

Liste des documents :



Document n° 1 :

CARUT - Compte rendu de réunion du 2018-09-11



Document n° 2 :

Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo



Document n° 3 :

Zoom sur « mon métro d'image en image »

Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle



Document n° 4 :

Les principes de l'évolution des services TAD

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



Document n° 5 :

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

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



Document n° 6 :

Démarche de concertation

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



Compte-rendu de réunion

Toulouse, le 10 octobre 2018

Nos réf : Référence interne

Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 11 septembre 2018

Lieu : Tisséo Collectivités

Organisateur : Jean-Claude BERNARD – Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

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

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

Ordre du jour :

Zoom sur « mon métro d'image en image »

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

Les principes de l'évolution des services TAD

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

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

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

Démarche de concertation

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

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

« mon métro d'image en image »

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

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

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

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

Les principes retenus :

Identification du sens de la ligne

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

Le principe de lisibilité

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

Le nom de la station terminus : en majeur

Les visuels : associés au nom des stations

Les flèches directionnelles : plus visibles

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

Calendrier prévisionnel

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

Les principes de l'évolution des services TAD

Jérôme KRAVETZ, direction pilotage et attractivité du réseau présente l'étude menée sur l'adaptation de l'offre TAD. Une des hypothèses est d'aboutir à la transformation progressive des services TAD en lignes régulières. Les zones peu denses de l'agglomération desservies par le Transport à la Demande (TAD) sont en constante évolution, en lien avec la demande de déplacement. De fait, les TAD voient leur fréquentation « exploser » (Exemple du TAD 106 qui, entre son année de lancement et aujourd'hui, a vu sa fréquentation passer de 50 à 1000 utilisateurs/jour). La dispersion des points d'arrêts pénalise finalement l'attractivité de l'offre de transport, ce qui a entraîné cette année pour la première fois une baisse de fréquentation. Jérôme KRAVETZ ajoute que dès lors qu'une ligne de bus est créée, elle répond aux exigences d'accessibilité en vigueur : matériel roulant et arrêts de bus accessibles équipés de bornes d'info voyageurs en temps réel. L'avantage d'une ligne de bus est la régularité de l'offre de transport, un temps de parcours garanti, un confort accru lié au matériel roulant et des points d'arrêts sécurisés et 100% accessibles. De plus, les usagers auront une fiche horaire, le trajet sera connu à l'avance, ce qui confère beaucoup plus de liberté de mobilité.

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

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

Planning de concertation de l'étude TAD 206

Février 2018 : Diagnostic présenté aux communes concernées

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

Mai/Juin 2018 : Présentations élargies du projet pour concertation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schéma Directeur d’Accessibilité Programmée

Point d’étape à juin 2018

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

Rappel des objectifs :

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

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

Rappel de la programmation

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

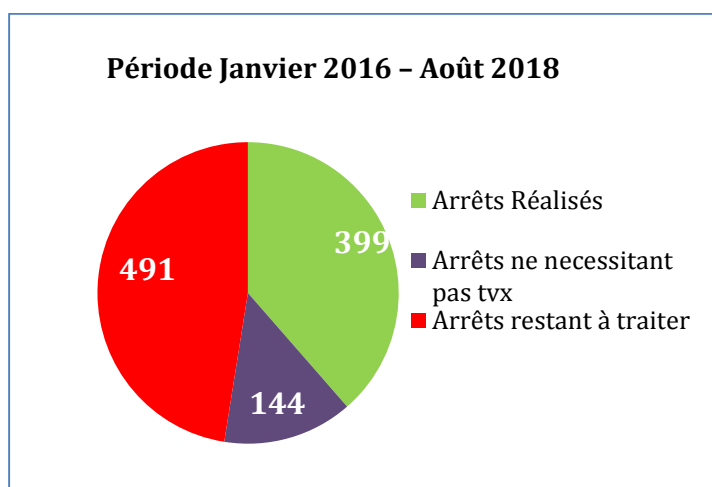
Rappel des critères de sélection des arrêts prioritaires :

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

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

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

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



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

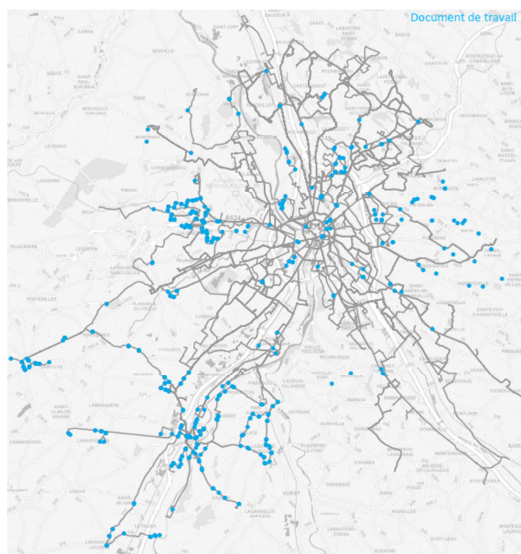
Un important travail mené en concertation avec les membres de la CARUT (Cf. atelier CARUT du 19 avril 2018) permet de trouver des solutions afin de basculer le statut d'arrêt ITA en arrêts accessibles, suite à des actions menées (déplacement ou réalisation sur emprise privée) en lien avec les riverains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

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

Les + du SDAP

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

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



Cartographie des arrêts traités hors SDAP

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

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

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

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

Arrêts restant à réaliser

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

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

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

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

Arrêts inclus dans un projet

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

Ces projets se répartissent en 4 grandes catégories :

Projets liés à l'offre de transport :

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

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

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

Transport A la Demande (TAD) :

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

Projets urbains

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

Arrêts non impactés par un projet

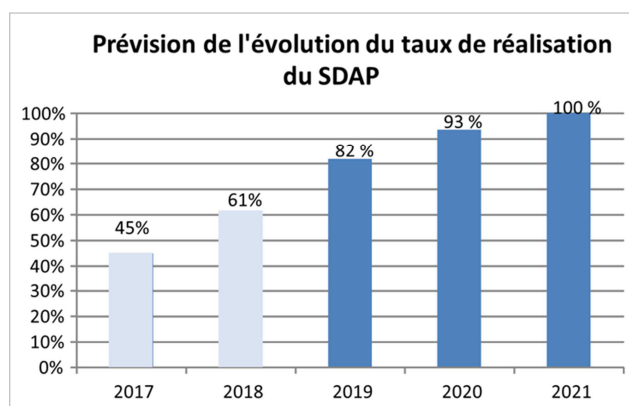
227 arrêts ne sont pas inclus dans des projets.. L'ensemble des acteurs ont été mobilisés afin que la mise en accessibilité de ces 227 soit réalisée prioritairement en 2018. Un important effort est demandé aux Territoires, notamment celui de Toulouse Métropole qui concentre la majeure partie des arrêts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

Programmation prévisionnelle

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Claire RICHARD pour APF France handicap fait part

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Action de sensibilisation menée conjointement avec Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs



Nouveaux panneaux routiers aux abords de la station de métro Ramonville

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo 11 Septembre 2018

Ordre du jour:

Zoom sur « mon métro d'image en image »

Phase 2 : Intégration des visuels dans l'information directionnelle

Les principes de l'évolution des services TAD

Exploitation des services TAD : le bilan

Une nécessaire adaptation de l'offre

Exemple du TAD 106

Planning de concertation

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

Bilan des arrêts mis en accessibilité à juin 2018

Arrêts spécifiques

Demande de prorogation des délais d'exécution du SDAP

Démarche de concertation

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

Station RAMONVILLE et plan d'actions complémentaires jalonnement





« mon métro d'image en image »

Intégration des visuels dans l'information voyageurs et directionnelle

Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



SOMMAIRE

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

Intégration des visuels dans l'information directionnelle

2 – Calendrier



PHASE 2 : INTÉGRATION DES VISUELS dans l'information directionnelle

La signalétique concernée

Les informations directionnelles en station





INFORMATIONS DIRECTIONNELLES des principes validés

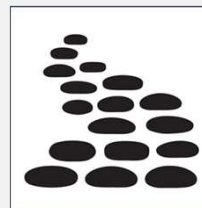
Le principe d'identification du sens de la ligne

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

Ligne

A

vers Balma Gramont



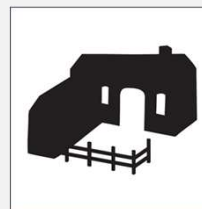
vers Basso Cambo



Ligne

B

vers Borderouge



vers Ramonville



Le principe de lisibilité

Les informations textuelles

- en bas de casse

Le nom de la station terminus

- en majeur

Les visuels

- associés au nom des stations

Les flèches directionnelles

- plus visibles



Exemple d'intégration (photomontage)



Tests de signalétique directionnelle en station

Calendrier de mise en œuvre prévisionnel

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



tisséo
COLLECTIVITÉS

TAD et Accessibilité

11 septembre



SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD) TISSÉO

Le service TAD



Les évolutions en cours de réflexion avec les territoires



Mise en accessibilité

5 zones de TAD existent actuellement sur le Ressort Territorial.

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

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

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

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

EXEMPLE DU TAD 106

Principes actuel du TAD zonal:

- Réservation obligatoire 2h à l'avance
- Itinéraires variables en fonction des réservations
- Correspondances possibles sur les trajets transversaux

+ 90% de la fréquentation sur 3 corridors de desserte

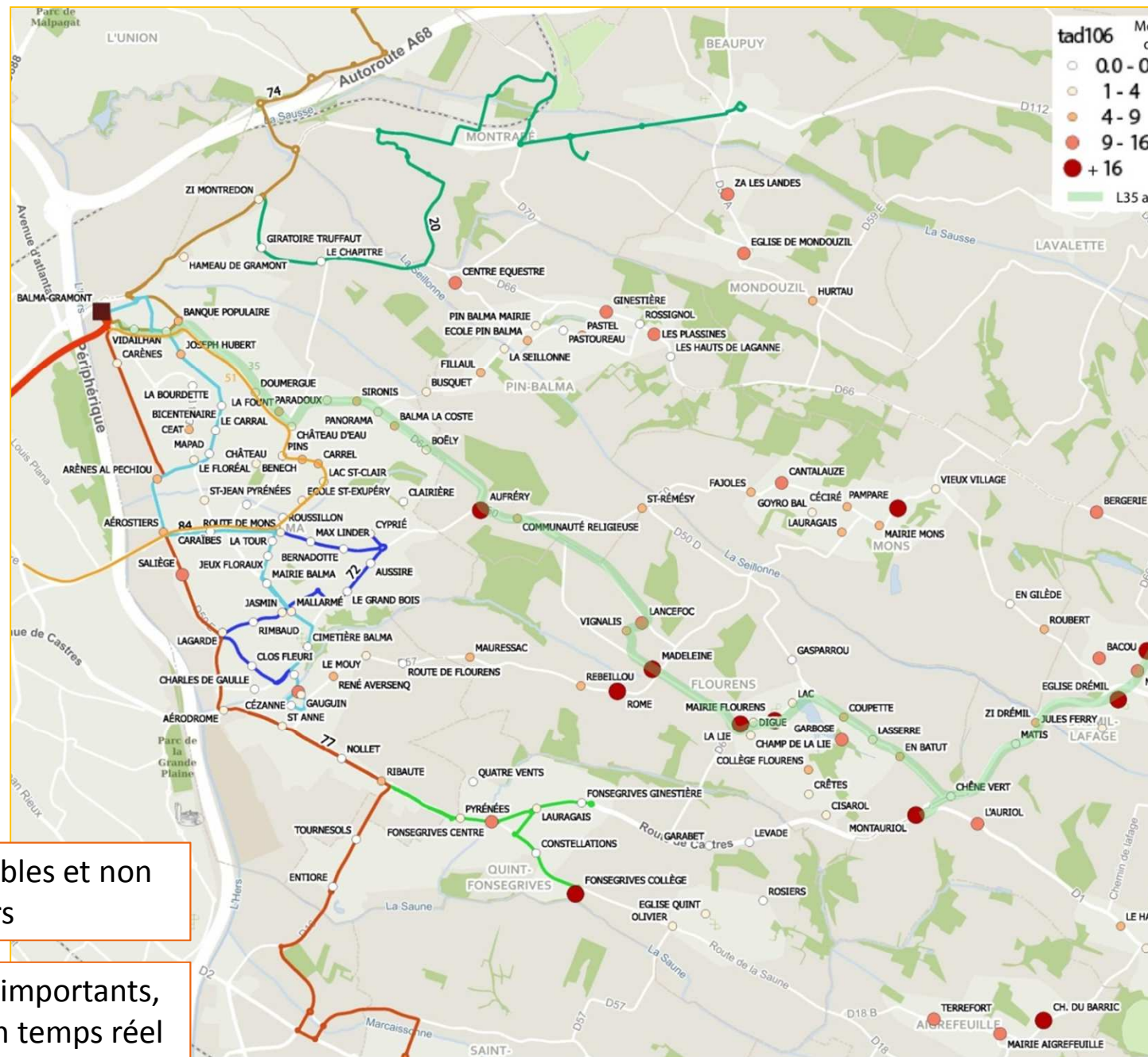
Une fréquentation qui stagne, même baisse sur la dernière année en raison d'une baisse d'attractivité du service :



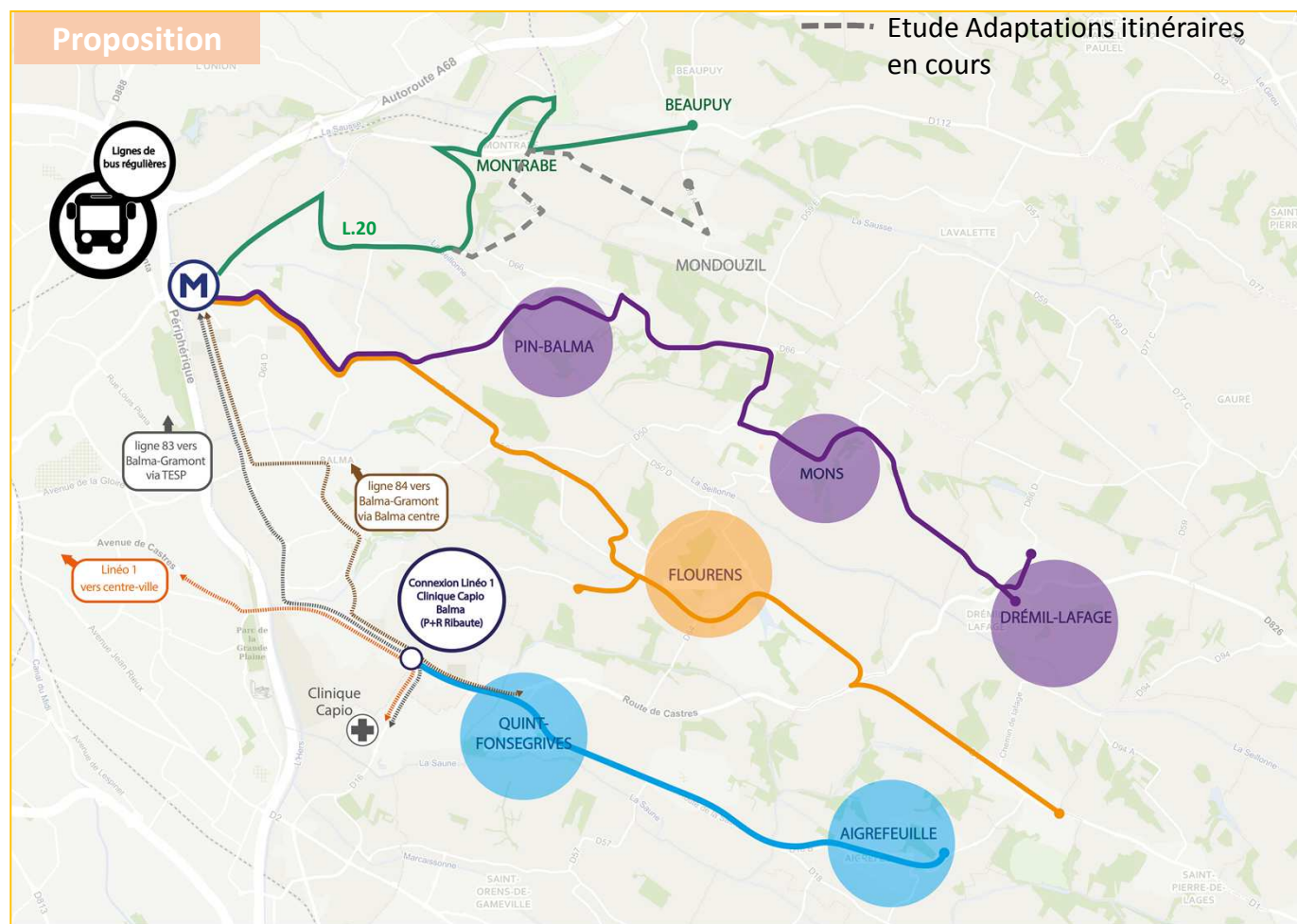
Des temps de parcours variables et non connus des usagers



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



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



Avantages des lignes régulières

Fin de la réservation :

- Horaires de passage réguliers
- Temps de parcours garantis

Informations en temps réel s ligne:

- Fiche horaires
- Horaires en temps réel
principaux arrêts



PLANNING DE CONCERTATION DU PROJET

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



CALENDRIER PREVISIONNEL

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

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



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo 11 Septembre 2018

Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine



SOMMAIRE

Point d'étape SDAP

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

SDAP Arrêts – Rappel des Objectifs

- **Délibération du 16 Septembre 2015**

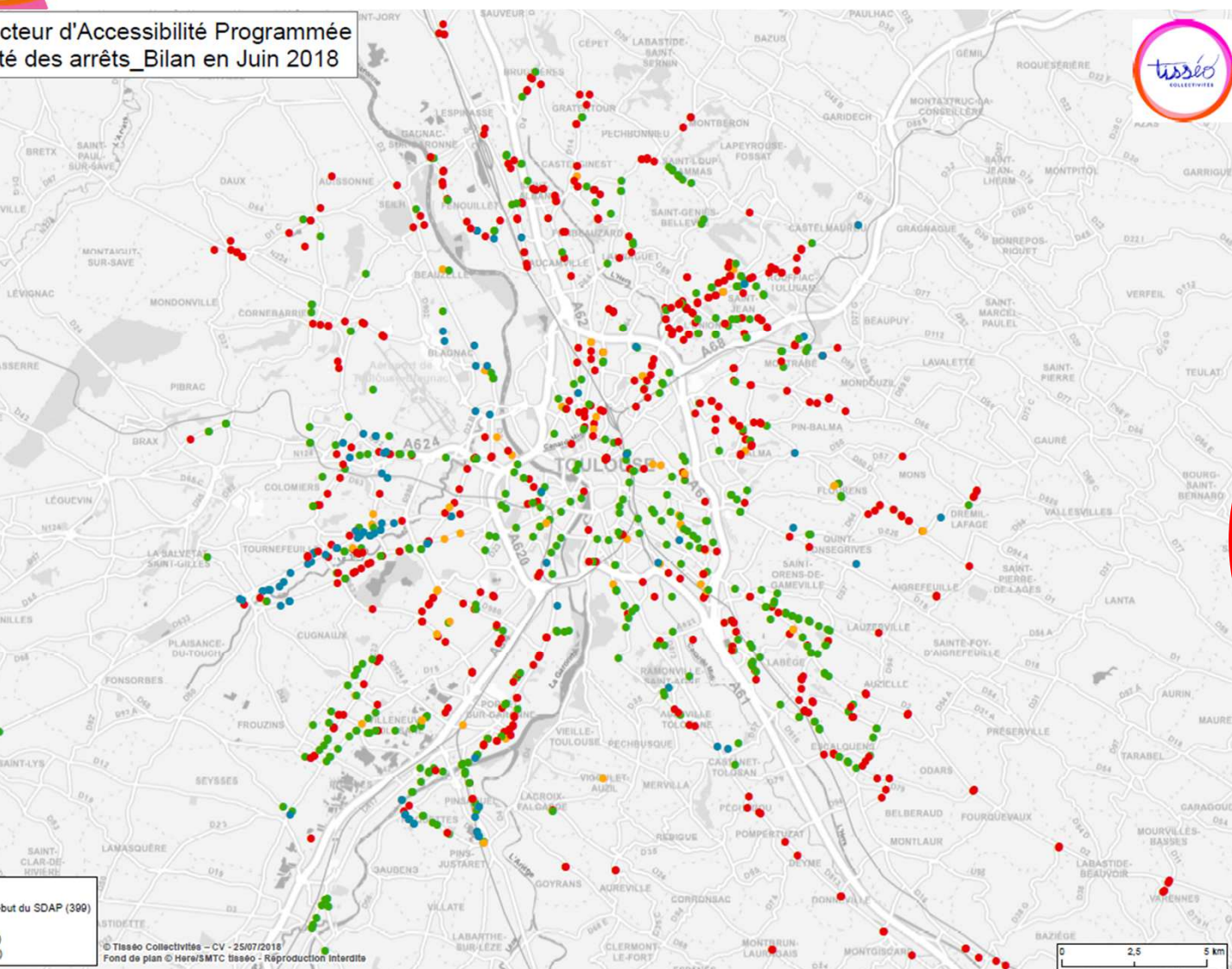
- ➔ Mise en accessibilité de 1034 Arrêts Prioritaires d'ici février 2019
- ➔ Liste remise en Préfecture et suivi annuel de l'avancement des travaux aux communiqué à la DDT 31

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

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

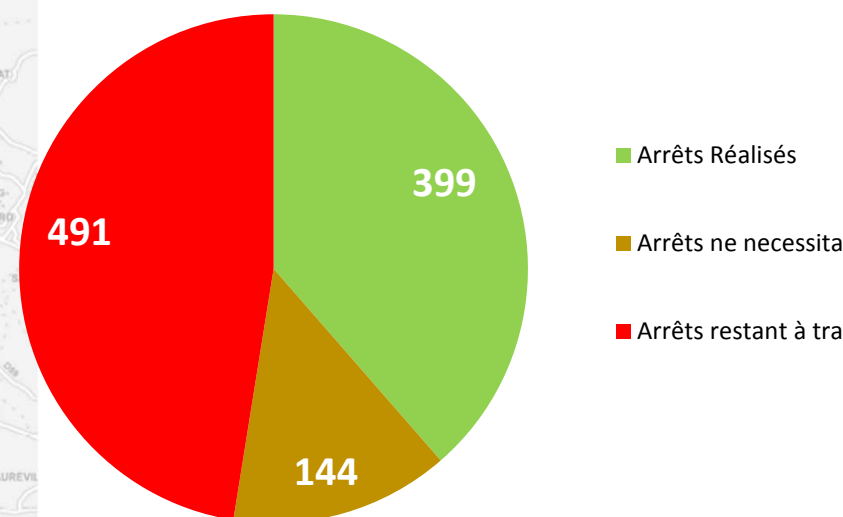
SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité dans le cadre du SDAP

Facteur d'Accessibilité Programmée
Bilan des arrêts_Bilan en Juin 2018



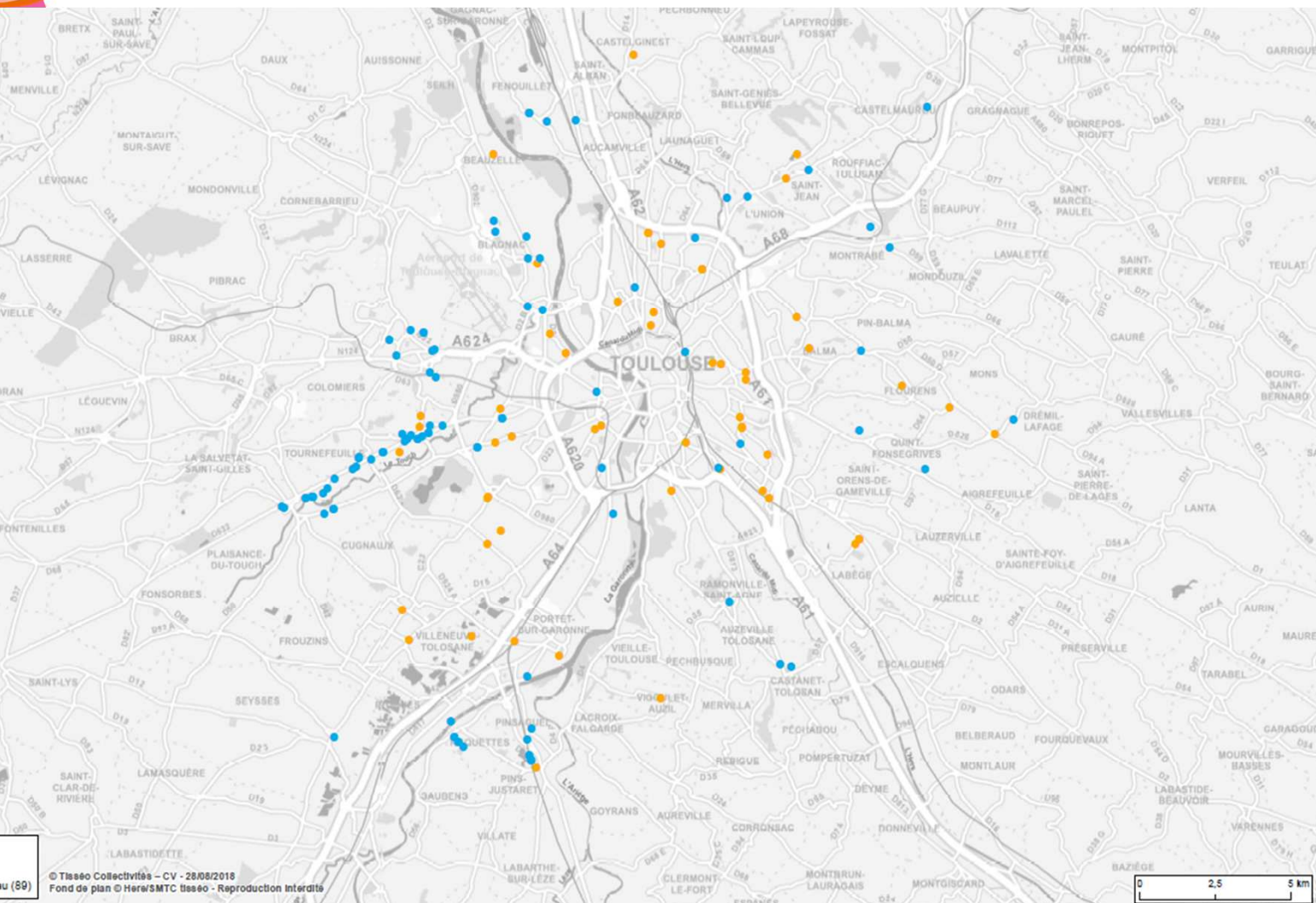
399 arrêts ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP, soit 38% de la programmation initiale.

Période Janvier 2016 – Août 2018



Facteur d'Accessibilité Programmée

SDAP : Arrêts ITA et Evolution du réseau



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

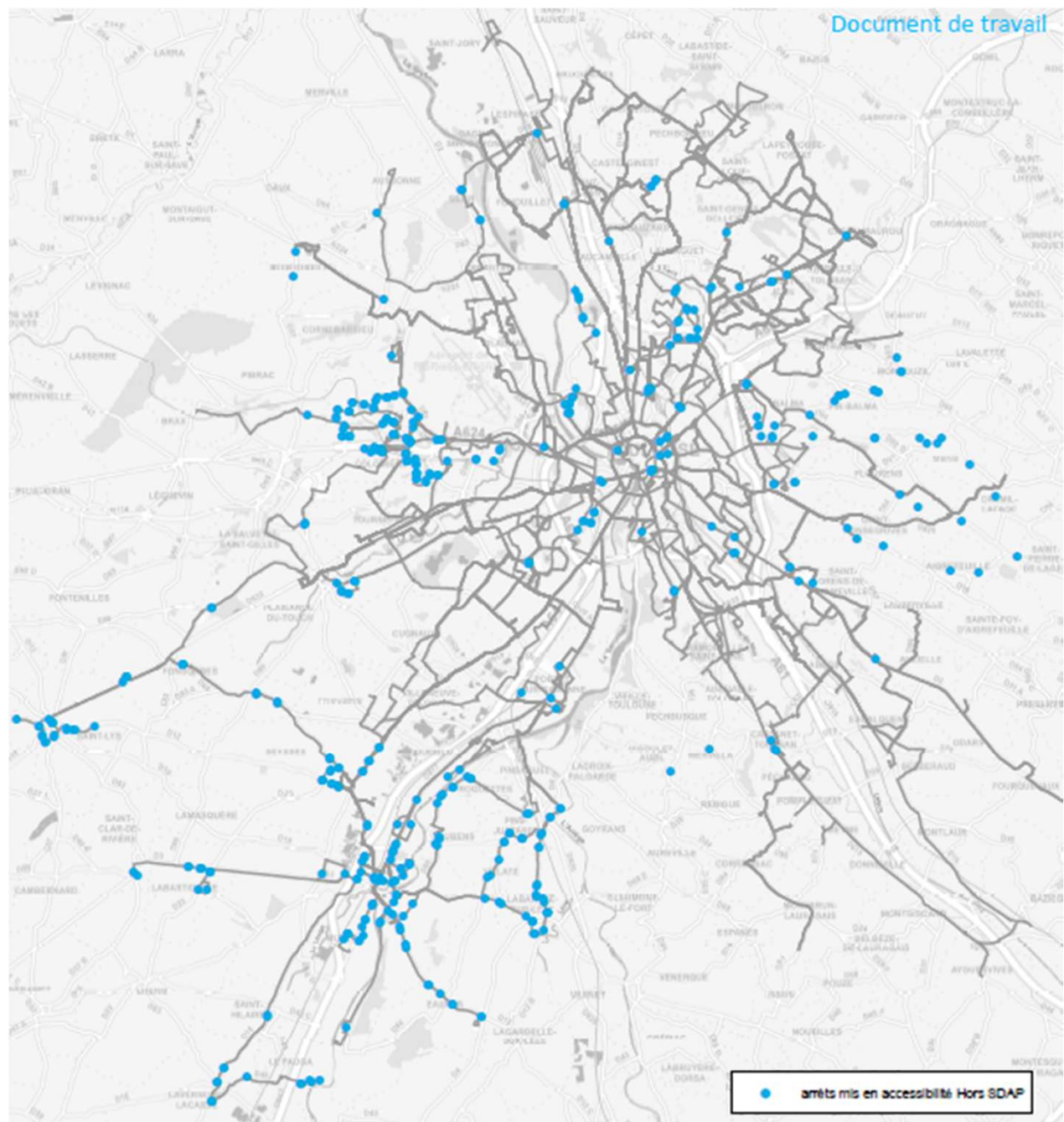
Volonté de rendre le réseau le plus accessible possible.

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

Les + du SDAP

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

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



En synthèse

• Rappel de la programmation SDAP

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

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

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

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

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

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

Arrêts restant à réaliser

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

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



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



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

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



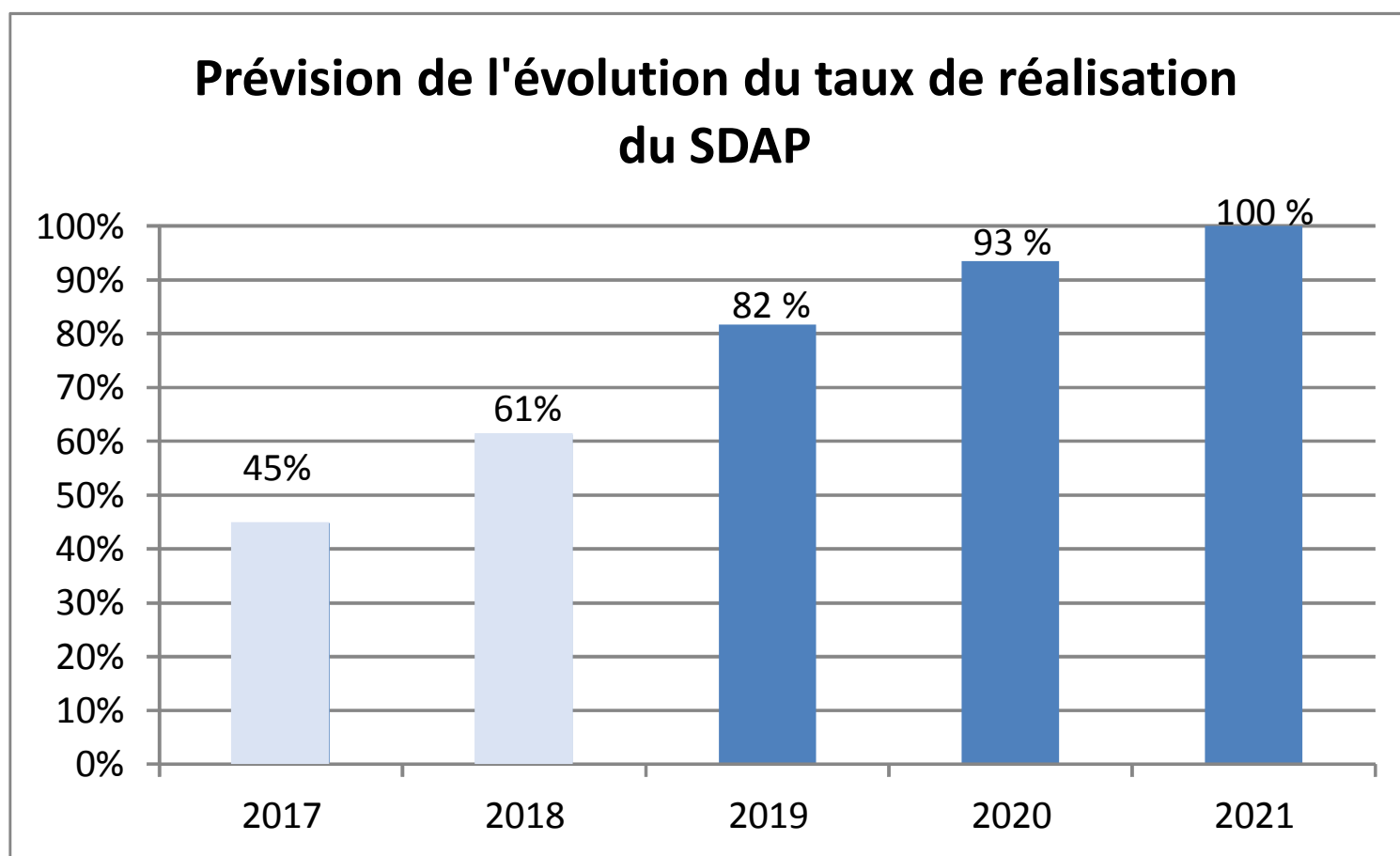
Programmation prévisionnelle

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

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



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



Demande de prorogation des délais d'exécution

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

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



Questions

Merci de votre attention



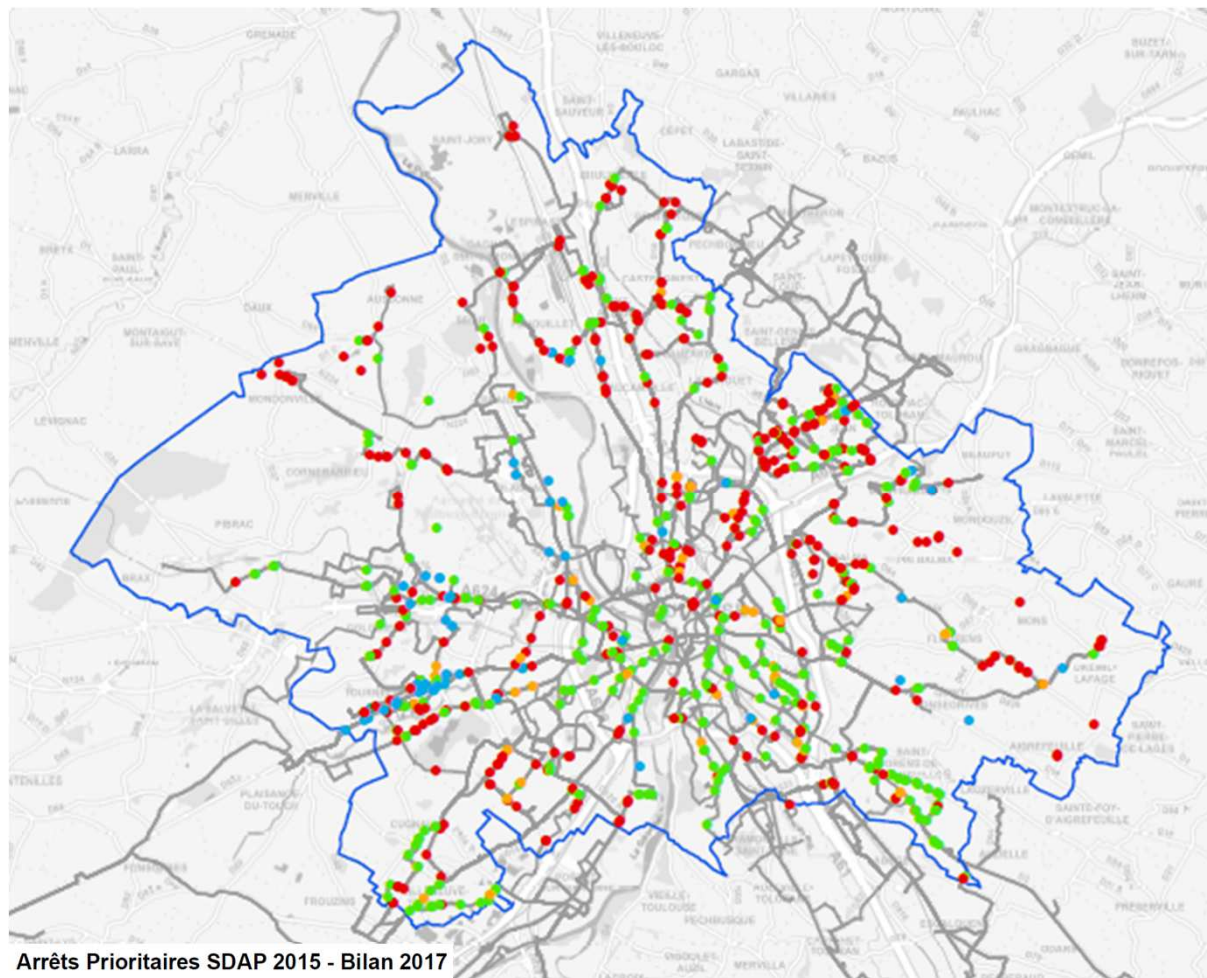
Syndicat Mixte des Transports en Commun de
l'Agglomération Toulousaine



ANNEXES

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

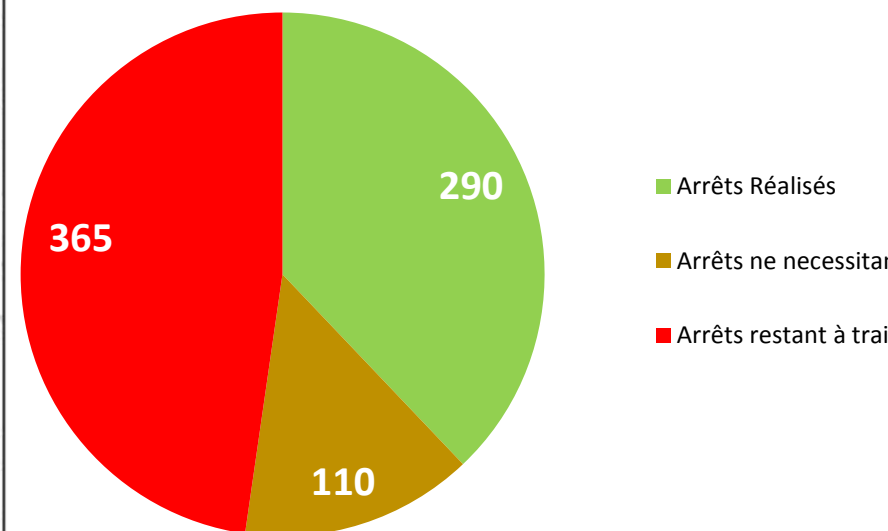
Sur la période **janvier 2016 - juin 2018**, **290 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire de Toulouse Métropole, soit **44%** de la programmation initiale.



Arrêts Prioritaires SDAP 2015 - Bilan 2017

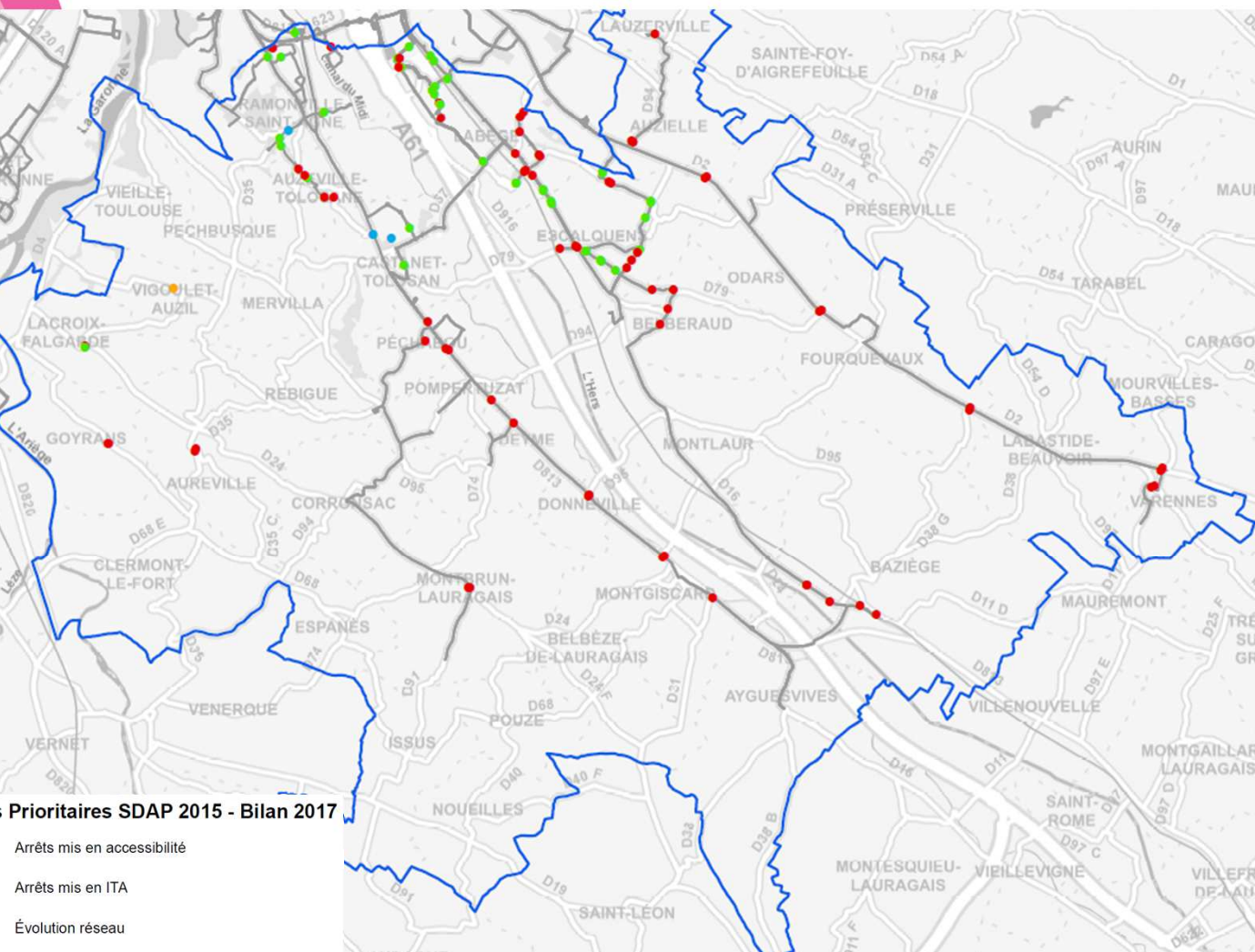
- Arrêts mis en accessibilité
- Arrêts mis en ITA
- Évolution réseau
- Arrêts prioritaires restant à réaliser

Toulouse Métropole (765 arrêts)



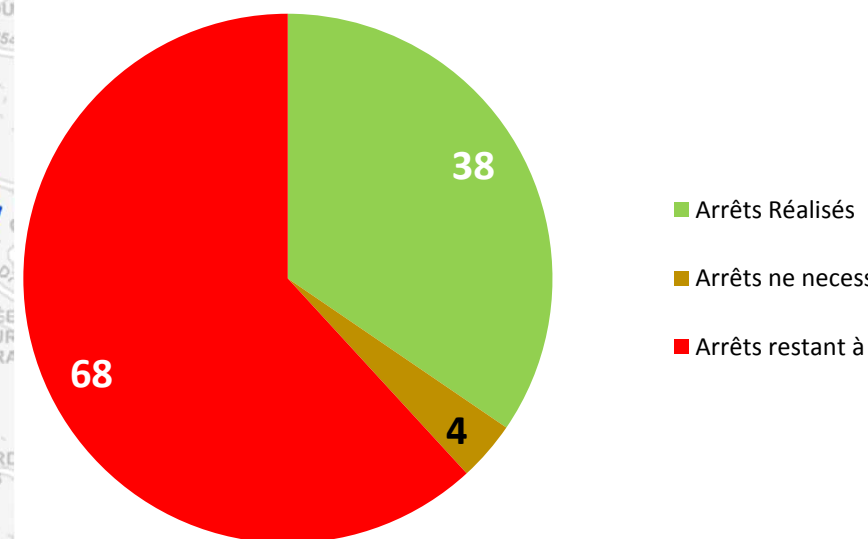
- Arrêts Réalisés
- Arrêts ne nécessitant pas de travaux
- Arrêts restant à réaliser

SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus Sicoval

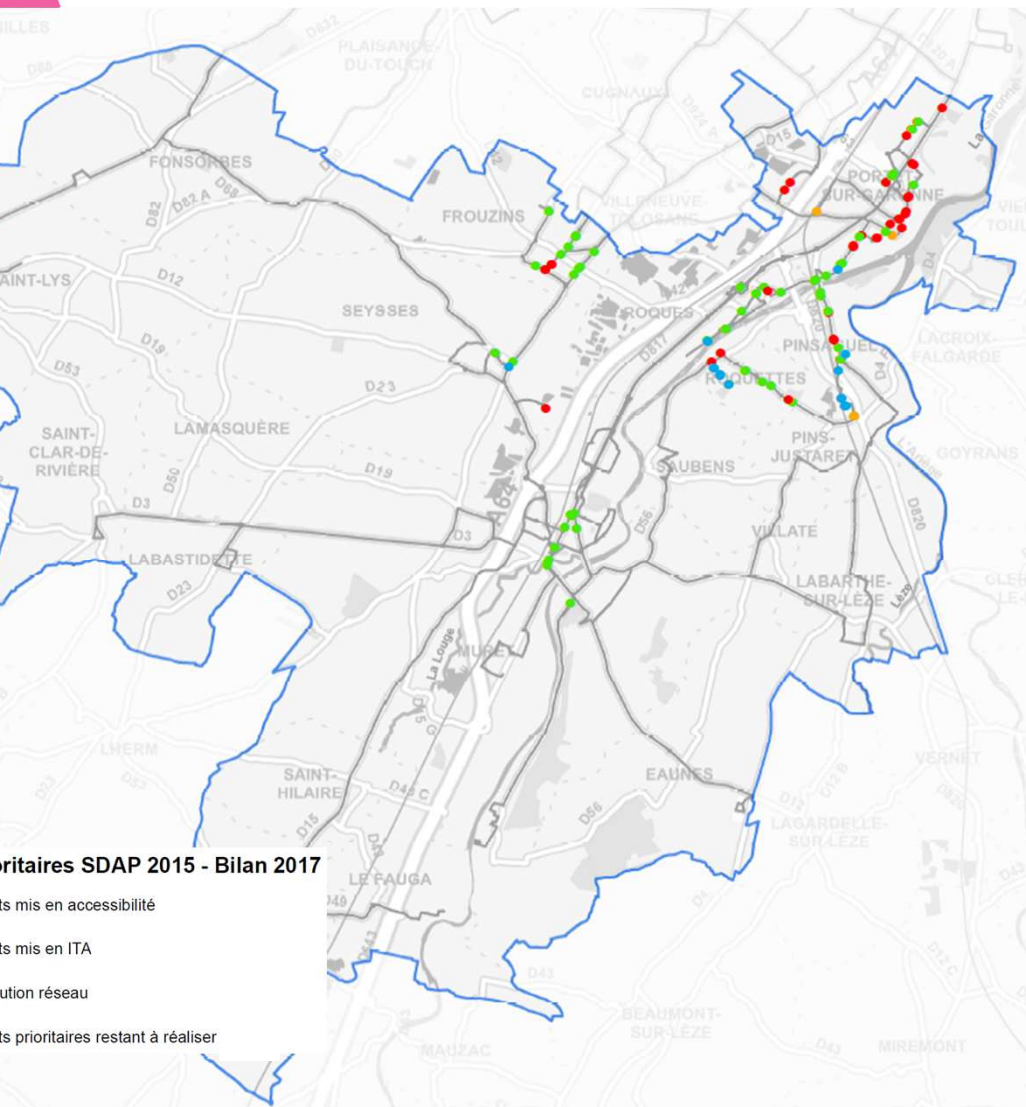


En juin 2018, **38 arrêts** ont été mis en accessibilité dans le cadre du SDAP sur le territoire du Sicoval soit 35% de la programmation initiale

Sicoval (110 arrêts)



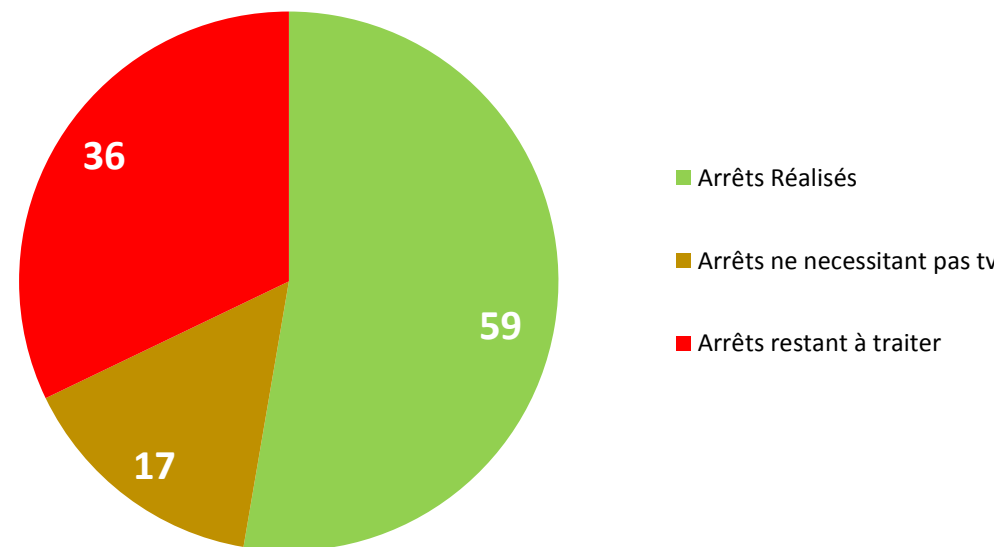
SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus Muretain Agglo



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

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

Muretain Agglo (112 arrêts)

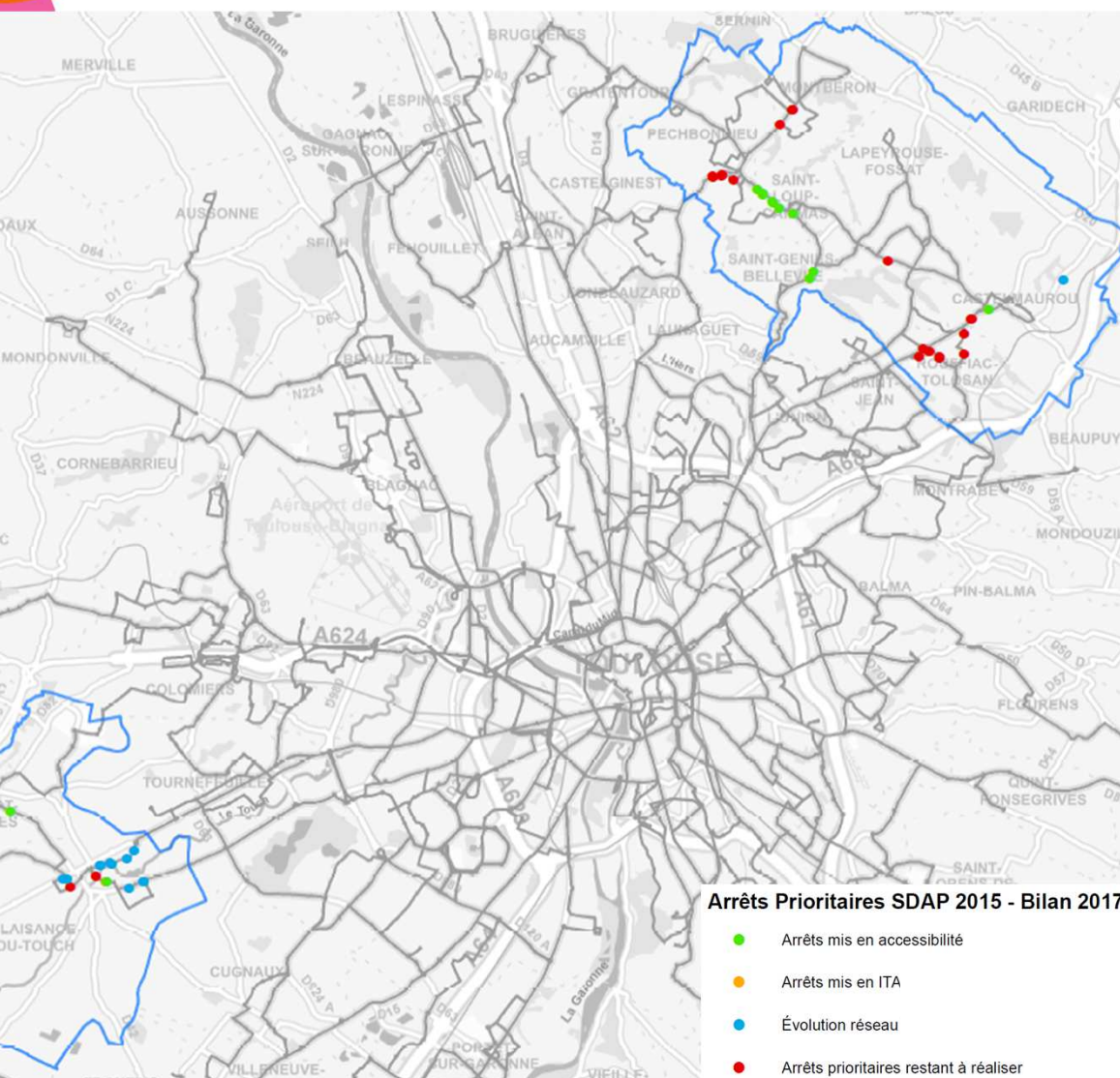


SDAP – Bilan des arrêts mis en accessibilité – Focus SITPRT

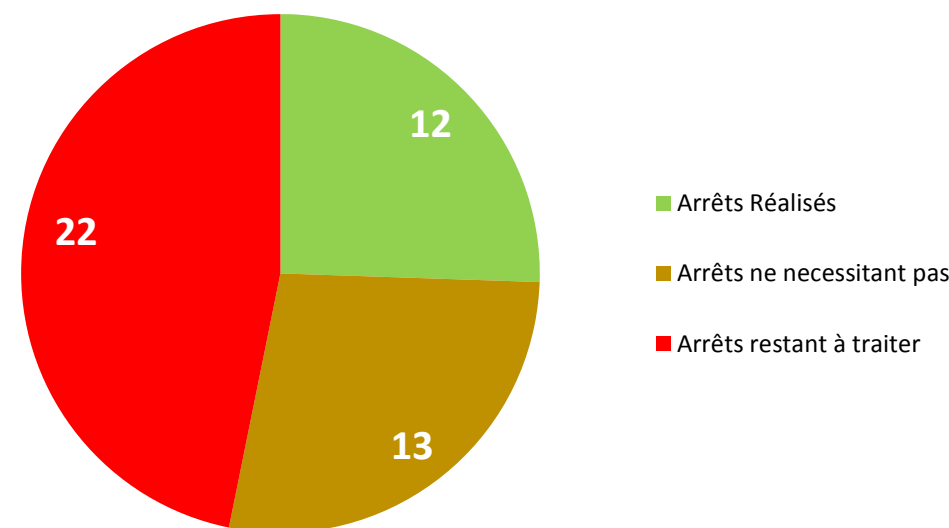
Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine

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

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



SITPRT (47 arrêts)



Programmation prévisionnelle

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

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

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



PEM Ramonville

Aire d'embarquement

covoiturage

tisséo
COLLECTIVITÉS

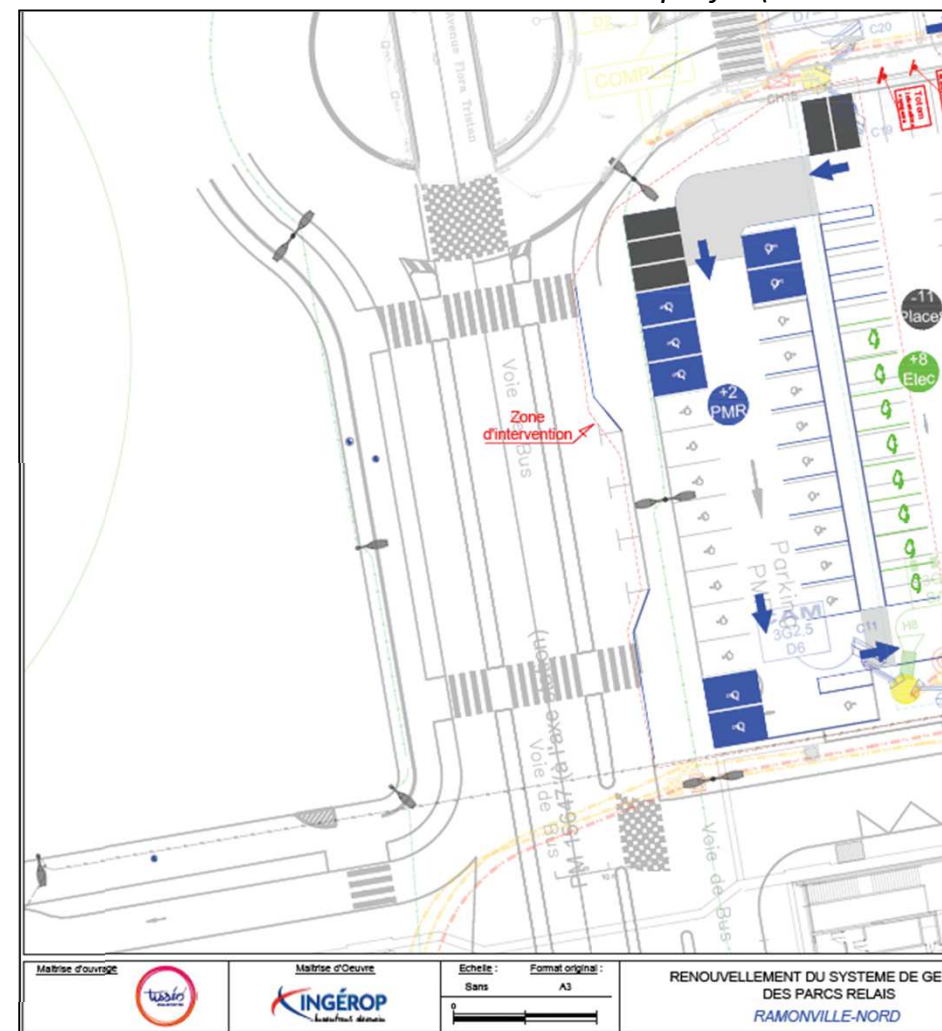
2^{ème} semestre 2019

LE FONCTIONNEMENT EN PHASE DÉFINITIVE

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



Document projet (en cours d'é



DATES CLEFS

Décembre 2017 18 Janvier 2018



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

Amélioration du
jalonement Voiture

Amélioration de
l'information voyageur

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

Phase transitoire

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



ACTIONS DE JALONNEMENT IV

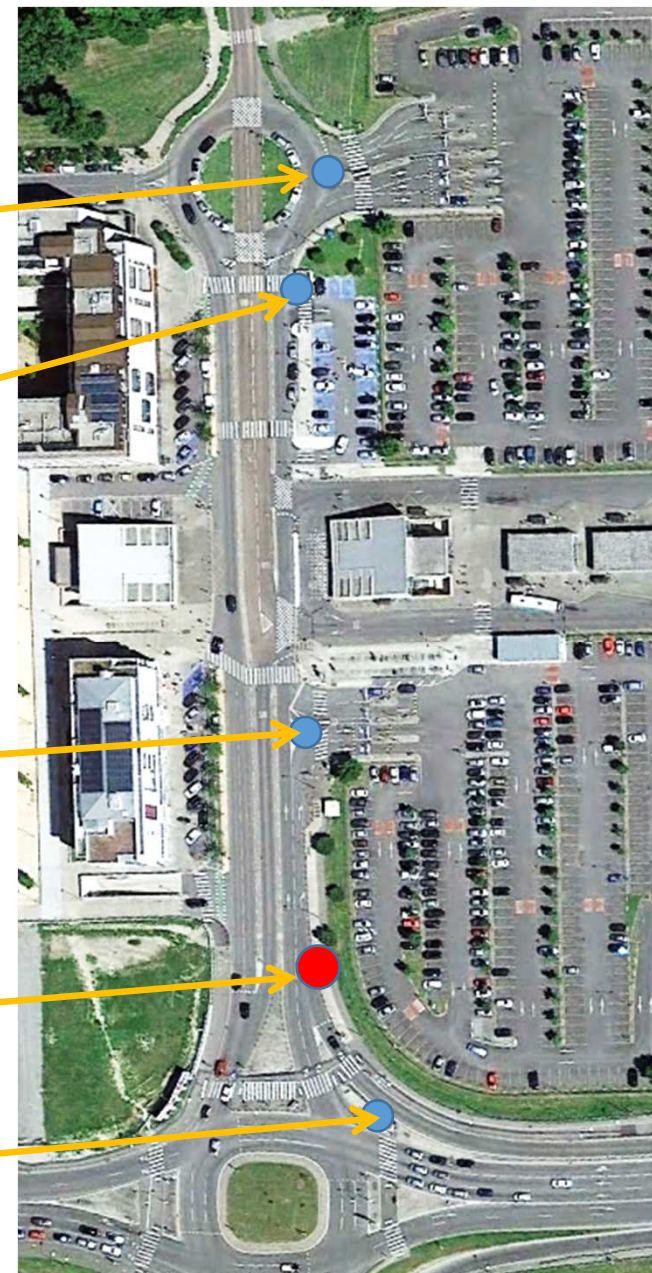
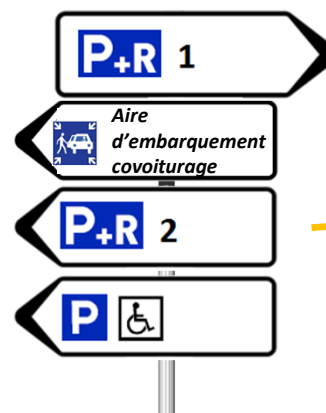
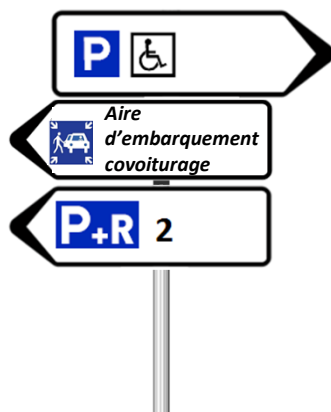
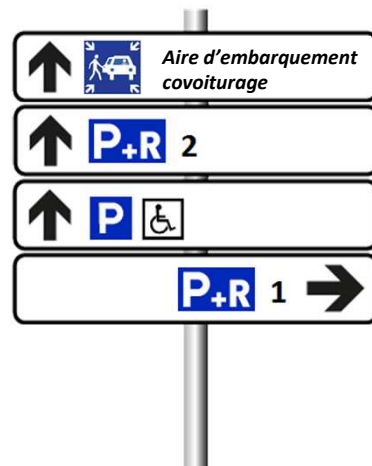


- Un Jalonnement des fonctions du pole d'échange multimodal à l'échelle du site fait le 5/07

Phase transitoire

ACTIONS JALONNEMENT/IV

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



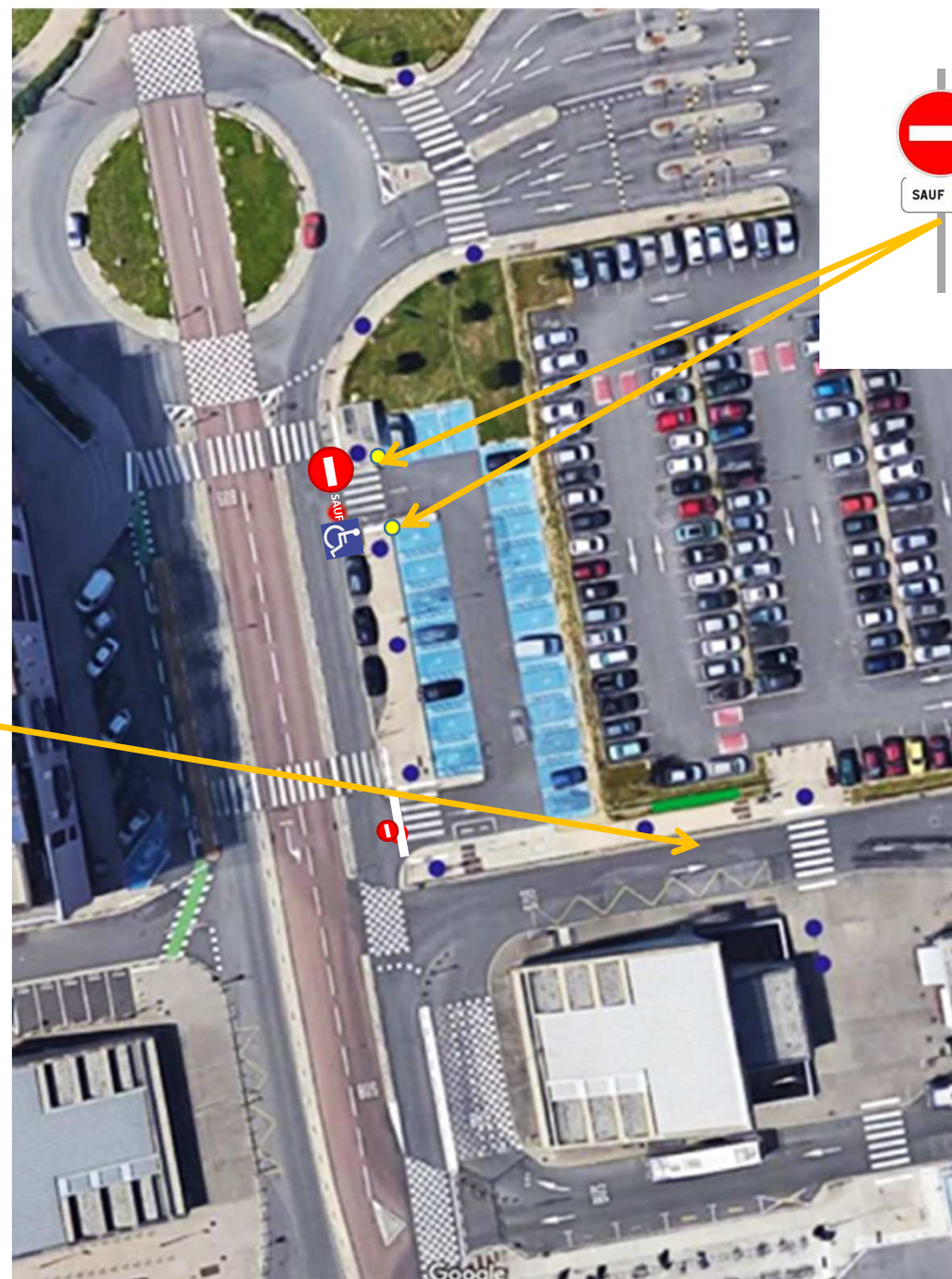
Phase transitoire

ACTIONS COMMUNICATION

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



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





Phase transitoire

ACTIONS COMMUNICATION



Phase transitoire

ACTIONS SENSIBILISATION

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

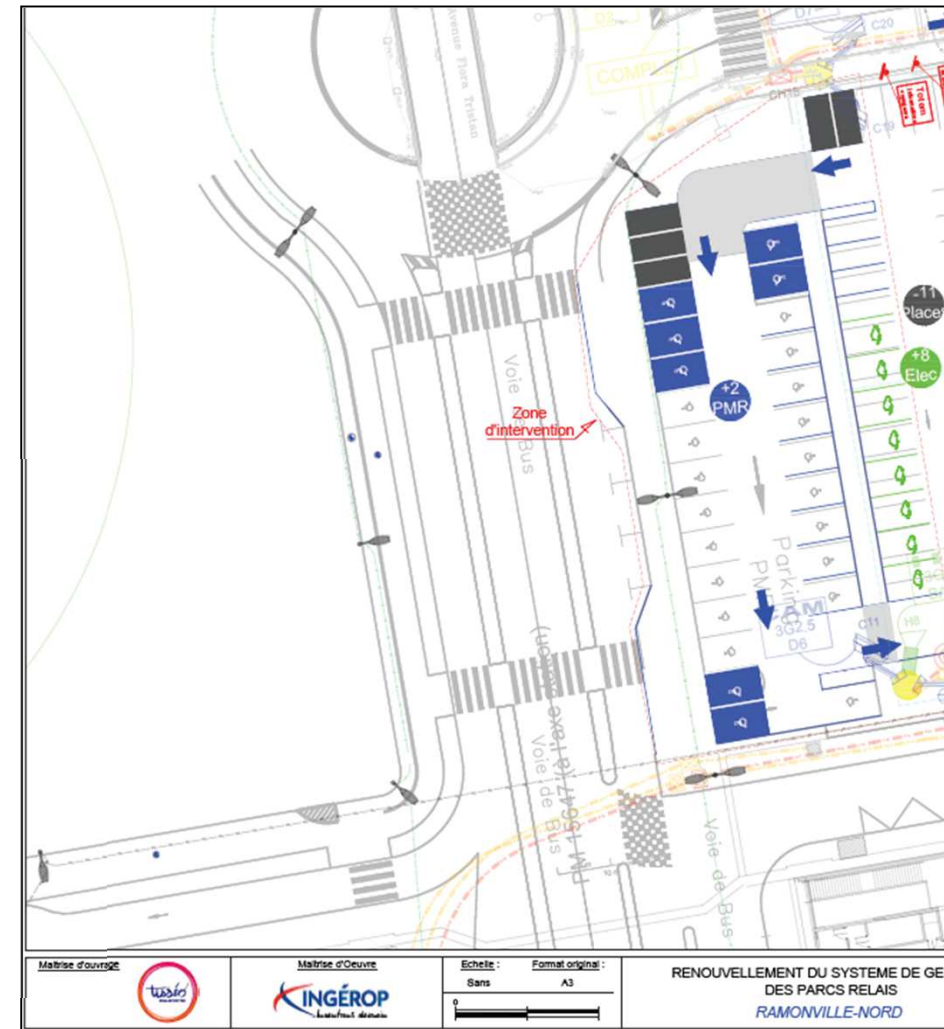


2^{ème} semestre 2019

LE FONCTIONNEMENT EN PHASE DÉFINITIVE

Document projet (en cours d'étude)

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





ANNEXE

