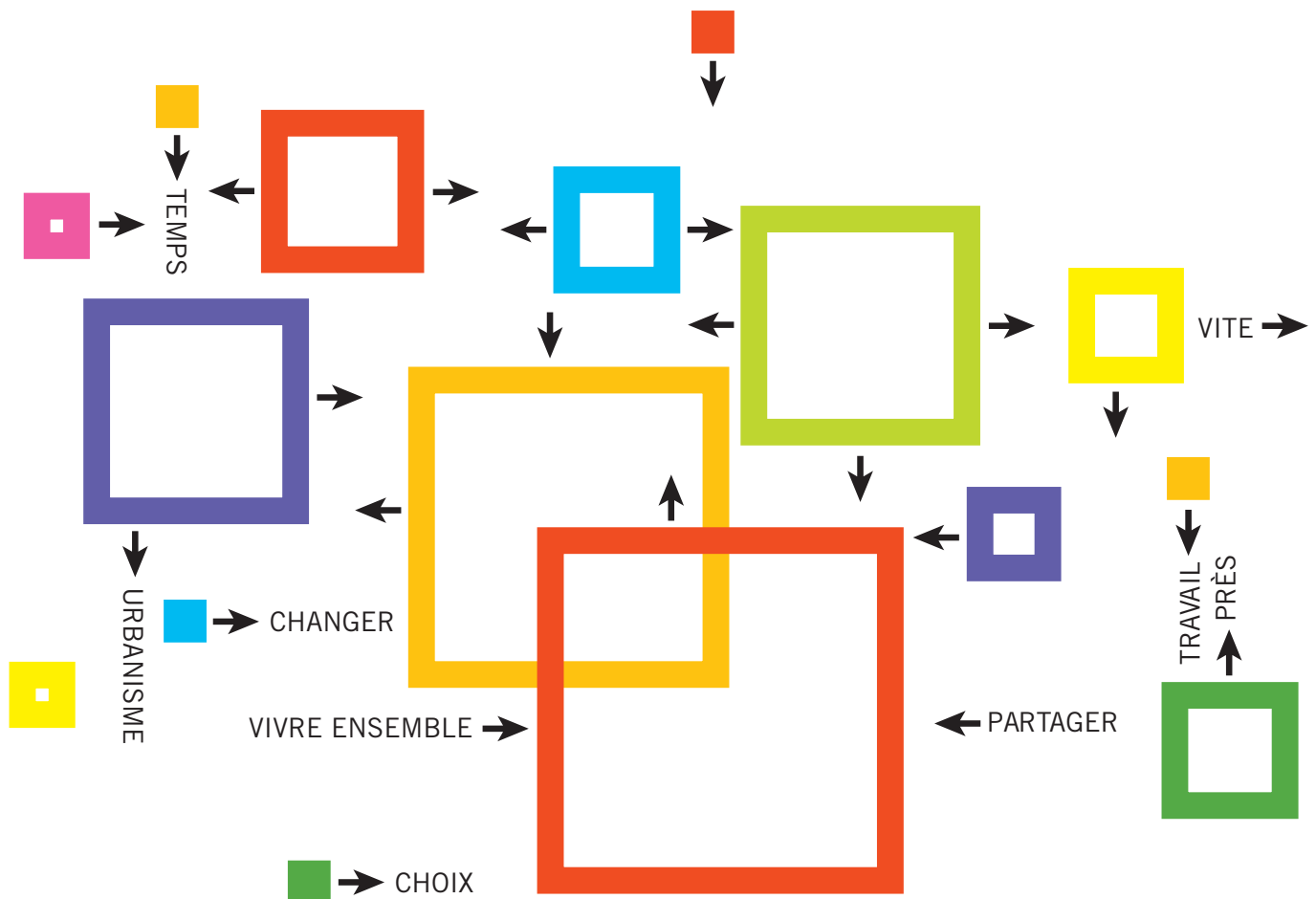
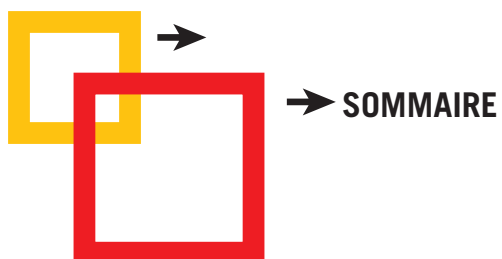


ANNEXE 2 ACCESSIBILITÉ



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE
approuvée le 17 octobre 2012



INTRODUCTION :

L'évolution de la prise en compte du handicap dans la chaîne des déplacements

PARTIE 1 :

Les dispositions du PDU

PARTIE 2 :

Les dispositions des Schémas Directeurs Accessibilité (SDA) des Autorités Organisatrices de Transports (AOT)

- 2.1 Les dispositions du SDA de Tisséo-SMTC
- 2.2 Les dispositions du SDA de la Région Midi-Pyrénées
- 2.3 Les dispositions du SDA du Département de la Haute-Garonne

PARTIE 3 :

Les principes d'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

PARTIE 4 :

Les lieux de débat et de concertation avec les associations

PARTIE 5 :

Le service MOBIBUS de Tisséo



L'évolution de la prise en compte du handicap dans la chaîne des déplacements

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. L'accessibilité profite ainsi à toutes les personnes, elle évite l'exclusion et renforce la participation des personnes handicapées et à mobilité réduite à la vie économique et sociale.

Elle répond également :

- Aux enjeux de sécurité : les aménagements réalisés contribuent à rendre plus aisée la circulation de tous et minimisent les risques de chute.
- Aux enjeux du développement durable : l'amélioration de l'accessibilité contribue à la promotion des transports en commun et concourt à réduire la part d'utilisation de la voiture. La conduite douce des bus est synonyme de confort, de qualité, d'économie et de pollution moindre. La prise en compte de l'accessibilité dans les transports en commun est aussi une anticipation sur le vieillissement de la population et sur l'augmentation de l'espérance de vie.
- Aux enjeux économiques : travailler à rendre accessible les réseaux de transports en commun est un investissement à retour collectif. La prise en compte de l'accessibilité en amont d'un projet doit permettre d'éviter des surcoûts liés aux réaménagements ultérieurs.

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 rend obligatoire, à l'horizon 2015, l'accessibilité des transports publics et, sans fixer d'horizon, l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public. Ainsi les Autorités Organisatrices de Transports doivent mettre en place des Schémas Directeurs d'Accessibilité aux réseaux de transport en commun. Les communes où les EPCI dont la compétence a été transférée doivent mettre en place des Plans de mise

en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

Les SDA doivent fixer la programmation de la mise en accessibilité des transports publics. Ils définissent les modalités de mise en accessibilité des accès aux véhicules, du matériel roulant, les mesures d'exploitation. Ils établissent également les éventuels cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité en identifiant les services adaptés à mettre en place.

Les PAVE définissent les mesures susceptibles de rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, notamment celles permettant d'accéder aux points d'arrêt des transports en commun, et des aires de stationnement des véhicules. Ils indiquent les délais de programmation des travaux de mise en accessibilité et prévoient les mesures concernant le respect du stationnement et la signalisation des obstacles au déplacement.

Outre le contenu du PDU en matière d'accessibilité, cette annexe accessibilité présente :

- les objectifs des trois SDA et de leurs programmes d'actions adoptés et mis en œuvre par Tisséo-SMTC, la Région Midi-Pyrénées et les propriétaires et gestionnaires d'infrastructure RFF ET SNCF, le Département de la Haute-Garonne et les gestionnaires de voiries,
- les objectifs des PAVE des collectivités concernées, soit les communes de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, des Communautés d'Agglomération du Sicoval et du Muretain et de la Communauté de Communes de la Save au Touch,
- les lieux de concertation avec les associations,
- l'accessibilité au réseau Tisséo.



→ PARTIE 1

Les dispositions du PDU



Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), document obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants et relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Autorité Organisatrice des Transports en commun Urbains, doit servir de cadre de référence pour l'organisation des déplacements à l'intérieur d'un territoire considéré.

En application des dispositions de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs qui fixe le cadre réglementaire d'élaboration et de révision du PDU, il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le Périmètre de Transports Urbains (PTU). Dans ce cadre, il doit préciser les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations.

En application des dispositions de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le PDU doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité. **Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.** Le PDU doit par ailleurs intégrer les « Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics » dont l'élaboration incombe aux communes où établissements publics de coopération intercommunale dont cette compétence a été transférée.

1.1 Les orientations du PDU en matière d'accessibilité

Le PDU contient plusieurs orientations en faveur de l'accessibilité aux transports en commun et du traitement des espaces publics pour rendre plus aisée le déplacement piéton :

Rendre accessible les réseaux de transports publics :

L'accessibilité des transports publics doit permettre une liberté de mobilité, facteur d'intégration et de cohésion sociale des personnes handicapées à mobilité réduite.

Au-delà de l'obligation de la mise en accessibilité des réseaux de transport public instaurée par le législateur en 2005, la prise en compte du handicap et des personnes à mobilité réduite doit permettre en outre de placer les usagers au cœur de la définition et de la programmation des services de transport public, d'une manière très concrète et globale : il s'agit de définir le besoin à l'échelle de la chaîne de déplacement.

L'accessibilité nécessite écoute et dialogue entre les usagers, les Autorités Organisatrices de Transports, les exploitants, les gestionnaires de voirie, les industriels.

Les démarches de coordination et de concertation engagées à l'occasion de l'élaboration des Schémas Directeurs Accessibilité doivent donc être poursuivies et encouragées au-delà de leur approbation, à la fois pour assurer la qualité de leur mise en œuvre, intégrer les améliorations et pérenniser la prise en compte du besoin à l'échelle de la chaîne du déplacement.



PARTIE 1 - LES DISPOSITIONS DU PDU

Adapter les bus aux besoins de déplacements :

Autrefois centrés sur les besoins de déplacement domicile-travail et domicile-étude, les transports publics doivent répondre de plus en plus à de nouveaux besoins de mobilité des personnes pour devenir une alternative à la voiture.

Sur le plan qualitatif, les lignes régulières verront leur confort et leur accessibilité améliorés à travers la modernisation du matériel roulant : climatisation, plancher bas, information à bord en temps réel généralisée à court terme.

Dans le cadre de la politique de renouvellement des matériels roulant, le parc bus devrait être à 100 % accessible aux personnes à Mobilité Réduite à l'horizon 2015.



La mise en accessibilité des points d'arrêts, la mise en priorité des principales lignes régulières vis-à-vis de la circulation générale, la formation et la sensibilisation aux personnes à mobilité réduite participeront à l'amélioration de ce confort à bord des véhicules.

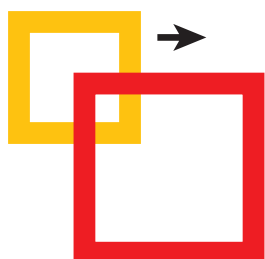
Les conditions d'attente et de correspondances seront améliorées par l'AOT, par l'aménagement des pôles d'échanges mais aussi par l'amélioration du confort des points d'arrêts (développement des abribus notamment).

L'ensemble de ce dispositif complétera la mise en accessibilité de l'ensemble du réseau Tisséo, les deux lignes de métro et le réseau tramway étant pour leur part totalement accessibles.



Favoriser la pratique de la marche :

- Un « réseau piéton » adapté : afin de faciliter les déplacements à pied dans la ville, il est nécessaire de créer des raccourcis pour les piétons et d'assurer des transparences (notamment dans la conception des projets urbains), de réaliser des liaisons piétonnes systématiques vers les équipements scolaires, de loisirs et culturels, ainsi que de multiplier le franchissement des coupures urbaines et naturelles.
- Un « réseau piéton » accessible à tous, sûr, praticable, et confortable : le réseau piéton doit permettre à tous les usagers de se déplacer en tout lieu. Suite à la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des « Plans de mise en accessibilité de la



→ PARTIE 1 - LES DISPOSITIONS DU PDU



voirie et des aménagements des espaces publics » seront réalisés. Au-delà de ces plans, les collectivités doivent améliorer progressivement la qualité des cheminements et garantir la sécurité des piétons. Pour cela, il s'agit d'identifier et traiter les points dangereux, de multiplier les zones de circulation apaisées et réduire la vitesse des véhicules motorisés, de sécuriser les traversées piétonnes, d'améliorer l'éclairage...

- Un jalonnement spécifique pour aider le piéton à se déplacer: le jalonnement doit accompagner le piéton vers les principaux pôles d'attraction « piéton » et les points d'accès au réseau de transports en commun.
- Une pratique de la marche à encourager, par des actions de promotion pour les courtes distances, par une sensibilisation au partage de l'espace public, en ciblant les jeunes en particulier.

2.2 Les fiches actions du PDU répondant à l'accessibilité

Outre le développement du réseau de surface à l'échelle de la Grande Agglomération Toulousaine permettant à tous les usagers, y compris les personnes handicapées et à mobilité réduite, d'utiliser ces transports pour se rendre en tout point de l'agglomération, le PDU prévoit des actions qui permettent de répondre aux objectifs de l'accessibilité.

Action 18 – Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité

Cette action indique que le Schéma Directeur d'Accessibilité est le document de planification d'une mise en œuvre progressive de mesures appropriées au respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à l'horizon 2015.

Les grandes orientations du SDA se déclinent en 8 volets d'actions qui répondent d'une part aux dysfonctionnements constatés dans la phase de diagnostic qualitatif du réseau et, d'autre part, aux besoins nouveaux exprimés par les associations représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite associées à la démarche d'élaboration.

Action 19 – Développer un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV)

Cette action porte sur le déploiement complet du SAEIV sur l'ensemble du réseau, permettant de renforcer l'attractivité du réseau bus / tram au travers des deux actions suivantes :

- amélioration de la performance du réseau bus en disposant d'un outil permettant de mieux réguler le fonctionnement du réseau bus / tramway (respect des fréquences et horaires),
- information en temps réel des usagers sur le temps de passage / départ des prochains bus ainsi que des éventuelles perturbations du réseau au niveau des arrêts.





PARTIE 1 - LES DISPOSITIONS DU PDU

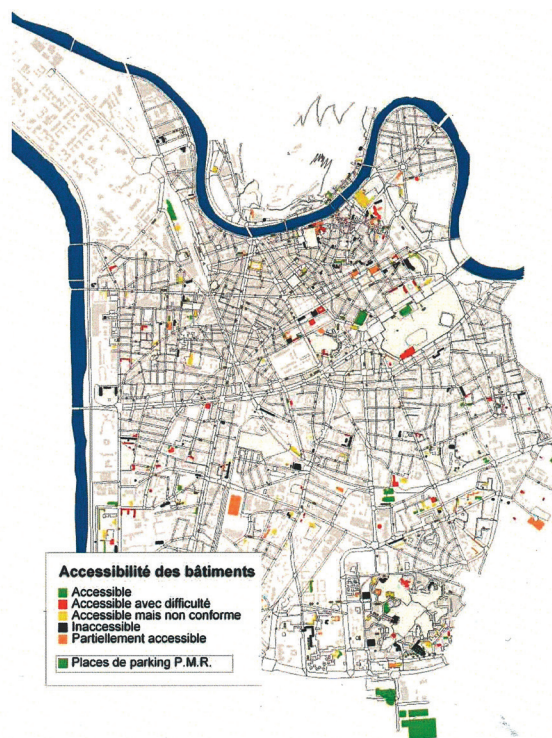
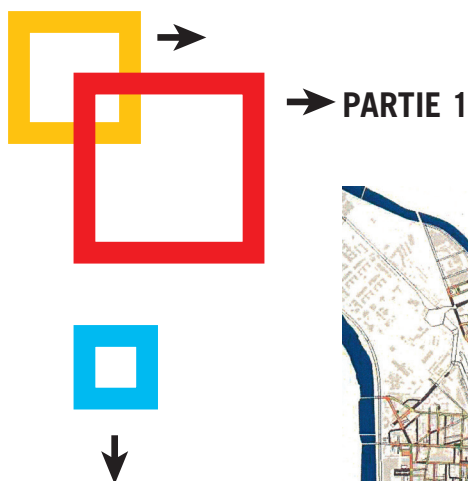


Le SAEIV intégrera les dispositions sonores et visuelles pour les usagers à mobilité réduite.

Action 20 – Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant

Cette action porte sur l'amélioration du réseau bus et intègre la modernisation du matériel roulant à travers le programme de renouvellement et le développement du parc bus (véhicules standards et articulés). Ce programme permet d'atteindre, dès 2014, l'équipement total du parc en véhicule à plancher bas, facilitant les conditions de montée et descente des voyageurs. De même, l'ensemble du parc sera climatisé dès 2013. Dès la mi 2011, dans le cadre du projet SAEIV l'ensemble du parc bus sera équipé d'un système d'annonce visuelle et sonore en temps réel des arrêts desservis. Parallèlement, la mise en priorité et en accessibilité des principales lignes de bus (2009-2015) permettra d'améliorer le confort à bord des véhicules.





Action 26 – Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite

Cette action vise à informer les citoyens, et en particulier les personnes handicapées, sur les cheminements et établissements existants conformes aux normes d'« accessibilité » PMR.

Des cartes mettant en évidence les itinéraires « accessibles » seront produites par les collectivités compétentes, et mises à jour régulièrement en fonction des aménagements réalisés. Ces cartes d'itinéraires accessibles aux PMR porteront également sur l'accessibilité vers les TC et vers les équipements de services publics ou de loisirs.

Action 27 – Élaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Cette action précise que les collectivités concernées dans l'agglomération toulousaine doivent élaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics, conformément à la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la partici-

pation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005. L'objectif est de permettre à tous les usagers, notamment aux personnes handicapées et à mobilité réduite, d'accéder à un maximum de services et d'espaces publics, dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort.

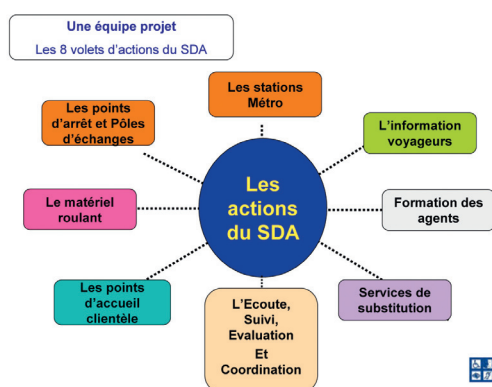
Ces PAVE devront fixer les dispositions permettant de rendre aux piétons tous les espaces publics, et en priorité ceux dédiés à l'intermodalité et à l'accueil du public.



Les dispositions des Schémas Directeurs Accessibilité des Autorités Organisatrices de Transports

2.1 Les dispositions du SDA de Tisséo-SMTC

Le SDA du réseau de transport collectif urbain de l'agglomération toulousaine (Tisséo Smtc), adopté le 6 juillet 2009 par le Conseil syndical du SMTC, est fondé sur le choix d'un scénario volontariste à l'horizon 2015 qui se traduit sur 8 volets transversaux :



Plus précisément, les volets portent sur les actions suivantes :

Volet « Accueil Clientèle » :

mettre en accessibilité les agences commerciales, fidéliser le public de malentendant, adapter le service Allô Tisséo aux besoins des usagers.



Volet « Formation des agents » :

apprentissage à la langue des signes française, formation appropriée pour faire face à toutes les situations de handicap.

Volet « stations de métro » :

mise en accessibilité des stations de la ligne A et ajustements finaux pour la ligne B (ascenseurs, escaliers, portillons, bornes d'appels), amélioration des cheminements piétons.

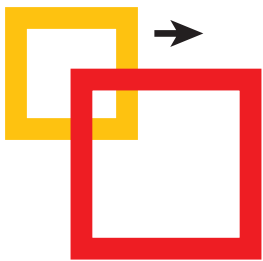


Volet « Arrêts bus et pôles d'échanges » :

diagnostic des 3 500 points d'arrêts, référentiel technique d'aménagement des points d'arrêt, travaux de mise en accessibilité des lignes, aménagement des pôles d'échanges (Arènes, Jean-Jaurès, Basso-Cambo, Labège, Ramonville, Balma-Gramont, Matabiau, Borderouge, Garossos) permettant de traiter l'ensemble de la chaîne de déplacements.

Volet « Matériel roulant » :

rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite la totalité du parc bus (programme de renouvellement du parc au rythme de 35 à 40 bus/an, 80 % du parc bus sera accessible fin 2011), améliorer la lisibilité des places réservées aux fauteuils roulants dans les rames de métro, programme de mise aux normes partiels des rames de tramway.



→ PARTIE 2 - LES DISPOSITIONS DES SCHÉMAS DIRECTEURS



Volet « Information Voyageurs » :

évolution des équipements aux points d'arrêts bus, charte de signalétique et jalonnement, amélioration du site internet Tisséo et de la lisibilité des panneaux d'information.

Volet « service de substitution » :

amélioration de l'accessibilité des services délégués selon les prescriptions du SDA, création d'un service de substitution.

Volet « suivi et évaluation » :

mise en place d'indicateurs de suivi, tableau de suivi.

Pour un coût estimé à 50 millions d'euros, les 31 mesures que compte le SDA sont aujourd'hui en phase de déploiement.

2.2 Les dispositions du SDA de la Région Midi-Pyrénées

Depuis plusieurs années, la Région Midi-Pyrénées a pris des initiatives pour faciliter le déplacement de personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, en rénovant les trains et en modernisant les infrastructures (rehaussement des quais, signalétique, afficheurs dynamiques d'horaires, annonces sonores). Aussi, le SDA approuvé en janvier 2009 s'inscrit dans la continuité des différentes démarches déjà entreprises. Il énonce les orientations retenues et précise les objec-



tifs à atteindre à court et moyen termes (2015) mais aussi à plus long terme (horizon 2025) avec l'arrivée de nouveaux trains mieux adaptés.

Ce SDA concerne également les liaisons routières assurées par des autocars.

Les objectifs du SDA sont les suivants :

- Énoncer les principes d'un déplacement régional accessible.
- Offrir des réponses adaptées aux besoins exprimés par les personnes en situation de handicap dans le cadre de la concertation.
- Assurer le maximum de confort et de sécurité tout au long du déplacement.
- Lister les améliorations et les aménagements à entreprendre (décrire, estimer, planifier, budgéter).
- Favoriser la continuité de la chaîne du déplacement en lien avec les autres modes de transports.
- Assurer un maillage territorial optimum.

Au global, le SDA prévoit l'aménagement de 56 gares en Midi-Pyrénées avec 3 niveaux d'accessibilité. Dans certaines gares, l'autonomie des personnes sera quasi totale après la réalisation des travaux. D'autres seront rendues accessibles avec un service d'assistance, sur la base du service Accès Plus déjà présent dans 25 gares de la Région. Un service de substitution vers une autre gare pourra être mis en place en cas d'impossibilité d'aménagement d'une gare. Ces aménagements de structures seront complétés par l'acquisition de nouveaux matériels roulant, plus adaptés à l'accueil et au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Dans le détail, les orientations retenues sont les suivantes :

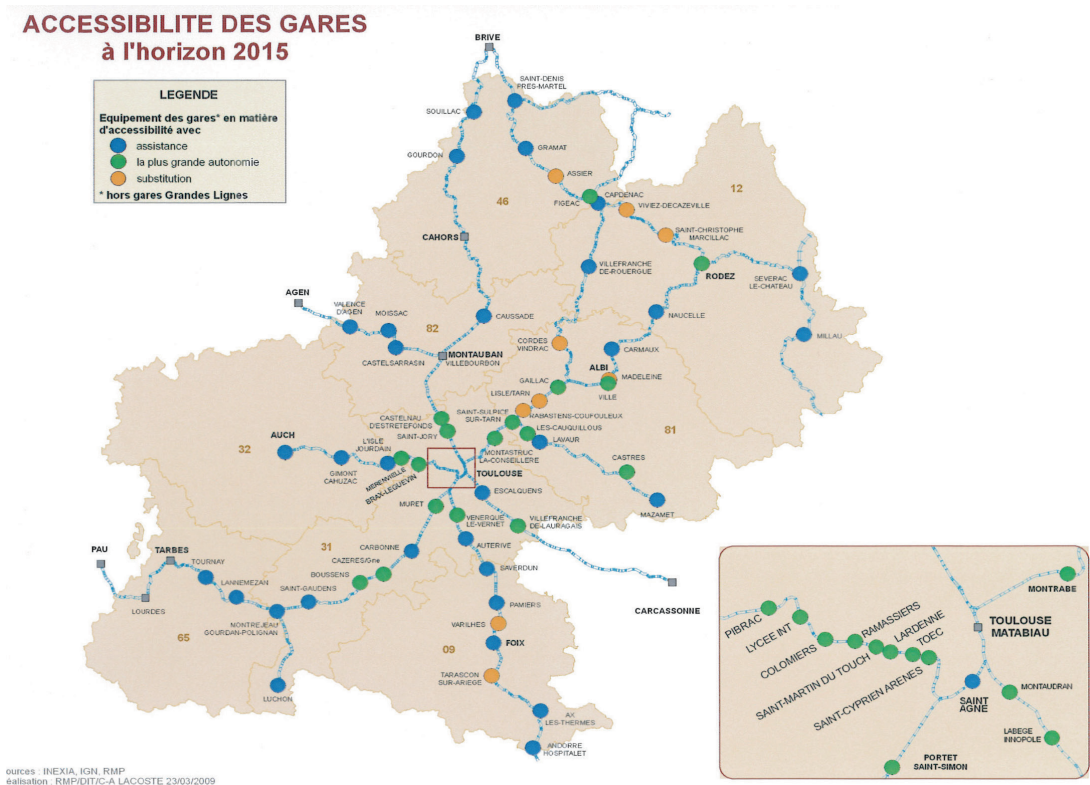
- La plus grande autonomie de déplacements au niveau des gares, depuis le lieu d'accès vers le train et inversement nécessite un traitement complet : aménagement des places



PARTIE 2 - LES DISPOSITIONS DES SCHÉMAS DIRECTEURS

La plus grande autonomie possible	L'accessibilité grâce à un service d'assistance	La substitution
<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des abords - Aménagement bâtiments voyageurs - Installation d'ouvrages dénivelés - Installation d'ascenseurs - Rehaussement de quais 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des abords - Aménagement bâtiments voyageurs - Changement des passages planchéiés - Installation de chariots et rampes - Mise en place d'un service d'assistance 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'aménagement - Mise en place d'un service de substitution

ACCESSIBILITE DES GARES à l'horizon 2015

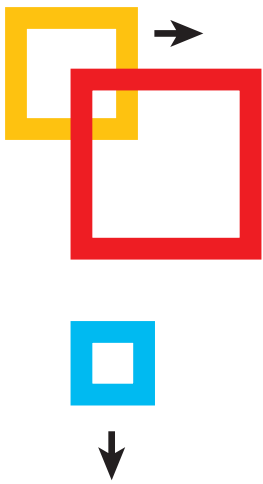


de stationnement handicapées et des points d'arrêts de transports en commun routiers, aménagement des cheminements (rampes, bornes automatiques, guichets adaptés, quais) ou dispositif d'assistance humaine en fonction des impossibilités techniques.

- Une mise en accessibilité du réseau routier, avec le renouvellement du matériel roulant d'ici 2015 (autocar à plancher abs avec palette ou élévateur, emplacement UFR, dispositifs d'information sonore et visuelle), le traitement des points d'arrêts (en parte-

nariat avec les départements dans le cas d'arrêts communs).

- Une organisation territoriale de la mise en accessibilité des gares, selon trois niveaux : les gares accessibles avec la plus grande autonomie possible, les gares offrant un service de substitution. Si le dernier niveau concerne 9 gares sur un total de 56, le premier niveau de traitement concerne un nombre de 23 gares accueillant 78 % des passagers du réseau ferroviaire. Sur le péri-



→ PARTIE 2 - LES DISPOSITIONS DES SCHÉMAS DIRECTEURS

mètre du PDU, ce premier niveau concerne plusieurs gares: Colomiers, Muret, Portet St-Simon, St-Cyprien Arènes. Le deuxième niveau (24 gares accueillant 18 % du trafic) concerne les gares d'Escalquens et de St-Agne, sachant qu'à terme ces deux gares seront en autonomie.



- Un traitement des haltes ferroviaires, avec la mise en accessibilité des 15 haltes les plus fréquentées, dont plusieurs implantées sur le périmètre du PDU: Brax-Léguévin, Lardenne, Toec, Lycée International, Mérenvielle, Pibrac, Ramassiers, Saint-Martin du Touch, Labège-Innopôle, Montrabé, St-Jory et Montaudran.

- Un renouvellement du matériel roulant ferroviaire, avec un objectif de renouvellement complet du parc à l'horizon 2025.

Le coût des mesures du SDA de la Région Midi-Pyrénées s'élève à 109 millions d'euros hors coûts de fonctionnement.

2.3 Les dispositions du SDA du Département de la Haute-Garonne

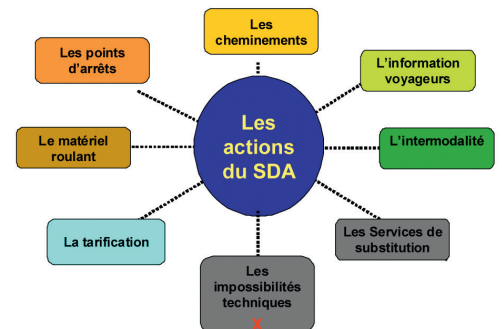
Le SDA du Département de la Haute-Garonne, qui se décline tant pour le réseau interurbain Arc-en-Ciel que pour le réseau de transports scolaires, a été élaboré de manière concomitante à la révision du Schéma Départemental des Transports Collectifs (SDTC), en intégrant la dimension du « Handicap » à tous les niveaux de la chaîne de déplacement avec des objectifs globaux:

- De couverture territoriale,
- De complémentarités intermodales des réseaux,

- D'adaptation de l'offre aux besoins nouveaux,
- De politique sociale et tarifaire,
- D'attractivité du réseau,
- D'évaluation des efforts budgétaires.

En ce qui concerne le réseau interurbain Arc-en-Ciel, les actions du SDA couvrent la période 2010/2015 et concernent les 44 lignes régulières, les 11 navettes de rabattement vers les gares SNCF, les 5 navettes périurbaines, les 11 lignes de foires et de marchés et les 2500 points d'arrêts équipés en abribus ou poteaux.

Le plan d'actions opérationnelles s'articule autour de 7 thèmes:



- Traitement des points d'arrêts: signalisation des arrêts Arc-en-Ciel, mise en accessibilité de 500 points d'arrêts stratégiques, élaboration d'un référentiel technique d'aménagement des arrêts accessibles.

- Le matériel roulant: renouvellement accéléré du parc avec 20 autocars par an (l'objectif de 100 % du parc accessible sera ainsi atteint en 2015), mise en place d'une information de base dans les autocars, affectation des cars accessibles sur les lignes du réseau.

- Les cheminement: inciter les communes où les EPCI dont la compétence voirie a été transférée à la réalisation de travaux de mise en accessibilité des cheminement aux abords des points d'arrêts prioritaires, agir contre le stationnement illicite.

- L'information voyageurs: mise en place d'une information de base sur l'accessibilité au réseau, création d'outils audio décrivant la gare routière et d'outils d'information sur



PARTIE 2 - LES DISPOSITIONS DES SCHÉMAS DIRECTEURS

le réseau destinés aux déficients visuels et auditifs, campagne de communication et de sensibilisation aux usagers, mise en place d'une procédure de dépôt de plainte, formation des agents et des conducteurs pour mieux accueillir les personnes handicapées.

- L'intermodalité: mise en accessibilité de la gare routière.
- Mise en place de services de substitution.
- Identification des impossibilités techniques avérées de mise aux normes.

En ce qui concerne les transports scolaires, le Conseil Général assure le transport de 78000 élèves. Il organise notamment à cet effet 1021 services spéciaux de transport scolaire exécutés par plus de 50 transporteurs et qui nécessitent un parc d'environ 750 véhicules.

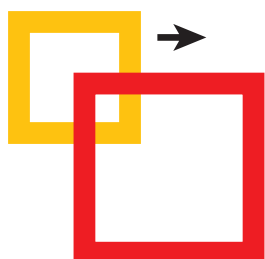
Le nombre de points d'arrêt est considérable, environ 10000 arrêts répartis sur tout le département. Une grande partie de ces points d'arrêts se situe en zone rurale exempte le plus souvent de cheminement ou bien de quai. Une mise en accessibilité totale de l'ensemble de ces points d'arrêts n'est pas envisageable. Toutefois, les arrêts du réseau interurbain Arc-en-Ciel étant également des arrêts de transport scolaire, leur traitement bénéficiera au réseau scolaire.

Par ailleurs, dans le domaine de la sécurité routière, les marchés publics du Conseil Général stipulent que les véhicules affectés aux services de transports scolaires doivent répondre aux exigences de sécurité. En 2015, la totalité du parc sera ainsi équipée de ceintures de sécurité.

En revanche, le parc de véhicule scolaire n'est pas adapté au transport de passagers handicapés en fauteuil roulant. Pour compléter ce dispositif, le Conseil Général a décidé la mise en place d'un service de transport spécifique pour transporter les élèves handicapés le moins mobiles. Le service spécialisé semble être la solution la plus appropriée du fait de sa capacité à moduler l'offre de services aux demandes des élèves concernés.

Le coût des mesures du SDA du Département de la Haute-Garonne, prévues pour améliorer l'accessibilité des services Interurbains et des transports scolaires aux personnes handicapées et à mobilité réduite, constitue un effort financier estimé à 30 millions d'euros d'ici à 2015.





→ PARTIE 3

Les principes d'élaborations des PAVE(s)



Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics est un document de programmation qui a pour objet de préciser les mesures et les délais de réalisation des aménagements d'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il tient compte des dispositions du PDU et des plans locaux de déplacements, lorsque ces documents existent.

Toute la voirie présente sur le territoire de la commune est concernée par le PAVE, que cette voirie soit gérée par la commune, l'EPCI, le département ou l'État. Le PAVE fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Il intègre la réflexion multimodale des déplacements ainsi que le traitement et l'usage de l'espace public sur lequel cheminent notamment les piétons, les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le PAVE constitue à cet égard un maillon essentiel de la chaîne d'intermodalité des déplacements avec le traitement des espaces publics et plus particulièrement ceux en accessibilité vers les réseaux de transports publics.



Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que celles représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. L'Architecte des Bâtiments de France peut aussi être associé.

Un Schéma Directeur Accessibilité Voirie et Espace public (SDAVE) peut être établi sur un périmètre de compétence afin de dégager les grands enjeux de l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées, et de tracer les grandes lignes directrices des aménagements souhaités. Outil stratégique d'agglomération et de vision globale de la problématique de l'accessibilité, il fixe les grandes orientations et établit les priorités sur lesquelles les communes construiront leur PAVE.

C'est notamment ce qui est en cours au Grand Toulouse, où le SDAVE doit parvenir à un référentiel commun, tout en intégrant les particularités propres à chaque commune. Le SDAVE en cours d'élaboration devrait :

- identifier les périmètres à mettre en accessibilité,
- définir la hiérarchisation des lieux stratégiques à rendre accessibles,
- définir les itinéraires et cheminements à rendre accessible.

Le SDAVE du Grand Toulouse sera traduit par la mise en place d'une Charte Accessibilité servant de référentiel commun aux 37 communes membres. Un outil d'évaluation devrait être mis en place, ainsi qu'un plan de formation et de sensibilisation au handicap.

Les lieux de débats et concertation avec les associations.

4.1 / Sur le périmètre de la commune de Toulouse, la Commission Municipale pour l'Accessibilité de la Ville de Toulouse (CMAVT), dresse un état périodique sur l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et s'attache à évoquer l'accessibilité des transports en lien très étroit avec Tisséo.

4.2 / A l'échelle des intercommunalités, il existe au sein de Toulouse métropole et du Sicoval, membres du SMTC, une instance de concertation nommée « Commission Accessibilité ». Ces commissions intercommunales sont chargées de dresser un constat de l'état de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements liant à la fois le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les transports.

Elles établissent un rapport annuel et font des propositions utiles d'amélioration et de mise en accessibilité de l'existant. Les travaux des commissions communales peuvent alimenter les commissions intercommunales qui constituent des lieux d'échanges et de capitalisation des expertises d'usages.

En outre, sur Toulouse Métropole, il existe aussi une instance d'échange mensuelle avec les associations : le groupe de travail accessibilité Voirie-Espaces Publics. Y sont présentés et débattus les projets d'envergure d'aménagement de la voirie et des espaces publics mais aussi la thématique des transports en commun dans le cadre des impacts des plateformes en site propre, en termes de traitement, d'insertion et de facilité de traversée et d'accessibilité pour les personnes handicapées.

4.3 / A l'échelle du PTU, et sur l'initiative du SMTC, la Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT) traite du seul sujet des transports en commun urbains.

La CARUT se réunit deux fois par an sous la présidence d'un élu du SMTC.

Des ateliers thématiques sont organisés pour affiner les dossiers techniques. L'expertise des membres des associations membres de la CARUT est recherchée systématiquement dans les choix des solutions techniques à opérer.

La CARUT dresse un état d'avancement annuel des mesures prévues au SDA. Cet état est transmis après approbation aux EPCI concernés.

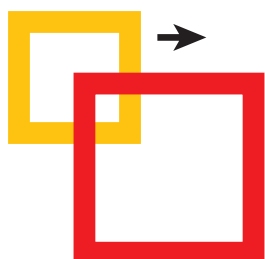
En outre, pour faciliter la mise en œuvre du SDA et harmoniser les efforts des AOT et des gestionnaires en matière de voirie et de bâti, deux types de partenariat technique et financier ont été créés :

- Contrat de Programmation de mise en accessibilité du Réseau (CPAR).
- Contrat Accessibilité Pôles d'échanges (CAPE).

4.4 / Pour ce qui concerne les lieux de débats et concertation avec les associations pour le SDA de la Région Midi-Pyrénées, le Conseil Régional Midi-Pyrénées a institué en 2008 un Conseil Consultatif Régional Midi-Pyrénées des personnes en situation de handicap afin de recueillir les besoins et les attentes spécifiques des usagers les plus fragilisés. Ce Conseil Consultatif réunit une quarantaine de partenaires (chambre de commerce et d'industrie, Agefiph, SNCF...) et associations représentatives des personnes en situation de handicap. Une assemblée plénière se tient annuellement afin de dresser le bilan des actions menées par l'institution. Au quotidien, les dossiers sont traités par trois groupes de travail : transport, citoyenneté-loisirs, éducation-entreprise formation.

Le groupe « transport » rassemble les représentants des associations, la Région, la SNCF et du Réseau Ferré de France (RFF) gestionnaire des infrastructures. Il a pour objectif de faire progresser de façon interactive les réflexions menées pour les besoins de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité.





→ PARTIE 5

Le Service MOBIBUS de Tisséo



Tisséo-SMTC a mis en place, depuis 2004, un service de transport collectif de porte à porte, Tisséo Mobibus, réservé aux personnes handicapées.



Le service de transport à la demande des personnes à mobilité réduite dessert 88 communes de l'agglomération toulousaine et est ouvert :

Aux personnes handicapées moteurs permanent ou temporaire nécessitant l'usage d'un fauteuil roulant,

Aux personnes déficientes visuelles bénéficiant d'une carte d'invalidité « Cécité totale »,

Aux personnes âgées de plus de 60 ans qui présentent une perte d'autonomie correspondant aux niveaux GIR 1 à 4 de la grille nationale autonomie gérontologie groupe Iso-Ressources (AGGIR), définis en annexe du décret n° 2004-1136 du 21 octobre 2004.

Les autres personnes handicapées ne répondant pas à ces critères, mais dont le handicap

permanent ou temporaire ne permet pas d'utiliser les transports en commun, sont admises sur décision de la Commission d'Accès, après avis d'un médecin agréé par le SMTC.

Ce service fonctionne sur inscription et réservation des transports préalables.

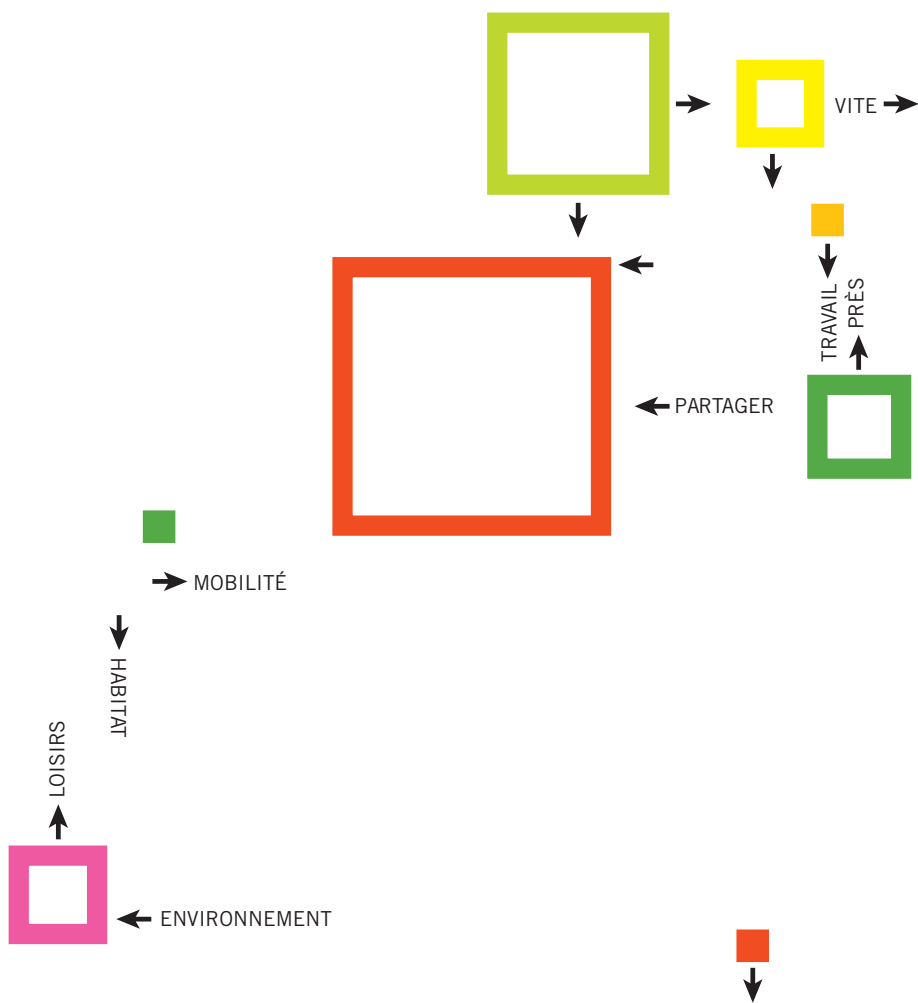
Dans le cadre de sa réflexion sur la démarche d'accessibilité du réseau urbain, Tisséo-SMTC a mis en place deux niveaux de service supplémentaires :

Un service « d'adresse à adresse » où la prise en charge à l'adresse du lieu de départ ou de destination se fait sur le trottoir de la voie publique. Ce service est à demi-tarif par rapport à la gamme Mobibus de porte à porte.

Un service « d'adresse à arrêt » du réseau urbain (Métro ou Bus en site propre). Ce service est gratuit pour l'usager.

Ces services sont en test du 1^{er} mars 2011 au 30 juin 2012 sur une zone limitée de l'Agglomération Toulousaine (Auzeville Tolosan, Castanet Tolosan, Escalquens, Labège, Ramonville Saint Agne et quelques rues de Toulouse prédéfinies). Cette zone a été choisie car elle enregistre le plus grand nombre de déplacements de Personnes à Mobilité Réduite sur le réseau urbain Tisséo (métro, tram, bus).





**Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine**

7, esplanade Compans-Caffarelli – BP 11120
31011 Toulouse CEDEX 6
Tél : 05 67 77 80 80 – Fax : 05 67 77 80 01