséo sous format Word serait très utile (format compatible avec le logiciel de lecture **Jaws** qui transforme un texte affiché sur un écran en un texte oral ou un texte en braille, et permet d'interagir avec le système d'exploitation)	Ce travail est en cours de réalisation (Action EPIC)

ANPHIM Signale des profils de trottoirs très inconfortables, voire dangereux aux abords des ascenseurs de la station Minimes Claude NOUGARO et de Compans Caffarelli (côté Cité Administrative)	Des photos seront prises et transmises aux services concernés pour étudier les améliorations possibles à apporter (Action SMTC)
AMTH Un nouveau parc sécurisé pour les vélos a été créé sur la station RAMONVILLE. Les anciennes rangées d'arceaux seront-t-elles enlevées ? En effet, les vélos ou les scooters, parfois mal garés, constituent des obstacles dans l'allée centrale	Le parc à vélo sécurisé est utilisé par les abonnés. Les anciens racks à vélo sont en libre-service. Il ne s'agit donc pas du même usage. Il semble que le cheminement piéton accessible ne passe pas dans l'allée centrale mais à côté. Une vérification s'impose. Par ailleurs, il est vrai que le stationnement des 2 roues pose souvent problème quand rien n'est prévu. (Action EPIC)
GHIP Au sujet de la démarche de création des pictogrammes de reconnaissance des stations de métro, il convient d'associer plusieurs associations de manière à toucher l'ensemble des déficiences mentales. Où en est le tracé de l'Aérotram ? Le GIHP avait souhaité être associé en amont le plus possible de l'étude. L'inquiétude des Associations porte sur l'emplacement de la station de l'Hôpital RANGUEIl jugée trop éloignée de l'entrée principale.	La démarche est encadrée par un Comité de pilotage et un Comité technique. Ils sont en cours de création. Plusieurs associations seront représentées. (Action SMTC) Mr Alain VAYSSE, L'étude se poursuit avec une vérification des maillages les plus rationnels possibles. Le franchissement de la Garonne peut se faire en plusieurs endroits. Le rapprochement avec la gare SNCF de Portet au sud de l'Oncopole est aussi à prendre en compte. De ce fait l'implantation des stations du « Téléporté » n'est pas arrêtée. Dans tous les cas la concertation aura lieu avec les membres de la CARUT notamment.
Pierre BARADAT (consultant) Informe qu'**Un atlas en Braille de Toulouse** est désormais mis à disposition pour consultation dans les agences Tisséo. Destiné à aider les personnes non voyantes à	Tisséo est partenaire de ce projet avec la Ville de Toulouse et la Caisse d' Epargne Ces deux documents sont

se repérer et se déplacer dans la ville, ce document est composé de 2 volumes. Le 1er volume présente 10 cartes : - une carte de l'agglomération, - une carte du métro ligne A et B - une carte de la ligne de tram T1, - une carte globale de Toulouse avec le découpage administratif des secteurs - une carte de chacun des 6 secteurs avec les principaux point d'intérêt et les grandes voies de circulation Le 2ème volume fournit les légendes pour faciliter la lecture des cartes. Ce document peut être commandé auprès de la Brigade A4, en envoyant un mail à brigadea4@gmail.com Il ajoute par ailleurs que les Presses Universitaires du Mirail publient un atlas Visio-tactile en braille et en noir de la région Midi-Pyrénées. Il se compose de deux volumes. Le premier volume comprend : - une carte du découpage administratif de la région Midi-Pyrénées, - une carte de chacun des 8 départements de la région mentionnant les principales villes, les principaux cours d'eau et les sommets importants - et, enfin, une carte permettant de situer les 25 grands sites touristiques de Midi-Pyrénées. Le second volume comporte la légende se rapportant aux cartes. Concernant les audio-descriptions des stations du métro et du tram, elles sont très utiles aux personnes déficientes visuelles. Leur mise à jour notamment au niveau des correspondances bus est à suivre pour ne pas induire les usagers en erreur.	complémentaires, Ils sont destinés à être mis à disposition en agence. Ils sont proposés aux personnes non voyantes qui se présentent en agence pour des informations. (Action EPIC)

Autres sujets abordés

AMPHIM Le prolongement de la ligne B du métro est-il toujours d'actualité ? Trois remarques sur le tramway : • Annonces sonores trop faibles à	Mr Alain VAYSSE, Le projet est maintenu, une Déclaration d'Utilité publique va être lancée. Si l'enquête fait remonter des problématiques d'accessibilité, la CARUT en sera informée. Les trois remarques seront transmises à aux

l'intérieur des rames • La commande d'appel spécifique PMR doit permettre au wattman de prendre en manuel l'ouverture des portes. C'est rarement le cas ! • Conduite brusque du fait d'accélérations et des secousses énormes engendrées	services concernés pour analyse et traitement. (Actions EPIC)
APF A propos du chantier ligne ENVOL, nous espérons que le traitement des trottoirs sera exemplaire contrairement à ce qui s'est fait sur la ligne Garonne.	Comme sur la ligne Garonne, une visite sera programmée dès que le chantier le permettra (fév/mars). (Action SMTC)

Service de visio interprétation en Langue des Signes Française

Bienvenue…

Accueil des personnes sourdes en Agence Tisséo

La Langue des Signes Française (LSF)

Au même titre que le français, l'anglais ou l'espagnol, **la LSF est une langue à part entière**.

Elle est aujourd'hui la langue d'expression de 300 à 600 000 personnes sourdes.

La pratique de la LSF a été interdite pendant plus de 100 ans, et, en France, n'est autorisée que depuis 1981.

Nos actions pour les usagers sourds et malentendants

La démarche de Tisséo vis-à-vis des personnes sourdes et malentendantes est de faciliter l'accès au réseau, notamment en se donnant des outils pour mieux communiquer.

Les personnes sourdes ou malentendantes bénéficient désormais d'aménagements spécifiques :

- des boucles magnétiques équipent les Agences et les cabines d'ascenseurs

- les spécificités de l'accueil des personnes sourdes sont pleinement prises en compte sur un plan humain et relationnel par le personnel Tisséo

L’offre de visio interprétation LSF en Agence

L’objectif

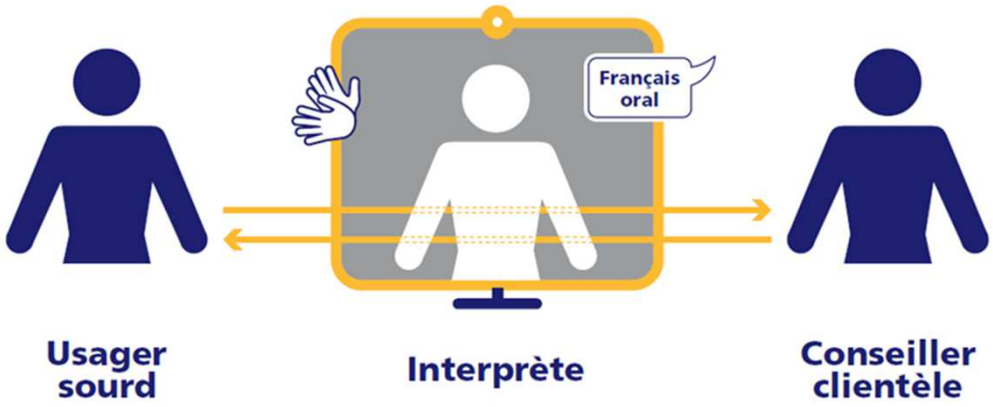
Améliorer l’accessibilité du réseau Tisséo aux usagers sourds et malentendants

en facilitant les démarches relatives à l’usage des transports en commun Tisséo

- renseignements sur un déplacement,
- renseignements sur les titres de transport
- achat ou renouvellement d’un titre de transport, …

Le principe

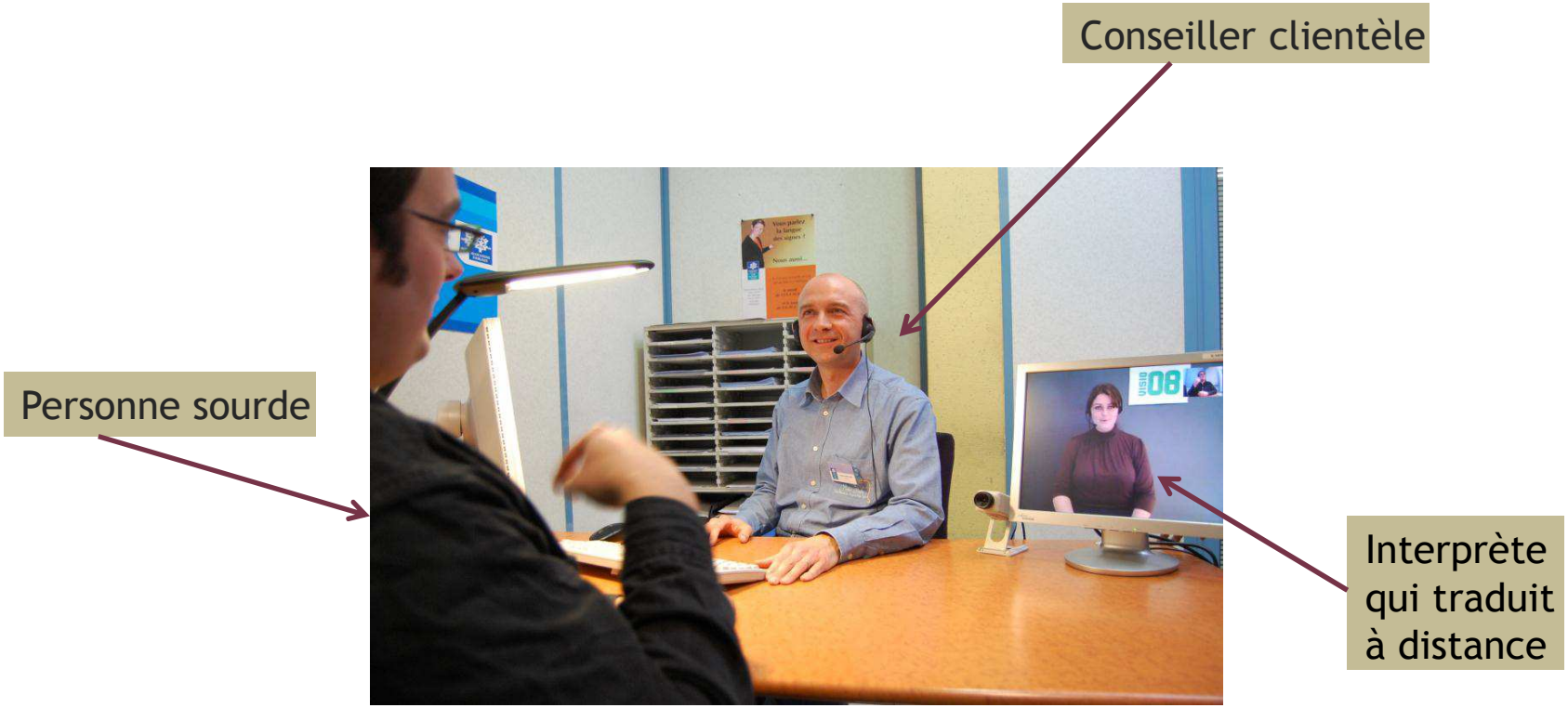
L’usager et le Conseiller Clientèle échangent librement avec l’aide d’un interprète en Langue des Signes Française via un système de visio-conférence



Concrètement

⇨ un PC, une connexion internet, une webcam, un casque audio et le Conseiller Clientèle, accompagné de l'usager sourd, entre en contact avec un interprète en LSF qui sert de relais

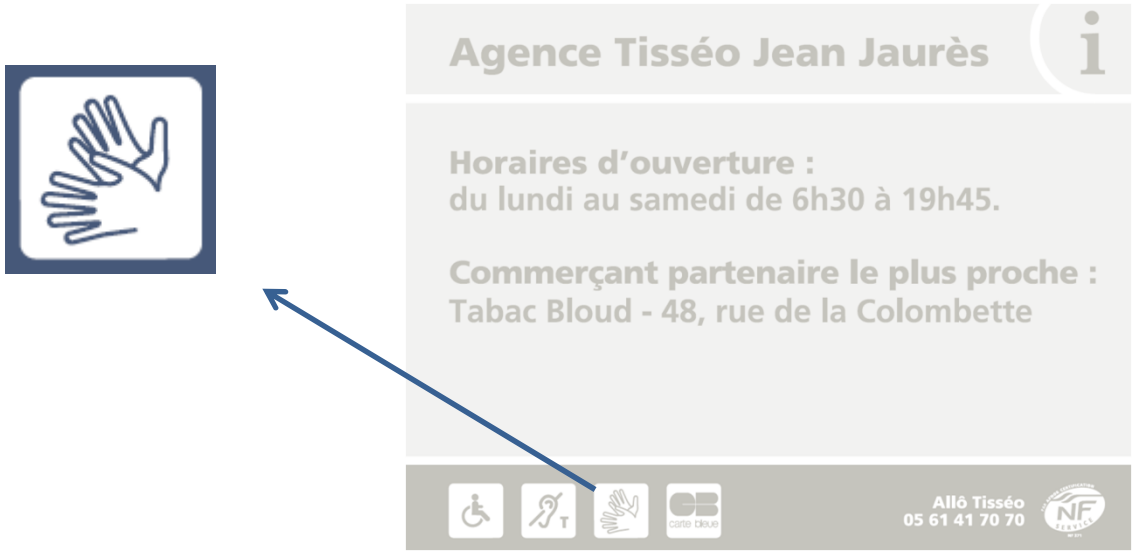
⇨ une fois l'appel lancé : **la personne sourde s'exprime en LSF**, l'interprète traduit la demande en français oral au Conseiller Clientèle, la réponse de ce dernier est à son tour traduite en LSF par l'interprète, etc.



© Caisse d'Allocations Familiales

L’accès au service

- du lundi au vendredi de 8h30 à 18h
- sans interruption
- sans rendez-vous
- sur simple demande auprès du Conseiller Clientèle au guichet



La visio interprétation LSF à l'Agence Tisséo Jean Jaurès

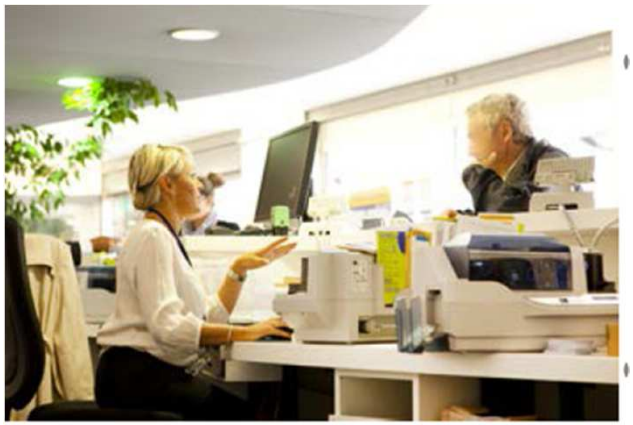
L'Agence Jean Jaurès a été retenue pour initier cette nouvelle offre de service, du fait de :

- ⇨ la position centrale de l'Agence
- ⇨ près de 70 % des contrats pour personnes bénéficiant d'un tarif « invalidité » sont délivrés dans cette Agence

Les actions de formation

Dans le cadre de la mise à disposition de ce nouveau service, l'ensemble des Conseillers Clientèle (environ 50) ont été sensibilisés à la LSF et formés à l'usage de la visio-interprétation.

Parmi eux, plusieurs agents ont été formés à la pratique de la LSF à partir de 2009 : aujourd'hui, 8 agents sont en mesure d'accueillir les usagers sourds en LSF.



Lancement du service

Mise à disposition du service de visio interprétation LSF :

⇨ novembre 2014

Informations sur le lancement :

⇨ Courrier d'information adressé aux associations concernées

⇨ Mise en place d'un atelier de présentation du service

⇨ Information directement accessible depuis la page d'accueil du site Internet de Tisséo

⇨ Vidéo de présentation du service en LSF mise en ligne sur le site Tisséo

⇨ Réalisation d'un flyer spécifique mis à disposition en Agences

⇨ Communiqué de presse

Schéma Diecteur d'Accessibilité Tisséo
Volet Station Métro
Adaptation des portillons de contrôle PMR

CARUT
16/12/2014

Ma ville, mon trajet

Contexte :

- La Commission d'Accessibilité a identifié 2 difficultés principales dans l'utilisation des portillons de contrôle du métro :

  - Difficultés, voire impossibilité, à placer la carte Pastel sur la cible (lecteur de carte)

  - Difficultés, voire impossibilité, à lire les informations sur l'écran d'affichage

- Depuis 2009, une réflexion a été engagée avec l'industriel fournisseur du système billettique (Xerox) pour étudier les adaptations possibles avec un triple objectif :
  - Optimiser l'accessibilité du portillon PMR,
  - Ne pas générer de problèmes pour les autres catégories d'usagers des portillons PMR,
  - Prendre en compte les paramètres de maintenabilité et d'exploitabilité du système billettique et des stations.

Les premières propositions (2010) :

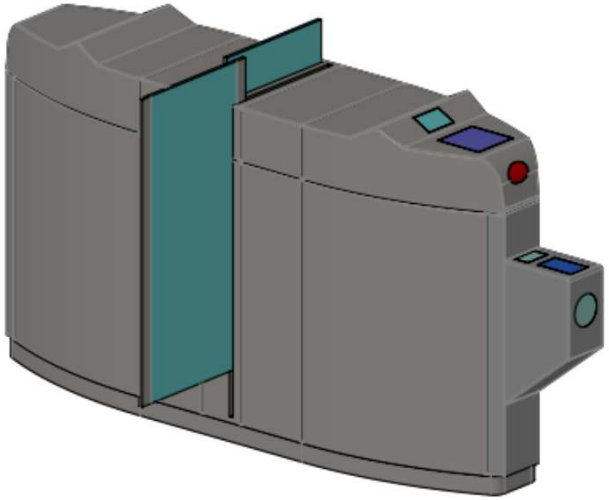
Solution 1 → valideur déporté

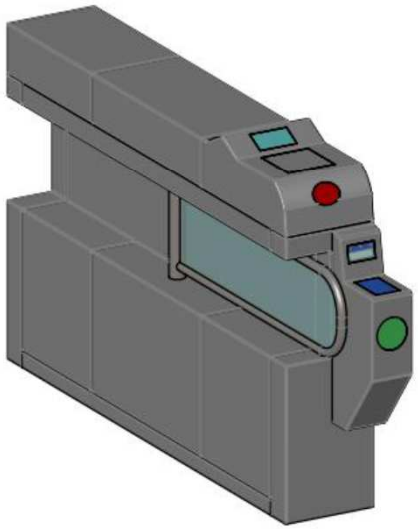
Solution 2 → valideur intégré

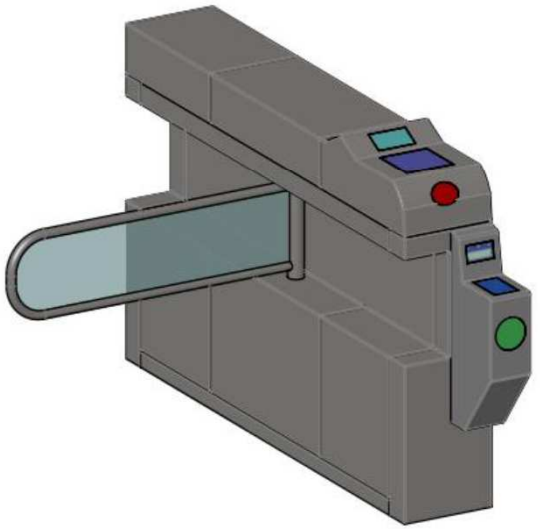
Modifications demandées (finalisées en juin 2014) :

- Intégrer une deuxième cible au coffre
- Placer la cible en position horizontale
- Ajouter un deuxième bouton en sortie

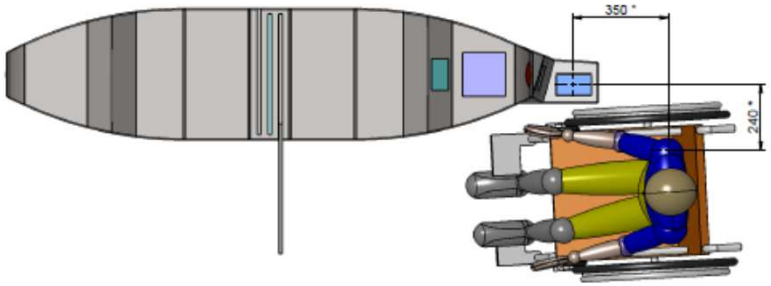
Les propositions issues du cahier des charges (07/2014)

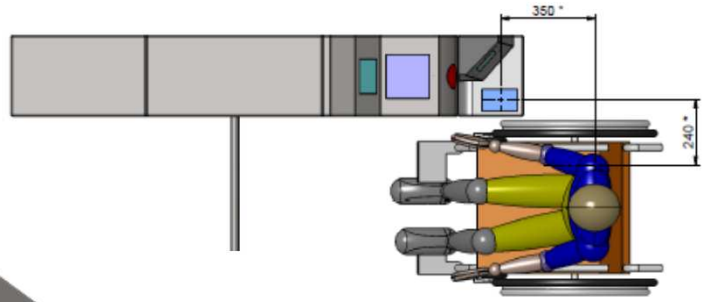


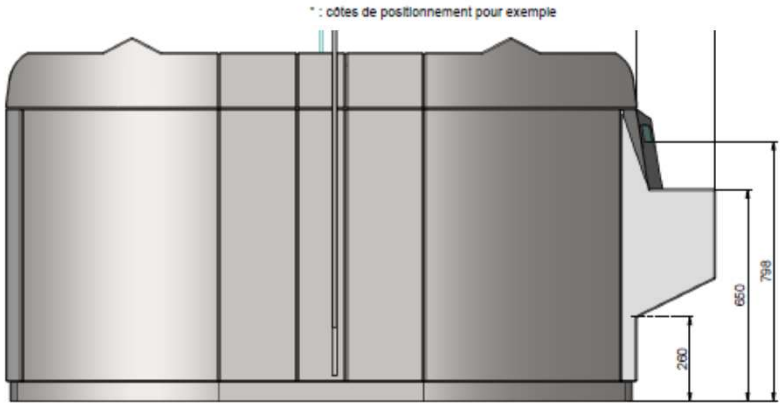


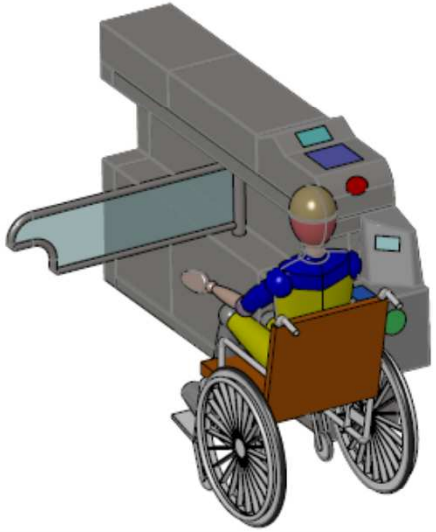


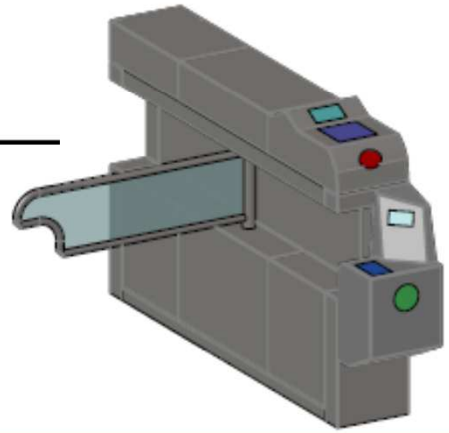
Les propositions suite à l'atelier du 9/10/2014 :











Merci pour votre attention …

Régis LARVOR
Tisséo SMTC
regis.larvor@tisseo.fr
+33 (0)5 6211 2617

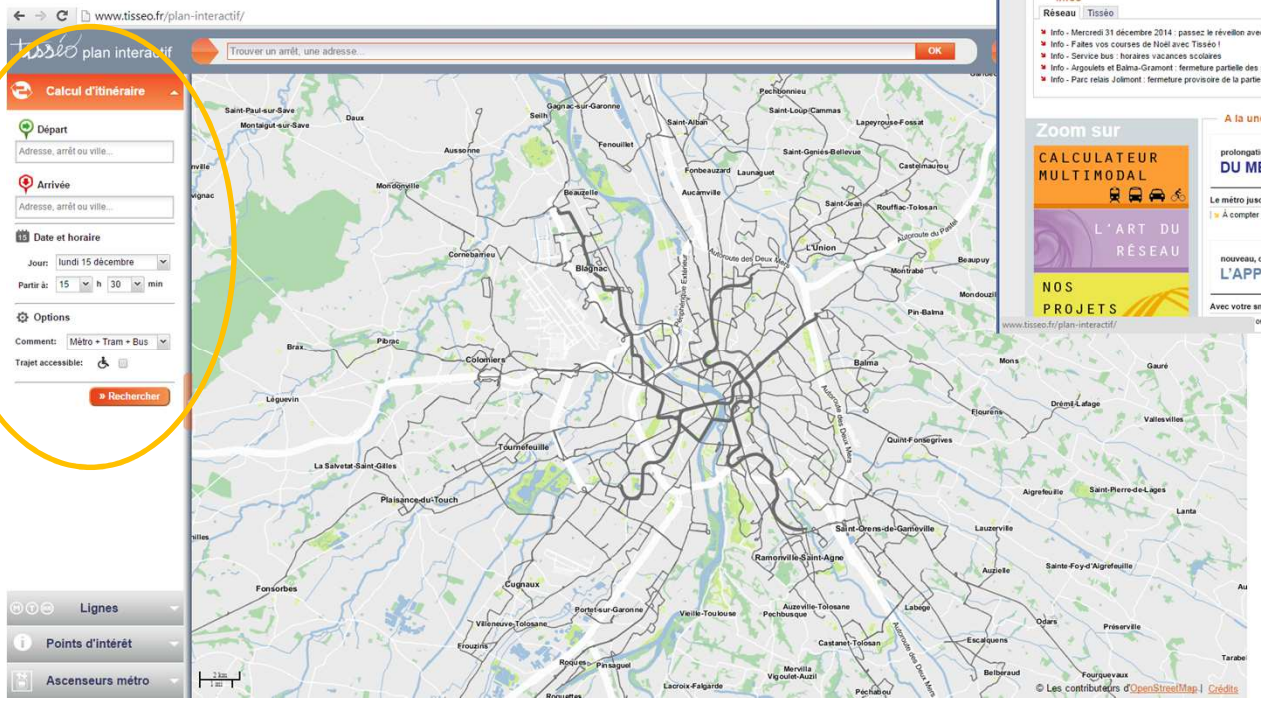
Un calculateur d'itinéraire optimisé pour les personnes utilisatrices de fauteuil

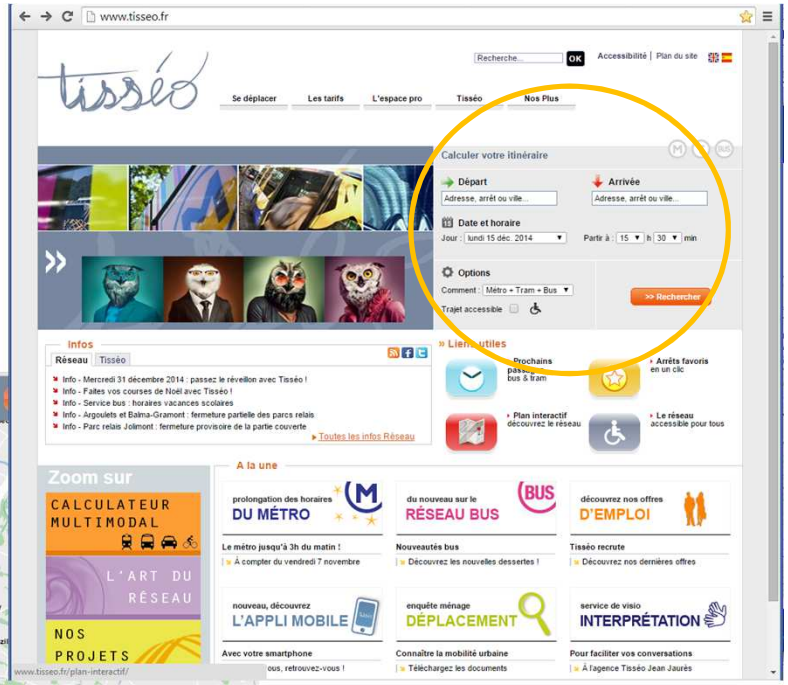
CARUT du 16 décembre 2014

Accès au calculateur d'itinéraire Tisséo

Le calculateur d'itinéraire se trouve :

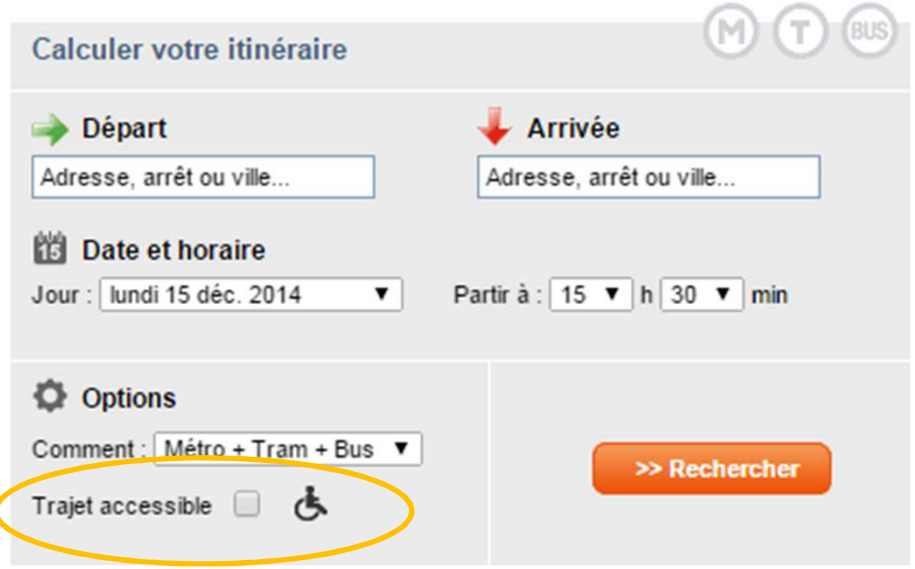
- sur toutes les pages du site internet
  tisseo.fr et sur mobi.tisseo.fr
- sur la page du plan interactif





Accès au calcul d'itinéraire totalement accessible

Le pictogramme « fauteuil roulant » est désormais plus visible.



Il permet de choisir un trajet faisant appel uniquement :

- **aux arrêts de bus accessibles aux utilisateurs de fauteuils roulants**
- **aux bus accessibles pour les personnes en fauteuil** (équipés de rampes)
- **aux ascenseurs des stations de métro disponibles**
  (ne faisant pas l'objet d'interventions programmées interdisant leur usage momentanément)

nouveau

Les informations du calculateur d'itinéraire Tisséo

Cas d'un déplacement empruntant une station de métro ayant un ascenseur indisponible

- **Si l'option PMR n'est pas activée**

Le résultat du calcul présente le trajet avec une alerte «Perturbation Ascenseur»

- **dans le tableau des résultats**
- **sur les feuilles de route concernées**

- **Si l'option PMR est activée**

Le trajet ne sera proposé que si l'ascenseur indisponible n'est pas nécessaire au déplacement. Sinon, une solution alternative sera proposée :

- **passage par une autre station**
- **ou utilisation d'un autre mode**

Les informations du calculateur d'itinéraire Tisséo

Cas d'un déplacement empruntant un arrêt de bus non accessible aux UFR

- **Si l'option PMR n'est pas activée**

  Le trajet proposé comportera cet arrêt sans indication particulière

- **Si l'option PMR est activée**

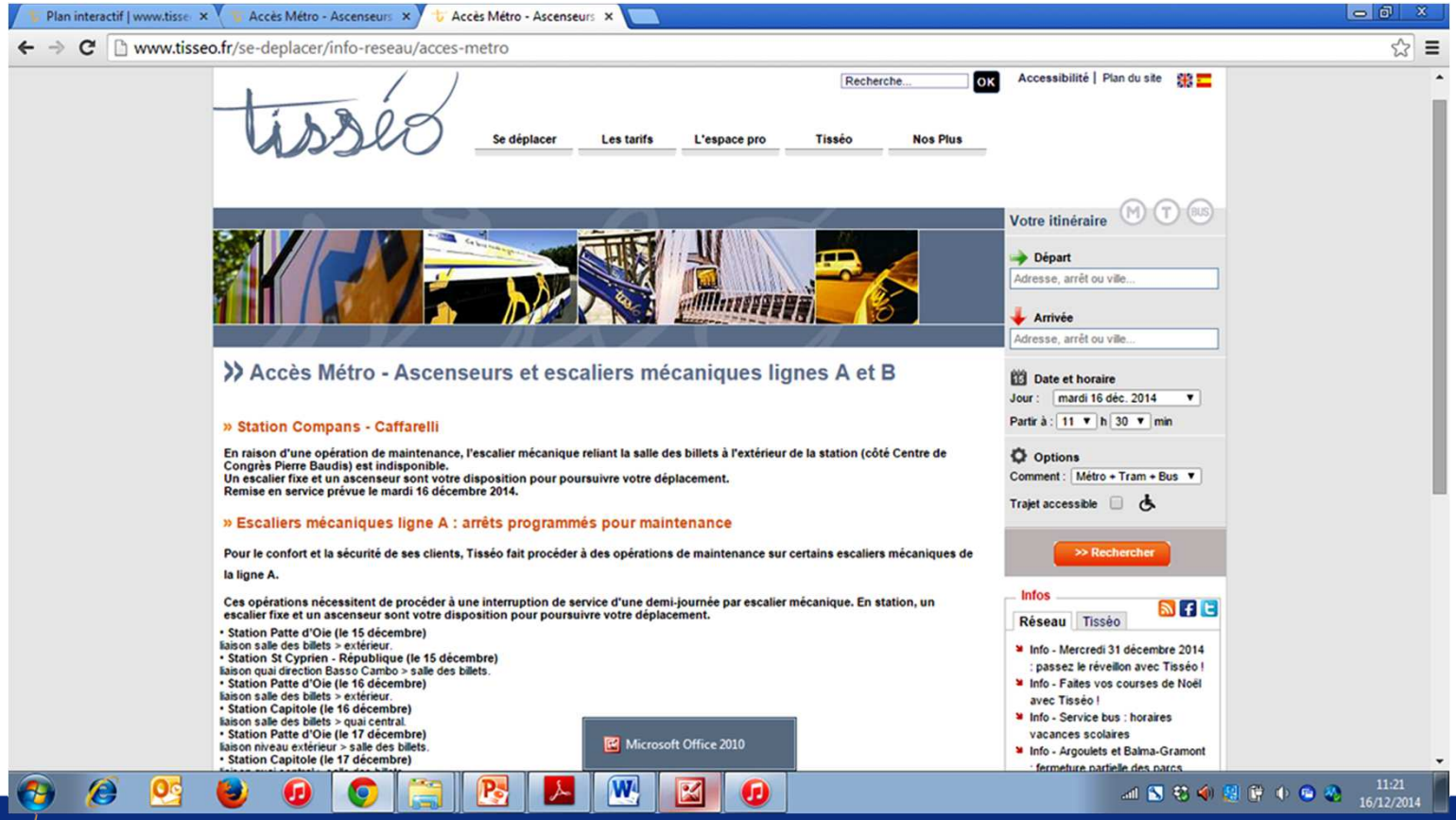
  Le trajet ne comportera que des arrêts de bus considérés comme accessibles pour une personne en fauteuil roulant (selon les critères arrêtés lors de l'atelier du 22 mars 2012) et donc pas l'arrêt inaccessible

  - **il proposera l'arrêt précédent ou suivant**
  - **ou il utilisera une autre ligne de bus**

Les informations de disponibilité des ascenseurs

Sur les actus Tisséo :

- **Une page d'actus est consacrée à la disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques du métro**

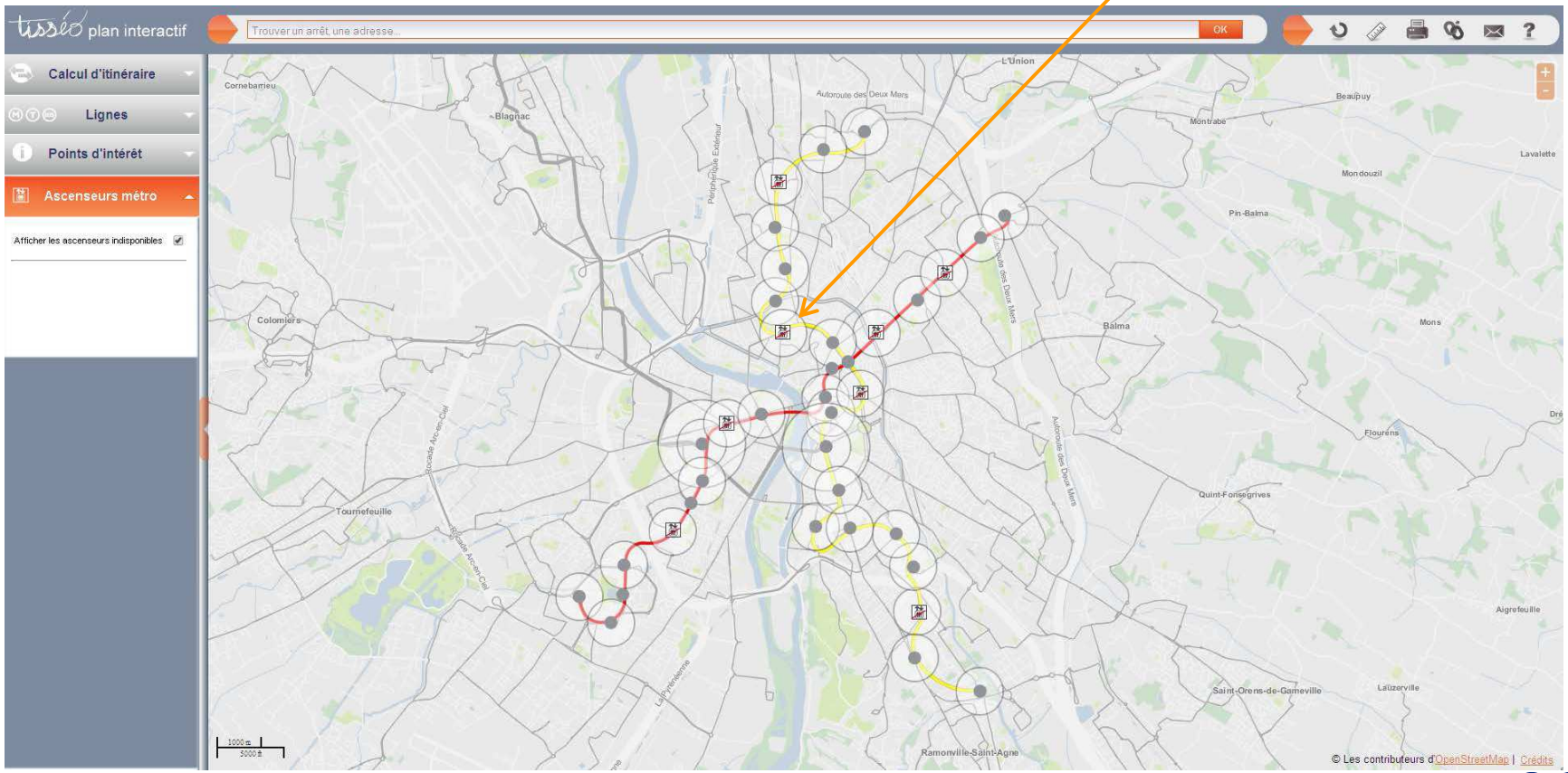


Les informations de disponibilité des ascenseurs

Sur le plan interactif :

- **un thème « ascenseurs métro » désormais dans le menu latéral pour visualiser toutes les stations présentant une indisponibilité d'ascenseur prévue**

(*exemple de présentation de stations perturbées*)

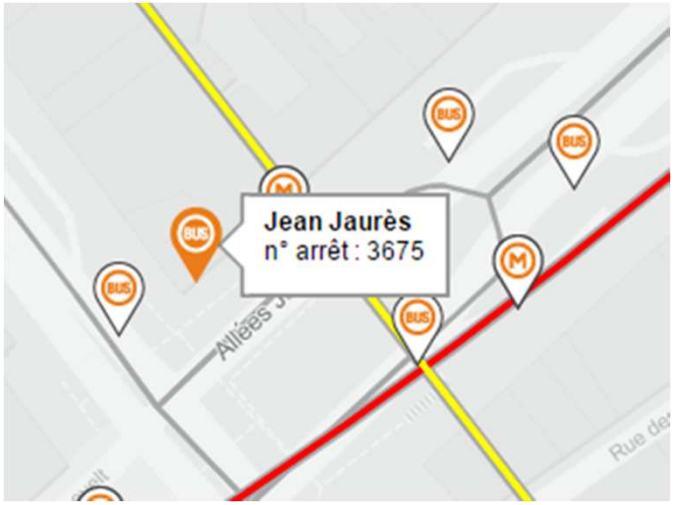


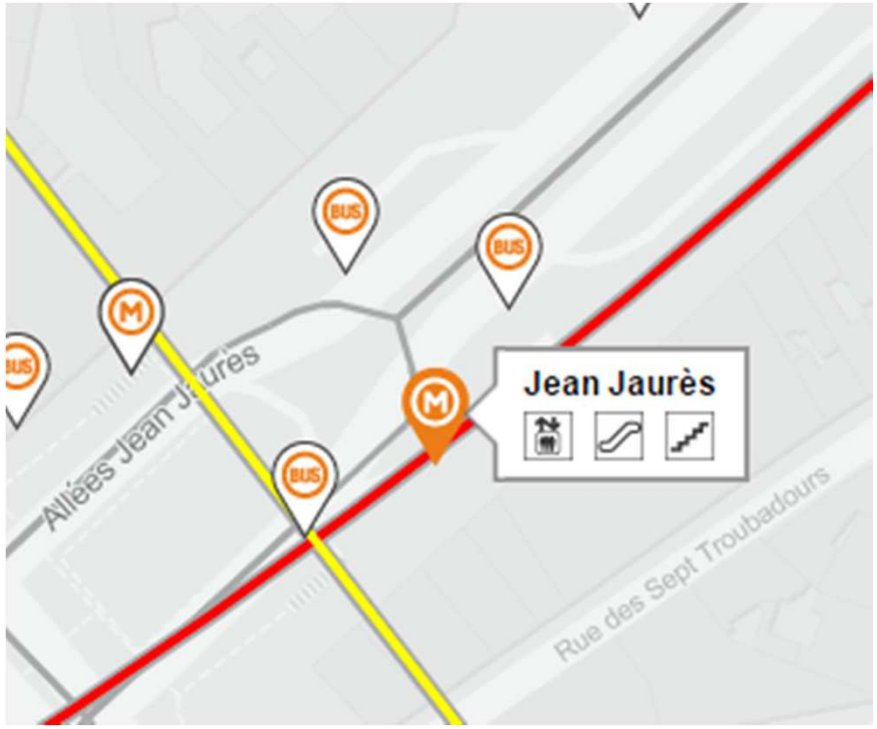
Les informations de disponibilité des ascenseurs

Sur le plan interactif :

- **Au survol des stations de métro, des pictogrammes indiquent les modes d'accès :**
  - **ascenseurs (**avec la précision de la disponibilité**)**
  - **escaliers mécaniques,**
  - **escaliers fixes**

- **C'est le numéro d'arrêt qui apparait, au survol, pour les arrêts de bus**



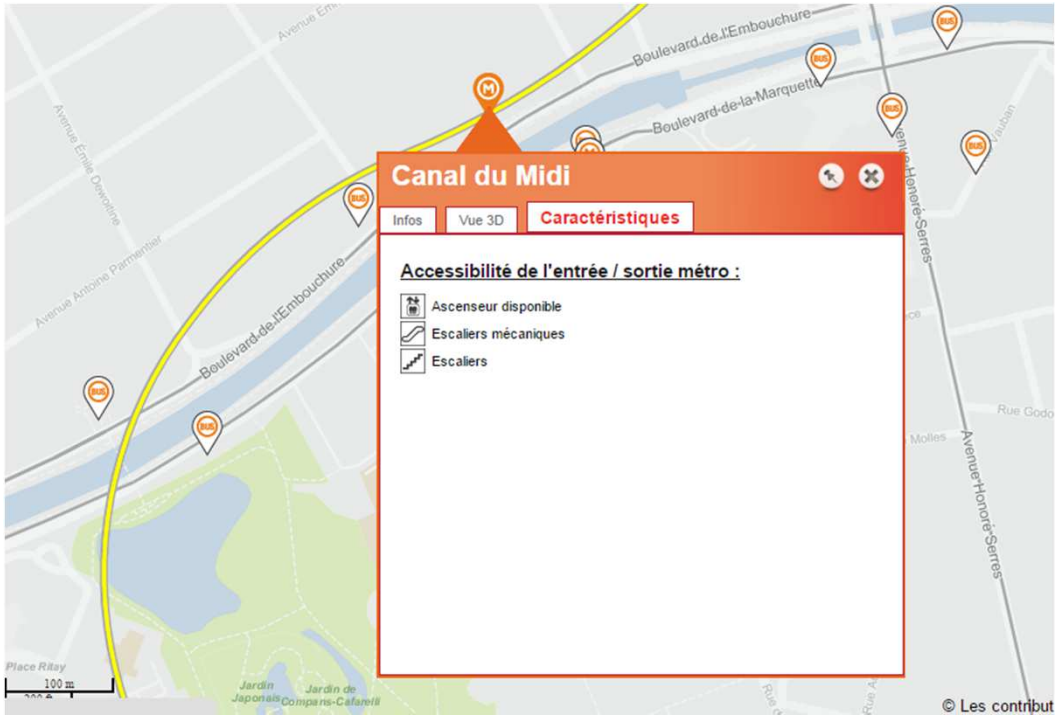


Les informations d'accessibilité sur le plan interactif

Sur le plan interactif :

- **En cliquant sur une entrée de station de métro, une fenêtre d'infos s'affiche : l'onglet «caractéristiques» fournit les modes d'accès (dont la disponibilité des ascenseurs)**

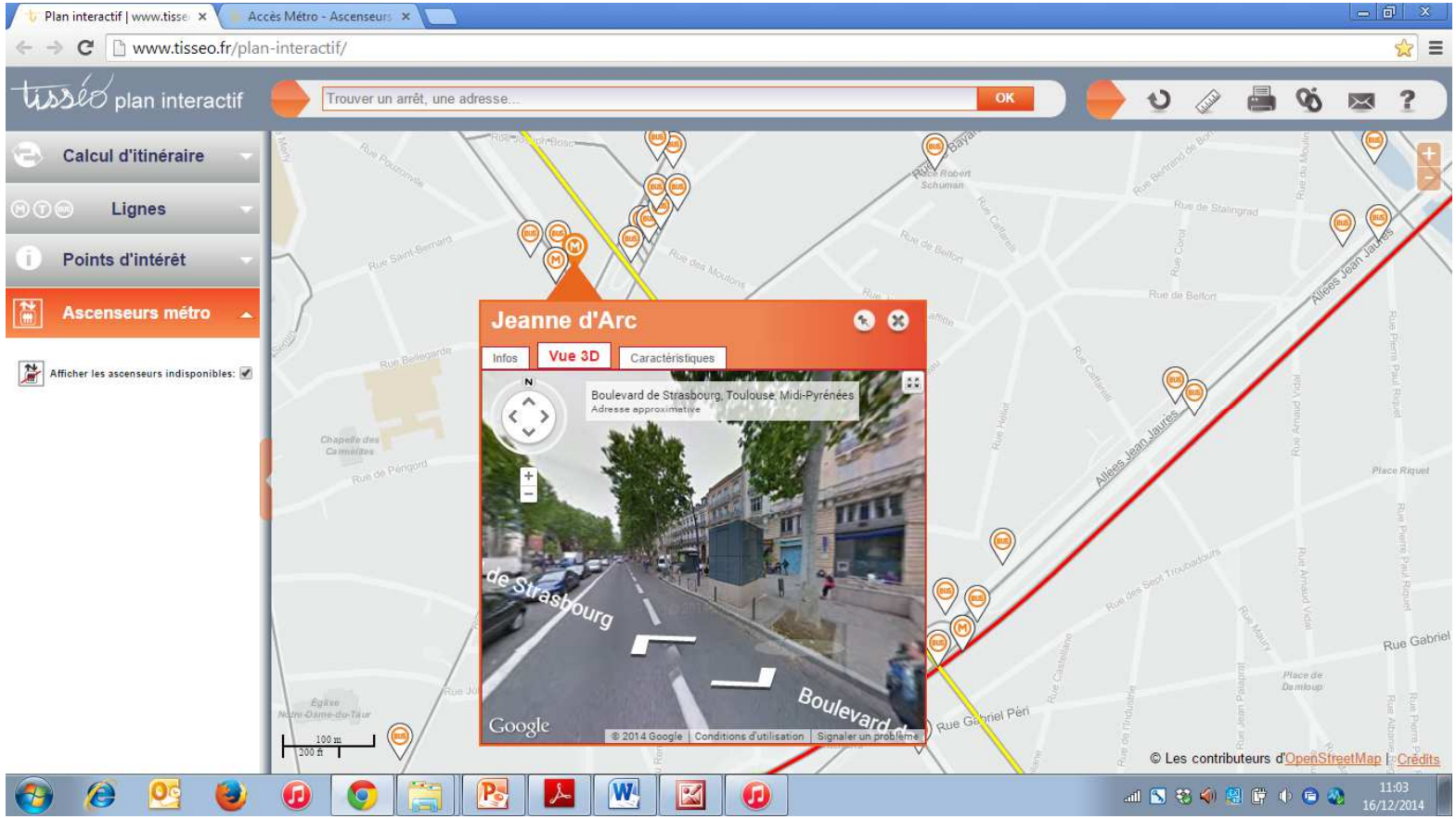
- **En cliquant sur un arrêt de bus, une fenêtre d'infos s'affiche : l'onglet «caractéristiques» fournit la précision d'accessibilité de l'arrêt**



Les informations sur le plan interactif

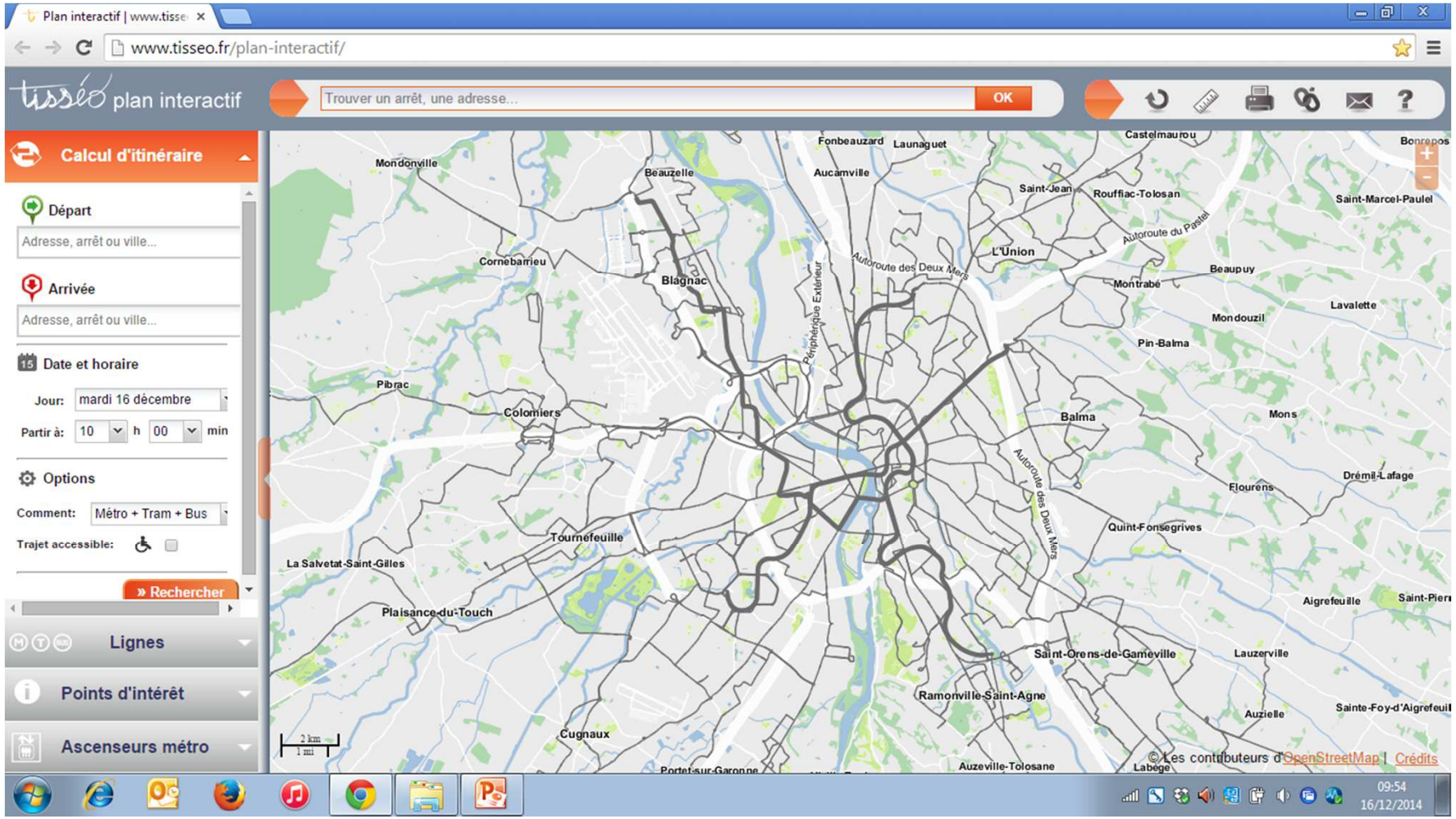
Sur le plan interactif :

- **L'onglet Vue 3D permet de visualiser l'environnement d'un arrêt ou d'une station (via Google), afin de préparer son déplacement de façon optimale.**



Fin

Merci de votre attention


Plan interactif | www.tisse
www.tisseo.fr/plan-interactif/
tisséo plan interactif
Trouver un arrêt, une adresse...
OK
Calcul d'itinéraire
Départ
Adresse, arrêt ou ville...
Arrivée
Adresse, arrêt ou ville...
Date et horaire
Jour: mardi 16 décembre
Partir à: 10 h 00 min
Options
Comment: Métro + Tram + Bus
Trajet accessible:
» Rechercher
Lignes
Points d'intérêt
Ascenseurs métro
Mondonville
Beauzelle
Fonbeauzard
Launaguet
Aucamville
Castelmaurou
Bonrepos
Saint-Jean
Rouffiac-Tolosan
Saint-Marcel-Paulel
Autoroute du Pastel
Cornebarrieu
Blagnac
Périphérique Extérieur
Autoroute des Deux Mers
L'Union
Montrabé
Beaupuy
Lavalette
Mondouzil
Pin-Balma
Pibrac
Colomiers
Balma
Mons
Drémil-Lafage
Flourens
Quint-Fonsegrives
Tournefeuille
La Salvetat-Saint-Gilles
Plaisance-du-Touch
Aigrefeuille
Saint-Pierr
Saint-Orens-de-Gameville
Lauzerville
Ramonville-Saint-Agne
Auzielle
Sainte-Foy-d'Aigrefeuil
Cugnaux
Portet-sur-Garonne
Auzeville-Tolosane
Labège
2 km
1 mi
© Les contributeurs d'OpenStreetMap | Crédits
09:54
16/12/2014

Accessibilité
escaliers fixes
du métro

CARUT

16 décembre 2014

Rappel du périmètre

Le traitement des nez de marche

- Escalier en granit rose, ligne A et ligne B
- Escalier en béton
- Escalier en granit gris, ligne B

Les dispositifs d'éveil à la vigilance

- Escalier intérieur
- Escalier extérieur

Rappel de la problématique

A propos des nez de marches:

Arrêté du 1er Août 2006 – article 7.1

Les nez de marches doivent répondre aux exigences suivantes:

Être de couleur contrastée par rapport au reste de l'escalier

Être non glissant

A propos de l'éveil à la vigilance:

Arrêté du 1er Août 2006 – article 7.1

Pour le personnes déficientes visuelles, il est nécessaire de pouvoir identifier la présence d'escaliers en amont afin qu'elles puissent adapter leur foulée.

En haut de l'escalier, un revêtement de sol doit permettre l'éveil de la vigilance à une distance de 50cm de la première marche grâce à une contraste visuel et tactile

Rappel du diagnostic

Type d'escalier	Ligne concernée	Linéaire de marche (ml)	Photo	Diagnostic
Granit rose	A	4997		Dégradation des nez de marches existants ⇒ absence du caractère contrasté ⇒ diminution du caractère non glissant
Béton	A	930		Absence de nez de marche contrasté et non-glissant
Granit rose	B (extérieurs)	2343		Dégradation des nez de marches existants ⇒ absence du caractère contrasté ⇒ diminution du caractère non glissant
Granit gris	B (intérieurs)	5196		Les nez de marches existants ne présentent pas de contraste visuel avec la marche

Rappel de la démarche et des précédentes étapes

- **Essais réalisés sur la station Jeanne d'Arc (septembre 2013)** : essais réalisés sur BEV intérieurs et extérieurs et essai de traitement des nez de marche sur escalier granit gris et escalier granit rose
  Objectif: retour d'expérience et concertation avec les associations

- **Une démarche concertée avec les associations:**

- Un atelier, le **24 octobre 2013** en présence de Madame Simone Miquel (Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles)
  Messieurs Jean FRONTIN, Daniel LAGES (Association Valentin HAÜY)
  Jean BOUILLAUD (Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques) dont l'objectif était de valider les matériaux proposés

- Une présentation en commission le **11 décembre 2013**

- Un atelier, le **18 avril 2014** en présence de Monsieur Daniel LAGES (AVH) et Anna BARTOLOCCI (IJA) dont l'objectif était de constater l'usure des dispositifs après plus de 6 mois de test et de valider les solutions techniques.

Les matériaux retenus à l'issue des concertations

- **Bandes d'Eveil à la Vigilance:** ***validé lors de l'atelier CARUT du 24 octobre 2013***
  - BEV inox sur les escaliers intérieurs
  - BEV en résine méthacrylate (finition minérale) sur les escaliers extérieurs: essai réalisé en couleur crème - couleur noire sera posée: ***validé lors de l'atelier du 18 avril 2014***

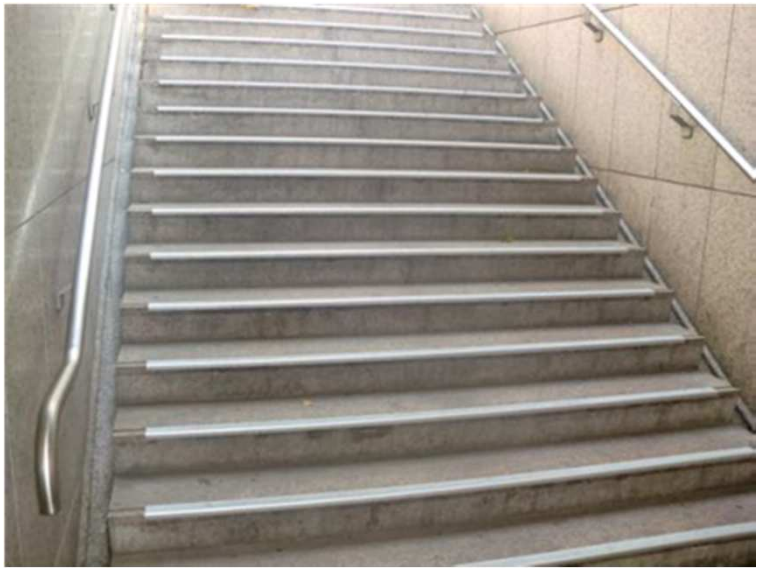
- **Nez de marche en résine:** ***validé lors de l'atelier CARUT du 18 avril 2014***
  - *Escalier granit gris: résine de couleur jaune avec 1ères et dernières contremarches en peinture jaune*
  - *Escalier granit rose: résine* de couleur noire avec contremarche carrelage blanc (existant ligne A) et résine couleur noire avec contremarche peinture jaune (ligne B)

- **Nez de marche « sécurimarche » et « plat de marche »** du fournisseur EOGUIDAGE ***validé lors de l'atelier CARUT du 24 octobre 2014***

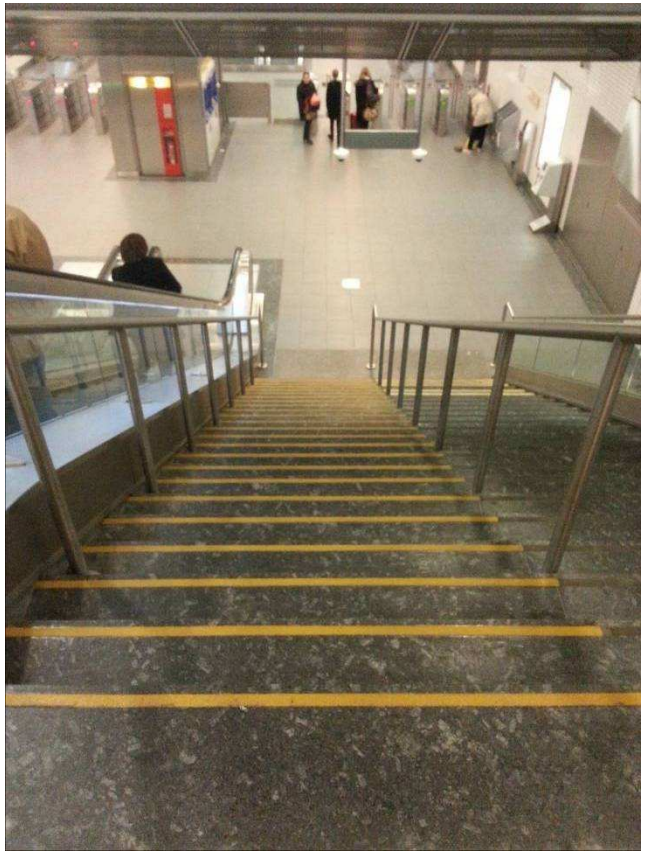
Ex d’essais validés par l’Atelier à la station JAR (oct 2013 et avril 2014)

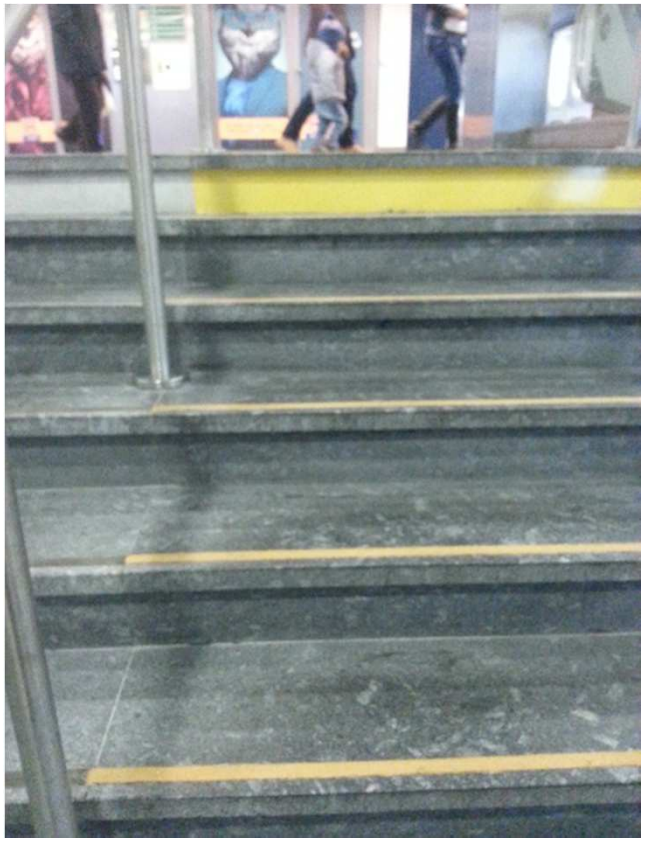
BEV intérieur: tôle inox pastillée chevillée au sol

Nez de marche : type « Sécurimarche » (baguette aluminium chevillée et garnie d’une bande caoutchouc collée)



Ex de prototype réalisé par les entreprises à la station JAR (décembre 2014 en cours)





Planning et déroulement des travaux

➢ **Entreprises retenues pour réaliser les travaux (3 lots):**

- Exedra : rénovation des nez de marche en résine pour un coût prévisionnel de 430 000 €HT
- Bourdarios: BEV intérieurs inox et dispositifs plats de marche pour un coût prévisionnel

  de 140 000€ HT

  soit **570 000€ HT** de travaux

Relance du lot 3 (clous tram et BEV extérieurs) infructueux lors de la première consultation

Objectif de notification du marché à l'entreprise qui sera retenue: courant février 2015

➢ **Début des travaux: deuxième quinzaine de Janvier 2015 sur les stations suivantes:**

Bellefontaine (A); François Verdier(B); Carmes (B); Palais de Justice (B); Saint-Michel (B)

➢ **Fin prévisionnelle des travaux: courant 2016**

Merci pour votre attention

CARUT du 16 décembre 2014

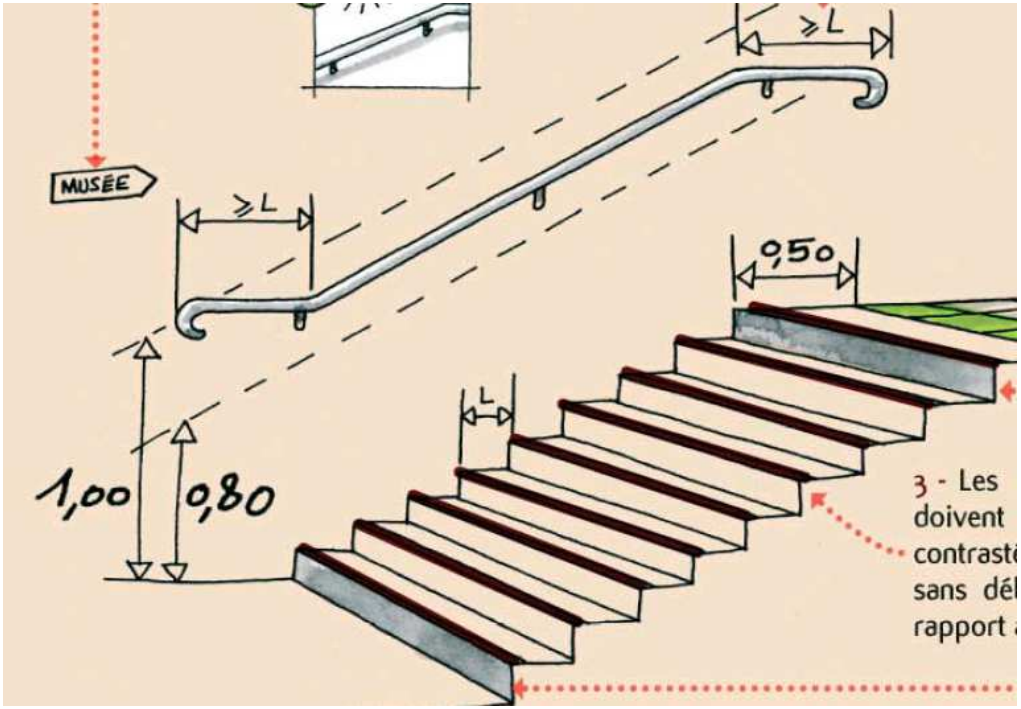
PROLONGATION DE MAINS COURANTES D'ESCALIERS

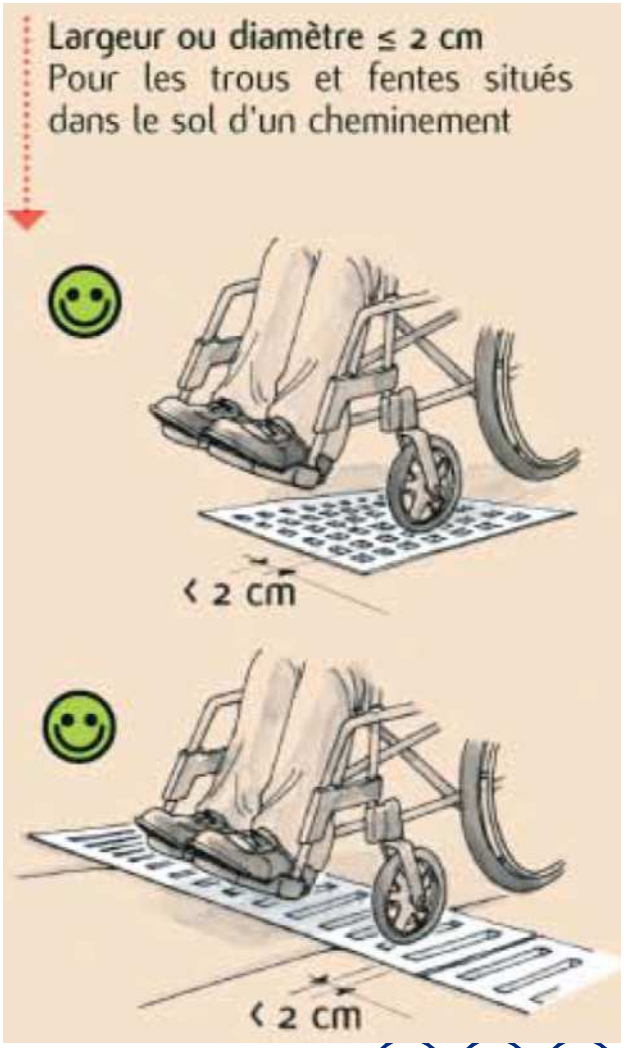
GRILLES ET PLAQUES

Problématique traitée : Cheminements non conformes

- Des trous et fentes au sol supérieurs à 2cm
- Des mains courantes d'escalier fixe ne se prolongeaient pas horizontalement de la longueur d'une marche au-delà de la première et de la dernière marche

Travaux conduits entre fin 2013 et 2014





Trous et fentes au sol supérieurs à 2cm

QUELQUES EXEMPLES

JOLIMONT

AVANT

APRES

REYNERIE

AVANT

APRES

LA VACHE

AVANT

APRES

BALMA GRAMONT

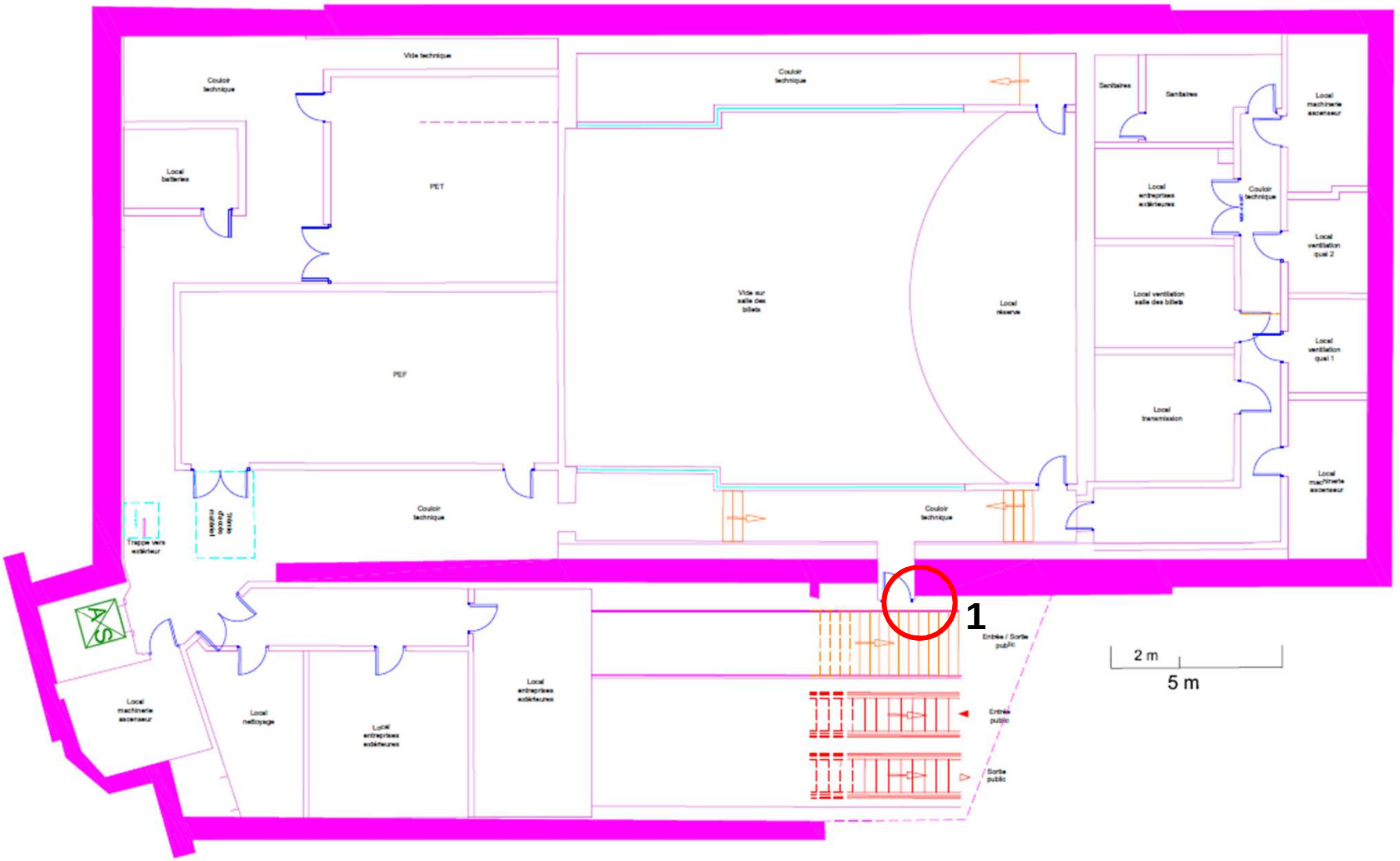
AVANT

APRES

Mains courantes escaliers fixes

QUELQUES EXEMPLES

MERMOZ



Direction Mirail Basso Cambo

PM : 3674

Direction Balma Gramont

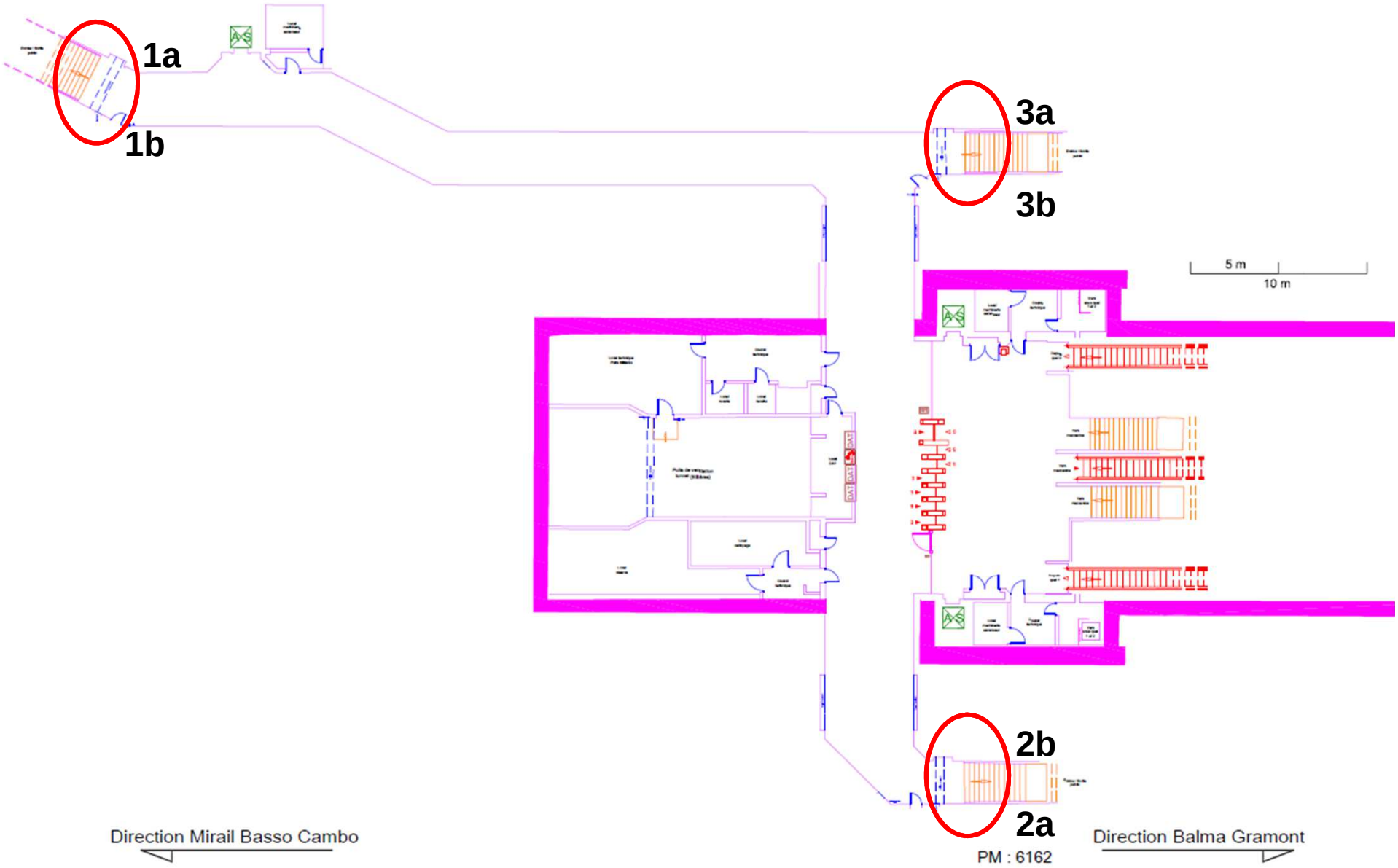
MERMOZ

AVANT

1

APRES

SAINT CYPRIEN REPUBLIQUE



SAINT CYPRIEN REPUBLIQUE

AVANT

APRES

1a

1b

SAINT CYPRIEN REPUBLIQUE

AVANT

APRES

2a

2b

SAINT CYPRIEN REPUBLIQUE

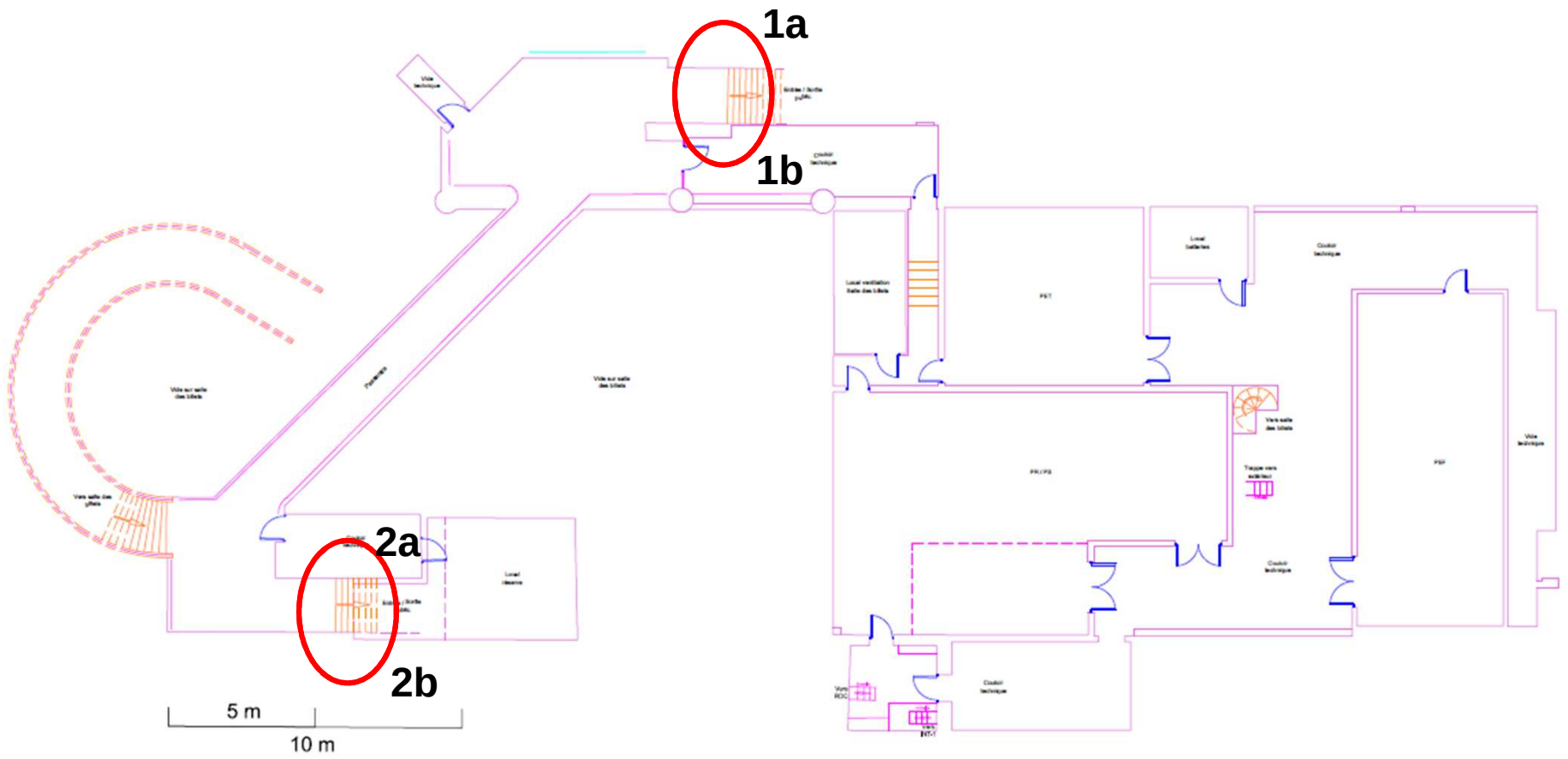
AVANT

APRES

3a

3b

MARENGO SNCF



Direction Mirail Basso Cambo

PM : 8975

Direction Balma Gramont

MARENGO SNCF

AVANT

APRES

1a

1b

MARENGO SNCF

AVANT

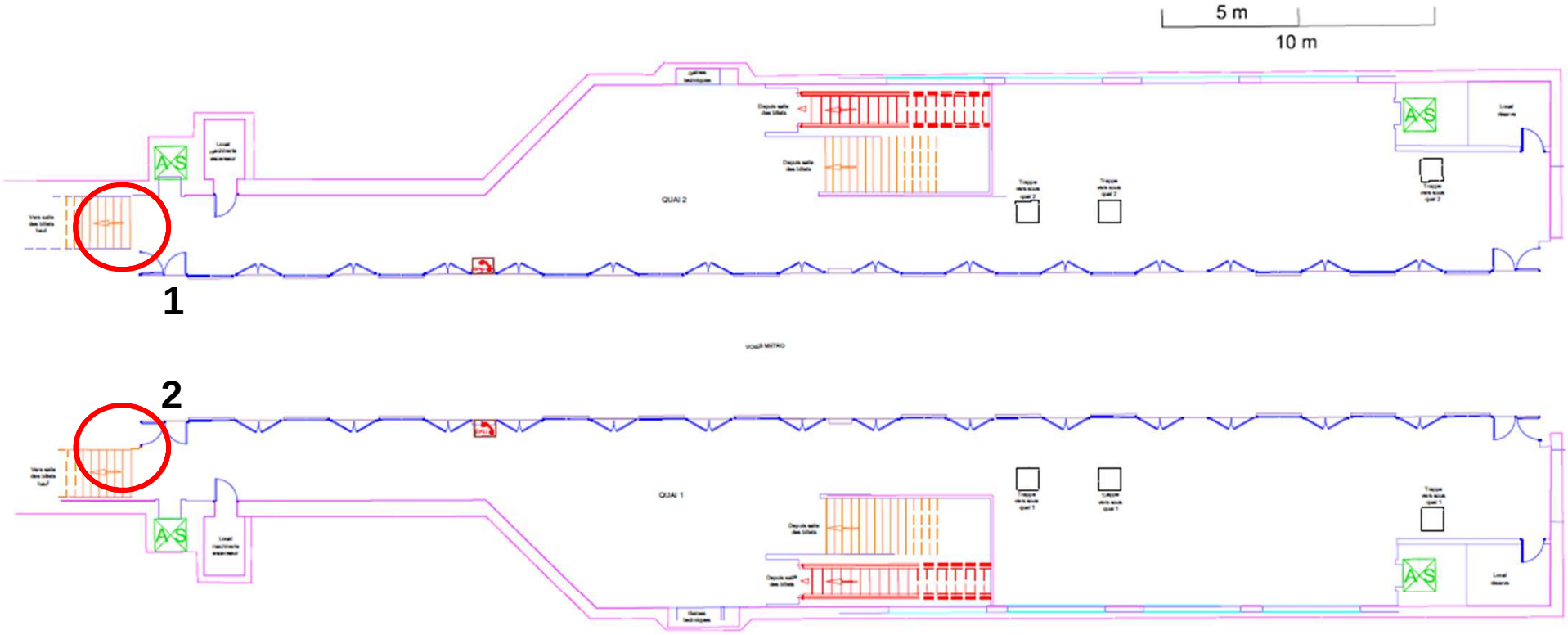
2a

APRES

2b

L’espace ne permettant pas de respecter la norme, la main courante a été rallongée avec un col de signe pour signaler la fin des escaliers.

JOLIMONT



Direction Mirail Basso Cambo

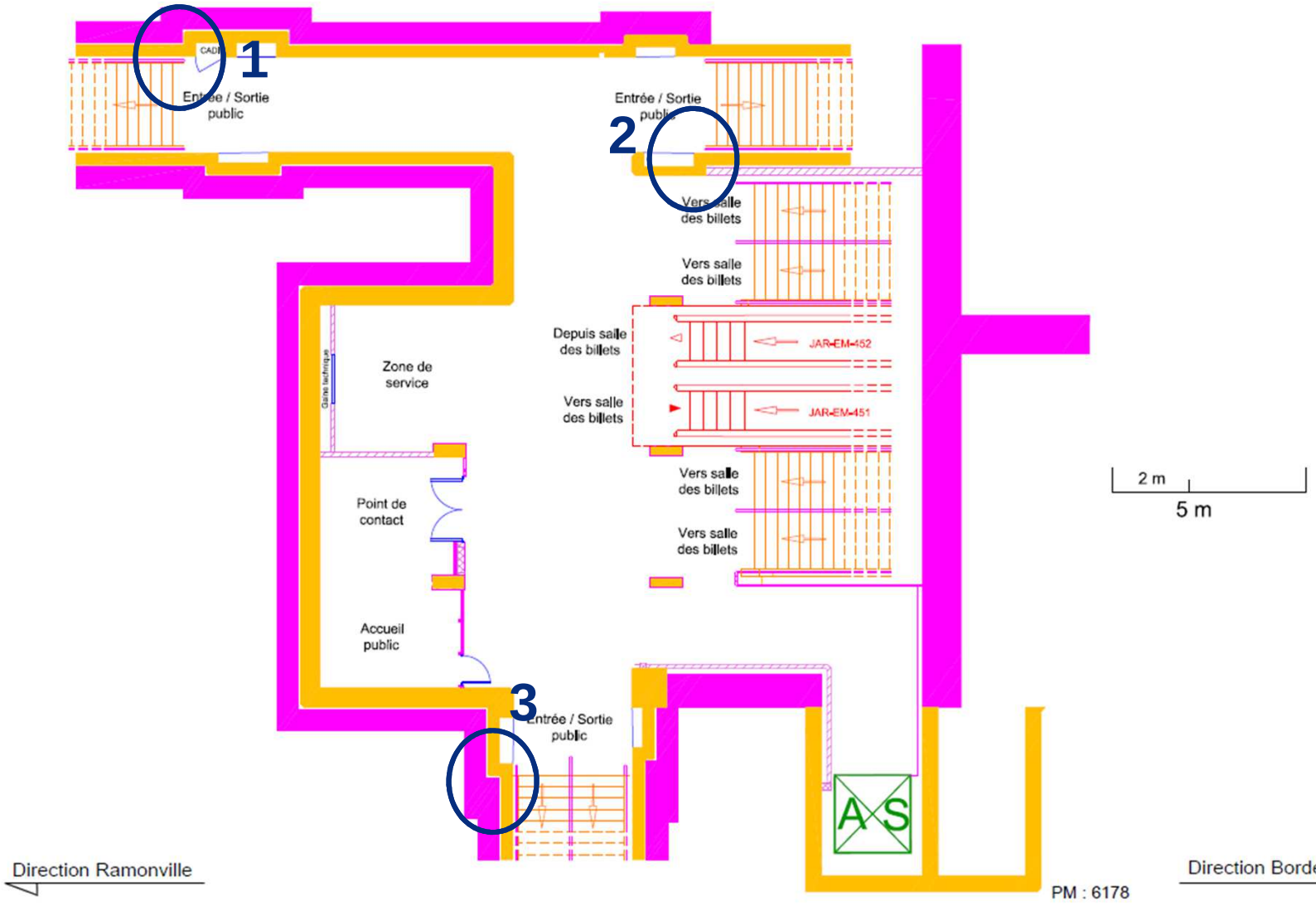
PM : 9822

Direction Balma Gramont

JOLIMONT

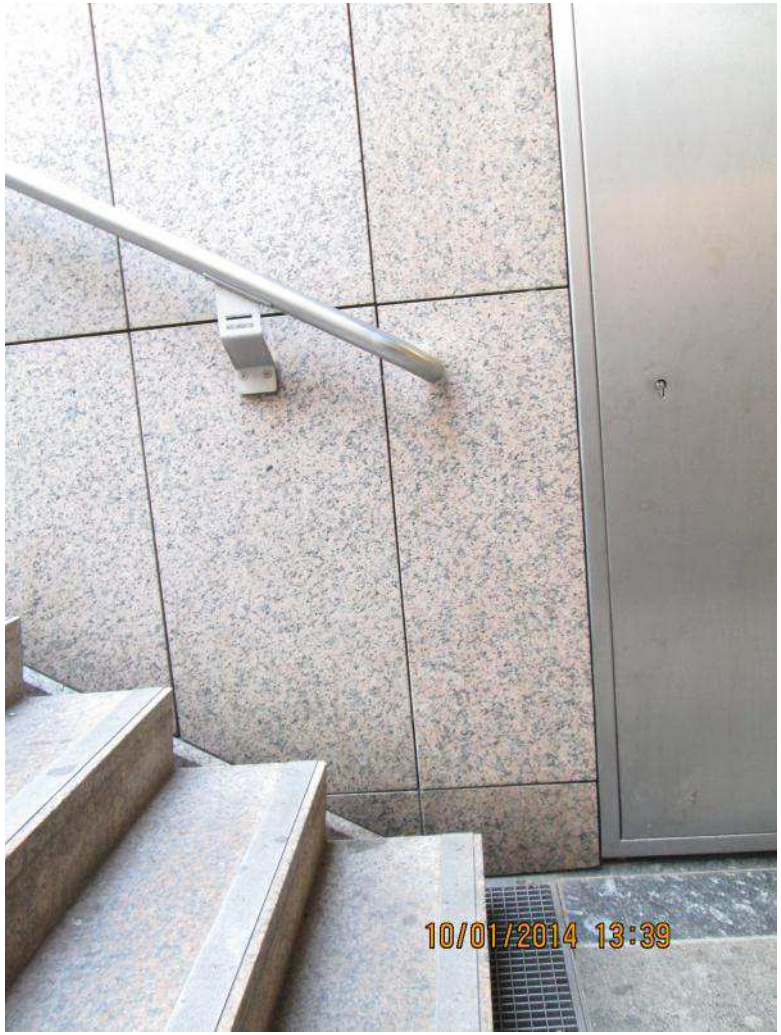
AVANT		APRES
	1	
	2	

JEANNE D'ARC


1
Entrée / Sortie public
2
Entrée / Sortie public
Vers salle des billets
Vers salle des billets
Depuis salle des billets
JAR-EM-452
Vers salle des billets
JAR-EM-451
Vers salle des billets
Vers salle des billets
Zone de service
Point de contact
Accueil public
3
Entrée / Sortie public
A S
2 m
5 m
Direction Ramonville
Direction Borderouge
PM : 6178

JEANNE D'ARC 1

AVANT



APRES

JEANNE D'ARC 2

AVANT

APRES

JEANNE D'ARC 3

AVANT

APRES

Compte-rendu de réunion

Emis à Toulouse, le 30/07/2015

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT)

Date de la réunion : 16 juin 2015

Lieu : Salon Hôtel Atria-Mercure

Destinataires :

Participants :

Associations	ADAPEI/URAPEI : Simone OLTRA AFM 31 : Roseline JOLIBERT ANPIHM : Michel BIELSA - Christiane ROUAIX – Eric NOURRISSON ANPEA : Simone MIQUEL APF : Odile MAURIN et Dominique TERRANOVA ASEI : Philippe HURTEAU ASEI CIVAL Lestrade : Cendrine CARRER ASHT : Kader BELMAHI AVH : Jean-Michel CONCAUD – Daniel LAGES – Camille LEPELTIER – Thomas RAMOS CTEB : Adeline COURSANT – Monique TRUQUET FAAF LR : Lucy RENARD GIPH : Catherine COUSERGUE VOIR ENSEMBLE : Madeleine ALTASSERRE
Elus Tisséo-SMTC	Jean-Michel LATTES
Pôle Handicap Ville de Toulouse	Carole STRUXIANO
Toulouse Métropole	Claude HOUSSAIS
Tisséo-SMTC	Alain VAYSSE - Jean-Claude BERNARD - Christophe DOUCET - Régis LARVOR - Olivier ASSELIN - Sylvain VIDAL
Tisséo-EPIC	Marie-Hélène TEXIER

Ordre du jour :

1 Elaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
SDAP Réseau Bus-Metro-Tram

2 Elaboration de l'Agenda d'Accessibilité Programmée
Ad'AP ERP Stations de métro

3 Retour ateliers CARUT
- Ligne Envol
- Aménagement des portiques PMR ligne de contrôle Métro
- Pôles d'échanges Places GIG-GIC et dépose minute

Compte-rendu

1) Elaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée SDAP TISSEO

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, offre aux AOT la possibilité :

- De poursuivre sur trois ans leur Schéma Directeur d'Accessibilité pour la mise en accessibilité de leurs réseaux, à travers l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – agenda d'accessibilité Programmée (SDAP) ;
- De finaliser sur trois, six, ou neuf ans, la mise en accessibilité de leurs ERP en s'engageant dans un Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP).

Cette ordonnance est complétée par quatre décrets :

- **Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** qui définit le contenu du SDAP ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative et précise les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDAP.
- **Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014** qui définit les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire et précise la notion d'impossibilité technique avérée.
- **Le décret n° 2014-1326 du 5 novembre 2014** modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.
- **Le décret n° 2014-1327 du 5 novembre 2014** relatif à l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.

Etat des lieux de l'accessibilité à l'issue du Schéma Directeur d'accessibilité

Il ressort de l'analyse des données que la majeure partie de la mise en accessibilité du réseau de Tisséo, le réseau des transports en commun de l'agglomération toulousaine, a été réalisée dans les délais fixés par la loi du 11 février 2005 et même avant :

Accessibilité de l'offre de transport :

- Matériel roulant Métro-Tram-Bus 100% accessible fin 2014 ;
- Evolution du nombre d'arrêts de bus accessibles (lignes de bus ossatures à plus de 80% d'arrêts accessibles et à 60% pour l'ensemble du réseau)
- Sensibilisation et formation des agents d'accueil et des conducteurs de bus aux problématiques du handicap ;
- Une information voyageurs pour tous et adaptée à chacun (exemple : les audiodescription des stations de métro, le service de visio-interprétation pour les personnes sourdes signantes en Langue des Signes Française. Des outils mobiles pour s'informer au cours de déplacement (SMS, Audiotel, internet mobile et appli Tisséo).

Ainsi, 33 millions d'euros ont été engagés dont près de la moitié sur le volet « Arrêts de bus ». Les mesures qui sont venues s'ajouter aux mesures initiales du SDA représentent un investissement de 3 millions d'euros consacrés principalement au renouvellement du matériel roulant du service MOBIBUS.

Un réseau de plus en plus attractif : la fréquentation du réseau Tisséo par les usagers utilisant des titres de transport pour personnes présentant un handicap a progressé de 18% en 5 ans. La répartition des validations sur le réseau Tisséo en 2014 :

- 1 million sur les lignes Bus ;
- 1,2 millions sur le métro ;
- 100 000 sur le Tram.

Un second bilan, orienté « utilisateur des transports », traduit les apports de la démarche en termes d'amélioration de l'accessibilité du déplacement et de l'information, notamment, pour le voyageur. A noter l'impact de la politique menée dans le cadre du SDA se traduit de façon très favorable dans le quotidien des usagers du réseau : dans un « Meilleur Déplacement » et une « Meilleure Information », ainsi que par un effet à long terme : une « Meilleure Pérennité », garantie de la prise en compte durable de la thématique accessibilité au sein de l'entreprise.

La concertation avec les associations représentatives des personnes handicapées au cœur du dispositif :

Le SDA a été élaboré avec la contribution active des associations de personnes handicapées représentatives des différents types de handicap, regroupées au sein de la Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT) dès février 2008.

L'objectif était de répondre aux attentes des personnes handicapées dans une conception inclusive d'accès et de déplacements facilités à tous.

Avec deux réunions plénières par an et la déclinaison de la CARUT en ateliers thématiques (60 ateliers sur la période 2010/2014), Tisséo entretient un dialogue continu et nécessaire avec les personnes en situation de handicap pour s'assurer du bienfondé des mesures prises en termes de confort d'usage notamment.

Sur la dynamique du Schéma Directeur d'Accessibilité :

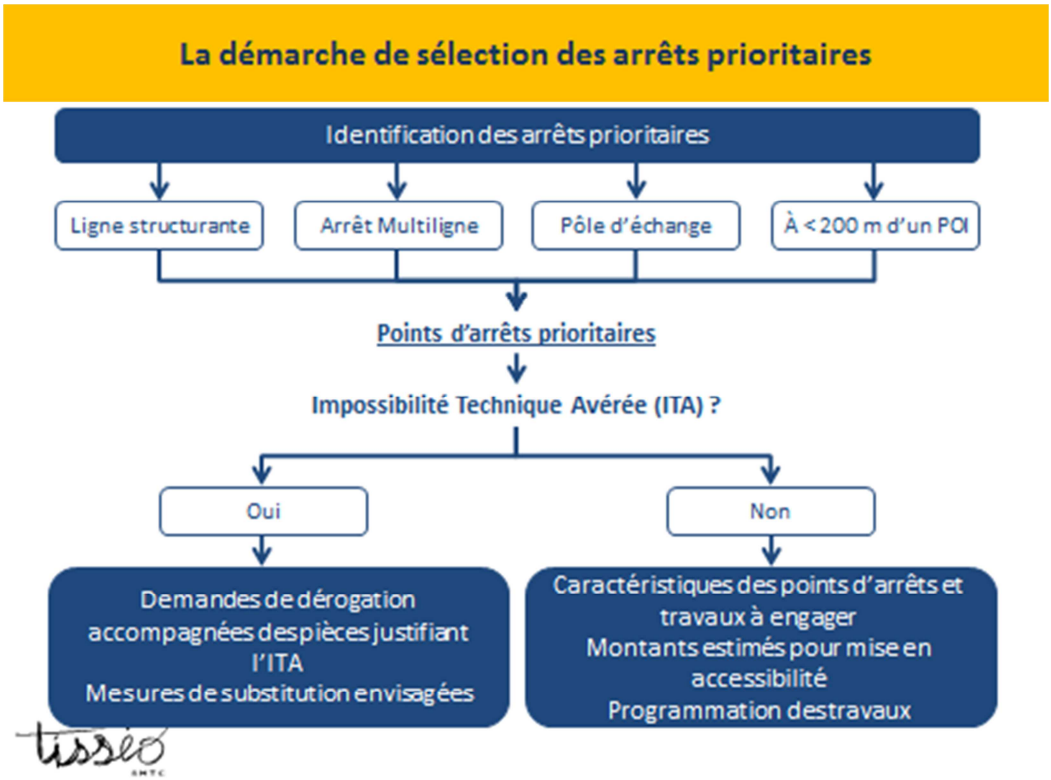
Tisséo-SMTC a décidé de s'engager dans l'élaboration :

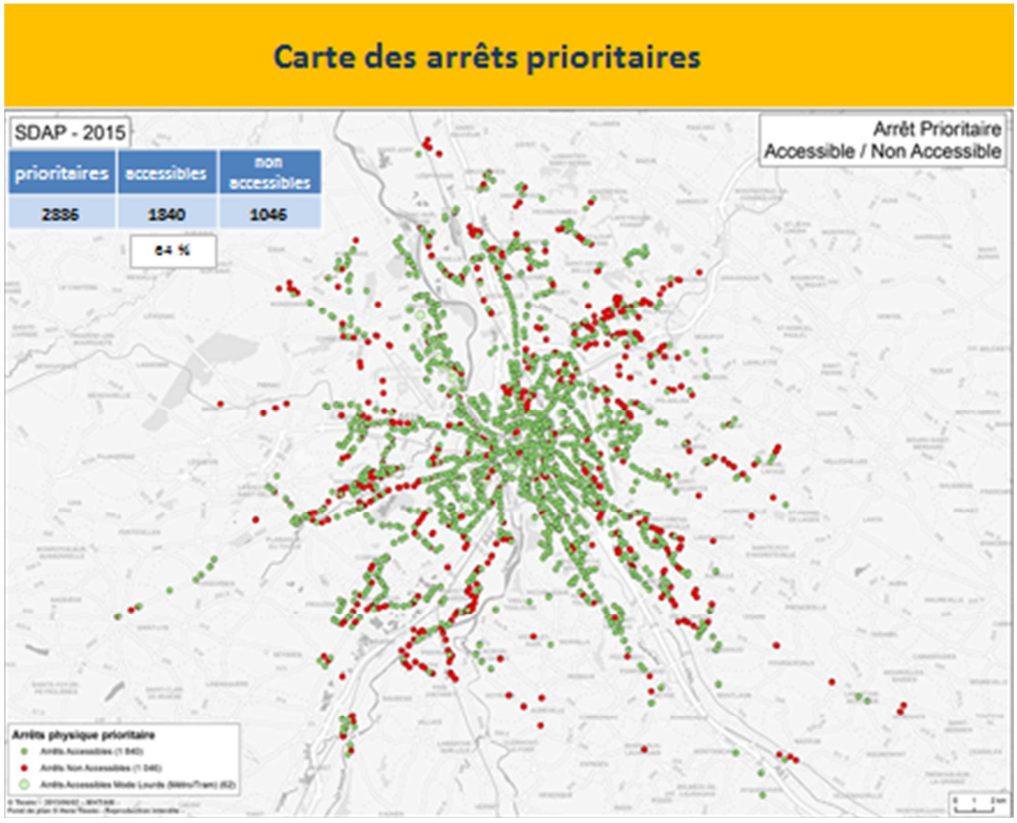
- **d'un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SDAP) pour :**

- Définir le programme de mise en accessibilité des arrêts de bus prioritaires ;
- Proposer un plan d'action pour la formation des personnels en contact avec le public et l'information à destination de voyageurs en situation de handicap ou personnes à mobilité réduite.

- **d'un Agenda d'Accessibilité Programme (Ad'Ap) pour :** le renforcement de l'accessibilité de ses stations de métro.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SDAP) : Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire et précise la notion d'impossibilité technique avérée.





Les Impossibilités Techniques Avérées

Concernant les dérogations au principe de mise en accessibilité des arrêts de bus, le décret susvisé donne des indications très précises : « La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment : lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers ».

Pour les arrêts ne figurant pas sur la base de données de 2009, une campagne de mesures sera réalisé au cours de l'été 2015 pour prise en compte les dispositions du décret relatives à l'emprise minimale du quai.

Vu les délais de transmission du dossier SDAP au Préfet, il sera impossible de réaliser le recensement exhaustif des arrêts relevant d'une ITA. Il est proposé d'établir une première liste à joindre au dossier SDAP avec les données existantes. Cette liste fera l'objet d'amendements dans le cadre des procédures de suivi de l'avancement des mesures SDAP. Il est précisé que le travail à effectuer sur la détermination des ITA sera réalisé en étroite collaboration avec les membres de la CARUT avec l'appui des services techniques des EPCI concernés.

Principes de priorisation de mise en accessibilité des arrêts

Les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires sont programmés sur une période de 3 ans à compter de la date d'approbation du SDAP par Tisséo (2016-2018).

La programmation des travaux se fera selon les principes de priorisation suivants :

- Les points d'arrêts situés sur les lignes structurantes du réseau Tisséo seront traités en priorité ;
- La mise en accessibilité des autres points d'arrêts se fera ensuite selon le niveau de fréquentation ou d'offre des lignes.

Elle prendra en compte également :

- Le programme de création des lignes Linéo et des études en cours pour la rationalisation de la desserte sur certains secteurs (CAM, Colomiers) ;
- La programmation de travaux d'aménagement de la voirie et des ERP des autres partenaires, afin d'assurer la meilleure cohérence possible de la politique d'accessibilité du territoire.

Autres mesures dans le cadre du SDAP

Le service de substitution

Lorsque dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L.1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition dans les dix-huit mois qui suivent la validation l'ITA par l'autorité administrative.

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité, un service de transport de substitution a été expérimenté dès 2013 sur une zone non agglomérée pour pallier à une rupture de la continuité de la chaîne du déplacement ;

Le service « le Lien » créé et exploité par le délégataire exploitant le service Tisséo Mobibus est un service gratuit pour les personnes à mobilité réduite, à la demande, sans accompagnement au domicile, d'adresse (trottoir de la voie publique) à l'arrêt du réseau lourd et accessible le plus proche. Ce service fonctionne sur les plages horaires du réseau urbain Tisséo
Le service « le Lien », très peu utilisé aujourd'hui, deviendra à terme, le service de substitution. Une adaptation de ce service sera nécessaire en regard du nombre d'ITA qui sera validé.

La formation du personnel

Tisséo s'est engagé depuis plusieurs années à construire une culture collective au service de l'usager, quel que soit son degré de mobilité. La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite au sens large de la chaîne des déplacements est une nécessité pour garantir la mobilité de tous.

Les modalités de formation du personnel en contact avec le public aux besoins des usagers en situation de handicap. Dans le cadre du SDA, entre 2009 et 2014 :

- Formation de tous les conducteurs et personnel des agences commerciales ;
- Module de formation intégré dans la formation initiale du personnel en contact avec le public.

L'information des usagers

L'information des usagers relative au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap :

- Supports d'information papier, en ligne et sonores ;
- Information statique et information en temps réel ;
- Envoi d'informations aux relais associatifs, etc.

2) L'Agenda d'Accessibilité Programmée Tisséo

L'ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014 prévoit que le propriétaire ou l'exploitant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public qui ne répond pas au 31 décembre 2014 aux exigences d'accessibilité définies à l'article L.111-7-3 élabore un agenda d'accessibilité programmé.

Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires pour que l'établissement réponde à ces exigences et prévoit le programme et le calendrier des travaux ainsi que les financements correspondants.

Le décret 2014-1327 relatif à l'agenda d'accessibilité programmé des ERP et IOP précise les modalités d'élaboration de l'Ad'AP.

Tisséo-SMTC a intégré la nécessité de rendre accessible aux personnes en situation de handicap les stations de métro des lignes A et B dès leur conception (mise en service en 1993 pour la ligne A et en 2007 pour la ligne B).

Des actions complémentaires seront menées dans le cadre de l'Ad'AP pour améliorer l'environnement des stations et répondre en totalité aux exigences d'accessibilité définies par la loi.

<u>Reprise dans l'Ad'AP des actions en cours :</u>

- Stations de métro :
  - Mise aux normes des ascenseurs ;
  - Adaptation des portillons billettique ;
  - Pose de bandes d'éveil de vigilance ;
  - Traitement des escaliers fixes (contraste et nez de marches) ;
  - Amélioration de cheminements (élimination / signalisation des obstacles).

- Tram :
  - Dispositif de repérage sur les quais des portes accessibles du Tram (retrofit T1).

<u>Les actions prévues :</u>

- Stations de métro :
  - Annonce visuelle de la fermeture des portes des rames ligne A ;
  - Audit Eclairage des stations LA et LB ;
  - Amélioration de l'accessibilité des parkings P+R ;
  - Amélioration de l'éclairage des stations (en cohérence avec la loi de transition énergétique) ;
  - Pictogrammes de reconnaissance des stations.

La loi prévoit que la durée de l'Ad'Ap peut varier entre 6 et 9 ans. L'amélioration de l'éclairage des stations qui constituent un grand chantier pourrait bénéficier d'une période de trois ans complémentaires. Les services de l'Etat ont été interrogés à ce sujet.

Commentaires / Echanges / Décisions

Associations	Tisséo
APF Odile Maurin demande à disposer de la liste des arrêts accessibles et non accessibles et de ceux considérés comme prioritaires accessibles et non accessibles. Demande que le SDAP ne se limite paq au minimum prévu par l'ordonnance et ses textes mais que la mise en accessibilité prévoit l'ensemble du réseau	La liste des arrêts prioritaires accessibles et non accessibles sera communiquée à la fin de la réunion. (J-C BERNARD- Action SMTC)
GIHP Mr COUSERGUE explique que durant la grève du service Mobibus et lors de son retour de l'hôpital Larrey le conducteur du bus a eu des difficultés à bien se garer au bord du trottoir arrondi. Il est nécessaire de veiller à la formation des conducteurs sur les arrêts desservants des établissements médicaux. Elle a dû insister pour qu'il se présente correctement devant l'arrêt accessible.	En plus de la formation de sensibilisation des personnels en contact clientèle aux problématiques du handicap, tous les conducteurs de bus bénéficient d'une formation axée principalement sur l'utilisation de la palette UFR. Cette formation est maintenant inclue dans leur formation initiale. Les conducteurs doivent respecter les arrêts de bus prévus et permettre l'accès facilité à tous. Toutes les lignes Linéo seront mises en service avec 100% de leurs arrêts accessibles. Mr LATTES Président
GIHP Evoque le service « le Lien », en tant que service de substitution exploité par MOBIBUS. Le service n'est vraiment adapté aux besoins des PMR et n'est pas une solution adapté. Vu les difficultés actuelles de Mobibus à rendre un service de qualité, le service de substitution risque de subir également des refus et autres annulations dans les réservations. Compte-tenu du contexte Mobibus, l'assurance d'obtenir un transport dans le cadre du « LIEN » est peu crédible même en réservant une semaine avant. Il faudrait pouvoir réserver la veille du déplacement. APF Rappelle les dysfonctionnements de Mobibus qui vont se répercuter sur le service le Lien. Comment l'obligation de service de substitution peut être remplie ?	Conçu en 2013 dans le cadre de la démarche SDA, le service « le Lien », est très peu utilisé aujourd'hui. Il deviendra à terme, le service de substitution. L'élévation du niveau de l'accessibilité du réseau bus notamment va limiter le nombre de déplacement par le biais du service « le Lien ». Une adaptation de ce service sera nécessaire en regard du nombre d'ITA qui sera validé. Un service de substitution est à prévoir pour pallier aux ITA. La nature du service qu'il convient de mettre est de type Transport à la demande sur réservation. La question a été posée aux services de l'Etat qui partage cette analyse. (J-C BERNARD- Action SMTC)

APF Rappelle que les associations du collectif pour une France accessible sont en désaccord avec l'ordonnance de septembre 2014, et ses textes réglementaires, et que des recours ont été déposés et pour l'instant l'ordonnance n'est pas ratifiée. Cependant les arrêtés de novembre et de décembre s'appliquent. En raison des recours le nouveau dispositif des Ad'AP tel qu'il est conçu en contravention avec la Convention Internationale des Droits des Personnes Handicapées est susceptible de générer des contentieux contre ceux qui l'auront appliqué. Les députés peuvent encore modifier cette ordonnance et l'APF attire l'attention sur les risques juridiques qui courent à appliquer les nouveaux textes Concernant les ITA, l'ordonnance prévoit des critères automatiques pour le classement en ITA des arrêts de bus alors qu'il fallait précédemment démonter le caractère d'impossibilité technique.	Concernant l'ordonnance, il faut attendre que le Conseil d'Etat statue. En attendant, la mise en accessibilité du réseau se poursuit. Le dossier SDAP et Ad'AP se construit dans le strict respect des dispositions des décrets en vigueur. La volonté politique est de mettre en accessibilité le plus grand nombre d'arrêts de manière à garantir une qualité de transport et de vie à tous quel que soit le degré de mobilité des personnes sur le Périmètre de Transports Urbains. Il appartient aux techniciens Tisséo de traduire cette volonté politique de la manière la plus concrète possible. (J-C BERNARD- Action SMTC)
Souhaite : - avoir la liste des ITA qui seront déposés et les motifs demandés - pouvoir discuter de ces classements en ITA avec Tisséo. Demande : - que l'ensemble des arrêts du réseau considérés ou non comme prioritaires, soitent inscrits dan sl'Ad'AP, quitte à être priorisés. soient inscrits dans l'Ad'Ap, quitte à ce qu'ils soient traités ultérieurement - des engagements précis pour ne pas se retrouver dans la situation de 2015 avec des engagements non tenus par les collectivités et l'Etat. Dit que la norme qui recule est encore moins adaptée à la réalisté des PSH, donc ce qui sera accessible sur le papier, en réalité ne permettra pas de se déplacer librement dans de bonnes conditions et interdire de vivre en zone non dense. Dit que Tisséo, n'est pas obligé d'appliquer les textes à minima et que rien n'empêche de faire mieux.	La liste des ITA sera communiquée dès que la campagne de relevé de mesures complémentaires sera achevée. Il a été acté en Atelier CARUT du 4 juin 2015 d'associer les membres de la CARUT dans la démarche de classement des arrêts en ITA Il n'est pas prévu de programmation sur les arrêts non classés prioritaires. Nous allons répondre point par point au décret mais cela ne nous empêche pas de mettre en accessibilité des arrêts non prioritaires, chaque fois que des opportunités de voirie se présenteront. L'objectif affiché de Tisséo à travers le SDAP réside dans le principe de tendre vers la Haute Qualité de Service. Tisséo n'a pas de vision minimaliste de l'accessibilité. J-M LATTES Président

Autres commentaires

ANPHIM Durant les différents ateliers CARUT, nous avons constaté que les Bornes d'Information Voyageurs au niveau des quais de bus ne disposent pas de l'option sonore. Est-il prévu dans le SDAP de moderniser les BIV ?	Il y a deux raisons à cette absence, une obsolescence ou un dysfonctionnement. Dans tous les cas cela est prévu dans la maintenance. (Action EPIC) Mme TEXIER Tisséo-EPIC
ANPEA La vocalisation devait être prévue à Ramonville-Saint-Agne pour 2012 et en 2015 toujours rien.	Un programme de renouvellement des BIV est à l'étude. (Marché public - SMTC)
ANPEA Demande s'il y aura des stations prioritaires pour l'éclairage. La station Carmes est particulièrement peu adaptée	Le chantier des Carmes est lancé, mais l'œuvre d'art rend le chantier complexe. Les œuvres d'arts dans les stations sont des éléments positifs mais leur maintenance n'a pas été prévue. Ainsi, la rénovation complète de la descente de l'escalier avec voile éclairé par des points lumineux est lancée. Un autre problème se pose : le remplacement des lampes grillées et de celles qui ne sont plus aux normes. Dès lors les chantiers peuvent s'alourdir considérablement. Une équipe spécialisée (escalade) va participer à cette opération. Pour les stations à venir, il s'agira de veiller au choix d'œuvres d'art dont l'entretien sera non dimensionnant.
Remarque que ce problème crée des difficultés pour les malvoyants notamment.	C'est une évidence, mais une leçon a été tirée de cela, puisque les Carmes était une des plus belles stations mais la dégradation de sa lumière entraîne des handicaps. L'objectif est de retrouver une intensité lumineuse suffisante. Mr LATTES Président
ASEI Souhaite revenir sur la modification de la ligne 21 qui desservait auparavant 3 Sésames soit environ 180 personnes en situation de handicap à Colomiers. Aujourd'hui le trajet modifié ne passe plus par l'avenue BRUNAUD et les personnes doivent aller sur le boulevard Marcel Dassault où les arrêts de bus semblent temporaires et posent problème pour environ 500 personnes. Le tronçon de voirie emprunté par les bus actuellement est très saturé.	Le problème est identifié, connaissance suite à la réunion publique avec Madame le Maire de Colomiers et sera traité. Le tracé a été modifié du fait des encombrements de circulation. L'objectif était de redonner de la fluidité à la circulation des bus. Lors de cette réunion publique des personnes ont porté cette réclamation justifiée. Il y aura des modifications de voirie à effectuer car un bus qui n'avance pas n'est pas utile. L'étude a été lancée par rapport à la fluidité et un dossier est en cours concernant les besoins en transports en commun indiqués.

	Mr LATTES Président
APF Demande une réponse sur les délais demandés dans le cadre des Ad'Ap. Remarque que les personnes malvoyantes ne pourront donc circuler que dans 10 ans.	Application stricte du délai de 3 ans pour la mise en œuvre du SDAP. Trois périodes de 3 ans au plus pour la mise en accessibilité des ERP stations de métro. Discussion en cours avec les services de l'Etat pour disposer de 9 ans sur réaliser la mise en conformité de l'éclairage des stations. Un audit est prévu pour prioriser les actions sur les points les plus problématiques. Commencer par les Carmes puis attendre l'audit prévu pour mettre en place une programmation. Les informations relatives à cette programmation seront communiquées en CARUT ou en ateliers CARUT. J-C BERNARD Tisséo-SMTC

3) Retours des ateliers CARUT

3.1 Visite de la ligne Envol (07 avril 2015)

Nous avons mené ensemble un atelier CARUT préfigurant la mise en service de la ligne en avril dernier, démarche similaire effectuée sur la ligne Garonne.
En premier lieu, rappelons que les typologies de stations de T1 qui fonctionnement bien ont été reconduites sur T2. De même 4 rames supplémentaires (utilisées sur T1 depuis l'été 2014) ont été acquises afin d'exploiter le nouveau tronçon de réseau, complétant le matériel roulant déjà en service (24 rames). L'équipement et l'aménagement des stations restent identiques à T1.
Les principes d'aménagement des stations tram notamment reconduits sur T2 :

- Emmarchements sur les fonds de quais ;
- Reconduction du dispositif de repérage en station des emplacements des portes doubles accessibles des rames (damiers à 9 clous qui avaient fait l'objet d'un atelier CARUT sur la ligne Garonne) Actuellement, les trois stations de la ligne Envol et les 6 stations de Garonne sont équipées. Ce dispositif est en cours de déploiement sur les 18 autres stations tram.

Les spécificités introduites par Envol ont été présentées dans un atelier CARUT lors du démarrage du chantier.
Les spécificités liées à l'accessibilité:

- Des bandes de pavés collés permettant de délimiter les voies de piétons et de cycles et les franchissements de chaussées ;
- Sur le franchissement de l'ouvrage d'art passant au-dessus d'A631 qui bénéficie de deux passages, un pour les cycles et un pour les piétons : un traitement en résine anti-glissement, ainsi que sur le cheminement piéton limitrophe jusqu'à la rue Velasquez.

Un pôle d'échange conséquent a été aménagé à l'aéroport avec une agence commerciale et une relocalisation de la gare bus.

Lors de la visite, les membres de la CARUT ont relevés plusieurs points :

- Aux abords immédiats de l'ouvrage d'art, la SMAT avait précisé qu'il manquait du mobilier qui est maintenant en cours de déploiement, séparatif entre les parties piétonnes et l'avenue Latécoère ;
- Amélioration du repérage au niveau de l'ouvrage d'art de chaque passage cycle et piéton (1 de chaque côté) et pas forcément explicite : des panneaux vont être ajoutés ;
- Absence de revêtements entre la liaison piétonne rue Velasquez et l'ouvrage d'art, Travaux réalisés ;
- Voie verte mixte (cycles et piétons) permettant de partager la voirie, le candélabre gênant est déplacé ;
- Au niveau du franchissement de l'ouvrage d'art, faible contraste tactile entre les bandes de pavés collés permettant de délimiter les voies de piétons et le béton armé non repérable à la canne blanche. Cependant la modification demandée à la SMAT est difficile à mettre en œuvre puisqu'elle impliquerait de décoller les bandes et de dégrader les revêtements. Donc maintient à l'état ;
- Les potelets implantés provisoirement sur les passages piétons du fait d'une rupture de stock du fabricant sont remplacés par les potelets habituels pour fin juin ;
- Sur la zone aéroport, les bordures, de part et d'autre de la traversée piétonne (accès au parking P0 depuis la rue Lindbergh), présentent des rebords avec des arêtes saillantes. Elles ont été rabotées,
- Au niveau de l'agence commerciale, l'aéroport doit déployer une borne mouv+ devant l'agence commerciale, d'ici fin juin ;
- Au niveau du meuble de service à l'extrémité de tramway, prévoir du mobilier pour sécuriser le dénivelé de la voie du tram;
- Identifier les rames de la ligne T2 par un pictogramme « avion » sur la girouette frontale. En cours d'études par les techniciens ;
- Les abris tramway : une hauteur de banc relevée anormalement haute. Il s'agit pourtant du même matériel que sur les autres stations. Une adaptation ponctuelle est actuellement recherchée.

Pour information :

- les audiodescriptions des stations ont été mises en ligne sur le site grand public Tisséo.

Commentaires / Echanges / Décisions

ASEI Centre Lestrade Sur les quais, les bancs sont en saillie et peuvent présenter un danger car non détectable avec la canne blanche. Un rappel au sol au droit de l'obstacle serait utile	Utilisation des fiches CERTU, préconisation à 40 cm d'assise. Ici 46 cm d'assise. La question a également été posée au fournisseur du mobilier qui semblait découvrir le questionnement.
GIHP Par rapport aux bancs, les fiches du CERTU n'ont pas valeur de réglementation. Une personne à mobilité réduite nécessite une assise d'au moins 46 cm et des accoudoirs.	Il n'est pas prévu d'apporter de modifications dans l'immédiat. O. ASSELIN Tisséo-SMTC

ANPHIM Une Bande d'aide à l'orientation (BAO) est-elle prévue pour guider les déficients visuels vers la borne « mouv + »?	La borne mouv+ sera sonorisée et répondra à la télécommande universelle. Tisséo n'est qu'un occupant de la zone aéroportuaire où l'aéroport duplique ses propres bornes. Suite à l'installation de la borne, nous reviendrons ensemble sur le site pour la tester. O. ASSELIN Tisséo-SMTC
GIHP Au sujet de la Borne Mouv+, lors d'une réunion avec l'aéroport, il leur a été dit qu'ils attendaient les instructions de Tisséo pour placer la borne. Il faut établir une connexion.	Les fourreaux ont déjà été installés suite à votre rendez-vous et le positionnement est consensuel entre l'aéroport et Tisséo. En attente de la pose. O. ASSELIN Tisséo-SMC

3.2 Aménagement des portiques de validation

Des difficultés sont rencontrées, lors de la validation des titres de transport, notamment par les personnes en fauteuil roulant. La cible de validation sur les mobiliers en ligne de contrôle d'accès au métro est positionnée à 1,10m de hauteur. Le geste de validation avec la carte pastel sur la cible et la lecture des informations liées à la validation deviennent complexes pour les personnes en fauteuil roulant et les personnes de petite taille. La prise en compte de ces difficultés a amené, dans le cadre des ateliers CARUT, à la création d'une première maquette en 2014, puis d'une seconde maquette industrielle en 2015 qui répond davantage aux différents types de handicap. Le but de la concertation élargie est d'éviter de générer des difficultés pour les autres catégories d'usagers des portillons PMR. Deux prototypes ont été conçus correspondant aux différents mobiliers existants.

Portillon à porte battante

Portillon à vantaux

Il y aura donc deux cibles de validation sur les portillons PMR. L'ancienne cible est maintenue. Une nouvelle cible est positionnée horizontalement à 0,65m du sol. Un deuxième écran de lecture orienté est situé à une hauteur de 0,80cm. La démarche a été pragmatique. L'avis des personnes en situation de handicap recueilli lors des tests in situ avec les maquettes ont permis de régler un certain nombre de détails avant de réaliser le prototype.
Fixé sur le mobilier « Portillon PMR » de la station Argoulets pour le test atelier CARUT du 22 mai 2015, le prototype n'est pas à ce jour en fonctionnement pour des raisons liées à la stabilité du logiciel.

En termes de délai, le début de l'installation des modules est programmé à compter de mi-novembre 2015. Fin de la mise en place au plus tard mi-février 2016

Modification complémentaire apportée : commande d'ouverture du battant en sortant / ajout d'un bouton sur la droite et le bouton gauche sera doublé à un endroit plus accessible.

Intervention de Mr Jean-Michel LATTES : ce dossier a été découvert en arrivant à la présidence. C'est un produit qui n'existait pas et qui a entièrement été créé par la collaboration entre les services de Tisséo et les associations de personnes handicapées. C'est donc une opération exemplaire.

Commentaires / Echanges / Décisions :

GIHP Le résultat est très satisfaisant et répond véritablement à un besoin qui va dans le sens de l'autonomie des personnes handicapées. C'est le fruit d'un travail mené en collaboration étroite avec les personnes handicapées. Il serait intéressant que cette initiative soit proposée lors des trophées de l'accessibilité. Elle est innovante et doit être vue par les ministères. Il faut que ce soit Tisséo qui soit reconnu pour cette avancée technologique et pas l'industriel.	Totalement favorable à cette proposition, la manière dont cette mesure a été portée est exemplaire. Ce travail fait partie des dossiers à valoriser via les Trophées de l'accessibilité par exemple. Mr LATTES Président
ASHT Quels types de portillons seront installés ? Les portes avec un battant sont moins dangereuses. Le risque est de se retrouver coincé entre deux portes à ventaux. Mais comprends que les nouvelles technologies doivent être utilisées.	Le programme actuel consiste à une adaptation de l'existant. En revanche, nous réfléchissons pour les équipements à venir. Les équipements à prévoir pour la troisième ligne de métro, entrent dans cette réflexion. R. LARVOR Tisséo-SMTC La troisième ligne de métro doit être à la pointe de la technologie y compris et avant tout en regard des problématiques du handicap. Dans le cahier des charges il faudra introduire des normes bien précises, allant au-delà de celles demandées par les textes car il faut que les réalisations soient parfaites de ce point de vue. Mr LATTES Président
AFM31 Voudrait revenir sur les portillons qu'il faut doubler pour éviter d'attendre derrière les poussettes et les valises, notamment lors des départs en vacances. Témoignage : aux Arènes sans les agents pour la faire passer, elle peut attendre 10 minutes. Les personnes s'engouffrent dans la station et il	Nous intégrons votre remarque. C'est une nouvelle page qui s'ouvre pour les Arènes qui est la station la plus dégradée du réseau. Il faut aussi revoir les cheminements vers Pasteur et Carrefour. Mr LATTES Président

est difficile de passer la porte d'entrée. Il faudrait mettre les portillons au milieu de la ligne de contrôle et pas en première position, d'autres personnes attendent qu'elle passe pour frauder.	Les usagers passent au plus court. Sur la station Jaurès, création d'un flux entrant et d'un flux sortant par un chantier assez lourd. Mr LATTES Président
ANPIHM Les validateurs des nouveaux bus qui ont des ouvertures latérales sont abaissés pour les PMR à l'arrière, mais les valideurs à l'avant du bus n'auraient pas dû être abaissés. Ce n'est pas pratique pour les personnes avec une déficience visuelle. Il faut laisser le validateur à sa hauteur initiale à l'avant.	Le concept idéal serait un validateur à l'entrée et un deuxième validateur bas au centre. Il faut intégrer ces remarques dans les cahiers des charges liées aux nouvelles acquisitions de bus. Mr LATTES Président

Présentation de Mr Sylvain VIDAL : aménagement des places PMR dans les pôles d'échanges

Suite à une remarque enregistrée lors de la CARUT de décembre concernant un conflit entre la dépose minute des covoiturages et des usagers en situation de handicap qui se garent pour accéder aux transports collectifs une réflexion a été menée. Les premières esquisses de réorganisation des pôles d'échanges ont été présentées en atelier CARUT le 30 mars 2015.

Station de Balma Gramont

Le projet :

- Regrouper et protéger les fonctions du parking PMR au nord-ouest du pôle d'échange au contact direct du métro et de dégager de la capacité dans la gare bus avec des emplacements TAD et Bus ;
- Aménager une zone de dépose-minute / covoiturage sur le terre-plein entre la rue St-Jean et la voie d'accès au P+R avec possibilité de retournement des véhicules dans la zone ;
- Amélioration des chemins d'accès au métro, depuis la rue saint jean, et depuis le parking-relais. Elargissement du quai longeant le P+R de 3m-3m50.

Station Ramonville-Saint-Agne

Le projet :

- Décaler le parking PMR en prenant du terrain sur l'actuel P+R ;
- Créer une entrée et une sortie dédiée aux utilisateurs des places PMR ;
- Dédier l'actuelle poche PMR au covoiturage et à la dépose-minute.

Le stationnement PMR sera plus important que celui de la poche existante.

Liste des actions à mener à court terme :

- Renforcement de la signalétique, de la mise aux normes ;
- Contrôle plus régulier ;
- Conserver une tolérance pour la dépose minute tout en conservant des places systématiques pour les PMR.

Intervention Mr LATTES : de nouvelles pratiques se développement qui impactent le respect des places réservées aux personnes en situation de handicap, une des pratiques les plus pénalisantes est le covoiturage. Nous n'allons pas nous opposer au covoiturage mais nous avons repensé les stations les plus impactées par le covoiturage pour dissocier les espaces, mettre en place des espaces dédiés au covoiturage. Le pire est sur Ramonville-Saint-Agne où l'occupation des places PMR est quasi-systématique, en particulier le vendredi soir.

Commentaires / Echanges / Décisions

L'APF Demande une explication sur la tolérance de dépose minute sur les places réservées, et la conteste, car mettre en place une tolérance, c'est un mauvais signe que l'on envoie ! VOIR ENSEMBLE Aujourd'hui à cause du covoiturage à Ramonville-Saint-Agne, il est devenu habituel d'occuper des places PMR avec des voitures vides, ce qui signifie que les personnes qui sont stationnées-là ont pris le métro sans la carte européenne. Ces personnes-là devraient aller dans le parking normal. Que pensez-vous faire en attendant la mise en place des nouvelles organisations de l'espace pour les en empêcher ? Tant que les gens n'auront pas reçu quelques PV, cela ne marchera pas. Quand on leur fait une remarque certains deviennent très menaçants.	Renforcer le contrôle et la verbalisation. Dans l'attente des aménagements, s'engage à renforcer le contrôle et la verbalisation sur ces sites car cette pratique est inacceptable. Les remarques seront remontées aux responsables du contrôle de ces sites en leur demandant de faire des passages de verbalisation sur les deux sites et sur les autres. Il faut faire un rappel à un taux dissuasif, car l'amende sur une place PMR est de 135€ et cela fait réfléchir pour les fois suivantes. Mr LATTES Président Lorsqu'un automobiliste nous envoie une lettre d'indulgence pour un PV suite à un stationnement sur une place PMR, la lettre est renvoyée déchirée. Pas d'indulgence pour ces pratiques.
ASHT Vous nous confirmez donc cette surveillance jusqu'au réaménagement des sites ?	Après les aménagements, les places continueront à être surveillées. Mr LATTES Président
GIHP la question de la tolérance pour la dépose minute. Ou bien la pratique est autorisée, ou elle est interdite. Quand la pratique d'une tolérance existe, on incite les gens à abuser du système. VOIR ENSEMBLE Ce n'est pas la dépose mais la reprise minute qui pose problème. Parfois attendent quelqu'un qui doit arriver. GIHP	C'est une remarque entendue, La tolérance ne sera pas la règle. La tolérance sur les places handicap en centre-ville doit être de zéro, pareil pour les pôles d'échanges. Mr LATTES Président

L'excuse des personnes qui se garent sur les places PMR c'est de dire qu'ils en ont pour cinq minutes, et ensuite ce n'est jamais ce temps-là. Même cinq minutes c'est abusif. URAPEI Propose de neutraliser une place en dépose et reprise minute ou de la réserver aux PMR. Il faut supprimer la tolérance car les personnes sont déjà sans gêne. Il est déjà difficile de trouver des places PMR.	
URAPEI Faire comme dans les grandes surfaces avec les places PMR et les places familles. Il faut sensibiliser les gens à la différence.	C'est une remarque entendue Mr LATTES Président
AVH Il existait un arrêt le Lien à Balma qui était positionné un peu loin de la station de métro. Va-t-il se rapprocher de la station ?	A Balma cet arrêt est dans la poche PMR du parking, il a été rapproché. J-C BERNARD Tisséo SMTC
GIHP Concernant les projets futurs de Tisséo, la presse donne des informations très confuses. Où en est le dossier de l'aérotram ?	Mise en garde vis-à-vis des journaux qui ne donnent pas une information officielle. Chaque année sur l'agglomération toulousaine, on ajoute l'équivalent de 12 000 à 15 000 personnes. En termes de déplacement cela se traduit par 50 000 nouveaux déplacements par jour tous modes confondus. Sur 10 ans, 500 000 déplacements par jour. Mr LATTES Président

Intervention de Mr Jean-Michel LATTES : Les projets Tisséo

- Principe d'une troisième ligne de métro dont le parcours se précise : Colomiers, aéroport, Sept Deniers, Barrière de Paris, Matabiau, Montaudran, Saint-Orens, Labège. Les ingénieurs ont découpé des fuseaux eux même découpés en carrés avec une analyse de l'activité, de l'habitat et des services publics. Echéance 2024 ;
- 10 lignes Linéo à l'échéance 2020 et non pas 2025. La livrée des bus ne sera pas blanc mais gris, la presse journal précisant aussi que la ligne 16 faisait 16 000 déplacements par jour alors que c'est 22 000. L'enjeu est de mettre un bus rapide à fréquence élevée sur tous ces arrêts, entre le bus ordinaire et le tramway avec le temps d'attente pour l'arrivée du bus affichée en temps réel. Projet qui dépasse les 100 millions d'euros et dont le calendrier sera donné lors du conseil syndical de juillet ;
- Le doublement de la ligne A de métro à 52 mètres, travaux sur les 4 stations à 26 mètres. Sur certains horaires nous avons du reste à quai donc lors du dernier conseil syndical nous avons voté l'extension des quais pour une inauguration en 2019. 4 rames seront envoyées en heure de pointe ;
- L'aérotram à 80 millions d'euro pour une capacité à 7 000 personnes jour, l'adéquation n'est pas de mise. Le dossier est repensé mais pas encore voté. Le passage Rangueil Oncopôle n'est pas forcément très utile donc des liaisons supplémentaires ont été imaginées avec Oncopôle/Basso-Cambo d'un côté et de

l'autre Rangueil Montaudran pour créer un maillon reliant les 3 lignes de métro. Le dossier sera présenté en fin 2015 au conseil syndical ;

- La station Basso-Cambo est à agrandir. L'arrivée de l'aérotram doit être prévue dans le cahier des charges pour prévoir l'intermodalité. Même travail sur Matabiau et Montaudran car les projets urbains sur ces sites vont plus vite que les projets de transport ;
- Mise en place d'un ticket unique avec le SNCF.

Commentaires / Echanges / Décisions

VOIR ENSEMBLE Qu'en est-il du prolongement de la ligne B ?	Mr LATTES C'est un projet en débat. Un commissaire enquêteur va rendre son rapport dans quelque temps, donc attente de son avis objectif. Cette ligne prolongée n'est pas totalement financée. Contact au CG qui doutait du financement. Si le CG est prêt à prendre en charge l'éventuel manque de capacité de paiement du SICOVAL, la ligne B sera réalisée. Echéance 2021. Mr LATTES Président
Pourtant il y a des besoins.	On ne peut pas faire les deux. La nouvelle ligne drainera 50 000 personnes alors que le prolongement de la ligne B 25 000. 70000 salariés seront desservis avec la troisième ligne de métro. Labège sera à 15 minutes de Matabiau. L'objectif est de créer un maillon.
Pôle Handicap Les usagers de Mobibus remontent au pôle handicap leurs plaintes. Des décisions ont-elles été prises suite aux dernières grèves ? Des modifications vont-elles améliorer ce service qui est de plus en plus décrié ?	C'est une concession lancée en 2013 avec Transdev et qui se dégrade suite à un élargissement des bénéficiaires. En septembre dernier, 500 000 euros ont été ajoutés pour le fonctionnement. Le concessionnaire a d'ailleurs été saisit et a dépêché un cadre de haut niveau en urgence, qui reprend tout le dispositif. Une rencontre est prévue dans les semaines qui viennent pour faire un bilan. Si le concessionnaire ne corrige pas le risque est celui de la rupture du contrat. Mr Lattes Président
GIHP Par rapport à la qualité qui est aujourd'hui déplorable, le GIHP a été contacté par la déléguée du défenseur des droits. Elle a été saisie par une usagère. Il est possible que nos associations saisissent aussi la déléguée du défenseur des droits pour que les choses évoluent rapidement.	
APF Souhaite une date de réunion concernant Mobibus mais problèmes de rencontre.	Pas toujours facile de caler des réunions mais un rendez-vous est prévu demain. La conscience du problème existe.
Rappel qu'ils ont occupé Tisséo le 2 juinet des engagements ont été pris. Les engagements pris par Tisséo concernant les	Les délais sont difficiles à donner car si on décide de casser la concession au tribunal

réservations Mobibus par internet avec confirmation immédiate et sur les transports réguliers n'ont pas été tenus. Selon la DSP, la grève locale n'est pas considérée comme un cas de force majeure et donc TPMR aurait dû de se donner les moyens de répondre à la demande pendant la grève avec la sous-traitance, ce qui n'a pas été le cas. Qu'est-ce qu'il est fait concrètement pour améliorer situation ; quels engagements ? Dans quel délai seront-ils tenus ? Avez-vous mis en demeure de façon officielle Transdev ? Demande copie des courriers.	on se retrouve sans système de transport pendant plusieurs mois. Donc saisie du groupe Transdev pour dépêcher un cadre sur place, ce qui a été fait. Le maximum a été fait. Il n'a pas été envoyé une lettre avec accusé de réception car cette pratique ne sera pas plus efficace que l'audit et les réunions qui sont réalisées avec le cadre Transdev prévues. Cela a été remonté au cadre Transdev sur place. Nous sommes d'accord sur le constat.
GIHP Par rapport à la grève le service aurait dû être sous-traité. Transdev disait que les sous-traitants étaient saturés. Nous avons contacté les sous-traitants qui n'étaient pas saturés. Toujours les confirmations de la veille au soir pour Mobibus, ce n'est pas acceptable, depuis 6 semaines.	Le système est parti en dérive car les bons choix n'ont pas été faits. Le paradoxe du système de transport toulousain c'est que le coût est le troisième national, mais le rendu n'est pas suffisant. Le système n'a pas été bien pensé.

Clôture de la commission par Mr Jean-Michel LATTES

Remercie les participants par leur participation active, prochaine réunion le 15 décembre 2015.

CARUT

Modalités d'élaboration de la liste des arrêts prioritaires

16 juin 2015

SOMMAIRE

- **1ère partie : Etat des lieux de l'accessibilité à l'issue du SDA**
  - Les modes lourds de transport en commun
  - Un parc Bus 100% Accessible
  - Un réseau Bus de plus en plus accessible
  - Une information voyageurs pour tous, adaptée à chacun
  - Un réseau de plus en plus attractif
  - Bilan budgétaire du SDA 2009 - 2014

- **2ème partie : Le SDAP - accessibilité réseau transport / Ad'AP - accessibilité stations métro**

  - SDAP / Le cadre réglementaire
  - SDAP / Définition des arrêts prioritaires par la loi
  - La démarche de sélection des arrêts prioritaires
  - Les paramètres de sélection des arrêts prioritaires
  - Photographie de l'accessibilité en Janvier 2015
  - Carte des arrêts prioritaires
  - Synthèse de l'accessibilité du réseau
  - Contexte de la programmation de travaux
  - Proposition de planification des travaux de mise en accessibilité des arrêts
  - Les Impossibilités Techniques Avérées
  - Autres mesures dans le cadre du SDAP
  - L'Ad'AP ERP (décret 2014-1326 et 1327)

tisséo SMTC

Etat des lieux de l'accessibilité à l'issue du SDA

Les modes lourds de transport en commun

100% accessibles

Métro

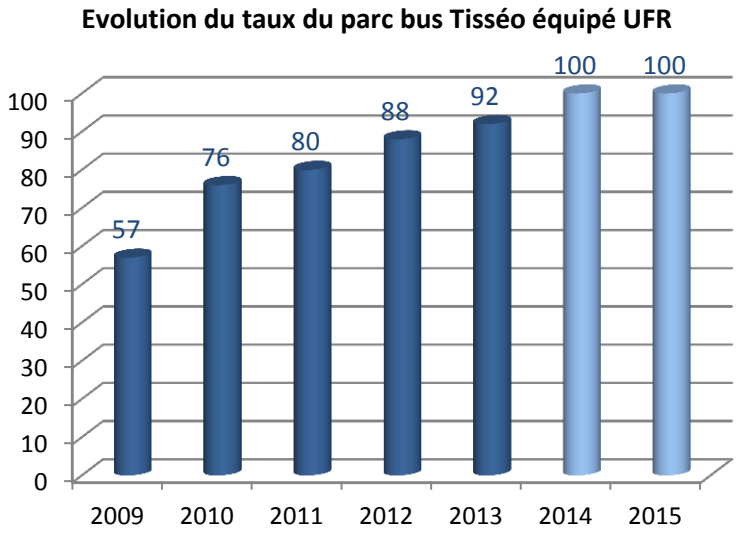
Tram

Linéo

tisséo SMTC

Un parc Bus 100% Accessible

Pourcentage de bus équipés de palette rétractable : 100%

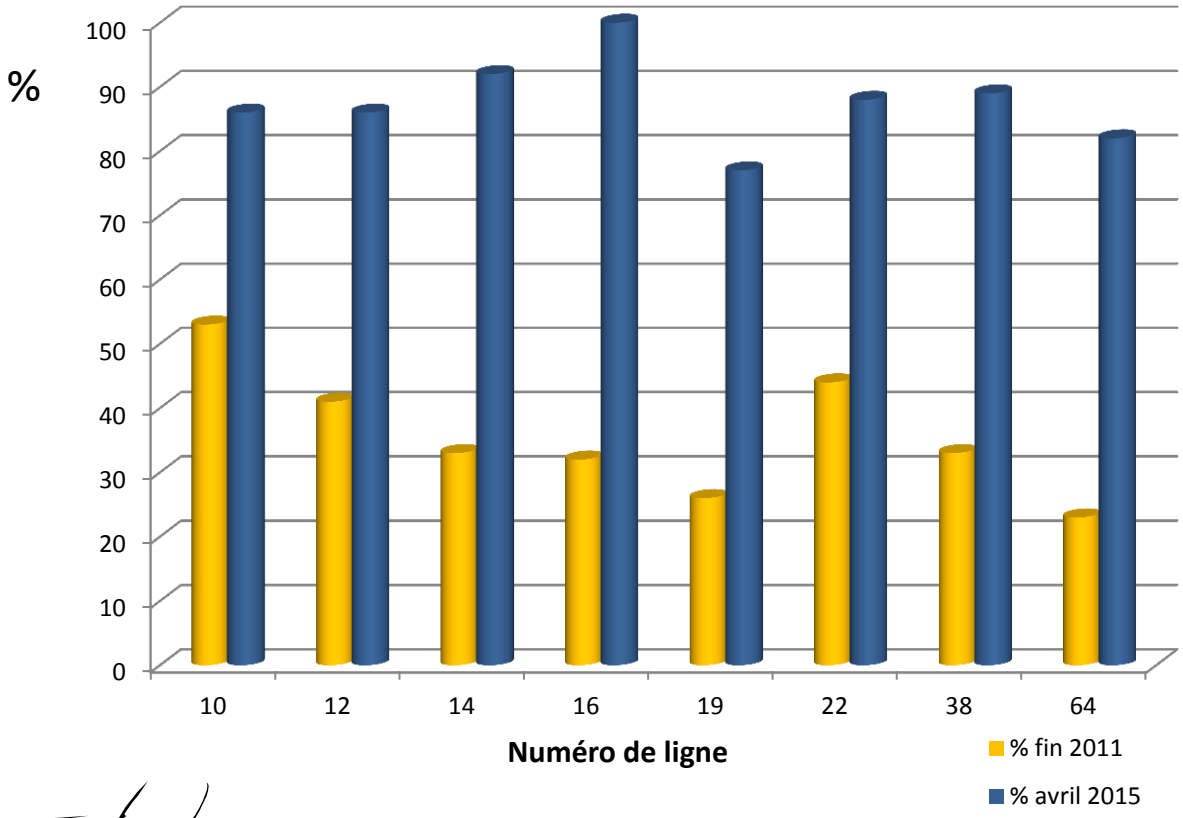


Pourcentage de bus équipés d'information voyageurs visuelle et sonore embarquée : 100%

tisséo SMTC

Un réseau Bus de plus en plus accessible

Evolution du pourcentage d'arrêts accessibles
aux Utilisateurs de Fauteuils Roulants
sur les lignes les plus fréquentées du réseau de bus



Les lignes de bus ossatures ont plus de 80% de leurs arrêts accessibles

tisséo SMTC

Une information voyageurs pour tous, adaptée à chacun

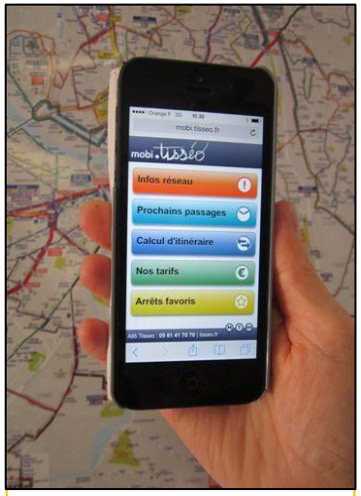
Mise en accessibilité les agences Tisséo

Visio interprétation en Langue des signes Française

Information en temps réel aux arrêts

Mise en œuvre de bonnes pratiques d'accueil des usagers

Information voyageurs : vers un déplacement facilité pour tous



Des outils mobiles pour s'informer : SMS, Audiotel, internet mobile et appli Tisséo

Des équipements plus visibles aux points d'arrêt bus

Conception de documents d'information plus lisibles

Réaménagement des rames de métro

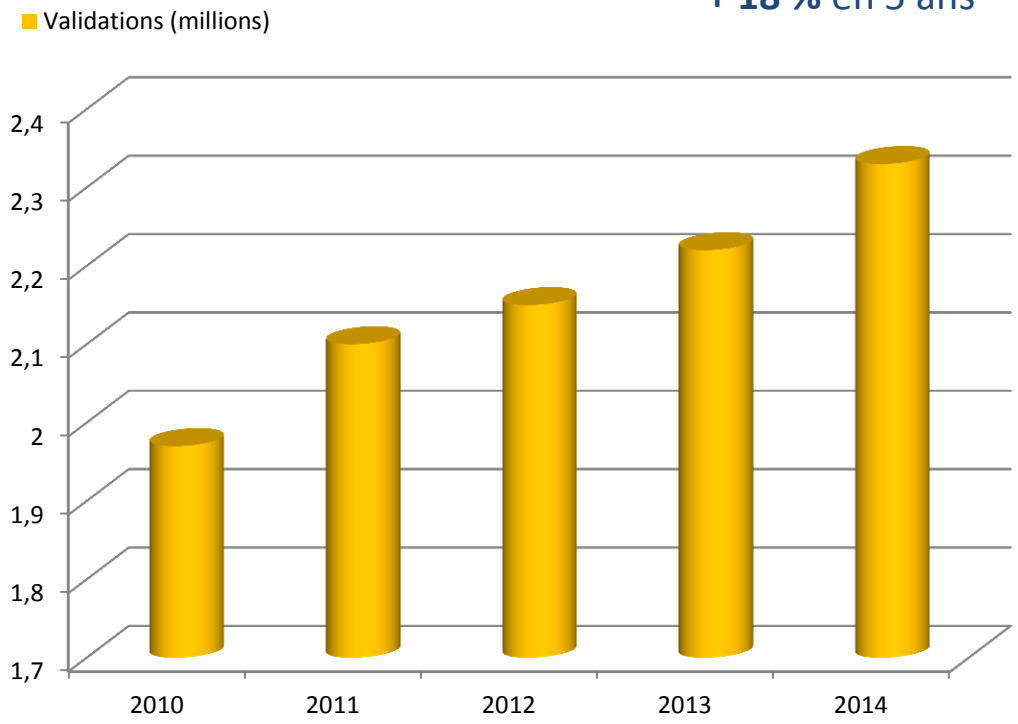
Meilleure lisibilité des panneaux d'information

tisséo SMTC

Un réseau de plus en plus attractif

Fréquentation du réseau Tisséo et répartition des validations par des usagers utilisant des titres pour personnes présentant un handicap :

+ 18 % en 5 ans



Répartition des validations sur le réseau Tisséo en 2014

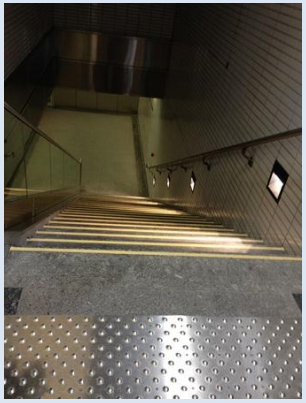
1 million sur le **Bus**

1, 2 millions sur le **Métro**

100 000 sur le **Tram**

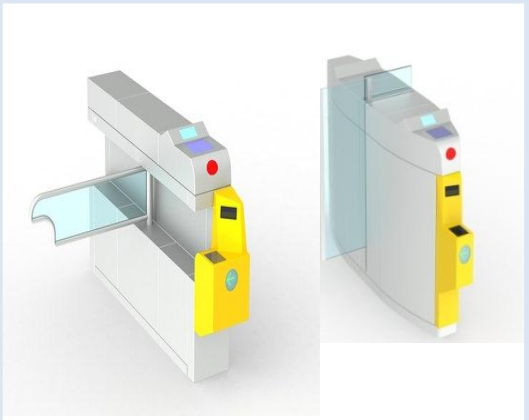
tisséo SMTC

Travaux en concertation avec les membres de la CARUT



Nez de marche et BEV des escaliers du métro

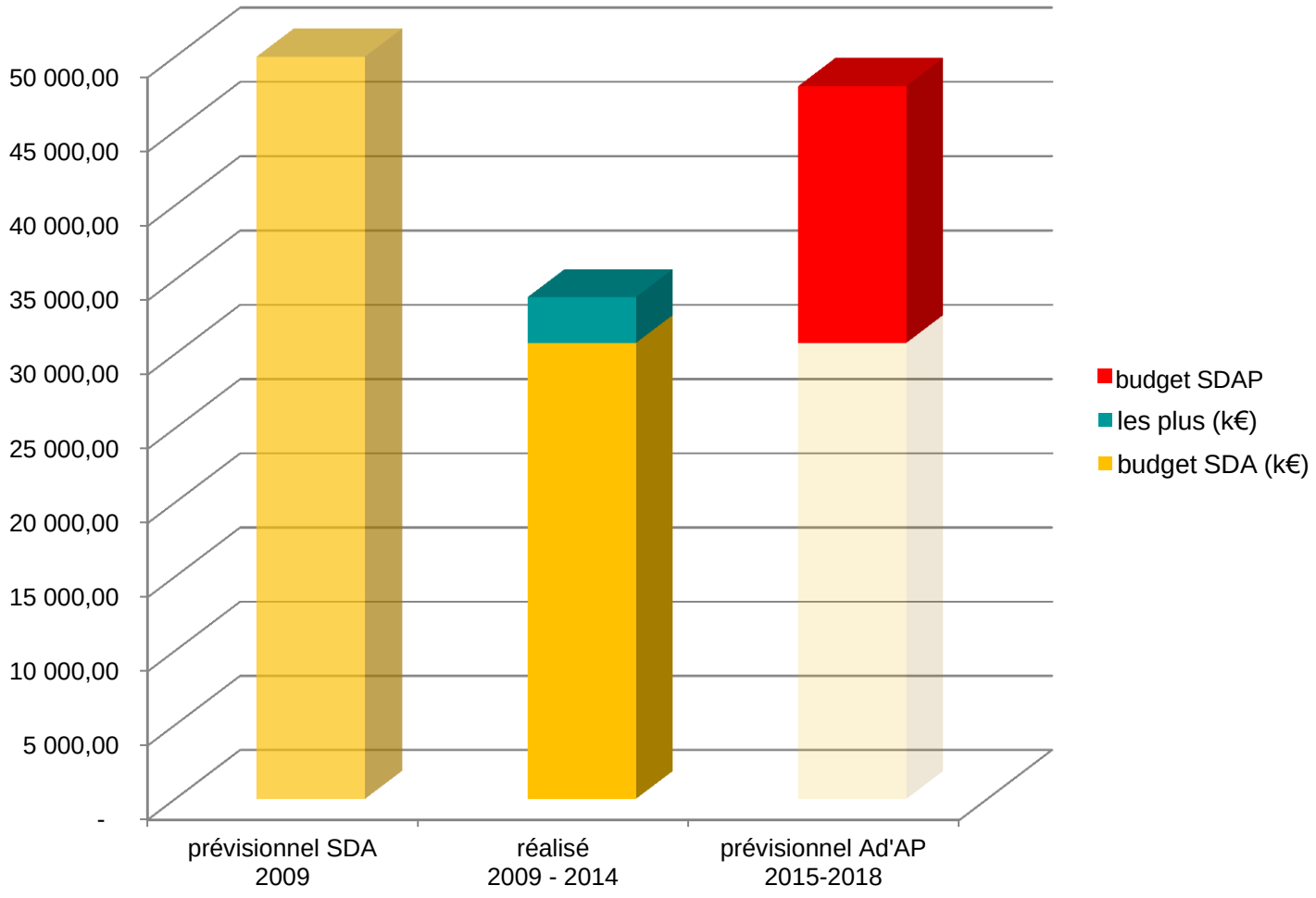
Amélioration des BAO d'accès bus métro tram



Abaissement de la cible de validation des portillons métro

tisséo SMTC

Bilan budgétaire du SDA 2009 - 2014



Le SDAP
accessibilité réseau transport

L'Ad'AP
accessibilité stations métro

SDAP / Le cadre réglementaire

- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014
  - Permet aux AOT de bénéficier d'un délai supplémentaire pour la mise en accessibilité du réseau de transport urbain (3 ans à partir de son approbation)
  - Le SDAP doit être déposé avant le 27 septembre 2015
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014
  - Définit le contenu du SDAP ainsi que les conditions de son approbation
  - Précise les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDAP
- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014
  - Définit les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire
  - Précise ce qui relève d'une impossibilité technique avérée (ITA) permettant d'exclure certains points d'arrêts prioritaires de l'obligation d'accessibilité
- Des décrets encore à paraître…
  - Sur le pourcentage de matériel roulant accessible (valeurs minimales à respecter)
  - Sur les sanctions appliquées en cas de non-respect des engagements de formation du personnel ou d'accessibilité de l'information aux usagers

SDAP / définition des arrêts prioritaires par la loi

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 précise les points d'arrêts prioritaires devant être traités dans le cadre du SDAP. Aussi, un point d'arrêt sera prioritaire dès lors qu'il répond au moins à une des conditions suivantes :

1. Il est situé sur une **ligne structurante** d'un réseau de transport urbain
2. Il est desservi par **au moins deux lignes** de transport public
3. Il constitue un **pôle d'échanges**
4. Il est situé dans un **rayon de 200 mètres** autour d'un **pôle générateur de déplacements** ou d'une **structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées**

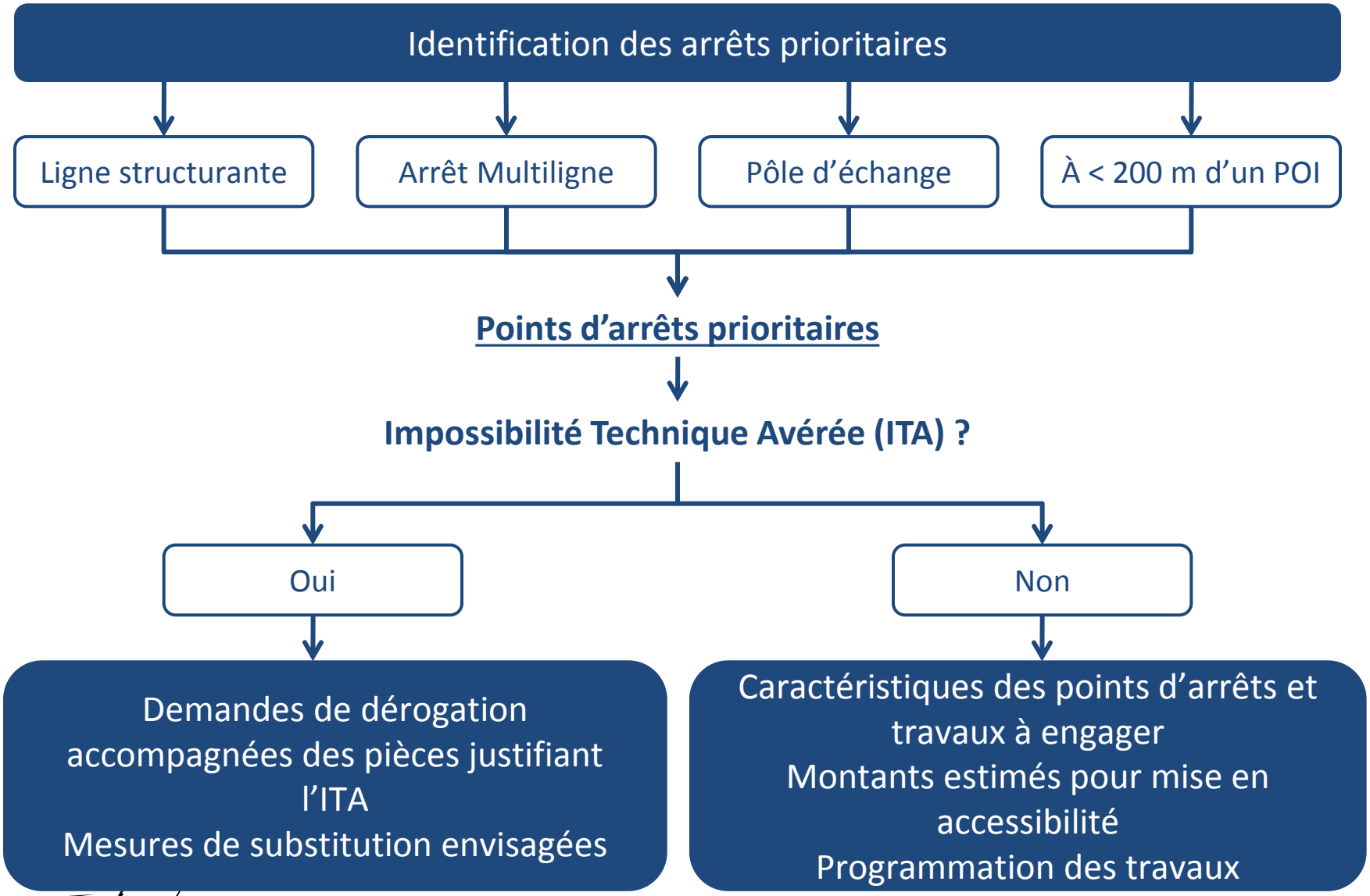
Lorsque l'application de ces critères ne permet pas d'identifier un point d'arrêt prioritaire dans une commune desservie, l'AOT doit déterminer a minima un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune.

La liste des arrêts prioritaires doit être soumise à approbation de l'organe délibérant de l'AOT ou fixée par arrêté, après consultation des associations de PMR (*article D. 1112-14 du Code des Transports*).

tisséo SMTC

La démarche de sélection des arrêts prioritaires

Identification des arrêts prioritaires



- Ligne structurante
- Arrêt Multiligne
- Pôle d'échange
- À < 200 m d'un POI

Points d'arrêts prioritaires

Impossibilité Technique Avérée (ITA) ?

- Oui
  - Demandes de dérogation accompagnées des pièces justifiant l'ITA
  - Mesures de substitution envisagées
- Non
  - Caractéristiques des points d'arrêts et travaux à engager
  - Montants estimés pour mise en accessibilité
  - Programmation des travaux

tisséo SMTC

Les paramètres de sélection des arrêts prioritaires - 1/3

Arrêts appartenant à des lignes structurantes

- **ligne Linéo :**
  - ligne Linéo actuelle
  - futures lignes Linéo
- **lignes à forte fréquence de passage**
  - plus de 120 courses par jour
- **lignes en site propre**
  - lignes totalement en site propre
  - lignes partiellement en site propre (au moins 10 arrêts successifs)

tisséo SMTC

Les paramètres de sélection des arrêts prioritaires – 2/3

Arrêts multi-lignes

- Passage d'au moins :
    - 2 lignes Tisséo ou
    - 1 ligne Tisséo et 1 ligne autre réseau

Arrêts appartenant à un pôle d'échange

- lieu de correspondances aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre points d'arrêt d'au moins 2 lignes de transport

tisséo SMTC

Les paramètres de sélection des arrêts prioritaires – 3/3

Recensement des Points d'Intérêt (POI) sur le PTU

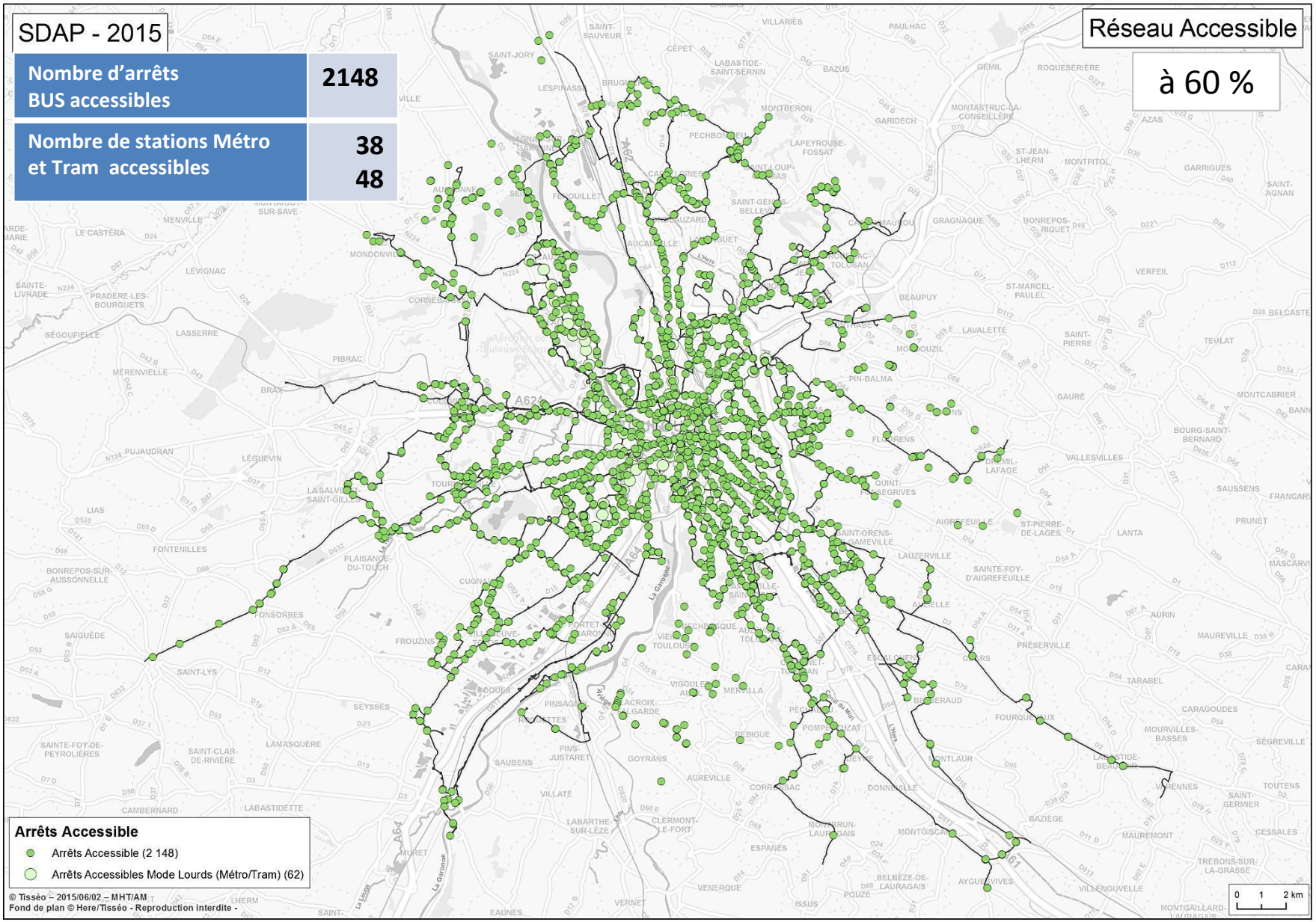
- Etabli en cohérence avec les données du SDAVE (Schéma Directeur d'Aménagement de la Voirie et des Espaces) de la Métropole

- Données utilisées sur le PTU hors métropole :
  - Données du SDIS (Service départemental d'incendie et de secours)
  - Base de données SIRENE
  - Base de données du RECTORAT

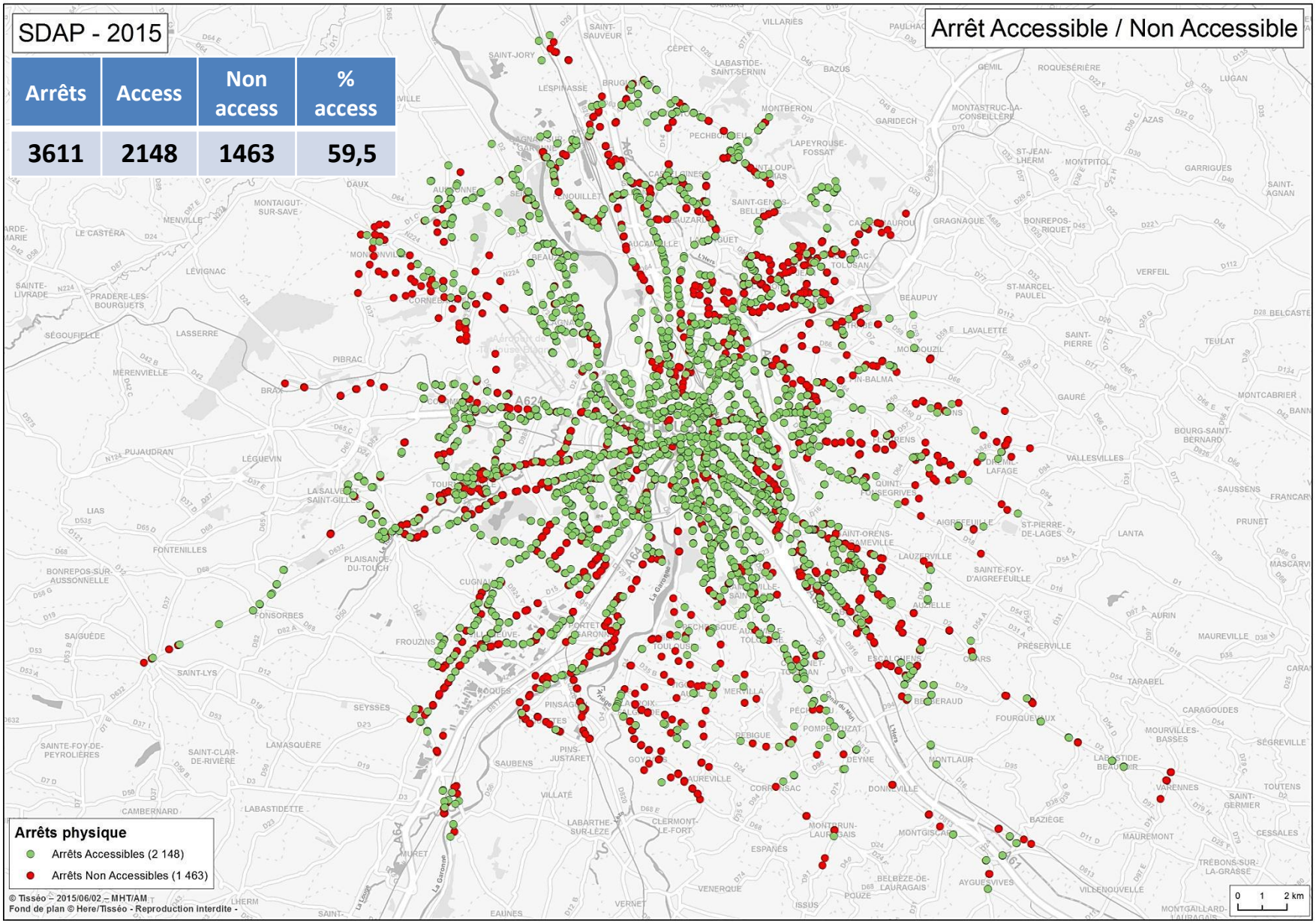
  et en cohérence avec les données FINESS

tisséo SMTC

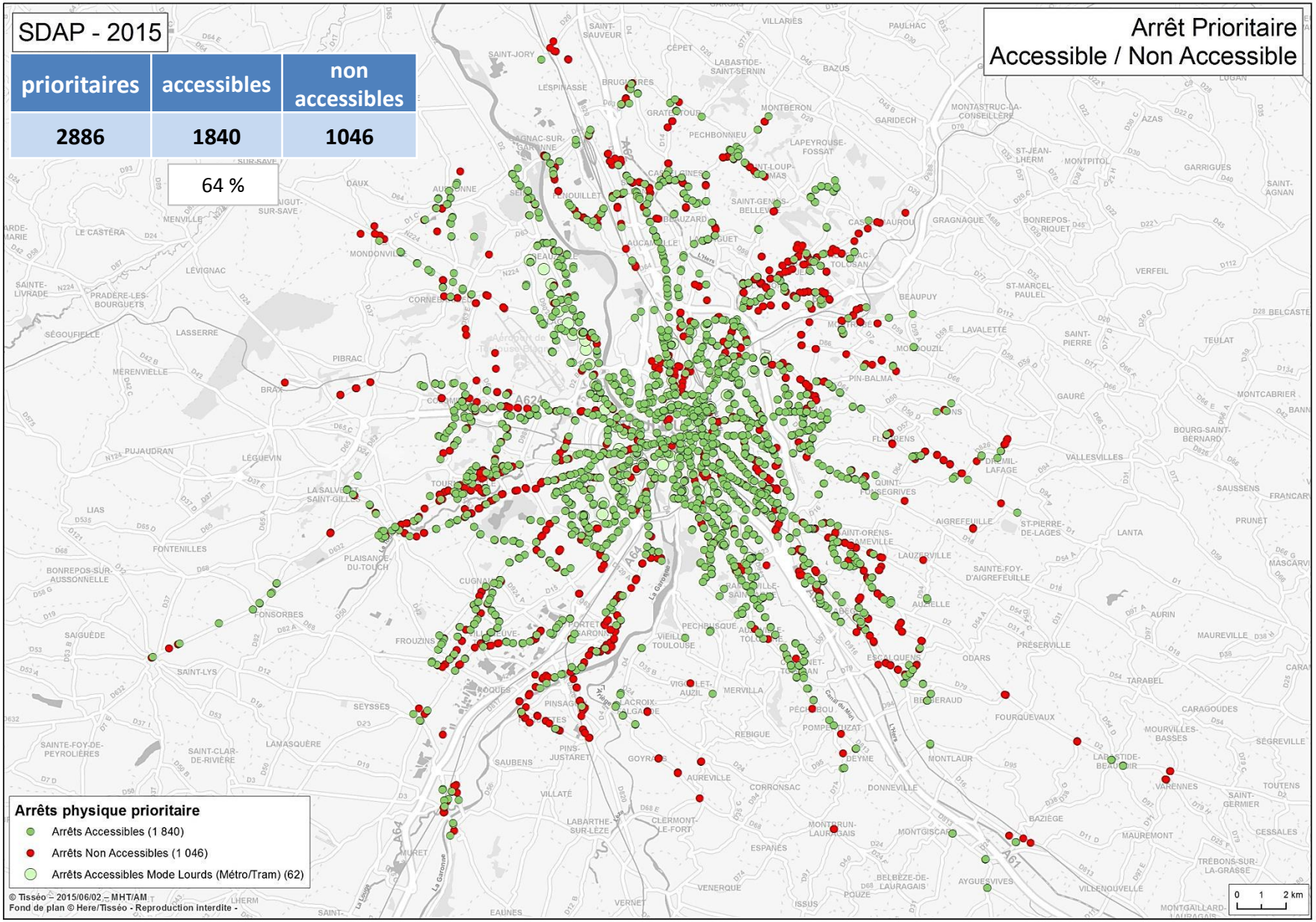
Photographie de l'accessibilité en Janvier 2015 – 1/2



Photographie de l'accessibilité en Janvier 2015 – 2/2



Carte des arrêts prioritaires



Synthèse de l'accessibilité du réseau

Arrêts prioritaires : 80 % du total des arrêts

Arrêts	**Prioritaires**	Non prioritaires	total
Accessibles	**1840**	308	2148
Non accessibles	**1046**	**417**	**1463**
Total	**2886**	725	3611

***1046** arrêts à traiter dans le cadre du SDAP*

- *Une mise à jour de ces données sera réalisée fin 2015 afin de prendre en compte les travaux réalisés au cours de l'année.*

- *Tout arrêt pérenne situé dans une zone de réhabilitation de voirie sera mis en accessibilité : s'il n'est pas prioritaire, il s'ajoutera à la programmation de l'année concernée.*

tisséo SMTC

Contexte de la programmation de travaux

1046 apparaissent prioritaires au sens de la loi…

…à rendre accessibles d'ici 2019

…dans un contexte de contraintes financières et techniques liées à :

- *la circulation,*
- *l'exploitation du réseau,*
- *la cohérence des planifications,*
- *gestion des travaux*
- *l'avis des parties intéressées au process d'élaboration*

tisséo SMTC

Proposition de planification des travaux de mise en accessibilité des arrêts

Hypothèse de priorisation (avec le programme 2015 réalisé dans sa totalité)

	2014	2015	2016	2017	2018
% accessibilité	**59%**				
Arrêts accessibles	2148				
Arrêts non accessibles	1463				
arrêts mis en accessibilité		*194*			
% accessibilité		**65%**			
Arrêts accessibles		2342			
Arrêts non accessibles		1269			
arrêts mis en accessibilité			*300*		
% accessibilité			**73%**		
Arrêts accessibles			2642		
Arrêts non accessibles			969		
arrêts mis en accessibilité				*300*	
% accessibilité				**81%**	
Arrêts accessibles				2942	
Arrêts non accessibles				669	
arrêts mis en accessibilité					*250*
% accessibilité					**88%**
Arrêts accessibles					3192
Arrêts non accessibles					419

Priorités :

1 - Les lignes structurantes *

2 - les autres lignes : par ordre de fréquentation ou de nombre de courses par jours

3 - + Report en cascade des arrêts non traités sur les années précédentes

* Les mises en accessibilité des arrêts des lignes Linéo seront réalisées :

- selon le programme Linéo 2016 – 2018
- pour les arrêts pérennes des lignes devenant Linéo au-delà de 2018, en avance du programme.

tissséo SMTC

Les Impossibilités Techniques Avérées

Impossibilité Technique Avérée (ITA) **:**
Art D1112-15 du décret 2014-1323

La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment

- lorsque **la voirie** qui supporte le point d'arrêt présente une **pente supérieure à 5 %**
- ou que **l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite** pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée,
- et **qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt**, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

- Un complément de relevés sera réalisé au cours de l'été 2015 pour prendre en compte les dispositions du décret relatives à l'emprise minimale du quai.

- La proposition de classement en ITA sera présenté à l'avis des parties intéressées.

tisséo SMTC

Autres mesures dans le cadre du SDAP

Le service de substitution

Les demandes de dérogation motivées par une ITA, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées:

- *Adaptation du service Le Lien pour pallier la non accessibilité des points d'arrêt*

La formation du personnel

Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés :

- *Formation de tous les conducteurs et personnel des agences commerciales réalisée dans le cadre du SDA de 2009 à 2014*
- *Module de formation intégré dans la formation initiale du personnel en contact avec le public*

L'information des usagers

L'information des usagers relative au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap :

- *Supports d'information papier, en ligne et sonores*
- *Information statique et information en temps réel*
- *Envoi d'informations aux relais associatifs ,…*

tisséo SMTC

L'Ad'AP ERP (décret 2014-1326 et 1327)

Les actions en cours

Stations de métro :

- Mise aux normes des ascenseurs
- Adaptation des portillons billettique
- Pose de bandes d'éveil de vigilance
- Traitement des escaliers fixes (contraste et nez de marches)
- Amélioration de cheminements (élimination / signalisation des obstacles)

Tram :

- Dispositif de repérage sur les quais des portes accessibles du Tram *(retrofit T[1])*

Les actions prévues

Stations de métro :

- Annonce visuelle de la fermeture des portes des rames ligne A
- Audit Eclairage des stations LA et LB
- Amélioration de l'accessibilité des parkings P+R
- Amélioration de l'éclairage des stations (en cohérence avec la loi de transition énergétique)
- Pictogrammes de reconnaissance des stations

tisséo SMTC

Merci de votre attention

tisséo SMTC

CARUT - mardi 16 juin 2015

Retour Atelier CARUT « Tramway ENVOL - T2 » du 07/04/2015

Rappel - reconduction des principes de T1 et retour d'expérience Garonne

- Matériel roulant : acquisition de 4 rames Alstom Citadis identiques aux 24 unités du parc déjà exploité

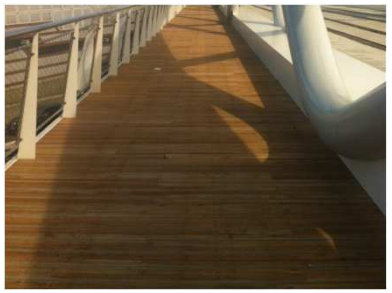
- Aménagements et équipements des stations (mobilier, quais de 3 mètres de largeur, BIV, sonorisation…)

- Suppression des emmarchements en fond de quais (barrières ou plain pied)

- Clous sur les quais des stations pour le repérage des portes doubles des rames

Rappel - spécificités ENVOL

- Pavés-collés en délimitation des traversées piétonnes et séparation piétons/cycles
- Platelages bois avec bandes en résine anti-glissance pour :
    - les modes doux sur l'ouvrage d'art
    - la liaison piétonne vers rue Vélasquez
- Pôle d'échanges aéroport avec agence Tisséo



Traitement des points relevés lors de l'atelier

- Abords de l'ouvrage d'art :
  - Pose de mobilier urbain (barrières / potelets) ⇨ Juin 2015
  - Jalonnement distinctif piétons / cycles ⇨ Juin 2015
  - Achèvement des revêtements de la liaison piétonne vers rue Vélasquez ⇨ Fait
- Voie verte « Nadot » - déplacement du candélabre gênant ⇨ Juin 2015
- Traversées de plateforme - « contraste à la canne » jugé insuffisant entre les bandes de pavés-collés et le revêtement en béton désactivé ⇨ Maintenu en l'état *(le décollage des bandes arracherait les revêtements)*
- Mise en place des potelets définitifs signalant les traversées piétonnes ⇨ Juin 2015

Traitement des points relevés lors de l'atelier

- Zone « aéroport »
  - Traversée piétonne P0 / rue Lindbergh - bordures à chanfreiner ⇨ Fait
  - Agence commerciale Tisséo
    - Borne « Mouv + » à poser par ATB à l'extérieur de l'agence ⇨ Juin 2015 ?
    - Pose de mobilier autour du « meuble de service » ⇨ en cours d'étude

- Information voyageurs :
  - Mise en ligne sur le site internet « grand public » Tisséo de l'audiodescription d'ENVOL et de ses stations ⇨ Fait
  - Identification de la ligne T2 par un pictogramme « avion » sur la girouette des rames ⇨ en cours d'étude

- Abris tramway – remarque sur la hauteur des bancs ⇨ maintien en l'état
  (matériel identique à celui existant sur T1)

Schéma Directeur d'Accessibilité Tisséo
Volet Station Métro
Adaptation des portillons de contrôle PMR

Commission accessibilité
22/01/2015

Ma ville, mon trajet

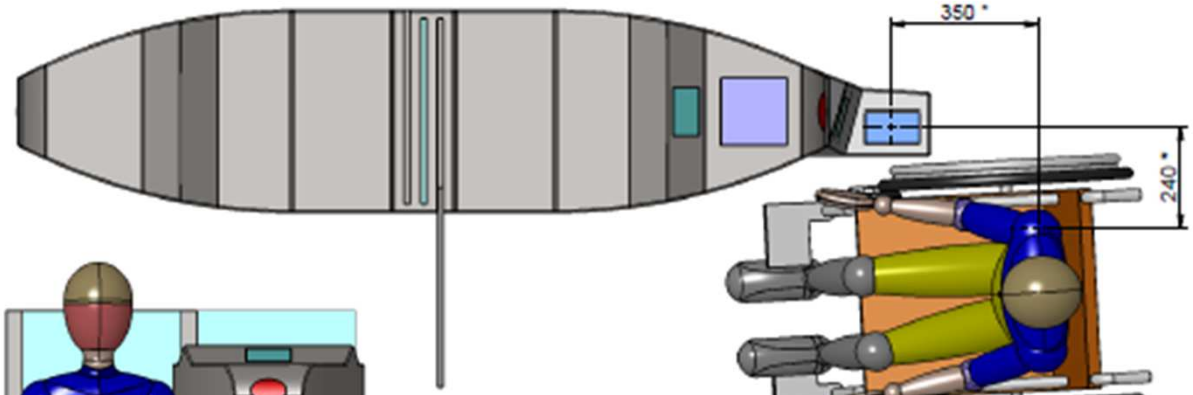
Historique de la démarche:

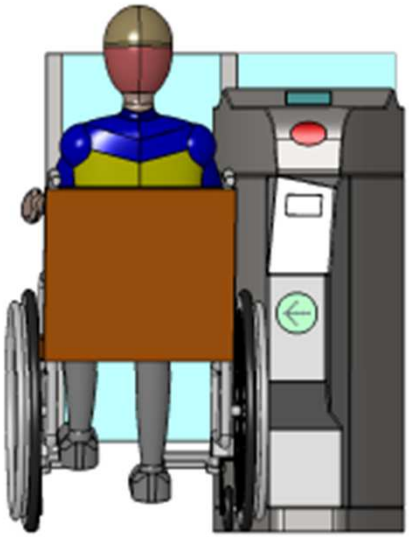
- Suite à l'ouverture de la ligne B, 2 difficultés principales identifiées dans l'utilisation des portillons du métro :
  - Difficultés à placer la carte Pastel sur le lecteur de carte (cible)
  - Difficultés à lire les informations sur l'écran d'affichage

- Depuis 2009, une réflexion engagée avec l'industriel fournisseur du système billettique (Xerox) pour étudier les adaptations possibles avec un triple objectif :
  - Optimiser l'accessibilité du portillon PMR,
  - Ne pas générer de difficultés pour les autres catégories d'usagers des portillons PMR,
  - Prendre en compte les paramètres de maintenabilité et d'exploitabilité du système billettique et des stations.

- En 2014, un marché avec Xerox a permis :
  - Une première maquette présentée en octobre 2014 → des demandes complémentaires identifiées
  - Une deuxième maquette présentée en janvier 2015 → validée en Atelier CARUT
  - Prototypes présentés en usine le 12/05/2015
  - Présentation prototypes sur site : 21/05 (recette) et 22/05/2015 (Atelier)

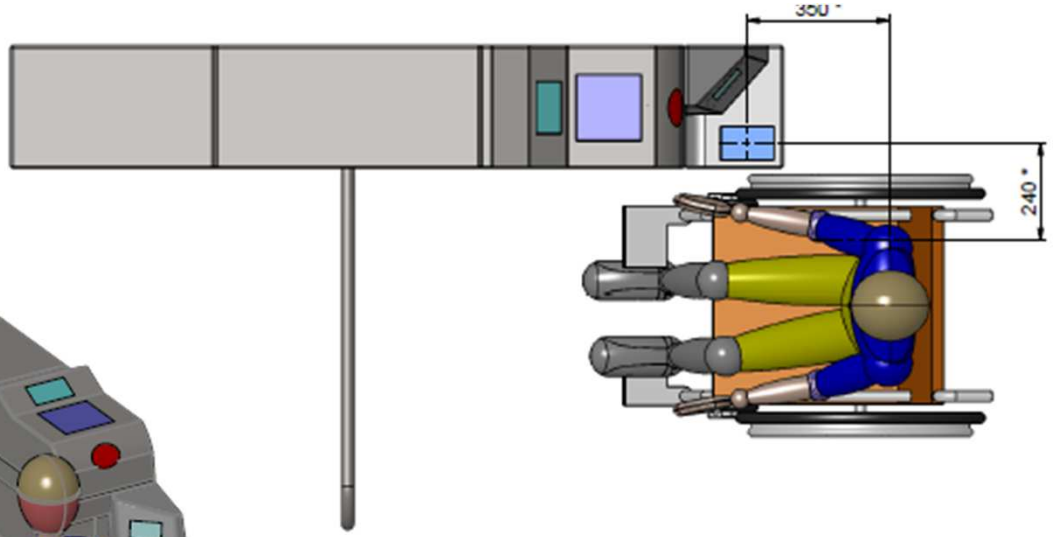
Les propositions : portillons à vantaux

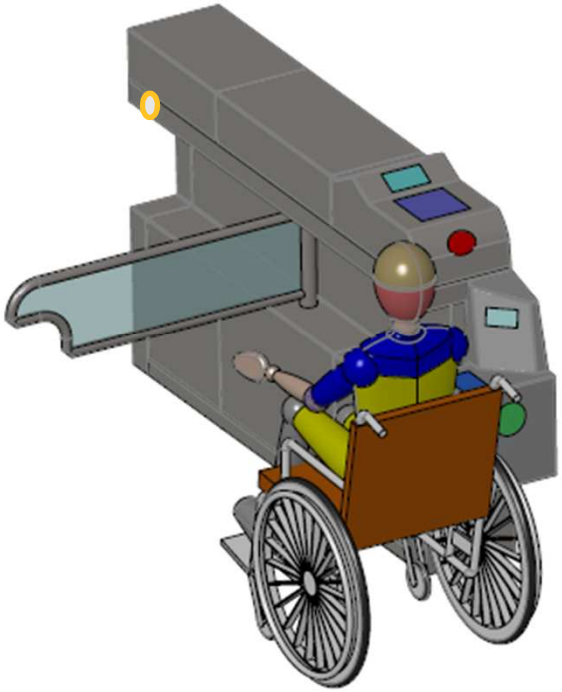




* : côtes de positionnement pour exemple

Les propositions : portillons à porte battante





Le planning :

- Prototypes validés le 22/05
- Installations programmées à compter de mi-novembre 2015 : fin au plus tard mi-février 2016

→ à voir : valorisation de l'opération (volet communication)

Pôles d’échanges

Places GIG-GIC et dépose minute

24 mars 2015

Le constat

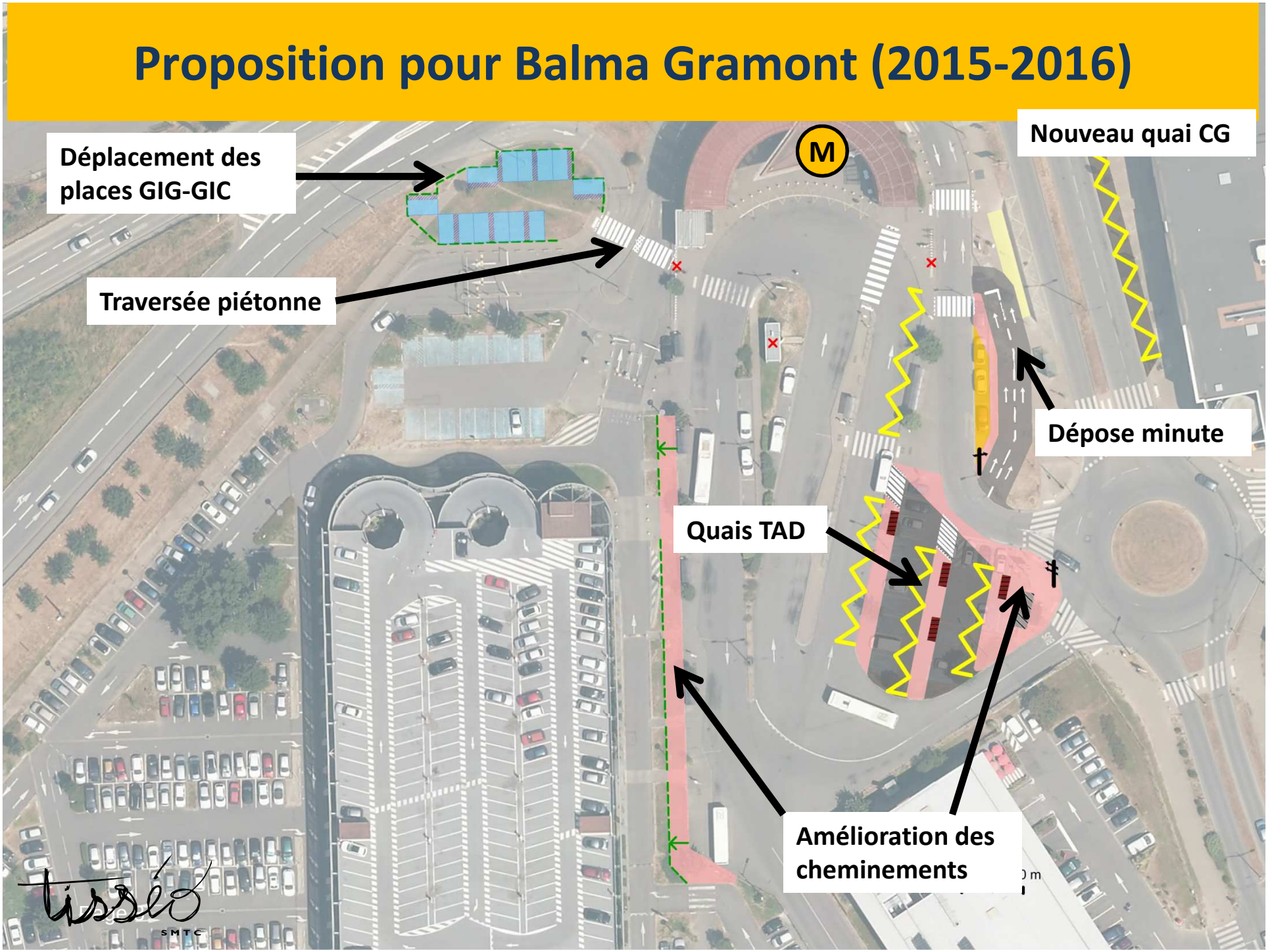
Les **places GIG-GIC de Ramonville et Balma Gramont** sont aujourd'hui utilisées :

- Environ 1/3 par des **véhicules avec macaron GIG-GIC**
- Ponctuellement pour la fonction « **dépose minute** »
- Ponctuellement par du **covoiturage type « Blablacar »**

Recherche de solutions pour les fonctions « dépose et reprise minute », suite à la CARUT de décembre 2014

tisséo SMTC

Proposition pour Balma Gramont (2015-2016)

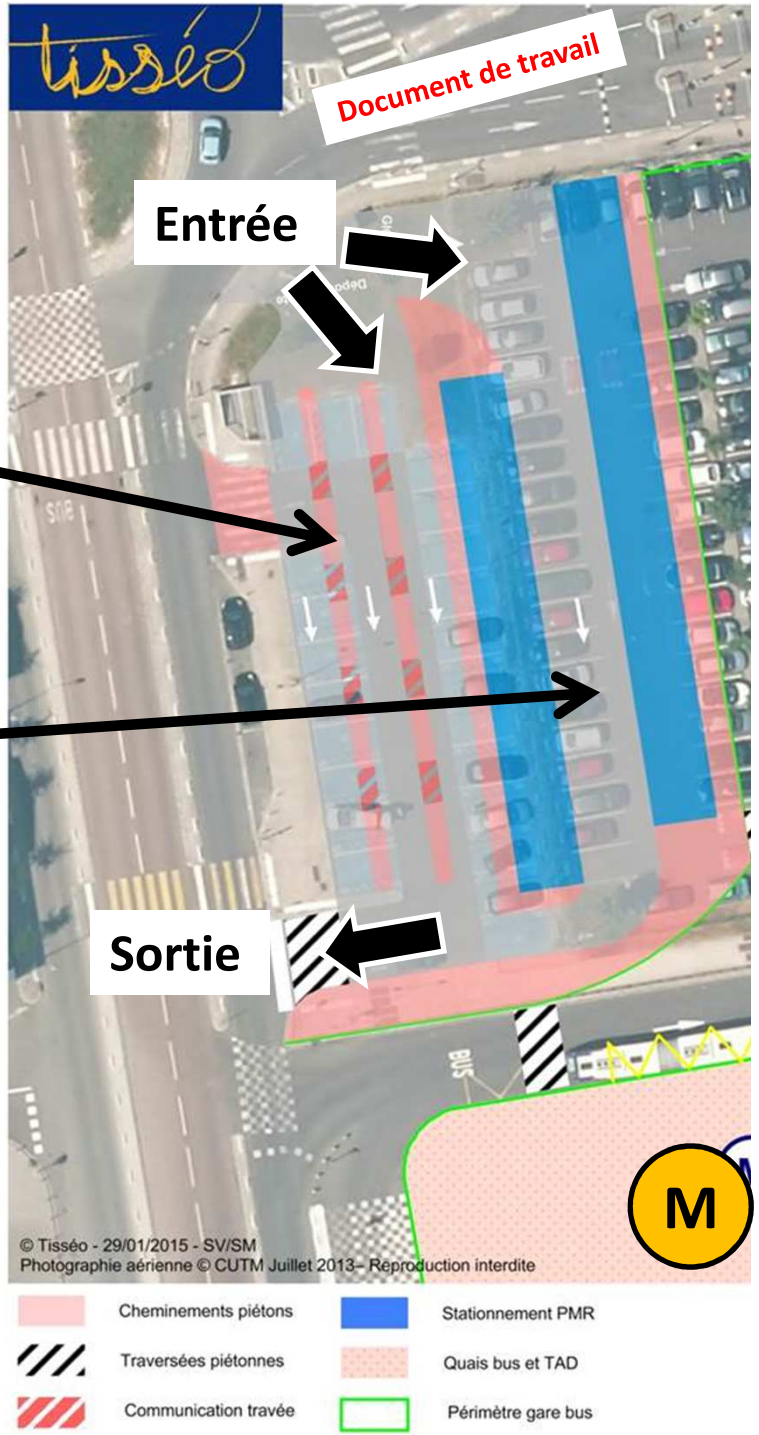


Proposition pour Ramonville

Création d'une zone de dépose minute

Maintien d'une zone GIG-GIC séparée

Sera proposé pour 2016



tisséo SMTC

A court terme

En attendant la réalisation des aménagements, il est proposé :

- Un renforcement de la signalétique
- Une tolérance de la dépose minute sur ces espaces

Nouvelle Réglementation

Compte-rendu de réunion

Toulouse, 11 janvier 2016

Nos réf : Référence interne
Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 15 décembre 2016 à 14h

Lieu : Hôtel Atria MERCURE Boulevard LASCROSSES

Organisateur : Jean-Claude BERNARD Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

SMTC-Tisséo	Denis BACOU	Elu SMTC
	Adeline ROUCHON	Elue SMTC
	Alain VAYSSE	Conseiller Technique
	Jean-Claude BERNARD	Coordonnateur Accessibilité
	Régis LARVOR	DGAPI
	Isabelle JOUVE	DGAPI
Tisséo-EPIC	Marie-Hélène TEXIER	Responsable Accessibilité
	Catherine LABROUE	Mission Développement Durable
Associations		
	Cendrine CARRER	ASEI Cival Centre Lestrade
	Michèle CHAVE	ADAPEI 31
	Michel STAROZONSKI	ADAPEI 31
	Roseline JOLIBERT	AFP
	Adeline COURSAN	CETB
	Jean FRONTIN	CETB
	Jean-Louis ANTONA	GIHP

SMTC
7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

	Jean BOUILLLAUD	GIHP
	Gisèle DEROUAL	GIHP
	Kadoune KADER	ASHT Handi-Toulouse
	Christianne ROUAIX	ANPHIM
	Eric NOURRISSON	ANPHIM
	Simone OLTRA	URAPEI
	Ode PUNSOLA	AST31
	SAJUS-BLANC	ASMTH Hadicap Défi
	Florentin MUNOZ	FNATH

Absent(s) ou excusé(s) :

SMTC excusés	Jean-Michel LATTES	Président CARUT
	Marthe MARTI	Membre Elu SMTC
	François CHOLLET	Membre Elu SMTC
	Jean-Luc LAGLEIZE	Membre Elu SMTC
	Jean-Michel EVIN	DGS SMTC
	Vincent GEORJON	DGA

En copie :

SMTC	Alexandre BLAQUIERE	DGA

Ordre du jour :

- Présentation du service d'auto-partage CITIZ TOULOUSE
- Une démarche participative : les Ambassadeurs accessibilité
- Suivi SDAP/Ad'AP
  - Point d'avancement sur les opérations en cours
  - Alarme visuelle de fermeture des portes
  - Aménagement des portillons Billettiques PMR
  - Opération Nez de marche des escaliers fixe du métro
- Projet « Pictogrammes de reconnaissance des stations de métro »

Monsieur BACOU vice-Président, assure la présidence de la CARUT en raison de l'absence de Monsieur Jean-Michel LATTES empêché. Il remercie les personnes présentes ainsi que les techniciens qui ont participé à la préparation de la réunion.

Présentation du service d'auto-partage CITIZ TOULOUSE

Jean-Michel Lattes a invité CITIZ TOULOUSE à présenter leur démarche qui vise à compléter la flotte de véhicules d'un véhicule accessible dans le cadre d'un nouveau plan de service.

Une coopérative d'intérêt collectif

Citiz Toulouse est géré par la Société Coopérative d'Intérêt Collectif Mobilib créée en novembre 2008 par une soixantaine de citoyens lors d'une assemblée générale extraordinaire qui a transformé l'association en SCIC.

En 2013, Mobilib devient Citiz, le nouveau nom du réseau national. Aujourd'hui, le service est toujours mis en œuvre pas la SCIC Mobilib, et compte 44 voitures partagées par 700 abonnés.

Depuis début octobre, un nouveau véhicule adapté permet d'accueillir une personne en fauteuil roulant. Ce véhicule peut être loué comme un autre véhicule d'auto-partage.

Il est procédé à une démonstration sur le parvis du Palais des Congrès (Rampe mécanique à l'arrière du véhicule).

- Localisation du véhicule : près de la station Rangueil, proche du métro, avec une place supplémentaire pour stationner un second véhicule.

- Tarification du service : facturation à l'heure et au km en fonction de l'utilisation réelle de la voiture (le carburant est inclus)

Les associations peuvent également louer le véhicule et le proposer à leurs adhérents.

Si expérience est concluante, Citiz se dotera de nouveaux véhicules adaptés.

Suivi du SDAP/Ad'AP

Adaptation des portillons PMR des lignes de contrôle du métro

Le module d'adaptation conçu en étroite collaboration avec les membres de la CARUT est aujourd'hui opérationnel sur 3 stations. Fin janvier 2016 toutes les stations seront équipées.

Deux types de modules équipent les différents principes de fonctionnement de portillons. Certians sont à vantaux d'autres équipés de bras articulés. A la demande des associations, un second bouton de commande d'ouverture du passage est rajouté en sortie à droite. L'ergonomie du bouton a été validée en atelier CARUT avec un plastron jaune pour qu'il soit bien contrasté visuellement et donc facilement repérable.

Sur 12 stations (dont celle Compans), ne sont pas équipées de fourreaux pour passer de câbles. Les travaux de câblage seraient très couteux pour mettre en place ce dispositif. Une solution alternative est à l'étude.

Actions complémentaires :

- Augmenter le son du buzzer sonore si possible
- Etudier si nécessaire la pose d'un rappel au sol pour détection à la canne blanche

Traitement des escaliers fixes :

Le programme consiste en la pose de Bandes d'éveil à vigilance en haut des marches et à équiper les nez de marche (contrastés visuelllement et aux caractéristiques de non glissance) et les contremarches de dispositif contrastés visuellement

Point d'avancement :

- 6 Stations de la Ligne A (LA)ont été entièrement traitées REY, BAG, MER, JOL, ROS, BGR.
- 19 Stations (dont 12 sur LA et 7 sur LB) ont été traitées partiellement et seront terminées dans le cadre du nouveau marché :

LA : les nez de marche ont tous été repris, les BEV restent à installer.
LB : Les nez de marche des stations : UPS, STA, STM, PDJ, CAR, FVD, CCA ont été traités en résine jaune.
12 Stations restantes de la LB seront traitées dans le cadre du nouveau marché de travaux en cours d'approbation .

Remarques et décisions:
Les nez de marche en résine jaune se sont révélés difficile à poser. Une faible résistance à l'usure a été observée dans la plupart des cas. Dans le nouveau marché de travaux, il est proposé la solution du profilé qui a été validé également en atelier CARUT.

Alarme visuelles de fermeture des portes palières sur les quais du métro

Rappel de la réglementation : « L'avertissement de la fermeture imminente des portes doit être fait par un signal sonore (buzzer) audible à l'extérieur comme à l'intérieur de la rame et par un signal de couleur jaune ou orange visible de l'extérieur et de l'intérieur de la rame au voisinage immédiat de chaque porte. Ils doivent être émis 2 secondes au moins avant le mouvement de porte ».

Action prévue à l'Agenda d'Accessibilité Programmée : Planning de réalisation

2016 : les stations terminus Balma Gramont et Basso Cambo ainsi que la station de correspondance avec la ligne B Jean-Jaurès

2017-2018 : l'ensemble des stations de la ligne A

Projet de création de Pictogrammes de reconnaissance des stations de métro

Rappel : la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fait explicitement la distinction entre les handicaps mentaux, cognitifs et psychiques. Elle fixe notamment un objectif d'accessibilité aux Autorités Organisatrices des Transports à l'égard des personnes concernées notamment par ces trois catégories de handicap.

La recherche de solutions à mettre en œuvre pour répondre aux exigences de la loi, s'avère complexe d'autant que les troubles qui découlent de ces différents types de handicaps affectent avec une intensité variable les capacités intellectuelles, les fonctions cognitives, l'état psychique des personnes.

Par ailleurs, les problèmes rencontrés lors d'un déplacement par les personnes ayant un handicap mental, cognitif ou psychique nous éclairent également sur ceux de nombreuses autres catégories d'usagers non considérés comme handicapés.
Il s'agit notamment des personnes âgées, des personnes illettrées, ou ne connaissant pas un lieu ou une ville donnés et les fréquentant pour la première fois, des personnes stressées ou déstabilisées par une situation imprévue, des personnes étrangères, ne maîtrisant pas notre langue, voire même notre alphabet, etc.

C'est dans ce contexte que le Lycée des Arènes, spécialisé dans les arts graphiques, s'est rapproché du SMTC afin de construire avec celui-ci un projet pédagogique à destination des publics fragilisés. (Une première partie de ce projet, portant sur des pistes créatives, a été réalisée dans le cadre de la convention 2014-846 du 9 juillet 2014).

Calendrier des travaux et les étapes de validations

- Janvier à Mars 2016 : création des pictogrammes
- Avril à juin 2016 : conception des modes de diffusion + Conception des éléments de communication

Etapes de validation :

- Comité de suivi technique mars / avril
- Comité Scientifique Avril -Mai

Une démarche participative : les Ambassadeurs accessibilité

Une démarche participative :

Des personnes en situation de handicap utilisatrices des transports informent des éventuelles anomalies qu'elles rencontrent lors de leurs déplacements.

11 personnes volontaires sont désormais Ambassadeurs accessibilité Tisséo :
- représentant le déficit moteur : 6 dont 4 UFR,
- représentant le déficit auditif : 1,
- représentant le déficit visuel : 5 dont 2 malvoyants

Calendrier de lancement de la démarche
- Appel à candidature : mi-Octobre 2015
- Remise des fiches de relevé : début Novembre 2015
- Annonce publique du lancement de la démarche : 17 et 18 Novembre 2015

Lancement du dispositif : janvier 2016

- Réunion des Ambassadeurs : Janvier 2016 (date à définir

Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT)

15 décembre 2015

Sommaire

1 - CITIZ présentation du véhicule adapté PMR

2 - Une démarche participative : les Ambassadeurs accessibilité

3 - Suivi du SDAP / Ad'Ap :

Point d'avancement sur les opérations en cours :

- Alarme visuelle de fermeture des portes
- Aménagement des portillons Billettique PMR
- Opération Nez de marche
- Projet « Pictogrammes de reconnaissance des stations de métro »

Citiz Toulouse

Depuis septembre 2015, la flotte Citiz Toulouse comprend un **véhicule adapté pour le transport d'une personne à mobilité réduite**.

Présentation par Madame Céline SOULIE

Merci de votre attention

CARUT

Les ambassadeurs accessibilité

15 décembre 2015

Les ambassadeurs de l'accessibilité

Une démarche participative

Des personnes en situation de handicap utilisatrices des transports informent des éventuelles anomies qu'elles rencontrent lors de leurs déplacement

11 personnes volontaires sont désormais Ambassadeurs accessibilité Tisséo

- représentant le déficit moteur : 6 dont 4 UFR,
- représentant le déficit auditif : 1,
- représentant le déficit visuel : 5 dont 2 malvoyants

Les ambassadeurs de l'accessibilité

« je salue le courage de l'entreprise pour cette démarche »
Pascale Casanova

Une démarche initiée fin 2015

Calendrier de lancement de la démarche

- Appel à candidature : mi-Octobre 2015
- Remise des fiches de relevé : début Novembre 2015
- Annonce publique du lancement de la démarche : 17 et 18 Novembre 2015

Lancement du dispositif : janvier 2016

- Réunion des Ambassadeurs : Janvier 2016 (date à définir)

Merci de votre attention

Avertisseur visuel de fermeture des portes palières métro
Ligne A

CARUT du 15 Décembre 2015

SMTC tisséo

Le contexte

Ce que dit la loi

Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite
ANNEXE : DISPOSITIONS TECHNIQUES DESTINÉES À FACILITER L'ACCÈS DES PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE AUX VÉHICULES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉ URBAIN, 3. 1. Accès, c) Portes

« L'avertissement de la fermeture imminente des portes doit être fait par un signal sonore (buzeur) audible à l'extérieur comme à l'intérieur de la rame et par un signal de couleur jaune ou orange visible de l'extérieur et de l'intérieur de la rame au voisinage immédiat de chaque porte.
Ils doivent être émis 2 secondes au moins avant le mouvement de porte. »

Ce que prévoit l'Agenda d'Accessibilité Programmée

Adopté par le conseil syndical du 16 septembre 2015

2016-2018 : mise en place d'avertisseurs lumineux en façade de quai dans les stations de la ligne A du métro

Le phasage de la mise en place du dispositif

2016 : les stations les terminus et la stations de correspondance avec la ligne B
Balma Gramont, Basso Cambo , Jean-Jaurès (ligne A)

2017-2018 : l'ensemble des stations de la ligne A

L’atelier CARUT du 12 octobre 2015

Objectif de l’atelier

Recueillir l’avis des personnes à mobilité réduite sur le dispositif en test dans stations Basso Cambo

Les participants

Associations

AMDS :	Mme Gasseau, M. Aillères
ANPHIM :	Mme Rouaix, M. Nourrisson
AVH :	M. Lage (excusé) représenté par M. Bruno Corainos
IJA :	Mme Bartolucci (excusée)
ASEI :	Mme Carrer (excusée)

Tisséo

SMTC :	JC Bernard (excusé)
EPIC :	MH Texier
	JL Huillet

La démarche proposée auprès des associations

Les avertisseurs visuels sur les portes palières de la ligne B sont intégrés d'origine aux montants verticaux des portes.

Cette option n'a pu être retenue pour la mise à niveau de la ligne A, du fait de l'impossibilité technique de modifier les montant existants.

Solution technique proposée

Ajout d'un voyant lumineux clignotant orange sous le linteau des portes palières, en partie centrale.

L'avantage de ce positionnement est la visibilité du voyant de l'intérieur de la rame et à l'extérieur, sur le quai (un premier essai de positionnement en façade de quai ne permettait pas d'être vu de l'intérieur de la rame).

Les commentaires

Sur le positionnement

Emplacement jugé optimal pour une visibilité du quai et de tout point de l'intérieur de la rame, même pour une personne de grande taille

Sur l'intensité lumineuse

L'intensité lumineuse paraît limitée mais suffisante, d'autant que le test est réalisé dans la station aérienne de Basso Cambo, largement exposée à la lumière naturelle.

Sur la signalétique associée

Il parait souhaitable d'ajouter une information écrite à proximité du voyant indiquant que son clignotement annonce la fermeture imminente des portes

Sur l'information des usagers

Les associations, de personnes sourdes et malentendantes notamment, pensent souhaitable de diffuser l'information de la mise en place de ce dispositif

Adaptation des portillons PMR

CARUT du 15 Décembre 2015

SMTC tisséo

Déploiement des modules : situation au 15/12/2015

Passages à battants:

- Trois Cocus
- Minime – Cl.NOUGARO
- Canal du midi
- Palais de justice
- Saint Agne
- Rangueil
- Roseraie
- Balma Gramont
- F. Verdier
- St Michel
- Saouzelong
- Bellefontaine
- Ramonville (1)
- Mirail Université
- Mermoz
- Patte d'oie
- Argoulets
- Arènes
- B. de Paris
- Carmes
- Empalot
- Pharmacie

Passages à vantaux

- Marengo
- Jean JAURES
- Jeanne d'Arc

Reste à traiter 15 passages

SMTC tisséo

Les boutons de sortie

Ajout bouton de sortie côté droit

13 stations présentent des difficultés de réalisation :

- Absence de fourreau de liaison vers coffre de droite
- Fourreau inaccessible
- Pas de coffre à droite (pose de potelet + fourreau)
- …

→ Coût des travaux élevé

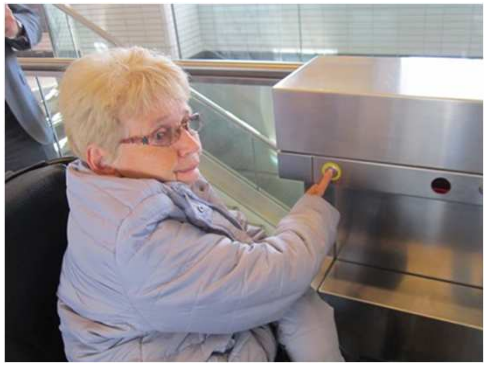
→ Proposition de report dans le cadre d'opérations ultérieures

La signalétique sur les boutons de sortie

Quel traitement pour les anciens boutons de sortie (côté gauche sur PB) :

- Maintenus en place et opérationnels
- Privilégier le nouveau bouton gauche

→ Rond jaune d'identification uniquement pour les nouveaux boutons



Opération Nez de marche de l'Ad'AP ERP

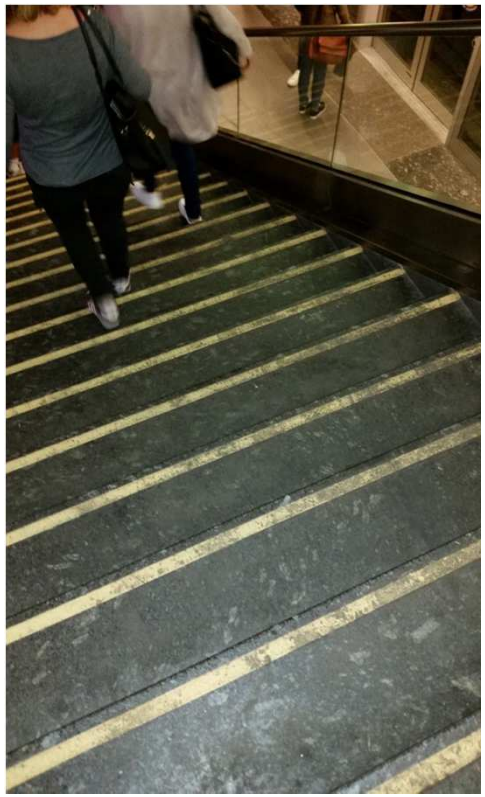
CARUT du 15 Décembre 2015

SMTC tisséo

Point sur l'avancement des travaux de reprise des Nez de Marche

L'ensemble des stations de métro de la ligne A traitées

- De la résine de couleur noire a été posée sur les escaliers de granit rose conformément à la validation lors de l'atelier CARUT du 18 Avril 2014



40% des stations de la ligne B traitées

Conformément à la validation lors de l'atelier CARUT du 18 Avril 2014

- de la résine de couleur noire posée sur les escaliers de granit rose (extérieur)
- de la résine de couleur jaune posée sur les escaliers de granit gris (intérieur)

⇒ Mais le constat d'une dégradation prématurée du contraste (tâches de salissure sur la résine jaune) sur quelques stations

⇒ **Un questionnement sur le profil à envisager pour les escaliers de granit gris restant à traiter**

Une relance du marché est en cours pour les escaliers restant à traiter au niveau des Nez de Marche mais également des Bandes d'Eveil à la Vigilance

Un coût des travaux de 350 000 €

intégrant l'ensemble des travaux du marché (Nez de Marche et Bandes d'Eveil à la Vigilance intérieures et extérieures)

Les deux profils de Nez de marche validés par la CARUT

Suite aux essais réalisés entre Août et Décembre 2013, deux profils, validés par la CARUT, sont envisageables

- ***Le Nez de Marche type Sécurimarche : une baguette en aluminium chevillée recouverte d'une bande de caoutchouc antidérapante***

- ***Le Nez de Marche en résine de couleur jaune (profil retenu pour les escaliers déjà traités)***

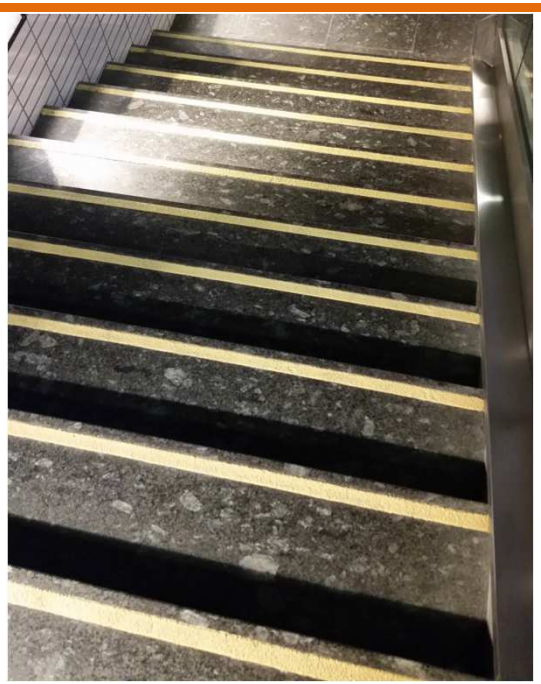
  REX: La pose de la résine jaune a été plus difficile à mettre en œuvre que prévu avec une tenue dans le temps moins satisfaisante.

Matériaux	Contraste visuel	Contraste tactile	Antidérapant	Capacité de mise en œuvre	Tenue dans le temps	Coût d'investissement
Nez de marche type Sécurimarche	🙂	🙂	🙂	🙂	😐	45 €/ml
Nez de marche en résine jaune	🙂	🙂	🙂	😐	😐	55 €/ml

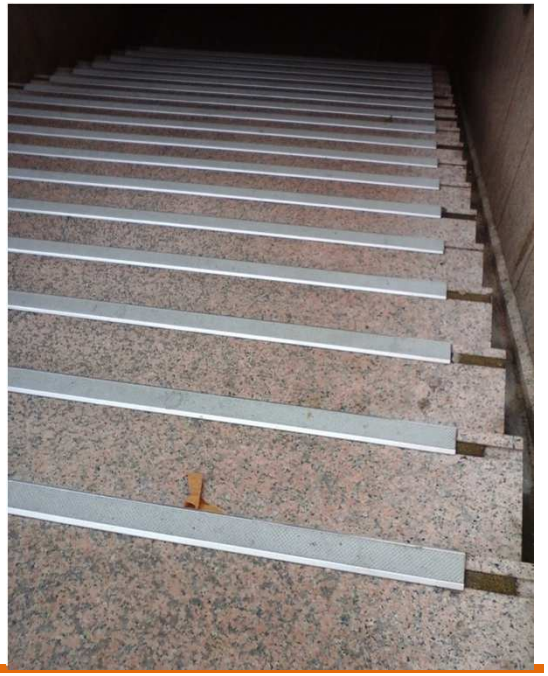
La démarche proposée

Recueillir votre avis sur :

- ***Les nez de marche en résine de couleur jaune posés sur les escaliers gris de la ligne B***



- ***Le Nez de Marche type Sécurimarche (prototype posé sur la station Jeanne d'Arc)***



C A R U T

Projet PICTOGRAMMES de reconnaissance des stations de métro
Point d'avancement

15 décembre 2015

SMTC tisséo

Projet PICTOGRAMMES : point d'avancement

Date	Répartition des tâches				Livrables	Etat
	LYCEE DES ARENES	SMTC Tisséo EPIC	*Comité scientifique*	*Comité de suivi technique*		
sept-15		établissement du planning avec le lycée des Arènes			planning projet pictos	réalisé
oct-15	constitution de l'équipe d'étudiants pilotée par Jessica Paradis	échanges avec lycée			équipe projet lycée	réalisé
nov-2015 **déc-2015**	développement du principe retenu	préparation des comités			liste des personnes à solliciter pour comités	en cours
	création des pictogrammes de l'ensemble des stations de métro du réseau	contacts avec les personnes à solliciter pour participer aux comités			recueil de proposition des pictogrammes	en cours
		constitution des comités	*création du comité*	*création du comité*	liste des participants aux comités	en cours
janv-16	préparation d'un plan de communication associé	lancement des comités	*planning des réunions*	*planning des réunions*	plannings des comités	à réaliser
	présentation des pictogrammes proposés	organisation des analyses des esquisses	*analyse des esquisses*	*analyse des esquisses*	conclusions des analyses pictogrammes	à réaliser
févr-16	étude de propositions de dispositifs techniques	- coordination des échanges - étude de faisabilité technique des propositions	*réunion Comité pictos*	*participation à l'étude des dispositifs techniques*	propositions dispositifs techniques	à réaliser
mars-16	établissement d'un plan de communication associé	validation des pictogrammes	*évaluation de la prise en compte des remarques*	*faisabilité technique des supports et des mises en œuvre*	recueil final pictogrammes	à réaliser
avril-2016 **mai-2016** **juin-2016**	Conception des supports de communication	- validation des pictogrammes - validation du plan de communication	*participation à l'élaboration de contenu éditoriaux pour communication sur pictogrammes*	*participation à l'élaboration des supports techniques pour les pictogrammes*	- définition des supports techniques des pictogrammes - plan de communication lié	à réaliser
sept-16		impression des supports de communication				à réaliser
déc-16		réception et mise en œuvre des dispositifs				à réaliser

Projet PICTOGRAMMES : synthèse planning

Date	Répartition des tâches				Livrables
	LYCEE DES ARENES	SMTC Tisséo EPIC	*Comité scientifique*	*Comité de suivi technique*	
sept à déc 2015	étude des principes graphiques	organisation des comités			liste des membres des comités
Janv à mars 2016	création des pictogrammes	coordination des comités	*planning des réunions*	*planning des réunions*	pictogrammes à valider
avril à juin 2016	- conception des modes de diffusion - conception des éléments de communication	- validation des pictogrammes - validation des modes de diffusion - validation du plan de communication	*participation à l'élaboration de contenus éditoriaux sur pictogrammes*	*participation à l'élaboration des supports techniques pour les pictogrammes*	- pictogrammes définitifs - définition des supports techniques des pictogrammes - plan de communication lié
Juillet à déc 2016		impression des supports de communication (test)			mise en situation : test

Comité scientifique

Sont sollicités pour participer, des spécialistes des domaines suivants :

HISTOIRE : association de défense du patrimoine toulousain

GEOGRAPHIE : géographes spécialistes du transport en commun, des recompositions urbaines et de l'aménagement du territoire

POLITIQUE : élus chargés du handicap

PSYCHOLOGIE & SOCIOLOGIE : psychologues spécialistes de l'autisme, des troubles envahissant du développement, des problèmes de communication et des jeunes

CULTURE : spécialistes d'accessibilité dans le milieu culturel

EXPERTISE : Experts accessibilité et qualité d'usage

EDUCATION : spécialistes de l'enseignement pour élèves en situation de handicap

ARTS : artistes travaillant sur le handicap et représentants du lycée des Arènes

Comité de suivi technique – 1/2

Membres associatifs

ADAPEI : Association départementale de parents et amis de personnes handicapées mentales - Délégation Haute-Garonne

AFTC : Association de Familles de Traumatisés Crâniens

ANPEA : Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles

ASEI CIVAL Lestrade : Centre Inter-départemental de la Vision, de l'Audition et du Langage

ASEI ESAT René Caminade : Etablissement des Services d'Aide par le Travail

ASITP SESAME AUTISME : Association au Service des Inadaptés présentant des Troubles de la Personnalité

AUTISME 31

AVH : Association Valentin Hauÿ 31

CATIC : Association Toulousaine des Invalides

CRA : Centre Ressource Autisme

CRIC : Centre de rééducation des invalides civils

FNATH : Fédération Nationale des Accidentés du Travail

GEIST : Groupe d'Etude Insertion Sociale des Personnes Trisomie 21

GIHP : Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques

IJA : Institut des Jeunes Aveugles

URAPEI : Union Régionale des Associations de Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales

Comité de suivi technique – 2/2

Autres membres

SMTC : DGS - Coordonnateur Accessibilité

EPIC : Responsable Accessibilité - Communication - Commercial - Métro - Patrimoine

Mairie de Toulouse : Pôle Handicap - Office de Tourisme – Service Voirie

Toulouse Métropole : Service Voirie

Médecin : Dr Remy Prévention accessibilité

Psychologue spécialisée Autisme : Marine BETEILLE (également membre du Comité Scientifique)

Annexes

Comité Scientifique - 1 / 4

HISTOIRE
Association les Toulousains de Toulouse Société de défense du patrimoine toulousain **Christian CAU**
GEOGRAPHIE
Robert MARCONIS Géographe toulousain spécialiste des transports en commun et des recompositions urbaines et de Toulouse; professeur émérite de l'université Jean Jaurès, ouvrages Toulouse, un métro pour changer de siècle (2008) ; 150 ans de transports publics à Toulouse (2010) ; Toulouse, territoires du tramway (2011) ; Toulouse. La ville dans l'histoire. La ville aujourd'hui (1989) **Guy JALABERT** Maître de conférences à l'université Jean Jaurès en aménagement du territoire, Mémoire de Toulouse – ville d'hier, ville d'aujourd'hui (2009) ; Toulouse, l'avion et la ville (2009) ; Toulouse, métropole incomplète (1995)

Comité Scientifique - 2 / 4

POLITIQUE
Christophe ALVES Adjoint au Maire chargé des affaires sociales, du handicap et de la vie associative **Alain GABRIELLI** Vice-Président du Conseil général de la Haute-Garonne en charge du logement
PSYCHOLOGIE & SOCIOLOGIE
Marine BETEILLE Psychologue toulousaine spécialiste de l'autisme et des troubles envahissants du développement **Cirine SAID** Psychologue toulousaine spécialiste des problèmes de communication (dysphasie, autisme, syndrome d'asperger, mutisme sélectif), de la conduite, cognitifs (mnésiques, démence, maladie d'Alzheimer), de l'humeur (bipolaire, dépression), anxieux (panique, phobies, agoraphobie, manque de confiance) **Jean-Christophe CONDAMINE** Psychologue scolaire toulousaine

Comité Scientifique - 3 / 4

CULTURE
Jean-François LAFFONT Président de la Convergencia occitana, avocat **Charles-Henri MORILLE** Chargé de mission à la cellule accessibilité du Museum de Toulouse
EXPERTISE
Régis HERBIN Expert accessibilité et qualité d'usage, directeur du CRIDEV (Centre de recherche sur l'Insertion des Différences dans les Espaces de Vie). Démarque HQU (Haute Qualité d'Usage) et conception universelle **Philippe GEMINEL** Directeur Sud-Ouest de l'ADAPT

Comité Scientifique - 4 / 4

EDUCATION
Frédéric DETCHART Inspecteur ASH (Adaptation Scolaire et Scolarisation des élèves Handicapés) auprès du recteur avec une fonction d'éclairage sur la politique du handicap dans les écoles de l'académie de Toulouse **Jean-Marc ROOSZ** Président de l'école de 2main, administrateur et président de la commission innovation de l'ADAPT, engagé dans les thématiques autour de l'enfant en situation de handicap et problématiques enfant-handicap-école
ARTS
Jean MOISSON Peintre, éducateur, infirmier en psychiatrie, formateur, qui a ouvert son atelier à tous. **Bruno BARTKOWIAK** Graphiste en freelance et illustrateur toulousain. A réalisé l'identité graphique de Mission Handicap **Equipe pédagogique du lycée des Arènes**

Compte-rendu de réunion

Toulouse, 21 juin 2016

Nos réf : Référence interne
Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 20 juin à 14h

Lieu : Hôtel Atria MERCURE Boulevard LASCROSSES

Organisateur : Jean-Claude BERNARD Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

SMTC-Tisséo	Jean-Michel LATTES	Président SMTC
	Adeline ROUCHON	Elue SMTC
	Alain VAYSSE	Conseiller Technique
	Sylvie VEYRAC	DGAPI
	Emeric CHINCHOLLE	DGAPI
	François BARBIER	DGAPI
	Sandrine AZEMA	DGAM
Tisséo-EPIC	Marie-Hélène TEXIER	Tisséo EPIC
	Catherine LABROUE	Tisséo-EPIC
Associations	Philippe HURTEAU	ASEI René Caminade
	Cendrine CARRER	Cival Centre Lestrade
	Marie-Claude LAFON	ESAT YMCA COLOMIERS
	André FOHANNO	EPILEPSIE France
	Richard GAMBEAUD	FNATH
	Karima OUADEN	FNATH
	Michèle CHAVE	ADAPEI31 – UNAPEEI Midi-Pyrénées

SMTC
7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

	Jacky BENA	AFTC Midi-Pyrénées
	Roseline JOLIBRERT	AFM31
	Madeleine ALTASSERE	Voir Ensemble
	Renée MICHEL-B	TRISOMIE 21 Haute-Garonne
	Monique TRUQUET	CTEB
	Adeline COURSAN	CTEB
	Jean-Louis ANTONA	GIHP MP
	Jean FRONTIN	GIHP MP
	Simone MIQUEL	ANPEA
	Kadoune KADER	ASHT Handi-Toulouse
	Christianne ROUAIX	ANPHIM
	Eric NOURRISSON	ANPHIM
	Pierre BARADA	Consultant

Absent(s) ou excusé(s) :

SMTC excusés	Marthe MARTI	Membre Elu SMTC
	François CHOLLET	Membre Elu SMTC
	Jean-Luc LAGLEIZE	Membre Elu SMTC
	Denis BACOU	Membre Elu SMTC
	Jean-Michel EVIN	DGS SMTC
	Vincent GEORJON	DGA

En copie :

SMTC	Alexandre BLAQUIERE	DGA

Ordre du jour :

- Schéma Directeur Accessibilité Programmée (SDAP)
  suivi de la mise en accessibilité des arrêts de bus

- Agenda D'Accessibilité Programmée (Ad'AP)
  suivi des mesures d'amélioration de l'accessibilité des stations de métro

Autres points:

- Ecrans embarqués linéo (retours suite Atelier CARUT du 21 avril 2016)

- Occupation des Places réservées PMR par le Co-voiturage sur P+R Ramonville :
  présentation du projet modifié et calendrier de réalisation

- Visuels de reconnaissance des stations de métro (retours suite aux travaux du Comité de suivi technique et du comité scientifique).

Questions diverses

****

Jean-Michel LATTES introduit la réunion en remerciant les membres de la CARUT de leur présence et invite les techniciens de Tisséo à venir présenter les points inscrits à l'ordre du jour.

Le Président rappelle que la mise en œuvre de la Loi de 2005 n'a pas eu les résultats espérés auprès des collectivités. Même si des avancées notables ont été enregistrées, tous les objectifs n'ont pas été atteints.

L'ordonnance de septembre 2015 permet de poursuivre le travail déjà bien engagé sur le Réseau Tisséo.

Les efforts doivent se conjuguer avec les investissements des collectivités partenaires à la construction de la chaîne du déplacement accessibles. Il ne servirait à rien en effet, de mettre aux normes des quais de bus si les cheminements pour les atteindre ne sont pas accessibles.

Ce qui a fait défaut à la Loi de 2005, c'est l'absence d'outil de suivi des mesures prévues au Schéma Directeur d'Accessibilité. L'Ordonnance de septembre 2015 rectifie le processus d'où l'importance de mettre en place des outils de suivi pertinents et fiables.

Suivi des mesures prévues au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP)

Le Schéma Directeur Accessibilité Programmée (SDAP) ainsi que l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) ont été adoptés par le SMTC le 16 septembre 2015 et approuvé par le Préfet de la Haute-Garonne le 19 janvier 2016 pour l' Ad'Ap et le 16 février 2016 pour le SDAP. Ces documents guident la politique accessibilité du SMTC sur les périodes 2016-2018 (SDAP) et 2016-2024 (Ad'Ap) pour l'Agenda d'Accessibilité Programmée.

Les mesures prévues et leur programmation annuelle constituent un engagement qui s'applique à l'AOT réseau Urbain mais aussi à Tisséo-EPIC dans le cadre des missions confiées à l'exploitant.

La loi prévoit la mise en place d'un suivi pour évaluer année par année l'avancement des mesures.

Des bilans intermédiaires sont à transmettre annuellement au Préfet.

Un bilan global de l'accessibilité du réseau sera dressé à l'issue de chaque période dévolues à la mise en œuvre des actions prévues au SDAP et à l'Ad'AP.

Les tableaux de bord de suivi ont fait l'objet d'une présentation au service de la Préfecture (DDT) en charge de l'évaluation du respect des engagements.

Le Bilan des actions menées au cours de l'année 2015 permet la mise au point des tableaux de bord.

L'analyse des données qui en est faite aujourd'hui permet de dégager une tendance sur l'aspect quantitatif de certaines opérations.

Ainsi, le bilan 2015 de la mise en accessibilité des arrêts de bus fait ressortir une évolution sensible du taux des arrêts prioritaires accessibles qui passe de 65 à 68 %. A noter que 169 arrêts non prioritaires non accessible et non prévu au SDAP ont été mis en accessibilité ».

Globalement le nombre d'arrêts accessibles est porté à 2402 ce qui fait évoluer le taux d'arrêts de bus accessible aux fauteuils roulant de 60 à 67%.

Remarques / Questions membres Associatifs	Réponses Tisséo
• Est annoncé la suppression de la ligne 82 **Université Paul Sabatier - Ramonville Port Sud**? Qu'en est-il ? • L'accueil des personnes en situation de handicap à bord des bus s'est nettement amélioré. Une attention particulière est perceptible ce qui confère davantage de sécurité et de confort dans les déplacements • Les conducteurs bus et tramway bénéficient-ils de la même formation à l'accueil des personnes en fauteuil roulant ? • La maîtrise du temps d'ouverture des portes lorsqu'une personne en fauteuil roulant souhaite embarquer ou descendre n'est semble-t-il pas maîtrisé. • Y aura-t-il un Comité de suivi SDAP-Ad'AP avant transmission du Bilan annuel Préfet	Le Président : les projets de suppression de ligne sont obligatoirement soumis à une phase de concertation. Aucune phase de concertation n'a été engagée à ma connaissance. Mes services se renseignent. L'accueil des personnes handicapées s'est nettement amélioré sur le réseau bus. Les conducteurs sont très attentifs et veillent à ce que le déplacement des personnes handicapées soit le plus adapté possible. La formation des conducteurs mais aussi de l'ensemble du personnel en contact clientèle aux questions liées au handicap est une obligation. Entamée dès 2009, 1600 conducteurs Bus et Tramway ont bénéficié d'une formation identique. Cette formation est maintenant intégrée dans la formation initiale. Ce retour très positif sera adressé au Président de l'EPIC. Concernant le temps d'ouverture des portes des rames du tramway, nous allons faire remonter ce dysfonctionnement. Le Comité de suivi SDAP :Ad'AP sera réuni fin 2016 ou début 2017 avant envoi du bilan 2016 à la Préfecture. Le Président rappelle que le SDAP / Ad'Ap a été approuvé sans réserve de la part du Préfet ce qui n'est pas le cas des AOT présentes sur le PTU. Il souligne l'importance du suivi des mesures. C'est la grande différence avec la Loi de 2005 qui ne prévoyait aucun dispositif. L'Ordonnance du 26 septembre impose un suivi très précis et donc une obligation de vigilance de notre part.

Suivi des mesures de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (ADAP)

Sylvie VEYRAC

Les mesures prévues à l'Agenda d'Accessibilité Programmée visent à lever les non-conformités et à élever le niveau de l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP) au sein du réseau urbain. A ce titre, les mesures inscrites portent sur les stations de métro, les agences Tisséo, les salles d'attente, les commerces, les parcs-relais soit près de 70 ERP recensés.

La programmation des mesures s'étale sur 3 périodes de 3 ans (2016-2024)

La plus grande partie des travaux est programmée sur 2016-2018.

L'amélioration de l'éclairage des stations de métro demande une approche particulière avec diagnostic préalable, période de test, puis déploiement qui nécessite un lissage sur les 9 années de l'ADAP.

Point d'avancement des mesures à fin 2015

Les portillons PMR sur les lignes de contrôle du métro

Toutes les stations ont été dotées des modules « cible de validation abaissée ». Les modules de couleur jaune adossés au mobilier du passage PMR sur les lignes de contrôle permettent une validation aisée pour une personne en fauteuil roulant. De nombreux usagers peuvent l'utiliser notamment les personnes de petite taille dont les enfants.

De plus, suite à une demande des membres de la CARUT, des boutons d'ouverture des vantaux ou du bras articulé qui équipent les portillons PMR ont été rajoutés en sortie à droite. Manque 12 boutons quin'ont pu être ajoutés pour le moment du fait de contraintes techniques trop importantes. Les opportunités de travaux permettront à terme l'équipement complet des passages PMR.

STATION CARMES :

Remise en état du rétroéclairage de la voute de la station CARMES (œuvre d'art de Jean-Paul MARCHESCHI)

Le rétroéclairage de la station a été totalement réhabilité et une passerelle d'accès créée pour en faciliter l'entretien.

L'installation d'une bâche réfléchissante augmente la réflexion et donne une meilleure diffusion de la lumière. Cependant la station reste plus sombre que les autres.

Les membres de la CARUT lors de l'atelier du 3 février ont demandé d'améliorer :

- l'éclairage sur le cheminement d'accès à l'escalier mécanique.
- le contraste visuel au niveau de l'emmarchement de l'escalier mécanique.
- l'éclairage en bas de l'escalier mécanique.
- La pose d'une bande d'aide à l'orientation pour guider vers l'escalier mécanique à l'identique de ce qui a été réalisé à Jean Jaurès (ligne B).
- le signalement des ascenseurs au niveau de la salle des billets et au niveau de la mezzanine direction Ramonville est à améliorer.
- le rétroéclairage par LED intégré aux rampes des escaliers mécaniques.

Les aménagements sont prévus dans le marché de travaux en cours de validation.

<u>Programme de réfection de l'éclairage des stations</u>

Le triple objectif de cet important programme :

- Amélioration des conditions de cheminement dans les stations dufait d'une meilleure visibilité
- Gérer les obsolescences
- Réduire les consommations énergétiques,

Les travaux sont échelonnés sur la durée de l'Ad'Ap soit de 2016 à 2024 :

Ce programme s'intègre dans l'opération du doublement de la capacité de la ligne A et l'équipement en 4G du métro. Ces travaux d'envergure permettront le passage de câbles en phase avec les nouvelles puissances électriques exigées. La principale difficulté résidera dans la gestion des interfaces.

Le recrutement d'un maitre d'œuvre est en cours pour coordonner les travaux. En lien avec la mission Energie, le remplacement des luminaires sera conçu pour réaliser des économies d'énergie.

De 2016 à 2019, des études et des travaux seront engagés sur des stations test (toutes différentes : souterraines, ariennes avec apport de lumière naturelle, sur les lignes A et B, et celles qui ne sont pas sur AMLA). A l'issue de cette phase de préconisation, les solutions techniques validées seront appliquées à l'ensemble des stations. Le déploiement des équipements se fera suivant le calendrier des travaux prévu à l'Ad'Ap. Les travaux sur ligne A sont prévus sur la période 2019-2021, sur la ligne B sur la période 2022-2024.

Stations de métro : Mise aux normes des escaliers fixes

- Mise en place de Bande d'éveil là la vigilance (BEV)
- Pose de dispositif pour assurer le contraste des contremarches (1ère et dernière) et les nez de marche

Eléments du contexte : Les solutions techniques à envisager sont différentes du fait des matériaux en présence (granit rose clair pour ligne A). Le contraste des nez de marche est assuré avec la couleur noire sur le granit rose.

Point d'avancement :

- 6 stations de la Ligne A sont entièrement traitées (BEV et nez de marche)
- 19 stations partiellement traitées (dont 12 sur la ligne A et 7 sur la ligne B)

L'achèvement des travaux est prévu dans le cadre du nouveau marché.

Les nez de marche des stations de la ligne B (UPS, STA, STM,PDJ,CAR,FVD,CCA) ont été traités avec de la résine jaune à la demande des membres de la CARUT suite aux tests effectués à la station Jeanne d'Arc . Jugé trop salissant, les 12 stations restantes seront traitées dans le cadre du nouveau marché avec un profilé gris également validé en atelier CARUT.

Remarques / Questions membres Associatifs	Réponses Tisséo
• Glissance des bandes d'éveil de vigilance (BEV). Les BEV posées en haut des escaliers fixes sont en métal, n'y a-t-il pas de risque de glissance avec l'humidité ? • Le contraste des BEV est-il suffisant ?	Ce type de BEV équipe uniquement les escaliers fixes du métro en station. Les escaliers sont protégés des intempéries. Les risques de glissance du fait de l'humidité sont écartés. Les associations membres de la CARUT dont l'AVH ont validé le contraste des BEV lors des tests réalisés sur la station Jeanne d'Arc. Les retours terrains sont très importants. Le Président encourage tous les usagers à transmettre leurs remarques aux référents accessibilités Tisséo. Cela permet d'ajuster les actions menées afin de répondre au mieux aux besoins exprimés.

Station de métro : Ascenseurs

Un important chantier entamé en 2014 consiste au remplacement des ascenseurs des stations de la ligne A du métro pour cause d'obsolescence et à la mise en conformité des ascenseurs du prolongement de la ligne A et ceux de ligne B.

Remplacement des ascenseurs LA

- 23 ascenseurs remplacés sur ligne A
- 6 stations entièrement terminées 5REY,BAG,MER,POI,SCY,ESQ)

Planification : 15 ascenseurs seront remplacés ente 2016 et 2018 dans le cadre de **l'opération REPAT 4**

Mise en conformité des ascenseurs LA

Opération REPAT 2 en cours sur le Prolongement de la Ligne A (PLA) et parkings

- 16 ascenseurs concernés, objectif d'achèvement fin 2016

Mise en conformité des ascenseurs LB :

Opération REPAT 3 (marché en cours d'instruction)

- 73 ascenseurs concernés sur la période 2017-2018

La concertation PMR pour cette opération a fait l'objet de deux ateliers CARUT pour définir les contrastes des boutons d'appel, et leur positionnement dans la cabine notamment.

Remarques / Questions membres Associatifs	Réponses Tisséo
• Nécessité d'augmenter le temps d'ouverture de portes pour permettre la sortie confortable des personnes à mobilité réduite. • La fonctionnalité des boutons de commande du bandeau intérieur des ascenseurs est transcrite en braille anglais abrégé	Ces remarques été prises en compte lors des différents ateliers organisés dans le cadre de la CARUT. Les services s'emploient à modifier les inscriptions en Braille notamment. Il sera demandé aux services concernés de modifier le temps d'ouverture des portes.

Remarques / Questions/Réponses :

- Qualité audio très moyenne (haut-parleurs parfois situés à l'extérieur des cabines)
- Poubelles installées à proximité des portes des ascenseurs constituent un obstacle au cheminement accessible (Sorties ascenseurs signalées qui causent problèmes: Stations Empalot , Compans, et Carmes)

Tisséo :
Ces remarques été prises en compte lors des différents ateliers organisés dans le cadre de la CARUT. Les services s'emploient à modifier les inscriptions en Braille notamment. Il sera demandé aux services concernés de modifier le temps d'ouverture des portes.

<u>Stations de métro : amélioration des conditions de cheminement ;</u>

Un programme de mise aux normes des équipements est géré par l'EPIC. Il consiste à lever les non-conformités soulevées lors du diagnostic accessibilité réalisé en 2009/2010.

Les principales actions portent sur la serrurerie (reprises des rampes d'escalier et des grilles d'évacuation de l'eau), déplacement ou signalement d'émergences (poubelles, potelet, signalétique) constituant un obstacle au cheminement accessible.

Remarques / Questions/Réponses :

- Poubelles installées à proximité des portes des ascenseurs constituent un obstacle au cheminement accessible (Sorties ascenseurs signalées qui causent problèmes: Stations Empalot , Compans, et Carmes)

Tisséo : Le traitement des obstacles sur les cheminements est une opération en cours et suivie par l'EPIC. Un point d'avancement sera demandé à l'EPIC. Les stations signalées seront traitées en priorité.

<u>Accessibilité des Etablissements Recevant du Public : Réalisation des autodiagnostics par l'EPIC</u>

Pour chaque ERP recensés (12 commerces, 7 agences Tisséo, et 12 salles d'attente) est établi un diagnostic accessibilité qui permet d'évaluer le niveau d'accessibilité de l'établissement recevant du public. Les actions correctives sont précisées.

L'EPIC est en charge du dossier. Les mises à niveaux des ERP présentant des non-conformités sont prévues à l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap) et sur la période 2016/2018.

Amélioration de l'Information voyageurs à bord des bus Linéo

En complément des bandeaux lumineux, de l'information statique et des annonces sonores présents dans les bus, le SMTC en 2014 décide d'équiper les futures lignes Linéo d'écrans embarqués afin de fournir l'information en temps réel sous une forme améliorée.

Un travail collaboratif avec les membres de la CARUT a passé au crible des critères d'accessibilité la proposition de visuels sur les aspects de lisibilité, de compréhension, et de l'utilité des informations. Le positionnement des écrans à l'intérieur des bus (différents types de bus) a également été abordé.

Calendrier de déploiement :

Juin - fin août 2016 :

- Equipement des bus Linéo en écrans embarqués
- Phase de test des écrans : diffusion d'une vidéo sur les écrans présentant le projet Linéo

Le 29 août 2016, mise en service des écrans embarqués avec affichage de l'information en temps réel sur :

- Linéo 1 (Sept-Deniers - Gymnase de l'Hers)
- Linéo 2 (Arènes - Colomiers)

Remarques / Questions/Réponses :

- Faciliter l'accès aux lignes Linéo aux personnes déficientes cognitives à l'instar de ce qui est prévu sur les lignes de métro,
- Pour une personne en fauteuil roulant, l'écran n'est pas visible si des personnes debout se trouvent devant.
- Les messages sonores deviennent inaudibles lorsqu'il y a beaucoup d'usagers à bord du bus ;
- Indication des correspondances dans le message sonore du prochain arrêt de bus desservi du moins les plus importantes, celles qui concernent les modes lourds.
- Document de présentation synthétique des lignes Linéo, description du parcours, horaires de passage des bus, et fiche horaire en HTML
- Indication des arrêts non accessibles sur les écrans et par annonce sonore
- Amélioration des annonces faites à partir de synthèse vocale

Tisséo :

Créer des visuels de reconnaissance des arrêts de bus n'est pas envisageable pour le moment. A l'échelle du métro et de ses 38 stations cela reste du domaine du possible mais l'étendre aux Lignes Linéo demande un travail très important et des ressources considérables à mobiliser. Cependant, faire évoluer l'information voyageur pour qu'elle soit utile au plus grand nombre relève de notre politique.

Les messages sonores de l'annonce du prochain arrêt de bus desservi sont maintenus. Dans le cas où l'écran n'est pas visible, l'information sonore indiquant le prochain arrêt desservi vient préciser de manière audible le message qui apparaît sur l'écran. Les points d'intérêts à proximité de l'arrêt ne sont pas prévus dans le message sonore.

Le Président rappelle que le concept des lignes linéo est notamment, basé sur au moins 2 correspondances avec un mode lourd sur son parcours. Ce type d'information est important pour les personnes non-voyantes notamment et une réflexion doit être menée pour intégrer cette demande au dispositif actuel.
Les informations textuelles doivent accompagner le programme Linéo dans les caractéristiques de chaque Ligne : descriptif du parcours, listes arrêts, les correspondances, les horaires de passages et fiche de ligne en HTML.

Le concept de ligne Linéo est conçu dès la mise en service de la ligne avec des arrêts 100% accessibles. Si un arrêt d'une ligne Linéo devenait inaccessible (travaux sur voirie par exemple), l'information doit être portée à la connaissance des usagers.

Des avancées majeures sur les visuels des écrans embarqués ont été possible lldu fait du travail partenarial entre les techniciens de Tisséo et les membres de la CARUT. L'exemple de la modification du thermomètre de ligne est à ce type remarquable. Monter les visuels, version initiale et corrigée donne une idée de ce travail de simplification de l'information pour une compréhension immédiate du message.

<u>Places PMR Station Ramonville</u>

Lors de la CARUT de juin 2015, des engagements avaient été pris pour préserver la poche PMR au niveau du parc relais de Ramonville occupée à certains jours de la semaine, ponctuellement pour la fonction « dépose minute » et par du covoiturage type « Blablacar »

Un aménagement consistait à créer un espace dédié pour ces deux types de fonctionnalité en décalant d'autant la poche PMR avec une emprise sur le parking P+R.

Entre temps, une réflexion a été mise en place dans le cadre du schéma directeur des parcs relais.

Cette démarche vise à développer la capacité des parcs relais et prend en compte la problématique de l'utilisation des places PMR par les covoitureurs en l'élargissant aux différents P+R au contact de la rocade (Ramonville, Balmat, Borderouge et Argoulets).

Dans ce contexte, la recherche d'optimisation des espaces pour compenser les besoins croissant en terme de capacité des parc relais, l'arrivée de la ligne Linéo 6, et les besoins spécifiques du service de Transport à la Demande (TAD) créent plusieurs sous projets sur le Pôle d'échange que constitue la Station Ramonville, d'où la nécessité de disposer d'une vision globale des problématiques dont celle qui engendre l'occupation des places PMR par le covoiturage notamment .
Il est précisé qu'aujourd'hui le nombre de places réservées est légèrement supérieur au 2% réglementaire du nombre total des places du P+R .
Le schéma directeur d'aménagement des parcs relais est en cours d'élaboration mais deux actions sont prévues à court terme:
une solution expérimentale

- Aménagement d'une dépose minute de trois places
- Restriction d'accès à la poche PMR : mise en sens unique et panneaux et suppression de l'actuel arrêt minute
- Reprise des covoitureurs dans le parc de stationnement si non saturé
- Accompagnement sur site (sensibilisation) Signalétique renforcée et présence humaine

Une démarche globale de remise en exploitation des P+R au profit des usagers TC

- Remise en exploitation des barrières des parc relais (Février 2016)
- Sensibilisation (SMTC Automne 2016) puis verbalisation (EPIC Début 2017)

Une démarche spécifique centrée sur les poches PMR des P+R au contact de la rocade

- Compléments de l'état des lieux : enquête sur les typologies d'usages et la quantification des pratiques
- Analyses des retours d'expériences de solutions dans d'autres villes
- Analyse de l'expérimentation mise en place à Ramonville
- Recherche de foncier en lien avec le SICOVAL et la Mairie pour les aménagements à venir

Finalisation des études pour la mise en place d'une solution pérenne

Remarques / Questions /Réponses :

- Aménagements prévus en 2016 non réalisés
- Demande d'une date d'engagement ferme de mise en œuvre

- Profiter des travaux pour améliorer les conditions du cheminement accessible entre le parking PMR et la station de métro
- Stationnement des deux roues (motos, scooter,) sur les cheminements constituent des obstacles
- Dysfonctionnement des Bornes d'information voyageurs, les annonces sonores ne fonctionnent pas (remarques récurrentes depuis 2013 !) Ramonville quai bus 62 mais aussi sur les pôles d'échanges, Borderouge, la Vache, Jeanne d'Arc)

Le Président :

Lorsqu'on décale une date, c'est toujours pour des raisons techniques liées à des problématiques nouvelles.
Le succès du covoiturage nous oblige à raisonner globalement et pour tous les pôles d'échange pour apporter des solutions homogènes.

Dans un premier temps les aménagements proposés sont accompagnées d'une sensibilisation suivie une phase de verbalisation si nécessaire vue les habitudes prises par les covoitureurs.

La verbalisation sera d'autant plus efficace que les covoitureurs auront par la suite une aire dédiée.

Les ressauts de plus de 2 cm sont à proscrire. Le niveau zéro est à privilégier pour le confort maximal des personnes en fauteuil roulant notamment. Ces aménagements seront pris en compte lors des travaux sur le pôle d'échange.

Le stationnement des deux roues sur les trottoirs constitue un obstacle pour tous les usagers qui se déplacent à pied et à fortiori pour toutes les personnes à mobilité réduite. C'est un vrai problème que nous allons étudier.

Nous envisageons de créer des silos sur les pôles d'échanges pour augmenter la capacité de stationnement des véhicules sur les aires terminales ce qui devrait contribuer à lever les conflits générés par d'utilisation des espaces dédiés aux PMR. Par ailleurs une signalétique en parallèle sera apposée.

L'activation de l'option sonorisée du message écrit sur les bornes dynamiques permet aux personnes aveugles et malvoyantes dotées d'une télécommande universelle d'être au même niveau d'information que les personnes voyantes. Il s'agit d'une fonctionnalité importante dans l'autonomie des déplacements des personnes en situation de handicap. Je demande à me services de veiller au bon fonctionnement de ces équipements

Concernant la mise en œuvre de la solution pérenne sur le pôle d'échange Ramonville, il semble que cela soit envisageable fin 2017.

Autres points soulevés

Handicap déficience visuelle :

Les fiches horaires au format HTML qui permet une lecture par un logiciel de synthèse vocale doit faire apparaître la liste des arrêts par ordre passage pour pouvoir se familiariser avec la structure de la ligne.

La feuille de route issue d'une demande d'itinéraire à partir du calculateur d'itinéraire du site Tisséo est acceptable mais elle peut être améliorée pour faciliter le choix sur plusieurs itinéraires proposés

Demande de mise au format numérique des informations diffusées sur les supports papiers lettre d'information et alerte Newsletter, enquêtes.)

Mise à jour des audio descriptions des audio descriptions des stations de métro et du tram

Handicap moteur :

Présence de lacune verticale importante sur certaines rames en station de métro. Difficulté d'accès aux rames pour les personnes en fauteuil roulant et risque de basculement du fauteuil et risque chute pour les usagers car la lacune constitue une marche.

SMTC

tisséo

POINT D'ÉTAPE PROGRAMME ARRÊTS SDAP

POINT D'ÉTAPE

Les données SDAP sept 2015 (rappel)

Nombre de point d'arrêts mis en accessibilité en 2015

Suivi de la programmation des travaux en 2015

Suivi SDAP fin 2015

POINT D’ÉTAPE

DONNÉES SDAP SEPT 2015

Pour rappel

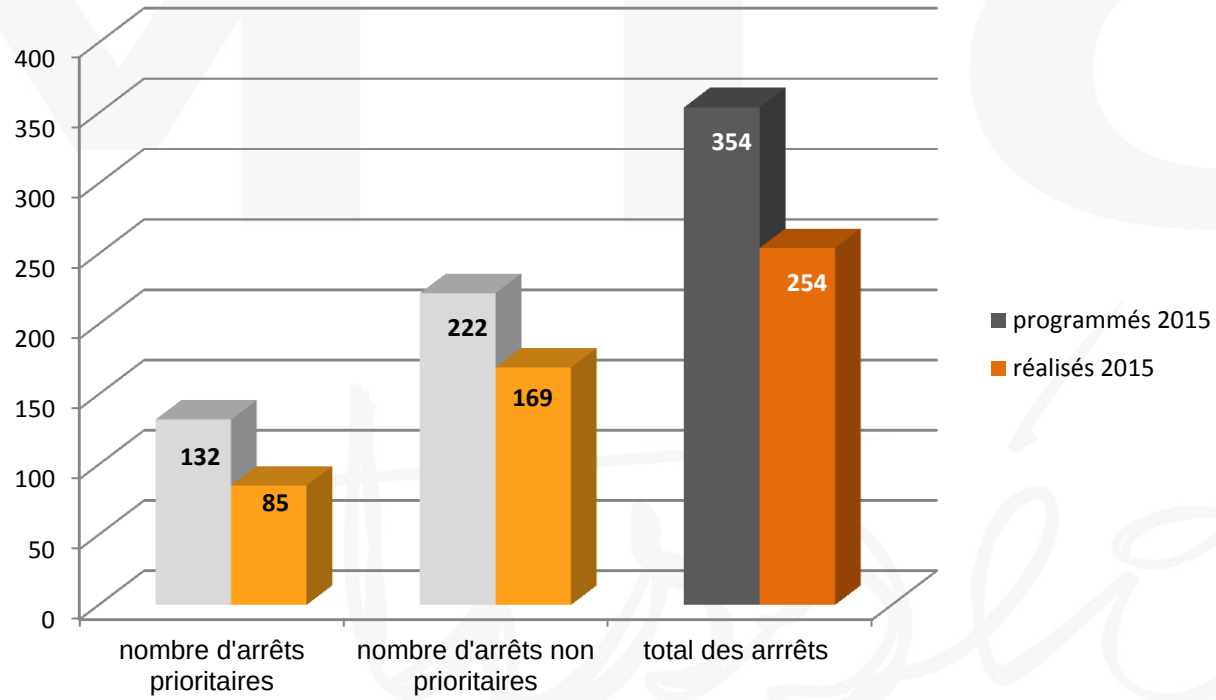
valeurs Janvier 2015	Arrêts Prioritaires	Non prioritaires	Total
Accessibles	1828	320	2148
Non accessibles	978	429	1463
ITA	56	-	56
Total	2862	749	3611

MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS

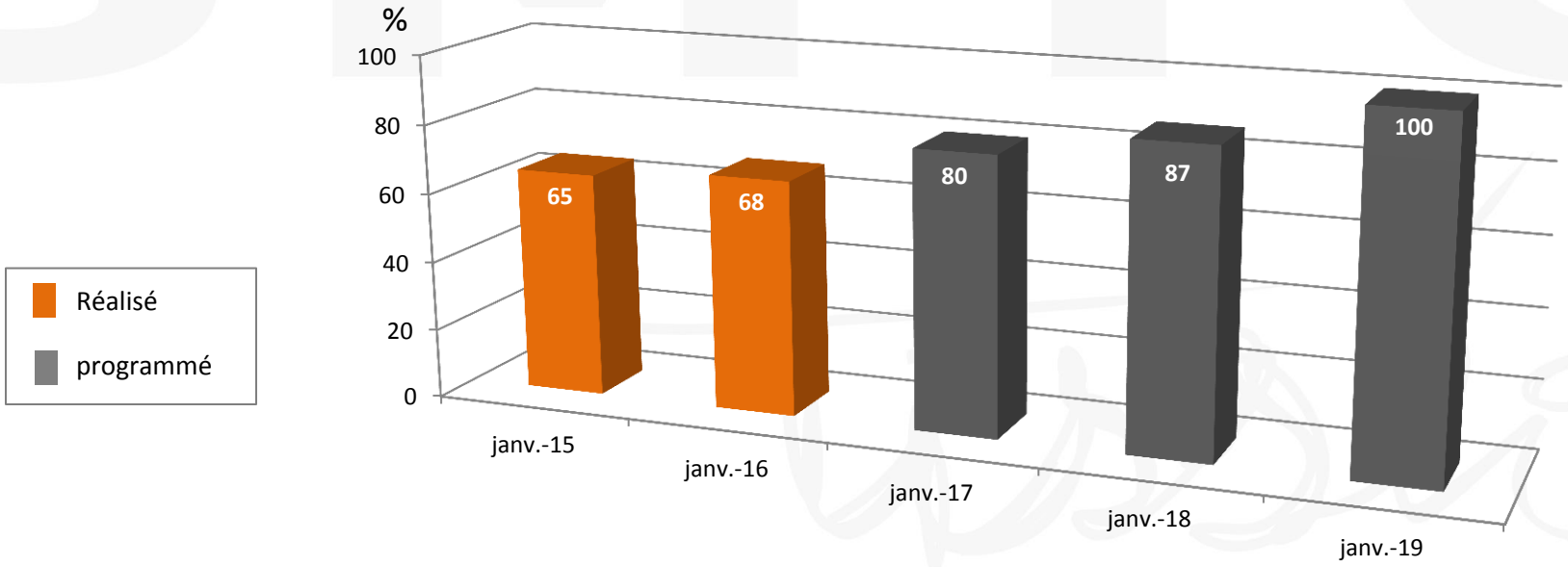
254 arrêts mis en accessibilité en 2015

	2015	2016	2017	2018	Total
programmation SDAP	132	297	184	365	1407
Réalisés en 2015	227	14	12	1	254
Dont prioritaires	58	14	12	1	85
Dont non prioritaires	169	-	-	-	169

SUIVI PROGRAMMATION TRAVAUX FIN 2015

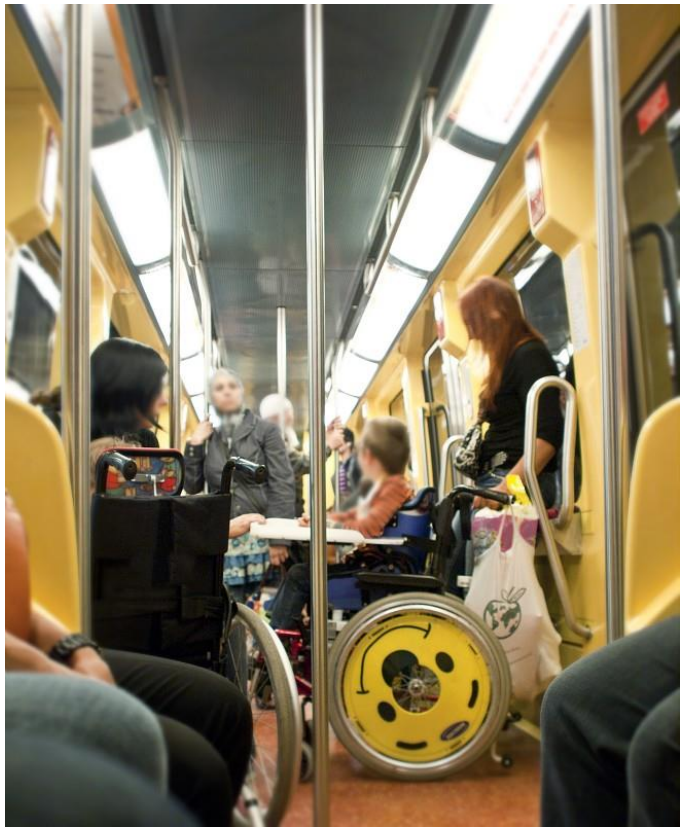


SUIVI SDAP FIN 2015



MERCI DE VOTRE ATTENTION

AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE SUR PATRIMOINE



L'Ad'AP : 6 010 k€ prévisionnels pour la mise en conformité des ERP

L' Agenda d'Accessibilité Programmée porte sur l'amélioration de l'accessibilité des établissements recevant du public au sein du réseau urbain : stations de métro, agences commerciales, commerces, parcs-relais.

L'Ad'Ap est mis en œuvre sur la période 2016/2024, les principales mesures visent à élever le niveau de l'accessibilité des stations de métro (escaliers, ascenseurs, portillons PMR, éclairage).

SMTC tisséo

TISSEO = 70 ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

➔ **37 stations de métro dont :**

34 classées ERP 4ème catégorie
2 classées ERP 5ème catégorie
1 classée ERP 2ème catégorie

➔ **12 commerces**

➔ **7 points de ventes**

➔ **12 salles d'attente**

➔ **2 parkings silos**

L'Ad'AP : 6 010K€ PRÉVISIONNELS POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES ERP

ACTIONS	2016-2018	2019-2021	2022-2024	TOTAL
Obstacles sur cheminements	36 000 €			36 000 €
Adaptation des portillons billettiques	455 000 €			455 000 €
Remplacement ascenseurs	1 153 000 €			1 153 000 €
Traitement escaliers fixes	500 000 €			500 000 €
Eclairage	300 000 €	600 000 €	850 000 €	1 750 000 €
Avertisseur lumineux en façade de quai	36 000 €			36 000 €
Visuels de reconnaissance des stations	100 000 €			100 000 €
Signalisation des parois vitrées, bornes et poteaux	38 000 €			
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 PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Stations de métro : Portillons billettique

Adaptation des portillons billettiques

Tous les passages dédiés PMR ont été dotés d'un module cible de validation abaissé.

12 Boutons supplémentaires restent à poser en sortie (à confirmer, coût câblage)

SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Stations de métro : éclairage station Carmes

Remise en état du rétroéclairage de l'œuvre d'art de Jean-Paul Marcheschi station Carmes, été 2015.

Atelier CARUT du 3 février 2016 : remarques formulées

Emmarchement de l'escalier mécanique descendant niveau salle des billets :

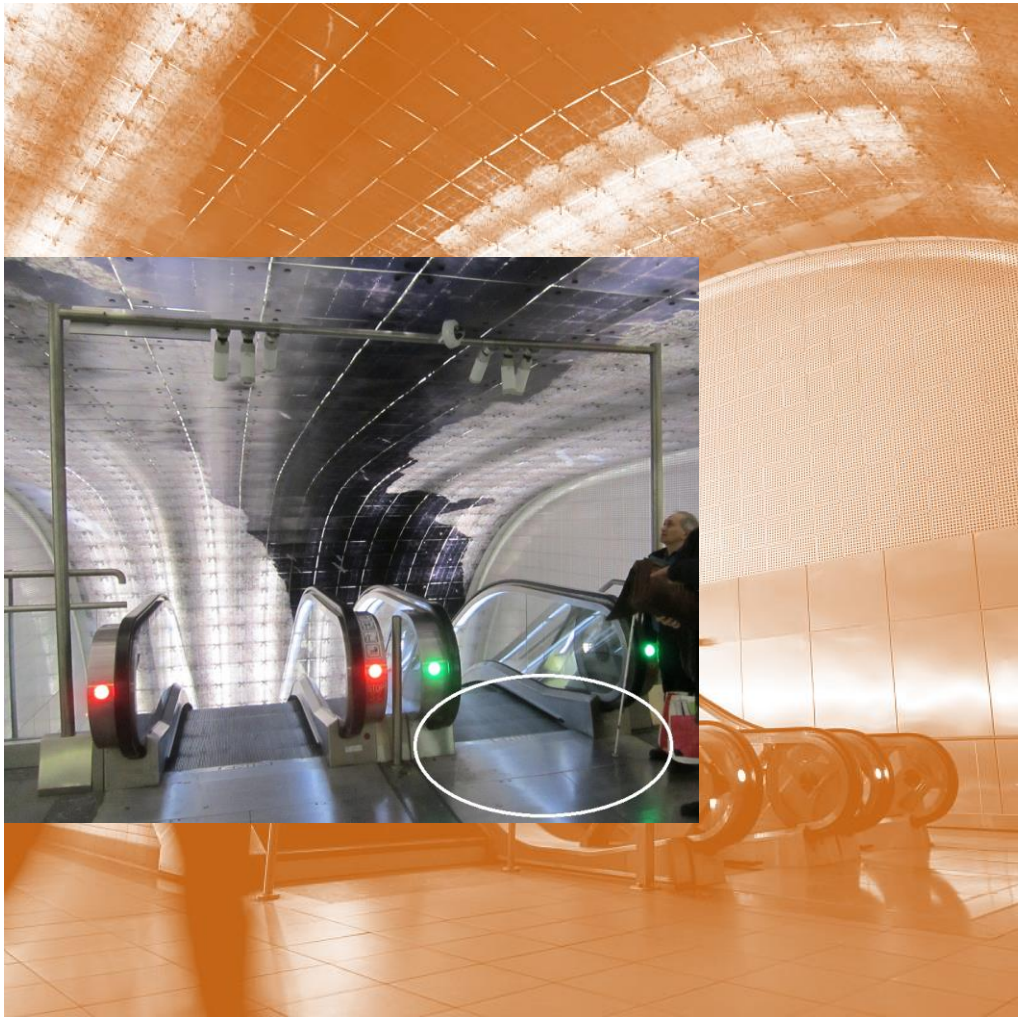
- déficit d'éclairage au niveau de l'emmarchement
- manque de contraste visuel

Cheminements

- cheminement vers l'escalier mécanique par une bande d'aide à l'orientation
- cheminement niveau mezzanine direction Ramonville, zone d'ombre

Quelques points d'amélioration

- escaliers mécaniques (éclairage led)
- signalement de l'ascenseur niveau salle des billets



SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations*

Lancement du marché de maîtrise d'œuvre

Programme :

2016-2018 :

Stations test : ARE, CAP, ARG, CCA, RAN

2019-2021 :

Stations LA

2022-2024 :

Stations LB

Objectifs :

- Amélioration de l'accessibilité
- Gestion des obsolescences
- Réduction des consommations énergétiques

Interfaces :

- Doublement capacité Ligne A
- 4G métro

*en lien avec la Mission Energie Développement Durable SMTC

SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Stations de métro : escaliers fixes

Traitement des escaliers fixes :

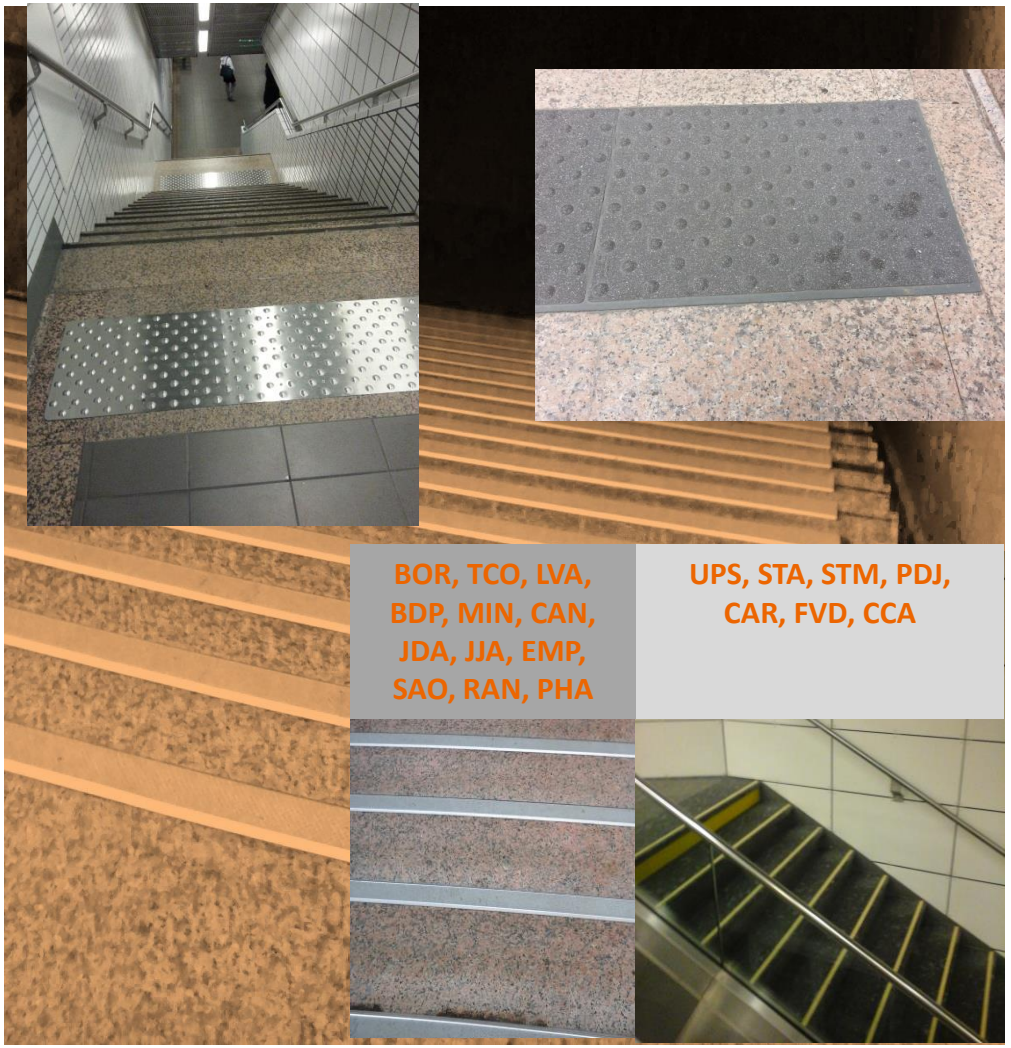
- Bandes d'éveil à vigilance en haut des marches
- Nez de marche et contremarches contrastés

6 Stations de la LA ont été entièrement traitées REY, BAG, MER, JOL, ROS, BGR.

19 Stations (dont 12 sur LA et 7 sur LB) ont été traitées partiellement et seront terminées dans le cadre du nouveau marché :

- **LA :** les nez de marche ont tous été repris, les BEV restent à installer.
- **LB :** Les nez de marche des stations : UPS, STA, STM, PDJ, CAR, FVD, CCA ont été traités en jaune.

12 Stations restantes de la LB seront traitées dans le cadre du nouveau marché nez de marche selon + BEV.



SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Stations de métro : Ascenseurs

Remplacement des ascenseurs LA :

23 ascenseurs ont été remplacés.
6 stations sont entièrement terminées (REY, BAG, MER, POI, SCY, ESQ) (REPAT 1).
15 ascenseurs seront remplacés en 2017-2018 (REPAT 4).

Mise en conformité des ascenseurs PLA et parkings :

16 ascenseurs concernés, opération en cours (REPAT 2), objectifs d'achèvement fin 2016.

Mise en conformité des ascenseurs LB :

73 ascenseurs concernés en 2017- 2018. (REPAT 3)
La mise en conformité des ascenseurs LB a fait l'objet de deux ateliers CARUT.

SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

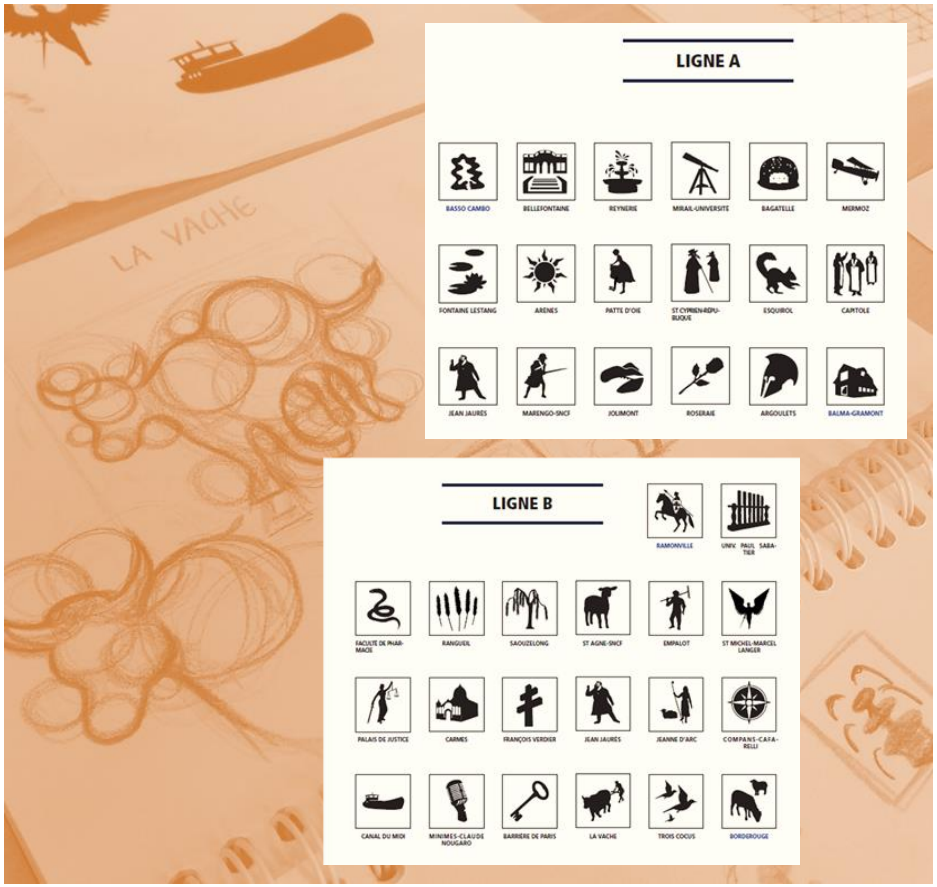
➔ Visuels de reconnaissance des stations de métro:

objectif : finalisation des visuels, été 2016

Une première proposition de visuels :

- **présentée au Comité de suivi Technique**
  le 14 avril 2016
  Objectif : trouver un compromis entre la dimension artistique et la compréhension du message (reconnaissance de la station)

- **adressée au Comité Scientifique**
  le 12 mai 2016
  Objectif : évaluer la pertinence et l'exactitude des anecdotes et visuels retenus au regard de notre histoire locale



Prochains rendez-vous :

- **Comité Scientifique : le 3 juin 2016**
- **Comité de suivi Technique : le 9 juin 2016**

SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ **Stations de métro : amélioration des conditions de cheminement**

Exemples : Reprise des rampes et des grilles

SUIVI Ad'AP PREMIER SEMESTRE 2016

➔ Autodiagnostics ERP 5ème catégorie

- **12 commerces**
- **7 agences Tisséo**
- **12 salles d'attente**

Réalisation des autodiagnostics par l'EPIC :
- visites sur site réalisées
- autodiagnostics en cours de réalisation

- **Objectif**

Autodiagnostics finalisés fin 2016

ÉCRANS EMBARQUÉS LINÉO

Retours suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016

SMTC tisséo

Commission Accessibilité

20 juin 2016

Linéo 100 % accessible : l'information aussi

Afin de fournir l'information en temps réel sous une forme améliorée,

en 2014, le SMTC décide d'équiper les futures lignes Linéo d'écrans embarqués

en complément :

- **des bandeaux lumineux,**
- **de l'information statique**
- **et des annonces sonores présents dans les bus.**

Stratégie de déploiement des écrans embarqués

Juin – fin août 2016 :

Equipement des bus Linéo en écrans embarqués

Phase de test des écrans : diffusion d'une vidéo sur les écrans présentant le projet Linéo

Le 29 août 2016 :

Mise en service
- **des Lignes Linéo 1 (Sept-Deniers – Gymnase de l'Hers)**
- **et Linéo 2 (Arènes – Colomiers)**

Mise en service des écrans embarqués avec affichage de l'information en temps réel

Organisation d'un atelier CARUT le 21 avril 2016

Objectif de l'atelier :

Recueillir l'avis des personnes présentes sur

- **l'emplacement des écrans**
- **et leur contenu (lisibilité, compréhension, utilité des données)**

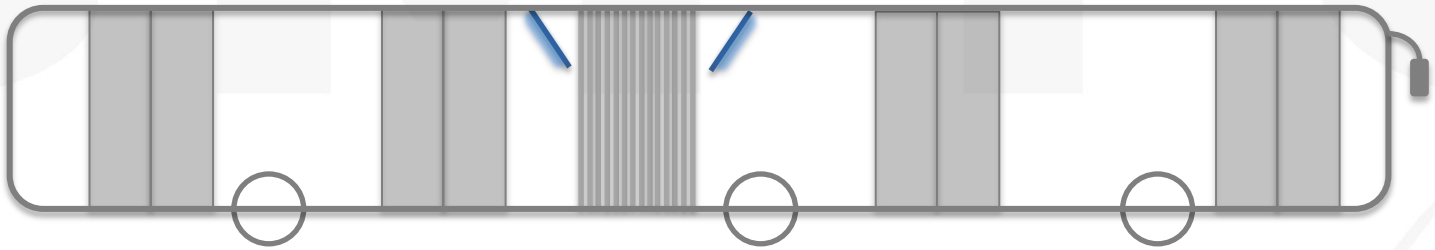
Associations présentes :

ANPIHM, AVH

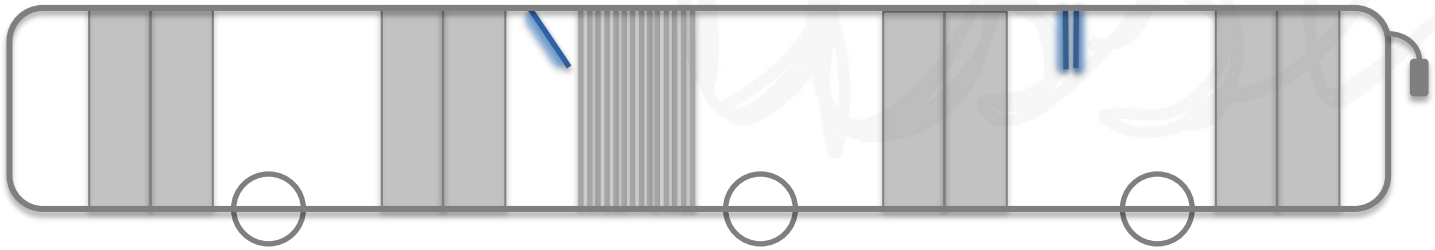
PRÉSENTATION DES ÉCRANS EMBARQUÉS

Emplacement des écrans

- Sur les bus type GX 427 : 2 écrans



- Sur les bus hybrides : 3 écrans



PRÉSENTATION DES ÉCRANS EMBARQUÉS

Contenu des écrans présenté en atelier CARUT du 21 avril 2016

- Information Voyageurs répartie sur deux écrans 19'' :

Un écran affiché en permanence :

- Numéro de la ligne,
- Direction,
- Prochain arrêt,
- Correspondances

Un écran avec des informations alternées :

- Temps d'attente avant le départ du Linéo
- Perturbations sur le réseau
- POI à proximité d'un arrêt

PRÉSENTATION DES ÉCRANS EMBARQUÉS

Contenu des écrans présenté en atelier CARUT du 21 avril 2016

- Information Voyageurs répartie sur la totalité de l'écran 29'' :

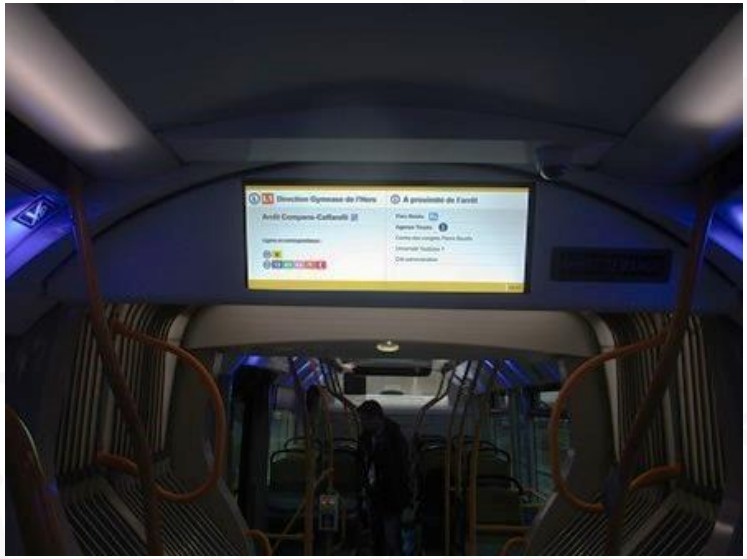
Thermomètre de ligne :
- Localisation du véhicule,
- Affichage des correspondances

Zoom sur le thermomètre de ligne

ATELIER CARUT
DU 21 AVRIL 2016

Remarques formulées par les participants :

- ❑ **Un contenu trop dense**
- ❑ **Des caractères trop petits**
- ❑ **Une charte graphique inadaptée pour les déficients visuels : besoin de plus de contraste**
- ❑ **Thermomètre de ligne illisible**
- ❑ **Zoom sur le thermomètre de ligne incompréhensible**



SOLUTIONS PROPOSÉES

Phase 1 : les modifications possibles pour la mise en service le 29 août 2016

- ❑ Grossir les caractères
- ❑ Simplification de l'information
- ❑ Suppression du schéma de ligne
- ❑ Travail sur le zoom du thermomètre de ligne

Phase 2 : évolution du dispositif à prévoir

- ❑ Refonte de la charte graphique : fond foncé avec écriture claire

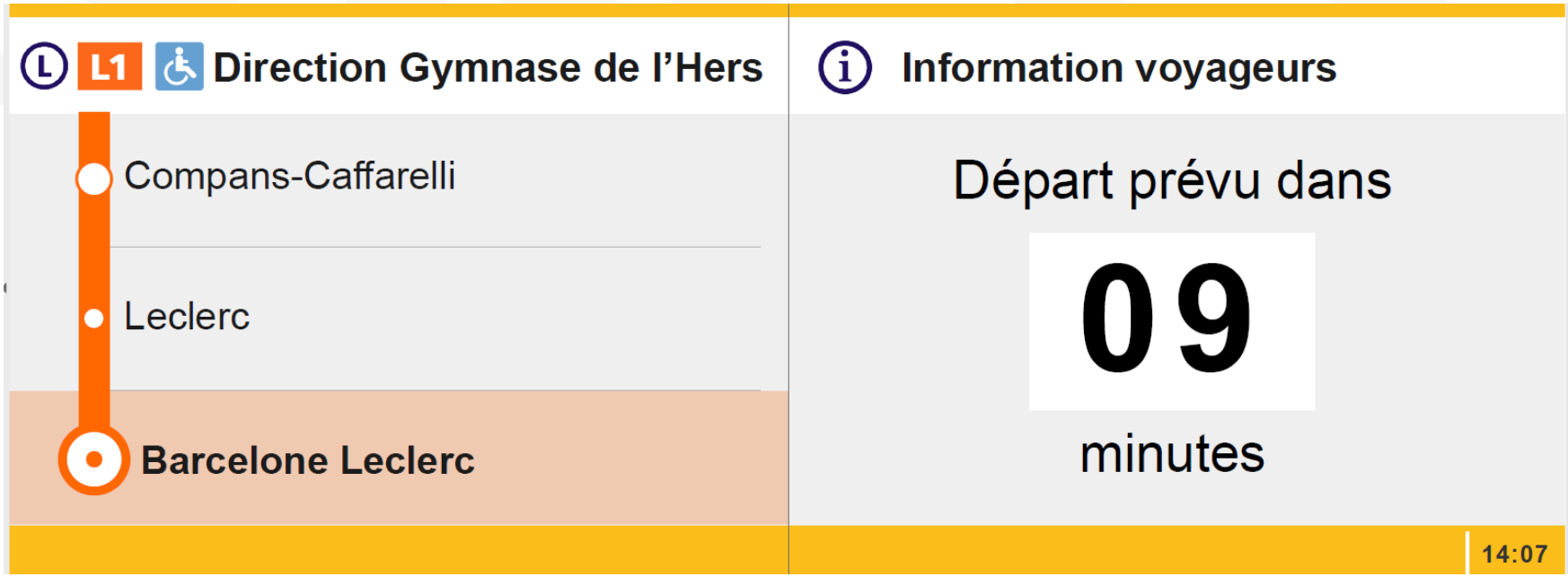
MODIFICATIONS DU CONTENU DES ÉCRANS

Modifications effectuées suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016 :

- **Travail sur la lisibilité de l'information des écrans 19'' :**
  - **Ajout du logo PMR au niveau de l'indication de direction**
    - **suppression du logo à chaque arrêt, car tous les arrêts sont accessibles**
    - **ajout du logo PMR barré en cas d'arrêt non accessible temporairement**
  - **Amélioration du contraste des couleurs**
  - **Réduction du nombre d'arrêt représenté**
  - **Simplification de l'information**
  - **Grossissement des caractères**

MODIFICATIONS DU CONTENU DES ÉCRANS

Evolution suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016



MODIFICATIONS DU CONTENU DES ÉCRANS

Evolution suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016

MODIFICATIONS DU CONTENU DES ÉCRANS

Modifications effectuées suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016 :

- **Travail sur le zoom du thermomètre de ligne :**

  - **Simplification de l'information**

    réduction du nombre d'arrêt représenté

  - **Grossissement des caractères**

  - **Représentation graphique retravaillée**

    tracé des arrêts :

    - passés = en gris

    - à venir = en orange

MODIFICATIONS DU CONTENU DES ÉCRANS

Evolution suite à l'atelier CARUT du 21 avril 2016

- Travail sur le zoom du thermomètre de ligne :

PEM RAMONVILLE

Poche PMR et Dépose-Reprise covoiturage

CARUT 20 Juin 2016

LE CONSTAT

- **Un PEM propice au développement du covoiturage**
  - terminus de ligne métro en entrée de métropole
  - Contact du périphérique et échangeur autoroutier
- **Pas de zone spécifiquement dédiée aux pratiques de dépose-reprise d'usagers**
- **Utilisation de la poche PMR pour le covoiturage**
  - Problème de la reprise des usagers covoitureurs
- **Saturation de la poche PMR aux heures de pointe du covoiturage longue distance = Vendredi fin d'après-midi**
  - 50 à 80% des places PMR (23pl.) utilisées pour le covoiturage
  - Arrêt véhicules covoiturage en dehors des places de stationnement

Source : googlemaps

LE CONSTAT

Rue Malaga
Avenue Flora Tristan
Ramonville
Auto-école du Métro Ramonville
Avenue Flora Tristan
D500
A623
A623
D113A

LES RÉPONSES APPORTÉES

- **Une solution expérimentale à Ramonville dès 2016**
  - Phase 1 : Aménagement d'une dépose-minute
  - Phase 2 : Restriction d'accès à la poche PMR : mise en sens unique et panneaux
  - Accompagnement sur site (sensibilisation)

- **Une démarche globale de remise en exploitation des P+R au profit des usagers TC**
  - Remise en exploitation des barrières des parc relais (Février 2016)
  - Sensibilisation (SMTC Automne 2016) puis verbalisation (EPIC Début 2017)

- **Une démarche spécifique centrée sur les poches PMR des P+R au contact de la rocade**
  - Compléments de l'état des lieux : enquête sur les typologies d'usages et la quantification des pratiques
  - Analyses des retours d'expériences de solutions dans d'autres villes
  - Analyse de l'expérimentation mise en place à Ramonville
  - Recherche de foncier en lien avec le SICOVAL et la Mairie pour les aménagements à venir

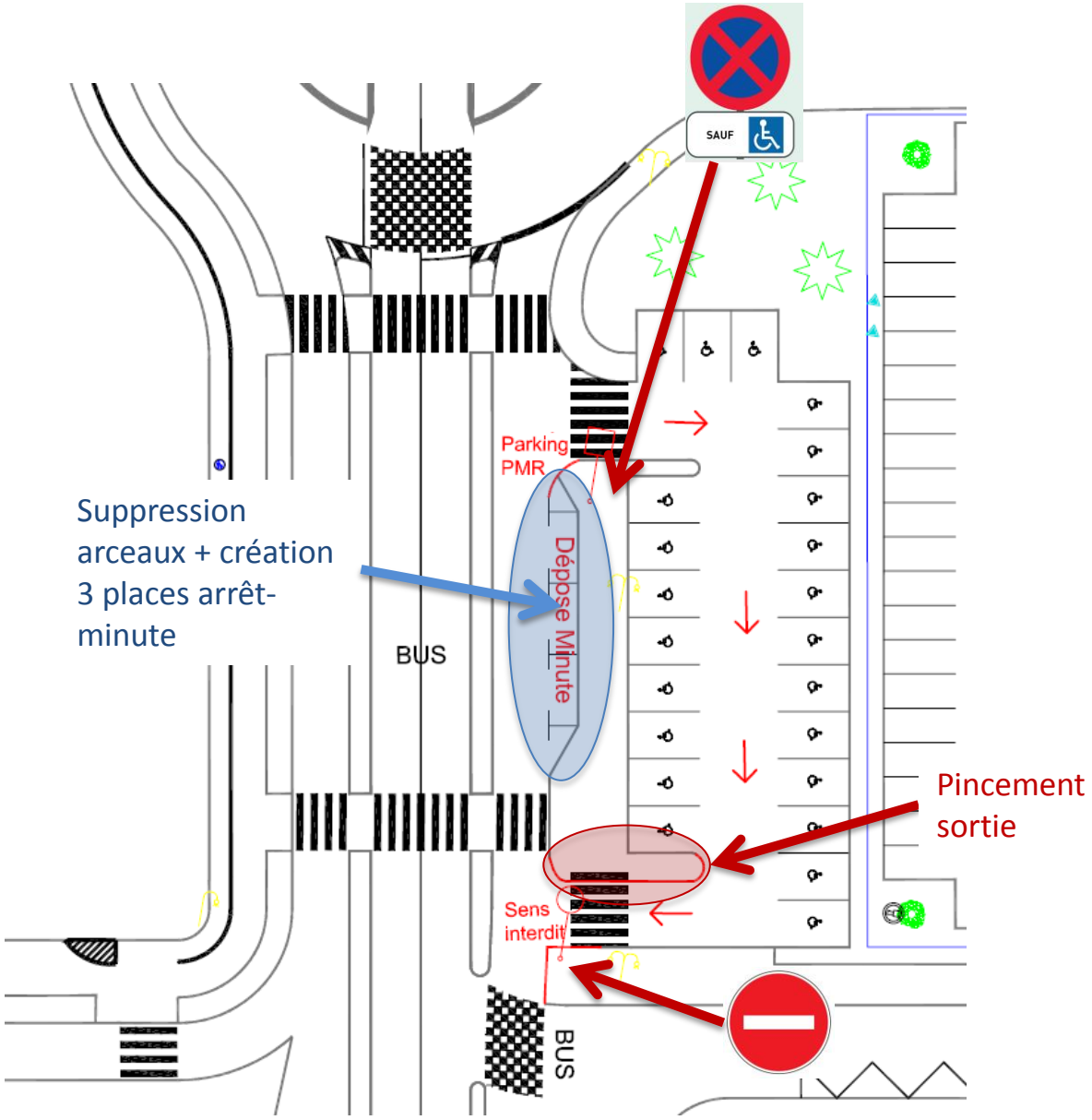
- **Finalisation des études pour la mise en place d'une solution pérenne**

PROPOSITIONS COURT TERME
SOLUTION EXPÉRIMENTALE

- **Adaptation de l'existant avec des aménagements ponctuels**
  - ⇒ **Phase 1 (Juin 2016) : Création d'un dépose minute (3 places) et suppression de l'actuel arrêt minute**
  - ⇒ **Phase 2 (Eté 2016) : Restriction d'accès à la poche PMR : panneaux**
  - ⇒ **Modification du sens de circulation et adaptation de la voirie**
  - ⇒ **Reprise des covoitureurs dans le parc de stationnement si non saturé,**

- **Pédagogie usagers**
  - ⇒ **Signalétique renforcée et présence humaine**

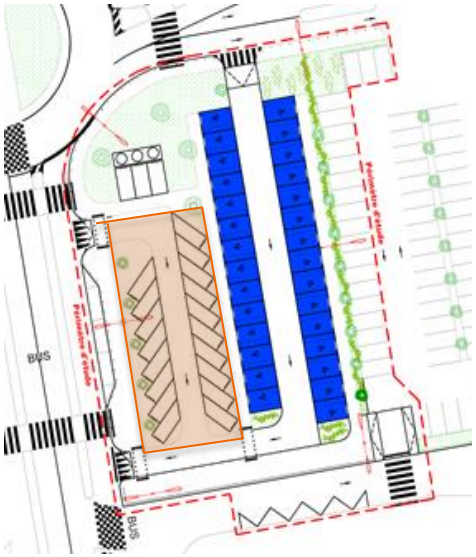
- **Recherche de foncier pour création d'un point d'embarquement covoiturage**



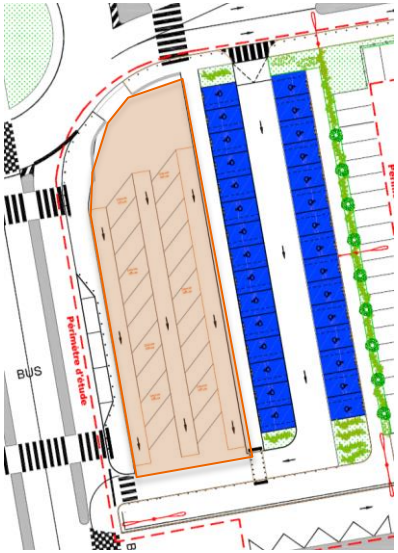
SOLUTION PÉRENNE
DES SCÉNARIOS A APPROFONDIR

- Analyse de l'expérimentation de solution provisoire
- Démarche partenariale en cours avec la Mairie de Ramonville et le SICOVAL pour définir la solution pérenne

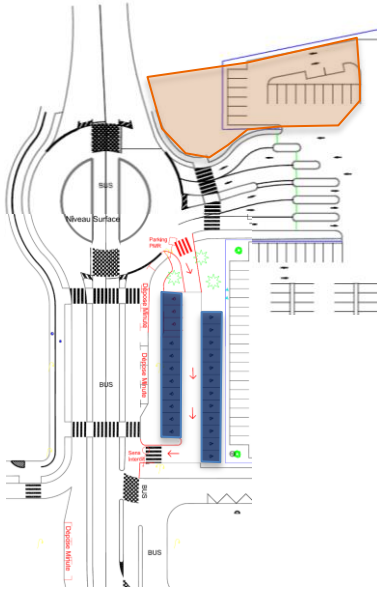
Scénario « en épis »



Scénario « en épis traversant»



Scénario « extension de la solution expérimentale »



- Propositions soumises en Atelier CARUT
- Mise en œuvre de la solution pérenne en 2017

SMTC

tisséo

VISUELS DE RECONNAISSANCE DES STATIONS DE MÉTRO

COMITÉS DE SUIVI- PLANNING

Comité de Suivi Technique (CoSTech)

- 2 réunions : 14 avril 2016 et 9 juin 2016

Comité scientifique (CoScient)

- Envoi des documents aux participants le 12 mai 2016
- réunion prévue le 3 juin 2016 repoussée à septembre 2016

CONTEXTE

Partenariat avec le lycée des Arènes

- **Fin de la convention pour la création des visuels**
  pour toutes les stations de métro (année scolaire 2015-2016)
- **Poursuite du partenariat pour la conception de supports**
  de présentation et d'aide à l'utilisation des visuels de reconnaissance des stations de métro à destination des différents publics
  (convention année scolaire 2016-2017)

CONCLUSIONS DU 1ER COSTECH

Des visuels globalement adaptés

- Bien pensés
- Contraste important

mais privilégier **des visuel épurés** pour

- un accès rapide à l'information
- une compréhension immédiate

CONCLUSIONS DU 1ER COSTECH

Des visuels à revoir

Du fait de la représentation elle-même

- Trop d'éléments
- Trop de détails
- Pas assez représentatif

CONCLUSION DU 1ER COSTECH

Des visuels à revoir

Du fait de la confusion possible entre représentations

- Trop de personnages
- Trop de ressemblance

MODIFICATIONS : LE PARTI PRIS

Comment simplifier les représentations…

- Visuel → un seul symbole
- Traduction orale → nommable en un seul mot

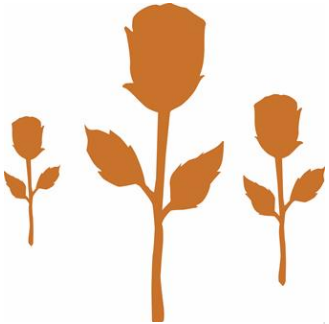
MODIFICATIONS : LES PRÉCAUTIONS

… et conserver la sensibilité des représentations

- le renvoi à la mémoire du lieu ⟷ *volet narratif*
- la dimension artistique ⟷ *caractère esthétique*
- la cohérence graphique ⟷ *design*

MODIFICATIONS PROPOSÉES AU 2ÈME COSTECH

Visuels ayant fait l'objet d'un consensus



Rangueil

Roseraie

Faculté de Pharmacie

LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AU 2ÈME COSTECH

Visuels ayant fait l'objet d'un consensus

Canal du Midi

Compans Caffarelli

Capitole

LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AU 2ÈME COSTECH

Visuels ayant fait l'objet d'un consensus, mais avec retouche graphique

Carmes

Saint Cyprien République

La Vache

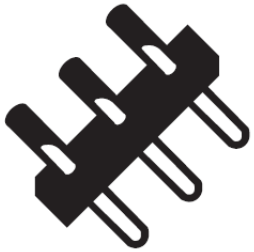
Patte d'Oie

LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AU 2ÈME COSTECH

Visuels ayant fait l'objet d'un consensus, mais avec retouche graphique

Mirail Université

Bellefontaine



Université Paul Sabatier

LES MODIFICATIONS À RÉALISER

Basso Cambo

Palais de Justice

Saint Agne

Jolimont

Marengo

Empalot

DES MODIFICATIONS À RÉALISER

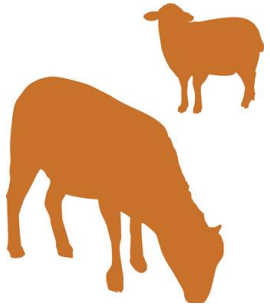
Jeanne d’Arc

Balma Gramont

Reynerie

Bagatelle

Fontaine Lestang



Borderouge

CONCLUSION

Prochain rendez-vous en septembre

ANNEXES

ETAT DES VISUELS À CE JOUR

Ligne A

BASSO CAMBO

BELLEFONTAINE

REYNERIE

MIRAIL-UNIVERSITE

BAGATELLE

MERMOZ

FONTAINE LESTANG

ARENES

PATTE D'OIE

ST CYPRIEN REPUBLIQUE

ESQUIROL

CAPITOLE

JEAN JAURES

MARENGO-SNCF

JOLIMONT

ROSERAIE

ARGOULETS

BALMA-GRAMONT

Ligne B

RAMONVILLE

UNIVERSITE PAUL SABATIER

FACULTE DE PHARMACIE

RANGUEIL

SAOUZELONG

ST AGNE-SNCF

EMPALOT

ST MICHEL-MARCEL LANGER

PALAIS DE JUSTICE

CARMES

FRANÇOIS VERDIER

JEAN JAURES

JEANNE D'ARC

COMPANS CAFARELLI

CANAL DU MIDI

MINIMES-CLAUDE NOUGARO

BARRIERE DE PARIS

LA VACHE

TROIS COCUS

BORDEROUGE

ETAT DES VISUELS DES STATIONS

Les visuels ayant fait l'objet d'un consensus en 1ère approche lors du 2ème CoSTech

A

Arènes	*soleil*
Argoulets	*casque grec*
Bellefontaine	*fontaine*
Capitole	*croix occitane*
Esquirol	*écureuil*
Mermoz	*avion*
Patte d'oie	*patte d'oie*
Roseraie	*rose*
Saint Cyprien République	*tête masquée*
Jean Jaurès	*orateur*

B

Barrière de Paris	*clé*
Canal du Midi	*péniche*
Carmes	*bâtiment*
Compans Cafarelli	*boussole*
Faculté de Pharmacie	*serpent*
Francois Verdier	*croix de lorraine*
La Vache	*vache*
Minimes Claude Nougaro	*micro*
Ramonville	*cavalier*
Rangueil	*épis de blé*
Saint Michel Marcel Langer	*archange*
Saouzelong	*saule pleureur*
Trois Cocus	*trois oiseaux*
Université Paul Sabatier	*tubes à essai*

ETAT DES VISUELS DES STATIONS

Les visuels à retravailler

A

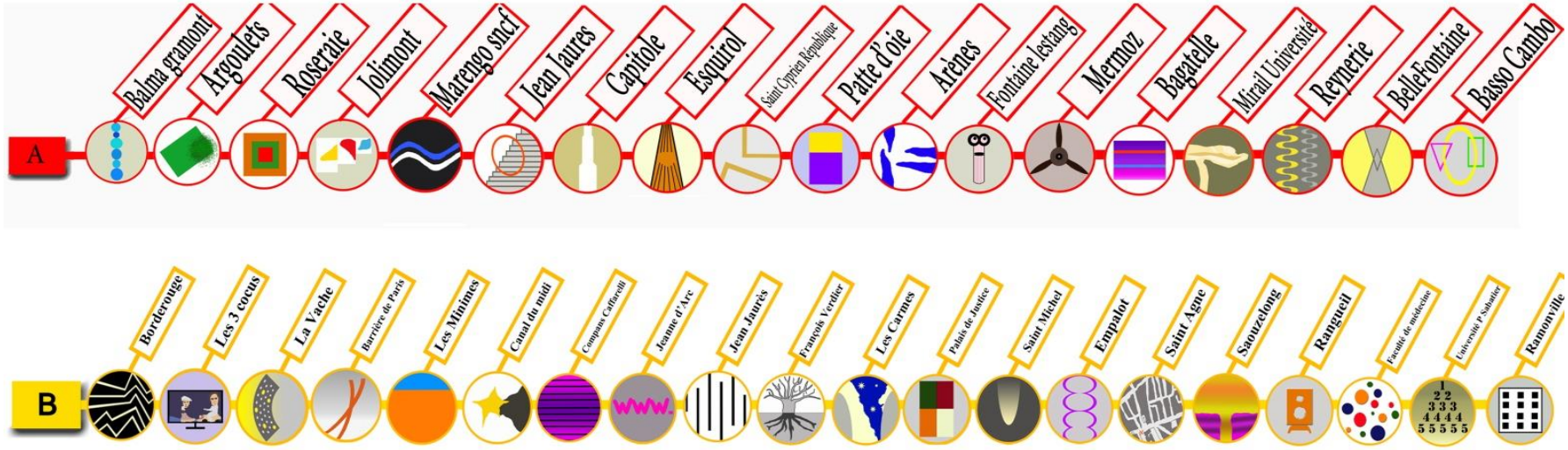
Bagatelle	*boule à neige*
Balma Gramont	*grange*
Basso Cambo	*jambe tordue*
Fontaine Lestang	*nénuphar*
Jolimont	*joli mont*
Marengo	*soldat*
Mirail Université	*longue vue*
Reynerie	*château*

B

Borderouge	*moutons*
Empalot	*paysan*
Jeanne d'Arc	*femme avec drapeau*
Palais d Justice	*balance*
Saint Agne SNCF	*agneau*

POUR MÉMOIRE

Réflexion menée pour faciliter les déplacements des personnes sourdes (ébauche de définition des stations en Langue des Signes Française)



SMTC tisséo

LIGNE A

Etat des visuels 14 avril 2016

SMTC tisséo

Etat des visuels 14 avril 2016

LIGNE B

RAMONVILLE

UNIV. PAUL SABATIER

FACULTÉ DE PHARMACIE

RANGUEIL

SAOUZELONG

ST AGNE-SNCF

EMPALOT

ST MICHEL-MARCEL LANGER

PALAIS DE JUSTICE

CARMES

FRANÇOIS VERDIER

JEAN JAURÈS

JEANNE D'ARC

COMPANS-CAFARELLI

CANAL DU MIDI

MINIMES-CLAUDE NOUGARO

BARRIÈRE DE PARIS

LA VACHE

TROIS COCUS

BORDEROUGE

ETAT DE VISUELS À CE JOUR

BASSO CAMBO

BELLEFONTAINE

REYNERIE

RAMONVILLE

UNIVERSITE PAUL SABATIER

FACULTE DE PHARMACIE

RANGUEIL

SAOUZELONG

MIRAIL-UNIVERSITE

BAGATELLE

MERMOZ

FONTAINE LESTANG

ARENES

ST AGNE-SNCF

EMPALOT

ST MICHEL-MARCEL LANGER

PALAIS DE JUSTICE

CARMES

PATTE D'OIE

ST CYPRIEN REPUBLIQUE

ESQUIROL

CAPITOLE

JEAN JAURES

FRANÇOIS VERDIER

JEAN JAURES

JEANNE D'ARC

COMPANS CAFARELLI

CANAL DU MIDI

MARENGO-SNCF

JOLIMONT

ROSERAIE

ARGOULETS

BALMA-GRAMONT

MINIMES-CLAUDE NOUGARO

BARRIERE DE PARIS

LA VACHE

TROIS COCUS

BORDEROUGE

PARTICIPANTS AU COMITÉ DE SUIVI TECHNIQUE

Etaient représentés à la réunion du 14 avril 2016

Associations

- ANPEA
- AST31
- URAPEI – SESAME AUTISME
- FNATH
- ASEI CIVAL LESTRADE
- ADAPEI 31

Partenaires

- Office Tourisme Ville de Toulouse
- Ville de Toulouse
- Toulouse Métropole
- Lycée des Arènes

SMTC-Tisséo

- Conseiller technique du Président
- Coordonnateur accessibilité

Tisséo EPIC

- Accessibilité
- Information Voyageurs
- Métro
- Communication
- Identité graphique et digital
- Patrimoine

VISUELS DE RECONNAISSANCE

PARTICIPANTS AU COMITÉ DE SUIVI TECHNIQUE

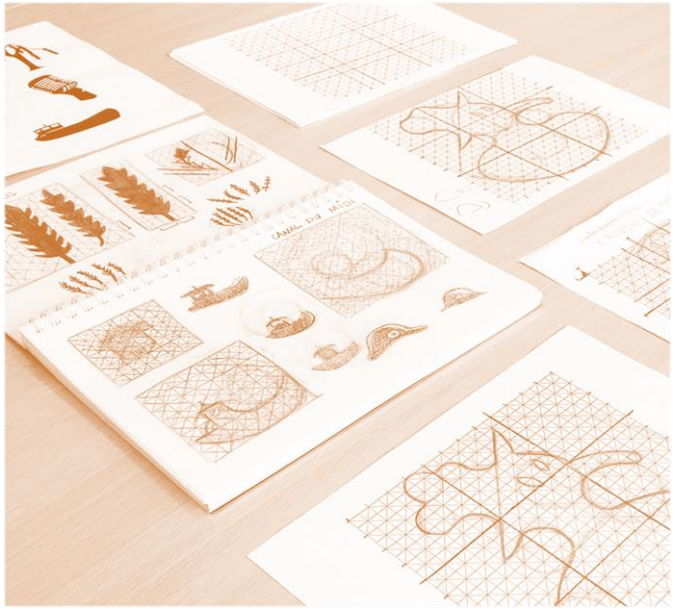
Etaient présents à la réunion du 14 avril 2016

Membres associatifs	
	MIQUEL Simone
	PUNSOLA Ode – VIVET Lionel
	OLTRA Simone
	MUNOZ Florentin - OUADEN Karima
	CARRER Cendrine
	CHAVE Michèle – HENRI Jack

Membres SMTC - Tisséo	
	VAYSSE Alain
	BERNARD Jean-Claude

Membres partenaires	
	FABRIES Marie-France
	ARCAL Maxime
	GRASSET Brigitte
	MARTY Didier
	PARADIS Jessica

Membres Tisséo EPIC	
	TEXIER Marie-Hélène
	BRETON Florian
	TRIHINE Loïc
	SUN Maud
	BERNADOU Julien
	AUBERT Joachim



Compte-rendu de réunion

Toulouse, le

Nos réf : Référence interne
Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 13 décembre 2016 à 14h

Lieu : Hôtel Atria Mercure

Organisateur : Jean-Claude BERNARD Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

SMTC-Tisséo	Marthe MARTY	Membre Elue SMTC préside la réunion en lieu et place de Jean-Michel Lattes empêché
	Adeline ROUCHON	Membre Elue SMTC
	Alain VAYSSE	Conseiller Technique
	Sylvie VEYRAC	DGAPI
	François BARBIER	DGAPI
	Jessica PARADIS	DGS ACCESSIBILITE
Tisséo-EPIC	Jean-Marc DAVIAU	Directeur Métro
	Marie-Hélène TEXIER	Responsable Accessibilité
	Laurent LIEUTAUD	Directeur Commercial
	Catherine LABROUE	Développement Durable
Associations :	Simone Miquel	ANPEA
	Claire RICHARD	APF

	Ode PUNSOLA	ASTOLOSA31
	Bernard DESCOSSY	AMDS
	Michèle DESCOSSY	AMDS
	Jean-Lou OUVRARD	AMDS
	Richard GAMBEAUD	FNATH
	Cendrine CARRER	ASEI
	Odile MAURIN	Handi-Social
	Adeline COURSANT	CTEB
	Antoine MASSOL	AVH
	Jean-Michel CONCAUD	AVH
	André FOHAMMO	EPILEPSIE France
	Simone OLTRA	URAPEI-UNAPEI Midi-Pyrénées
	Michèle CHAVES	URAPEI-UNAPEI Midi-Pyrénées ADAPEI31
	Jack HENRI	AFM31
	Roselyne JOLIBERT	GIHP
	Dr Catherine COUZERGUE	ANPHIM
	Christiane ROUAIX	ANPHIM
	Eric NOURRISSON	ASPTT SPORT
	Abdelkader BELMAHI	Consultant DV
	Pierre BARADAT	

Absent(s) ou excusé(s) :

SMTC excusés	François CHOLLET	Membre élu SMTC
	Jean-Luc LAGLEIZE	Membre élu SMTC
	Denis BACOU	Membre élu SMTC
	Jean-Michel EVIN	DGS SMTC
	Vincent GEORJON	DGA
	Alexandre BLAQUIERE	DGA PI
	Claire VILLARD	DGA PI
Tisséo-EPIC	Thierry WISCHNEWSKI	DG

Ordre du jour :

- Bilan de la concertation et Point d'avancement des mesures prévues au SDAP - Ad'AP
- Suivi statistiques de la fréquentation des personnes handicapées sur le Réseau Tisséo
- Opération Doublement de la Capacité de la Ligne A du métro (DOCA) - concertation à engager sur les mesures de substitution à prévoir pour l'été 2017
- Visuels stations de métro : Présentation de la planche des 37 visuels - Planning prévisionnel de la phase de mise en œuvre
- Projet Mobilités 2020.2025.2030 : Point d'étape et procédure de consultation des personnes publiques associées (dont les associations représentants les personnes à mobilité réduite).

Le Président Jean-Michel Lattes empêché est représenté par Madame Marthe MARTY qui assure la présidence de cette réunion.

Madame MARTY accueille les participants en les remerciant de leur présence et donne la parole à Jean-Claude BERNARD, coordonnateur accessibilité pour dérouler l'ordre du jour de la réunion.

Bilan de la concertation 2016

L'appel à l'expertise des personnes handicapées a été soutenu sur 2016 avec l'organisation de 7 ateliers thématiques et deux séances plénières de la Commission CARUT.

Ces rencontres thématiques entre membres associatifs experts de l'accessibilité et les techniciens du SMTC et de l'EPIC permettent la mise au point des solutions techniques retenues pour faciliter l'accès au plus grand nombre au réseau.

Point d'avancement des mesures prévues au SDAP - Ad'AP

Mise en accessibilité des arrêts de bus

Un suivi régulier de l'accessibilité

Le suivi régulier des mesures SDAP 2015 permet de dresser un bilan intermédiaire précis de l'accessibilité du Réseau Tisséo.

En 2016, 1200 relevés terrain ont été réalisés par les personnels du SMTC et l'EPIC formés aux techniques de mesures et critères d'accessibilité. Une base de données est tenue à jour par le SIG du SMTC. L'information au public est gérée par le service commercial EPIC.

Une méthode de travail conçue avec un double objectif :

- assurer un suivi fiable pour le bilan SDAP
- diffuser une information à jour sur l'accessibilité des arrêts aux usagers (notamment par le calculateur d'itinéraire)

Rappel SDAP septembre 2015

En janvier 2015, le réseau bus Tisséo compte 3611 arrêts dont 1828 arrêts prioritaires au sens de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 et des décrets d'application afférents.

978 arrêts prioritaires sont à rendre accessibles sur la durée autorisée du Schéma Directeur d'accessibilité programmée (2016-2018) pour un montant estimé à 20 millions d'euros.

Cumulé avec les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus réalisés durant 2015, le bilan au terme de l'année 2016 totalise 271 arrêts mis en accessibilité sur les 429 prévus soit un taux de réalisation de 65%.

Des objectifs non atteints qui s'expliquent par :

- l'évolution du réseau et des reports de planification sur l'année N+1
- l'intégration du réseau de Colomiers
- des modifications des plans pluriannuels des travaux de voirie
- des études de lignes LINEO

En effet, au moment de l'élaboration du SDAP, les études sur les tracés Linéo ne permettaient pas une programmation précise de l'implantation des arrêts. Au fur et à mesure de l'avancement des études une nouvelle planification des travaux s'impose.

Le rapport intermédiaire qui sera communiqué au Préfet précisera le motif de report pour chaque arrêt non traité.

Les « + du SDAP »

Sur cette période, sont à prendre à considération les « + du SDAP » avec 146 arrêts rendus accessibles dont 72 nouveaux arrêts liés à l'intégration du réseau de Colomiers.

A noter que 11 arrêts non prioritaires ont été traités dans le cade des opportunités liées à des aménagements de voirie décidés par les EPCI.

Fin 2016, 336 arrêts rendus accessibles

Au total, 336 arrêts rendus accessibles qui portent à 65% le nombre d'arrêts accessibles sur l'ensemble du réseau bus.

En résumé :

- Plus d'1/4 du programme global SDAP 2016-2018 réalisé,
- 146 arrêts traités en plus du SDAP
- un réseau bus de plus en plus accessible avec 65% d'arrêts de bus accessibles

Actualisation du SDAP

La programmation 2017 du fait du report des arrêts non traités en 2016, s'applique sur 416 arrêts.

Le lissage des investissements prévus au SDAP 2015 avec une faible programmation sur 2017 anticipait ces probables effets de report.

Remarque des associations	Tisséo
Handi-Social : Les objectifs du SDAP 2015 ne sont pas atteints et l'association exprime sa crainte pour l'avenir. 146 arrêts crées en plus, l'ont-ils été tous sur la commune de Colomiers ? Les articles de presse indiquent souvent des pourcentages différents sur l'accessibilité du réseau 60%, 70% alors que ce n'est pas le cas	Le retard s'explique par les modifications inhérentes à la vie du réseau et le décalage des travaux qui n'ont pu être lancés que durant six mois (ou grand maximum 7 mois) durant l'année. Normalement, on devrait rattraper le retard. Sur les 146 arrêts créés en plus 72 l'ont été sur la Commune de Colomiers La confusion est possible avec l'ensemble du réseau Bus + Métro + Tram seul les modes lourds (métro et tramway) sont accessibles à 100%
Handi-Social : A propos de la construction du téléphérique urbain, le titulaire du marché est-il connu ? Existe-t-il des normes particulières pour l'accès aux cabines d'un téléphérique urbain sachant que celles d'un téléphérique de montagne ne sont pas adaptées à tous les publics ? La question des lacunes est importante car certains fauteuils sont équipés de petites roues qui risquent de s'y coincer et d'empêcher l'accès. GIHP : le téléphérique du Pic du Midi présente des critères d'accessibilité très précis et qui permet aux fauteuils à petites roues accéder dans la télécabine sans difficulté.	Le titulaire du marché sera connu le 21 décembre 2016. Le respect des normes s'il en existe de particulières pour les téléphériques urbains seront respectées. Mme MARTY précise qu'elle participe à la commission d'ouverture des offres et que la dimension l'accessibilité sera importante et influencera sur le choix du titulaire du marché. Il s'agit d'un nouveau mode de transport qui va desservir un Centre Hospitalier important, une raison supplémentaire de veiller à ce qu'il soit accessible au plus grand nombre.

Déficience visuelles Remarques de Mr Pierre BARADAT : - Calculateur d'Itinéraire déjà très accessible mais pourrait être amélioré - Stations et le planning d'intervention - Bornes d'Information Voyageurs : défaut d'annonce de correspondance bus en stations de métro notamment sur la ligne B - Installation de Bornes d'annonces sonores sur les ascenseurs - Audio-descriptions : mise à jour au niveau des correspondances bus et stations JJA notamment. Les escaliers de certaines stations ont été condamnés. Est-il prévu de consigner ces changements ? Il en est de même pour les correspondances de lignes de bus.	Le travail partenarial effectué dans le cadre des ateliers CARUT permettent les améliorations des outils. Toutes les suggestions visant à élever le niveau d'accessibilité des services sont à nous transmettre pour étude de faisabilité. Une étude est à mener pour l'installation de Bornes d'annonces sonores sur les ascenseurs. La mise à jour des audio-description est prévue à l'Agenda d'accessibilité programmée
AVH : Signale que la barre de maintien dans les rames pose souci pour l'accès aux zones dédiées aux UFR. Pour la 3ème ligne, il faudrait penser à concevoir un espace plus grand et sans obstacles. ANPHIM : L'accès aux rames est parfois rendue difficile et quelquefois impossible pour les fauteuils roulants motorisés du fait de lacunes verticales au droit des portes palières et dont la hauteur varie avec le nombre de passagers embarqués. Les rames VAL 208 sont les plus sensibles à ce phénomène. Par ailleurs le décalage de l'ouverture des portes des rames par rapport aux portes palières constitue un obstacle supplémentaire à l'accès aux UFR	Le positionnement des barres de maintien est normé. Un point d'appui est positionné pour permettre une préhension facilité et sécurisante. Le projet de 3ième ligne devra tenir compte des retours d'expérience ligne A et B. Le type de rames qui équipera la future ligne sera dimensionnant de ce point de vue. Le nivellement de la hauteur du plancher bas des rames est asservi au poids en charge. Il s'agit d'un réglage de compensation automatique calé sur une valeur moyenne. La question soulevée mérite d'être analysée. La lacune ne devrait pas excéder 2 cm ; Concernant le décalage d'ouverture des portes des rames par rapport aux portes palières, l'écart toléré est de 30 ou 40 cm. Les causes peuvent provenir lors de la phase de freinage (piste mouillée ou petits défauts sur la rame). Dans ce cas-là, on retire la rame du carrousel pour vérification. S'il reste moins 60 cm de largeur de passage, la rame redémarre sans s'ouvrir.

notamment car il engendre un rétrécissement du passage et une congestion des flux. Arrêts de bus en lien avec la station « La vache » : Lors de forte affluence, la visibilité pour le conducteur de l'aire d'attente dédiée aux personnes en fauteuil roulant peut être masquée. Le conducteur peut ne pas voir la personne handicapée. Il est demandé un marquage au sol pour identifier la zone d'attente réservée aux PMR. Il est indiqué qu'au Canada, les fauteuils roulants motorisés sont obligatoirement équipés de signalement (perche+fanion). Le déploiement des rampes d'accès rétractables peut se trouver enrayé sur un sol chargé de gravillons. En conséquence un balayage soigneux des quais doit être réalisé.	Pas de solution technique spécifique à mettre en œuvre. Laisser la priorité d'accès aux personnes fragilisée relève de la bienséance et de la courtoisie. Les conducteurs sont très sensibilisés aux problématiques du handicap. Ils portent une attention particulière à ce qui se passe sur le quai.

Point d'avancement des mesures prévues à l'Agenda d'Accessibilité Programmée

Contexte et rappel :

Adopté par le SMTC le 16 septembre 2015, validé par le préfet de la Haute-Garonne le 20 janvier 2016, l'agenda d'accessibilité programmée vise l'amélioration de l'accessibilité des établissements recevant du public au sein du réseau urbain. A ce titre, les mesures inscrites à l'Ad'AP portent sur les stations de métro, les agences Tisséo, les salles d'attente, les commerces, les parcs-relais soit près de 70 ERP recensés.

La programmation de mesures s'étale sur 3 périodes de 3 ans (2016-2024)

A noter que la plus grande partie des travaux est programmée sur 2016-2018.

Avec un budget prévisionnel de 6 010 k€ les mesures de mise en conformité des ERP ont toutes été lancées.

Les mesures :

Stations de métro : Portillon billettique PMR

Une mesure qui est à ce jour terminée. Elle concernait l'aménagement des portillons PMR sur les lignes de

stations du métro : coût de l'opération 455.000€.

u l'inauguration des passages dédiés PMR à l'occasion de la semaine européenne
billettiques sont désormais accessibles aux personnes en fauteuil roulant, grâce
ce.»

ar les usagers en fauteuil roulant mais pas seulement car elle profite à tous,
esse spécialisée à largement repris cette initiative en mettant à l'honneur
ne démarche en faveur d'un réseau accessible à tous.

Remarque des associations	Tisséo
ASPTT Tennis de table Trop de personnes empruntent le passage portillon PMR et n'attendent pas que le bras articulé ait fini sa course pour laisser le passage. Résultat, bras forcé qui ne fonctionne plus. Le positionnement du portillon par rapport aux escaliers mécaniques incite son utilisation car le trajet est le plus direct. Les personnes en fauteuil roulant doivent parfois attendre plusieurs minutes avant de pouvoir s'avancer. Cette situation occasionne des incivilités et même de la violence vis-à-vis des personnes fragilisées notamment à la station Roseraie. Le positionnement du portillon serait à revoir afin de limiter cette pratique qui crée une difficulté dans le déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Par ailleurs la maintenance tarde à intervenir. Il regrette l'absence d'agent de sécurité dans les stations. APF : Certains autocollants utilisés pour la signalétique sur le mobilier des lignes de contrôle d'accès aux quais du métro se décollent. Ne serait-il pas possible d'envisager d'autres techniques pour éviter les actes de malveillances. Les autocollants jaunes autour des boutons de commande d'ouverture des portillons PMR sont arrachés.	C'est une réalité ; les services de maintenance du métro s'emploient à réparer les mécanismes lorsque l'information leur parvient. Il peut y avoir la aussi des ruptures de stock du fait de la multiplicité des incivilités. Il ne faut pas hésiter à nous alerter quand le matériel dysfonctionne. Dans le cadre de l'étude de la 3ième ligne de métro nous tiendrons compte de cette remarque. En attendant nous allons réfléchir à un dispositif pour privilégier l'utilisation des portillons classiques. Un équipement rapporté est toujours fragilisé. C'est le cas notamment des boutons d'ouverture des portillons PMR. Nous allons étudier si une autre solution plus pérenne peut être mise en place.

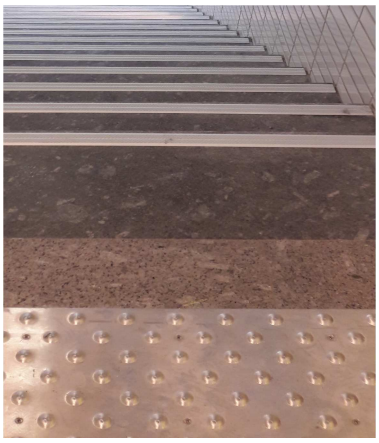
Escaliers fixes des stations de métro : traitement des nez de marche et pose des BEV

Le traitement des escaliers fixes des stations suit son cours.

100% des escaliers fixes de la ligne A sont pourvus de nez de marche contrastés. Les Bandes d'Eveil à la Vigilance seront installées lors de la fermeture des stations pendant les travaux de Doublement de la Capacité Ligne A (DoCA).

Dans le cadre du second marché de travaux notifié en juillet 2016, l'ensemble du programme sera effectué sur la ligne B aujourd'hui engagé sur 35% des escaliers pour ce qui concerne les nez de marche et à 45% pour les BEV. En surface, 33% des escaliers des stations de la ligne A sont réalisés, 10% sur la ligne B.

A noter que le traitement des nez de marche à l'aide de résine jaune a été remplacé par un profilé rapporté tout aussi efficace et plus facile à entretenir. Cette solution avait reçu un avis favorable des membres de la CARUT dans le cadre des tests opérés sur la station Jeanne d'Arc.



BEV et nez de marche équipé de profilé sur escalier fixe en intérieur de station et BEV sur escalier fixe extérieur

Remarque des associations	Tisséo
Pierre BARADAT, déficient visuel : Pose des bandes d'éveil à la vigilance : avoir si possible le nom des stations et le planning d'intervention. Etre averti dès qu'il sera en ligne et sous quel format sera-t-il disponible ?	Le planning des travaux sur les stations sera mis en ligne sur le site de Tisséo.

Mise en conformité des ascenseurs

L'importante opération consacrée à la mise aux normes des ascenseurs se déroule conformément au planning de travaux prévus. Les ascenseurs des stations Prolongement LA sont traités à 100% et à 62% pour la ligne A.

Il est prévu de traiter les 73 ascenseurs de la ligne B sur la période 2017-2018.

Le boutons d'appels en cabine : contraste visuel et tactile – information textuelle et en braille du niveau desservi

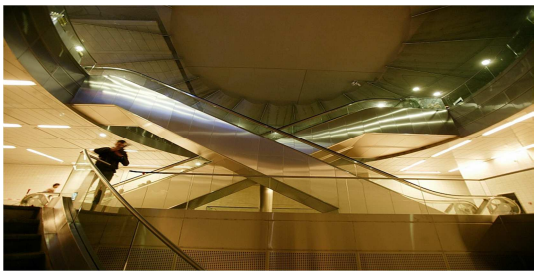
Remarque des associations	Tisséo
ADAPEI et APF : la remarque porte sur l'indisponibilité des ascenseurs ou des escaliers mécaniques. Des situations inconfortables pour les personnes en situation de handicap prises au piège sur les paliers intermédiaires non dotés d'ascenseurs. Autres question de membres associatifs : Peut-on envoyer une alerte sur l'application quand un ascenseur tombe en panne ? Peut-on envisager une annonce vocale ou/et une annonce visuelle dans les rames pour prévenir les usagers quand il y a une panne d'ascenseur ? ASTOLOSA - Communauté de personnes sourdes La peur d'une personne sourde, c'est de se retrouver bloquée dans un ascenseur et de ne pas pouvoir communiquer. On peut actionner l'appel à l'aide du	Lors des opérations de maintenance programmées, les équipements d'accès aux quais doivent être arrêtés. Dans ce cas, le site internet et l'application de Tisséo sont mis à jour de manière à diffuser l'information utile à la préparation du voyage. Lorsque la panne est imprévue, l'alerte est immédiatement relayée sur le site internet. Tisséo mesure l'importance de la communication en temps réels des incidents qui se produisent sur le réseau et qui peuvent fortement désorganiser le déplacement des personnes en situation de handicap. L'accès au réseau internet dans le métro fin 2017, devrait favoriser le développement d'applications utiles de ce point de vue. Le bouton d'appel cerclé de jaune sur le bandeau de commande passe au vert lorsque l'agent du poste de contrôle réceptionne l'appel. La personne en cabine sait de cette façon que son appel a bien été réceptionné. Les cabines sont équipées de caméra

bouton d'alerte mais la communication avec la personne qui réceptionne l'appel impossible. L'idéal serait d'équiper les cabines d'ascenseurs d'un écran de visio conférence.	qui permet de vérifier que l'appel d'urgence n'est pas dû à un acte de malveillance. A partir de cette vérification l'appel est traité. A ce jour, les équipementiers ne proposent pas la visio-conférence pour les cabines d'ascenseurs. De plus, pour les personnes sourdes qui pratiquent la Langue des Signes Françaises, il faudrait passer par une plateforme d'interprétation pour une réelle et efficace visio-conférence.

Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations et BAU

Un lissage de la mesure sur les 9 années de l'ADAP est nécessaire. En effet, l'amélioration de l'éclairage des stations de métro demande une approche particulière avec diagnostic préalable, période de test, analyse et enfin déploiement des solutions retenues.

La mise aux normes des Bornes d'Appel d'Urgence (BAU) sur les quais des stations s'opérera dans le cadre de l'opération du doublement de la capacité de la ligne A (2019-2021).



Remarque des associations	Tisséo
ANPEA : Concernant l'éclairage des stations, une attention particulière doit être apportée sur l'éclairage des escaliers. Il convient de veiller au positionnement des spots pour éviter les éblouissements. Un escalier trop éclairé peut-être aussi dangereux qu'un escalier mal éclairé.	Les stations sélectionnées pour les tests permettront d'évaluer les solutions pressenties. Des ateliers CARUT seront organisés à cet effet. Cette opération est suivie par une maitrise d'œuvre experte en la matière.

Accessibilité des Etablissements Recevant du Public 5ième catégorie : Réalisation des autodiagnostics

12 commerces, 7 agences Tisséo et 12 salles d'attente figurent dans la liste des ERP transmise au Préfet dans le cadre de l'Ad'AP. Depuis septembre 2015, 2 commerces et 3 salles d'attentes ont été fermés au public.
Les diagnostics de l'ERP sis place Occitane et de l'ERP propriété du SICOVAL occupé par les services de la Maison de la Mobilité ont été réalisés par le SMTC.

ERP Station Jeanne d'Arc

ERP 5ème catégorie	Accessibles	% d'ERP 5ème catégorie accessibles	Travaux prévus en 2017
10 Commerces *	7	70 %	3
8 Agences Tisséo	7	88 %	1
9 Salles d'attente **	7	78 %	2

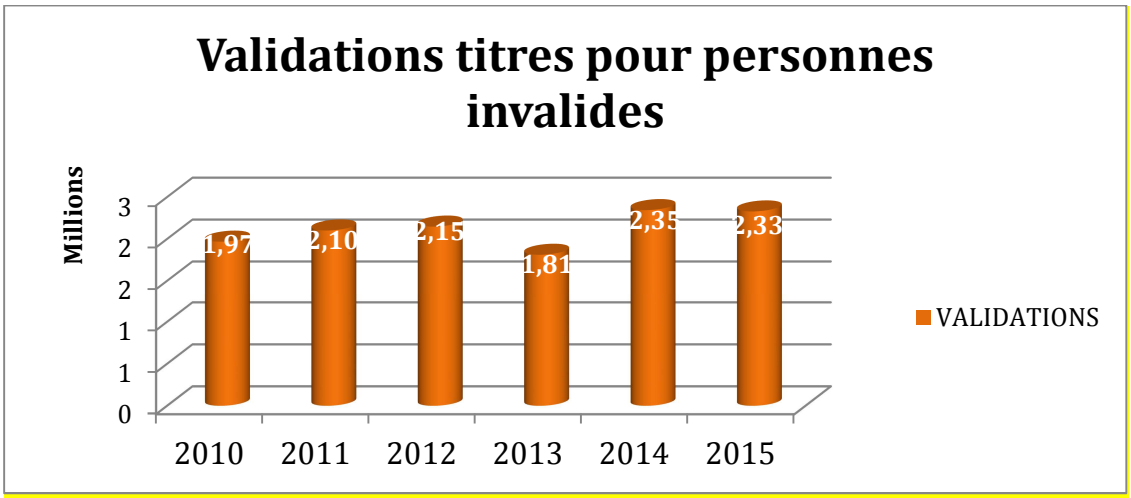
Les Visuels de reconnaissance des stations de métro

Le projet de création des visuels de reconnaissance des stations de métro rentre dans une phase de mise en œuvre. La planche des 38 visuels est en voie de finalisation.

Les membres de la commission examinent les visuels proposés. La planche proposée reprend l'ensemble des demandes formulées lors des réunions des comités (technique et scientifique) dédiés à ce projet.

Statistiques fréquentations

Fréquentations réseau 2010-2015 par les personnes handicapées en possession d'un contrat de transport spécifique « titre invalide »



Une fréquentation qui a évolué de manière significative entre 2010 et 2015 avec une hausse 18% des validations et qui traduit l'efficacité de la politique d'accessibilité menée par le SMTC sur l'ensemble des modes de transport.
Le suivi mensuel des validations des titres pour personnes invalides observé de janvier 2014 à juin 2016 révèle une nette à la hausse et confirme que la qualité du réseau Tisséo en termes de confort, de sécurité, de crédibilité et d'accessibilité capte de manière pérenne les usagers les plus fragilisés.

Fréquentations PMR

Etude d'impact de l'arrêt ligne A

Objectif de l'étude : évaluer le nombre de Personnes à Mobilité Réduite utilisatrices du métro ligne A

- personnes en fauteuil
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,…
- personnes avec bagage encombrant

L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A (période de référence : Semaines du 18 juillet au 21 août 2016)

Evaluation des entrées sur les 5 semaines d'été

Evaluation réalisée à partir des comptages réalisés en novembre 2016

- Plus de 5000 voyages sur la ligne A de personnes en fauteuil roulant
- Une fréquentation particulièrement élevée station Jean Jaurès :
  environ 1000 entrées sur la ligne A, essentiellement en correspondance avec la ligne B soit 30 par jour
- En parallèle, plus de **80 000 poussettes** sur la ligne A

DOUBLEMENT DE LA CAPACITÉ de la Ligne A

L'attractivité de la ligne A (hausse constante de la fréquentation depuis sa mise en service) nécessite des travaux d'envergure afin de répondre aux besoins des usagers.

- Le passage de 26 à 52 mètres des stations permettra de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, notamment en heures de pointe
- Le réaménagement de la station "Jean Jaurès" s'effectuera au plus tôt en 2020 en cohérence avec les grands projets urbains de l'agglomération
- L'ambition est de passer à une fréquentation entre 245 000 et 255 000 voyages/jour (horizon 2025) nb: En 2013, 210 000 voyages/jour en moyenne
- Les travaux se dérouleront de 2017 à 2019.

Les améliorations de la capacité d'accueil de la ligne A vont apporter aux futurs usagers confort et sécurité indispensables. Ce projet permet également de traiter la mise aux normes des nouvelles règles en matière de

sécurité, d'accessibilité ainsi qu'une meilleure qualité de l'information aux voyageurs. Le budget prévisionnel est de 180 M€ HT.

Programme général des travaux :

- Extension du gros œuvre de 4 stations dont la longueur est inférieure à 52m :

  3 stations souterraines : Mermoz, Fontaine Lestang et Patte d'Oie, 1 station aérienne : Basso Cambo

- Aménagement second œuvre des parties de quais non exploités sur les stations déjà à 52m :

  Bellefontaine, Reynerie, Mirail-Université, Bagatelle, St Cyprien-République, Capitole, Marengo-SNCF

- Création de dégagements complémentaires (issues de secours) :

  Basso Cambo, Bellefontaine, Mirail-Université, Bagatelle (remplacement d'un escalier mécanique par un escalier fixe sur le quai direction Basso Cambo), Fontaine Lestang, Mermoz, Patte d'Oie, St Cyprien-République, Esquirol, Marengo-SNCF

- Réaménagement de la station Jean Jaurès pour porter la longueur des quais à 52m et faciliter la circulation des usagers en vue d'absorber l'augmentation des flux
- Mise en conformité du désenfumage sur l'ensemble des stations (changement des ventilateurs, allongement des gaines de ventilation)
- Extension et adaptations du garage atelier Basso Cambo pour s'adapter au fonctionnement à 52m
- Modifications du système Val pour permettre le fonctionnement avec des rames de 52m.
- Au droit des stations : allongement et adaptations des façades de quais, déplacement des points d'arrêt des rames

Pour le gros œuvre des stations courtes, il est prévu l'arrêt de la ligne A, 5 semaines du 17/07 au 20/08/17 et du 16/07 au 19/08/18 et été 2019. Les autres travaux se dérouleront sous exploitation principalement la nuit. Un service de substitution sera mis en place.

Les travaux sur la station Fontaine-Lestang entraîne la déviation des lignes de bus 13 (ex 3) et 14
Durée de la fermeture des Vestrepain et Lombez 28 mois + durée déviations de réseaux

A noter que l'enquête publique vient de se terminer et que le SMTC est dans l'attente des conclusions du Commissaire enquêteur. En parallèle, il sera procédé à l'acquisition de rames supplémentaires pour constituer des trains de rames soit 4 voitures. Un aménagement du tunnel de liaison entre la ligne A et B est prévu pour répondre à l'augmentation des flux. Le projet de «ramblas » et la création d'un parking souterrain sur les allées Jean Jaurès participent à la redéfinition de cette voie emblématique de Toulouse.

DOUBLEMENT DE LA CAPACITÉ de la Ligne A impact de l'arrêt du métro

Les travaux liés au chantier en vue du doublement de la capacité du métro ligne A va entraîner une interruption du service durant les étés 2017 et 2018. Une étude réalisée par l'EPIC permet de cerner le nombre de personnes à mobilité réduite et leur caractéristique :

- personnes en fauteuil roulant
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,…
- personnes avec bagage encombrant

Fréquentation de la ligne A par les PMR
L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A.
Les résultats :

Une estimation globale porte à **5000** le nombre de voyages effectués par des personnes en fauteuil roulant sur la période de fermeture de la ligne A et à **80 000** voyages réalisés par des personnes avec encombrants et poussettes.

Remarque des associations	Tisséo
URAPEI : L'arrêt de la ligne A va poser des problèmes de mobilité à tous mais surtout aux personnes fragilisées. Le service de substitution devra être performant pour compenser et rendre un service équivalent. Peut-être une ligne de type Linéo ? GIHP Rappel : Les PMR doivent être transportées dans les mêmes conditions que les personnes valides.	Il est prévu que les lignes 13,14 et 14bis prennent le relais avec des fréquences accrues. L'étude est en cours. Mais certaines stations impactées par des travaux de surface ne permettent pas de circuler à proximité. Il sera donc nécessaire de prévoir un dispositif complémentaire. Mme MARTY, rappelle que la ligna A a été interrompue l'année dernière entre Basso Cambo et Arènes. Les Maires de quartier ont eu des remontées négatives sur le service de compensation mis en place cette occasion. Il faudra tenir compte de cette expérience de 2015. Les élus seront très vigilants sur les dispositifs proposés par l'exploitant. Le dispositif de substitution sera présenté aux membres de la CARUT pour avis dans le cadre d'un atelier.

ANPEA Au sujet du parking PMR du P+R RAMONVILLE, ce qui a été proposé ne répond pas au besoin. Dans l'attente de la mise en place de l'aire réservée au covoiturage, la poche PMR est envahie, Demande : - présence accrue gendarmerie, - verbalisation… GIHP Attendre fin 2017 est très ennuyeux, des personnes handicapées se font agresser.	Les services de Tisséofont le maximum. Les discussions avec la Ville de Ramonville au sujet de la parcelle qui pourrait accueillir les covoitureurs est en bonne voie. Dans l'attente de la mise en service du point d'embarquement covoiturage, un plan d'actions est proposé « Sensibilisation et communication ciblée » : Travail partenarial avec Blablacar pour insérer un message de civisme spécifique au parking PMR de l'arrêt métro Ramonville en précisant que les covoitureurs peuvent rentrer dans le P+R et ressortir gratuitement en utilisant le titre de transport validé d'un passager, sur le site internet Blablacar ; Mise en place une opération d'information voyageurs (panneau, site internet, flyer) Un atelier CARUT est programmé pour le 4 janvier 2017 pour faire un point d'avancement sur la mise en œuvre du point d'embarquement covoiturage et l'avancement sur le plan d'actions « sensibilisation et communication ciblée ». Dans le cadre du déploiement du nouveau système de gestion des P+R et des contrôles d'accès/péage des Points d'Embarquement Covoiturage, un atelier CARUT « évolution système » sera proposé en temps voulu (2ème semestre 2017 ou 2018) pour étudier les solutions visant à protéger les places PMR par un système de contrôle d'accès.

La deuxième partie de la réunion est consacrée à la présentation du projet Mobilités 2025/2030.

Présentation de Christophe DOUCET

Ce projet a fait l'objet d'une large concertation qui s'appuie sur l'organisation de multiples réunions et rencontres avec le grand public, des représentants de la société civile, les services de l'Etat et des collectivités territoriales de la grande agglomération toulousaine.

Le Projet Mobilité 2015/2030 a pour but de répondre aux défis posés par l'attractivité du territoire de la grande agglomération toulousaine, l'accès à l'emploi et aux services, l'usage quotidien des infrastructures de déplacement, l'environnement et la qualité du cadre de vie. Le territoire se compose aujourd'hui de 115 communes. Les prévisions démographiques montrent qu'il faudra répondre aux enjeux de mobilité, d'accessibilité et d'attractivité du territoire l'horizon2030.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics fait désormais partie des objectifs du PDU et un volet spécifique traitant de l'accessibilité est créé. Il doit indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

L'accessibilité aux transports, une volonté politique affirmée.

Les enjeux de l'accessibilité à l'échelle de la grande agglomération portent sur :

- Favoriser la participation à vie citoyenne des personnes en situation de handicap
- Améliorer les déplacements de tous les habitants
- Anticiper le vieillissement de la population
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture

Les principales actions :

- 2019 Doublement de la ligne A
  Le passage de 26 à 52 mètres des stations permettra de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, notamment en heures de pointe
- 2020 Réseau Linéo
  10 lignes structurantes pour desservir les territoires
- 2020 Téléphérique Urbain Sud
  Nouveau transport par câble qui reliera l'Oncopole, le CHU Rangueil et l'Université Paul SABATIER
- 2024 3ième Ligne de métro
  Relier les zones d'emplois du Nord-Ouest et du Sud-Est entre elles. De Colomiers à Labège, via la future gare TGV de Matabiau et une connexion à l'Aéroport

Des projets majeurs qui participent à la stratégie globale :

Le boulevard Urbain Nord (BUN), le projet des Ramassiers,…

Les « spots » de covoiturage, les parkings relais…

L'accessibilité aux transports, une volonté politique affirmée.

L'annexe « accessibilité » est un document prévu au Plan de développement Urbain, il reprend en synthèse les politiques menées par les AOT et les collectivités dont les enjeux portent sur :

- Favoriser la participation à vie citoyenne des personnes en situation de handicap
- Améliorer les déplacements de tous les habitants
- Anticiper le vieillissement de la population
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture.

Dans le cadre de la concertation continue, les personnes handicapées ont pu s'exprimer. La CARUT, instance de concertation dédiée aux Transports est une étape complémentaire pour enrichir le débat.

Points de vigilance souhaités par les membres de la CARUT :

- Traitement de l'inter modalité notamment avec le réseau ferré
- Prise en compte des enjeux du droit fondamental aux déplacements, et ce sur l'ensemble du territoire de manière égale et sans discrimination.
- Offres de transports les weekends et les jours fériés
- Représentation des PMR en fauteuil dans les modes actifs (logo UFR)

En fin de séance Mme MAURIN, Présidente d'Handi-social, dénonce les conditions de maltraitance et de discrimination à l'encontre des personnes handicapées utilisatrices du service de transports Mobibus.

Mme MARTY qui assure la présidence de la réunion, ne peut accepter de tels propos. Les services de Tisséo démontrent tous les jours leur implication dans la mise en œuvre de la politique d'accessibilité du SMTC, une politique très volontariste. Les actions sont menées dans le cadre d'une concertation exemplaire et efficace y compris au niveau du service MOBIBUS.

Mme MARTY, remercie les équipes de Tisséo pour le travail considérable réalisé et les membres de l'assemblée pour les remarques pertinentes qui permettent d'améliorer le service rendu aux usagers, à tous les usagers.

SMTC tisséo

CARUT DU 13 DÉCEMBRE 2016

CARUT DU 13 DÉCEMBRE 2016

CARUT	**Bilan concertation 2016**
SDAP-Ad'AP	**Suivi SDAP - Ad'AP 2016**
Fréquentation PMR	**Statistiques de fréquentation des personnes handicapées sur le réseau**
Doublement de la Capacité de la ligne A . . .	**Evaluation des besoins PMR**
Visuels stations de métro	**Présentation des visuels** **Planning prévisionnel de la phase de mise en œuvre**
Projet Mobilités 2020.2025.2030 :	**Point d'étape et procédure de consultation des personnes publiques associées (dont les associations représentant les personnes à mobilité réduite).**

BILAN CONCERTATION

BILAN DES COMMISSIONS ET ATELIERS CARUT 2016

DATES	Thématiques abordées
02 février 2016	Eclairage Station CARMES : avis sur le niveau de l'éclairage après rénovation de l'œuvre d'art
11 mars 2016	Ascenseurs bandeau de commande : Présentation du prototype
14 avril 2016	Ascenseur (station Jolimont) : contrôle des boucles magnétiques pour personnes appareillées
21 avril 2016	Visuels des écrans d'info temps réel des bus Linéo : position et contenu des écrans
31 mai 2016	Aménagement Gare bus Marengo : présentation du projet et visite du pôle d'échanges
02 juin 2016	Ascenseurs : mise aux normes des boîtes à bouton palières
20 juin 2016	**Commission plénière CARUT**
17 octobre 2016	Présentation d'un ascenseur totalement rénové (station Argoulet)
13 décembre 2016	**Commission plénière CARUT**

SUIVI SDAP – AD'AP

SUIVI SDAP

BILAN SDAP NOVEMBRE 2016

Contexte

Avancement du programme

Actualisation du SDAP

CONTEXTE

RAPPEL SDAP SEPT 2015

Pour rappel

60 % d'arrêts accessibles

Données janvier 2015

valeurs Janvier 2015	Arrêts Prioritaires	Non prioritaires	Total
Accessibles	**1828**	**320**	**2148**
Non accessibles	**978**	**429**	**1463**
ITA	**56**	**-**	**56**
Total	**2862**	**749**	**3611**

CONTRÔLE DES MISES EN ACCESSIBILITÉ

Un double objectif :

- Assurer un suivi fiable pour le bilan SDAP à destination de la préfecture
- Diffuser une information à jour sur l'accessibilité des arrêts aux usagers (notamment calculateur d'itinéraire PMR)

En 2016, 1200 arrêts ont été vérifiés par les personnels SMTC et EPIC formés selon les techniques et les critères de relevé définis.
La base de données est tenue à jour par le SIG SMTC.
L'information au public est gérée par le service commercial EPIC.

AVANCEMENT DU PROGRAMME

SYNTHÈSE

Engagement du SMTC

429
Arrêts Prioritaires à rendre accessibles en 2015-2016

2016 : 429 arrêts
2017 : 184 arrêts
2018 : 365 arrêts

978 arrêts *

Réalisation / programmation SDAP 2016	
	Total
Programme SDAP	**429**
Arrêts supprimés	**11**
Arrêts mis en accessibilité	**271**
Taux de réalisation fin 2016	**65 %**
Taux de réalisation / l'engagement SDAP 2015*	28 %

LES PLUS PAR EPCI

Intégration de Colomiers

72 nouveaux arrêts accessibles

+

11 arrêts rendus accessibles
(arrêts non prioritaires en 2015)

Année 2016	
	nombre
Nouveaux arrêts accessibles	**146**
dont	
TM	125
Sicoval	3
CAM	16
SITPRT	2

IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

CONCERTATION

Organisation d'ateliers pour le contrôle des arrêts en environnement contraint

84 arrêts susceptibles de classement ITA				
	TM	**Sicoval**	**CAM**	**SITPRT**
ITA ?	62	10	4	8

Nota : 2 arrêts déclarés ITA au SDAP 2015 ont basculé dans les arrêts accessibles à la suite de travaux en 2016

EN RÉSUMÉ

345 arrêts rendus accessibles fin 2016

Arrêts rendus accessibles			
Origine des travaux	**SDAP**	**Les Plus**	**Bilan**
Nombre d'arrêts prévus	429	0	429
Nombre d'arrêts réalisés	199	146*	345
Ecarts réalisé / prévu	- 230 *	+ 146	- 84

**opportunités / décalages des travaux de voirie ou évolution du réseau*

Fin 2016

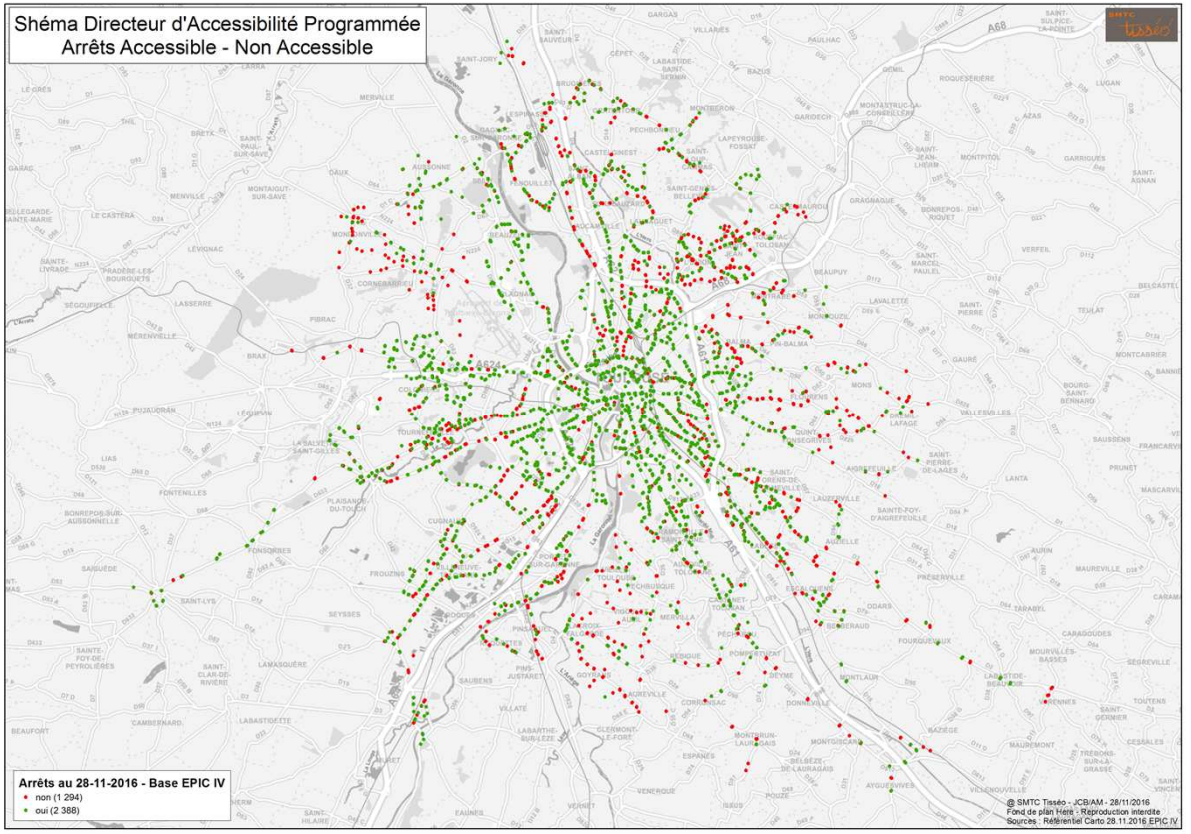
- *Plus d'1/4 du programme SDAP 2016 - 2018 réalisé*
- *146 nouveaux arrêts accessibles hors SDAP en parallèle*
- *un réseau accessible à 65% (+ 5 % / janvier 2015)*

ACCESSIBILITE DU RESEAU FIN 2016

Evolution du taux d'accessibilité du réseau

Janvier 2015 **60%**

Décembre 2016 **65%**



ACTUALISATION DU SDAP

Les modifications du réseau à prendre en compte: Colomiers

→ prochain comité de suivi SDAP (24 Janvier 2017)

→ 1ère mise à jour du SDAP (Fév 2017)

Les modifications du réseau à prévoir : Muretain

→ 2ème mise à jour du SDAP (Fév 2018)

CALENDRIER PREVISIONNEL DE CONCERTATION SUR PROJETS

Ateliers CARUT

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

Mars - Avril 2017

TELEPHERIQUE

titulaire du marché connu le 21 décembre 2016

calendrier de concertation à préciser en début d'année 2017

BUS ARTICULES Citaro 2

discussion en cours avec le constructeur Evobus

SUIVI AD’AP

AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE SUR PATRIMOINE

L'Ad'AP : 6 010 k€ prévisionnels pour la mise en conformité des ERP

L' Agenda d'Accessibilité Programmée porte sur l'amélioration de l'accessibilité des établissements recevant du public au sein du réseau urbain : stations de métro, agences commerciales, commerces, parcs-relais.

L'Ad'Ap est mis en œuvre sur la période 2016/2024, les principales mesures visent à élever le niveau de l'accessibilité des stations de métro (escaliers, ascenseurs, portillons PMR, éclairage).

TISSEO = 70 ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

➔ **37 stations de métro dont :**

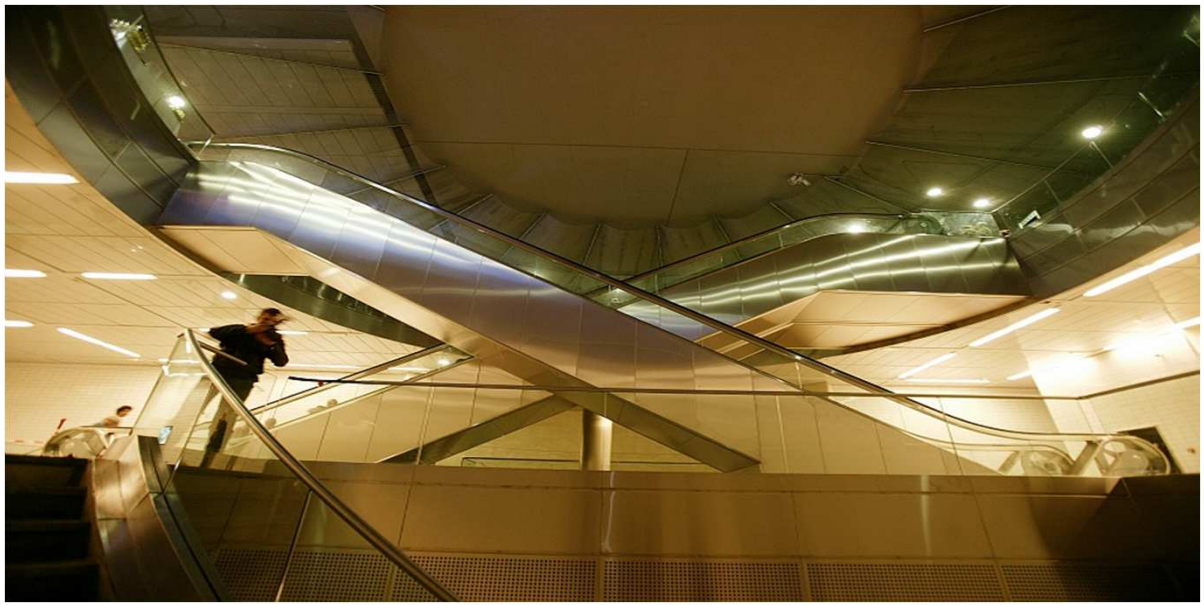
- 34 classées ERP 4ème catégorie
- 2 classées ERP 5ème catégorie
- 1 classée ERP 2ème catégorie

➔ **12 commerces**

➔ **7 points de ventes**

➔ **12 salles d'attente**

➔ **2 parkings silos**



L'Ad'AP : 6 010K€ PRÉVISIONNELS POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES ERP

ACTIONS	2016-2018	2019-2021	2022-2024	TOTAL
Obstacles sur cheminements	36 000 €			36 000 €
Adaptation des portillons billettiques	455 000 €			455 000 €
Remplacement ascenseurs	1 153 000 €			1 153 000 €
Traitement escaliers fixes	500 000 €			500 000 €
Eclairage	300 000 €	600 000 €	850 000 €	1 750 000 €
Avertisseur lumineux en façade de quai	36 000 €			36 000 €
Visuels de reconnaissance des stations	100 000 €			100 000 €
Signalisation des parois vitrées, bornes et poteaux	38 000 €			
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 FIN 2016

➔ **Stations de métro : Portillons billettique**

Adaptation des portillons billettiques

16 septembre 2016

Inauguration des passages dédiés PMR
à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

« Les portillons billettiques sont désormais accessible aux personnes en fauteuil roulant, grâce à un dispositif unique en France.»

France Bleu - 19/09/2016

Le métro de Toulouse plus accessible pour les personnes handicapées

Par Jean Saint-Marc.

Le nouveau module est environ 50 cm plus bas © Radio France - Jean Saint-Marc

Dans le métro toulousain les "valideurs" sont désormais plus accessibles pour les personnes en fauteuil roulant, grâce à un dispositif unique en France. Le réseau de transports en commun compte aussi investir beaucoup d'argent pour rénover les ascenseurs et les escalators, souvent en panne.

SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Stations de métro : escaliers fixes**

2ème marché notifié en juillet 2016

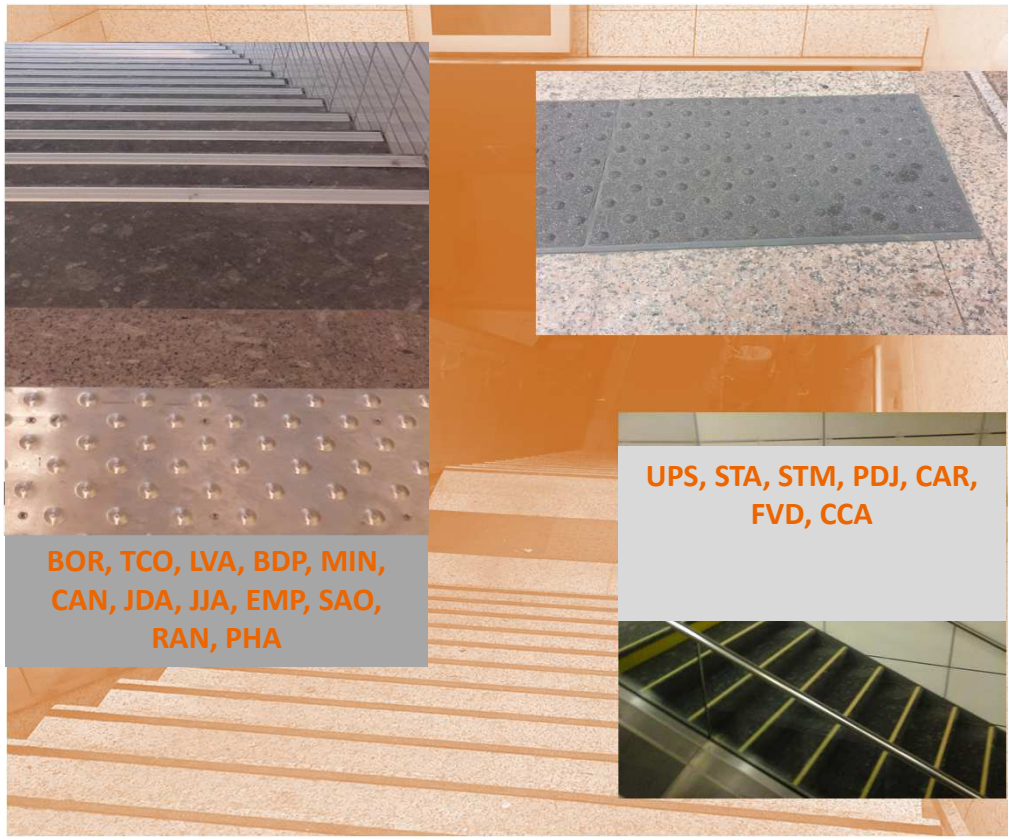
- **Bandes d'éveil à vigilance en haut des marches**
- **Nez de marche et contremarches contrastés**

Ligne A

- **6 Stations entièrement traitées**
  REY, BAG, MER, JOL, ROS, BGR
- **Les nez de marche ont tous été repris**
- Les BEV restant à installer : lors du Doublement de la Capacité ligne A (fermeture des stations)

Ligne B

- **Les nez de marche**
  stations traitées : UPS, STA, STM, PDJ, CAR, FVD, CCA
  stations terminées en 2016 : BOR, TCO, LVA, DBP et MIN
  avec mise en œuvre d'un profil rapporté.
- Les BEV intérieures seront installées.



SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Stations de métro : escaliers fixes**

Bilan fin 2016	Nez de Marche		BEV INT		BEV EXT	
	Nbre de stations traitées	% de réalisation	Nbre de stations traitées	% de réalisation	Nbre de stations traitées	% de réalisation
Ligne A 18 stations	18	100 %	14	80 %	6	33 %
Ligne B 20 stations	11	55 %	9	45 %	2	10 %

SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ Stations de métro : Ascenseurs

Ascenseurs	mis aux normes *	restant à traiter en 2017/18	% de réalisation
Ligne A	24	15	62%
Prol. LA	16	0	100 %
Ligne B		73	0 %

* : à l'exception de 7 édicules

Avancement conforme au planning prévisionnel de travaux

SUIVI Ad'AP FIN 2016

Mise en conformité des ascenseurs
Prolongement LA et parkings (REPAT 2) **:**

Détail zone palière :

- Contraste de la boîte à bouton palière sur l'encadrement inox
- Bouton d'appel avec collerette lumineuse
- Indicateur de position cabine

SUIVI Ad'AP FIN 2016

Mise en conformité des ascenseurs PLA et parkings (REPAT 2) :

Détail zone cabine :

- Dispositif de téléalarme avec boucle magnétique
- Contraste de la boîte à bouton cabine sur habillage inox cabine
- Mise en place de miroir de recul
- Boîte à bouton cabine :
  - bouton XL,
  - collerette verte et jaune pour la téléalarme,
  - étiquettes de nom d'étage avec braille,
  - indicateur position d'étage
- Rénovation de l'éclairage : mise en place de spots en plafond

SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Stations de métro :**
réfection de l'éclairage des stations

Juillet 2016 : Marché de maîtrise d'œuvre notifié
Décembre 2016 : Rendu phase diagnostic

Programme

- **2016-2018 :** Stations test
  ARE, CAP, ARG, CCA, RAN + CAR
- **2019-2021 :** Stations Ligne A
- **2022-2024 :** Stations Ligne B

Objectifs

- Amélioration de l'accessibilité
- Gestion des obsolescences
- Réduction des consommations énergétiques

Interfaces

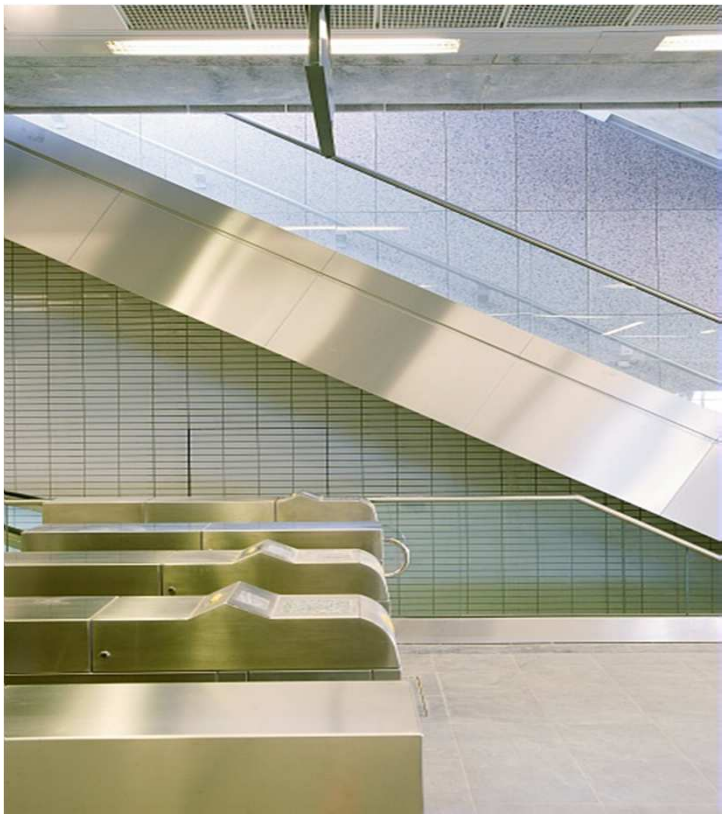
- Doublement capacité LA - SMTC/SMAT
- Maintenance éclairage - TISSEO Régie
- 4G métro

SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations**

Phase Diagnostic en cours de finalisation stations test : ARE, CAP, ARG, CCA, RAN + CAR

- **Etat des lieux, mesures à l'appui, de l'éclairage des stations de métro** (points forts/points faibles).
- **Préconisation des solutions techniques à mettre en œuvre pour améliorer l'éclairage de certaines zones** en prenant en compte l'évolution des règlementations (accessibilité, transition énergétique…) et des technologies.
- **Initie un échange avec l'exploitant pour améliorer les performances de la maintenance de l'éclairage** (gestion des pannes, gestion des remplacement des appareils et des sources ...).



SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Visuels de reconnaissance des stations de métro**

➔ Novembre 2016 : validation des visuels

➔ **Démarche dévoilée au public**

exposition **« Dessine-moi une station »**
du 15 au 30 Novembre 2016
esplanade François Mitterrand

➔ **Prochaines étapes**

Organisation du déploiement et de la mise en œuvre opérationnelle
. Gestion des interfaces pour le déploiement
. Planification de la mise en œuvre
. Définition du plan de communication

Conception d'outils d'aide à l'utilisation des visuels

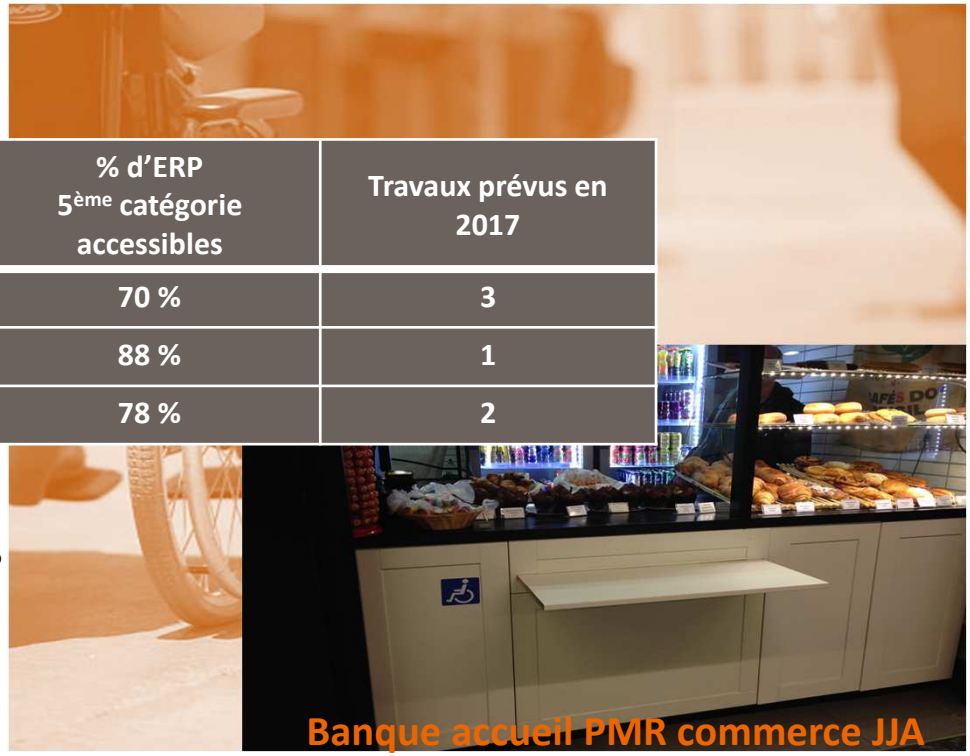
SUIVI Ad'AP FIN 2016

➔ **Bilan des autodiagnostics ERP 5ème catégorie**

ERP 5ème catégorie	Accessibles	% d'ERP 5ème catégorie accessibles	Travaux prévus en 2017
10 Commerces *	7	70 %	3
8 Agences Tisséo	7	88 %	1
9 Salles d'attente **	7	78 %	2

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

** : 3 salles d'attente fermées sur les 12 existant en sept 2015



Banque accueil PMR commerce JJA

STATISTIQUES FRÉQUENTATIONS

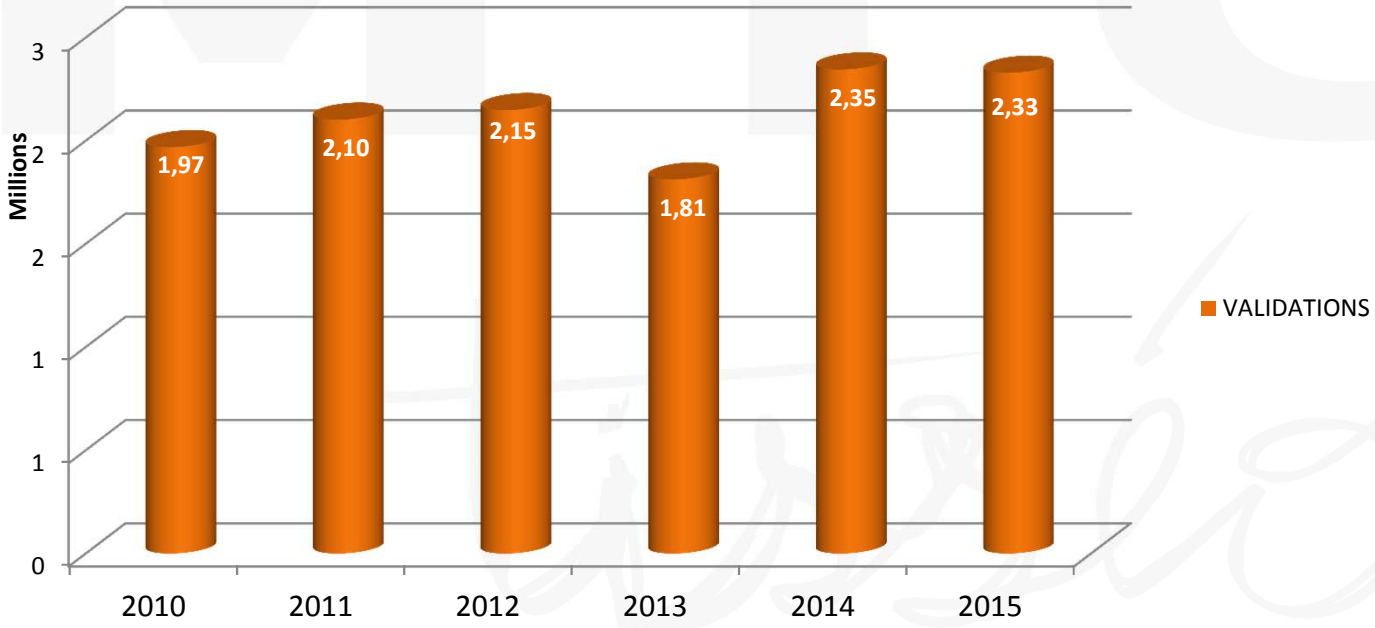
FRÉQUENTATIONS RÉSEAU 2010-2015

+ 18 %
en 5 ans

Nota
Le pourcentage par rapport à la totalité des validations reste constant

Remarque
2015 est une année atypique du fait de grèves et de travaux entraînant l'arrêt du métro

Validations des titres à tarif spécifique lié au handicap



FRÉQUENTATIONS PMR
ETUDE D'IMPACT DE L'ARRÊT LIGNE A

DOCA : IMPACT DE L'ARRÊT DU MÉTRO

Période de référence

Semaines du 18 juillet au 21 août 2016

Objectif de l'étude : évaluer le nombre de Personnes à Mobilité Réduite utilisatrices du métro ligne A

- personnes en fauteuil
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,…
- personnes avec bagage encombrant

L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A

FRÉQUENTATION DE LA LIGNE A PAR LES PMR

5 semaines d'arrêt ligne A

Evaluation des entrées sur les 5 semaines d'été

- Plus de **5000 voyages** sur la ligne A de personnes en fauteuil roulant
- Une fréquentation particulièrement élevée **station Jean Jaurès :** environ 1000 entrées sur la ligne A, essentiellement en correspondance avec la ligne B

environ **30 par jour**

- En parallèle, plus de **80 000 poussettes** sur la ligne A

Evaluation réalisée à partir des comptages réalisés en novembre 2016

VISUELS STATIONS DE MÉTRO

VERNISSAGE DE L'EXPOSITION « DESSINE-MOI UNE STATION »

16 NOVEMBRE 2016

RAPPEL DES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

2016

Comité de suivi technique

- 14 avril
- 9 juin
- 20 octobre

Comité scientifique

- 2 septembre
- 29 septembre
  (entretien avec M. Robert Marconis)

LES VISUELS DU MÉTRO RETENUS

LIGNE A

BASSO CAMBO

BELLEFONTAINE

REYNERIE

MIRAIL-UNIVERSITÉ

BAGATELLE

MERMOZ

FONTAINE LESTANG

ARÈNES

PATTE D'OIE

ST CYPRIEN RÉPUBLIQUE

ESQUIROL

CAPITOLE

JEAN JAURÈS

MARENGO-SNCF

JOLIMONT

ROSERAIE

ARGOULETS

BALMA-GRAMONT

LIGNE B

RAMONVILLE

UNIVERSITÉ PAUL SABATIER

FACULTÉ DE PHARMACIE

RANGUEIL

SAOUZELONG

ST AGNE-SNCF

EMPALOT

ST MICHEL-MARCEL LANGER

PALAIS DE JUSTICE

CARMES

FRANÇOIS VERDIER

JEAN JAURÈS

JEANNE D'ARC

COMPANS CAFARELLI

CANAL DU MIDI

MINIMES-CLAUDE NOUGARO

BARRIÈRE DE PARIS

LA VACHE

TROIS COCUS

BORDEROUGE

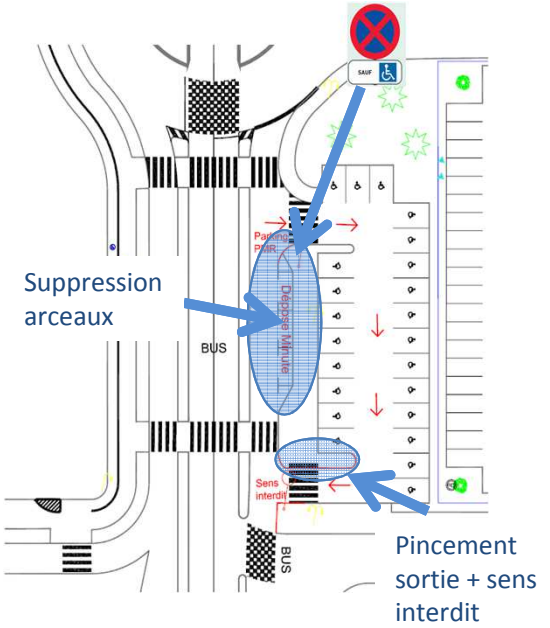
MERCI DE VOTRE ATTENTION

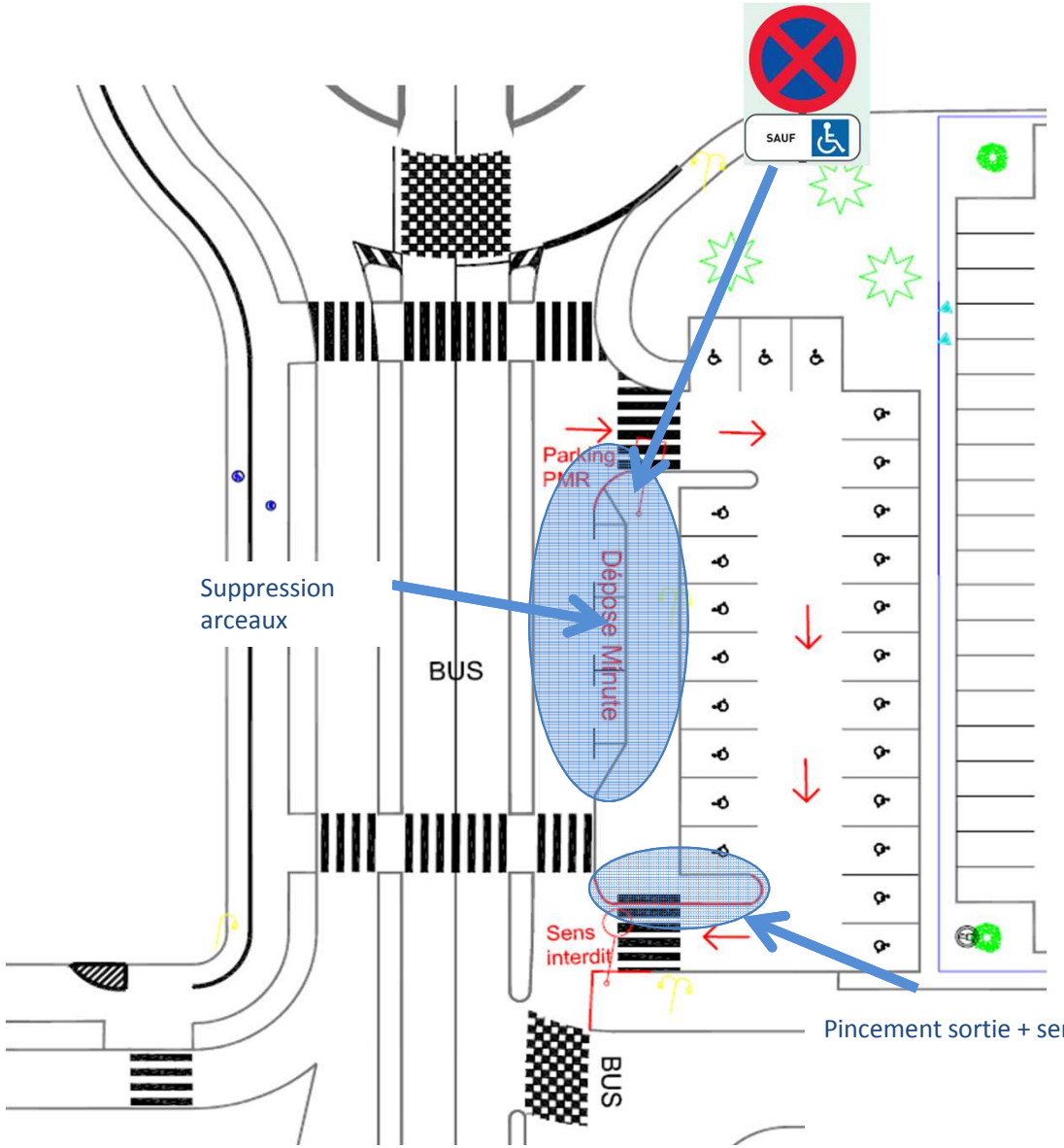
PEM RAMONVILLE

Poche PMR et Point d’embarquement covoiturage

LES 1ÈRES RÉPONSES APPORTÉES

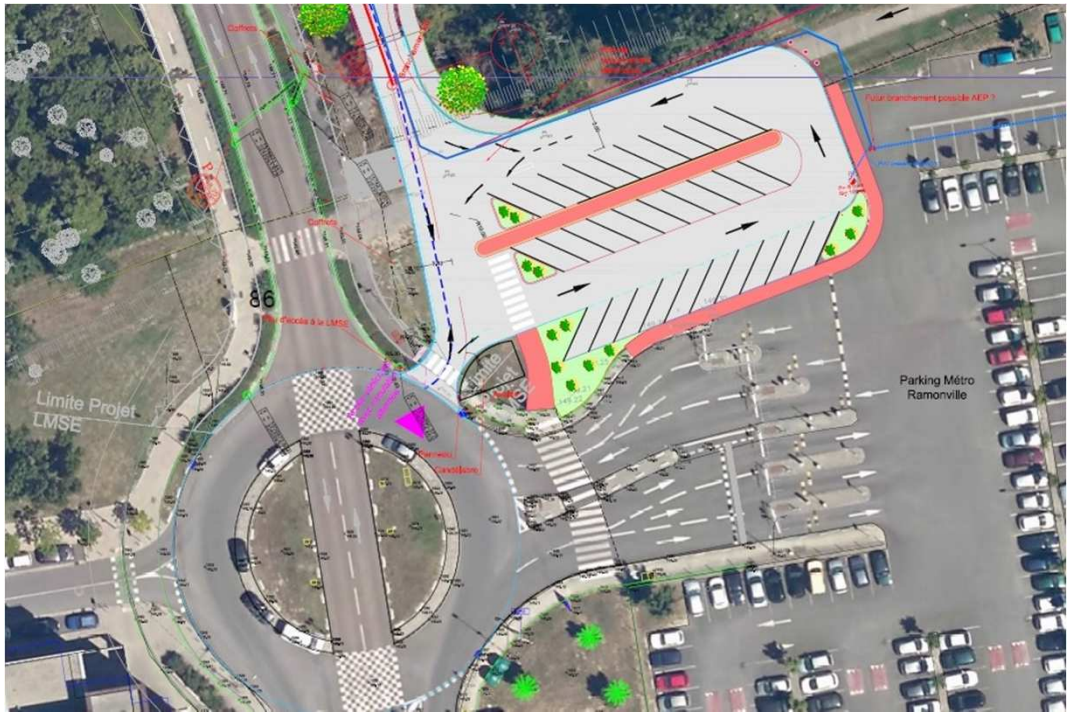
- **Des premiers aménagement en Juin 2016**
  - Aménagement d'une dépose-minute (3 places)
  - Restriction d'accès à la poche PMR : mise en sens unique
  - Renforcement de la règlementation : arrêt interdit sauf PMR
- **Une demande d'une plus grande présence** (Police Municipale / Gendarmerie)
- **Une démarche globale élargie à tous les P+R au contact de la rocade**
  - Etat des lieux / Comptages sur 4 poches PMR (Ramonville – Balma – Borderouge – Argoulets)
  - Analyses des retours d'expériences de solutions dans d'autres villes
  - Prise de contact avec Blablacar pour les impliquer dans le projet et ajuster leur site Internet
- **Phase d'études d'un point d'embarquement covoiturage**
  - Une enveloppe inscrite au budget 2017
  - Une 1ère esquisse sur un foncier identifié




SAUF
Parking PMR
Dépose Minute
Suppression arceaux
BUS
Sens interdit
BUS
Pincement sortie + sens interdit

LA SOLUTION PROPOSÉE

- **Un point d'embarquement covoiturage**
  - **Localisation : foncier identifié avec co-visibilité sur le métro, dissocié de la zone PMR**
  - **Fonctionnement : poche de stationnement en dehors de la circulation pour pouvoir embarquer les covoitureurs**
  - **Règlementation : Arrêt minute donc le stationnement est interdit**
  - **Capacité : environ 20 à 30 places**



OBJECTIF DE PHASAGE DE LA SOLUTION PROPOSEE

Phases de finalisation de la conception et validation du projet « point d'embarquement covoiturage ».

Dans le cadre du **renouvellement du système** de gestion des P+R, des évolutions sur les contrôle d'accès seront possibles.

Janvier 2017

Atelier CARUT Conception « projet point embarquement covoiturage »

Fin 1er Tri. 2017

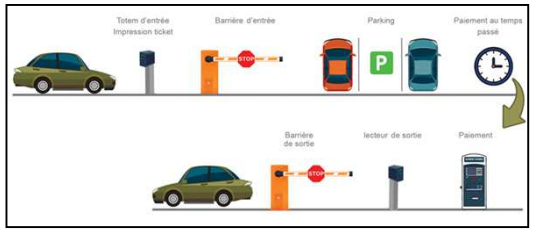
Validation projet

Fin 2017

Mise en service de l'aménagement

Janvier 2018

Atelier CARUT Conception « évolution système »

Fin 2018/2019

Mise en service du système de contrôle