

Liste des documents :



Document n° 1 :

CARUT - Compte rendu de réunion du 2016-12-13



Document n° 2 :

CARUT du 2016-12-13 - Supports de présentation



Document n° 3 :

Point d'information PEM RAMONVILLE



Compte-rendu de réunion

Toulouse, le

Nos réf : Référence interne

Pièce(s) jointe(s) : Pièces jointes

Objet : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

Date de la réunion : 13 décembre 2016 à 14h

Lieu : Hôtel Atria Mercure

Organisateur : Jean-Claude BERNARD Coordonnateur Accessibilité

Destinataire(s) :

Participants :

SMTC-Tisséo

Marthe MARTY

Membre Elue SMTC préside la réunion en lieu et place de Jean-Michel Lattes empêché

Adeline ROUCHON

Membre Elue SMTC
Conseiller Technique

Alain VAYSSE

Sylvie VEYRAC

DGAPI

François BARBIER

DGAPI

Jessica PARADIS

DGS ACCESSIBILITE

Tisséo-EPIC

Jean-Marc DAVIAU

Directeur Métro
Responsable Accessibilité
Directeur Commercial
Développement Durable

Marie-Hélène TEXIER

Laurent LIEUTAUD

Catherine LABROUE

Associations :

Simone Miquel

ANPEA

Claire RICHARD

APF

Ode PUNSOLA	ASTOLOSA31	
Bernard DESCOSY	AMDS	
Michèle DESCOSY	AMDS	
Jean-Lou OUVRARD	AMDS	
Richard GAMBEAUD	FNATH	
Cendrine CARRER	ASEI	
Odile MAURIN	Handi-Social	
Adeline COURSAnt	CTEB	
Antoine MASSOL	AVH	
Jean-Michel CONCAUD	AVH	
André FOHAMMO	EPILEPSIE France	
Simone OLTRA	URAPEI-UNAPEI Pyrénées	Midi-
Michèle CHAVES	URAPEI-UNAPEI Pyrénées ADAPEI31	Midi-
Jack HENRI		
Roselyne JOLIBERT	AFM31	
Dr Catherine COUZERGUE	GIHP	
Christiane ROUAIX	ANPHIM	
Eric NOURRISSON	ANPHIM	
Abdelkader BELMAHI	ASPTT SPORT	
Pierre BARADAT	Consultant DV	

Absent(s) ou excusé(s) :

SMTC excusés	François CHOLLET	Membre élu SMTC
	Jean-Luc LAGLEIZE	Membre élu SMTC
	Denis BACOU	Membre élu SMTC
	Jean-Michel EVIN	DGS SMTC
	Vincent GEORJON	DGA
	Alexandre BLAQUIERE	DGA PI
	Claire VILLARD	DGA PI
	Tisséo-EPIC	Thierry WISCHNEWSKI

Ordre du jour :

- Bilan de la concertation et Point d'avancement des mesures prévues au SDAP - Ad'AP
- Suivi statistiques de la fréquentation des personnes handicapées sur le Réseau Tisséo
- Opération Doublement de la Capacité de la Ligne A du métro (DOCA) - concertation à engager sur les mesures de substitution à prévoir pour l'été 2017
- Visuels stations de métro : Présentation de la planche des 37 visuels - Planning prévisionnel de la phase de mise en œuvre
- Projet Mobilités 2020.2025.2030 : Point d'étape et procédure de consultation des personnes publiques associées (dont les associations représentant les personnes à mobilité réduite).

Le Président Jean-Michel Lattes empêché est représenté par Madame Marthe MARTY qui assure la présidence de cette réunion.

Madame MARTY accueille les participants en les remerciant de leur présence et donne la parole à Jean-Claude BERNARD, coordonnateur accessibilité pour dérouler l'ordre du jour de la réunion.

Bilan de la concertation 2016

L'appel à l'expertise des personnes handicapées a été soutenu sur 2016 avec l'organisation de 7 ateliers thématiques et deux séances plénières de la Commission CARUT.

Ces rencontres thématiques entre membres associatifs experts de l'accessibilité et les techniciens du SMTC et de l'EPIC permettent la mise au point des solutions techniques retenues pour faciliter l'accès au plus grand nombre au réseau.

Point d'avancement des mesures prévues au SDAP - Ad'AP

Mise en accessibilité des arrêts de bus

Un suivi régulier de l'accessibilité

Le suivi régulier des mesures SDAP 2015 permet de dresser un bilan intermédiaire précis de l'accessibilité du Réseau Tisséo.

En 2016, 1200 relevés terrain ont été réalisés par les personnels du SMTC et l'EPIC formés aux techniques de mesures et critères d'accessibilité. Une base de données est tenue à jour par le SIG du SMTC. L'information au public est gérée par le service commercial EPIC.

Une méthode de travail conçue avec un double objectif :

- assurer un suivi fiable pour le bilan SDAP
- diffuser une information à jour sur l'accessibilité des arrêts aux usagers (notamment par le calculateur d'itinéraire)

Rappel SDAP septembre 2015

En janvier 2015, le réseau bus Tisséo compte 3611 arrêts dont 1828 arrêts prioritaires au sens de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 et des décrets d'application afférents.

978 arrêts prioritaires sont à rendre accessibles sur la durée autorisée du Schéma Directeur d'accessibilité programmée (2016-2018) pour un montant estimé à 20 millions d'euros.

Cumulé avec les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus réalisés durant 2015, le bilan au terme de l'année 2016 totalise 271 arrêts mis en accessibilité sur les 429 prévus soit un taux de réalisation de 65%.

Des objectifs non atteints qui s'expliquent par :

- l'évolution du réseau et des reports de planification sur l'année N+1
- l'intégration du réseau de Colomiers
- des modifications des plans pluriannuels des travaux de voirie
- des études de lignes LINEO

En effet, au moment de l'élaboration du SDAP, les études sur les tracés Linéo ne permettaient pas une programmation précise de l'implantation des arrêts. Au fur et à mesure de l'avancement des études une nouvelle planification des travaux s'impose.

Le rapport intermédiaire qui sera communiqué au Préfet précisera le motif de report pour chaque arrêt non traité.

Les « + du SDAP »

Sur cette période, sont à prendre à considération les « + du SDAP » avec 146 arrêts rendus accessibles dont 72 nouveaux arrêts liés à l'intégration du réseau de Colomiers.

A noter que 11 arrêts non prioritaires ont été traités dans le cadre des opportunités liées à des aménagements de voirie décidés par les EPCI.

Fin 2016, 336 arrêts rendus accessibles

Au total, 336 arrêts rendus accessibles qui portent à 65% le nombre d'arrêts accessibles sur l'ensemble du réseau bus.

En résumé :

- Plus d'1/4 du programme global SDAP 2016-2018 réalisé,
- 146 arrêts traités en plus du SDAP
- un réseau bus de plus en plus accessible avec 65% d'arrêts de bus accessibles

Actualisation du SDAP

La programmation 2017 du fait du report des arrêts non traités en 2016, s'applique sur 416 arrêts.

Le lissage des investissements prévus au SDAP 2015 avec une faible programmation sur 2017 anticipait ces probables effets de report.

Remarque des associations	Tissé
<p>Handi-Social :</p> <p>Les objectifs du SDAP 2015 ne sont pas atteints et l'association exprime sa crainte pour l'avenir.</p> <p>146 arrêts créés en plus, l'ont-ils été tous sur la commune de Colomiers ?</p> <p>Les articles de presse indiquent souvent des pourcentages différents sur l'accessibilité du réseau 60%, 70% alors que ce n'est pas le cas</p>	<p>Le retard s'explique par les modifications inhérentes à la vie du réseau et le décalage des travaux qui n'ont pu être lancés que durant six mois (ou grand maximum 7 mois) durant l'année. Normalement, on devrait rattraper le retard.</p> <p>Sur les 146 arrêts créés en plus 72 l'ont été sur la Commune de Colomiers</p> <p>La confusion est possible avec l'ensemble du réseau Bus + Métro + Tram seul les modes lourds (métro et tramway) sont accessibles à 100%</p>
<p>Handi-Social : A propos de la construction du téléphérique urbain, le titulaire du marché est-il connu ?</p> <p>Existe-t-il des normes particulières pour l'accès aux cabines d'un téléphérique urbain sachant que celles d'un téléphérique de montagne ne sont pas adaptées à tous les publics ? La question des lacunes est importante car certains fauteuils sont équipés de petites roues qui risquent de s'y coincer et d'empêcher l'accès.</p> <p>GIHP : le téléphérique du Pic du Midi présente des critères d'accessibilité très précis et qui permet aux fauteuils à petites roues accéder dans la télécabine sans difficulté.</p>	<p>Le titulaire du marché sera connu le 21 décembre 2016.</p> <p>Le respect des normes s'il en existe de particulières pour les téléphériques urbains seront respectées. Mme MARTY précise qu'elle participe à la commission d'ouverture des offres et que la dimension l'accessibilité sera importante et influencera sur le choix du titulaire du marché.</p> <p>Il s'agit d'un nouveau mode de transport qui va desservir un Centre Hospitalier important, une raison supplémentaire de veiller à ce qu'il soit accessible au plus grand nombre.</p>

<p>Déficience visuelles Remarques de Mr Pierre BARADAT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calculateur d'itinéraire déjà très accessible mais pourrait être amélioré - Stations et le planning d'intervention - Bornes d'Information Voyageurs : défaut d'annonce de correspondance bus en stations de métro notamment sur la ligne B - Installation de Bornes d'annonces sonores sur les ascenseurs - Audio-descriptions : mise à jour au niveau des correspondances bus et stations JJA notamment. Les escaliers de certaines stations ont été condamnés. Est-il prévu de consigner ces changements ? Il en est de même pour les correspondances de lignes de bus. <p>AVH : Signale que la barre de maintien dans les rames pose souci pour l'accès aux zones dédiées aux UFR. Pour la 3ème ligne, il faudrait penser à concevoir un espace plus grand et sans obstacles.</p> <p>ANPHIM : L'accès aux rames est parfois rendue difficile et quelquefois impossible pour les fauteuils roulants motorisés du fait de lacunes verticales au droit des portes palières et dont la hauteur varie avec le nombre de passagers embarqués. Les rames VAL 208 sont les plus sensibles à ce phénomène.</p> <p>Par ailleurs le décalage de l'ouverture des portes des rames par rapport aux portes palières constitue un obstacle supplémentaire à l'accès aux UFR</p>	<p>Le travail partenarial effectué dans le cadre des ateliers CARUT permettent les améliorations des outils. Toutes les suggestions visant à élever le niveau d'accessibilité des services sont à nous transmettre pour étude de faisabilité.</p> <p>Une étude est à mener pour l'installation de Bornes d'annonces sonores sur les ascenseurs.</p> <p>La mise à jour des audio-description est prévue à l'Agenda d'accessibilité programmée</p> <p>Le positionnement des barres de maintien est normé. Un point d'appui est positionné pour permettre une préhension facilitée et sécurisante. Le projet de 3^{ème} ligne devra tenir compte des retours d'expérience ligne A et B. Le type de rames qui équipera la future ligne sera dimensionnant de ce point de vue.</p> <p>Le nivellement de la hauteur du plancher bas des rames est asservi au poids en charge. Il s'agit d'un réglage de compensation automatique calé sur une valeur moyenne. La question soulevée mérite d'être analysée. La lacune ne devrait pas excéder 2 cm ;</p> <p>Concernant le décalage d'ouverture des portes des rames par rapport aux portes palières, l'écart toléré est de 30 ou 40 cm. Les causes peuvent provenir lors de la phase de freinage (piste mouillée ou petits défauts sur la rame). Dans ce cas-là, on retire la rame du carrousel pour vérification. S'il reste moins de 60 cm de largeur de passage, la rame redémarre sans s'ouvrir.</p>
--	--

<p>notamment car il engendre un rétrécissement du passage et une congestion des flux.</p> <p>Arrêts de bus en lien avec la station « La vache » : Lors de forte affluence, la visibilité pour le conducteur de l'aire d'attente dédiée aux personnes en fauteuil roulant peut être masquée. Le conducteur peut ne pas voir la personne handicapée. Il est demandé un marquage au sol pour identifier la zone d'attente réservée aux PMR. Il est indiqué qu'au Canada, les fauteuils roulants motorisés sont obligatoirement équipés de signalement (perche+fanion).</p> <p>Le déploiement des rampes d'accès rétractables peut se trouver enrayé sur un sol chargé de gravillons. En conséquence un balayage soigneux des quais doit être réalisé.</p>	<p>Pas de solution technique spécifique à mettre en œuvre. Laisser la priorité d'accès aux personnes fragilisée relève de la bienséance et de la courtoisie. Les conducteurs sont très sensibilisés aux problématiques du handicap. Ils portent une attention particulière à ce qui se passe sur le quai.</p>
--	---

Point d'avancement des mesures prévues à l'Agenda d'Accessibilité Programmée

Contexte et rappel :

Adopté par le SMTC le 16 septembre 2015, validé par le préfet de la Haute-Garonne le 20 janvier 2016, l'agenda d'accessibilité programmée vise l'amélioration de l'accessibilité des établissements recevant du public au sein du réseau urbain. A ce titre, les mesures inscrites à l'Ad'AP portent sur les stations de métro, les agences Tisséo, les salles d'attente, les commerces, les parcs-relais soit près de 70 ERP recensés.

La programmation de mesures s'étale sur 3 périodes de 3 ans (2016-2024)

A noter que la plus grande partie des travaux est programmée sur 2016-2018.

Avec un budget prévisionnel de 6 010 k€ les mesures de mise en conformité des ERP ont toutes été lancées.

Les mesures :

Stations de métro : Portillon billettique PMR

Une mesure qui est à ce jour terminée. Elle concernait l'aménagement des portillons PMR sur les lignes de stations du métro : coût de l'opération 455.000€.



« Au l'inauguration des passages dédiés PMR à l'occasion de la semaine européenne billettiques sont désormais accessibles aux personnes en fauteuil roulant, grâce ce.»

« par les usagers en fauteuil roulant mais pas seulement car elle profite à tous, esse spécialisée à largement repris cette initiative en mettant à l'honneur ne démarche en faveur d'un réseau accessible à tous.

Remarque des associations	Tisséo
<p>ASPTT Tennis de table</p> <p>Trop de personnes empruntent le passage portillon PMR et n'attendent pas que le bras articulé ait fini sa course pour laisser le passage. Résultat, bras forcé qui ne fonctionne plus. Le positionnement du portillon par rapport aux escaliers mécaniques incite son utilisation car le trajet est le plus direct.</p> <p>Les personnes en fauteuil roulant doivent parfois attendre plusieurs minutes avant de pouvoir s'avancer. Cette situation occasionne des incivilités et même de la violence vis-à-vis des personnes fragilisées notamment à la station Rosaie. Le positionnement du portillon serait à revoir afin de limiter cette pratique qui crée une difficulté dans le déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Par ailleurs la maintenance tarde à intervenir. Il regrette l'absence d'agent de sécurité dans les stations.</p> <p>APF :</p> <p>Certains autocollants utilisés pour la signalétique sur le mobilier des lignes de contrôle d'accès aux quais du métro se décollent. Ne serait-il pas possible d'envisager d'autres techniques pour éviter les actes de malveillances. Les autocollants jaunes autour des boutons de commande d'ouverture des portillons PMR sont arrachés.</p>	<p>C'est une réalité ; les services de maintenance du métro s'emploient à réparer les mécanismes lorsque l'information leur parvient. Il peut y avoir la aussi des ruptures de stock du fait de la multiplicité des incivilités. Il ne faut pas hésiter à nous alerter quand le matériel dysfonctionne.</p> <p>Dans le cadre de l'étude de la 3^{ème} ligne de métro nous tiendrons compte de cette remarque.</p> <p>En attendant nous allons réfléchir à un dispositif pour privilégier l'utilisation des portillons classiques.</p> <p>Un équipement rapporté est toujours fragilisé. C'est le cas notamment des boutons d'ouverture des portillons PMR. Nous allons étudier si une autre solution plus pérenne peut être mise en place.</p>

Escaliers fixes des stations de métro : traitement des nez de marche et pose des BEV

Le traitement des escaliers fixes des stations suit son cours.

100% des escaliers fixes de la ligne A sont pourvus de nez de marche contrastés. Les Bandes d'Eveil à la Vigilance seront installées lors de la fermeture des stations pendant les travaux de Doublement de la Capacité Ligne A (DoCA).

Dans le cadre du second marché de travaux notifié en juillet 2016, l'ensemble du programme sera effectué sur la ligne B aujourd'hui engagé sur 35% des escaliers pour ce qui concerne les nez de marche et à 45% pour les BEV. En surface, 33% des escaliers des stations de la ligne A sont réalisés, 10% sur la ligne B.

A noter que le traitement des nez de marche à l'aide de résine jaune a été remplacé par un profilé rapporté tout aussi efficace et plus facile à entretenir. Cette solution avait reçu un avis favorable des membres de la CARUT dans le cadre des tests opérés sur la station Jeanne d'Arc.



BEV et nez de marche équipé de profilé sur escalier fixe en intérieur de station et BEV sur escalier fixe extérieur

Remarque des associations	Tissé
<p>Pierre BARADAT, déficient visuel : Pose des bandes d'éveil à la vigilance : avoir si possible le nom des stations et le planning d'intervention. Etre averti dès qu'il sera en ligne et sous quel format sera-t-il disponible ?</p>	<p>Le planning des travaux sur les stations sera mis en ligne sur le site de Tisséo.</p>

Mise en conformité des ascenseurs

L'importante opération consacrée à la mise aux normes des ascenseurs se déroule conformément au planning de travaux prévus. Les ascenseurs des stations Prolongement LA sont traités à 100% et à 62% pour la ligne A. Il est prévu de traiter les 73 ascenseurs de la ligne B sur la période 2017-2018.



Le boutons d'appels en cabine : contraste visuel et tactile – information textuelle et en braille du niveau desservi

Remarque des associations	Tisséo
<p>ADAPEI et APF : la remarque porte sur l'indisponibilité des ascenseurs ou des escaliers mécaniques. Des situations inconfortables pour les personnes en situation de handicap prises au piège sur les paliers intermédiaires non dotés d'ascenseurs.</p> <p>Autres question de membres associatifs : Peut-on envoyer une alerte sur l'application quand un ascenseur tombe en panne ? Peut-on envisager une annonce vocale ou/et une annonce visuelle dans les rames pour prévenir les usagers quand il y a une panne d'ascenseur ?</p> <p>ASTOLOSA - Communauté de personnes sourdes La peur d'une personne sourde, c'est de se retrouver bloquée dans un ascenseur et de ne pas pouvoir communiquer. On peut actionner l'appel à l'aide du</p>	<p>Lors des opérations de maintenance programmées, les équipements d'accès aux quais doivent être arrêtés. Dans ce cas, le site internet et l'application de Tisséo sont mis à jour de manière à diffuser l'information utile à la préparation du voyage. Lorsque la panne est imprévue, l'alerte est immédiatement relayée sur le site internet.</p> <p>Tisséo mesure l'importance de la communication en temps réels des incidents qui se produisent sur le réseau et qui peuvent fortement désorganiser le déplacement des personnes en situation de handicap. L'accès au réseau internet dans le métro fin 2017, devrait favoriser le développement d'applications utiles de ce point de vue.</p> <p>Le bouton d'appel cerclé de jaune sur le bandeau de commande passe au vert lorsque l'agent du poste de contrôle réceptionne l'appel. La personne en cabine sait de cette façon que son appel a bien été réceptionné. Les cabines sont équipées de caméra</p>

<p>bouton d'alerte mais la communication avec la personne qui réceptionne l'appel impossible. L'idéal serait d'équiper les cabines d'ascenseurs d'un écran de visio conférence.</p>	<p>qui permet de vérifier que l'appel d'urgence n'est pas dû à un acte de malveillance. A partir de cette vérification l'appel est traité. A ce jour, les équipementiers ne proposent pas la visio-conférence pour les cabines d'ascenseurs. De plus, pour les personnes sourdes qui pratiquent la Langue des Signes Françaises, il faudrait passer par une plateforme d'interprétation pour une réelle et efficace visio-conférence.</p>
---	---

Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations et BAU

Un lissage de la mesure sur les 9 années de l'ADAP est nécessaire. En effet, l'amélioration de l'éclairage des stations de métro demande une approche particulière avec diagnostic préalable, période de test, analyse et enfin déploiement des solutions retenues.

La mise aux normes des Bornes d'Appel d'Urgence (BAU) sur les quais des stations s'opérera dans le cadre de l'opération du doublement de la capacité de la ligne A (2019-2021).



Remarque des associations	Tissé
<p>ANPEA : Concernant l'éclairage des stations, une attention particulière doit être apportée sur l'éclairage des escaliers. Il convient de veiller au positionnement des spots pour éviter les éblouissements. Un escalier trop éclairé peut-être aussi dangereux qu'un escalier mal éclairé.</p>	<p>Les stations sélectionnées pour les tests permettront d'évaluer les solutions pressenties. Des ateliers CARUT seront organisés à cet effet. Cette opération est suivie par une maîtrise d'œuvre experte en la matière.</p>

Accessibilité des Etablissements Recevant du Public 5^{ième} catégorie : Réalisation des autodiagnostic

12 commerces, 7 agences Tisséo et 12 salles d'attente figurent dans la liste des ERP transmise au Préfet dans le cadre de l'Ad'AP. Depuis septembre 2015, 2 commerces et 3 salles d'attentes ont été fermés au public. Les diagnostics de l'ERP sis place Occitane et de l'ERP propriété du SICOVAL occupé par les services de la Maison de la Mobilité ont été réalisés par le SMTC.



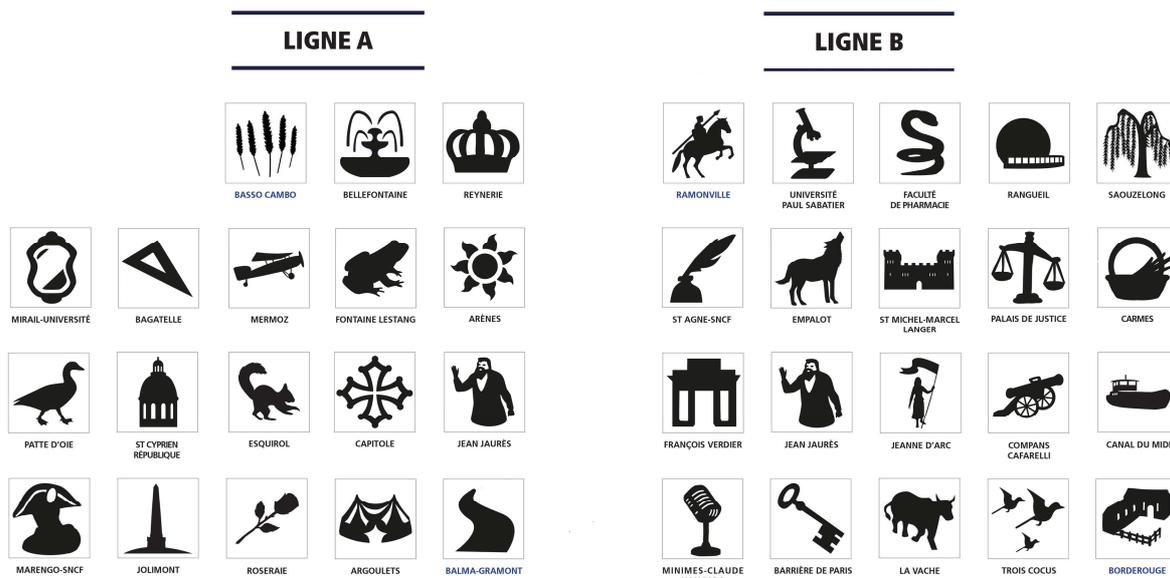
ERP Station Jeanne d'Arc

ERP 5 ^{ème} catégorie	Accessibles	% d'ERP 5 ^{ème} catégorie accessibles	Travaux prévus en 2017
10 Commerces *	7	70 %	3
8 Agences Tisséo	7	88 %	1
9 Salles d'attente **	7	78 %	2

Les Visuels de reconnaissance des stations de métro

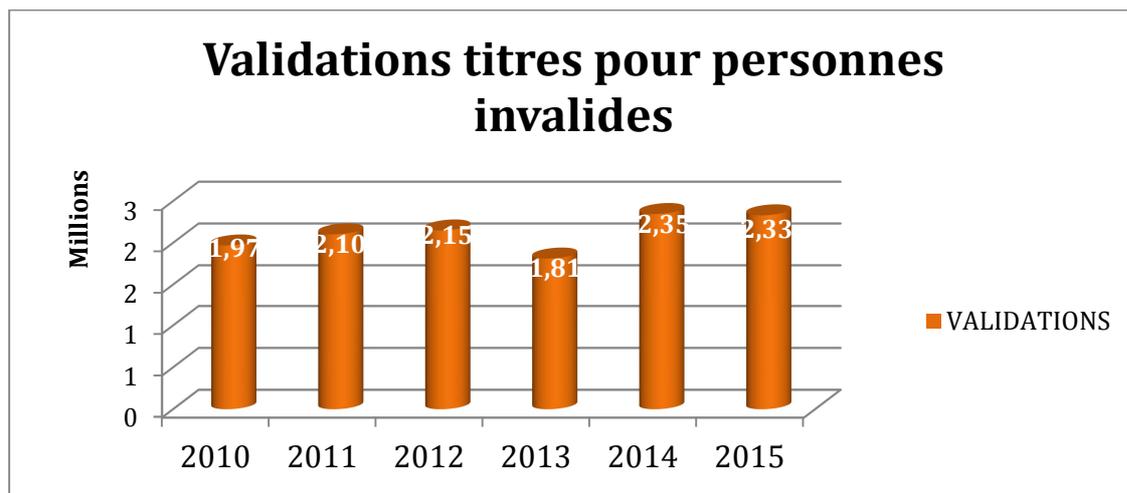
Le projet de création des visuels de reconnaissance des stations de métro rentre dans une phase de mise en œuvre. La planche des 38 visuels est en voie de finalisation.

Les membres de la commission examinent les visuels proposés. La planche proposée reprend l'ensemble des demandes formulées lors des réunions des comités (technique et scientifique) dédiés à ce projet.



Statistiques fréquentations

Fréquentations réseau 2010-2015 par les personnes handicapées en possession d'un contrat de transport spécifique « titre invalide »



Une fréquentation qui a évolué de manière significative entre 2010 et 2015 avec une hausse 18% des validations et qui traduit l'efficacité de la politique d'accessibilité menée par le SMTC sur l'ensemble des modes de transport.

Le suivi mensuel des validations des titres pour personnes invalides observé de janvier 2014 à juin 2016 révèle une nette à la hausse et confirme que la qualité du réseau Tisséo en termes de confort, de sécurité, de crédibilité et d'accessibilité capte de manière pérenne les usagers les plus fragilisés.

Fréquentations PMR

Etude d'impact de l'arrêt ligne A

Objectif de l'étude : évaluer le nombre de Personnes à Mobilité Réduite utilisatrices du métro ligne A

- personnes en fauteuil
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,...
- personnes avec bagage encombrant

L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A (période de référence : Semaines du 18 juillet au 21 août 2016)

Evaluation des entrées sur les 5 semaines d'été

Evaluation réalisée à partir des comptages réalisés en novembre 2016

- Plus de 5000 voyages sur la ligne A de personnes en fauteuil roulant
- Une fréquentation particulièrement élevée station Jean Jaurès : environ 1000 entrées sur la ligne A, essentiellement en correspondance avec la ligne B soit 30 par jour
- En parallèle, plus de **80 000 poussettes** sur la ligne A

DOUBLEMENT DE LA CAPACITÉ de la Ligne A

L'attractivité de la ligne A (hausse constante de la fréquentation depuis sa mise en service) nécessite des travaux d'envergure afin de répondre aux besoins des usagers.

- Le passage de 26 à 52 mètres des stations permettra de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, notamment en heures de pointe
- Le réaménagement de la station "Jean Jaurès" s'effectuera au plus tôt en 2020 en cohérence avec les grands projets urbains de l'agglomération
- L'ambition est de passer à une fréquentation entre 245 000 et 255 000 voyages/jour (horizon 2025)
nb: En 2013, 210 000 voyages/jour en moyenne
- Les travaux se dérouleront de 2017 à 2019.

Les améliorations de la capacité d'accueil de la ligne A vont apporter aux futurs usagers confort et sécurité indispensables. Ce projet permet également de traiter la mise aux normes des nouvelles règles en matière de

sécurité, d'accessibilité ainsi qu'une meilleure qualité de l'information aux voyageurs. Le budget prévisionnel est de 180 M€ HT.

Programme général des travaux :

- Extension du gros œuvre de 4 stations dont la longueur est inférieure à 52m :
3 stations souterraines : Mermoz, Fontaine Lestang et Patte d'Oie, 1 station aérienne : Basso Cambo
- Aménagement second œuvre des parties de quais non exploités sur les stations déjà à 52m :
Bellefontaine, Reynerie, Mirail-Université, Bagatelle, St Cyprien-République, Capitole, Marengo-SNCF
- Création de dégagements complémentaires (issues de secours) :
Basso Cambo, Bellefontaine, Mirail-Université, Bagatelle (remplacement d'un escalier mécanique par un escalier fixe sur le quai direction Basso Cambo), Fontaine Lestang, Mermoz, Patte d'Oie, St Cyprien-République, Esquirol, Marengo-SNCF
- Réaménagement de la station Jean Jaurès pour porter la longueur des quais à 52m et faciliter la circulation des usagers en vue d'absorber l'augmentation des flux
- Mise en conformité du désenfumage sur l'ensemble des stations (changement des ventilateurs, allongement des gaines de ventilation)
- Extension et adaptations du garage atelier Basso Cambo pour s'adapter au fonctionnement à 52m
- Modifications du système Val pour permettre le fonctionnement avec des rames de 52m.
- Au droit des stations : allongement et adaptations des façades de quais, déplacement des points d'arrêt des rames

Pour le gros œuvre des stations courtes, il est prévu l'arrêt de la ligne A, 5 semaines du 17/07 au 20/08/17 et du 16/07 au 19/08/18 et été 2019. Les autres travaux se dérouleront sous exploitation principalement la nuit. Un service de substitution sera mis en place.

Les travaux sur la station Fontaine-Lestang entraîne la déviation des lignes de bus 13 (ex 3) et 14
Durée de la fermeture des Vestrepain et Lombez 28 mois + durée déviations de réseaux

A noter que l'enquête publique vient de se terminer et que le SMTC est dans l'attente des conclusions du Commissaire enquêteur. En parallèle, il sera procédé à l'acquisition de rames supplémentaires pour constituer des trains de rames soit 4 voitures. Un aménagement du tunnel de liaison entre la ligne A et B est prévu pour répondre à l'augmentation des flux. Le projet de «ramblas » et la création d'un parking souterrain sur les allées Jean Jaurès participent à la redéfinition de cette voie emblématique de Toulouse.

DOUBLEMENT DE LA CAPACITÉ de la Ligne A impact de l'arrêt du métro

Les travaux liés au chantier en vue du doublement de la capacité du métro ligne A va entraîner une interruption du service durant les étés 2017 et 2018. Une étude réalisée par l'EPIC permet de cerner le nombre de personnes à mobilité réduite et leur caractéristique :

- personnes en fauteuil roulant
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,...
- personnes avec bagage encombrant

Fréquentation de la ligne A par les PMR

L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A.

Les résultats :

Une estimation globale porte à **5000** le nombre de voyages effectués par des personnes en fauteuil roulant sur la période de fermeture de la ligne A et à **80 000** voyages réalisés par des personnes avec encombrants et poussettes.

Remarque des associations	Tisséo
<p>URAPEI :</p> <p>L'arrêt de la ligne A va poser des problèmes de mobilité à tous mais surtout aux personnes fragilisées. Le service de substitution devra être performant pour compenser et rendre un service équivalent. Peut-être une ligne de type Linéo ?</p> <p>GIHP</p> <p>Rappel :</p> <p>Les PMR doivent être transportées dans les mêmes conditions que les personnes valides.</p>	<p>Il est prévu que les lignes 13,14 et 14bis prennent le relais avec des fréquences accrues. L'étude est en cours.</p> <p>Mais certaines stations impactées par des travaux de surface ne permettent pas de circuler à proximité. Il sera donc nécessaire de prévoir un dispositif complémentaire.</p> <p>Mme MARTY, rappelle que la ligna A a été interrompue l'année dernière entre Basso Cambo et Arènes. Les Maires de quartier ont eu des remontées négatives sur le service de compensation mis en place cette occasion. Il faudra tenir compte de cette expérience de 2015. Les élus seront très vigilants sur les dispositifs proposés par l'exploitant. Le dispositif de substitution sera présenté aux membres de la CARUT pour avis dans le cadre d'un atelier.</p>

<p>ANPEA</p> <p>Au sujet du parking PMR du P+R RAMONVILLE, ce qui a été proposé ne répond pas au besoin. Dans l'attente de la mise en place de l'aire réservée au covoiturage, la poche PMR est envahie,</p> <p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présence accrue gendarmerie, - verbalisation... <p>GIHP</p> <p>Attendre fin 2017 est très ennuyeux, des personnes handicapées se font agresser.</p>	<p>Les services de Tisséofont le maximum. Les discussions avec la Ville de Ramonville au sujet de la parcelle qui pourrait accueillir les covoitureurs est en bonne voie.</p> <p>Dans l'attente de la mise en service du point d'embarquement covoiturage, un plan d'actions est proposé « Sensibilisation et communication ciblée » :</p> <p>Travail partenarial avec Blablacar pour insérer un message de civisme spécifique au parking PMR de l'arrêt métro Ramonville en précisant que les covoitureurs peuvent rentrer dans le P+R et ressortir gratuitement en utilisant le titre de transport validé d'un passager, sur le site internet Blablacar ;</p> <p>Mise en place une opération d'information voyageurs (panneau, site internet, flyer)</p> <p>Un atelier CARUT est programmé pour le 4 janvier 2017 pour faire un point d'avancement sur la mise en œuvre du point d'embarquement covoiturage et l'avancement sur le plan d'actions « sensibilisation et communication ciblée ».</p> <p>Dans le cadre du déploiement du nouveau système de gestion des P+R et des contrôles d'accès/péage des Points d'Embarquement Covoiturage, un atelier CARUT « évolution système » sera proposé en temps voulu (2ème semestre 2017 ou 2018) pour étudier les solutions visant à protéger les places PMR par un système de contrôle d'accès.</p>
--	--

La deuxième partie de la réunion est consacrée à la présentation du projet Mobilités 2025/2030.

Présentation de Christophe DOUCET

Ce projet a fait l'objet d'une large concertation qui s'appuie sur l'organisation de multiples réunions et rencontres avec le grand public, des représentants de la société civile, les services de l'Etat et des collectivités territoriales de la grande agglomération toulousaine.

Le Projet Mobilité 2015/2030 a pour but de répondre aux défis posés par l'attractivité du territoire de la grande agglomération toulousaine, l'accès à l'emploi et aux services, l'usage quotidien des infrastructures de déplacement, l'environnement et la qualité du cadre de vie. Le territoire se compose aujourd'hui de 115 communes. Les prévisions démographiques montrent qu'il faudra répondre aux enjeux de mobilité, d'accessibilité et d'attractivité du territoire l'horizon 2030.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics fait désormais partie des objectifs du PDU et un volet spécifique traitant de l'accessibilité est créé. Il doit indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

L'accessibilité aux transports, une volonté politique affirmée.

Les enjeux de l'accessibilité à l'échelle de la grande agglomération portent sur :

- Favoriser la participation à vie citoyenne des personnes en situation de handicap
- Améliorer les déplacements de tous les habitants
- Anticiper le vieillissement de la population
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture

Les principales actions :

- 2019 Doublement de la ligne A
Le passage de 26 à 52 mètres des stations permettra de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, notamment en heures de pointe
- 2020 Réseau Linéo
10 lignes structurantes pour desservir les territoires
- 2020 Téléphérique Urbain Sud
Nouveau transport par câble qui reliera l'Oncopole, le CHU Rangueil et l'Université Paul SABATIER
- 2024 3^{ième} Ligne de métro
Relier les zones d'emplois du Nord-Ouest et du Sud-Est entre elles. De Colomiers à Labège, via la future gare TGV de Matabiau et une connexion à l'Aéroport

Des projets majeurs qui participent à la stratégie globale :

Le boulevard Urbain Nord (BUN), le projet des Ramassiers,...

Les « spots » de covoiturage, les parkings relais...

L'accessibilité aux transports, une volonté politique affirmée.

L'annexe « accessibilité » est un document prévu au Plan de développement Urbain, il reprend en synthèse les politiques menées par les AOT et les collectivités dont les enjeux portent sur :

- Favoriser la participation à vie citoyenne des personnes en situation de handicap
- Améliorer les déplacements de tous les habitants
- Anticiper le vieillissement de la population
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture.

Dans le cadre de la concertation continue, les personnes handicapées ont pu s'exprimer. La CARUT, instance de concertation dédiée aux Transports est une étape complémentaire pour enrichir le débat.

Points de vigilance souhaités par les membres de la CARUT :

- Traitement de l'inter modalité notamment avec le réseau ferré
- Prise en compte des enjeux du droit fondamental aux déplacements, et ce sur l'ensemble du territoire de manière égale et sans discrimination.
- Offres de transports les weekends et les jours fériés
- Représentation des PMR en fauteuil dans les modes actifs (logo UFR)

En fin de séance Mme MAURIN, Présidente d'Handi-social, dénonce les conditions de maltraitance et de discrimination à l'encontre des personnes handicapées utilisatrices du service de transports Mobibus.

Mme MARTY qui assure la présidence de la réunion, ne peut accepter de tels propos. Les services de Tisséo démontrent tous les jours leur implication dans la mise en œuvre de la politique d'accessibilité du SMTC, une politique très volontariste. Les actions sont menées dans le cadre d'une concertation exemplaire et efficace y compris au niveau du service MOBIBUS.

Mme MARTY, remercie les équipes de Tisséo pour le travail considérable réalisé et les membres de l'assemblée pour les remarques pertinentes qui permettent d'améliorer le service rendu aux usagers, à tous les usagers.

SMTTC

tisséo

CARUT DU 13 DÉCEMBRE 2016



CARUT DU 13 DÉCEMBRE 2016

	CARUT.....	Bilan concertation 2016
	SDAP-Ad'AP	Suivi SDAP - Ad'AP 2016
	Fréquentation PMR	Statistiques de fréquentation des personnes handicapées sur le réseau
	Doublement de la Capacité de la ligne A ...	Evaluation des besoins PMR
	Visuels stations de métro	Présentation des visuels Planning prévisionnel de la phase de mise en œuvre
	Projet Mobilités 2020.2025.2030 :	Point d'étape et procédure de consultation des personnes publiques associées (dont les associations représentant les personnes à mobilité réduite).



SMTC

BILAN CONCERTATION



BILAN DES COMMISSIONS ET ATELIERS CARUT 2016

DATES	Thématiques abordées
02 février 2016	Eclairage Station CARMES : avis sur le niveau de l'éclairage après rénovation de l'œuvre d'art
11 mars 2016	Ascenseurs bandeau de commande : Présentation du prototype
14 avril 2016	Ascenseur (station Jolimont) : contrôle des boucles magnétiques pour personnes appareillées
21 avril 2016	Visuels des écrans d'info temps réel des bus Linéo : position et contenu des écrans
31 mai 2016	Aménagement Gare bus Marengo : présentation du projet et visite du pôle d'échanges
02 juin 2016	Ascenseurs : mise aux normes des boîtes à bouton palières
20 juin 2016	Commission plénière CARUT
17 octobre 2016	Présentation d'un ascenseur totalement rénové (station Argoulet)
13 décembre 2016	Commission plénière CARUT



SMTC

SUIVI SDAP – AD'AP





SMTC

SUIVI SDAP





BILAN SDAP NOVEMBRE 2016



Contexte

Avancement du programme

Actualisation du SDAP



SMTC

CONTEXTE

tisséo

SMTC

tissé

RAPPEL SDAP SEPT 2015

Pour rappel

60 %
d'arrêts
accessibles

Données janvier 2015

valeurs Janvier 2015	Arrêts Prioritaires	Non prioritaires	Total
Accessibles	1828	320	2148
Non accessibles	978	429	1463
ITA	56	-	56
Total	2862	749	3611

SMTC

tissé

CONTRÔLE DES MISES EN ACCESSIBILITÉ

Un double objectif :

- Assurer un suivi fiable pour le bilan SDAP à destination de la préfecture
- Diffuser une information à jour sur l'accessibilité des arrêts aux usagers (notamment calculateur d'itinéraire PMR)

*En 2016, 1200 arrêts ont été vérifiés par les personnels SMTC et EPIC formés selon les techniques et les critères de relevé définis.
La base de données est tenue à jour par le SIG SMTC.
L'information au public est gérée par le service commercial EPIC.*



SMTC

AVANCEMENT DU
PROGRAMME





SYNTHÈSE

Engagement du SMTC

429

Arrêts

Prioritaires

à rendre accessibles

en 2015-2016

2016 : **429** arrêts

2017 : **184** arrêts

2018 : **365** arrêts

} **978** arrêts *

Réalisation / programmation SDAP 2016

	Total
Programme SDAP	429
Arrêts supprimés	11
Arrêts mis en accessibilité	271
Taux de réalisation fin 2016	65 %
Taux de réalisation / l'engagement SDAP 2015*	28 %

SMTC

tissé

Intégration de Colomiers

72 nouveaux arrêts accessibles

+

11 arrêts rendus accessibles
(arrêts non prioritaires en 2015)

LES PLUS PAR EPCI

Année 2016	
	nombre
Nouveaux arrêts accessibles	146
dont	
TM	125
Sicoval	3
CAM	16
SITPRT	2

SMTC

tissé

IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

CONCERTATION

Organisation d'ateliers pour le contrôle des arrêts en environnement contraint

84 arrêts susceptibles de classement ITA

	TM	Sicoval	CAM	SITPRT
ITA ?	62	10	4	8

Nota : 2 arrêts déclarés ITA au SDAP 2015 ont basculé dans les arrêts accessibles à la suite de travaux en 2016



SMTC

tissé

**345 arrêts
rendus
accessibles
fin 2016**

EN RÉSUMÉ

Arrêts rendus accessibles

Origine des travaux	SDAP	Les Plus	Bilan
Nombre d'arrêts prévus	429	0	429
Nombre d'arrêts réalisés	199	146*	345
Ecart réalisé / prévu	- 230 *	+ 146	- 84

**opportunités / décalages des travaux de voirie ou évolution du réseau*

Fin 2016

- *Plus d'1/4 du programme SDAP 2016 - 2018 réalisé*
- *146 nouveaux arrêts accessibles hors SDAP en parallèle*
- *un réseau accessible à 65% (+ 5 % / janvier 2015)*



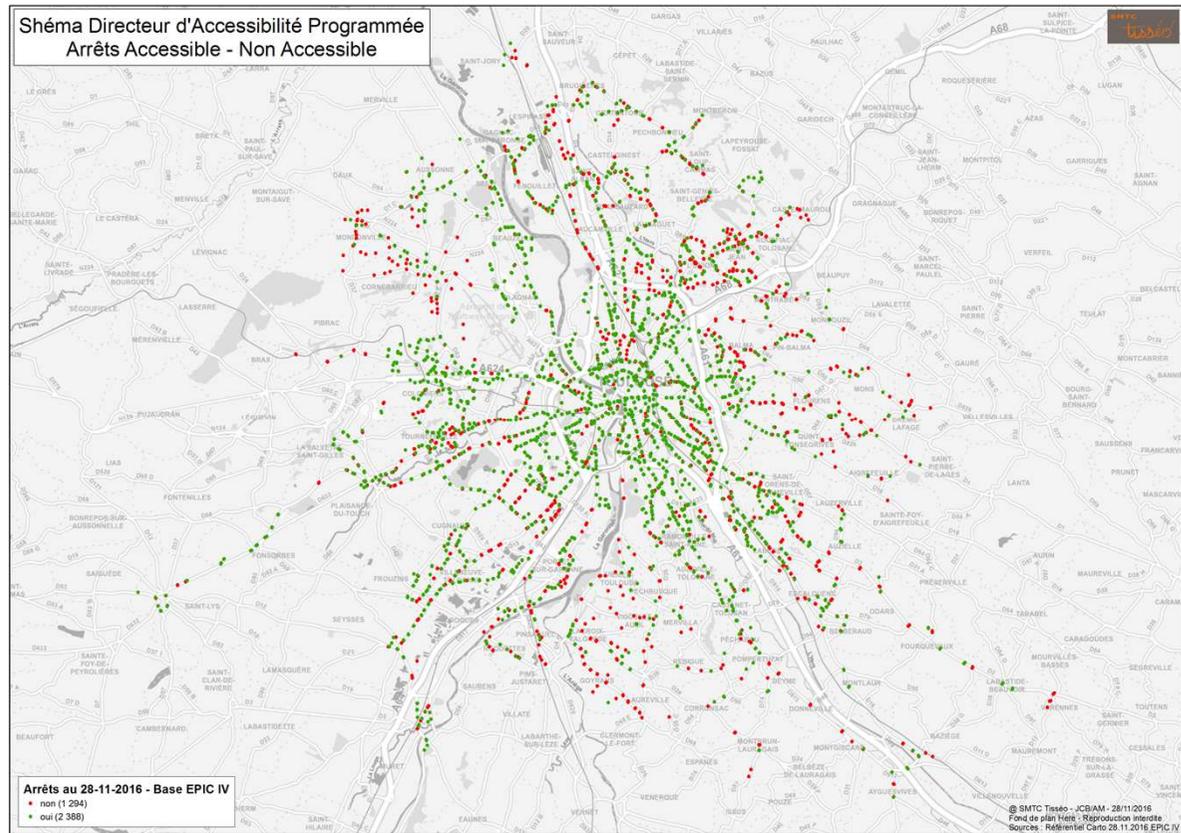
ACCESSIBILITE DU RESEAU FIN 2016

Evolution du taux d'accessibilité du réseau

Janvier 2015 60%



Décembre 2016 65%





ACTUALISATION DU SDAP

Les modifications du réseau à prendre en compte: Colomiers

- prochain comité de suivi SDAP (24 Janvier 2017)
- 1^{ère} mise à jour du SDAP (Fév 2017)

Les modifications du réseau à prévoir : Muretain

- 2^{ème} mise à jour du SDAP (Fév 2018)



CALENDRIER PREVISIONNEL DE CONCERTATION SUR PROJETS

Ateliers CARUT

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

Mars - Avril 2017

TELEPHERIQUE

titulaire du marché connu le 21 décembre 2016

calendrier de concertation à préciser en début d'année 2017

BUS ARTICULES Citaro 2

discussion en cours avec le constructeur Evobus



SMTC

SUIVI AD'AP

tisséo

AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE SUR PATRIMOINE



**L'Ad'AP : 6 010 k€ prévisionnels
pour la mise en conformité des
ERP**

L' Agenda d'Accessibilité Programmée porte sur l'amélioration de l'accessibilité des établissements recevant du public au sein du réseau urbain : stations de métro, agences commerciales, commerces, parcs-relais.

L'Ad'Ap est mis en œuvre sur la période 2016/2024, les principales mesures visent à élever le niveau de l'accessibilité des stations de métro (escaliers, ascenseurs, portillons PMR, éclairage).



TISSEO = 70 ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

→ 37 stations de métro dont :

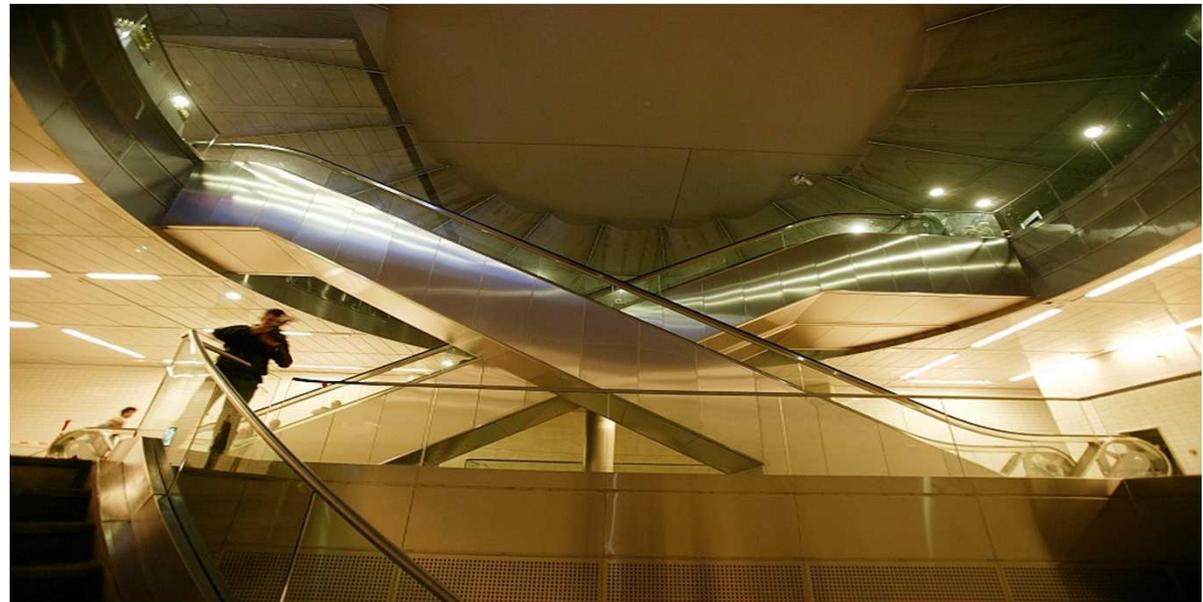
- 34 classées ERP 4ème catégorie
- 2 classées ERP 5ème catégorie
- 1 classée ERP 2ème catégorie

→ 12 commerces

→ 7 points de ventes

→ 12 salles d'attente

→ 2 parkings silos



L'Ad'AP : 6 010K€ PRÉVISIONNELS POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES ERP

ACTIONS	2016-2018	2019-2021	2022-2024	TOTAL
Obstacles sur cheminements	36 000 €			36 000 €
Adaptation des portillons billettiques	455 000 €			455 000 €
Remplacement ascenseurs	1 153 000 €			1 153 000 €
Traitement escaliers fixes	500 000 €			500 000 €
Eclairage	300 000 €	600 000 €	850 000 €	1 750 000 €
Avertisseur lumineux en façade de quai	36 000 €			36 000 €
Visuels de reconnaissance des stations	100 000 €			100 000 €
Signalisation des parois vitrées, bornes et poteaux	38 000 €			
Bornes d'Appel d'Urgence (BAU)		1 080 000 €		1 080 000 €
Parkings (P+R)		900 000 €		900 000 €
TOTAL	2 618 000 €	2 580 000 €	850 000 €	6 010 000 €



SUIVI Ad'AP FIN 2016

→ Stations de métro : Portillons billettique
Adaptation des portillons billettiques

16 septembre 2016

Inauguration des passages dédiés PMR
à l'occasion de la semaine européenne
de la mobilité.

« Les portillons billettiques sont désormais accessibles aux personnes en fauteuil roulant, grâce à un dispositif unique en France. »





SUIVI Ad'AP FIN 2016

→ Stations de métro : escaliers fixes

2ème marché notifié en juillet 2016

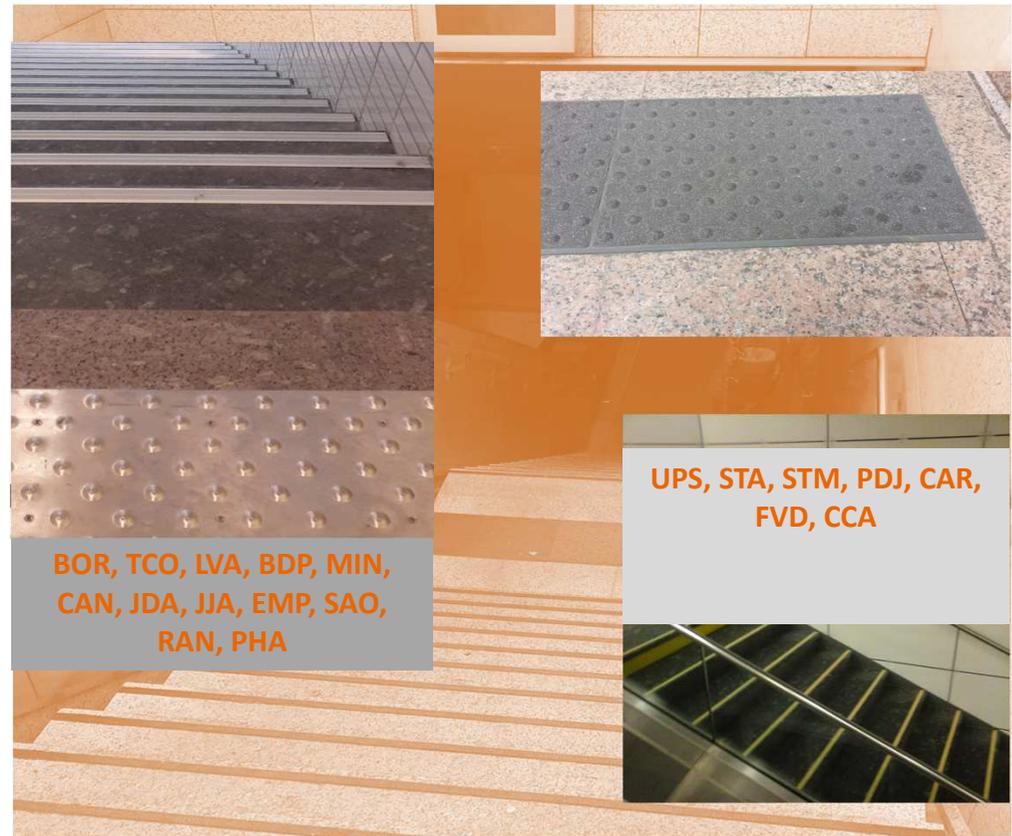
- Bandes d'éveil à vigilance en haut des marches
- Nez de marche et contremarches contrastés

Ligne A

- **6 Stations entièrement traitées**
REY, BAG, MER, JOL, ROS, BGR
- **Les nez de marche ont tous été repris**
- Les BEV restant à installer : lors du Doublement de Capacité ligne A (fermeture des stations)

Ligne B

- **Les nez de marche**
stations traitées : UPS, STA, STM, PDJ, CAR, FVD, CCA
stations terminées en 2016 : BOR, TCO, LVA, DBP et MIN
avec mise en œuvre d'un profil rapporté.
- Les BEV intérieures seront installées.





SUIVI Ad'AP FIN 2016

→ Stations de métro : escaliers fixes

Bilan fin 2016	Nez de Marche		BEV INT		BEV EXT	
	Nbre de stations traitées	% de réalisation	Nbre de stations traitées	% de réalisation	Nbre de stations traitées	% de réalisation
Ligne A 18 stations	18	100 %	14	80 %	6	33 %
Ligne B 20 stations	11	55 %	9	45 %	2	10 %

→ Stations de métro : Ascenseurs

Ascenseurs	mis aux normes *	restant à traiter en 2017/18	% de réalisation
Ligne A	24	15	62%
Prol. LA	16	0	100%
Ligne B		73	0%

* : à l'exception de 7 édicules



Avancement conforme au planning prévisionnel de travaux



SUIVI Ad'AP FIN 2016

Mise en conformité des ascenseurs
Prolongement LA et parkings (REPAT 2) :

Détail zone palière :

- Contraste de la boîte à bouton palière sur l'encadrement inox
- Bouton d'appel avec collerette lumineuse
- Indicateur de position cabine



**Mise en conformité des ascenseurs
PLA et parkings (REPAT 2) :**

Détail zone cabine :

- Dispositif de téléalarme avec boucle magnétique
- Contraste de la boîte à bouton cabine sur habillage inox cabine
- Mise en place de miroir de recul
- Boîte à bouton cabine :
 - bouton XL,
 - collerette verte et jaune pour la téléalarme,
 - étiquettes de nom d'étage avec braille,
 - indicateur position d'étage
- Rénovation de l'éclairage : mise en place de spots en plafond





SUIVI Ad'AP FIN 2016

→ Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations

Juillet 2016 : Marché de maîtrise d'œuvre notifié
Décembre 2016 : Rendu phase diagnostic

Programme

- **2016-2018** : Stations test
ARE, CAP, ARG, CCA, RAN + CAR
- **2019-2021** : Stations Ligne A
- **2022-2024** : Stations Ligne B

Objectifs

- Amélioration de l'accessibilité
- Gestion des obsolescences
- Réduction des consommations énergétiques

Interfaces

- Doublement capacité LA - SMTC/SMAT
- Maintenance éclairage - TISSEO Régie
- 4G métro





➔ Stations de métro : réfection de l'éclairage des stations

**Phase Diagnostic en cours de finalisation
stations test : ARE, CAP, ARG, CCA, RAN + CAR**

- **Etat des lieux, mesures à l'appui, de l'éclairage des stations de métro** (points forts/points faibles).
- **Préconisation des solutions techniques à mettre en œuvre pour améliorer l'éclairage de certaines zones** en prenant en compte l'évolution des réglementations (accessibilité, transition énergétique...) et des technologies.
- **Initie un échange avec l'exploitant pour améliorer les performances de la maintenance de l'éclairage** (gestion des pannes, gestion des remplacement des appareils et des sources ...).

SUIVI Ad'AP FIN 2016





SUIVI Ad'AP FIN 2016

→ Visuels de reconnaissance des stations de métro

→ Novembre 2016 : validation des visuels

→ Démarche dévoilée au public

exposition « **Dessine-moi une station** »
du 15 au 30 Novembre 2016
esplanade François Mitterrand

→ Prochaines étapes

Organisation du déploiement et de la mise en œuvre opérationnelle

- . Gestion des interfaces pour le déploiement
- . Planification de la mise en œuvre
- . Définition du plan de communication

Conception d'outils d'aide à l'utilisation des visuels



→ Bilan des autodiagnostic
ERP 5^{ème} catégorie

ERP 5 ^{ème} catégorie	Accessibles	% d'ERP 5 ^{ème} catégorie accessibles	Travaux prévus en 2017
10 Commerces *	7	70 %	3
8 Agences Tisséo	7	88 %	1
9 Salles d'attente **	7	78 %	2

* : 2 commerces fermés sur les 12 existant en sept 2015

** : 3 salles d'attente fermées sur les 12 existant en sept 2015



Banque accueil PMR commerce JJA



S M T C

STATISTIQUES FRÉQUENTATIONS





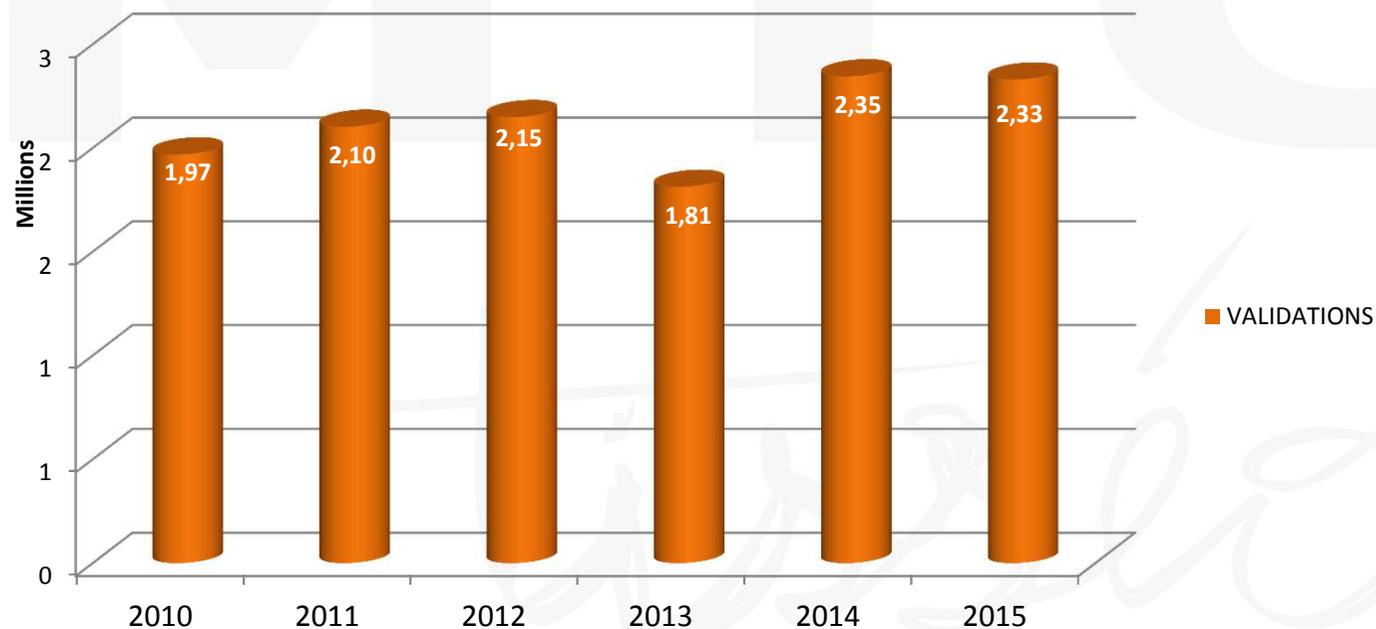
**+ 18 %
en 5 ans**

Nota
Le pourcentage par rapport à la totalité des validations reste constant

Remarque
2015 est une année atypique du fait de grèves et de travaux entraînant l'arrêt du métro

FRÉQUENTATIONS RÉSEAU 2010-2015

Validations des titres à tarif spécifique lié au handicap





SMTC

FRÉQUENTATIONS PMR

ETUDE D'IMPACT DE L'ARRÊT LIGNE A

SMTC

tissé

**Période de
référence**

**Semaines du
18 juillet au
21 août 2016**

DOCA : IMPACT DE L'ARRÊT DU MÉTRO

Objectif de l'étude : évaluer le nombre de Personnes à Mobilité Réduite utilisatrices du métro ligne A

- personnes en fauteuil
- personnes avec poussette
- personnes utilisatrices de cannes,...
- personnes avec bagage encombrant

L'analyse porte sur 5 semaines d'été correspondant à la période d'interruption du métro ligne A



**5 semaines
d'arrêt
ligne A**

FRÉQUENTATION DE LA LIGNE A PAR LES PMR

Evaluation des entrées sur les 5 semaines d'été

- Plus de **5000 voyages** sur la ligne A de personnes en fauteuil roulant
- Une fréquentation particulièrement élevée **station Jean Jaurès :** environ 1000 entrées sur la ligne A, essentiellement en correspondance avec la ligne B
- En parallèle, plus de **80 000 poussettes** sur la ligne A

environ
30 par jour

*Evaluation réalisée à partir des
comptages réalisés en novembre 2016*



SMTC

VISUELS STATIONS DE MÉTRO





VERNISSAGE DE L'EXPOSITION « DESSINE-MOI UNE STATION »

16 NOVEMBRE 2016





RAPPEL DES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

2016

Comité de suivi technique

- 14 avril
- 9 juin
- 20 octobre

Comité scientifique

- 2 septembre
- 29 septembre
(entretien avec M. Robert Marconis)



SMTC

tissé

LES VISUELS DU MÉTRO RETENUS

LIGNE A



BASSO CAMBO



BELLEFONTAINE



REYNERIE



MIRAIL-UNIVERSITÉ



BAGATELLE



MERMOZ



FONTAINE LESTANG



ARÈNES



PATTE D'OIE



ST CYPRIEN
RÉPUBLIQUE



ESQUIROL



CAPITOLE



JEAN JAURÈS



MARENGO-SNCF



JOLIMONT



ROSERAIE



ARGOULETS



BALMA-GRAMONT

LIGNE B



RAMONVILLE



UNIVERSITÉ
PAUL SABATIER



FACULTÉ
DE PHARMACIE



RANGUEIL



SAOUZELONG



ST AGNE-SNCF



EMPALOT



ST MICHEL-MARCEL
LANGER



PALAIS DE JUSTICE



CARMES



FRANÇOIS VERDIER



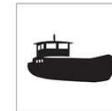
JEAN JAURÈS



JEANNE D'ARC



COMPANS
CAFARELLI



CANAL DU MIDI



MINIMES-CLAUDE
NOUGARO



BARRIÈRE DE PARIS



LA VACHE



TROIS COCUS



BORDEROUGE



SMTC

MERCI DE VOTRE ATTENTION

tisséo

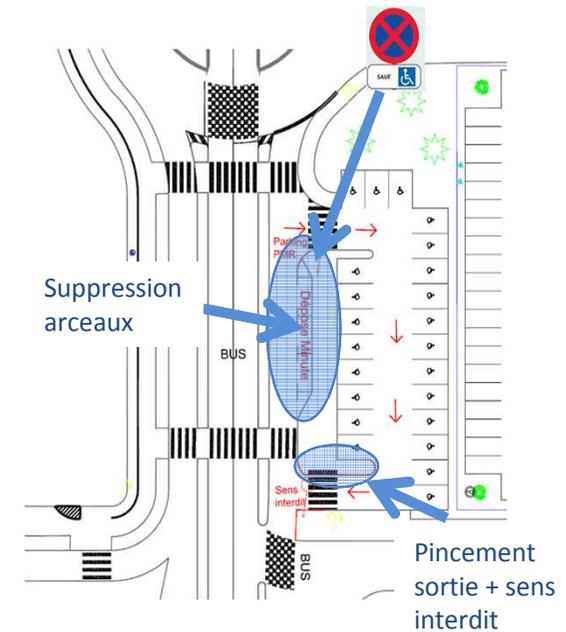
PEM RAMONVILLE

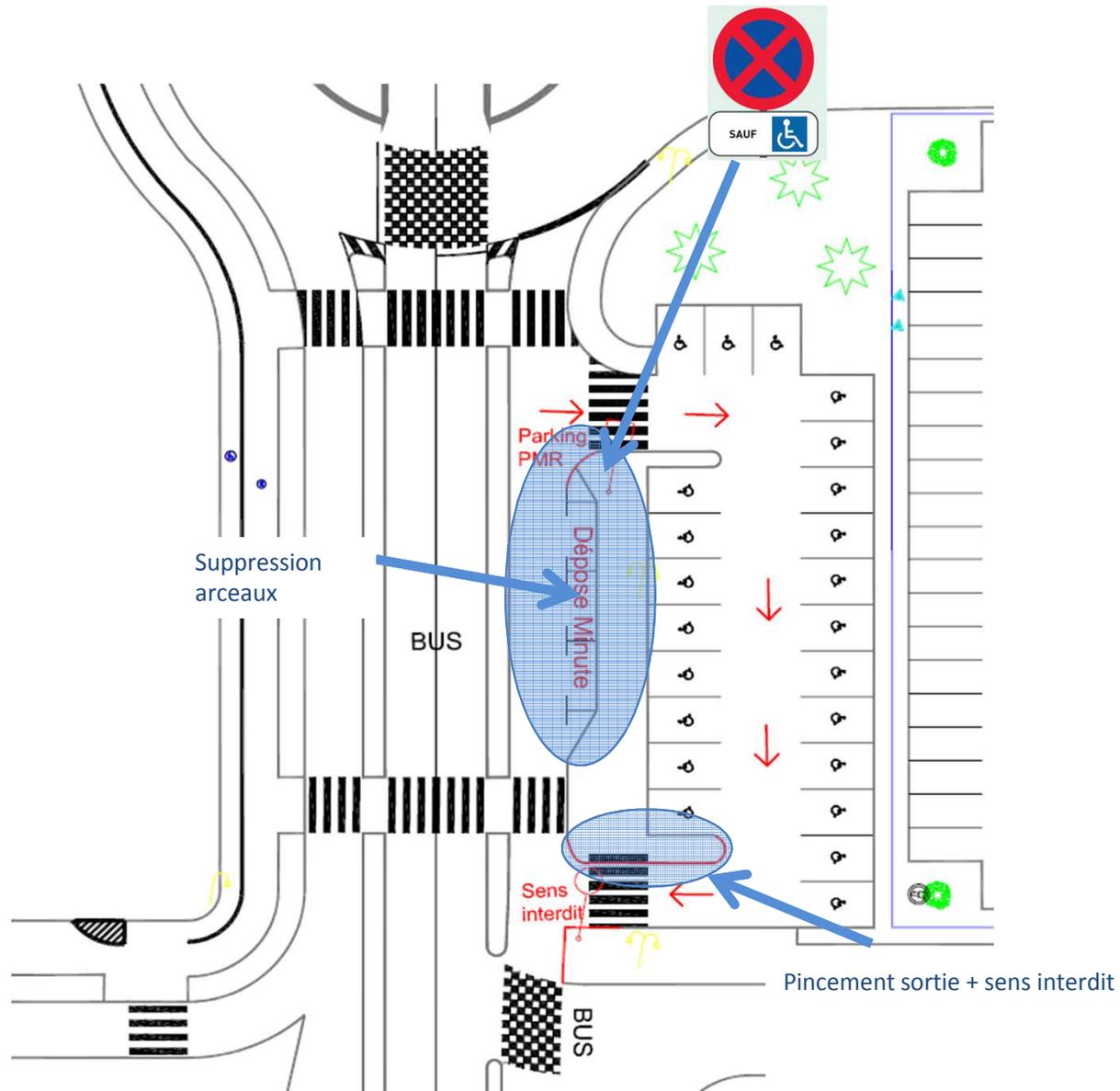


Poche PMR et Point
d'embarquement covoiturage



- Des premiers aménagement **en Juin 2016**
 - Aménagement d'une dépose-minute (3 places)
 - Restriction d'accès à la poche PMR : mise en sens unique
 - Renforcement de la réglementation : arrêt interdit sauf PMR
- Une demande d'une **plus grande présence** (Police Municipale / Gendarmerie)
- Une **démarche globale** élargie à tous les P+R au contact de la rocade
 - Etat des lieux / Comptages sur 4 poches PMR (Ramonville – Balma – Borderouge – Argoulets)
 - Analyses des retours d'expériences de solutions dans d'autres villes
 - Prise de contact avec Blablacar pour les impliquer dans le projet et ajuster leur site Internet
- Phase d'études d'un **point d'embarquement covoiturage**
 - Une enveloppe inscrite au budget 2017
 - Une 1^{ère} esquisse sur un foncier identifié





- **Un point d'embarquement covoiturage**
 - Localisation : foncier identifié avec co-visibilité sur le métro, dissocié de la zone PMR
 - Fonctionnement : poche de stationnement en dehors de la circulation pour pouvoir embarquer les covoitureurs
 - Réglementation : Arrêt minute donc le stationnement est interdit
 - Capacité : environ 20 à 30 places



OBJECTIF DE PHASAGE DE LA SOLUTION PROPOSEE



Phases de finalisation de la conception et validation du projet « point d'embarquement covoiturage ».

Dans le cadre du **renouvellement du système** de gestion des P+R, des évolutions sur les contrôle d'accès seront possibles.

