

Liste des documents :



Document n° 1 :
CARUT - Compte rendu de réunion du 2015-06-16



Document n° 2 :
Modalités d'élaboration de la liste des arrêts prioritaires.



Document n° 3 :
Retour Atelier « Tramway Envoyé – T2 » du 2015-04-07



Document n° 4 :
Retour Atelier « Aménagement des portillons PMR ligne de contrôle Métro » du 2015-01-22



Document n° 5 :
Retour Atelier « Pôles d'échanges Places GIG-GIC et dépose minute » du 2015-03-24

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

Tisséó-SMTC Alain VAYSSE - Jean-Claude BERNARD - Christophe
DOUCET - Régis LARVOR - Olivier ASSELIN - Sylvain
VIDAL

Tisséó-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 audiodescriptions 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.

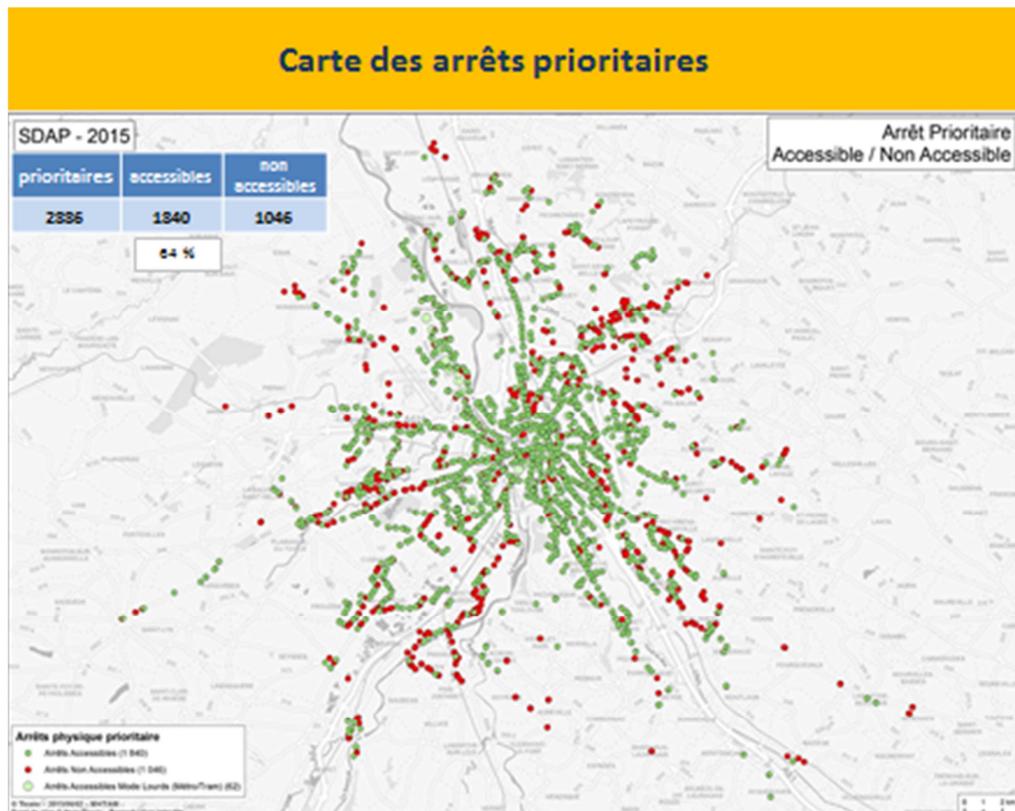
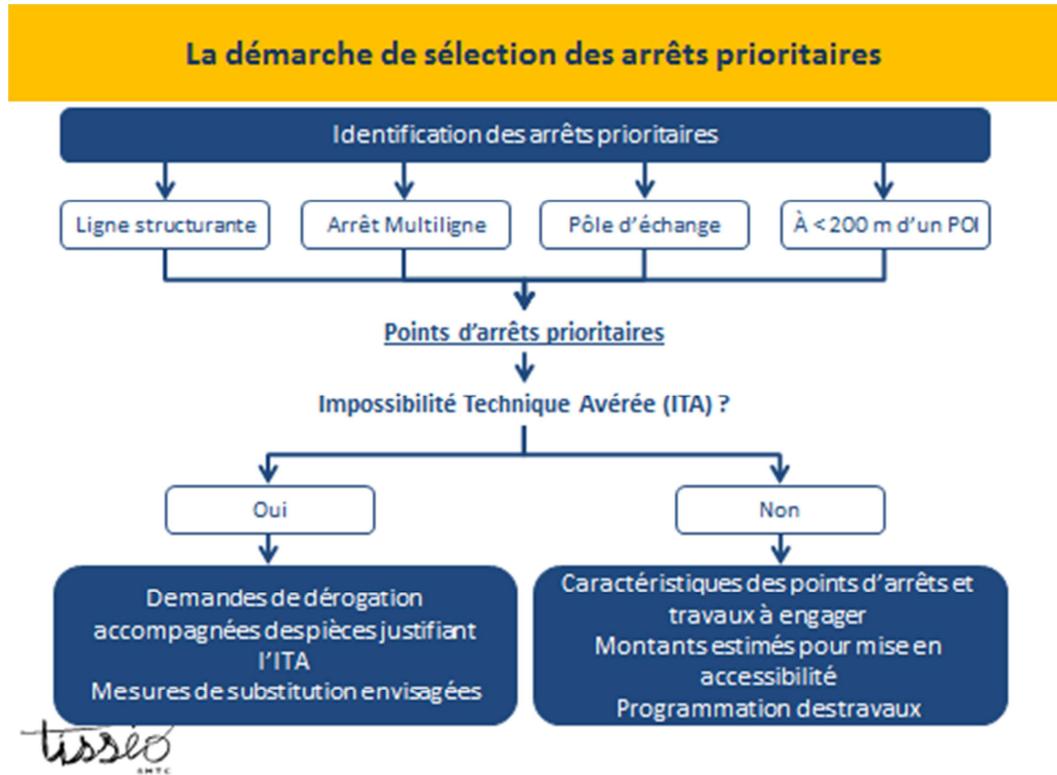
Avec deux réunions plénières par an et la déclinaison de la CARUT en ateliers thématiques (60 ateliers sur la période 2010/2014), Tisséo entretient un dialogue continu et nécessaire avec les personnes en situation de handicap pour s'assurer du bienfondé des mesures prises en termes de confort d'usage 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 réalisée 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.

Reprise dans l'Ad'AP des 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 T1).

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.

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
<p>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 pas au minimum prévu par l'ordonnance et ses textes mais que la mise en accessibilité prévoit l'ensemble du réseau</p>	<p>La liste des arrêts prioritaires accessibles et non accessibles sera communiquée à la fin de la réunion. (J-C BERNARD- Action SMTC)</p>
<p>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.</p>	<p>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 incluse 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</p>
<p>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 adaptée. 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 ?</p>	<p>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)</p>

<p>APF</p> <p>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</p> <p>Concernant les ITA, l'ordonnance prévoit des critères automatiques pour le classement en ITA des arrêts de bus alors qu'il fallait précédemment démontrer le caractère d'impossibilité technique.</p>	<p>Concernant l'ordonnance, il faut attendre que le Conseil d'Etat statue. En attendant, la mise en accessibilité du réseau se poursuit.</p> <p>Le dossier SDAP et Ad'AP se construit dans le strict respect des dispositions des décrets en vigueur.</p> <p>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)</p>
<p>Souhaite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avoir la liste des ITA qui seront déposés et les motifs demandés - pouvoir discuter de ces classements en ITA avec Tisséo. <p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'ensemble des arrêts du réseau considérés ou non comme prioritaires, soient inscrits dans l'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. <p>Dit que la norme qui recule est encore moins adaptée à la réalité 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.</p> <p>Dit que Tisséo, n'est pas obligé d'appliquer les textes à minima et que rien n'empêche de faire mieux.</p>	<p>La liste des ITA sera communiquée dès que la campagne de relevé de mesures complémentaires sera achevée.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Autres commentaires

<p>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 ?</p> <p>ANPEA La vocalisation devait être prévue à Ramonville-Saint-Agne pour 2012 et en 2015 toujours rien.</p>	<p>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</p> <p>Un programme de renouvellement des BIV est à l'étude. (Marché public - SMTC)</p>
<p>ANPEA Demande s'il y aura des stations prioritaires pour l'éclairage. La station Carmes est particulièrement peu adaptée</p> <p>Remarque que ce problème crée des difficultés pour les malvoyants notamment.</p>	<p>Le chantier des Carmes est lancé, mais l'œuvre d'art rend le chantier complexe.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il y aura des modifications de voirie à effectuer car un bus qui n'avance pas n'est pas utile.</p> <p>L'étude a été lancée par rapport à la fluidité et un dossier est en cours concernant les besoins en transports en commun indiqués.</p>

	Mr LATTES Président
<p>APF</p> <p>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.</p>	<p>Application stricte du délai de 3 ans pour la mise en œuvre du SDAP.</p> <p>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.</p> <p>Un audit est prévu pour prioriser les actions sur les points les plus problématiques.</p> <p>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.</p> <p>J-C BERNARD Tisséo-SMTC</p>

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 fonctionnent 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.

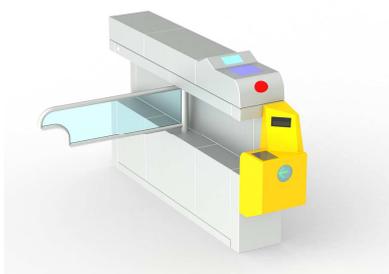
Commentaires / Echanges / Décisions

<p>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</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Il n'est pas prévu d'apporter de modifications dans l'immédiat. O. ASSELIN Tisséo-SMTC</p>
--	---

<p>ANPHIM Une Bande d'aide à l'orientation (BAO) est-elle prévue pour guider les déficients visuels vers la borne « mouv + »?</p>	<p>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</p>
<p>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.</p>	<p>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</p>

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 :

<p>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.</p>	<p>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</p>
<p>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 vantaux. Mais comprends que les nouvelles technologies doivent être utilisées.</p>	<p>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</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

<p>est difficile de passer la porte d'entrée.</p> <p>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.</p>	<p>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</p>
<p>ANPIHM</p> <p>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.</p>	<p>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</p>

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 développent 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

<p>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 !</p> <p>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 empêcher ? Tant que les gens n'auront pas reçu quelques PV, cela ne marchera pas.</p> <p>Quand on leur fait une remarque certains deviennent très menaçants.</p>	<p>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</p> <p>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.</p>
<p>ASHT Vous nous confirmez donc cette surveillance jusqu'au réaménagement des sites ?</p>	<p>Après les aménagements, les places continueront à être surveillées. Mr LATTES Président</p>
<p>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.</p> <p>VOIR ENSEMBLE Ce n'est pas la dépose mais la reprise minute qui pose problème. Parfois attendent quelqu'un qui doit arriver.</p> <p>GIHP</p>	<p>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</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>URAPEI Faire comme dans les grandes surfaces avec les places PMR et les places familles. Il faut sensibiliser les gens à la différence.</p>	<p>C'est une remarque entendue Mr LATTES Président</p>
<p>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 ?</p>	<p>A Balma cet arrêt est dans la poche PMR du parking, il a été rapproché. J-C BERNARD Tisséo SMTC</p>
<p>GIHP Concernant les projets futurs de Tisséo, la presse donne des informations très confuses. Où en est le dossier de l'aérotram ?</p>	<p>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</p>

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 Ranguel 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

<p>VOIR ENSEMBLE Qu'en est-il du prolongement de la ligne B ?</p> <p>Pourtant il y a des besoins.</p>	<p>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</p> <p>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.</p>
<p>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 ?</p> <p>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.</p> <p>APF Souhaite une date de réunion concernant Mobibus mais problèmes de rencontre.</p> <p>Rappel qu'ils ont occupé Tisséo le 2 juin et des engagements ont été pris. Les engagements pris par Tisséo concernant les</p>	<p>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 saisi 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</p> <p>Pas toujours facile de caler des réunions mais un rendez-vous est prévu demain. La conscience du problème existe.</p> <p>Les délais sont difficiles à donner car si on décide de casser la concession au tribunal</p>

<p>réservations Mobibus par internet avec confirmation immédiate et sur les transports réguliers n'ont pas été tenus.</p> <p>Selon la DSP, la grève locale n'est pas considérée comme un cas de force majeure et donc TPMM 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 ?</p> <p>Avez-vous mis en demeure de façon officielle Transdev ? Demande copie des courriers.</p> <p>GIHP</p> <p>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.</p> <p>Toujours les confirmations de la veille au soir pour Mobibus, ce n'est pas acceptable, depuis 6 semaines.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Cela a été remonté au cadre Transdev sur place. Nous sommes d'accord sur le constat.</p> <p>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.</p>
--	---

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

SOMMAIRE

- **1^{ère} 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

- **2^{ème} 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)

Etat des lieux de l'accessibilité à l'issue du SDA

Les modes lourds de transport en commun

100% accessibles

Métro

Tram

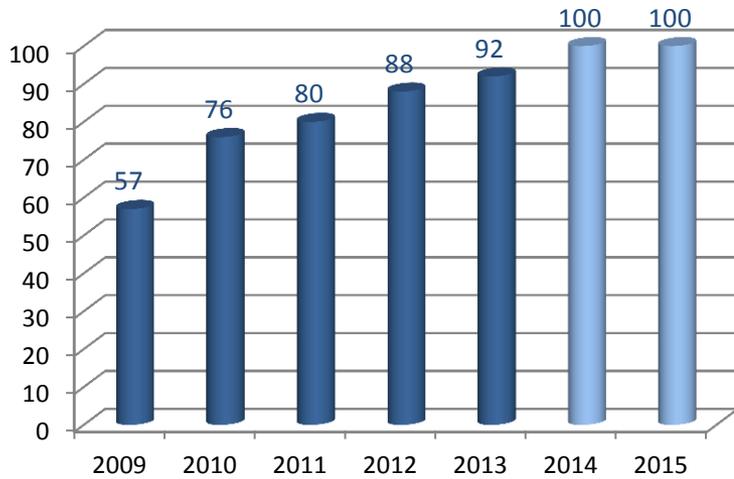
Linéo



Un parc Bus 100% Accessible

Pourcentage de bus équipés de palette rétractable : 100%

Evolution du taux du parc bus Tisséo équipé UFR

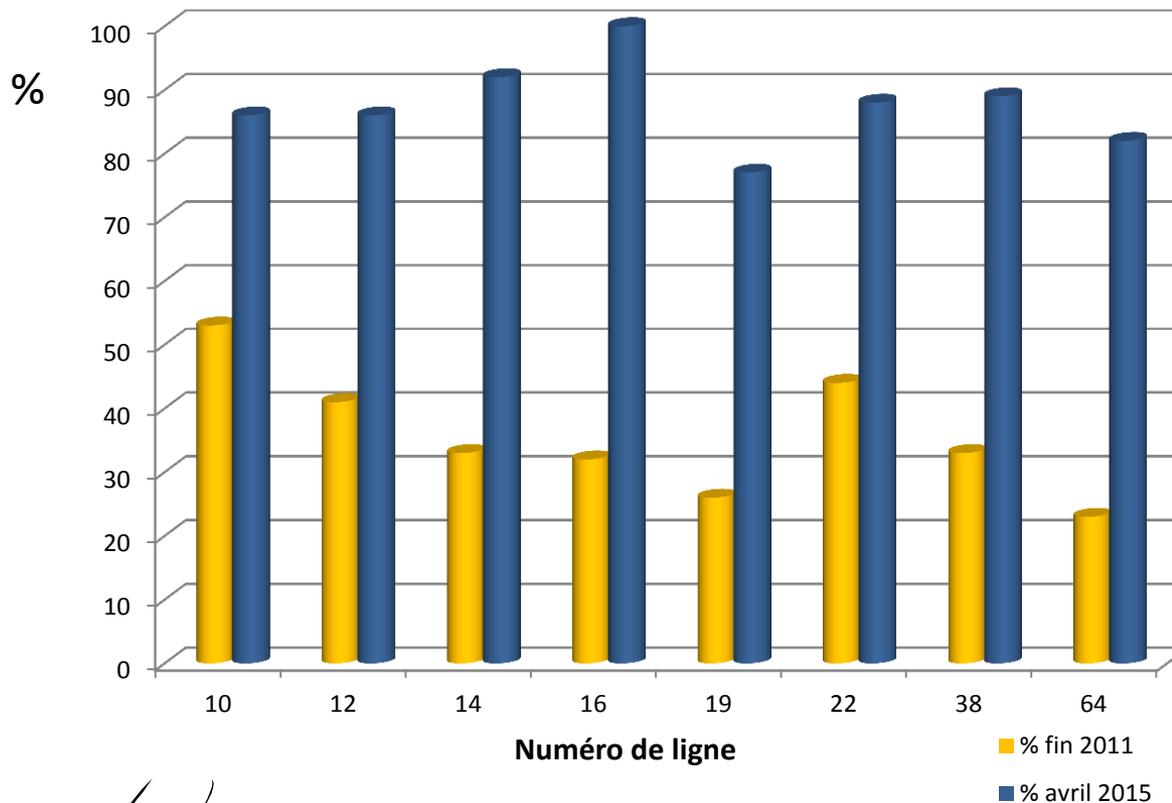


Pourcentage de bus équipés d'information voyageurs visuelle et sonore embarquée : 100%



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
osatures ont plus de
80% de leurs arrêts
accessibles**



Une information voyageurs pour tous, adaptée à chacun

Information voyageurs : vers un déplacement facilité pour tous

Des équipements
plus visibles aux
points d'arrêt bus



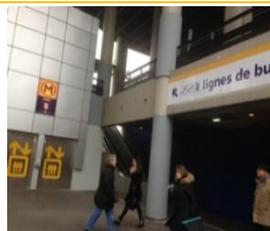
Conception de
documents
d'information
plus lisibles



Réaménagement
des rames
de métro



Meilleure lisibilité
des panneaux
d'information



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

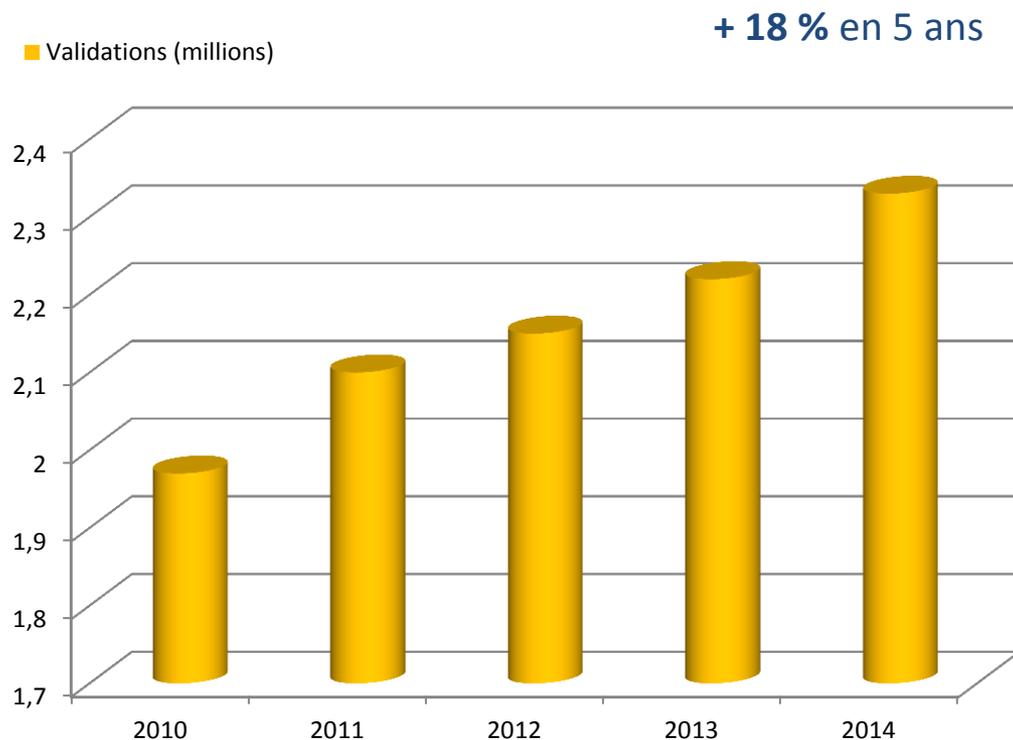


Des outils mobiles
pour s'informer :
SMS, Audiotel,
internet mobile
et appli Tisséo



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 :



Répartition des validations sur le réseau Tisséo en 2014

1 million sur le **Bus**

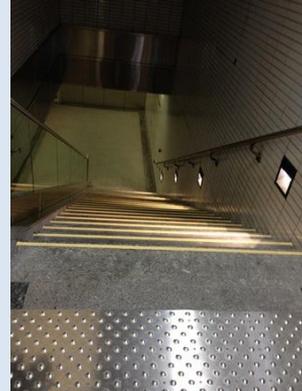
1, 2 millions sur le **Métro**

100 000 sur le **Tram**

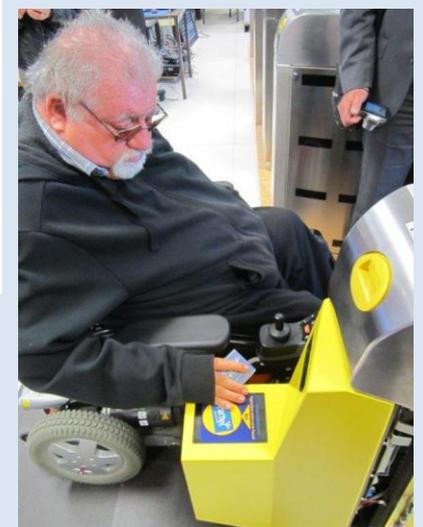
Travaux en concertation avec les membres de la CARUT



Amélioration des BAO
d'accès bus métro tram

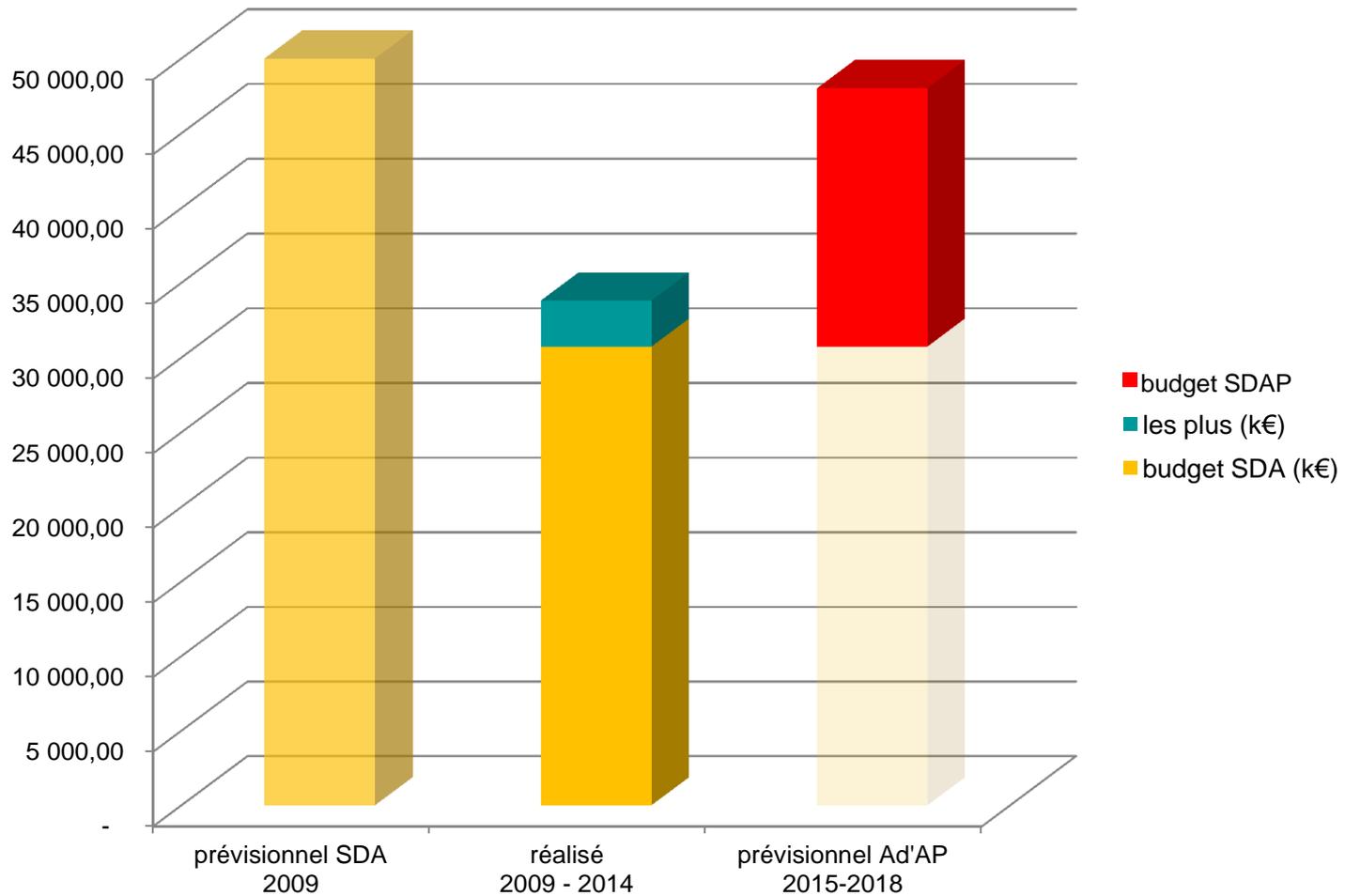


Nez de marche et BEV des escaliers du métro



Abaissement de la
cible de validation des
portillons métro

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

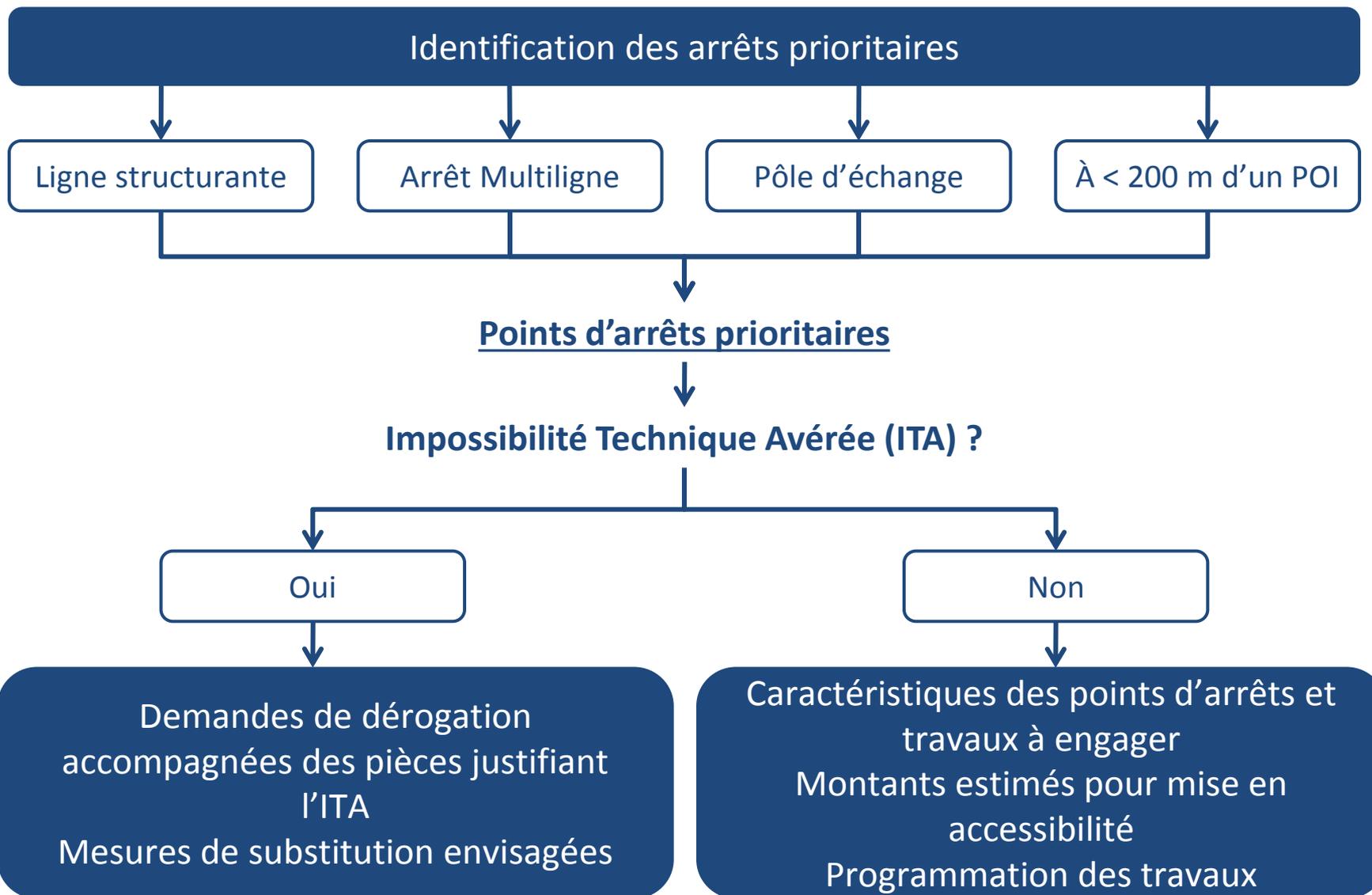
Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 précise les points d'arrêts prioritaires devant être traités dans le cadre du SDAP. Aussi, un point d'arrêt sera prioritaire dès lors qu'il répond au moins à une des conditions suivantes :

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*).

La démarche de sélection des arrêts prioritaires



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)

Arrêts multi-lignes

- Passage d'au moins :
 - 2 lignes Tisséo ou
 - 1 ligne Tisséo et 1 ligne autre réseau

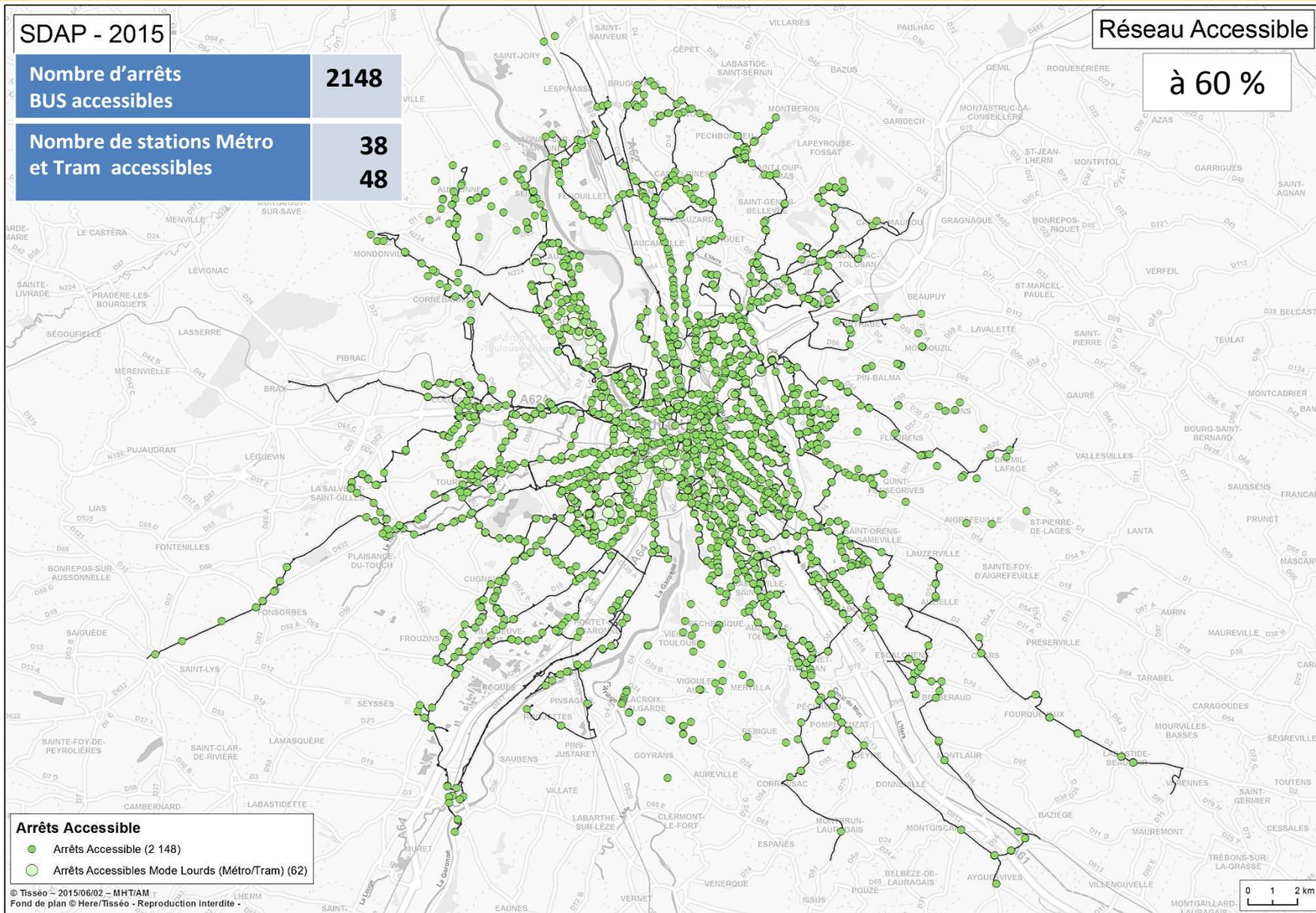
Arrêts appartenant à un pôle d'échange

- lieu de correspondances aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre points d'arrêt d'au moins 2 lignes de transport

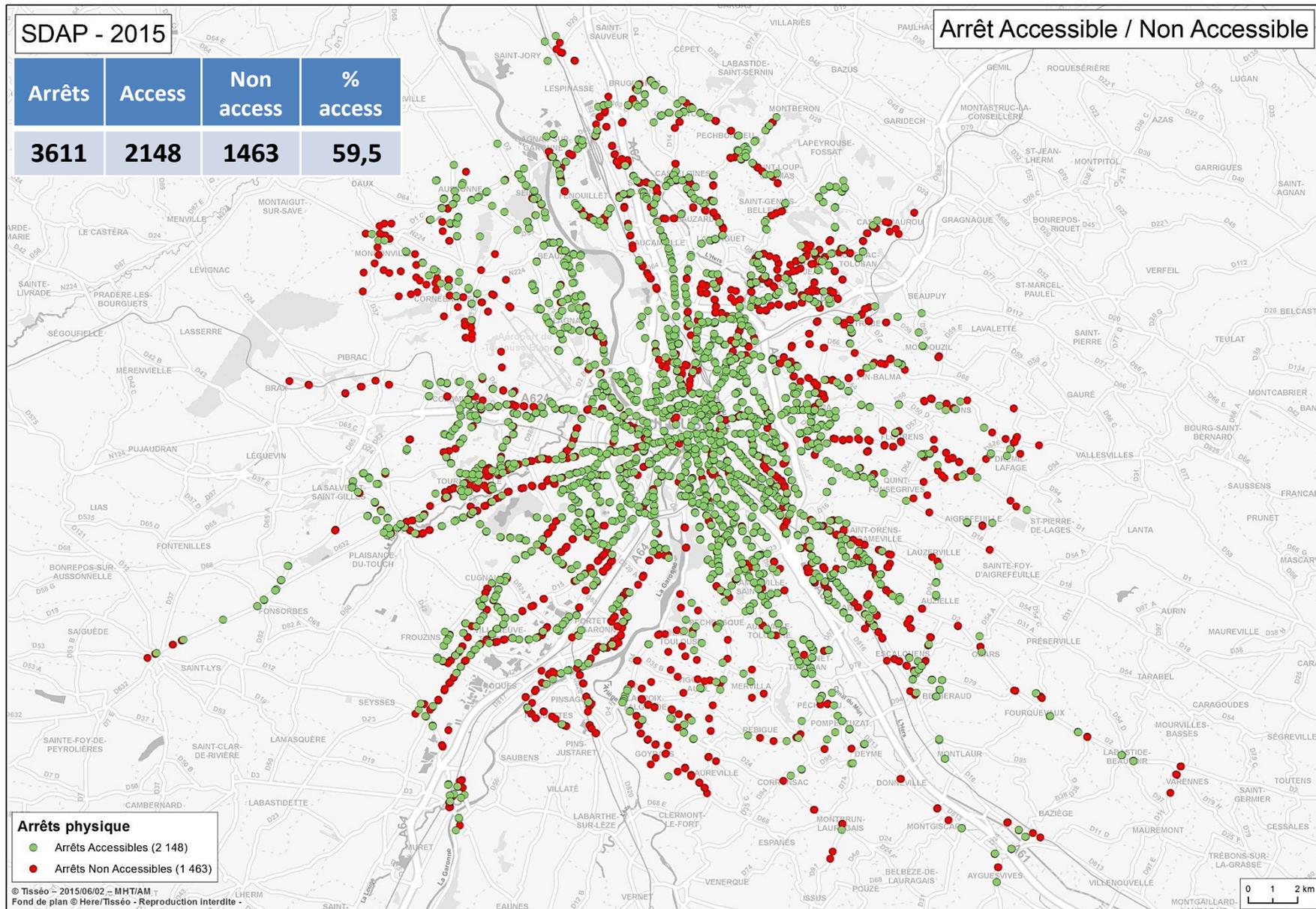
Recensement des Points d'Intérêt (POI) sur le PTU

- 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 RECTORATet en cohérence avec les données FINSS

Photographie de l'accessibilité en Janvier 2015 – 1/2



Photographie de l'accessibilité en Janvier 2015 – 2/2



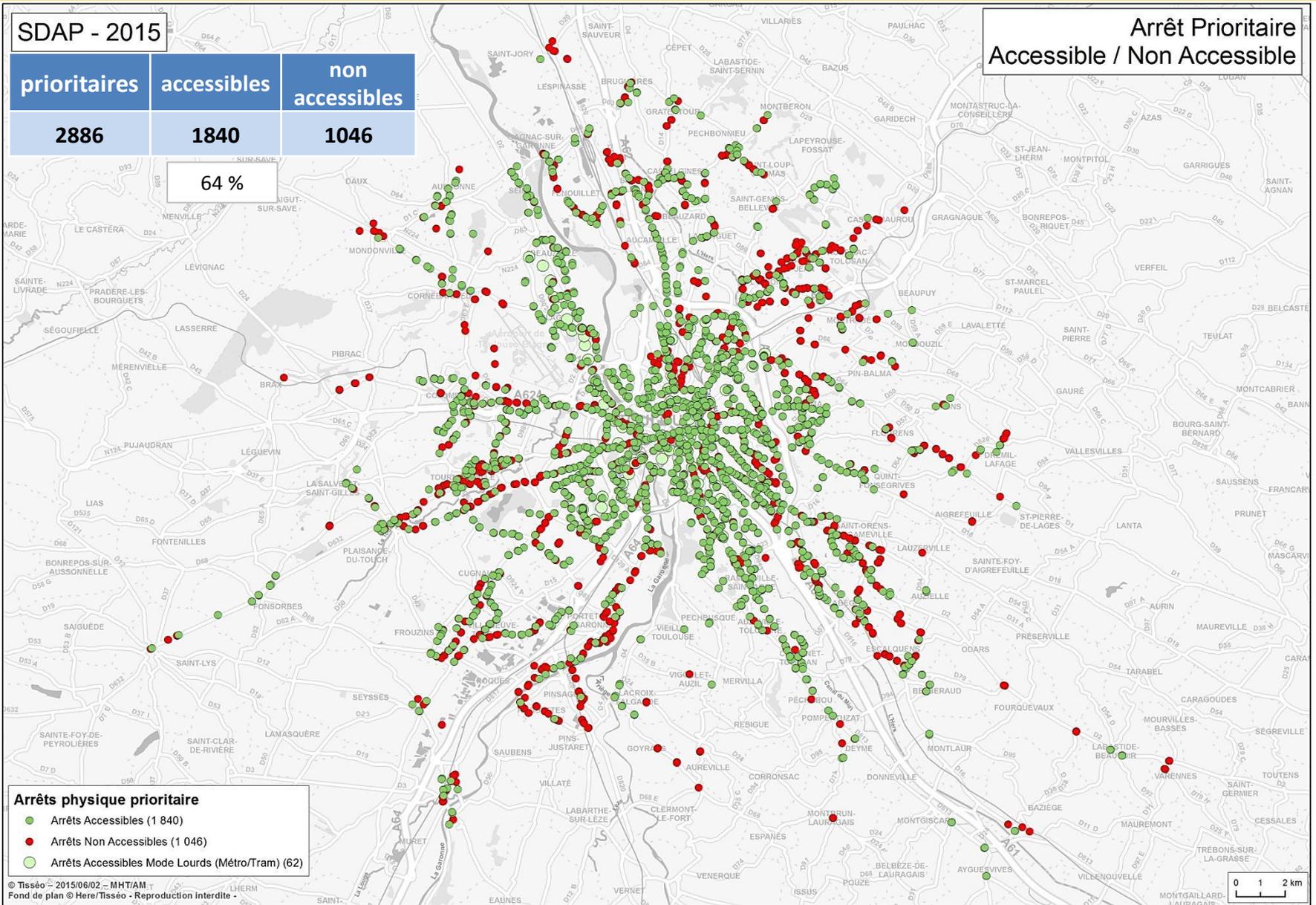
Carte des arrêts prioritaires

SDAP - 2015

prioritaires	accessibles	non accessibles
2886	1840	1046

64 %

Arrêt Prioritaire
Accessible / Non Accessible



- Arrêts physique prioritaire**
- Arrêts Accessibles (1 840)
 - Arrêts Non Accessibles (1 046)
 - Arrêts Accessibles Mode Lourds (Métro/Tram) (62)

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.

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*

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				
<i>arrêts mis en accessibilité</i>		194			
% accessibilité		65%			
Arrêts accessibles		2342			
Arrêts non accessibles		1269			
<i>arrêts mis en accessibilité</i>			300		
% accessibilité			73%		
Arrêts accessibles			2642		
Arrêts non accessibles			969		
<i>arrêts mis en accessibilité</i>				300	
% accessibilité				81%	
Arrêts accessibles				2942	
Arrêts non accessibles				669	
<i>arrêts mis en accessibilité</i>					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.

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 **pen**te 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 présentée à l'avis des parties intéressées.

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 ,...*

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 T¹*)

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

Merci de votre attention

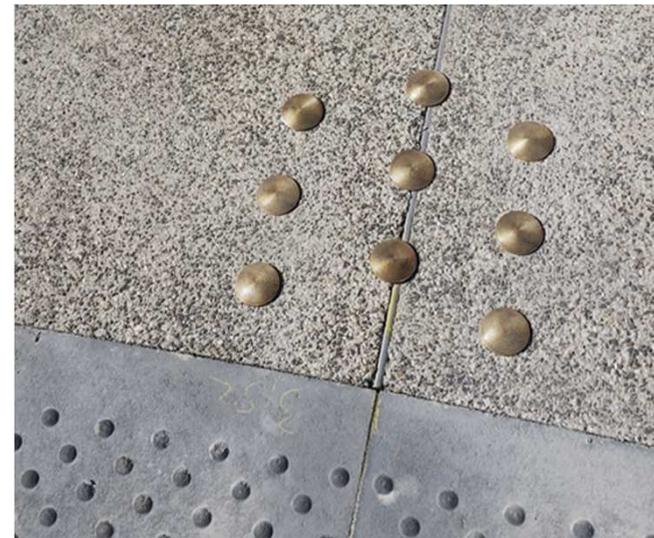
CARUT - mardi 16 juin 2015



Retour Atelier CARUT « Tramway ENVOL - T2 » du 07/04/2015

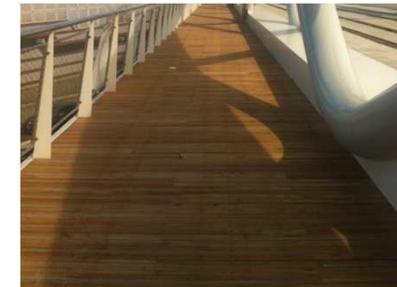
Rappel - reconduction des principes de T1 et retour d'expérience Garonne

- 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*



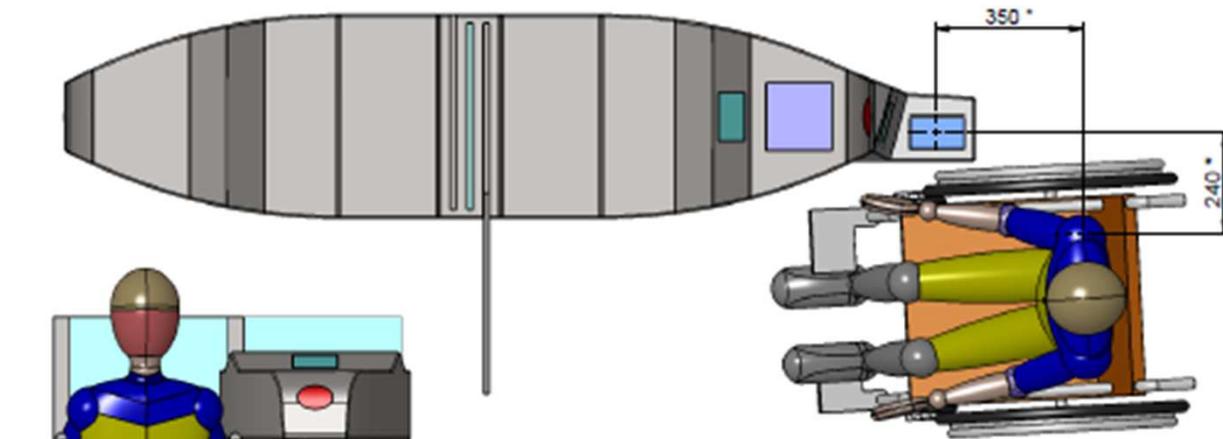
**Commission accessibilité
22/01/2015**



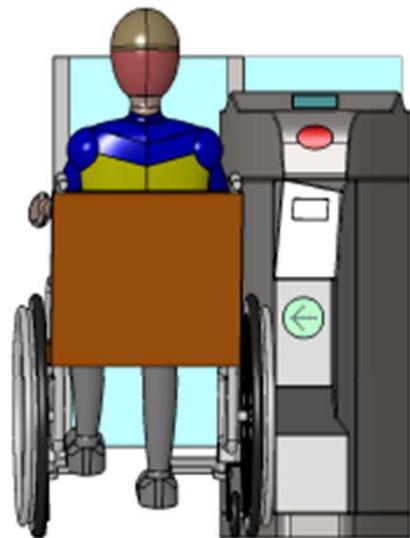
Historique de la démarche:

- 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)

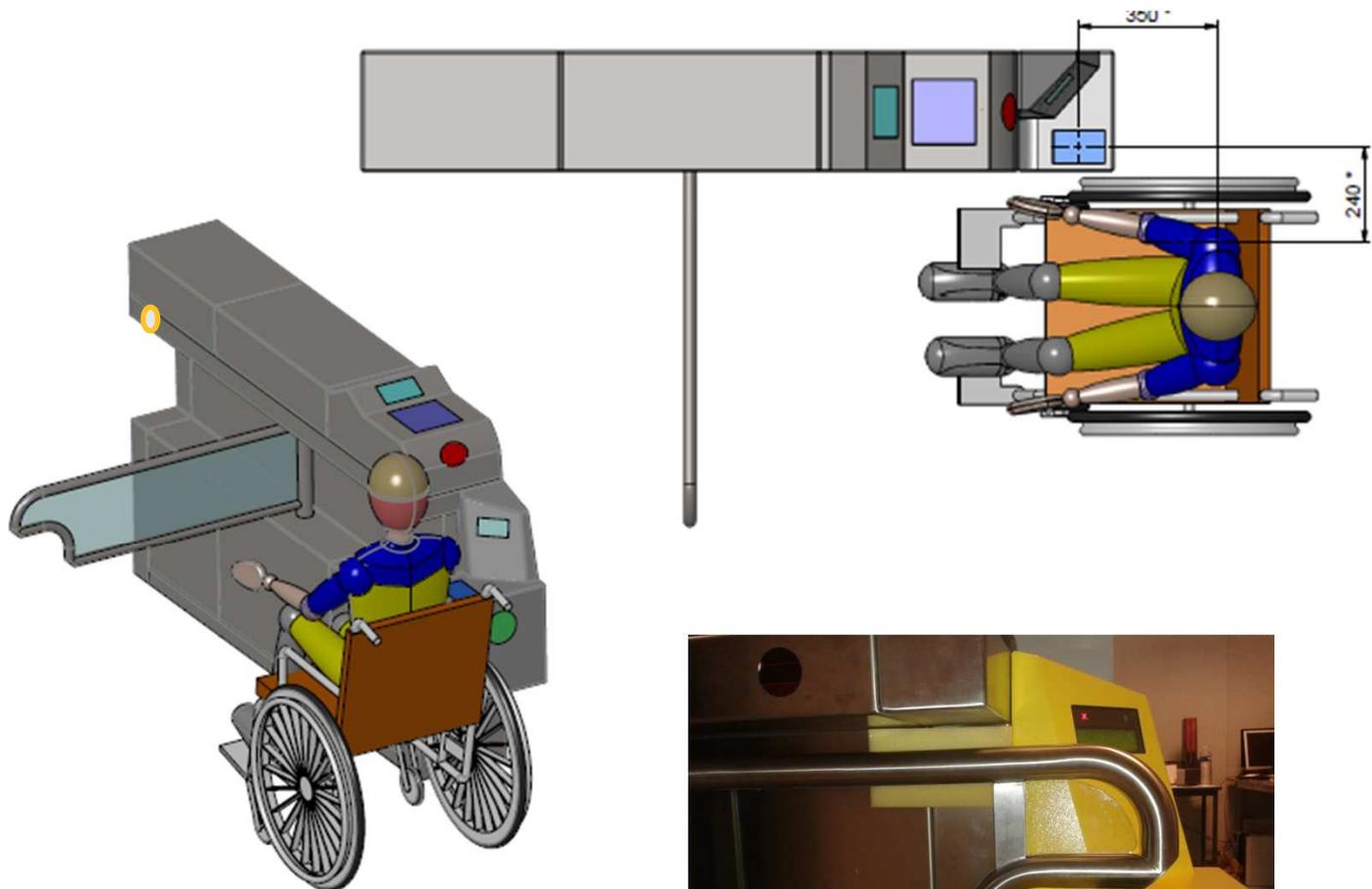
Les propositions : portillons à vantaux



* : 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

Le constat

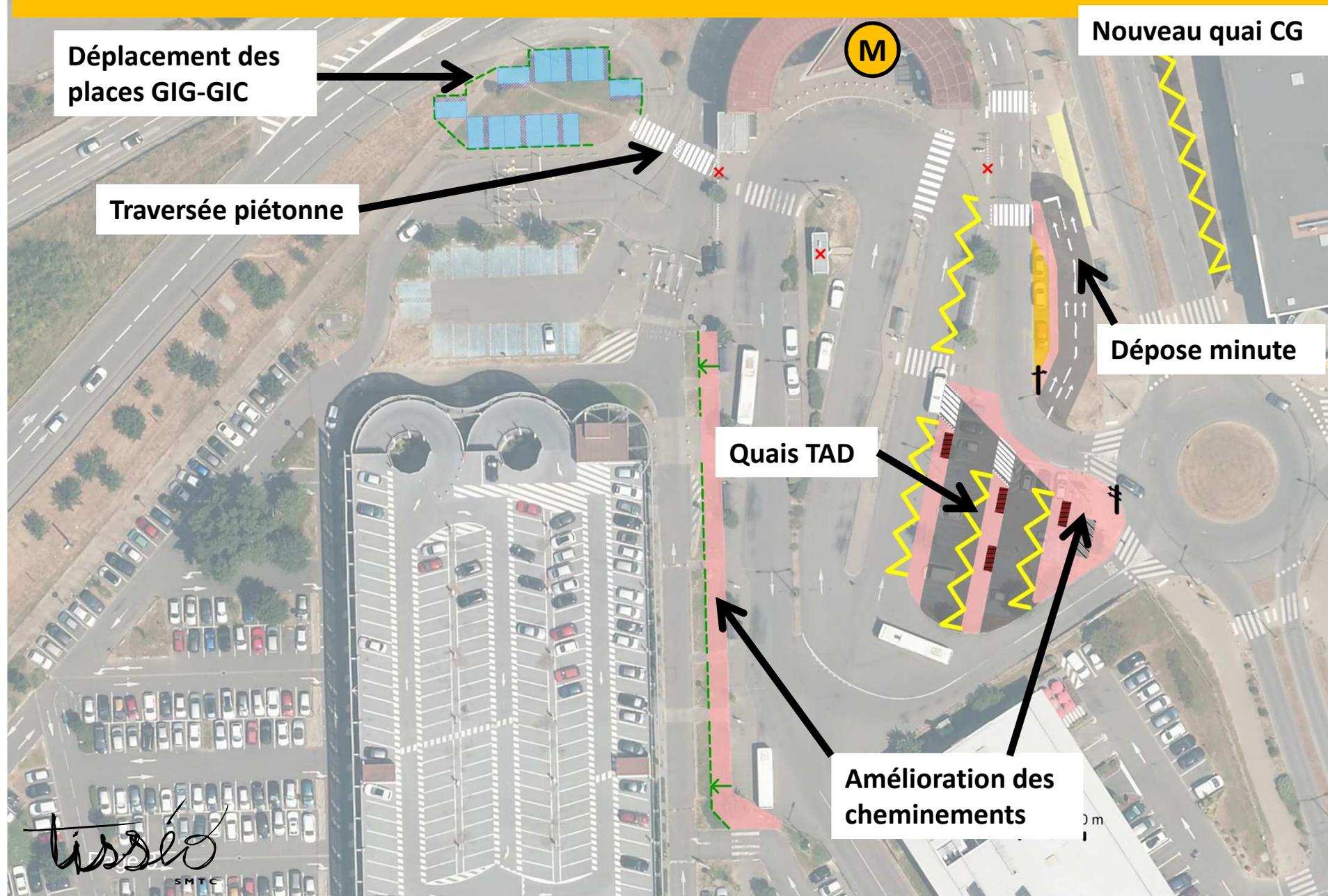
Les **places GIG-GIC de Ramonville et Balma Gramont** sont aujourd'hui utilisées :

- 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

Proposition pour Balma Gramont (2015-2016)



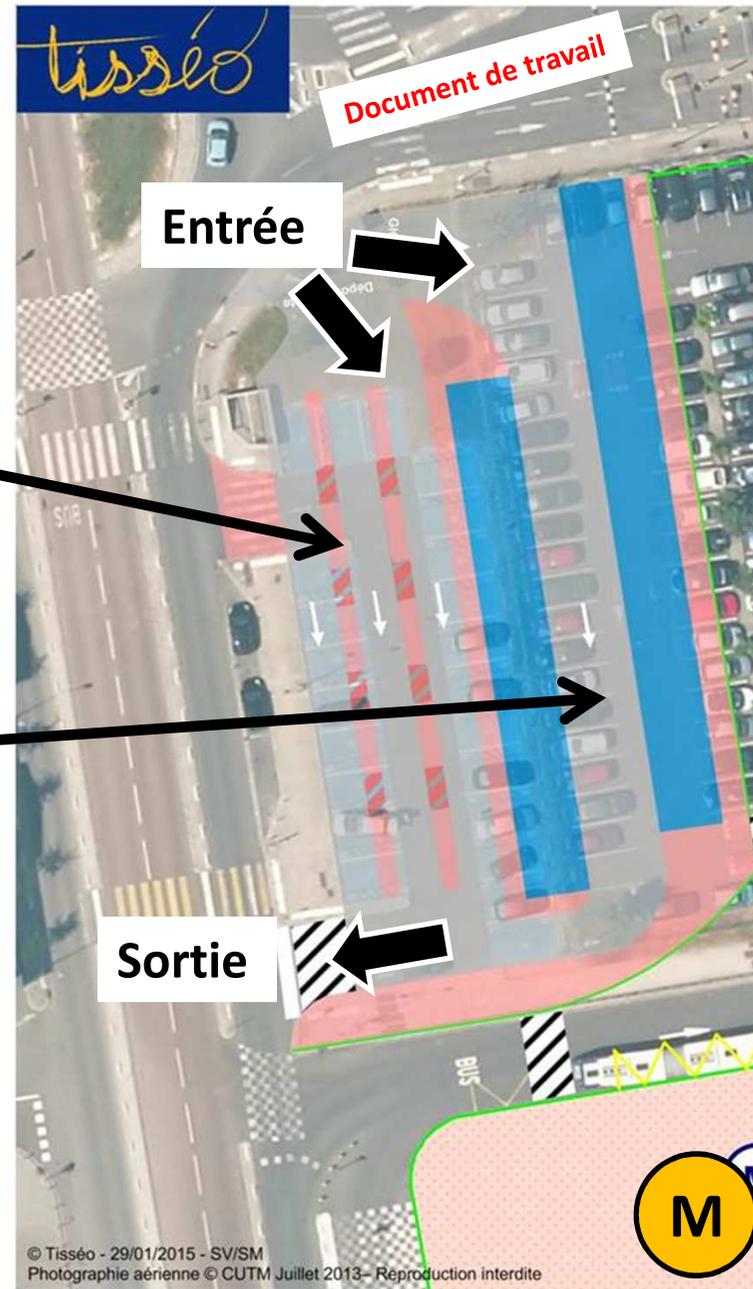
Proposition pour Ramonville

Création d'une zone de dépose minute

Maintien d'une zone GIG-GIC séparée



Sera proposé pour 2016



© Tisséo - 29/01/2015 - SV/SM

Photographie aérienne © CUTM Juillet 2013 - Reproduction interdite

	Chemins piétons		Stationnement PMR
	Traversées piétonnes		Quais bus et TAD
	Communication traversée		Périmètre gare bus

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