

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ



Schéma directeur d'accessibilité *Agenda d'accessibilité programmée*

Réseau de Transports Publics Urbains



Crédits :

Document réalisé par le **Syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées**

avec le soutien en assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'oeuvre et pour la mise en page de l'**Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées**

Pictogrammes : <http://thenounproject.com/>

2015

Table des matières

Le mot du Président	5
I. Introduction	7
1. Rappel du cadre réglementaire du SDA-Ad'AP	7
2. Cadre et méthode de la démarche	9
II. Diagnostic	11
1. Structuration du territoire et de la population	11
2. Organisation des offres de transports en commun	15
3. Les situations de handicap et de mobilité réduite	20
4. Le handicap dans le périmètre de transports urbains.....	24
5. Accessibilité de la chaîne de déplacement.....	33
III. Plan d'actions	43
1. Des objectifs qui traduisent l'enjeu générique de la loi de 2005	43
2. Un scénario phasé pour une accessibilité complète du réseau.....	43
3. Les 18 actions envisagées	51
4. Une programmation lissée pour une amélioration progressive de l'accessibilité	67
IV. Annexes	69



Le mot du Président



Nous sommes tous, de manière permanente ou à un moment de notre vie, confrontés de près ou de loin à une situation de mobilité réduite.

L'accessibilité aux transports constitue dès lors un enjeu primordial auquel les politiques menées dans l'agglomération paloise ont d'une manière constante cherché à répondre depuis une quinzaine d'années.

Le schéma directeur d'accessibilité, approuvé en octobre 2011, s'est concrétisé par la mise en œuvre d'actions en faveur de l'accessibilité comme le renouvellement du matériel roulant, la mise en place de l'information dynamique embarquée et une planification des travaux de mise en accessibilité des arrêts.

La procédure d'élaboration d'un Agenda d'accessibilité programmé, engagée en décembre dernier, a permis de tirer un premier bilan des actions engagées. La nouvelle programmation qui sera proposée constitue le fruit d'un travail mené avec l'ensemble des partenaires

associatifs et institutionnels et va permettre d'accélérer la réalisation des aménagements pour les publics en situation de handicap. Cela permettra à chacun d'entre nous de mieux nous déplacer.

En dépit d'un contexte financier contraint pour l'ensemble des collectivités, le SMTU a fait le choix d'une programmation ambitieuse mais néanmoins réaliste en ajustant au mieux les priorités d'actions. Le Bus à Haut Niveau de Service constituera une vitrine de ces aménagements avec des stations accessibles et des trottoirs confortables sur l'ensemble de son tracé qu'il nous faudra par la suite généraliser.

En effet, je reste persuadé que la mise en accessibilité du réseau permettra également des gains de temps aux points d'arrêt, de bénéficier d'un meilleur service de transport et de donner une image de modernité à notre réseau de transport.

Nicolas PATRIARCHE
*Président du Syndicat mixte
des transports urbains Pau Porte des Pyrénées*



I. Introduction

1. Rappel du cadre réglementaire du SDA-Ad'AP

La loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, est venue compléter et enrichir le corpus réglementaire visant à une meilleure prise en compte et une meilleure insertion des personnes en situation de handicap dans la société. Ce texte permet trois avancées majeures :

- la prise en compte de toutes les formes de handicap ainsi que toutes les situations de mobilité réduite et non plus les seules personnes en situation de handicap physique,
- la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports,
- l'obligation de mettre en œuvre des mesures concrètes pour répondre aux objectifs fixés par la loi.

La chaîne de déplacements

Le code des transports répartit la compétence « transports publics » entre différentes collectivités : l'État lui-même, les régions, les départements, les communes ou leurs groupements. La loi du 11 février 2005 précise : « La chaîne du déplacement, qui comprend les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». La directive du 13 avril relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 insiste sur ce point : « Les différentes autorités organisatrices des transports publics urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner dans l'élaboration de leurs schémas respectifs ».

Dans le domaine des transports publics, la loi de 2005 a fixé deux échéances aux autorités organisatrices de transports en commun :

- l'approbation du Schéma directeur d'accessibilité, document planifiant et programmant la mise en accessibilité des réseaux de transports publics avant le 12 février 2008,
- l'accessibilité totale des réseaux avant le 12 février 2015.

Constatant les retards et les difficultés à appliquer cette loi, mais souhaitant réaffirmer la nécessité de tendre vers un objectif d'accessibilité pour tous, le législateur est intervenu pour préciser la loi du 11 février 2005 et y apporter certaines dérogations par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 et le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014. Dans le domaine des transports publics et plus précisément des réseaux de transports urbains, les évolutions notables sont les suivantes :

- les AOT ont jusqu'à fin septembre 2015 pour définir un Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée dit « SDA-Ad'AP »,
- les AOT des réseaux de transports urbains, disposent d'une période de trois ans pour mettre en œuvre leurs actions,
- il est désormais possible de distinguer des arrêts prioritaires sur le réseau commercial,
- pour le réseau scolaire, seuls les arrêts et les véhicules qui permettent à un élève en situation de handicap de suivre son projet personnalisé de scolarisation sont à rendre accessibles, si les représentants légaux de celui-ci en font la demande.

C'est dans cette dynamique, avec la volonté de se mettre rapidement en conformité avec la loi et plus largement d'agir fortement en faveur de l'accessibilité pour tous, que le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées s'est engagé dans la démarche de SDA-Ad'AP. Ce document viendra donner un cadre aux actions déjà engagées (renouvellement du matériel roulant, aménagement des points d'arrêts...) et programmer de nouvelles actions.



Le droit au transport

Pouvoir se déplacer est un droit fondamental qui permet l'exercice de la citoyenneté et la participation à la vie sociale. C'est dans cette optique que la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1152 du 30 décembre 1982 a souligné que :

- « Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale [...]. Ces besoins sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens [...] »
- « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport

ouvert au public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite. »

L'Article L1111-1 du Code des transports :

« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

Pourquoi viser l'accessibilité pour tous ?

L'accessibilité comme facteur d'intégration sociale

La possibilité de se mouvoir et de se déplacer, aussi bien à l'intérieur du cadre bâti que dans les espaces publics et les transports, conditionne l'insertion sociale de chacun des citoyens. Comment s'instruire, travailler, se distraire, participer à la vie de la cité, nouer des liens amicaux, familiaux ou sociaux, si l'on ne peut se déplacer et accéder dans les lieux où se pratiquent les activités sociales, éducatives et professionnelles.

Accessibilité comme élément de confort pour tous, gage de qualité

L'accessibilité concourt largement au confort offert à l'ensemble de la population. Les personnes à mobilité réduite sont les révélateurs des difficultés ressenties et subies par l'ensemble des citoyens dans l'utilisation de la

cité. C'est ainsi que l'accessibilité constitue notamment un élément important de la promotion des transports publics et concourt à la mise en place d'une meilleure qualité de service [...].

Il est très important de souligner que si les exigences d'accessibilité sont intégrées dès le début des réflexions des projets, les réalisations ne donnent pas lieu à surcoût, ou dans des limites très raisonnables et ces éléments de confort d'usage supplémentaire peuvent être générateurs de recettes financières induites par une augmentation de la clientèle.

source : Rapport de la députée Geneviève Lévy au Premier ministre « L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite » - 2003

2. Cadre et méthode de la démarche

a. Le SDA-Ad'AP, un document de planification et programmation

Le SDA-Ad'AP poursuit deux objectifs :

- planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports sous compétence de la collectivité,
- programmer dans le temps et financièrement la mise en œuvre des actions.

Dans le détail, comme le précise l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, le SDA-Ad'AP doit :

- comporter une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité des services et prévoir les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant,
- préciser les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas,
- prévoir les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant,
- préciser les modalités d'actualisation du SDA-Ad'AP.

En approuvant le SDA-Ad'AP, le Syndicat Mixte donne une ligne directrice à son projet et s'engage à sa mise en application dans les délais définis, au plus tard dans une période de trois ans (2016 -2018) définie par la loi.

nb : en annexe, rappel de la loi du 11 février 2005, de l'ordonnance du 26 septembre 2014 et le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

b. Cadre du présent SDA-Ad'AP

Le périmètre de compétence du Syndicat Mixte est celui du périmètre des transports urbains. Le Syndicat, de par ses compétences, agit en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains de voyageurs sur :

- le réseau commercial,
- le réseau scolaire,
- le service de transport adapté, réservé aux personnes à mobilité réduite.

Le Syndicat Mixte a délégué l'exploitation de l'ensemble de ces missions de transports à la STAP (Société de transports de l'agglomération paloise).

c. Organisation de la démarche

Début 2015, le Syndicat Mixte s'est associé avec les services de l'Agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées pour construire son SDA-Ad'AP. La démarche s'est organisée tout au long du premier semestre 2015 en deux phases :

- diagnostic de l'accessibilité des réseaux Idelis et des besoins,
- scénarisation de la mise en accessibilité des réseaux et définition d'un plan d'actions.

A chaque étape, les associations représentatives des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ont été rencontrées. Elles ont été amenées à amender et compléter les éléments proposés, à enrichir les propositions et, plus généralement, à éclairer sur les attentes et besoins des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

De façon à assurer une cohérence des actions, la méthode employée est comparable à celle mise en œuvre pour les SDA-Ad'AP du Département des Pyrénées-Atlantiques et le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque - Adour.



Aussi des liens ont été faits avec les plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics communaux. Les communes et l'agglomération Pau Porte des Pyrénées ont été associées à l'élaboration du document. Celui-ci a notamment été transmis par courrier le 26 mai pour recueillir leurs avis. Néanmoins, n'étant pas compétent, le Syndicat Mixte ne peut qu'inciter les autres collectivités à se mettre en conformité avec la loi pour assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Les dates clés de la démarche

11 décembre 2014 : délibération d'engagement du SDA-Ad'AP

30 janvier : concertation avec les communes (lancement de la démarche, lien avec les PAVE, partage des objectifs du document)

12 février : concertation avec les associations (lancement de la démarche, partage du diagnostic, définition des arrêts prioritaires)

17 mars 2015 : concertation avec les communes sur les arrêts prioritaires

21 mai 2015 : transmission du document aux communes pour avis

26 mai 2015 : transmission du document aux associations pour avis

1 juin 2015 : rencontre avec les services de l'Etat

25 juin : délibération en comité syndical SMTU

Les associations rencontrées

Ont participé aux réunions de concertation :

Association française contre les myopathies (AFM),

Association des paralysés de France (APF),

Association Valentin Haüy (AVH),

Association aide et information aux non et mal-voyants (AAINMV),

Association régionale des infirmes moteurs d'origine cérébrale (ARIMOC),

Union nationale des aveugles et déficients visuels (UNADEV),

Handicap service

Défense des usagers des transports Aquitaine Grand-Pau.

II. Diagnostic

1. Structuration du territoire et de la population

a. Un territoire de 22 communes

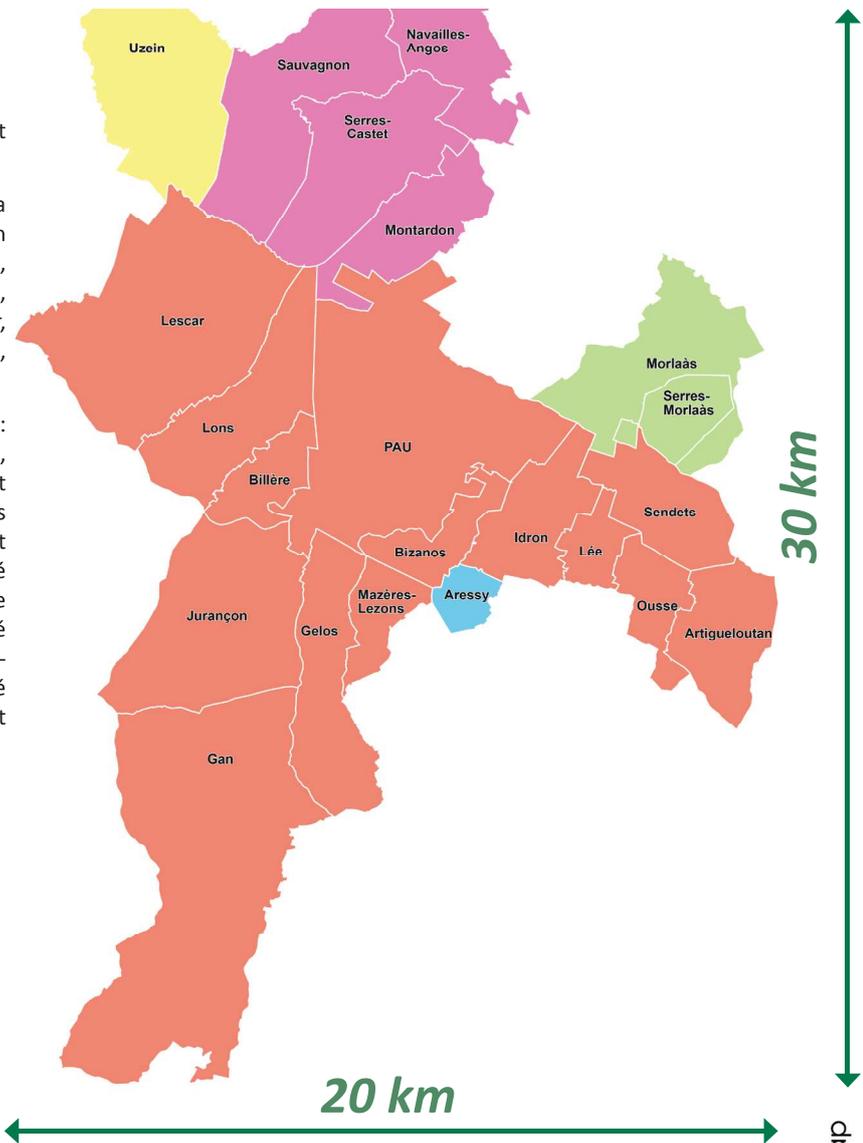
Le territoire s'étend sur 272 km² et 22 communes :

- les quatorze communes de la Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées (Artigueloutan, Billère, Bizaros, Gan, Gelos, Idron, Jurançon, Lée, Lescar, Lons, Mazères-Lezons, Ousse, Pau et Sendets)
- huit autres communes : Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon et Serres-Castet (Communauté de communes des Luy-en-Béarn), Morlaàs et Serres-Morlaàs (Communauté de communes du Pays de Morlaàs), Uzein (Communauté de communes du Mieu-de-Béarn) et Aressy (Communauté de communes de Gave et Coteaux)

Périmètre d'étude

- Communes de la Communauté d'agglomération Pau Pyrénées
- Communes de la Communauté de communes des Luy en Béarn
- Communes de la Communauté de communes du Pays de Morlaàs
- Communes de la Communauté de communes du Mieu de Béarn
- Communes de la Communauté de communes de Gave et Coteaux

Sources : IGN BD Topo
Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2014



Le périmètre des transports urbains, territoire d'étude

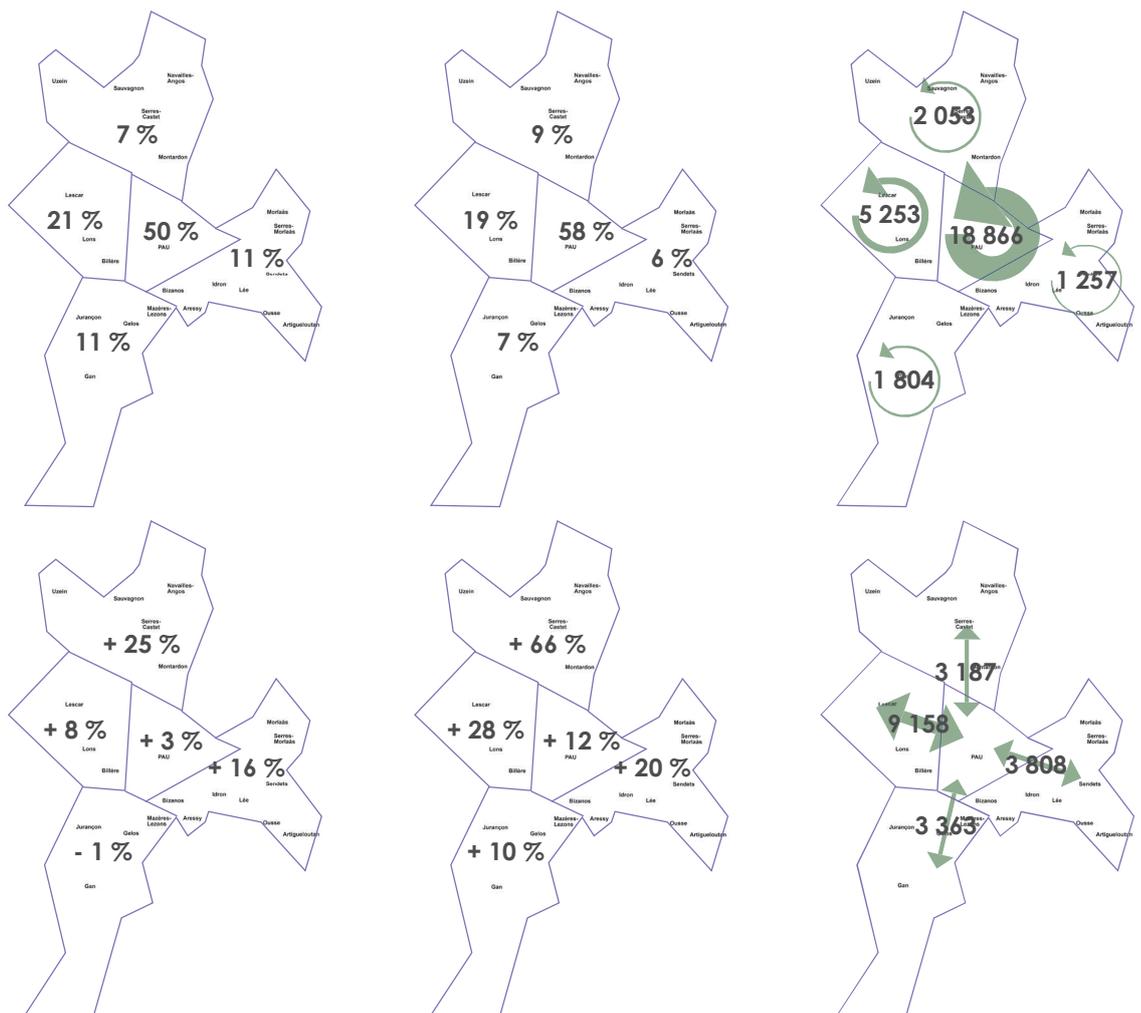
c. Une population qui a tendance à s'éloigner du cœur d'agglomération

Le territoire compte près de 165 000 habitants, soit 5 % de plus qu'en 1999.

La répartition de la population est très inégale sur le territoire. Si la commune de Pau est de loin l'espace le plus peuplé, les évolutions démographiques montrent une dynamique centrifuge qui s'opère autour et au détriment de la commune centre : la population augmente rapidement, notamment dans les communes du nord de l'agglomération.

L'emploi se concentre quant à lui de façon plus marquée dans le cœur d'agglomération : la commune de Pau est le 1er pôle d'emploi, avec une prédominance du secteur tertiaire. Elle joue également le rôle pôle sanitaire (hôpitaux), de pôle d'enseignement (Université) de pôle commercial (commerces du centre-ville) et de pôle industriel (parc d'activités Pau Pyrénées, Centre de Recherche Total, ...), au niveau régional.

Ce modèle spatial induit des échanges importants, et de plus en plus nombreux entre le cœur d'agglomération et les communes périphériques.

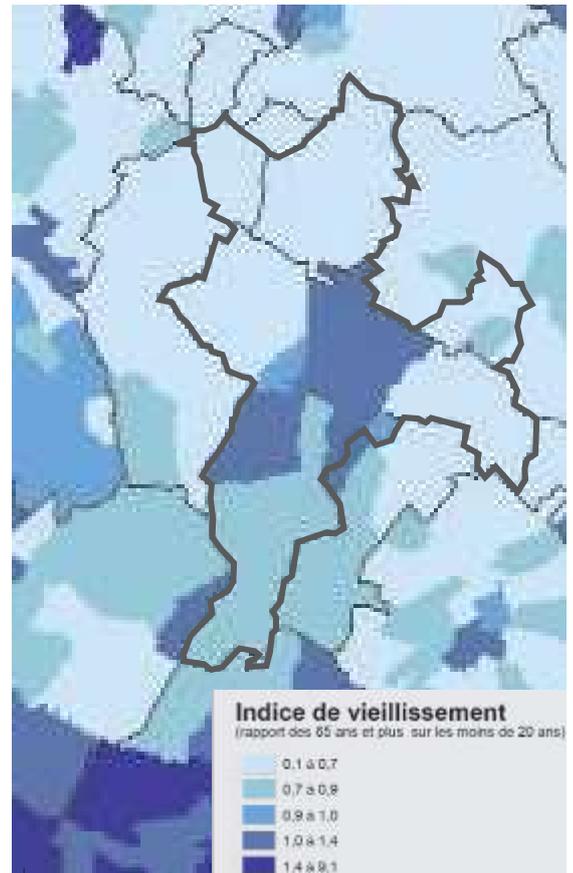


Répartition des population, emplois et principaux échanges domicile-travail (INSEE 2010 et 2011)



d. Une population âgée en cœur d'agglomération

La répartition des populations selon leur classe d'âge confirme que les familles ont tendances à sortir du cœur d'agglomération. Il en résulte une population plus âgée au centre que sur les franges.



Un centre d'agglomération plus âgé que ses franges

2. Organisation des offres de transports en commun

a. Des transports urbains au plus proche de la demande

En juillet 2010, le réseau urbain a :

- adopté le nom d'« Idélis »,
- été complètement restructuré pour plus de performance et d'efficacité,
- été étendu, aux huit communes qui venaient d'intégrer le périmètre des transports urbains.

La réorganisation du réseau permet de desservir au plus près la population : 95% des habitants du périmètre de transports urbains résident à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus « Idélis » (lignes de transport à la demande comprises). Cela s'est traduit dans les chiffres, par une augmentation de 47 % de la fréquentation, entre 2009 et 2014 pour atteindre 12 995 000 voyageurs par an.

Le réseau « Idélis » est aujourd'hui constitué de 24 lignes :

- 3 lignes « Temporis », lignes structurantes, cadencées, circulant au sein de l'espace le plus intense de l'agglomération (entité centre d'agglomération) et ses franges et reliant les principaux équipements du territoire (centre hospitalier, Université, centres commerciaux de Pau ainsi que le Parc des Expos et la cité administrative),
- 14 lignes « Proxilys » affinent la desserte des quartiers et relient les communes au centre d'agglomération,
- 2 lignes « Corollis », de liaisons inter-quartiers sans passage par le centre-ville de Pau,
- un service « Flexilis » de Transport à la Demande,
- un service « Libertis » dédié au transport de PMR.
- 1 navette urbaine « Coxitis »

Le réseau s'organise autour de trois pôles, situés dans le centre d'agglomération :

- le Pôle Bosquet : 60 % des lignes y passent,
- le Pôle gare, amené à se développer dans le cadre de la structuration d'un pôle d'échange bus-car-train en projet,
- les Halles.

Pour accroître l'attractivité et la performance du réseau le territoire s'est lancé dans un projet de bus à haut niveau de service qui reliera en 2018 l'Hôpital à la gare SNCF en passant par l'université et le centre-ville de Pau.

b. Un réseau scolaire au service des élèves et leurs familles

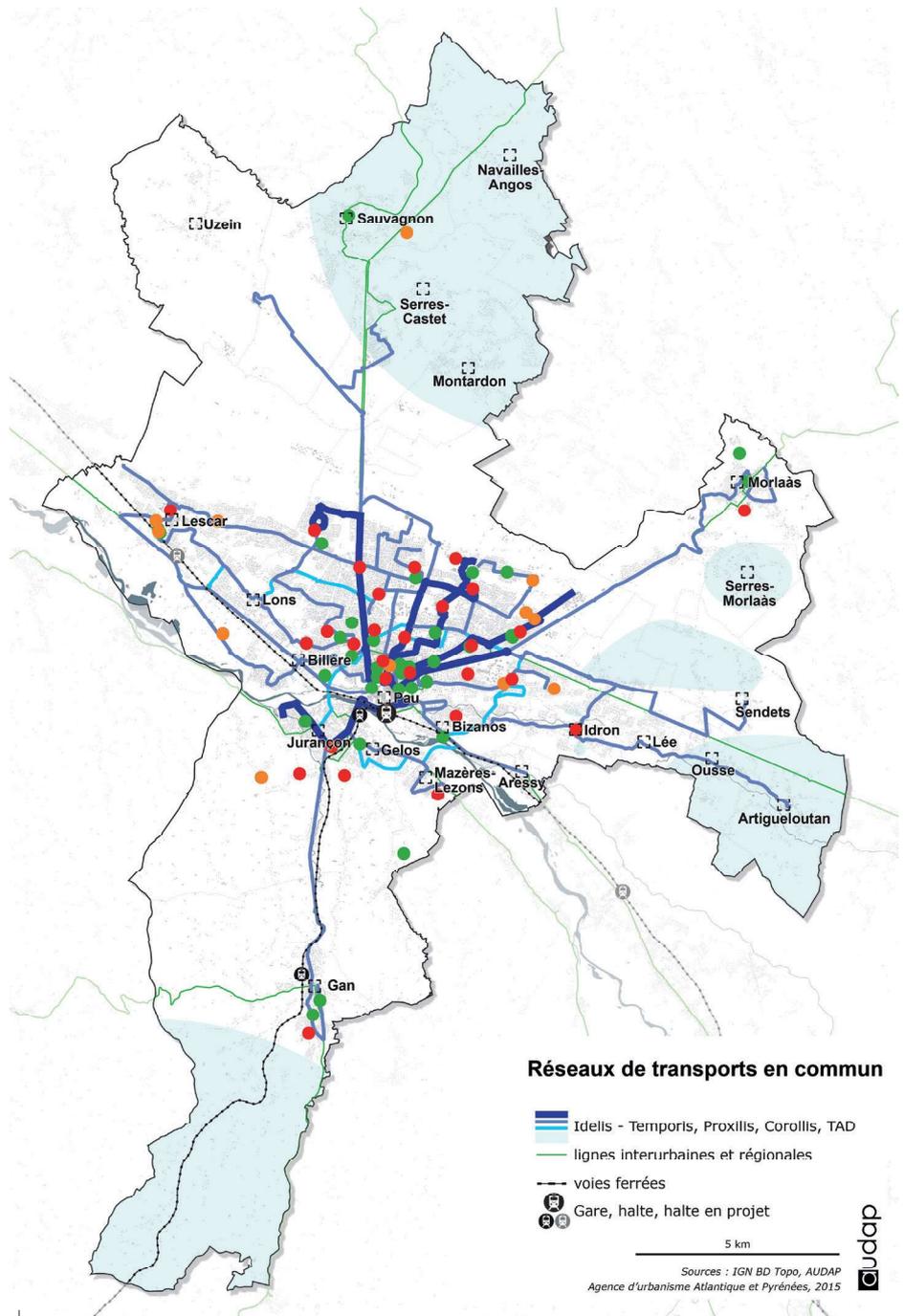
Le réseau scolaire se compose de 60 circuits et 828 arrêts, dont une majorité est partagée avec le réseau commercial. Chaque année, quand les élèves plus jeunes entrent à l'école et que les plus âgés la quittent ou changent d'établissement, les itinéraires sont revus, pour s'adapter à leurs besoins. Des arrêts et des lignes sont créés, d'autres supprimés.

Par ailleurs, le Conseil départemental assure un service de transport dédié pour les élèves ne pouvant utiliser le réseau scolaire. Il attribue aussi une indemnisation financière aux familles, dès lors qu'elles effectuent elles-mêmes le transport de leurs enfants.

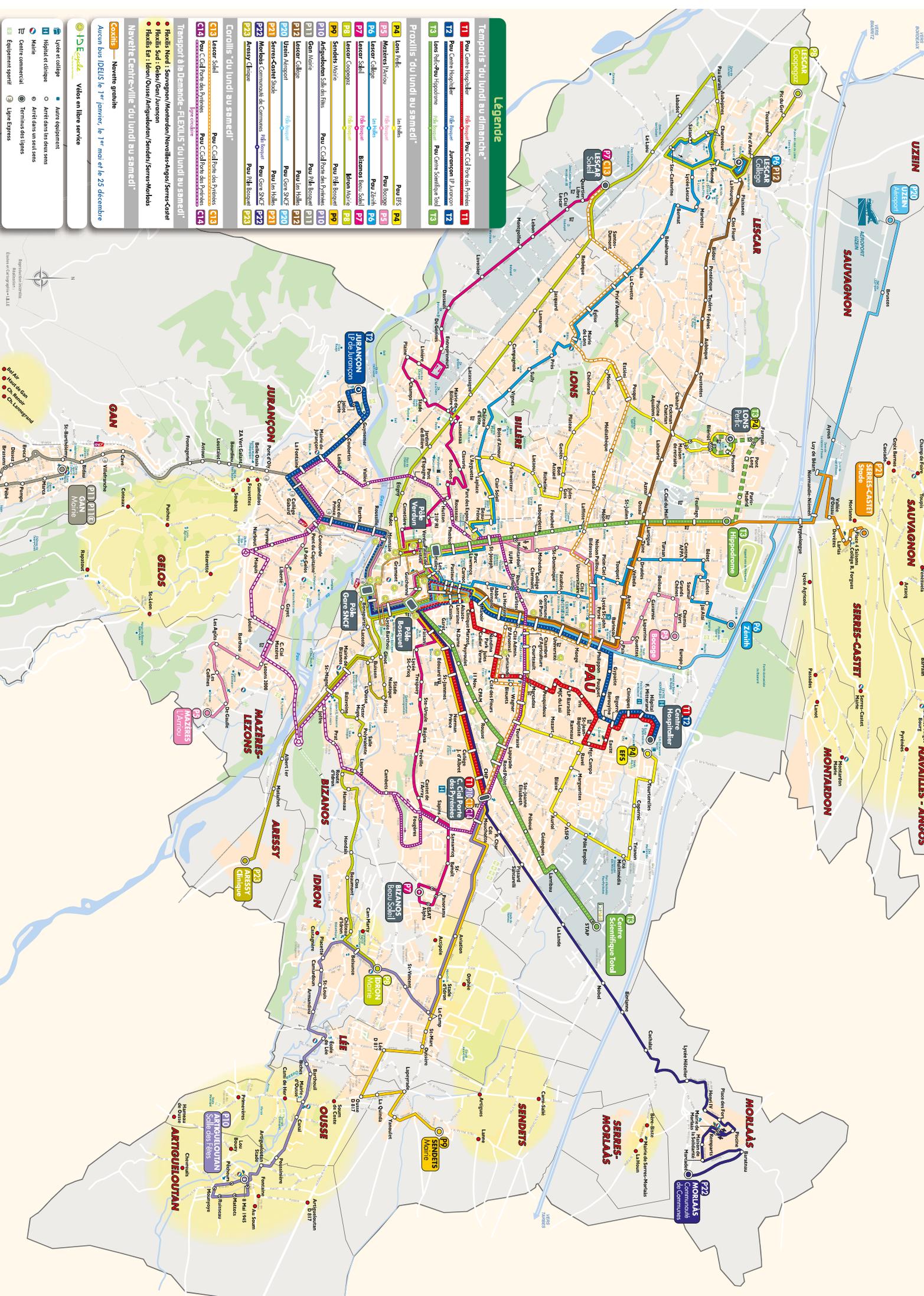
c. Libertis, le réseau dédié aux personnes à mobilité réduite

Libertis est le service de transports réservé aux personnes à mobilité réduite. Trois véhicules transportent les personnes de leur domicile à leur lieu de destination, après que l'utilisateur ait réservé au préalable son trajet.

Aujourd'hui, plus de 1375 personnes bénéficient du service Libertis via une carte. Celle-ci est délivrée à titre temporaire ou définitif par la Commission d'Admission d'Idélis, qui se compose d'élus, de représentants d'Idélis et d'un médecin. Cette carte donne la possibilité au détenteur d'accéder au service Libertis. Néanmoins, le service, victime de son succès, ne peut répondre à toutes les demandes. Les modalités d'accès de celui-ci devront être revues, au grès de la mise en accessibilité du réseau. de lignes régulières.



Les réseaux de transports sont connectés au niveau de la gare, futur pôle d'échange



Temporals "du lundi au dimanche"

- 11** Pour Centre Bourgadier Rik. Express Pour C. CdI Port des Pyrénées
- 12** Pour Centre Bourgadier Rik. Express Pour C. CdI Port des Pyrénées
- 13** Lons Sud -> Hippodrome Rik. Express Pour Centre Bourgadier

Proximité "du lundi au samedi"

- 14** Lons Salla Rik. Express Pour EF3
- 15** Mazères Jurançon Rik. Express Pour Bourgac
- 16** Lescar Collège Rik. Express Pour Zénith
- 17** Lescar Collège Rik. Express Pour Bourgac
- 18** Lescar Collège Rik. Express Pour Bourgac
- 19** Sendeils Mazère Rik. Express Pour Rik. Bourgac
- 20** Ardioussan Salla des Pyr. Rik. Express Pour C. CdI Port des Pyrénées
- 21** Gon Mazère Rik. Express Pour Rik. Bourgac
- 22** Lescar Collège Rik. Express Pour Les Halles
- 23** Uzein Ardioussan Rik. Express Pour Les Halles
- 24** Sennes-Carant Salla Rik. Express Pour Les Halles
- 25** Morlaàs Commune de La Commune Rik. Express Pour Les Halles
- 26** Avesey Chéroux Rik. Express Pour Rik. Bourgac

Coronille "du lundi au samedi"

- 313** Lescar Salla Rik. Express Pour C. CdI Port des Pyrénées
- 314** Pour C. CdI Port des Pyrénées Rik. Express Pour C. CdI Port des Pyrénées

Transport à la Demande - FLEXILIS "du lundi au samedi"

- Flexilis Nord : Sauvagnon/Montendou/Nouvelles-Angos/Sennes-Carant
- Flexilis Sud : Gelsou/Gem/Auzouren
- Flexilis Est : Idron/Ousse/Ardioussan/Sendeils/Sennes-Morlaàs

Navette Centre-Ville "du lundi au samedi"

- Navette Centre-Ville "du lundi au samedi"

Coaching - Navette gratuite

Aucun bus IDELIS le 1^{er} janvier, le 1^{er} mai et le 25 décembre

- 13** **Équipement** Vélos en libre service
- 14** **Équipement** Vélos en libre service
- 15** **Équipement** Vélos en libre service
- 16** **Équipement** Vélos en libre service
- 17** **Équipement** Vélos en libre service
- 18** **Équipement** Vélos en libre service
- 19** **Équipement** Vélos en libre service
- 20** **Équipement** Vélos en libre service
- 21** **Équipement** Vélos en libre service
- 22** **Équipement** Vélos en libre service
- 23** **Équipement** Vélos en libre service

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

- 1** Usés et collige
- 2** Usés et collige
- 3** Usés et collige
- 4** Usés et collige
- 5** Usés et collige
- 6** Usés et collige
- 7** Usés et collige
- 8** Usés et collige
- 9** Usés et collige
- 10** Usés et collige
- 11** Usés et collige
- 12** Usés et collige
- 13** Usés et collige
- 14** Usés et collige
- 15** Usés et collige
- 16** Usés et collige
- 17** Usés et collige
- 18** Usés et collige
- 19** Usés et collige
- 20** Usés et collige
- 21** Usés et collige
- 22** Usés et collige
- 23** Usés et collige

A retenir

- Une ville centre qui concentre la population et les activités.
- Des dynamiques démographiques centrifuges qui accentuent les déplacements de type «centre-périphérie».
- Une population vieillissante dans le centre de l'agglomération

>> Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports prioritairement dans le centre de l'agglomération, là où se concentrent les demandes de déplacements.

>> Agir dans les espaces où le vieillissement de la population peut faire craindre une perte d'autonomie liée aux difficultés de mobilité.

- Le réseau Idelis est organisé pour répondre aux différentes demandes de mobilité grâce à des offres variées.
- Un service spécifique de transport pour les personnes à mobilité réduite victime de son succès.
- Des services mis en réseau avec les autres offres de transports en commun.

>> Travailler vers une meilleure accessibilité du réseau Idelis et soulager le service spécifique.

>> Assurer les connexions entre réseaux de transports en commun en travaillant l'accessibilité des lieux d'intermodalité.



3. Les situations de handicap et de mobilité réduite

a. Des situations de handicap variées

Dans le cadre de la démarche et en accord avec les associations participantes, l'expression « personnes en situation de handicap » a été détaillée en six catégories de situation, à savoir les personnes ayant :

- des difficultés motrices,
- des déficiences auditives (sourds et malentendants),
- des déficiences visuelles (aveugles et malvoyants),
- des déficiences intellectuelles et mentales
- des déficiences psychiques
- des troubles du spectre autistique.

Cette distinction permet de couvrir un nombre important de situations et des besoins singuliers qui pourront traduire les situations et besoins spécifiques d'une grande part de la population en situation de handicap. Plus loin dans ce document, ces catégories et leurs besoins sont détaillés.

« Handicap »

Au sens de la loi du 11 février 2005, « constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »



difficultés motrices



déficiences auditives



déficiences visuelles



déficiences intellectuelles et mentales



déficiences psychiques

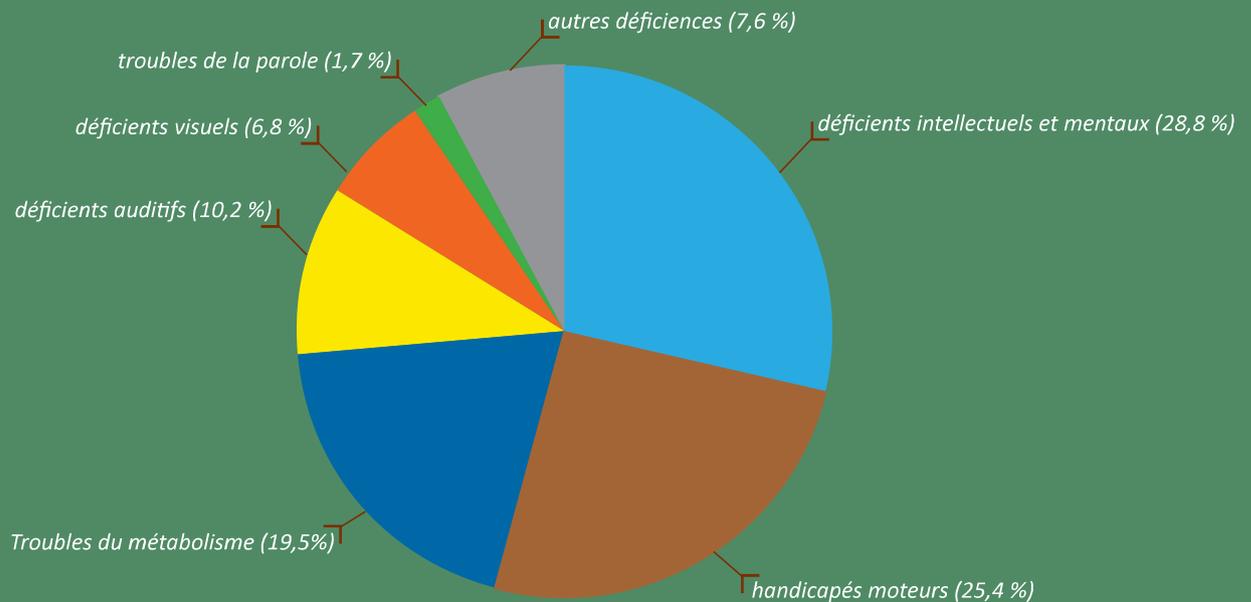


troubles du spectre autistique

En France, 12 millions de personnes en situation de handicap

Près de 12 millions de personnes en France vivent avec une ou plusieurs formes de handicaps pouvant occasionner des difficultés dans leur mobilité et plus

largement dans leurs activités du quotidien. L'enquête « Handicap invalidité dépendance » produite par l'INSEE en 2006 propose la répartition suivante :





« Personnes à mobilité réduite »

Désigne, selon le Parlement européen « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

b. Mobilité réduite, des situations qui nous concernent tous

D'autres profils que les seules personnes en situation de handicap, ont des difficultés pour se déplacer ponctuellement ou durablement :

- les personnes de petite ou de grande taille,
- les femmes enceintes,
- les personnes obèses,
- les enfants et les personnes âgées,
- celles qui portent des charges volumineuses ou poussent un landau, etc.

Les difficultés de mobilité peuvent également concerner ceux qui ont du mal à comprendre les informations du fait d'une non maîtrise de la langue : les touristes étrangers par exemple.

On estime que ces situations concernent une personne sur trois à un instant donné, mais nous concernent tous à un moment de notre journée ou de notre vie.

« Accessibilité »

Selon la délégation interministérielle « l'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) ».

c. Agir pour l'accessibilité profite à tous

Agir pour l'accessibilité sera profitable à tout un chacun. Des informations plus simples et plus explicites, des conditions de mobilité plus confortables (cheminement dégagé, embarquement plus aisé à bord des véhicules, etc.) profiteront individuellement à chacun et collectivement à tous (les temps de trajet pourront être diminués grâce à des embarquements à bord des véhicules plus faciles).

A retenir

- Six catégories de handicap qui traduisent la diversité des besoins de différentes situations de handicap et de mobilité réduite
- L'accessibilité, un objectif qui profitera à tous

>> Tendre vers une prise en compte de chaque situation générant une mobilité réduite dans la mise en accessibilité des réseaux



4. Le handicap dans le périmètre de transports urbains

a. Les personnes en situation de handicap

Il a été choisi d'étudier la population en situation de handicap par le prisme de celles ayant un taux d'incapacité supérieur ou égal à 80 %. Ce choix n'exclut en rien les autres situations de handicap ou de mobilité réduite, mais permet d'identifier celles pour qui le handicap entraîne des conséquences majeures sur leurs capacités de mobilité.

4 029 personnes ont un taux d'incapacité supérieur ou égal à 80 % sur le périmètre des transports urbains palois et se répartissent de la sorte (données MDPH, 2014) :

- 129 enfants
- 2 011 adultes de moins de 60 ans
- 1 889 adultes de plus de 60 ans

Leurs handicaps sont les suivants :

Types de handicap 2014	
Plurihandicap (Plusieurs déficiences)	698
Déficiences du Psychisme	566
Déficiences Motrices	505
Déficiences intellectuelles	323
Déficiences Viscérales	293
Surhandicap (Déficiences du psychisme + autre déficience)	234
Déficiences Visuelles	82
Polyhandicap (Déficiences intellectuelles graves + absence d'autonomie physique)	73
Déficiences Auditives	44
Déficiences du Langage et de la Parole	18
Autres Déficiences	16
non défini	1177

Nombre de personnes porteuses d'une carte d'incapacité supérieur ou égal à 80 % par type de handicap

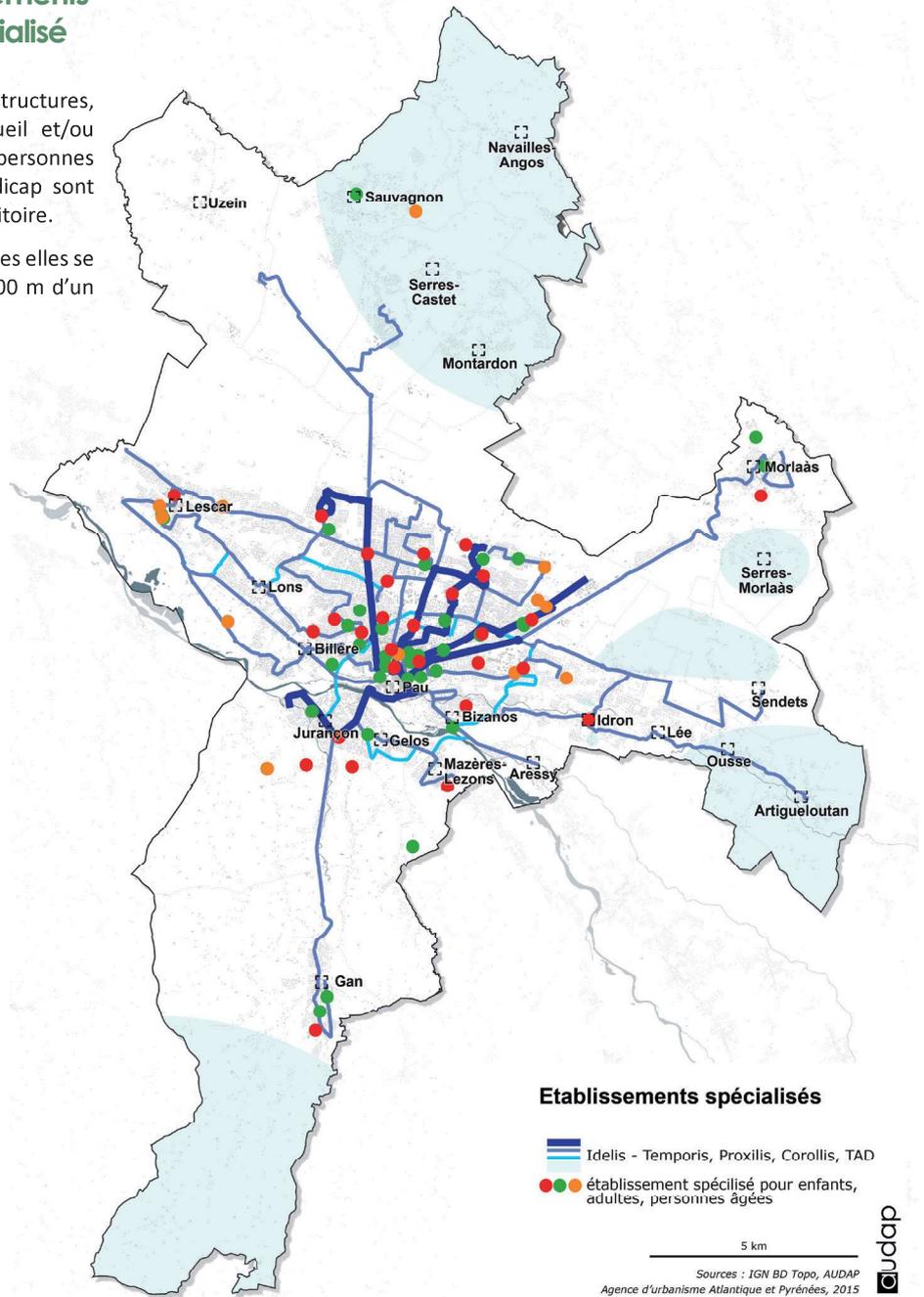
Porteurs d'une cartes + 80 %		
Aressy	634	1 %
Artigueloutan	944	1 %
Billère	13343	3 %
Bizanos	4773	3 %
Gan	5481	2 %
Gelos	3620	2 %
Idron	4091	1 %
Jurançon	7037	2 %
Lée	1213	1 %
Lescar	10030	2 %
Lons	12304	2 %
Mazères-Lezons	1921	2 %
Montardon	2344	1 %
Morlaàs	4152	2 %
Navailles-Angos	1332	1 %
Ousse	1554	2 %
Pau	79798	3 %
Sauvagnon	3051	3 %
Sendets	873	1 %
Serres-Castet	3678	2 %
Serres-Morlaàs	717	1 %
Uzein	1274	1 %

Nombre de personnes porteuses d'une carte d'incapacité supérieur ou égal à 80 % et part de la population

b. Des établissements d'accueil spécialisé

Différentes structures, adaptées pour l'accueil et/ou l'hébergement, des personnes en situation de handicap sont implantées sur le territoire.

Les trois-quarts d'entre elles se situent à moins de 200 m d'un arrêt du réseau Idelis.



La grande majorité des établissements spécialisés sont situés à proximité du réseau Idelis



c. Les attentes des personnes en situation de handicap

La concertation menée avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap a permis de faire émerger les éléments suivants, détaillés par type de situation de handicap.



Difficultés motrices à se déplacer

Certaines de ces personnes se déplacent avec des fauteuils, manuels ou électriques, des cannes ou déambulateurs. Pour certaines, ces difficultés ne sont que temporaires.

	Difficultés	Besoins
lors de la préparation du voyage	<ul style="list-style-type: none"> > Savoir quelles lignes sont adaptées > Lire des informations placées en hauteur et échanger avec un guichetier si le mobilier n'a pas été adapté 	<ul style="list-style-type: none"> > Connaître les lignes accessibles, voire les procédures à respecter, pour pouvoir bénéficier du service de transport accessible > Connaître les solutions alternatives mises en place (service de substitution) > Disposer des informations à bonne hauteur
lors de l'accès au lieu de départ / arrivée	<ul style="list-style-type: none"> > Etre confronté à des dénivelés, obstacles, passages trop étroits et revêtements dégradés ou glissants > Pouvoir s'asseoir régulièrement 	<ul style="list-style-type: none"> > Dénivelés gérés par des pentes douces, rampes pour se tenir, largeurs suffisantes, libres de tout obstacle, revêtements lisses et non glissants > Disposer de banc à l'arrêt et sur le chemin
lors de l'accès au véhicule / descente	<ul style="list-style-type: none"> > Ne pas pouvoir monter aisément à bord du véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> > Aménager des dégagements suffisamment larges pour permettre la manœuvre du fauteuil devant l'entrée du véhicule et la sortie du dispositif de montée. Retenir au besoin des abris sans retour latéral pour dégager de l'espace > Généraliser les dispositifs d'accès au véhicule (plateforme élévatrice / plancher bas)
à l'intérieur du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> > Ne pas avoir d'espace adapté 	<ul style="list-style-type: none"> > Disposer, proches des accès, d'un espace aménagé pour stationner un à deux fauteuils et de places réservées avec un espace plus important pour les jambes > Nécessité de pouvoir arrimer le fauteuil et attacher la personne > Nécessité d'une assistance dans certains cas, par exemple pour acheter un titre de transport (la montée se faisant au milieu, l'usager en fauteuil ne peut se rendre lui-même auprès du conducteur pour acheter son billet)



Déficiences auditives

Sourds et malentendants, appareillés ou non

	Difficultés	Besoins
lors de la préparation du voyage	> Réserver un transport à la demande via la plateforme téléphonique	> Disposer d'un système de réservation ne nécessitant pas l'usage de la voix, se basant sur le texte et la langue des signes
lors de l'accès au lieu de départ / arrivée	> S'assurer d'être au bon arrêt	> Systématiser l'information aux arrêts
lors de l'accès au véhicule / descente	> S'assurer que le bus qui arrive est le bon > Savoir que la porte est en train de se fermer	> Systématiser l'information sur les véhicules > S'assurer que le système lumineux automatique soit suffisamment puissant
à l'intérieur du véhicule	> Savoir où s'arrêter, connaître le temps de parcours	> Systématiser l'information visuelle dynamique dans les véhicules > Former les conducteurs à l'accueil des personnes sourdes et malentendantes



Déficiences visuelles

Aveugles et malvoyants (myopie, vision tubulaire, champ visuel restreint...)

	Difficultés	Besoins
lors de la préparation du voyage	<ul style="list-style-type: none"> > Accéder aux informations écrites avec des caractères trop fins ou des couleurs trop peu contrastées 	<ul style="list-style-type: none"> > Disposer d'informations sonores sur le site Internet et en gros caractères
lors de l'accès au lieu de départ / arrivée	<ul style="list-style-type: none"> > Comprendre l'organisation d'un nouvel espace > Distinguer la signalétique > Eviter les obstacles 	<ul style="list-style-type: none"> > Etre accompagné dans certains cas > Homogénéité de l'aménagement des points d'arrêts > Indiquer en gros caractères le nom et les horaires de passage à l'arrêt > Eclairage de l'arrêt
lors de l'accès au véhicule / descente	<ul style="list-style-type: none"> > Repérer l'entrée du véhicule > Savoir si le car à l'approche est le bon 	<ul style="list-style-type: none"> > Bien identifier, par des éléments en relief et contrastés, la position de la porte avant du véhicule et la bordure des marches > Disposer d'annonces sonores, au moins sur les arrêts partagés entre plusieurs réseaux
à l'intérieur du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> > S'assurer de la direction, savoir quand descendre... 	<ul style="list-style-type: none"> > Disposer d'informations sonores sur la direction, l'arrêt à venir, les temps de parcours > Former les conducteurs à l'accueil des personnes aveugles et malvoyantes



Déficiences psychiques

Personnes ayant un déficit relationnel, des difficultés de concentration, une grande variabilité dans la possibilité d'utilisation de leurs capacités alors qu'elles gardent des facultés intellectuelles normales

La principale difficulté identifiée pour ce type de déficience est celle d'avoir un comportement compatible avec le transport collectif. Il serait nécessaire de former le personnel à l'accueil des personnes ayant des déficiences psychiques.



Déficiences intellectuelles et mentales

Personnes ayant un retard mental, un déficit de mémoire, des troubles de l'attention...

	Difficultés	Besoins
lors de la préparation du voyage	> Appréhender une information complexe	> Disposer d'informations claires et concises, à l'écrit comme à l'oral > Utiliser des typographies facilement lisibles > Répéter les informations
lors de l'accès au lieu de départ / arrivée	> Mémoriser un itinéraire, > Se déplacer seul, dans un environnement nouveau	> Etre accompagné en initiation ou de façon régulière > Etre rassuré tout au long du cheminement
lors de l'accès au véhicule / descente		
à l'intérieur du véhicule	> Savoir où s'arrêter, connaître le temps de parcours > Etre rassuré sur le bon déroulement du voyage	> Systématiser l'information visuelle dynamique dans les véhicules > Former les conducteurs à l'accueil des personnes ayant des difficultés cognitives



Troubles du spectre autistique

Personnes ayant des difficultés d'appréhension des codes sociaux, d'adaptation du comportement et de gestion des événements imprévus ; intolérance aux contacts.

	Difficultés	Besoins
lors de la préparation du voyage	<ul style="list-style-type: none"> > Appréhender une information complexe : savoir quelle ligne, prendre, à quelle heure, comment relier deux villes entre elles s'il n'y a pas de ligne directe 	<ul style="list-style-type: none"> > Disposer de plans et horaires de transport simplifiés, épurés et illustrés > Permettre de visualiser des correspondances > Etre alerté en cas d'événements à caractère exceptionnel, voire impondérable (utiliser une application Smartphone par exemple)
lors de l'accès au lieu de départ / arrivée	<ul style="list-style-type: none"> > Se rendre au bon arrêt de bus 	<ul style="list-style-type: none"> > Avoir des informations claires et concises, à l'aide de signalétique (texte + pictogramme)
lors de l'accès au véhicule / descente	<ul style="list-style-type: none"> > S'assurer que le bus qui arrive est le bon. > Demander un titre de transport 	<ul style="list-style-type: none"> > Systématiser l'information visuelle sur les véhicules. > Former les conducteurs à l'accueil des personnes atteintes de trouble du spectre autistique
à l'intérieur du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> > Savoir où s'arrêter > Difficultés d'appréhension des codes sociaux et d'interaction avec autrui > Difficultés à gérer les événements imprévus et adapter son comportement > Particularités sensorielles, Intolérance aux contacts 	<ul style="list-style-type: none"> > Nécessité d'une information continue dans le temps et l'espace composée de textes et représentations graphiques. > Nécessité d'une assistance humaine formée à l'accueil, assurer la compréhension des informations, rassurer, ne pas se formaliser en cas de non respect de certains codes sociaux > Utilité d'aménagements spécifiques (sièges susceptibles de ne pas imposer une proximité physique trop restreinte, adaptation sur le plan tactile, acoustique).



A retenir

- grands équilibres de population sur le territoire
- Une bonne desserte pour les établissements du centre d'agglomération

>> Retenir, parmi les critères de priorité, les arrêts assurant la desserte des établissements spécialisés

- Une analyse des besoins co-construite avec les associations représentatives

>> Poursuivre le travail avec les associations pour affiner les besoins et les solutions adaptées

5. Accessibilité de la chaîne de déplacement

a. De nombreuses actions engagées sur le réseau commercial

L'analyse de l'accessibilité de la chaîne de déplacement a été menée en détaillant les différentes phases qui la composent :

- Avant le départ : Accessibilité des informations et achat de titres de transport
- Vers / depuis le point d'arrêt :
 - > Accessibilité des cheminements
 - > Accessibilité des arrêts
- Montée / descente et à bord du car : Accessibilité du matériel roulant
- Après le déplacement : Formulaire de signalement d'obstacle

« Praticable » : une notion négociée

Le travail avec les associations a permis de partager la notion de « praticable » entendue comme « une situation qui déroge à certaines normes d'aménagement mais peut être utilisée par la majorité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. »

Cette notion a pour but d'accepter certaines situations, à défaut de pouvoir faire mieux ou pour porter les efforts sur des points plus flagrants d'innaccessibilité.



Avant le départ : une information encore non adaptée

Si l'information voyageur du réseau n'est pas encore tout à fait adaptée aux personnes en situation de handicap, il faut noter des points positifs. Chaque ligne dispose d'un code couleur permettant une identification aisée. Il existe une carte signalant les arrêts accessibles.

Des fiches horaires sont éditées pour chacune des lignes. Les couleurs ne sont pas très contrastées et certaines informations sont écrites en petit (horaires, nom des arrêts) voire en très petit. Par ailleurs, les fiches horaires ne renseignent pas sur le niveau d'accessibilité des lignes et des arrêts.

Le site d'Idelis regroupe toutes les offres de mobilité. Il est possible de grossir le texte du site internet. Il existe également une application smartphone. La mise à jour de la version sonore reste à faire. Il est possible de réserver un trajet (service Libertis et transports à la demande) par le biais du site ou par téléphone. Le site peut être accessible moyennant l'utilisation d'un logiciel adapté téléchargeable.

Les points d'achats des tickets de transports sont dispersés sur l'agglomération, cependant le niveau d'accessibilité de ces points de vente ne sont pas disponibles. L'agence Idelis située place d'Espagne est accessible. Par contre, le personnel n'est pas formé à l'accueil des personnes en situation de handicap.

>> De façon générale, les informations données aux voyageurs du réseau Idelis ne sont pas aujourd'hui accessibles aux personnes ayant des déficiences visuelles ni à celles ayant des déficiences intellectuelles et mentales.

Actions à envisager ou à poursuivre :

- adapter les supports de communication aux besoins des personnes en situation de handicap,
- adapter le site internet aux standards d'accessibilité,
- former le personnel et signifier les points de vente accessibles

>> organiser un atelier de travail avec les associations sur l'évolution des outils

Avant le départ : Accessibilité des informations et achat de titres de transport

Carte du réseau	accessible	praticable ou accessible avec une aide	non accessible	praticable ou accessible avec une aide	accessible	praticable ou accessible avec une aide
Fiches horaires	accessible	praticable ou accessible avec une aide	non accessible	praticable ou accessible avec une aide	accessible	praticable ou accessible avec une aide
Informations sur l'accessibilité des lignes	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	non accessible	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide
Site internet	accessible	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	accessible	praticable ou accessible avec une aide
Information et réservation TAD	accessible	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	praticable ou accessible avec une aide	accessible	praticable ou accessible avec une aide
Achat de titre de transport	praticable ou accessible avec une aide					

accessible

praticable ou accessible avec une aide

non accessible

Vers / depuis le point d'arrêt : des lacunes pour les personnes ayant des déficiences physiques et visuelles

L'accessibilité de l'espace public relève principalement des PAVE (Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces publics) communaux.

Des communes de l'agglomération Pau Pyrénées ont passé un groupement de commande à un seul prestataire pour élaborer leur PAVE. Les communes de Billère, Lée et Bizanos disposent déjà d'un PAVE.

Actions à envisager ou à poursuivre :

- travailler avec les communes sur la cohérence entre SDA-Ad'AP et PAVE,
- inciter les gestionnaires de voirie à réaliser leur PAVE et à le mettre en oeuvre.

Vers / depuis le point d'arrêt : les espaces publics

						
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics						

 accessible

 praticable ou accessible avec une aide

 non accessible



Le réseau commercial se compose de 385 points arrêts deux sens confondus (750 arrêts).

Un diagnostic accessibilité a été mené sur tous les points d'arrêt du réseau commercial et mis à jour régulièrement.

Il ressort de ce diagnostic terrain que si des efforts ont été faits pour aménager les points d'arrêts, les efforts doivent être poursuivis :

- l'information est à jour et bien diffusée aux points d'arrêts. Néanmoins, on note peu de jalonnement des points d'intérêt (équipements, commerces...), pas d'indication sur le niveau d'accessibilité du point d'arrêt. Enfin, les affichages ne répondent pas aux normes de hauteurs. Il est possible de connaître l'horaire de passage des deux prochains bus via QR code.
- les cheminements sont accessibles et en bon état, mais les points d'arrêts ne disposent pas d'aires de retournement et les passages piétons se révèlent souvent inaccessibles (ressauts) pour les personnes

ayant des difficultés motrices à se déplacer,

- le mobilier, les passages piétons et bords de quai ne sont pas contrastés ; la position de la porte avant du véhicule n'est pas indiquée. Ceci réduit la qualité de l'accessibilité aux personnes mal-voyantes et aveugles.

Actions à envisager ou à poursuivre :

- améliorer la lisibilité et la compréhension de l'information aux arrêts,
- effacer les ressauts et aménager les aires de retournement,
- poser des bandes d'éveil aux arrêts et au niveau des passages piétons,
- indiquer la position de la porte avant,
- faire évoluer le mobilier pour le rendre plus aisément repérable.

Vers / depuis le point d'arrêt : les arrêts du réseau commercial

						
Information	Orange	Green	Red	Orange	Orange	Orange
Accessibilité des cheminements	Red	Green	Red	Green	Green	Green

 *accessible*

 *praticable ou accessible avec une aide*

 *non accessible*

Trois exemples contrastés



Arrêt Bilaa

Arrêt parfaitement traité

points de vigilance :

- hauteur de l'information à l'arrêt
- accessibilité de l'information pour les personnes aveugles ou malvoyantes



Arrêt Normandie

Arrêt partiellement traité

points de vigilance :

- pas de continuité du cheminement accessible
- accessibilité de l'information pour les personnes aveugles ou malvoyantes



Arrêt Campagnole

Arrêt non accessible

points de vigilance :

- cheminement trop étroit
- absence de bande de guidage
- revêtement peu stable



Montée / descente et à bord du car : un matériel roulant déjà presque complètement accessible

Quelques véhicules de réserve sont encore non accessibles. La programmation pluriannuelle des investissements projetés par le Syndicat Mixte permettra de renouveler l'ensemble du matériel roulant accessible à horizon 2017.

Les bus sont équipés d'information sur la ligne, les arrêts et la destination, mais le système d'annonces visuelles et sonores est à perfectionner. Il n'y a pas d'informations apposées sur les véhicules sur leur niveau d'accessibilité.

Accessibilité des véhicules

Réseau commercial	
2015	78 %
2016	89 %
2017	100 %

Les bus scolaires ne sont pas accessibles mais sont pré-équipés pour recevoir une rampe d'accès adaptée aux personnes en fauteuil. Elles seront installées en fonction des demandes des représentant légaux des enfants (mêmes modalités que pour les arrêts).

A ce jour, le personnel du réseau Idelis n'a pas été spécifiquement formé à l'accueil de personnes en situation de handicap. Ils ont néanmoins été sensibilisés à la question et ont reçu un guide de bonnes pratiques. Il est envisagé de renouveler cette opération.



plancher bas avec palette

Actions à envisager ou à poursuivre :

- former le personnel à l'accueil des personnes en situation de handicap,
- finir de déployer les annonces sonores et visuelles dynamiques
- améliorer l'information voyageur embarquée

Montée / descente et à bord du car : accessibilité du matériel roulant

						
Moyen d'accès au car						
Indications du niveau d'accessibilité						
indications sur la ligne et la destination						
Accueil						
Cheminement, emplacements						
Annonces sonores et visuelles dynamiques						

 accessible

 praticable ou accessible avec une aide

 non accessible



Après le déplacement : un formulaire de signalement d'obstacle aujourd'hui disponible

La loi exige que les autorités organisatrices de transports en commun mettent à disposition de leurs usagers un formulaire de dépôt de plainte, devenu de « signalement d'obstacle ». Celui-ci doit permettre à tout un chacun de faire connaître une difficulté ayant réduit l'accessibilité au système de transports. Il peut même être proposé aux usagers de faire des propositions pour améliorer le service. Une fiche est disponible sur le site internet. Il serait intéressant de pouvoir y associer des photos. Une version papier pourrait être disponible à l'agence Idelis

Synthèse de l'accessibilité de la chaîne de déplacement autour du réseau commercial

Le réseau dispose de véhicules répondant aux normes d'accessibilité. Néanmoins, l'accessibilité générale du service est réduite notamment en ce qui concerne les arrêts et les outils de communication. L'accessibilité pourra être améliorée rapidement par la formation du personnel et l'adaptation des supports d'information. L'accessibilité des arrêts et des cheminements demandera des actions plus importantes.

Après le déplacement : formulaire signalement d'obstacle

						
Formulaire de signalement d'obstacle						

 *accessible*

 *praticable ou accessible avec une aide*

 *non accessible*

Avancées de la mise en accessibilité des autres réseaux TC

Région Aquitaine

La Région exploite quatre lignes routières sur le département. L'ensemble des véhicules est accessible et les conducteurs sont formés. L'information sur internet est accessible et une plateforme vocale dispense des informations. Pour ce qui est des arrêts, la Région dispose d'un règlement d'intervention qu'elle applique aux communes et départements.

Côté ferroviaire, la Région Aquitaine envisage de prioriser la mise en accessibilité de douze gares et une halte sur le territoire du département.

Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques

Le SDA Ad'Ap du réseau interurbain Transports64 a été approuvé en début d'année 2015. Il a été réalisé en étroite collaboration avec les associations et liste une série d'actions à réaliser sur deux périodes de 3 ans.

Les principales mesures concernent : la formations du personnel, l'amélioration de l'information voyageur (support papier, internet, en embarqué) et l'aménagement des points d'arrêts.

A noter que suite à la démarche SDA Ad'AP un groupe de travail associant les services du département et associations de personnes handicapées a été créé. Celui-ci se réunit autour de questions précises afin de faire vivre le SDA. Ce groupe de travail a notamment permis la réalisation d'une guide pratique «Pour un accueil adapté des personnes en situation de handicap».



b. Réseaux scolaire

Le matériel roulant scolaire n'est pas accessible. Il s'agit essentiellement de véhicules sans information dynamique, toutefois, ils sont tous pré-équipés pour recevoir une rampe d'accès pour les personnes en fauteuil roulant.

Au vu de la volatilité du réseau et conformément aux orientations de l'ordonnance de septembre 2014, les arrêts spécifiquement scolaires seront aménagés au gré des besoins. Les représentants légaux des élèves handicapés scolarisés à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire, demanderont la mise en accessibilité des points d'arrêt les plus proches du domicile de l'élève et de son établissement scolaire.

A retenir

Avec le SDA, de 2011 le Syndicat Mixte s'était déjà emparé de la question de l'accessibilité et agit dans ce but. Des efforts restent encore à porter.

> points forts

- accessibilité du matériel roulant du réseau commercial,
- information voyageurs embarquée
- matérialisation des arrêts (abri ou poteau), supports de communication et site internet,

> points faibles / à améliorer

- accessibilité physique des points d'arrêts,
- accueil des personnes en situation de handicap,
- accessibilité des cheminements.
- accessibilité du réseau scolaire
- accessibilité des informations aux points d'arrêts

>> Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux en s'appuyant sur la stratégie globale définie par le SDA

III. Plan d'actions

1. Des objectifs qui traduisent l'enjeu générique de la loi de 2005

Au regard du diagnostic, six objectifs ont été retenus afin de répondre à l'enjeu générique de la loi de 2005, que doit poursuivre tout SDA : « *La chaîne de déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite* »

1. Offrir un accueil adapté à chacun,
2. Proposer des outils de communication et une signalétique accessibles,
3. Tendre vers des cheminements et des points d'arrêts accessibles,
4. Tendre vers un parc roulant complètement accessible,
5. Développer des systèmes de substitution adaptés aux besoins si cela est nécessaire,
6. Suivre et évaluer la mise en accessibilité

2. Un scénario phasé pour une accessibilité complète du réseau

La démarche a été menée autour d'un scénario unique visant à tendre, à terme, vers une accessibilité pour tous de la chaîne de déplacements. Des débats ont eu pour objet d'arbitrer sur les échéances à tenir.

Trois grandes phases se dégagent (*seules les phases 1 et 2 seront réalisées dans le cadre de ce SDA-Ad'AP, la phase 3 se fera dans le cadre d'une révision du SDA-AD'AP*) :

- phase 1 : mise en accessibilité des supports d'information, du matériel roulant, formation des agents et aménagement des principaux arrêts du réseau
- phase 2 : aménagement des autres arrêts prioritaires du réseau
- phase 3 : aménagement des derniers arrêts

L'objectif est de répondre rapidement aux besoins du plus grand nombre avant de travailler sur des points plus spécifiques, pour tendre, à terme, vers une accessibilité complète du réseau.

L'accent sera porté en phase opérationnelle, comme au cours de la démarche de SDA, sur la concertation avec les associations qui seront invitées à exprimer des avis, et à proposer des modalités d'intervention sur le réseau.

Le plan d'actions se détaille en six parties.

1. Vers un accueil adapté
2. Vers une information accessible à tous
3. Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous
4. Vers du matériel roulant accessible à tous
5. Vers des services spécifiques pour les besoins spécifiques
6. Vers une amélioration continue de l'accessibilité du réseau Idelis



1- Vers un accueil adapté

Le personnel conducteur et en agence commerciale a pour mission d'accueillir les usagers et éventuellement de les renseigner, les aider, les rassurer. Les conducteurs doivent également être sensibilisés à l'accueil des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Tout ceci s'apprend.

Cf. actions pages 52 et 53

2- Vers une information accessible à tous

L'information adaptée est essentielle à l'autonomie de tous.

A courte échéance, tous les supports d'information existants seront adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap : fiches horaires adaptées, information visuelle et sonore à bord des véhicules...

Par la suite, des supports d'information plus spécifiques pourront être développés, par exemple un dispositif indiquant aux aveugles et mal voyants l'arrivée d'un bus ou un dispositif de réservation ne nécessitant pas l'usage de la voix.

Cf. actions pages 54 à 58

3- Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous

Réseau commercial

Les critères proposés par l'ordonnance de 2014 ne permettent pas de réelles priorisations sur le territoire du PTU. Pour cette raison et dans un souci de pragmatisme les associations, les gestionnaires de voirie et le Syndicat Mixte proposent des critères plus discriminants, correspondant directement aux besoins des personnes en situation de handicap. Les arrêts répondant à ces critères sont les plus urgents et seront donc traités en phase 1.

Afin de répondre aux exigences de la loi et en accord avec les associations, les autres arrêts jugés prioritaires par

l'ordonnance de 2014, seront traités dans un deuxième temps.

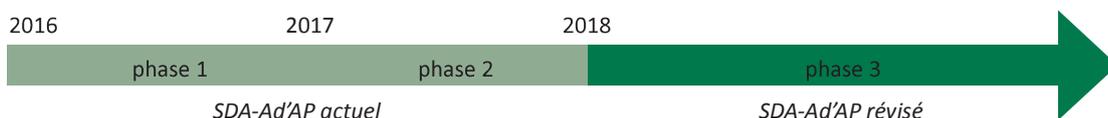
Si l'avancement des travaux ne permet pas de répondre aux objectifs du présent document, le Syndicat Mixte pourra demander une prorogation des délais de mise en oeuvre du SDA-Ad'AP, conformément à l'article R. 1112-19-I du code des transports, issu du décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014:

«Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

« II.-Le contenu du dossier de la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est fixé par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé des finances qui précise notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande et prévoit que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives sont établis par tous éléments utiles.

cf Annexe - Arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

A long terme, le Syndicat Mixte veut rendre accessible l'ensemble de ses arrêts. Cette phase 3 fera l'objet d'une révision du présent document lorsque les phases 1 et 2 seront réalisées.



Phase 1 - 202 arrêts à aménager

Les lignes Temporis seront aménagées en priorité car elles permettent un premier maillage des espaces les plus habités du territoire, avec les plus grandes fréquences. A elles trois, elles représentent 65% de la fréquentation du réseau.

Sur les autres lignes régulières, seront aménagés en priorité les arrêts :

- qui desservent des établissements spécialisés,
- intermodaux (correspondance cars interurbains, trains, aéroport),
- dont la fréquentation est supérieure à la moyenne,
- jugés prioritaires par les communes ou les associations,
- concernés par des travaux de voiries

Enfin, au moins un arrêt par commune devra être accessible à la fin de la période.

Ces interventions permettront de répondre rapidement aux besoins des personnes les plus concernées.

Phase 2 - 111 arrêts à aménager

Au cours de la phase 2, les arrêts non accessibles considérés comme prioritaires au sens de la loi ou faisant l'objet de travaux de voirie seront rendus accessibles.

Phase 3 - 207 arrêts à aménager

Enfin, au cours de la phase 3, les autres arrêts du réseau seront aménagés.

Cf. actions pages 59 et 60

Réseau scolaire

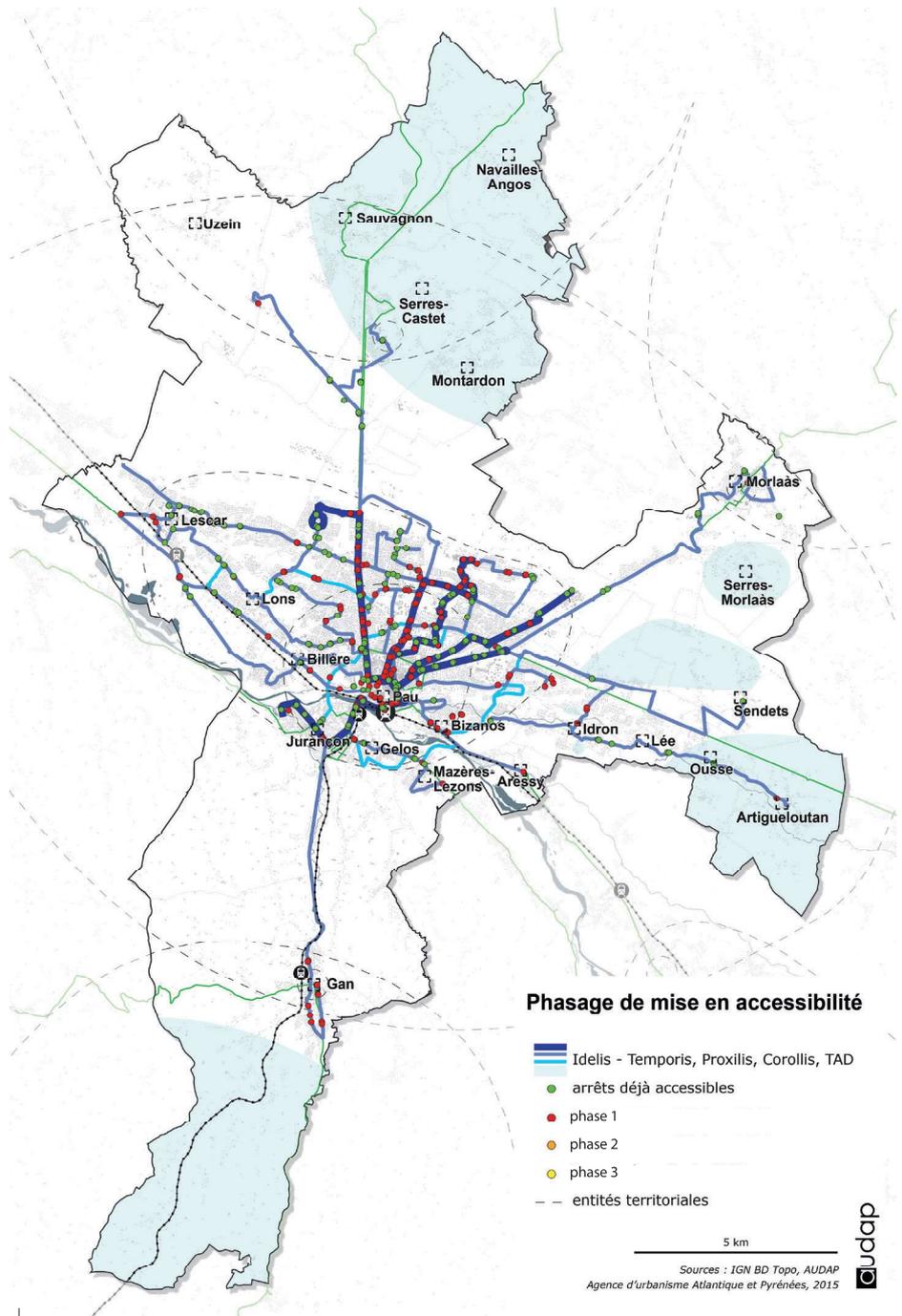
A la fin de la phase 1, toutes les communes desservies par les lignes régulières auront au moins un arrêt accessible au titre des aménagements sur le réseau commercial. Les arrêts seulement utilisés par le réseau scolaire seront aménagés, conformément à l'ordonnance du 26 septembre 2014, en fonction des demandes des représentants légaux des élèves en situation de handicap afin de leur permettre de suivre leur projet personnalisé de scolarisation.

Espace public

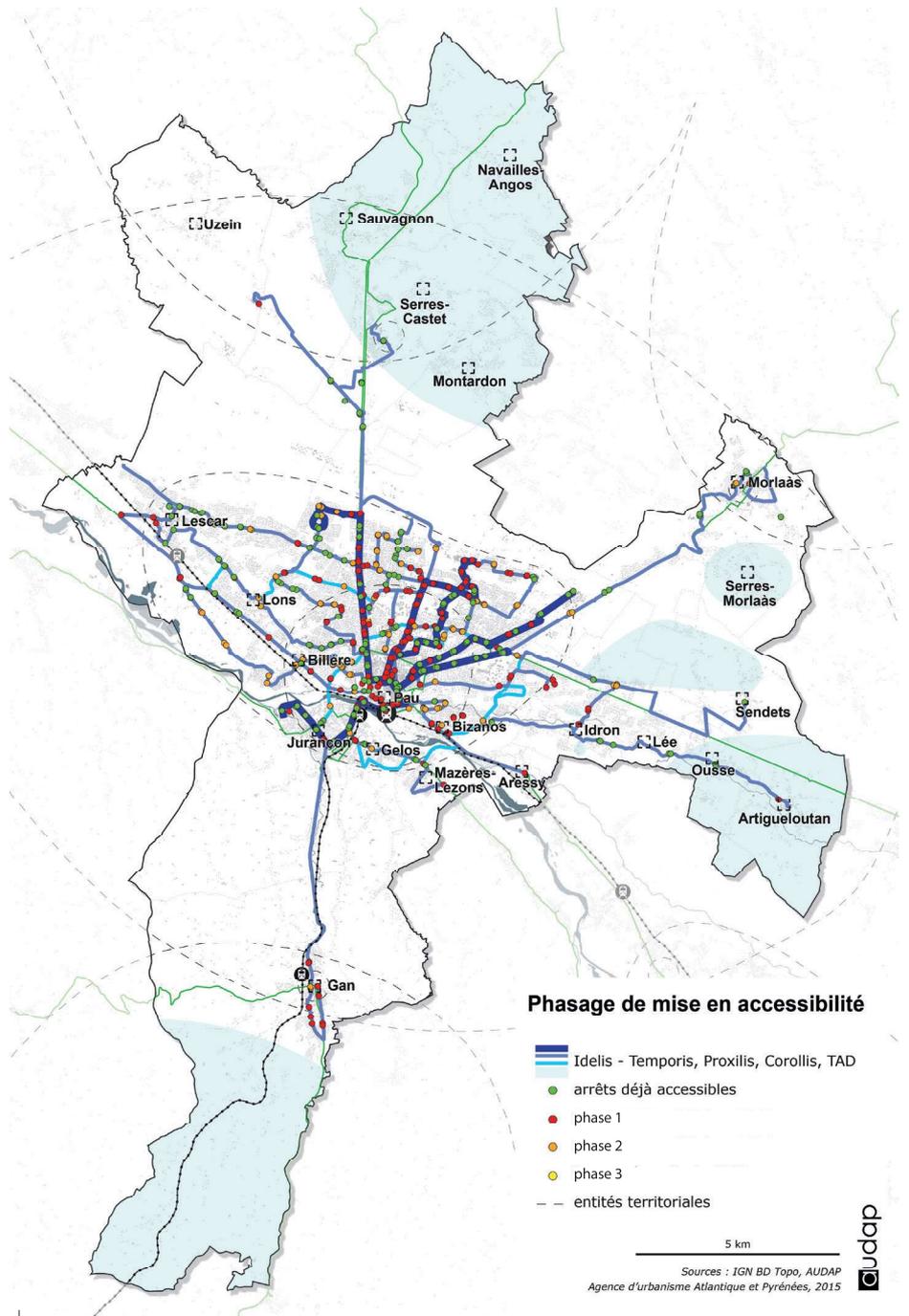
Le Syndicat Mixte favorisera et incitera la réalisation des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) auprès des communes. Pour ceux qui ne sont pas encore élaborés, le Syndicat Mixte sera vigilant sur leur compatibilité avec le document présent.

Les arrêts accessibles				
	2015	fin de phase 1	fin de phase 2	fin de phase 3
% des arrêts accessibles	31%	57%	72%	100%
% des arrêts du centre d'agglomération accessibles	35%	73%	92%	100%
% de la population à moins de 200 m d'un arrêt accessible	64%	81%	88%	100%
% des abonnés Libertis à moins de 200m d'un arrêt accessible	46%	86%	96%	100%
% de la fréquentation sur arrêts accessibles	58%	93%	97%	100%
% établissements spécialisés situés à moins de 200m d'un arrêt accessible	36%	100%	100%	100%
% des communes disposant d'au moins un arrêt accessible	78%	100%	100%	100%

*72 % de la population résident à moins de 200m d'un arrêt
79 % des abonnés Libertis résident à moins de 200m d'un arrêt
74% des établissements spécialisés sont situés à moins de 200m d'un arrêt*

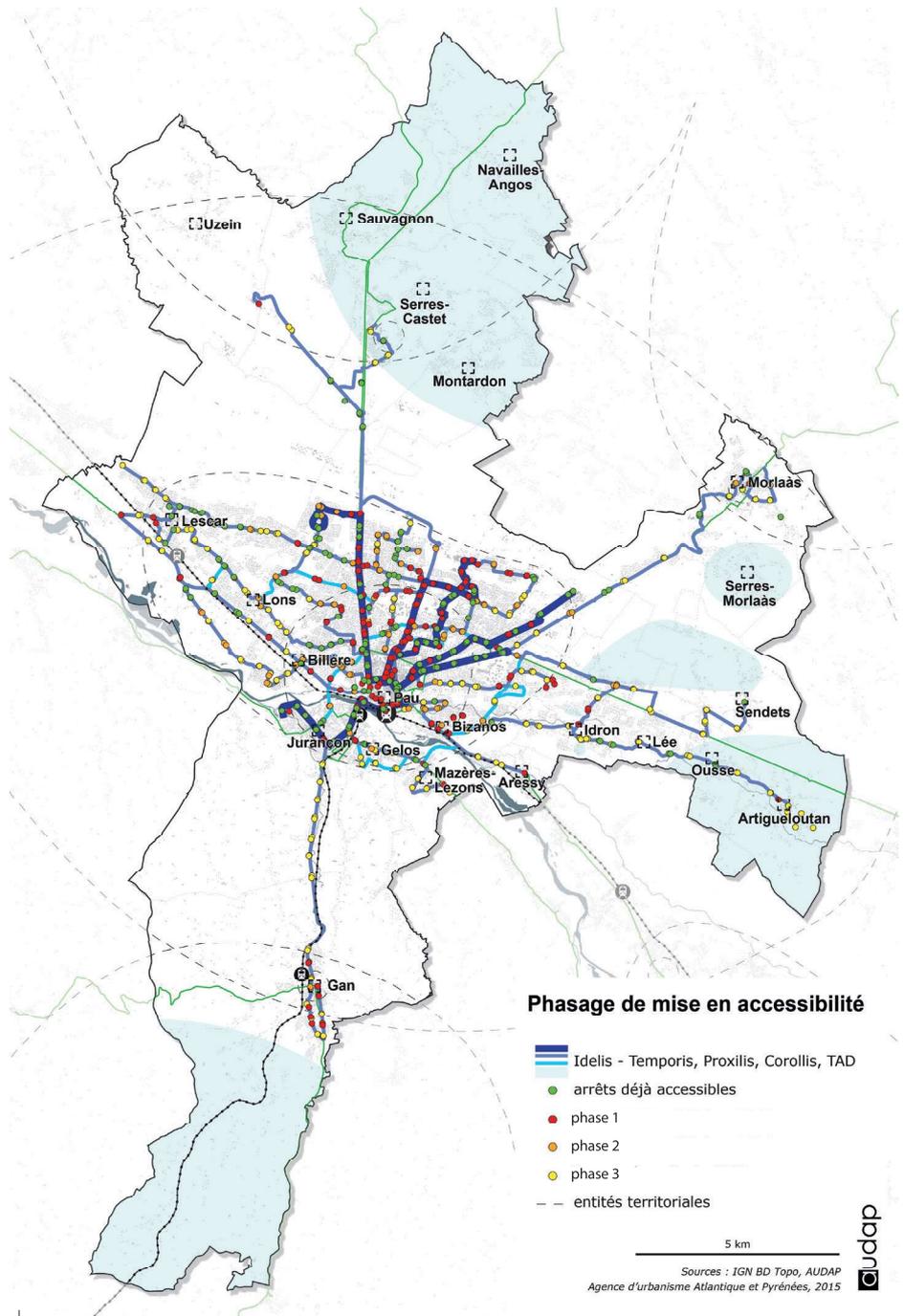


Phase 1



Phase 2





Phase 3



4- Vers du matériel roulant accessible à tous

Le Syndicat Mixte a déjà massivement investi pour le renouvellement de son parc de véhicules circulant sur le réseau commercial. Aujourd'hui 78 % des véhicules sont accessibles, ils le seront tous d'ici à 2018. Les ajustements nécessaires à plus de confort et de sécurité pour les personnes en situation de handicap seront apportés au fur et à mesure.

Sur le réseau scolaire, la mise en accessibilité des véhicules se fera au gré du renouvellement du matériel roulant ou en fonction de besoins particuliers (suite par exemple à l'aménagement d'un arrêt accessible).

Cf. actions pages 61 et 62

5- Vers des services spécifiques pour les besoins spécifiques

Le service de substitution concernera les arrêts qui seront identifiés comme relevant des ITA et ceux qui n'auront pas encore été aménagés. Il respectera les grands principes précisés par la loi :

- le transport de substitution doit être adapté aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (article L. 1112-4 du Code des transports) ;
- le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant non accessible (article L. 1112-4 du Code des transports) ;
- se substituant à un service public de transport, le transport de substitution est lui-même ouvert au public. S'il peut être organisé à destination des usagers handicapés ou à mobilité réduite (comme peut l'être tout transport régulier ou à la demande), son accès ne peut être limité aux administrés ou résidents de la collectivité.

Le Syndicat Mixte et les communes mènent actuellement un travail de recensement des ITA. A ce jour seule la commune de Billère a signalé 15 arrêts prioritaires potentiellement en ITA. Ce travail sera affiné et poursuivi au fur et à mesure de l'avancée des travaux de mise en accessibilité du réseau.

Il est envisagé :

- De s'appuyer sur les services Libertis et d'étudier la possibilité d'utiliser les véhicules des établissements spécialisés
- De débattre des critères d'éligibilité au service TPMR afin qu'il réponde au mieux aux besoins des personnes ayant le plus de difficultés à utiliser le réseau commercial

Cf. actions pages 63 et 64

6- Vers une amélioration continue de l'accessibilité du réseau Idelis

Afin de garantir que les aménagements et les actions retenues correspondent bien aux attentes et d'apporter les éventuelles adaptations nécessaires une évaluation annuelle sera menée. Des échanges seront menés avec les autres AOT pour réfléchir aux améliorations de l'intermodalité entre les réseaux.

Aussi, les usagers ont à disposition une fiche de signalement d'obstacle pour faciliter l'identification des points noirs en matière d'accessibilité.

Le Syndicat Mixte souhaite également tenir des groupes de travail réunissant les associations d'handicapés, l'exploitant, le Syndicat Mixte et éventuellement d'autres acteurs. Ces réunions auront pour but de recueillir les avis et les besoins les plus précis des associations pour améliorer le confort sur le réseau. Elles pourront se tenir dans le cadre des instances existantes comme la commission consultative des services publics locaux par exemple

Enfin, d'ici 2018, le SDA sera mis à jour pour prendre en compte les aménagements réalisés et éventuellement adapter le phasage des interventions suivantes.

Cf. actions pages 65 et 66

3. Les 18 actions envisagées

Pages suivantes, sont détaillées les actions envisagées.

Les pictogrammes suivants sont utilisés :

-  *accessible*
-  *praticable ou accessible avec une aide*
-  *non accessible*

-  *publics principalement concernés*
-  *réseaux concernés*
-  *partenaires*
-  *échancier prévisionnel*
-  *coût prévisionnel*

-  *difficultés motrices*
-  *déficiences auditives*
-  *déficiences visuelles*
-  *déficiences intellectuelles et mentales*
-  *déficiences psychiques*
-  *troubles du spectre autistique*



1. Vers un accueil adapté

a. Former le personnel des entreprises de transport à l'accueil des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite

Savoir manipuler les palettes, comprendre et savoir gérer les réactions d'une personne ayant des déficiences psychiques ou mentales, autistes ; savoir guider une personne aveugle... ça s'apprend ! Et c'est un élément indispensable pour garantir l'accessibilité.

Rappel du diagnostic



1- Rééditer un guide de bonnes pratiques à destination des personnels concernant l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH, FNTV, AOT					
	2016 2017 2018					
	5 000 €					

3- Former le personnel du réseau scolaire

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH, FNTV, AOT					
	2016 2017 2018					
	8000 €					

MDPH : Maison départementale des personnes handicapées

FNTV : Fédération nationale des transports de voyageurs

2- Former le personnel des réseaux commerciaux (conducteurs, centrale d'informations et de réservation, points de vente)

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH, FNTV, AOT					
	2016 2017 2018					
	15 000 €					

1. Vers un accueil adapté

b. Garantir la gratuité des transports pour les accompagnateurs

Certains usagers ont besoin d'être accompagnés sur l'ensemble de leur trajet. Il apparaît normal de ne pas leur faire peser le coût du transport.

1- Attribuer des titres de transport gratuits pour les accompagnants de personnes en situation de handicap pour lesquels l'accompagnement à la vie sociale est notifié

						
	commercial	scolaire	TPMR			
	MDPH					
	2016 2017 2018					
	? €					



2. Vers une information accessible à tous

a. Adapter le site internet aux normes d'édition

Les sites internet smtu-ppp.fr et reseau-idelis.com donnent une information complète et à jour, mais se révèlent non accessibles aux personnes malvoyantes et aveugles (pas de possibilité d'augmenter le contraste, de disposer d'une information audio...) et aux personnes ayant des déficiences cognitives (informations trop complexes).

Rappel du diagnostic



1- Adapter les sites aux normes d'édition web pour le rendre accessible à tous

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	20 000 €					

2. Vers une information accessible à tous

b. Editer des documents d'information accessibles à tous

Les documents imprimés à disposition se révèlent difficilement accessibles, tant pour les personnes malvoyantes que pour les personnes ayant des déficiences cognitives.

Rappel du diagnostic



1- Simplifier, compléter et éditer les supports de communication pour les rendre accessibles au plus grand nombre

						
	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	10 000 €					

2- Editer des documents spécifiquement adaptés aux personnes en situation de handicap et permettre à chacun de les imprimer selon ses besoins

						
	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	30 000 €					



2. Vers une information accessible à tous

c. Faire évoluer l'information aux arrêts

Une grande majorité des arrêts est matérialisée par un abri ou un poteau habillé d'une signature visuelle homogène et dotée d'une information à jour (lignes, arrêts, heures de passage...). Les informations se révèlent néanmoins difficiles à appréhender par les personnes malvoyantes ou ayant des déficiences cognitives. Aussi, aucune information n'est donnée sur le niveau d'accessibilité des arrêts et de la ligne.

Rappel du diagnostic

1- Simplifier et compléter les supports de communication aux arrêts

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	10 000 €					

3- Évaluer la faisabilité et si possible mettre en place un système d'information ou d'alerte sonore (ex : information déclenchée par le système télécommandé utilisé par les personnes aveugles et malvoyantes ; un système portable basé sur la géolocalisation de l'individu ; ou une alerte déclenchée par le véhicule à son approche ; application smartphone)

2- Modifier ou compléter l'habillage et le confort des arrêts pour les rendre accessibles au plus grand nombre

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	1 240 000 €					

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH					
	2016 2017 2018					
	30 000 €					

2. Vers une information accessible à tous

d. Vérifier et ajuster la signalétique adaptée et les dispositifs d'information textuelle et audio dynamiques dans les véhicules du réseau commercial

A l'intérieur de certains véhicules, les usagers ont à leur disposition une information statique et dynamique (arrêts à venir notamment). L'affichage dynamique peut être accompagné d'une annonce sonore.

Rappel du diagnostic



1- Améliorer, à bord des véhicules du réseau commercial, le système d'information visuelle et audio dynamique

						
	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, transporteurs					
	2016 2017 2018					
	973 000 €					



2. Vers une information accessible à tous

e. Veiller à la mise en accessibilité des points de vente et d'information

Les titres de transport et informations peuvent être obtenus dans les lieux de vente des entreprises de transport. Ces lieux doivent respecter les normes d'accessibilité.

Rappel du diagnostic

1- Effectuer les travaux de mise en accessibilité du futur centre de ressources (place d'Espagne)

	commercial	scolaire	TPMR			
	SMTU					
	2016 2017 2018					
	600 000 €					

2- Inciter les entreprises à respecter la mise en accessibilité de leurs lieux de vente, veiller à ce qu'elles le fassent et communiquer sur le niveau d'accessibilité de ces lieux.

	commercial	scolaire	TPMR			
	SMTU					
	2016 2017 2018					
	0 €					

3. Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous

a. Aménager les arrêts du réseau commercial

Le réseau se compose de 749 points d'arrêt dont 520 non accessibles. Il est nécessaire de tendre à terme vers une accessibilité de tous les points d'arrêt. Il est néanmoins opportun de prioriser leur mise en accessibilité. Le Syndicat Mixte en lien avec les associations et les gestionnaires de voirie, propose 3 niveaux de priorités.

1- Aménager et faire aménager tous les arrêts les plus prioritaires

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, communes, EPCI, CD 64					
	2016 2017 2018					
	4 000 000 €					

2- Aménager et faire aménager les arrêts identifiés comme moins prioritaires

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, communes, EPCI, CD 64					
	2016 2017 2018					
	2 220 000 €					

Rappel du diagnostic



3- Aménager et faire aménager les arrêts non prioritaires

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, communes, EPCI, CD 64					
	à partir de 2018					
	3 150 000 000 €					

nb :

- Le SDA-Ad'AP de transports urbains, a une durée de 3 ans. Il n'est pas tenu de cibler et chiffrer les actions qui porteraient au-delà de ce délai.
- les arrêts concernés par des travaux de voirie seront rendus accessibles par anticipation



3. Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous

b. Inciter les gestionnaires de voirie à réaliser des cheminements accessibles

Les communes doivent rédiger un PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) et réaliser au rythme des travaux les aménagements de voirie et de mise en accessibilité. Le Syndicat Mixte ne peut suppléer les gestionnaires de voirie mais les inciter à rendre leurs espaces publics accessibles.

Rappel du diagnostic



1- Intégrer les arrêts prioritaires proposés dans le SDA-Ad'AP comme donnée d'entrée pour la réalisation des PAVE

	commercial	scolaire		TPMR		
	gestionnaires de voirie					
	2016 2017 2018					
	animation technique					

2- Impulser une réflexion à l'échelle du périmètre des transports urbains sur la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement

	commercial	scolaire		TPMR		
	communes, EPCI					
	2016 2017 2018					
	animation technique					

4. Vers du matériel roulant accessible à tous

a. Poursuivre le déploiement des véhicules accessibles

A ce jour, 78 % des véhicules du réseau commercial sont accessibles au sens de la loi. Les derniers le seront d'ici 2018.

Rappel du diagnostic

1- Poursuivre le renouvellement des véhicules

	commercial	scolaire	TPMR			
	SMTU					
	2016 2017 2018					
	2 400 000 €					



4. Vers du matériel roulant accessible à tous

b. Apporter au matériel roulant les ajustements nécessaires

Bien que le matériel roulant soit accessible au sens de la loi, certains ajustements peuvent s'avérer nécessaires pour le confort et la sécurité des usagers : améliorer les attaches de ceintures et les signaux lumineux par exemple.

Cette action sera réalisée en lien étroit avec les associations afin de répondre au mieux aux besoins des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

1- Apporter les ajustements nécessaires pour le confort et la sécurité des usagers

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, transporteurs					
	2016 2017 2018					
	en fonction des besoins					

5. Vers des services spécifiques pour les besoins spécifiques

a. Mettre en accessibilité le réseau scolaire en fonction de la demande

Le Syndicat Mixte des transports effectuera les travaux de mise en accessibilité du réseau scolaire en fonction des demandes des parents. Les usagers du réseau scolaire étant mouvants, il est difficile de cibler de façon pérenne des ajustements à effectuer. Une partie des arrêts scolaires sont mutualisés avec ceux des lignes régulières. Ainsi, compte de tenu de la programmation de mise en accessibilité sur la phase 1, 71 arrêts scolaires seront traités.

1- Prévoir, en cas de demande des parents, un montant de travaux à effectuer pour améliorer l'accessibilité des scolaires

						
	commercial	scolaire	TPMR			
	MDPH					
	2016 2017 2018					
	360 000 €					



5. Vers des services spécifiques pour les besoins spécifiques

b. Maintenir le service de transport « PMR » comme un substitut

La loi impose qu'une solution accessible soit proposée pour tous les arrêts, au plus tard dix-huit mois après approbation du SDA. Certains arrêts n'auront pas encore été rendus accessibles, d'autres, pour des questions techniques ne pourront l'être. Il s'agira alors de maintenir le service spécifique Libertis pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en cherchant à mieux encadrer les motifs d'utilisation et les bénéficiaires.

1- Maintenir le service Libertis en affinant les règles d'accès pour mieux répondre aux besoins

	commercial	scolaire	TPMR			
	SMTU, MDPH					
	2016 2017 2018					
	1 120 000 €					

2- Étudier la possibilité de mutualiser l'emploi des véhicules des établissements spécialisés pour les utiliser comme véhicules pour le service de substitution

	commercial	scolaire	TPMR			
	établissements d'accueil					
	2016 2017 2018					
	0 €					

6. Vers une amélioration continue de l'accessibilité des réseaux Idelis

a. Évaluer la mise en accessibilité et actualiser le SDA-Ad'AP

La loi impose un suivi de la mise en accessibilité du réseau et une validation à terme par le Préfet. Ce sera l'occasion d'évaluer ce qui a été fait et d'envisager les ajustements nécessaires.

1- Convier les associations à des temps de travail spécifiques pour affiner les actions (améliorer la signalétique, l'information voyageur, l'aménagement des arrêts, l'équipement des véhicules, la formation des personnels, les modalités d'accès au TPMR...)

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH, CAPP					
	2016 2017 2018					
	1000 €					

2- Rédiger chaque année un bilan critique des réalisations, sur la base d'indicateurs, le restituer au comité de suivi (incluant les associations) et le transmettre au Préfet

	commercial	scolaire	TPMR			
	transporteurs, associations, Préfet					
	2016 2017 2018					
	1000 €					

3- Rencontrer régulièrement les autres AOT pour améliorer l'intermodalité entre les réseaux, notamment de façon à améliorer leur accessibilité

	commercial	scolaire	TPMR			
	AOT					
	2016 2017 2018					
	0 €					

4- Actualiser le SDA-Ad'AP au bout de 3 ans

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, MDPH, transporteurs					
	2016 2017 2018					
	5 000 €					



6. Vers une amélioration continue de l'accessibilité des réseaux Idelis

b. Mettre à disposition un formulaire de signalement d'obstacle

Avec les personnels, les usagers sont les vigies du réseau et de son accessibilité. Leurs pratiques peuvent révéler des difficultés à accéder à un service. Une page de réclamation est disponible sur le site internet «reseau-idelis.com». Elle pourrait être améliorée avec la possibilité d'intégrer des photos. Des exemplaires papier pourraient aussi être disponibles dans certains points de vente.

Rappel du diagnostic



1- Rédiger et mettre à disposition une fiche de signalement d'obstacle

	commercial	scolaire	TPMR			
	associations, usagers					
	2016	2017	2018			
	0 €					

4. Une programmation lissée pour une amélioration progressive de l'accessibilité

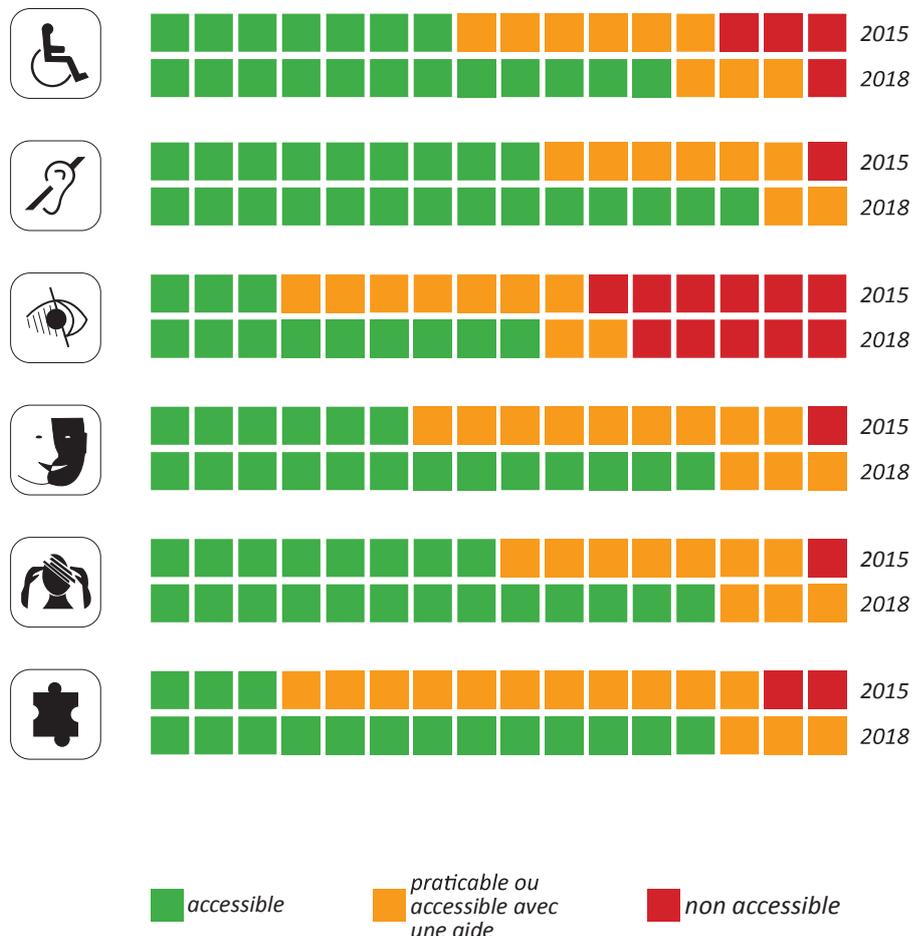
a. Vision synoptique de l'amélioration progressive de l'accessibilité des réseaux IDELIS

Avec ce plan d'actions, le Syndicat Mixte souhaite améliorer progressivement l'accessibilité sur son réseau de transports, en trouvant un juste équilibre entre la nécessité d'avancer rapidement et les capacités financières de la collectivité.

La première phase aura pour but de mettre en place les solutions qui auront les effets positifs pour le plus grand nombre afin de se tourner ensuite sur des réponses plus spécifiques.

L'objectif est de miser à terme à l'accessibilité complète des réseaux Idelis.

Répartition par critères d'accessibilité utilisés dans le diagnostic





b. Vision de la programmation financière

Progarmmation financière 2016-2018

<i>en € TTC</i>	2016	2017	2018	TOTAL	Répartition par maîtrises d'ouvrage
1- Vers un accueil adapté	10 000	13 000	5 000	28 000	100 % SMTU
2- Vers une information accessible à tous	993 000	973 000	954 000	2 920 000	100 % SMTU
3- Vers des arrêts et cheminements accessibles à tous	1 330 000	2 440 000	2 440 000	6 210 000	75 % SMTU 25 % gestionnaires de voirie
4- Vers du matériel roulant accessible à tous	800 000	800 000	800 000	2 400 000	100 % SMTU
5- Vers des services spécifiques pour les besoins spécifiques	493 000	493 000	493 000	1 479 000	100 % SMTU
6- Vers une amélioration continue de l'accessibilité des réseaux Idelis	660	660	5 660	6980	100 % SMTU
TOTAL	3 626 660	4 719 660	4 697 660	13 043 980	

IV. Annexes

1. Rappel de la loi du 11 février 2005.....	70
2. Rappel de l'ordonnance du 26 septembre 2014.....	71
3. Rappel des décrets n° 2014-1321 et 2014-1323 du 4 nov. 2014.....	73
4. Rappel de l'arrêté du 27 mai 2015	75
5. Le plan de formation du personnel conducteur et en agence commerciale	77
6. Modalités de financement des arrêts.....	78
7. Phasage de la mise en accessibilité des arrêts	79
8. Les impossibilités techniques avérées.....	97
9. Modalités de suivi et d'évaluation	98
10. Délibération d'engagement de la démarche SDA-Ad'AP	100



1. Rappel de la loi du 11 février 2005

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

Article 45, alinéas I et II.

I. - La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'Etat, ainsi que les exploitants des aéroports mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts et les gestionnaires de gares maritimes dont la liste est fixée par arrêté en fonction de l'importance de leur trafic élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer

un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, les autorités organisatrices de transports publics mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

II. - Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Des décrets préciseront, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application de cette disposition.

Rapport de la députée Geneviève Lévy au Premier ministre « L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite » - 2003

2. Rappel de l'ordonnance du 26 septembre 2014

Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées

Article 6

Le code des transports est ainsi modifié :

L. 1112-1 Arrêts prioritaires « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret. »

L.1112-4 ITA et services de substitution « Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné », l'arrêt peut être déclaré en ITA. Un service de substitution doit être mis en œuvre « dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative » (et non plus 3 ans après comme le disait la loi de 2005).

L.3111-7-1 Mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau scolaire « Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L.112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire concerné. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L.1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêts à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article. »

Article 7

Après l'article L. 1112-2 du code des transports, sont insérés les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 ainsi rédigés :

L. 1112-2-1 - I - Il peut être élaboré un SDA-agenda d'accessibilité programmée. Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L.1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ce dernier cas.

Le SDA/Ad'AP prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant. Il précise les modalités de son actualisation.

Un service de transport public concernant plusieurs départements donne lieu à plusieurs SDA/Ad'AP regroupant, pour chacun d'entre eux, les points d'arrêt situés dans un même département. Chacun de ces SDA/Ad'AP présente dans un préambule les orientations et les priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport sur la totalité des départements concernés.

L. 1112-2-1 - II - [...] Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs services de transport routier de voyageurs, le rôle de chef de file est attribué à l'autorité organisatrice de transport qui est également en charge de la voirie ou, à défaut, à l'AO dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt.

Le SDA/Ad'AP comporte les engagements, notamment financiers, de toutes les personnes morales contribuant à sa réalisation ou à son financement. Il est signé par ces personnes.

L. 1112-2-1 - III - Dans un délai de 5 mois après son dépôt, le représentant de l'Etat dans le département se prononce, après avis de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, sur la validité du SDA/Ad'AP ne concernant pas les services de transport ferroviaire d'intérêt national.



Le SDA/Ad'AP doit être déposé dans les 12 mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014. Ce délai peut être prorogé pour une durée maximale de 3 ans dans le cas où les difficultés techniques ou financières liées à l'élaboration ou à la programmation du schéma l'imposent ou dans le cas d'un rejet d'un 1er schéma.

L.1112-2-2 Durée du SDA/Ad'AP La durée de réalisation du SDA/Ad'AP ne peut excéder, à compter de son approbation une période de 3 ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain mentionnés à l'article L. 1231-1 ...

L.1112-2-4 - I- A l'issue de chaque période, un bilan des travaux d'accessibilité effectués est transmis à l'autorité administrative compétente. Cet article explicite l'ensemble des sanctions notamment pécuniaires encourues par l'AO en cas de non respect des délais et des engagements du SDA/Ad'AP.

Article 8

Est inséré dans l'article L. 1221- 4 -I du code des transports :

« [...] Quand l'autorité organisatrice est une collectivité territoriale, elle délibère chaque année sur les conditions d'exécution, par le titulaire du service public en matière d'accessibilité. Elle examine le cas échéant les pénalités appliquées pour non-respect des obligations de la convention en matière d'accessibilité [...] »

3. Rappel des décrets n° 2014-1321 et 2014-1323 du 4 nov. 2014

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au contenu du SDA et aux conditions de son approbation par l'autorité administrative et aux modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDA/Ad'AP

Art. R. 1112-13.

« I. - Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée indique le ou les services de transport public de voyageurs et le département sur lesquels il porte et la collectivité publique qui en est responsable, exception faite des services ferroviaires d'intérêt national pour lesquels est élaboré un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée unique.

« Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 1° Une présentation de ce ou ces services et notamment :

[...] « c) L'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations ;

« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. [...] ;

« 3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation ;

« 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge ;

« 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer

« 6° Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ;

« 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévu par l'article R. 1112-22.

« II. - Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comporte également un préambule qui indique :

« a) Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;

« b) Le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.

« La présentation prévue au 1° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés.



Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux conditions de détermination des points d'arrêt prioritaires et à la notion d'impossibilité technique avérée

> Critères de détermination des points arrêts prioritaires

Art. D. 1112-10

« I.-Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;

« 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 3° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II.-Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

«-pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;

«-pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants

> Définition des ITA

Art. D. 1112-15

La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

4. Rappel de l'arrêté du 27 mai 2015

Arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

Article 1 :

I. – Le dossier de demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour difficultés techniques ou financières ou pour un cas de force majeure prévu au II de l'article R.1112-19 du code des transports comporte :

1- Lorsque la demande porte sur les délais de dépôt, l'identification du ou des services de transport public de voyageurs concernés ou, lorsqu'elle porte sur les délais d'exécution, l'identification du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée précédemment approuvé;

2- Lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, la délibération l'autorisant à demander la prorogation des délais.

II. – Lorsque la demande porte sur une prorogation des délais de dépôt du schéma - agenda pour des motifs financiers, le dossier comprend, outre les éléments prévus au I :

a) Les comptes clos établis par la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre pour le dernier exercice;

b) La marge d'autofinancement courant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre établie par l'ordonnateur sur la base des comptes clos prévus au a, définie comme le rapport entre les dépenses réelles de fonctionnement augmentées du remboursement de la dette et les recettes réelles de fonctionnement;

c) Le taux d'endettement établi par l'ordonnateur sur la base des comptes clos prévus au a, défini comme le rapport entre l'encours total de la dette et les recettes réelles de fonctionnement;

d) Le plan de financement et le bilan prévisionnels établis par l'ordonnateur pour les exercices correspondant à la durée de mise en accessibilité maximale prévue à l'article L.1112-2-2 du code des transports pour le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour lequel la prorogation de délais de dépôt est demandée et permettant d'apprécier la proportion entre les dépenses envisagées et les capacités de financement du demandeur; ces comptes prévisionnels sont établis en prenant en compte les travaux d'accessibilité prévus dans le schéma - agenda ainsi que d'éventuels autres travaux contraints par une obligation juridique pendant la durée du schéma - agenda;

e) Pour chaque exercice de la prévision, la marge d'autofinancement courant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre établie par l'ordonnateur sur la base des comptes prévisionnels prévus au d), définie comme le rapport entre les dépenses réelles de fonctionnement augmentées du remboursement de la dette et les recettes réelles de fonctionnement;

f) Pour chaque exercice de la prévision, le taux d'endettement établi par l'ordonnateur sur la base des comptes prévisionnels prévus au d), défini comme le rapport entre l'encours total de la dette et les recettes réelles de fonctionnement.

III. – Lorsque la demande porte sur une prorogation des délais d'exécution du schéma - agenda pour des motifs financiers, le dossier comprend, outre les éléments prévus au I, les éléments de dossier prévus au II, les éléments prévisionnels étant toutefois établis seulement pour l'exercice en cours et pour les exercices restant à venir du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée approuvé.

IV. – Pour une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, les éléments établis sur la base des comptes clos et sur la base des comptes prévisionnels visés au II ou au III du présent article sont élaborés pour le périmètre constitué de son budget principal.

V. – Lorsque la demande porte sur une prorogation de délais de dépôt ou d'exécution en raison de difficultés techniques, le dossier comprend, outre les éléments



prévus au I, tous éléments utiles prévus au II de l'article R.1112-19 du code des transports de nature à établir ces difficultés. Ces éléments peuvent notamment concerner une modification substantielle du champ de compétence de l'autorité organisatrice de transport, des appels d'offre infructueux, des délais de livraison de matériel, des contraintes imprévues découvertes lors des études préalables aux travaux ou lors des travaux.

VI. – Lorsque la demande porte sur une prorogation des délais de dépôt ou d'exécution pour un cas de force majeure, le dossier comprend, outre les éléments prévus au I, tous éléments utiles prévus au II de l'article R.1112-19 du code des transports de nature à établir ce cas de force majeure.

Article 2 :

I. – La situation budgétaire et financière d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre en charge de la mise en accessibilité d'un ou plusieurs services de transport public de voyageurs est considérée comme délicate pour l'exercice considéré quand sa marge d'autofinancement courant pour cet exercice est supérieure ou égale à 0,97 et quand son taux d'endettement pour cet exercice est supérieur ou égal à 1,2.

II. – Conformément au III de l'article R.1112-21 du code des transports, la situation budgétaire et financière d'une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre en charge de la mise en accessibilité d'un ou plusieurs services de transport public de voyageurs justifie la prorogation des délais de dépôt d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité de ces services:

1- Soit quand les éléments du dossier de la demande présentée relatifs aux comptes clos prévus au II de l'article 1er établissent la situation financière délicate définie au I du présent article pour le dernier exercice clos;

2- Soit quand les éléments du dossier de la demande présentée relatifs aux comptes prévisionnels prévus au II de l'article 1er établissent la situation financière délicate définie au I du présent article pour l'un des exercices de la prévision.

III. – Conformément au III de l'article R.1112-21 du code des transports, la situation budgétaire et financière d'une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre en charge

de la mise en accessibilité d'un ou plusieurs services de transport public de voyageurs justifie la prorogation des délais d'exécution de son schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée quand les éléments du dossier de la demande présentée relatifs aux comptes clos ou aux comptes prévisionnels prévus au III de l'article 1er établissent la situation financière délicate définie au I du présent article pour le dernier exercice clos, pour l'exercice en cours ou pour l'un des exercices restant à venir du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée approuvé.

Article 3 :

Le directeur des services de transport et le directeur général des finances publiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

5. Le plan de formation du personnel conducteur et en agence commerciale

Il est envisagé de retravailler avec les associations le guide de bonnes pratiques pour l'accueil des personnes en situation de handicap. Ce guide sera ensuite réédité et distribué aux personnels dans le cadre de sensibilisation. Les associations seront conviées à ces séquences de façon à engager un dialogue direct et mettre en évidence des difficultés concrètes.

Les points suivants seront particulièrement développés :

- Connaître les différentes situations de handicap et de mobilité réduite,
- Comprendre et anticiper les difficultés et besoins des personnes en situation de handicap,
- Choisir les bons mots et les bons gestes pour communiquer et aider les personnes en situation de handicap.

Des mises en situation seront proposées :

- Positionner son véhicule pour faciliter son accès,
- Sortir la palette...



6. Modalités de financement des arrêts

Conformément au règlement d'intervention pour la mise en accessibilité des points d'arrêt du 16 décembre 2011 :

- Le Syndicat Mixte est compétent pour la réalisation et l'aménagement des quais de bus (longueur de 15 mètres, largeur de 3 mètres, une surface de 45 m²). Le coût moyen de ce type d'aménagement est estimé à de 15 000 € par point d'arrêt.
- Le Syndicat Mixte est également compétent pour la réalisation de tous travaux rendus nécessaires pour le passage des véhicules de transports en commun. A ce titre, le Syndicat Mixte prendra en charge uniquement la partie des travaux au droit du quai, la commune prendra en charge les travaux restant (voirie, trottoirs...).
- Les gestionnaires de voirie (Communes ou EPCI) éventuellement compétents ont la charge de la réalisation des travaux connexes permettant notamment d'accéder au point d'arrêt (cheminements, réseaux, trottoirs...) au moins 20m avant et 20m après le quai.

7. Phasage de la mise en accessibilité des arrêts

code	nom arrêt	commune	phases
ACLI_1/2	ARESSY CLINIQUE	ARESSY	Phase 1
8MAI45_2	ARTIGUELOUTAN 8MAI45	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
ASFE_1/2	ARTIGUELOUTAN SALLE DES FETES	ARTIGUELOUTAN	Phase 1
ASTADE_1	ARTIGUELOUTAN STADE	ARTIGUELOUTAN	Phase 1
ASTADE_2	ARTIGUELOUTAN STADE	ARTIGUELOUTAN	Phase 1
MATTOT_2	MATTOTS	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
MOUNYO_2	MOUNYOYE	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
PECHEU_2	PECHEURS	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
POUSSI_1	POUSSINIERE	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
POUSSI_2	POUSSINIERE	ARTIGUELOUTAN	Phase 3
RUISSE_2	RUISSEAU	ARTIGUELOUTAN	Phase 1
BACCUE_1	BON ACCUEIL	BILLERE	Phase 2
BACCUE_2	BON ACCUEIL	BILLERE	Phase 2
BFRENE_1	BEAU FRENE	BILLERE	Phase 1
BFRENE_2	BEAU FRENE	BILLERE	Phase 1
BOIS_1	BOIS D'AMOUR	BILLERE	accessible
BOIS_2	BOIS D'AMOUR	BILLERE	accessible
BOURBO_1	BOURBON	BILLERE	Phase 1
BOURBO_2	BOURBON	BILLERE	Phase 1
CESTE_1	CHATEAU D'ESTE	BILLERE	accessible
CESTE_2	CHATEAU D'ESTE	BILLERE	accessible
CHAMPS_1	CHAMPS	BILLERE	Phase 3
CHAMPS_2	CHAMPS	BILLERE	Phase 3
CLAVER_1	CLAVERIE	BILLERE	Phase 2
CLAVER_2	CLAVERIE	BILLERE	Phase 2
CSOLEI_1	CLAIR SOLEIL	BILLERE	accessible
CSOLEI_2	CLAIR SOLEIL	BILLERE	accessible
ENTREP_1	ENTREPRENEURS	BILLERE	Phase 3
ENTREP_2	ENTREPRENEURS	BILLERE	Phase 3
JBILLE_1	JARDINS DE BILLERE	BILLERE	Phase 1
JBILLE_2	JARDINS DE BILLERE	BILLERE	Phase 1
JGOIS_1	JULES GOIS	BILLERE	Phase 1
JGOIS_2	JULES GOIS	BILLERE	Phase 1
LACAOU_1	LACAOU	BILLERE	Phase 1
LACAOU_2	LACAOU	BILLERE	Phase 1
LACASS_1	LACASSAGNE	BILLERE	Phase 3
LACASS_2	LACASSAGNE	BILLERE	Phase 3
LAFFIT_O	LAFFITE	BILLERE	accessible

PANORA_2	PANORAMA	BIZANOS	Phase 3
PRAT_1	PRAT	BIZANOS	Phase 3
PRAT_2	PRAT	BIZANOS	Phase 3
RIDRON_1	ROUTE D'IDRON	BIZANOS	Phase 3
RIDRON_2	ROUTE D'IDRON	BIZANOS	Phase 3
SANSAR_1	SANSARRICQ	BIZANOS	Phase 3
SANSAR_2	SANSARRICQ	BIZANOS	Phase 3
SAPINS_1	SAPINS	BIZANOS	Phase 1
SAPINS_2	SAPINS	BIZANOS	Phase 1
SBENOI_1	SAINT BENOIT	BIZANOS	Phase 3
SBENOI_2	SAINT BENOIT	BIZANOS	Phase 3
SMAGNE_1	SAINT MAGNE	BIZANOS	Phase 1
SMAGNE_2	SAINT MAGNE	BIZANOS	Phase 1
SPOLYV_1	SALLE POLYVALENTE	BIZANOS	Phase 1
SPOLYV_2	SALLE POLYVALENTE	BIZANOS	Phase 1
VHUGO_1	VICTOR HUGO	BIZANOS	Phase 1
VHUGO_2	VICTOR HUGO	BIZANOS	Phase 1
BIDAU_1	BIDAU	GAN	Phase 3
BIDAU_2	BIDAU	GAN	Phase 3
BRASSE_2	BRASSENS	GAN	Phase 1
BROCA_1	BROCA	GAN	Phase 1
BROCA_2	BROCA	GAN	Phase 3
CAVE_1	CAVE	GAN	Phase 3
CAVE_2	CAVE	GAN	Phase 3
DISSEZ_1	DISSEZ	GAN	Phase 3
DISSEZ_2	DISSEZ	GAN	Phase 1
JBREL_1	JACQUES BREL	GAN	Phase 3
JBREL_2	JACQUES BREL	GAN	Phase 3
MARCA_1	MARCA	GAN	Phase 1
MARCA_2	MARCA	GAN	Phase 1
MERCE_1	MERCE	GAN	Phase 3
MERCE_2	MERCE	GAN	Phase 3
MGAN_1	MAIRIE DE GAN	GAN	Phase 1
MGAN_2	MAIRIE DE GAN	GAN	Phase 1
PEBE_1	PEBE	GAN	Phase 1
PEBE_2	PEBE	GAN	Phase 1
POMPE_1	POMPE	GAN	Phase 3
POMPE_2	POMPE	GAN	Phase 3
SBARTH_1	SAINT BARTHELEMY	GAN	Phase 2
SBARTH_2	SAINT BARTHELEMY	GAN	Phase 2
VILLEF_1	VILLEFRANCHE	GAN	Phase 1
VILLEF_2	VILLEFRANCHE	GAN	Phase 1

SMARC_1	SAINT MARC	IDRON	Phase 3
SMARC_2	SAINT MARC	IDRON	Phase 3
SVINCE_1	SAINT VINCENT	IDRON	Phase 3
SVINCE_2	SAINT VINCENT	IDRON	Phase 3
ASTOUS_1	ASTOUS	JURANCON	Phase 3
ASTOUS_2	ASTOUS	JURANCON	Phase 3
BOASIS_1	BELLE OASIS	JURANCON	Phase 3
BOASIS_2	BELLE OASIS	JURANCON	Phase 3
BOURDI_1	BOURDIEU	JURANCON	Phase 3
BOURDI_2	BOURDIEU	JURANCON	Phase 3
CGABAR_E	COLLEGE GABARD	JURANCON	accessible
CGABAR_O	COLLEGE GABARD	JURANCON	accessible
COUBER_1	COUBERTIN	JURANCON	accessible
COUBER_2	COUBERTIN	JURANCON	accessible
FROMAG_1	FROMAGERIE	JURANCON	Phase 3
FROMAG_2	FROMAGERIE	JURANCON	Phase 3
GUYNEM_1	GUYNEMER	JURANCON	accessible
GUYNEM_2	GUYNEMER	JURANCON	accessible
JCURIE_1	JOLIOT CURIE	JURANCON	Phase 1
JFONTA_N	JEAN DE LA FONTAINE	JURANCON	Phase 1
JFONTA_S	JEAN DE LA FONTAINE	JURANCON	Phase 1
LOLIBE_1	LOLIBE	JURANCON	accessible
LOLIBE_2	LOLIBE	JURANCON	accessible
LOUSTA_1	LOUSTALOT	JURANCON	Phase 3
LOUSTA_2	LOUSTALOT	JURANCON	Phase 3
LPJU_1/2	LP JURANCON	JURANCON	accessible
MJURAN_N	MAIRIE DE JURANCON	JURANCON	accessible
MJURAN_S	MAIRIE DE JURANCON	JURANCON	accessible
POLY_1	PONT D'OLY	JURANCON	Phase 3
POLY_2	PONT D'OLY	JURANCON	Phase 3
VALLEE_1	VALLEE	JURANCON	Phase 2
VALLEE_2	VALLEE	JURANCON	Phase 3
ZAVGAL_1	ZA VERT GALANT	JURANCON	Phase 3
ZAVGAL_2	ZA VERT GALANT	JURANCON	Phase 3
BICHES_1	BICHES	LEE	accessible
BICHES_2	BICHES	LEE	accessible
ELEE_1	ECOLE DE LEE	LEE	Phase 3
ELEE_2	ECOLE DE LEE	LEE	Phase 3
LD817_1	LEE D817	LEE	Phase 3
LD817_2	LEE D817	LEE	Phase 3
	OUSSERE	LEE	accessible
	OUSSERE	LEE	accessible

PEURAL_1	PAU EURALIS	LESCAR	Phase 1
PEURAL_2	PAU EURALIS	LESCAR	Phase 1
PGER_1	PIC DU GER	LESCAR	Phase 3
PGER_2	PIC DU GER	LESCAR	Phase 3
PLAISA_1	PLAISANCE	LESCAR	accessible
PLAISA_2	PLAISANCE	LESCAR	accessible
PONTER_1	PONTERIQUE	LESCAR	accessible
PONTER_2	PONTERIQUE	LESCAR	accessible
QLIBRE_1	QUARTIER LIBRE	LESCAR	accessible
QLIBRE_2	QUARTIER LIBRE	LESCAR	accessible
SATAO_O	SATAO	LESCAR	Phase 3
SCATHE_O	SAINTE CATHERINE	LESCAR	accessible
SDUMON_1	SANTOS DUMONT	LESCAR	Phase 3
SDUMON_2	SANTOS DUMONT	LESCAR	Phase 3
TEULER_1	TEULERE	LESCAR	accessible
TEULER_2	TEULERE	LESCAR	accessible
TOUZAN_1	TOUZANNE	LESCAR	Phase 3
TOUZAN_2	TOUZANNE	LESCAR	Phase 3
AZNAR_1	AZNAR	LONS	accessible
AZNAR_2	AZNAR	LONS	accessible
BLERIO_1	BLERIOT	LONS	accessible
BLERIO_2	BLERIOT	LONS	accessible
CAMPAG_1	CAMPAGNOLE	LONS	Phase 1
CAMPAG_2	CAMPAGNOLE	LONS	Phase 3
CHENER_1	CHENERAIE	LONS	accessible
CHENER_2	CHENERAIE	LONS	accessible
CLOHAR_1	CLOHARE	LONS	Phase 1
CLOHAR_2	CLOHARE	LONS	Phase 1
DASSAU_1	DASSAULT	LONS	Phase 3
DASSAU_2	DASSAULT	LONS	Phase 3
ECHATR_E	ERCKMAN CHATRIAN	LONS	Phase 3
ECHATR_N	ERCKMAN CHATRIAN	LONS	accessible
ECHATR_O	ERCKMAN CHATRIAN	LONS	Phase 3
ECHATR_S	ERCKMAN CHATRIAN	LONS	accessible
EGLISE_1	EGLISE	LONS	Phase 3
EGLISE_2	EGLISE	LONS	Phase 3
ESTIEN_E	ESTIENI	LONS	Phase 2
ESTIEN_O	ESTIENI	LONS	Phase 2
FARMAN_1	FARMAN	LONS	Phase 2
FARMAN_2	FARMAN	LONS	Phase 2
GENETS_1	GENETS	LONS	Phase 2
GENETS_2	GENETS	LONS	Phase 2

SULLY_1	SULLY	LONS	Phase 3
SULLY_2	SULLY	LONS	Phase 3
VIGNES_1	VIGNES	LONS	Phase 3
VIGNES_2	VIGNES	LONS	Phase 3
	DE GENNES	LONS	accessible
	DE GENNES	LONS	accessible
ARRI_1/2	MAZERES L'ARRIOU	MAZERES-LEZONS	Phase 3
BARTHO_1	BARTHO	MAZERES-LEZONS	Phase 3
BARTHO_2	BARTHO	MAZERES-LEZONS	Phase 3
DGAULL_1	DE GAULLE	MAZERES-LEZONS	Phase 1
DGAULL_2	DE GAULLE	MAZERES-LEZONS	Phase 3
L2000_1	LEZONS 2000	MAZERES-LEZONS	accessible
L2000_2	LEZONS 2000	MAZERES-LEZONS	Phase 1
LAGUTS_1	LES AGUTS	MAZERES-LEZONS	Phase 3
LAGUTS_2	LES AGUTS	MAZERES-LEZONS	Phase 3
LCOLLI_1	LES COLLINES	MAZERES-LEZONS	Phase 3
LCOLLI_2	LES COLLINES	MAZERES-LEZONS	Phase 3
LMAZER_1	CENTRE COMMERCIAL MAZERES	MAZERES-LEZONS	accessible
LMAZER_2	CENTRE COMMERCIAL MAZERES	MAZERES-LEZONS	accessible
BERLAN_1	BERLANNE	MORLAAS	Phase 3
BERLAN_2	BERLANNE	MORLAAS	Phase 3
CACHAL_1	CACHALAT	MORLAAS	Phase 3
CACHAL_2	CACHALAT	MORLAAS	Phase 3
HENRI4_1	HENRI 4	MORLAAS	Phase 3
HENRI4_2	HENRI 4	MORLAAS	Phase 3
LHOTEL_1	LYCEE HOTELIER	MORLAAS	accessible
LHOTEL_2	LYCEE HOTELIER	MORLAAS	accessible
MARC_1	MARCADET	MORLAAS	Phase 3
MARC_2	MARCADET	MORLAAS	Phase 3
MBARAT_1	MORLAAS BARATNAU	MORLAAS	Phase 3
MBARAT_2	MORLAAS BARATNAU	MORLAAS	Phase 3
MMORLA_1	MAIRIE DE MORLAAS	MORLAAS	Phase 3
MSOLID_1	MAISON DE LA SOLIDARITE	MORLAAS	Phase 3
MSOLID_2	MAISON DE LA SOLIDARITE	MORLAAS	Phase 3
PDFFORT_1	PLACE DES FORS	MORLAAS	Phase 2
PDFFORT_2	PLACE DES FORS	MORLAAS	Phase 2
PISCIN_1	PISCINE	MORLAAS	accessible
PISCIN_2	PISCINE	MORLAAS	accessible
RDPT8	MORLAAS COMMUNAUTE DE COMMUNES	MORLAAS	accessible
REMPAR_2	REMPARTS	MORLAAS	Phase 1
BARTH_1	BARTHOUIL	OUSSE	Phase 3



BARTH_2	BARTHOUIL	OUSSE	Phase 3
CANAL_1	CANAL	OUSSE	Phase 3
CANAL_2	CANAL	OUSSE	Phase 3
LQUIND_1	LA QUINDA	OUSSE	Phase 3
LQUIND_2	LA QUINDA	OUSSE	Phase 3
MOUSSE_1	MAIRIE D'OUSSE	OUSSE	accessible
MOUSSE_2	MAIRIE D'OUSSE	OUSSE	accessible
OD817_1	OUSSE D817	OUSSE	Phase 3
OD817_2	OUSSE D817	OUSSE	Phase 3
11NOVE_1	11 NOVEMBRE	PAU	accessible
11NOVE_2	11 NOVEMBRE	PAU	accessible
218RI_1	218 RI	PAU	Phase 2
218RI_2	218 RI	PAU	Phase 2
ABREMO_1	ABBE BREMOND	PAU	Phase 2
ABREMO_2	ABBE BREMOND	PAU	Phase 2
ALORRA_2	ALSACE LORRAINE	PAU	Phase 1
ANGOT_1	ANGOT	PAU	accessible
ANGOT_2	ANGOT	PAU	accessible
ASFO_1	ASFO	PAU	Phase 2
ASFO_2	ASFO	PAU	Phase 2
AU.CFP_N	CENTRE COMMERCIAL PORTE DES PYRENEES	PAU	Phase 1
AU.CFP_S	CENTRE COMMERCIAL PORTE DES PYRENEES	PAU	accessible
AU.LEC_N	CENTRE COMMERCIAL PORTE DES PYRENEES	PAU	accessible
AU.LEC_S	CENTRE COMMERCIAL PORTE DES PYRENEES	PAU	accessible
AURIOL_1	AURIOL	PAU	Phase 3
AURIOL_2	AURIOL	PAU	Phase 3
BARTHE_1	BARTHE	PAU	accessible
BARTHE_2	BARTHE	PAU	accessible
BERNADOT	BERNADOTTE	PAU	Phase 1
BEROUY_1	BEROUYINE	PAU	Phase 1
BEROUY_2	BEROUYINE	PAU	Phase 1
BEZET_1	BEZET	PAU	Phase 2
BEZET_2	BEZET	PAU	Phase 2
BIDASS_E	BIDASSOA	PAU	Phase 1
BIDASS_O	BIDASSOA	PAU	Phase 2
BIGORR_1	BIGORRE	PAU	Phase 1
BIGORR_2	BIGORRE	PAU	Phase 1
BLAISE_N	BLAISE	PAU	Phase 3
BLAISE_S	BLAISE	PAU	Phase 3

BLEUET_1	BLEUETS	PAU	Phase 2
BLEUET_2	BLEUETS	PAU	Phase 2
BOCA_1/2	BOCAGE	PAU	Phase 2
BOILEA_1	BOILEAU	PAU	accessible
BOILEA_2	BOILEAU	PAU	accessible
BONAPA_1	BONAPARTE	PAU	Phase 1
BONAPA_2	BONAPARTE	PAU	Phase 1
BOSQ_QA	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QB	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QB	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QC	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QC	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QD	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QF	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BOSQ_QH	POLE BOSQUET	PAU	accessible
BPYR_S	BOULEVARD DES PYRENEES	PAU	Phase 1
BUISSO_E	BUISSON	PAU	Phase 2
BUISSO_N	BUISSON	PAU	Phase 2
BUISSO_O	BUISSON	PAU	Phase 2
BUISSO_S	BUISSON	PAU	Phase 2
CADETS_1	CADETS	PAU	Phase 2
CADETS_2	CADETS	PAU	Phase 2
CADIER_1	CADIER	PAU	Phase 1
CADIER_2	CADIER	PAU	Phase 1
CADMIN_E	CITE ADMINISTRATIVE	PAU	Phase 1
CADMIN_O	CITE ADMINISTRATIVE	PAU	Phase 1
CAFPA_1	CENTRE AFPA	PAU	Phase 3
CAFPA_2	CENTRE AFPA	PAU	Phase 3
CAGRI_N	CAGRI	PAU	Phase 2
CAGRI_S	CAGRI	PAU	Phase 2
CARLIT_1	CARLITOS	PAU	accessible
CARLIT_2	CARLITOS	PAU	accessible
CARNOT_1	CARNOT	PAU	Phase 1
CARRAY_1	CASTET DE L'ARRAY	PAU	Phase 1
CARRAY_2	CASTET DE L'ARRAY	PAU	Phase 3
CASERNE	CASERNE	PAU	Phase 1
CASSIN_2	CASSIN	PAU	Phase 1
CCLERM_1	COLLEGE CLERMONT	PAU	Phase 1
CCLERM_2	COLLEGE CLERMONT	PAU	Phase 1
CFLEUR_1	CITE DES FLEURS	PAU	Phase 1
CFLEUR_2	CITE DES FLEURS	PAU	Phase 1
CHATEA_O	CHATEAU	PAU	Phase 1



CHOS_1/2	CENTRE HOSPITALIER	PAU	Phase 1
CHP_1	CHP	PAU	accessible
CHP_2	CHP	PAU	accessible
CIMET_1	CIMETIERE	PAU	accessible
CIMET_2	CIMETIERE	PAU	accessible
CJALBR_1	COLLEGE JEANNE D'ALBRET	PAU	accessible
CJALBR_2	COLLEGE JEANNE D'ALBRET	PAU	accessible
CLINIQ_1	CLINIQUES	PAU	Phase 1
CLINIQ_2	CLINIQUES	PAU	Phase 1
CMARZE_1	CLINIQUE MARZET	PAU	accessible
CMARZE_2	CLINIQUE MARZET	PAU	accessible
CMULTI_1	CITE MULTIMEDIA	PAU	accessible
CMULTI_2	CITE MULTIMEDIA	PAU	accessible
CONCO_N	CONCORDE	PAU	Phase 2
CONCO_S	CONCORDE	PAU	Phase 2
COPERN_1	COPERNIC	PAU	Phase 1
COPERN_2	COPERNIC	PAU	Phase 1
CORISA_1	CORISANDE	PAU	accessible
CORISA_2	CORISANDE	PAU	accessible
COUETT_1	COUETTES	PAU	Phase 1
COUETT_2	COUETTES	PAU	Phase 1
COURTE_N	COURTEAULT	PAU	Phase 1
COURTE_S	COURTEAULT	PAU	Phase 1
CPAM_1	CPAM	PAU	accessible
CPAM_2	CPAM	PAU	accessible
CPARIS_1	COMMUNE DE PARIS	PAU	Phase 1
CPARIS_2	COMMUNE DE PARIS	PAU	Phase 1
CPRINC_E	CROIX DU PRINCE	PAU	accessible
CPRINC_O	CROIX DU PRINCE	PAU	accessible
CSTO_1/2	CENTRE SCIENTIFIQUE TOTAL	PAU	accessible
CUNIVE_1	CITE UNIVERSITAIRE	PAU	Phase 3
CUNIVE_2	CITE UNIVERSITAIRE	PAU	Phase 3
CVERT_1	CHEMIN VERT	PAU	accessible
CVERT_2	CHEMIN VERT	PAU	accessible
DARSON_1	D'ARSONVAL	PAU	Phase 1
DARSON_2	D'ARSONVAL	PAU	Phase 1
DRUIDE_1	DRUIDES	PAU	Phase 2
DRUIDE_2	DRUIDES	PAU	Phase 2
EAUZE_1	EAUZE	PAU	Phase 1
EAUZE_2	EAUZE	PAU	Phase 1
EDOUAR_1	EDOUARD 7	PAU	accessible
EDOUAR_2	EDOUARD 7	PAU	accessible

EFS_1/2	EFS	PAU	Phase 1
ETIGNY_1	ETIGNY	PAU	Phase 1
ETIGNY_2	ETIGNY	PAU	Phase 1
EUROPE_1	EUROPE	PAU	Phase 2
EUROPE_2	EUROPE	PAU	Phase 2
FACULT_1	FACULTES	PAU	Phase 3
FACULT_2	FACULTES	PAU	Phase 3
FAISAN_1	FAISANS	PAU	Phase 1
FAISAN_2	FAISANS	PAU	Phase 1
FEUILL_1	FEUILLAGE	PAU	accessible
FEUILL_2	FEUILLAGE	PAU	accessible
FOUCHE_1	FOUCHET	PAU	Phase 1
FOUCHE_2	FOUCHET	PAU	Phase 1
FUNI	FUNICULAIRE	PAU	Phase 1
GARET_1	GARET	PAU	Phase 1
GARET_2	GARET	PAU	Phase 1
GASSIOT	GASSIOT	PAU	Phase 1
GAVARN_1	GAVARNIE	PAU	Phase 2
GAVARN_2	GAVARNIE	PAU	Phase 2
GCHENE_1	GRANDS CHENES	PAU	accessible
GCHENE_2	GRANDS CHENES	PAU	accessible
GEOLOG_1	GEOLOGUES	PAU	Phase 1
GEOLOG_2	GEOLOGUES	PAU	Phase 1
GINOT_1	GINOT	PAU	Phase 3
GINOT_2	GINOT	PAU	Phase 3
GLONS_2	CENTRE COMMERCIAL DU MAILNS	PAU	Phase 1
GONZAGUE	GONZAGUE	PAU	Phase 1
GRAMON_1	GRAMONT	PAU	accessible
GRAMON_2	GRAMONT	PAU	accessible
GSNC_PAR	GARE SNCF	PAU	Phase 1
GSNCF_1	POLE GARE SNCF	PAU	accessible
GSNCF_2	POLE GARE SNCF	PAU	accessible
GUICHE_1	GUICHENNE	PAU	accessible
GYPAET_N	GYPAETE	PAU	Phase 1
GYPAET_S	GYPAETE	PAU	Phase 1
HFMITT_1	HOPITAL F. MITTERRAND	PAU	Phase 1
HFMITT_2	HOPITAL F. MITTERRAND	PAU	Phase 1
HIPPOD_1	HIPPODROME	PAU	accessible
HIPPOD_2	HIPPODROME	PAU	accessible
HIPPOD_T	HIPPODROME TERMINUS	PAU	Phase 1
HUTTON_E	HUTTON	PAU	Phase 2
HUTTON_N	HUTTON	PAU	Phase 2

LSJPER_N	LYCEE SAINT JOHN PERSE	PAU	Phase 1
LSJPER_S	LYCEE SAINT JOHN PERSE	PAU	Phase 1
MANOIR_1	MANOIR	PAU	Phase 1
MANOIR_2	MANOIR	PAU	Phase 1
MARCAD_E	MARCADAU	PAU	accessible
MARCAD_N	MARCADAU	PAU	Phase 1
MARCAD_O	MARCADAU	PAU	accessible
MARCAD_S	MARCADAU	PAU	Phase 1
MARGUE_1	MARGUERITES	PAU	Phase 2
MARGUE_2	MARGUERITES	PAU	Phase 2
MCAMPO_1	MONSEIGNEUR CAMPO	PAU	accessible
MCAMPO_2	MONSEIGNEUR CAMPO	PAU	accessible
MEON_1	MEON	PAU	Phase 1
MEON_2	MEON	PAU	accessible
MJCLAU_1	MJC DU LAU	PAU	Phase 1
MJCLAU_2	MJC DU LAU	PAU	Phase 1
MOHED_1	MOHEDAN	PAU	Phase 2
MOHED_2	MOHEDAN	PAU	Phase 1
MONGE_1	MONGE	PAU	Phase 1
MONGE_2	MONGE	PAU	Phase 1
MONNAI_1	MONNAIE	PAU	accessible
MONNAI_2	MONNAIE	PAU	Phase 1
MONTAR_1	MONTARDON	PAU	Phase 1
MONTAR_2	MONTARDON	PAU	Phase 1
MOUCHO_1	COMMANDANT MOUCHOTTE	PAU	Phase 2
MOUCHO_2	COMMANDANT MOUCHOTTE	PAU	Phase 2
MOZART_1	MOZART	PAU	accessible
MOZART_2	MOZART	PAU	accessible
MPAU_O	MAIRIE DE PAU	PAU	Phase 1
MULOT_1	MULOT	PAU	Phase 2
MULOT_2	MULOT	PAU	Phase 2
NDAME_1	NOTRE DAME	PAU	accessible
NDAME_2	NOTRE DAME	PAU	accessible
NOBEL_1	NOBEL	PAU	accessible
NOBEL_2	NOBEL	PAU	accessible
NPAILL_N	NELSON PAILLOU	PAU	Phase 1
NPAILL_S	NELSON PAILLOU	PAU	Phase 1
NPARK_1	NANDINA PARK	PAU	accessible
NPARK_2	NANDINA PARK	PAU	accessible
NPRINC_1	NORMAN PRINCE	PAU	accessible
NPRINC_2	NORMAN PRINCE	PAU	accessible
PAIX_1	PAIX	PAU	Phase 1

REGINA_1	REGINA	PAU	Phase 3
REGINA_2	REGINA	PAU	Phase 3
ROUSS_1	ROUSSEAU	PAU	Phase 2
ROUSS_2	ROUSSEAU	PAU	Phase 2
ROUSSE_1	ROUSSE	PAU	accessible
ROUSSE_2	ROUSSE	PAU	accessible
ROUSSI_1	ROUSSILLE	PAU	accessible
ROUSSI_2	ROUSSILLE	PAU	Phase 1
RPOINT_N	ROND POINT	PAU	accessible
RPOINT_S	ROND POINT	PAU	accessible
SAUMUR_1	SAUMUR	PAU	accessible
SAUMUR_2	SAUMUR	PAU	accessible
SDOMIN_1	SAINT DOMINIQUE	PAU	Phase 2
SDOMIN_2	SAINT DOMINIQUE	PAU	accessible
SJACQUES	SAINT JACQUES	PAU	Phase 1
SJAMME_1	SAINT JAMMES	PAU	accessible
SJAMME_2	SAINT JAMMES	PAU	accessible
SJBAPT_N	SAINT JEAN BAPTISTE	PAU	Phase 1
SJBAPT_S	SAINT JEAN BAPTISTE	PAU	Phase 1
SJELIS_1	SAINTE JEANNE ELISABETH	PAU	Phase 1
SJELIS_2	SAINTE JEANNE ELISABETH	PAU	Phase 1
SJOSEP_E	SAINT JOSEPH	PAU	accessible
SJOSEP_O	SAINT JOSEPH	PAU	accessible
SJULIE_2	SAINT JULIEN	PAU	Phase 1
SMART_S	SAINT MARTIN	PAU	Phase 1
SNAUTI_1	STADE NAUTIQUE	PAU	accessible
SNAUTI_2	STADE NAUTIQUE	PAU	accessible
STAP_1	STAP	PAU	accessible
SURSUL_1	SAINTE URSULE	PAU	Phase 3
SURSUL_2	SAINTE URSULE	PAU	Phase 3
TAIN_1	TAIN	PAU	Phase 1
TAIN_2	TAIN	PAU	Phase 1
TOUQUE_1	TOUQUET	PAU	accessible
TOUQUE_2	TOUQUET	PAU	accessible
TOURAS_1	TOURASSE	PAU	Phase 2
TOURAS_2	TOURASSE	PAU	Phase 2
TOURTE_1	TOURTERELLES	PAU	Phase 2
TOURTE_2	TOURTERELLES	PAU	Phase 2
TRESPO_1	TRESPOEY	PAU	Phase 2
TRESPO_2	TRESPOEY	PAU	Phase 3
TREVIL_1	TREVILLE	PAU	Phase 3
TREVIL_2	TREVILLE	PAU	Phase 3

8. Les impossibilités techniques avérées

A ce stade, les ITA n'ont pu être précisément identifiées. Le travail de diagnostic terrain a néanmoins permis de repérer un certain nombre de situations qui pourront conduire, après étude de possibilité de déplacement de l'arrêt, à déclarer une ITA.

Les ITA seront identifiées sur les critères suivants, au regard de la notion de « praticable » négociée avec les associations :

- topographiques : pente manifestement trop importante (supérieure à 5 %),
- architecturaux : espace disponible insuffisant pour réserver des largeurs de cheminements convenables (d'au moins 1,20 m ou de 0,90 m sans obstacle de part et d'autre) ou impossibilité d'aménager une aire de retournement (au moins 1,50 m / 1,50 m),
- financiers : coût manifestement disproportionné par rapport au coût habituel d'un tel aménagement
- ou, de façon plus exceptionnelle, d'autres impossibilités liées spécifiquement à un risque, à la nécessité de préserver le patrimoine ou l'environnement ou à un document d'urbanisme par exemple.

Aussi, en suivant la directive d'application de la loi du 11 février 2005 datée du 13 avril 2006, certains secteurs entiers pourront être déclarés en ITA.

En cas d'ITA :

- les aménagements et adaptations possibles seront réalisés,
- un système de substitution, dans les mêmes conditions de service et de tarif pour l'utilisateur sera envisagé. Il sera mis en place au plus tard dix-huit mois après approbation par l'autorité administrative des ITA.

Extrait de la directive du 13 avril 2006

« Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité, et d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées. »



9. Modalités de suivi et d'évaluation

Le suivi et l'évaluation du SDA se feront par le biais :

- d'un bilan critique des réalisations rédigé chaque année sur la base d'un référentiel d'indicateurs,
- d'une délibération annuelle sur l'achat de matériel roulant présentant les résultats du contrôle des obligations de l'entreprise de transport titulaire de la convention et les pénalités financières infligées le cas échéant,

- d'une restitution annuelle des éléments à un comité de suivi composé notamment des associations représentatives des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite et au Préfet.

En 2018, le présent document sera actualisé pour prendre en compte les aménagements réalisés et éventuellement adapter le phasage des interventions suivantes. Il prendra également en compte les évolutions technologiques.

Indicateurs de suivi

N°	Indicateurs
1.a.1	Le guide de bonnes pratiques a-t-il été édité ?
1.a.2	Combien de personnels du réseau commercial ont été formés au cours de l'année ?
1.a.3	Combien de personnels du réseau scolaire ont été formés au cours de l'année ?
1.b.1	Les accompagnateurs bénéficient-ils de titres gratuits ?
2.a.1	Le site internet a-t-il été adapté aux normes d'édition ?
2.b.1	Les supports de communication ont-ils été simplifiés et/ou adaptés et édités ?
2.b.2	Des documents spécifiques ont-ils été édités ?
2.c.1	L'information aux arrêts a-t-elle été simplifiée et complétée ?
2.c.2	L'habillage des arrêts a-t-il été modifié pour le rendre accessible ?
2.c.3	A-t-on évalué la possibilité et si possible mis en place un système sonore ?
2.d.1	Les systèmes d'information audio et sonores fonctionnent-ils correctement ?
2.f.1	Le centre de ressource est-il accessible ?
2.f.2	Nombre de points de vente accessibles
3.a.1	Nombre d'arrêts de priorité 1 accessibles
3.a.2	Nombre d'arrêts de priorité 2 accessibles
3.a.3	Nombre d'arrêts de priorité 3 accessibles
3.b.1	Les arrêts prioritaires ont-ils été portés aux PAVE ?
3.b.2	A-t-on impulsé une réflexion à l'échelle du PTU pour mettre en accessibilité la chaîne de déplacement ?
4.a.1	Part des véhicules commerciaux accessibles
4.b.1	A-t-on apporté des ajustements de confort et sécurité aux véhicules ?
5.a.1	A-t-on prévu un budget pour répondre aux de mise en accessibilité du réseau scolaire ?

5.a.2	Un système de transport adapté est-il proposé aux élèves en situation de handicap qui en ont le plus besoin ?
5.b.1	Existe-t-il un service de transport pour les personnes à mobilité réduite
5.b.2	A-t-on étudié la possibilité de mutualiser l'emploi des véhicules des établissements spécialisés pour les utiliser comme véhicules pour le service de substitution ?
6.a.1	Nombre de temps de travail avec les associations au cours de l'année
6.a.2	A-t-on réalisé pour l'année en cours un bilan critique des réalisations ?
6.a.3	Nombre de temps de travail avec les autres AOT au cours de l'année
6.a.4	Le SDA-Ad'AP a-t-il été actualisé ?
6.b.1	Une fiche de signalement d'obstacle est-elle à disposition des usagers ?

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit, dans son volet transports collectifs, que ces services devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (JO du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Face au constat de l'impossibilité de respecter cette échéance, l'Assemblée Nationale a adopté, le 10 juillet 2014, une loi autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnance sur la mise en accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap. Parmi les mesures, la création des Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) constitue l'outil principal de révision de la loi du 11 février 2005.

L'Ad'AP est un dispositif d'exception qui permettra aux acteurs qui ne sont pas en conformité avec la loi de 2005 de s'engager dans un calendrier précis. L'Ad'AP est un acte volontaire d'engagement qui ne se substitue pas à la loi de 2005 mais qui la complète.

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 précise qu'un Ad'AP doit être déposé dans les douze mois à compter de la publication de l'ordonnance précitée, soit avant le 27 septembre 2015.

De plus, l'ordonnance impose un délai de réalisation de l'Ad'AP, de trois ans, à compter de son approbation, soit au plus tard le 27 septembre 2018.

Le défaut de mobilisation d'un Ad'AP dans ces délais serait sanctionné par une amende forfaitaire avec réduction de la durée. Les conditions détaillées ne sont pas encore définies mais les assiettes pourraient être les suivantes :

- La sanction pécuniaire peut correspondre à un montant représentant entre 5 % et 20 % du montant des travaux restant à réaliser. Elle ne peut toutefois être supérieure à 5 % de la capacité d'autofinancement pour une personne morale de droit privé ou pour un établissement public ou à 2 % du montant des dépenses réelles de fonctionnement figurant dans le compte administratif établi au titre du pénultième exercice pour une collectivité territoriale.
- Le dépôt d'un agenda d'accessibilité programmée au-delà de la date prévue selon les différents cas mentionnés dans l'article 111-7-7 est sanctionnée par une amende forfaitaire de 1 500 euros et de 5 000 euros pour un agenda d'accessibilité programmée comportant plusieurs établissements recevant du public, recourée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine, et par une réduction de la durée maximale prévue à l'article L. 111-7-6 pour l'agenda d'accessibilité programmée à hauteur du nombre de mois de retard.
- Amende en cas de non transmission des bilans intermédiaires et l'attestation de fin d'Ad'AP (il semblerait que ce soit là aussi environ 1 500 €)

Les projets d'Ad'AP doivent être validés par le préfet, ce qui entérinera l'échéancier de mise en accessibilité. La durée maximum de l'Ad'AP pour les transports urbains est de 3 ans.

L'Ad'AP s'appuie sur un chef de file : l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (SMTU).

A ce titre, l'AOT est en charge de prendre contact avec toutes les parties prenantes intéressées, notamment les gestionnaires d'infrastructures (voirie, etc.). A ce titre, l'Ad'AP comporte les engagements de l'AOT mais aussi les engagements des autres parties impliquées.

Si certaines des parties prenantes (notamment les gestionnaires de voirie) ne souhaitent pas prendre d'engagements, l'Ad'AP doit obligatoirement présenter l'état des discussions.

Au regard de l'évolution rapide du cadre réglementaire et des échéances fixées, le SMTU doit se positionner sur les engagements à prendre par rapport à l'état actuel d'accessibilité du réseau IDELIS.

Il appartient donc au Syndicat Mixte de déterminer et de prioriser les actions à mener et notamment :

- Prise de contact avec les communes ;

Comité Syndical du 11 décembre 2014



Document réalisé par le **Syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées** avec le soutien de l'**Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées**



**Syndicat mixte des transports
urbains Pau Porte des Pyrénées**

Hôtel de France
2 bis Place Royale - BP 547
64010 Pau Cedex

Tél. : 05 59 11 50 50

<http://www.smtu-ppp.fr/>



**Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**

2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex

Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau

Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org



Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org