



C O M M U N A U T É
DE L'AGGLOMÉRATION
CREILLOISE

Une agglomération forte pour un territoire solidaire



Une agglomération forte pour un territoire solidaire

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CREILLOISE



Plan de présentation

- Introduction
- Le contexte juridique
- Rappel de la démarche et du contexte local
- Les principaux éléments issus du diagnostic
- Le projet
- Evaluation financière de la mise en accessibilité intégrale des arrêts
- Evaluation financière pour l'équipement du matériel roulant et la mise en œuvre des autres mesures
- Conclusion
- Annexe : carte des arrêts en ITA
- Le référentiel d'accessibilité

Introduction

❑ Les enjeux en matière d'accessibilité

- La loi du 11 février 2005 définit le cadre général et les obligations des collectivités en matière d'accessibilité. Elle apporte plusieurs évolutions, notamment :
 - L'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics
 - La prise en compte de tous les handicaps. La Loi définit comme Personne à Mobilité Réduite « Toute personne ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemples, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées de membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transports des bagages lourds, et des personnes avec enfants »



- L'introduction de la chaîne de déplacement, comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement
- D'après le Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), en France, le taux de population potentiellement concernée est de l'ordre de 30 à 35% et devrait encore se renforcer dans le contexte actuel de vieillissement de la population (donnée 2009).
- Afin de garantir la chaîne de déplacement, une des actions les plus conséquentes - notamment en termes de coûts - concerne l'aménagement des arrêts pour les personnes souffrant de handicaps moteurs. Toutefois, le SDA porte sur la facilitation de tous les autres handicaps : lisibilité de l'espace, affichage de l'information, qualité des revêtements, contrastes visuels, dispositifs d'informations sonores....

□ Le Schéma Directeur d'Accessibilité définit

- La philosophie générale de mise en accessibilité des arrêts, du matériel roulant, de l'information, des points de vente
- La notion d'Impossibilité Technique Avérée, pour les arrêts qui sont impossibles à rendre accessibles pour des raisons techniques, le plus souvent en raison d'une forte pente ou d'une largeur de voirie trop étroite
- L'ordre de priorité et la méthode de mise en accessibilité
- Une première estimation du montant des travaux

□ Quelles échéances légales et qui fait quoi ?

- L'aménagement des arrêts :
 - **10 février 2015**
 - Les communes et le département sur les voiries de compétence départementale situées hors agglomération
- Les évolutions sur le matériel roulant :
 - **10 février 2015**
 - **La CAC**
- Le service de substitution :
 - **10 février 2015** (plutôt que 3 ans après l'approbation du SDA, afin de respecter l'obligation générale de mise en accessibilité totale du réseau)
 - **La CAC**
- L'aménagement de l'agence commerciale :
 - **1^{er} janvier 2015** (dans le cadre de la mise en accessibilité des Etablissement Recevant du Public)
 - **L'exploitant**
- La mise en place de la procédure de dépôt de plainte :
 - **1^{er} février 2008**
 - **La CAC**

Le contexte juridique

□ Une jurisprudence récente

- Le 22 juin 2012, constatant que seuls 40% des 1 300 points d'arrêts de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais seraient rendus accessibles au 1^{er} février 2015, le Conseil d'Etat a rendu une décision condamnant l'Autorité Organisatrice des Transports
- En publiant l'arrêt au Recueil Lebon, le Conseil d'Etat souligne que sa décision fait jurisprudence
- Il y précise aux collectivités que seuls les points d'arrêt des transports, pour lesquels une impossibilité technique est avérée ou un coût disproportionné apparaît, pourront se passer de travaux de mise aux normes d'accessibilité.
- De l'arrêt publié au recueil Lebon, ressort deux éléments majeurs :
 - Le rappel de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 : *« les services de transports collectifs, à l'exception des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, doivent être rendus accessibles dans leur totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter du 12 février 2005, sauf en cas d'impossibilité technique avérée ».*
 - La définition d'une Impossibilité Technique Avérée : *« une telle impossibilité doit être appréciée au cas par cas, pour chaque ouvrage ou équipement en fonction de ses caractéristiques propres, et ne saurait résulter que d'un obstacle de nature technique impossible à surmonter ou qui ne pourrait être surmonté qu'aux prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible le type d'ouvrage ou d'équipement considéré ».*

□ En conséquences...

- ▣► **Pour être en conformité, le SDA de la Communauté d'Agglomération Creilloise, doit programmer la mise en accessibilité intégrale des points d'arrêts d'ici 2015**
- ▣► **L'élaboration et le choix d'un scénario deviennent alors inutiles**

Rappel de la démarche et contexte local

➤ Phase 1 : diagnostic

- Réalisation d'un pré-diagnostic par la CAC portant sur les arrêts
- Compléments de diagnostic :
 - sur les arrêts par erea-conseil et la CAC, afin de préciser les critères de largeur et de pente non pris en compte dans le pré-diagnostic et de relever les nouveaux arrêts créés dans le cadre de la restructuration du réseau
 - sur les autres éléments de la chaîne de déplacement : matériel roulant, information, le service spécialisé...
- Analyse des besoins : recensement des principaux pôles de santé, l'analyse de la fréquentation du réseau...
- Présentation du référentiel d'accessibilité retenu pour l'aménagement des arrêts de la CAC
- Mise à jour du diagnostic en 2013 (ajout de nouveaux arrêts et prise en compte des travaux de mise en accessibilité réalisés par les communes depuis le diagnostic)



2009



2012



Premier trimestre
2013

➤ Phase 2 : définition du projet

- Réalisation d'un programme d'actions portant sur :
 - Les points d'arrêt
 - Le matériel roulant
 - L'information
 - Le service de substitution
- Mise en place d'outils de suivi et d'évaluation



Second trimestre
2013

Rappel de la démarche et contexte local

9

➤ Phase 3 : mise en œuvre des préconisations du SDA

- Approfondissement et actualisation du diagnostic réalisé par EREA
- Réalisation de l'Avant-Projet et du Projet préalable aux travaux
- Rédaction du cahier des charges
- Marché lancé par la CAC (en cours)

**Second
semestre
2013**

**Premier
semestre
2014**

➤ Phase 4 : lancement des travaux

- Tranche 1: 50 arrêts prioritaires

**Novembre
2014**



Une agglomération forte pour un territoire solidaire


www.agglocreilloise.fr

Les principaux éléments du diagnostic

☐ Matériel roulant

- Le matériel roulant mis à disposition par la CAC : 26 bus, dont :
 - 24 standards
 - 2 bus articulés
- Sur l'ensemble du parc
 - **les 26 bus sont à planchers bas**
 - 20 disposent d'un emplacement UFR
 - 10 sont équipés d'une rampe PMR



Source de l'image : CAC

- **Tous les bus sont équipés de système d'information embarquée**
- Le matériel roulant des sous-traitants : 7 bus, dont 3 équipés de planchers bas
- Le plan de renouvellement de la CAC : 2 bus par an
- **Au final, si l'on tient compte du plan de renouvellement du matériel roulant, il sera nécessaire d'équiper 8 bus en rampes électriques**

□ Synthèse du diagnostic des points d'arrêt

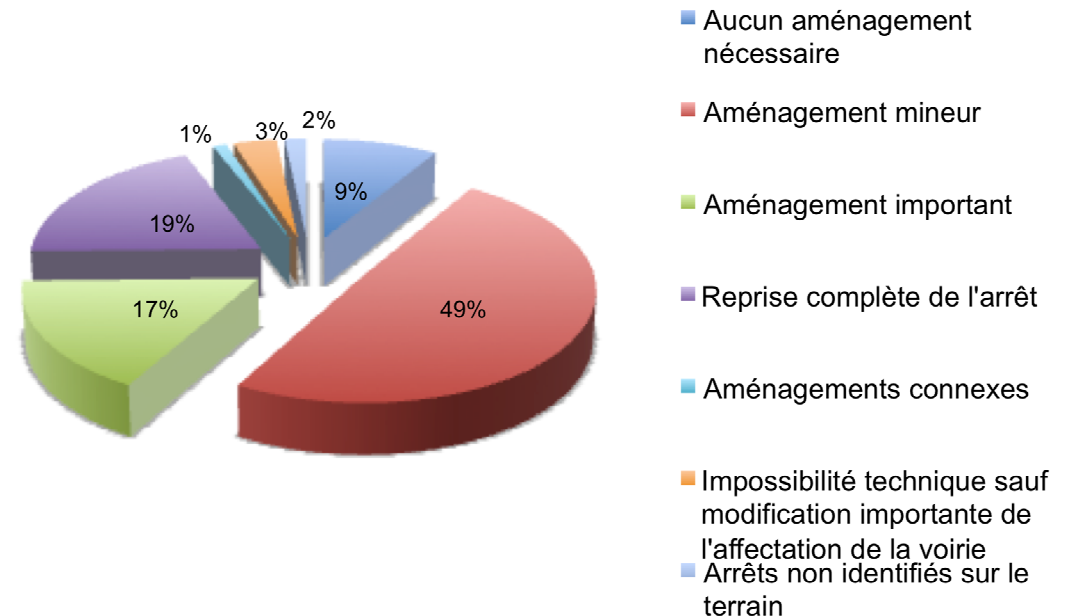
- **Le diagnostic initial, qui était basé sur un relevé exhaustif des points d'arrêt, traitait de nombreux points, mais avec un certain nombre de carences :**
 - La largeur avec ou sans obstacle
 - La pente
- Ces carences avaient pour conséquence majeure l'impossibilité d'identifier les arrêts en **Impossibilité Technique Avérée et un chiffrage difficile des travaux**
- En outre, entre temps, le réseau de transports collectif a **connu une restructuration**, ayant pour principale conséquence en matière d'accessibilité, le déplacement, la suppression et la création d'un certain nombre d'arrêts
- Ainsi, la Communauté de l'Agglomération Creilloise a décidé d'opérer à des relevés complémentaires :
 - Sur les arrêts communs avec l'ancien réseau afin de compenser les carences en matière de largeur et de pente
 - Sur les nouveaux arrêts et les arrêts déplacés dans le cadre de la restructuration du réseau
- **Le diagnostic est donc actualisé et complet** ; Il porte donc désormais sur 180 points d'arrêt, à la place de 149
- **La suite de la démarche, en particulier le projet s'appuie sur les 184 points d'arrêts**

Les principaux éléments du diagnostic

□ Synthèse du diagnostic des points d'arrêt

➤ Au final, un bilan plutôt positif

- 9 % des arrêts sont déjà accessibles et 1 % ne nécessitent que des aménagements connexes
- 49 % nécessiteront seulement des aménagements mineurs (rehaussement du trottoir)
- Seuls 17% nécessiteront un aménagement important (rehaussement et dépose de mobilier ou reprise du revêtement)
- La reprise complète des points d'arrêt (rehaussement, élargissement ...) ne sera nécessaire que dans 19 % des cas
- Enfin, seuls 3% des points d'arrêts, soit 6 arrêts sont en Impossibilité Technique Avérée



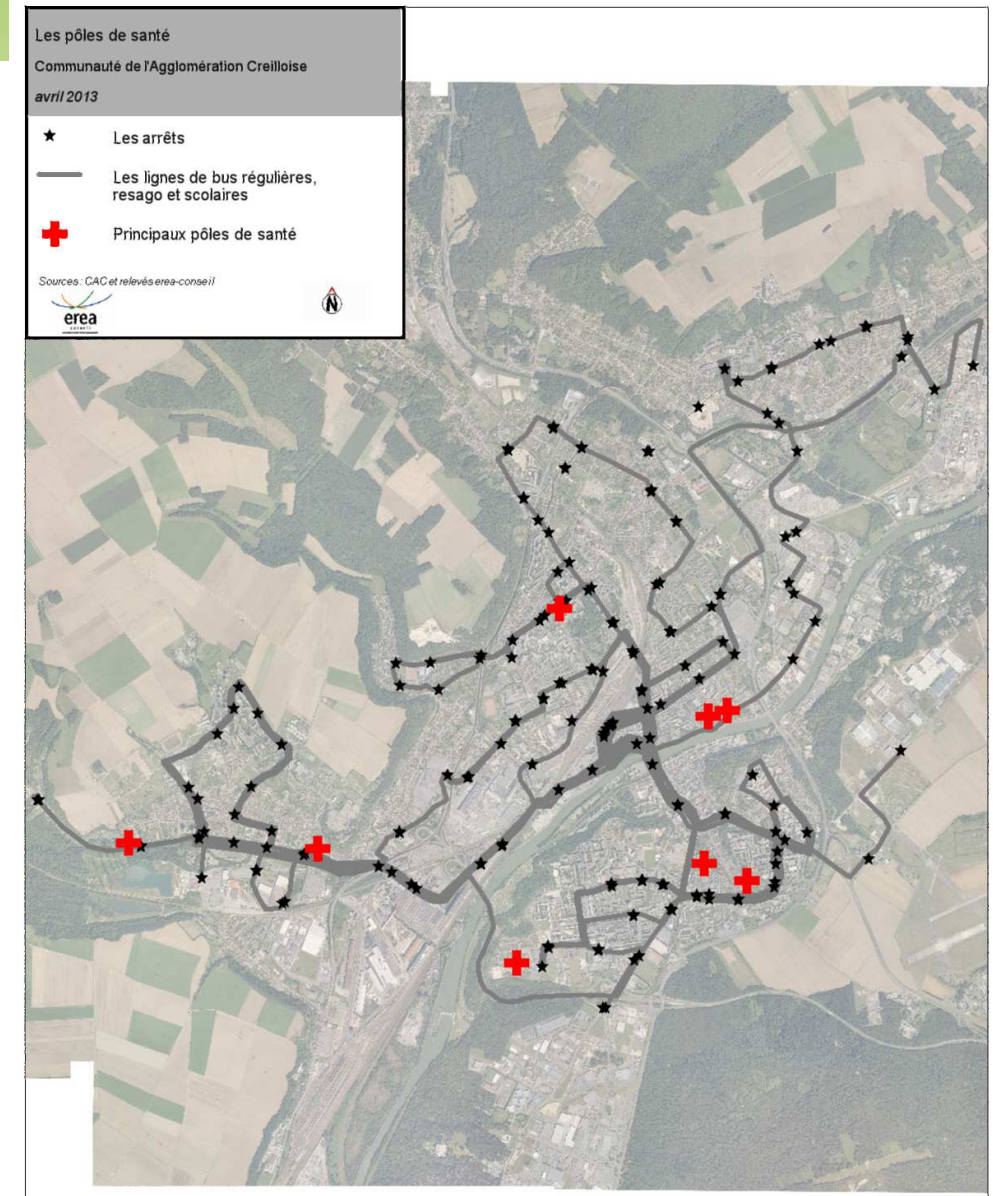
Depuis la réalisation des relevés, **Villers-Saint-Paul** a mis en accessibilité tous ses arrêts, seuls des aménagements connexes restent à réaliser

➡ **Des travaux qui permettent de nuancer davantage le diagnostic**

Le projet

□ Les principaux pôles de santé

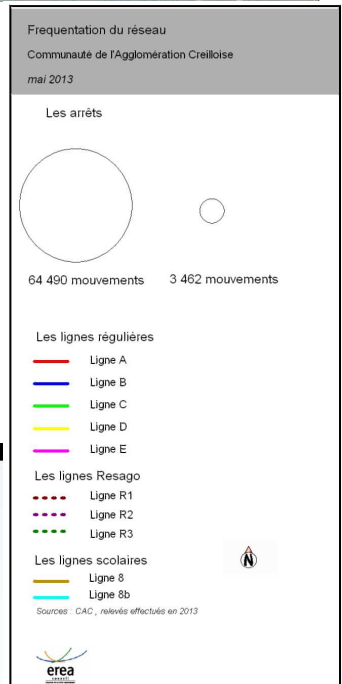
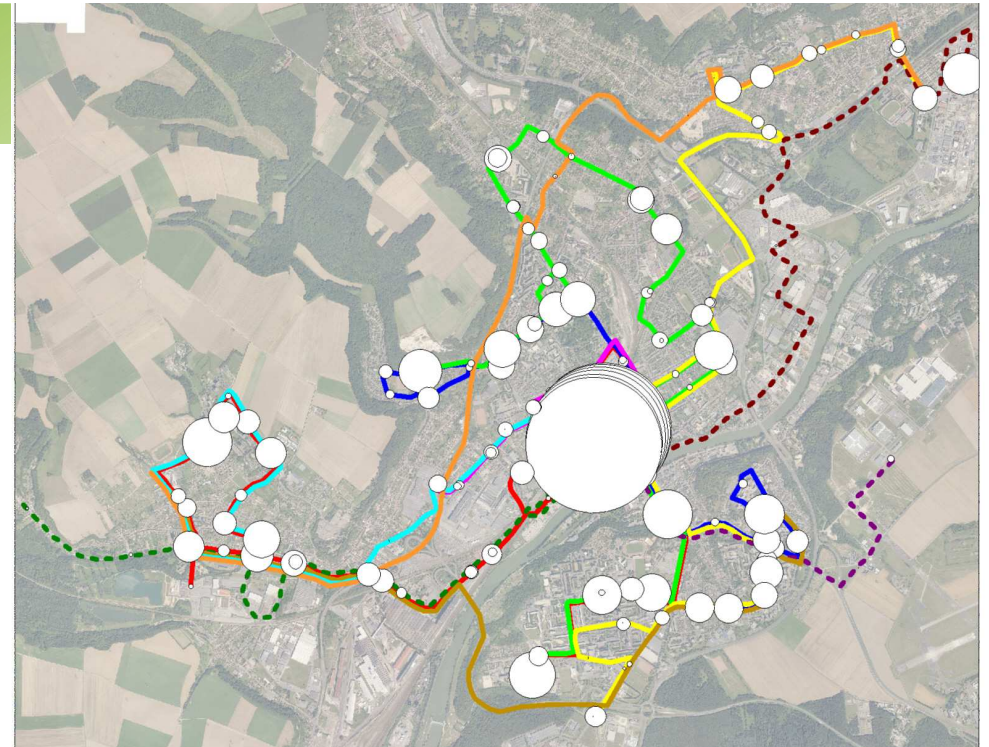
- **Les pôles de santé** sont fréquemment fréquentés par des personnes à mobilité réduite, c'est pourquoi, les arrêts de transports collectifs les plus proches sont prioritaires en matière de mise en accessibilité
- **Les arrêts suivants sont concernés :**
 - Becquerel
 - Seguin
 - Valois
 - Desportés
 - St-Exupéry
 - Les Granges
 - Desnosse
 - Hôpital
- **A noter que les arrêts Valois et St-Exupéry** ont déjà été mis en accessibilité



Le projet

□ La fréquentation du réseau

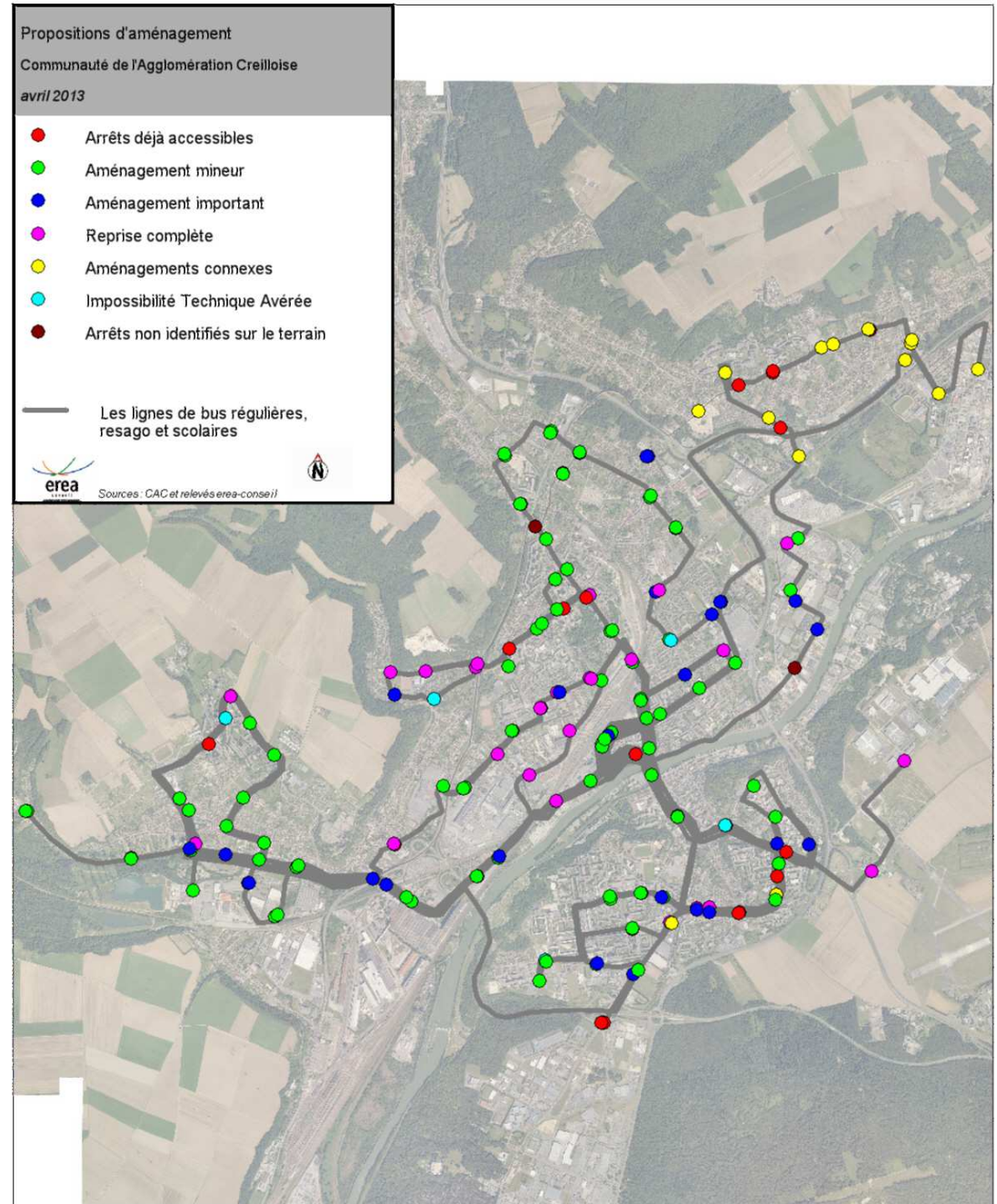
- Des données de fréquentation très récentes datant de 2013
- Des éléments qui permettent d'identifier les arrêts majeurs du territoire
- Au final, les arrêts les plus fréquentés sont situés sur les lignes A, B en premier lieu, puis sur les lignes C et D en second lieu
- Les lignes scolaires 8 et express présentent également des niveaux de fréquentation non négligeables



Le projet

□ Rappel des propositions d'aménagement

- Une majorité d'arrêts nécessitant uniquement des aménagements mineur (rehaussement)
- Une mise en accessibilité quasi – achevée à Villers-Saint-Paul (aménagements connexes)
- Peu d'arrêts en ITA (6)

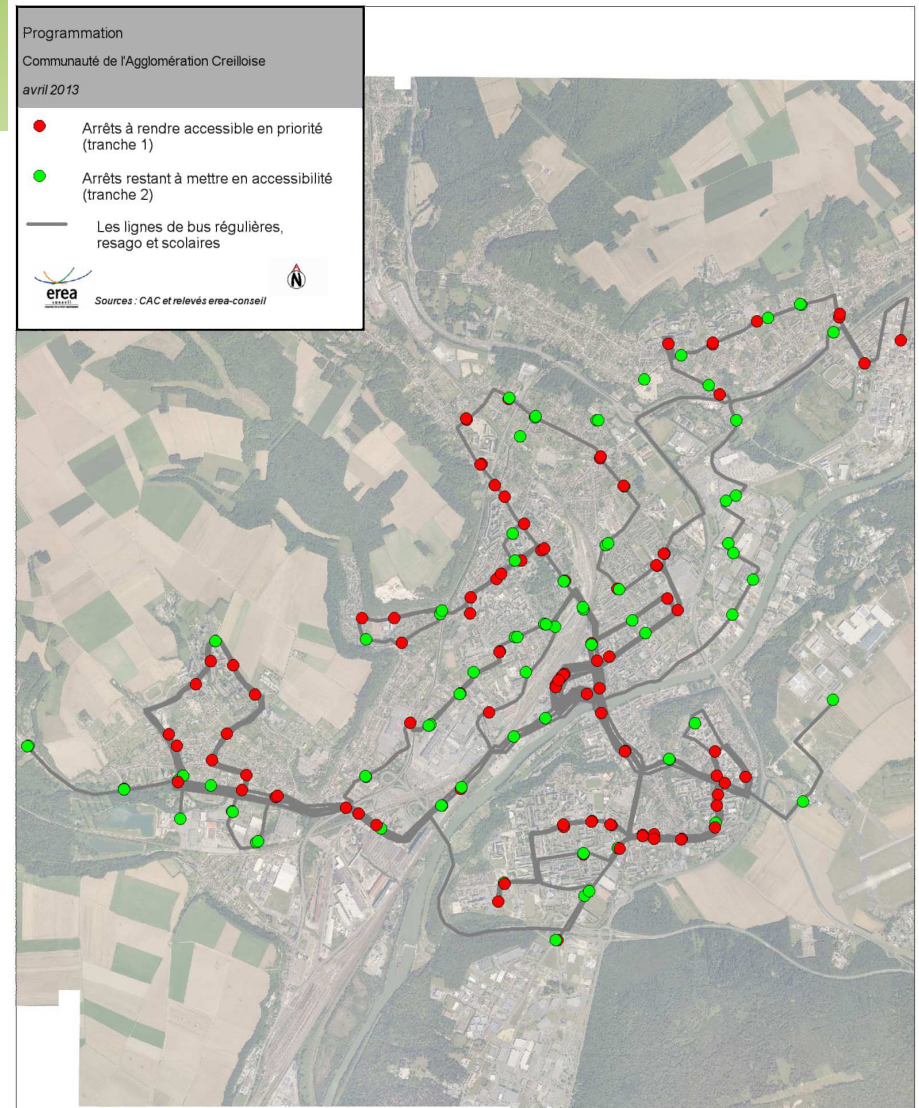


Le projet

□ Les arrêts : principes de programmation

- Une programmation en **deux tranches** : 2013 et 2014
- En 2013, prise en compte des arrêts prioritaires :
 - Les arrêts desservant les **pôles de santé**
 - Les arrêts **les plus fréquentés (2013)**
 - En fonction des **demandes des communes**
- **Le principe d'équité territoriale** : chaque commune doit avoir un minimum d'arrêts mis en accessibilité lors de la première phase de travaux
- Au final, lors de la première tranche, tous les arrêts ayant une fréquentation supérieure ou égale à **700 mouvements** par jour seront mis en accessibilité

1 ^{ère} tranche	2 ^{ème} tranche
101 points d'arrêt	79 points d'arrêt
Total : 180 points d'arrêt	



Le projet

□ Le matériel roulant

Obligations réglementaires pour l'équipement du matériel roulant :

- Un plancher bas
 - Un espace dédié aux personnes en fauteuil roulant
 - Un Système d'Information Embarquée
 - Une rampe d'accès
- Les 26 bus sont à plancher bas et tous équipés de système d'information embarquée
 - La mise en accessibilité consiste donc à équiper les bus qui ne disposent pas encore de rampe d'accès électrique
 - Si l'on tient compte du plan de renouvellement annuel, il sera nécessaire d'équiper **8 bus en rampes électriques en 2015**
 - **Le matériel roulant sera alors intégralement accessible**



Les autres mesures

➤ L'information

- **Un effort sur l'accessibilité de l'information a été fourni lors de la dernière restructuration du réseau :**
 - Les grilles horaires présentent des caractères plus lisibles que les précédentes
 - Les arrêts ont été équipés en plans du réseau
 - Les grilles horaires et plan du réseau sont disponibles sur le site internet au format pdf. Il est possible de zoomer afin d'agrandir la taille des caractères
- **Toutefois, quelques améliorations qualitatives pourraient encore être apportées :**
 - **Nouvel agrandissement** des caractères pour les fiches horaires et les plans du réseau
 - Mise en place d'une **information sonore** sur le site internet
 - Ou encore a plus long terme, développement des **applications web** disponibles sur les smartphones
- **Aménagement de l'agence commerciale et des points de vente**
 - Mise en place de boucles magnétiques d'amplification pour les personnes handicapées sensorielles
 - Equipement de comptoirs bas accessibles aux personnes en fauteuil roulant

- ### Rappel du contenu minimal de l'information voyageur défini par la Loi :
- **Présence d'un plan de ligne dans chaque véhicule**
 - **Diffusion sonore et visuelle du nom du prochain arrêt à l'intérieur du véhicule**
 - **Information sonore et visuelle du nom de la ligne et de la destination à l'extérieur du véhicule**
 - **Emplacement des haut-parleurs et des dispositifs d'information visuelle dans les véhicules**
 - **A chaque arrêt, identification de la / des ligne(s) desservant l'arrêt et affichage du nom du point d'arrêt**
 - **Hauteurs de caractères à respecter**
 - **Contrastes visuels à respecter**

Le projet

□ Les autres mesures

➤ La procédure de dépôt de plainte

- L'article L. 1112-7 du Code des transports, issu de l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005, prévoit que les autorités organisatrices de transport (AOT) mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.
- La directive du 12 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite précise la notion de « dépôt de plainte » : « un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande. Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête ».

- Obligatoire depuis 2008, la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte peut être mise en ligne sur internet, sans même attendre la réalisation des autres mesures
- Le réclamant doit décrire l'incident et le situer dans le temps et géographiquement, et doit également pouvoir laisser ses coordonnées afin qu'une réponse lui soit faite

Signalement d'une situation gênant l'accessibilité aux transports collectifs départementaux.

Par le biais du signalement, le conseil général du Morbihan souhaite connaître les problèmes rencontrés par les usagers en situation de handicap pour progresser ensemble vers une accessibilité des transports pour tous ⁽¹⁾.

Si vous constatez une situation gênant l'accessibilité aux transports publics interurbains organisés par le conseil général du Morbihan ⁽²⁾, nous vous remercions de nous le signaler au moyen du formulaire ci-contre.

⁽¹⁾ La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et le citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en place d'une procédure de « dépôt de plainte » (nommée ici procédure de signalement) pour tout défaut constaté dans l'accessibilité des transports.

⁽²⁾ Si le conseil général du Morbihan n'est pas concerné, nous transmettrons votre signalement au bon interlocuteur.

La commune :		La date :
Le lieu exact :		
La ligne de transports concernée		
Ligne TIM n° :	Autre :	
Descriptif du défaut d'accessibilité constaté :		
<p>Vos coordonnées (facultatif, mais nécessaire si vous souhaitez une réponse personnelle)</p> <p>Nom : _____ Prénom : _____</p> <p>📍 Adresse : _____</p> <p>☎ Téléphone fixe : _____ 📞 Portable : _____</p> <p>✉ Mail : _____</p> <p>Je souhaite être informé(e) des suites réservées à mon signalement par : <input type="checkbox"/> Courrier <input type="checkbox"/> Mail <input type="checkbox"/> Téléphone</p>		

formulaire à envoyer par courrier : Monsieur le président du conseil général du Morbihan - Direction générale des services - mission accessibilité - 2 rue de St-Tropez - BP 400 - 56009 Vannes Cedex
ou par mail : accessibilite@cg56.fr

enregistrer une copie

envoyer le formulaire par messagerie

Le projet

☐ Les autres mesures

➤ Le service de substitution



l'article L1112-4 du Code des transports en précise les contours :

- Il doit être adapté aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite
- Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant non accessible
- Se substituant à un service public de transport non accessible, 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 en revanche être limité aux administrés ou résidents de la collectivité

➤ Au final, deux obligations légales majeures

- un service d'un arrêt à un arrêt dont au moins l'un des 2 est inaccessible (ITA, ou ceux non accessibles le temps de la mise en œuvre)
- un alignement tarifaire sur le réseau STAC

➤ Projet proposé : mise en place d'un service d'arrêt à arrêt

- **Un service d'arrêt à arrêt** qui ne concerne que les usagers du réseau qui souhaiteraient effectuer un trajet sur le réseau sur lequel au moins un arrêt est inaccessible
- Etant donné que le projet prévoit la mise en accessibilité intégrale des arrêts (à l'exception des arrêts en ITA) à court terme, **peu d'arrêts seront à desservir par le service de substitution (6 arrêts en ITA)**
- Ce service sera déclenché sur demande de l'exploitant
- **Deux modalités sont envisageables : une mutualisation avec le service Oise Mobilité ou la mise en place d'un service de taxi par la CAC**

Evaluation financière de la mise en accessibilité intégrale des arrêts

□ Les coûts unitaires d'aménagement

- **Aménagement mineur** : rehaussement du trottoir
- **Aménagement important** : rehaussement et dépose de nombreux mobilier et ou reprise du revêtement
- **Reprise complète de l'arrêt** : rehaussement et élargissement du trottoir, et reprise du revêtement et dépose de mobilier si nécessaire
- **Aménagements connexes** : zone de marquage d'ouverture de porte, amélioration de l'éclairage ou rail de guidage, marquage de la zone de stationnement du véhicule (zébra), reprise ponctuelle du revêtement (nid de poule)...

NB : ces coûts sont à considérer avec précaution, dans la mesure où seuls les travaux concernant l'accessibilité sont pris en compte, hors équipement de l'arrêt en mobilier (poteaux, abris...) et hors aménagement du cheminement

Type d'aménagement	Coûts unitaires
Aucun aménagement nécessaire	0€
Aménagement mineur	12 000€
Aménagement important	15 500€
Reprise complète de l'arrêt	17 500€
Aménagements connexes	1 000€
Arrêt non identifié sur le terrain*	12 000€

*Pour les arrêts non identifié, un coût de 12 000 €a été fixé, correspondant à un aménagement mineur (solution la plus fréquente

Evaluation financière de la mise en accessibilité intégrale des arrêts

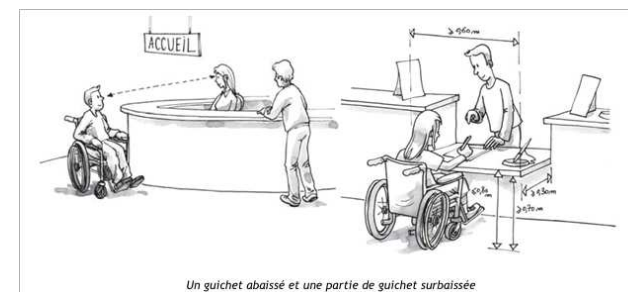
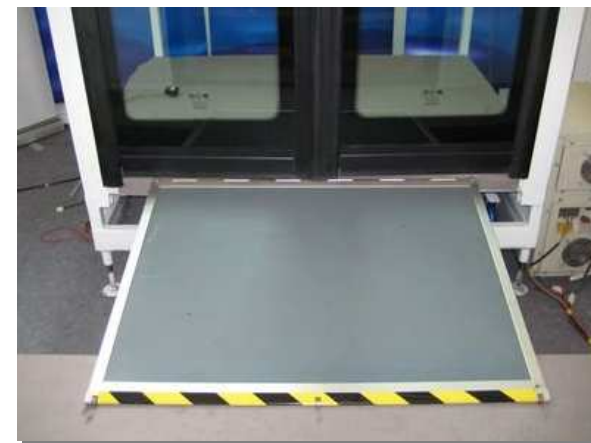
□ Une répartition en 2 tranches

- Le montant global approximatif de la mise en accessibilité des arrêts : 1 994 500 € HT
- En première tranche, les arrêts prioritaires, soit 101 points d'arrêt : 1 050 500 € HT
- En seconde tranche, les arrêts restant à aménager, soit 86 points d'arrêt : 944 000 € HT

	Tranche 1			Tranche 2	
	Coûts unitaires	Nombre d'arrêts	Montant HT	Nombre d'arrêts	Montant HT
Aucun aménagement nécessaire	0€	13	0€	3	0€
Aménagement mineur	12 000€	57	684 000€	29	348 000€
Aménagement important	15 500€	10	155 000€	15	232 500€
Reprise complète de l'arrêt	17 500€	11	192 500€	19	332 500€
Aménagements connexes	1 000€	7	7 000€	7	7 000€
ITA	0€	2	0€	4	0€
Arrêt non identifié sur le terrain	12 000€	1	12 000€	2	24 000€
Total par tranche		101	1 050 500€	79	944 000€
Total de la mise en accessibilité intégrale					1 994 500€

□ Première estimation financière

- **L'équipement du matériel roulant**
 - Acquisition de 8 rampes électriques
 - Environ 40 000 € HT soit 5 000 € HT par rampe (pause incluse)
- **Information et communication**
 - Adaptation des documents commerciaux, mise en place de la procédure de dépôt de plainte, information sonore sur internet
 - Environ 15 000 € HT
- **Mise en accessibilité de l'agence commerciale et des dépositaires**
 - Guichets bas : environ 1 000 € HT pour l'agence commerciale et 500 € HT par point de vente
- **Surcoût de la mise en service du service de substitution :**
 - Le temps des travaux de mise en accessibilité des arrêts : environ 5 000 € / an
 - Une fois la mise en accessibilité des travaux effectuée : 1 000 € / an



Source : www.musees.basse-normandie.fr

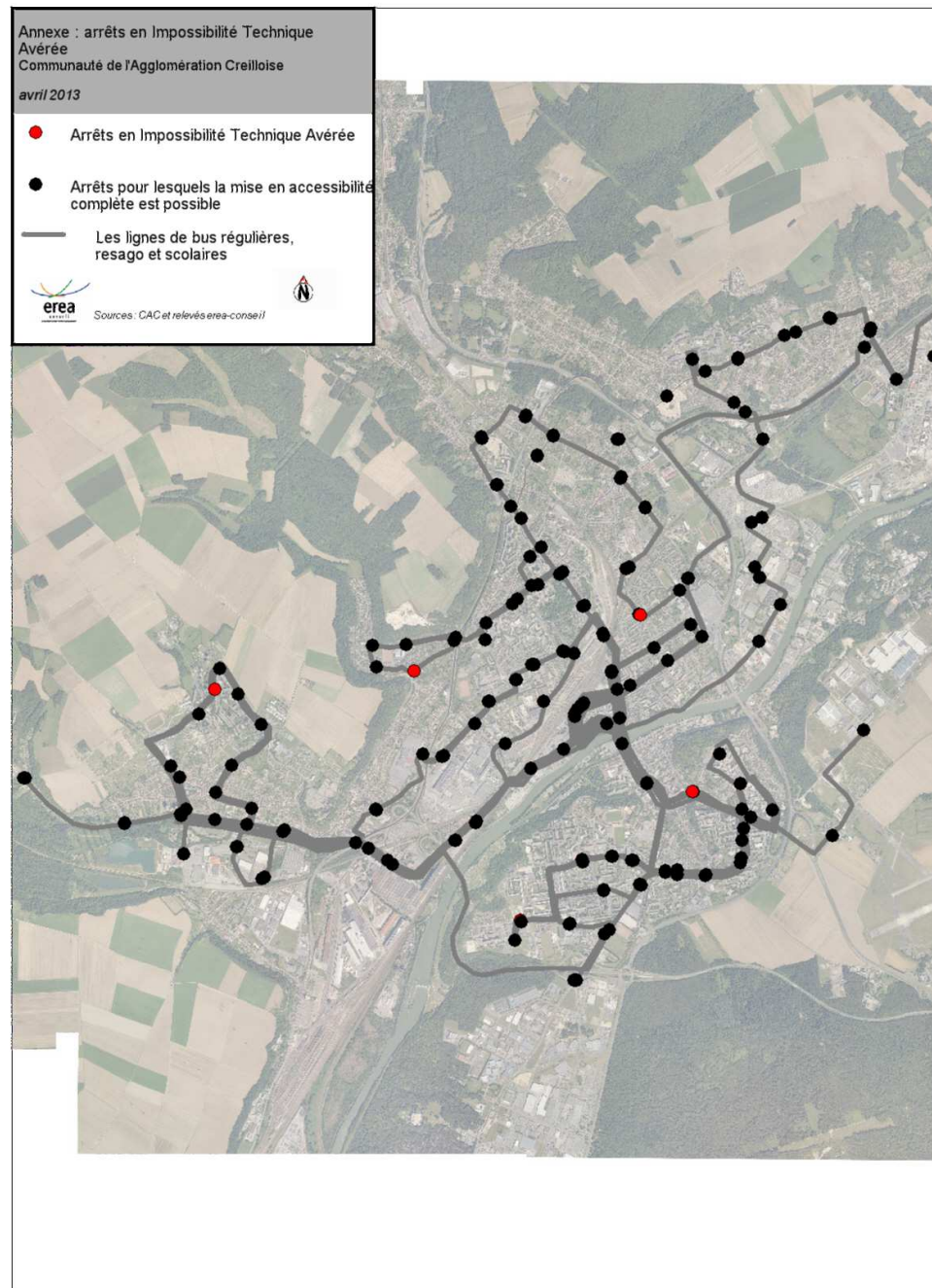
Conclusion

□ Une agglomération engagée en matière d'accessibilité

- Bien avant la réalisation de son SDA La Communauté d'Agglomération Creilloise avait engagé plusieurs actions en matière d'accessibilité, notamment l'équipement du matériel roulant, et l'engagement d'un relevé des points d'arrêt
- La Communauté d'Agglomération Creilloise, en se dotant d'un SDA répondra aux obligations réglementaires, portant sur :
 - La mise en accessibilité intégrale des arrêts
 - L'équipement du matériel roulant (plancher bas, emplacements UFR, rampes d'accès, système d'Information embarquée)
 - L'aménagement des points de ventes et des agences commerciales,
 - La mise en place d'un service de substitution
 - La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte
 - L'amélioration de l'information
- Par ailleurs, une coordination avec les autres acteurs intervenant en matière d'accessibilité sera à consolider :
 - Les communes, compétentes pour la mise en accessibilité des cheminements et la reprise des trottoirs (rehaussement et enlèvement de mobilier). Une cohérence entre la mise en accessibilité des arrêts de chaque commune et la mise en accessibilité des Etablissement Recevant du Publics, des générateurs spécifiques ou encore des établissements scolaires devra être recherchée
 - Le Conseil Général pour l'aménagement des cheminements hors agglomération sur les routes départementales
 - Les autres Autorités Organisatrices des Transports : le Conseil Régional et le Conseil Général
- Enfin, un suivi annuel de la mise en œuvre du SDA devra être réalisé grâce à la constitution d'un tableau de bord (tableur Excel) et d'une base de données sous Système d'Information Géoréférencé
 - Le bilan annuel devra être soumis chaque année à la Commission Intercommunale d'Accessibilité
 - Des réunions annuelles avec la Commission d'Accessibilité auxquelles seront le Conseil Général et le Conseil Régional devront donc être réalisées chaque année afin de présenter le bilan des actions engagées, et la programmation future

Annexe

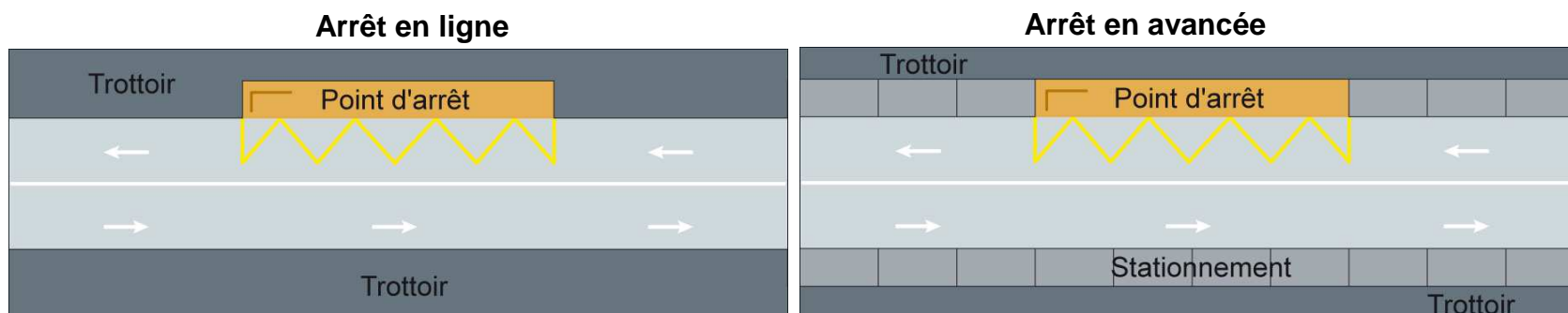
❑ Les arrêts en Impossibilité Technique Avérée



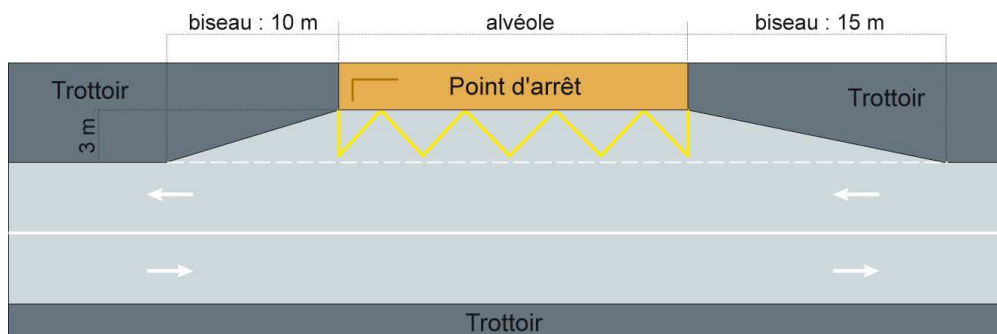
Le référentiel d'accessibilité

□ Les arrêts sur les lignes régulières

- Pour favoriser l'accès au bus, le matériel roulant doit pouvoir s'arrêter au niveau de son point d'arrêt **parallèlement au trottoir** et le plus près possible afin que les distances horizontales et verticales (lacunes) soient le plus faibles possibles
- En milieu urbain ou périurbain, **les arrêts en avancées de trottoirs ou en lignes** doivent être privilégiés



Arrêt en alvéole, uniquement dans certaines circonstances exceptionnelles :

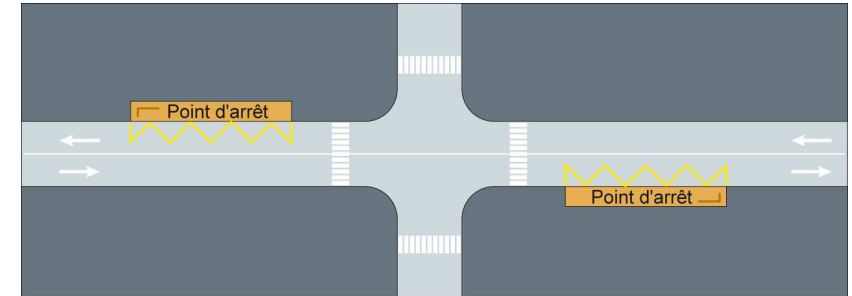


- arrêt de référence en centre ville ou inséré dans un espace public
- arrêt ayant une fonction de régulation
- arrêt situé sur une route fréquentée, hors agglomération

Le référentiel d'accessibilité

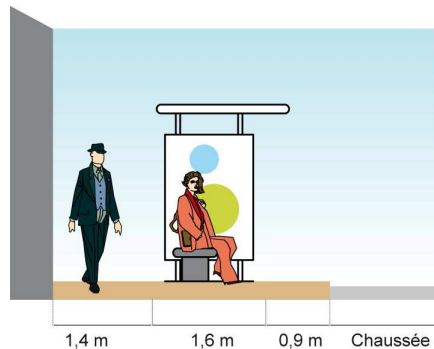
□ L'implantation des arrêts et des abribus

- Une implantation **en aval** des carrefours (traversée des usagers à l'arrière du bus)
- Dans des conditions optimales **un passage à l'arrière de l'abribus d'1,4 m minimum** sera recherché. En cas d'impossibilité, ce gabarit sera préservé entre l'abribus (ou le poteau) et le trottoir. En site contraint, des abribus sans faces latérales pourront être implantés
- En cas d'implantation de mobilier, il faudra veiller à **la visibilité dans l'environnement** (vis-à-vis du revêtement de sol, ainsi que du bâti à proximité) : contraste et couleur



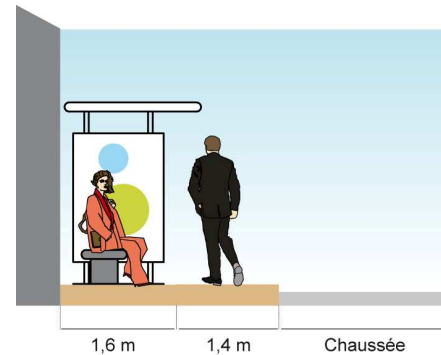
Ainsi en fonction de la largeur du trottoir disponible 3 configurations sont possibles

Accessibilité optimale



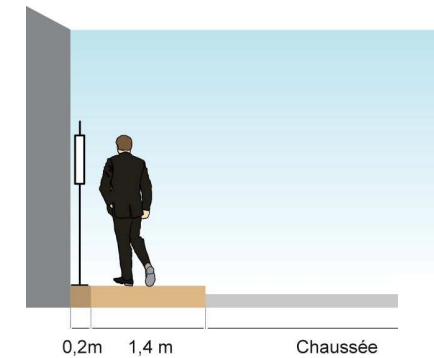
Aire d'attente > à 3,9 m

Accessibilité confortable



Aire d'attente comprise entre 3 m et 3,9 m

Accessibilité restreinte

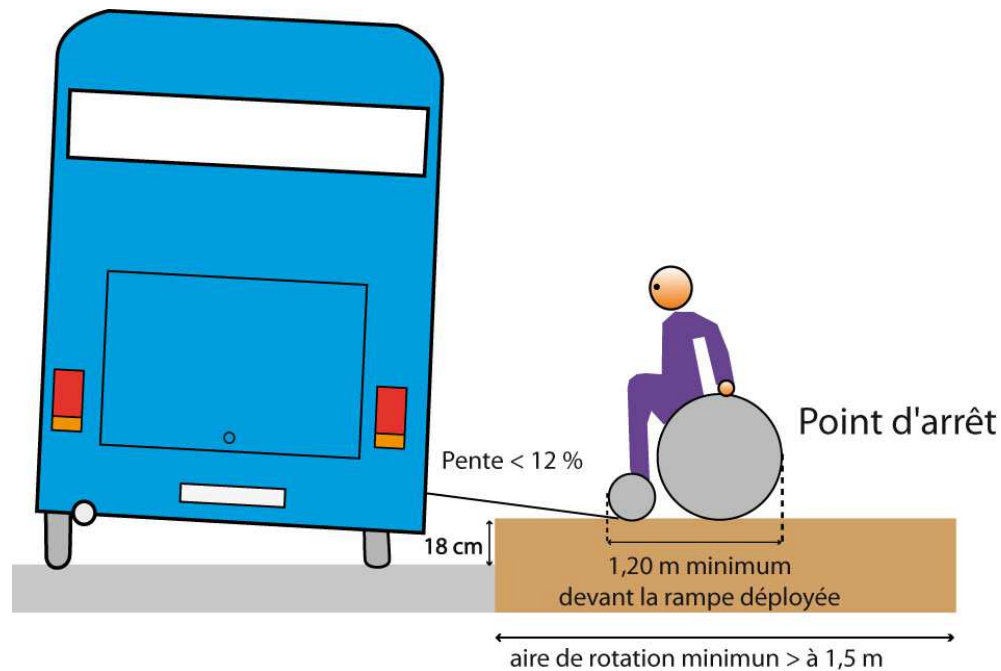


Aire d'attente comprise entre 1,6 m et 3 m

Le référentiel d'accessibilité

□ L'implantation des arrêts et des abribus

- La hauteur minimale du trottoir est étroitement liée au type de matériel roulant utilisé : la pente de la rampe ne peut excéder 12%
- La hauteur du trottoir doit être adaptée au matériel roulant pour ne dépasser la réglementation



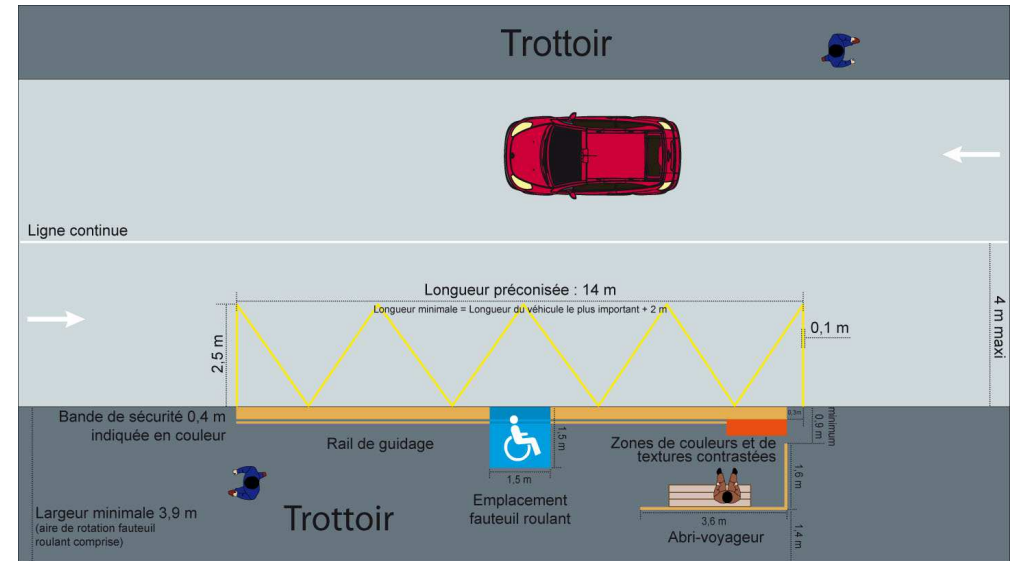
Ainsi, dans le cas de l'utilisation d'un autobus standard, la hauteur recommandée pour l'aménagement de bordure de trottoir se situe à 18 cm par rapport à la chaussée. Ces dimensions permettent de rendre un arrêt accessible quel que soit le type de matériel roulant utilisé.

Le référentiel d'accessibilité

□ Le dimensionnement des points d'arrêt

- **Longueur du quai** : **14 m** et une rampe d'inclinaison maximale de 5% de chaque côté
- **Largeur du quai** : un cheminement **d'1,4 m minimum** libre de tout obstacle et une zone de manœuvre **d'1,5 m** pour les personnes en fauteuil roulant, sans interruption du rail de guidage et de sécurité
- **Pente du quai** : un dévers maximum **de 2%** et la cote longitudinale doit être la plus faible possible
- **3 configurations possibles** selon la largeur de trottoir disponible

Arrêt en ligne avec une accessibilité optimale (>3,9 m)



Arrêt en ligne avec une accessibilité confortable (>3 m)

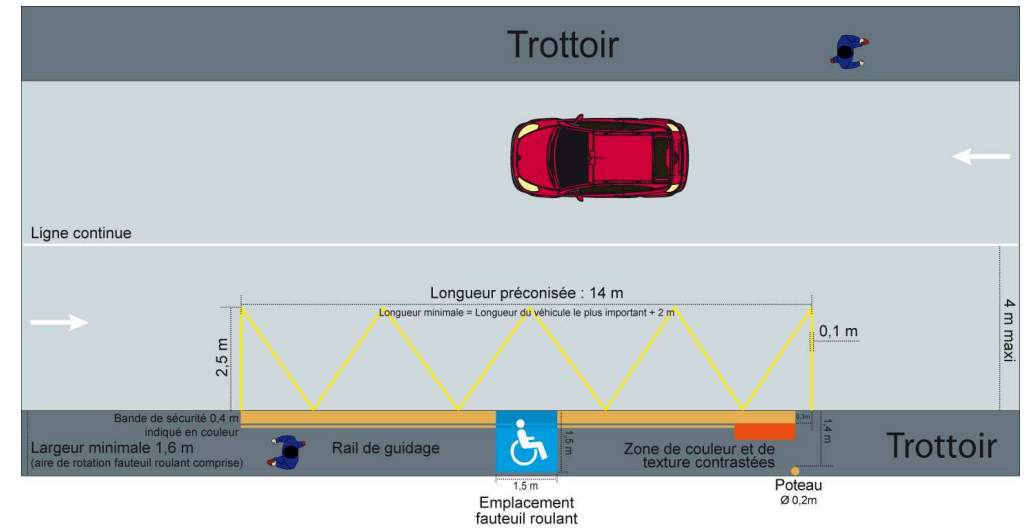


Le référentiel d'accessibilité

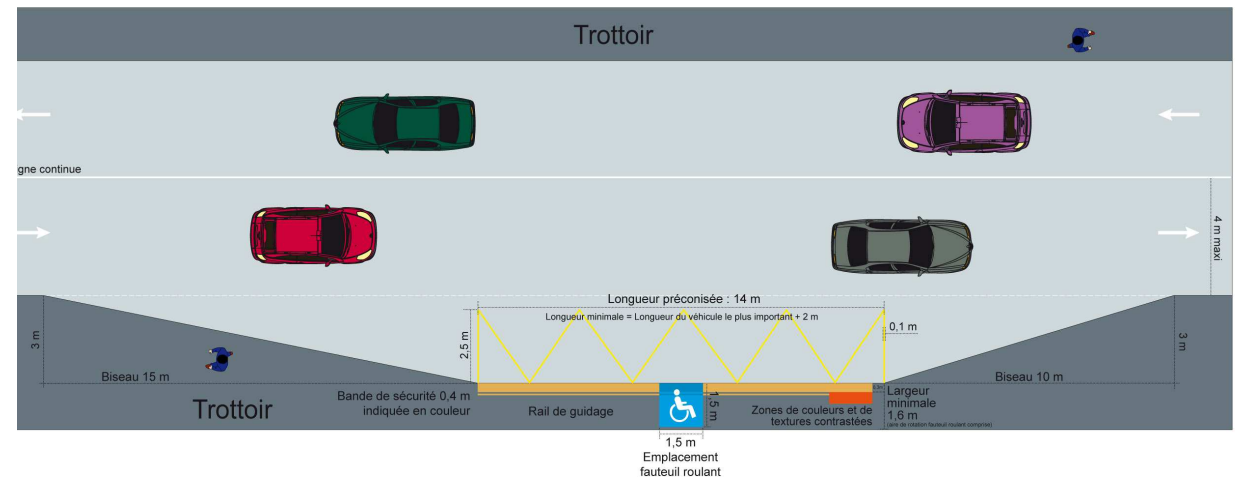
□ Le dimensionnement des points d'arrêt

- **3ème configuration possible** pour une largeur de trottoir comprise entre 1,6 m et 3 m
- **Pour les arrêts en alvéole**, des biseaux de 15 m en amont et 10 m en aval de l'aire d'attente, soit une longueur totale de l'arrêt à 39 m. L'aménagement de l'aire d'attente est réalisée selon le même référentiel que les arrêts en ligne

Arrêt en ligne avec une accessibilité restreinte (>1,6 m)



Arrêt en alvéole



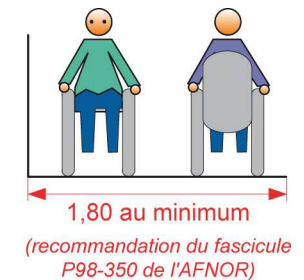
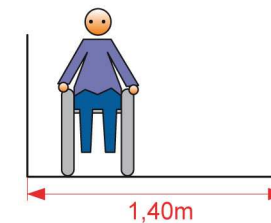
Le référentiel d'accessibilité

□ Les revêtements

- Les revêtements doivent être plats, non glissants, non salissants, sans obstacle à la roue ou à la canne, respectant 5% de pente maximum sur la zone d'attente voyageur
- Les aménagements doivent être réalisés **de manière cohérente et identique sur l'ensemble des arrêts** :
 - Une **bande contrastante** indique le nez de quai
 - Une **bande podotactile** différente de celle utilisée pour les traversées abaissées, placée au niveau de la porte avant du bus
 - **Un rail de guidage** doit être installé parallèlement au quai
 - Le marquage de l'arrêt par une **bande jaune en zigzag** peinte sur la chaussée

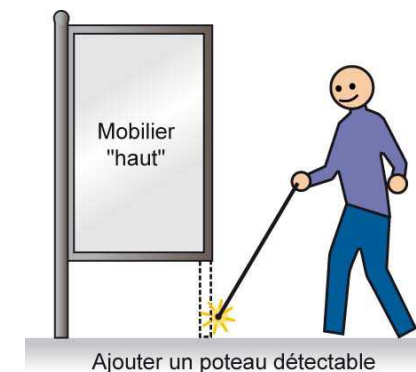
□ Les cheminements d'accès à l'arrêt

- L'amélioration est **souhaitable**, non incluse dans le cadre du SDATC, mais à prendre en compte dans le cadre du **PAV réalisé par chaque commune**



□ L'information aux arrêts

- Lisibilité de l'information sur les points d'arrêt et les poteaux
- Adaptation du mobilier aux exigences d'accès



Le référentiel d'accessibilité

□ Les arrêts desservis uniquement par le service de substitution

- La mise en accessibilité de ces arrêts est étroitement liée au type de matériel roulant utilisé et donc au type de service mis en place
- 2 situations peuvent être envisagées :
 - **Le matériel roulant est équipé d'une rampe arrière** : seules les prescriptions relatives à **l'information** s'appliquent
 - **Le matériel roulant est un minibus à plancher bas**, avec une rampe latérale et équipé d'un dispositif d'abaissement : aménagement des arrêts selon les mêmes conditions que les arrêts des lignes régulières, sans que le rehaussement des arrêts avec trottoirs soit nécessaire
- Dans le cas où un partenariat avec Oise Mobilité serait envisagé, ce service disposant d'un matériel roulant équipé de rampes arrières, **seules les prescriptions relatives à l'information** s'appliqueraient sur les arrêts en Impossibilité Technique Avérée
- La cas échéant, l'aménagement de l'arrêt dépendra du service mis en place