
AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE
DES SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'AGGLOMÉRATION DE NEVERS

- SEPTEMBRE 2015 -

SOMMAIRE

Sommaire	2
Chapitre 1 : Rappel du contexte	5
1. A - Loi du 11 février 2005.....	5
1A. 1 - Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées.....	5
1A. 2 - L'accessibilité de la chaîne de déplacements	5
1A. 3 - Tous les handicaps sont concernés	6
1. B - Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014	7
1B. 1 - Agenda d'Accessibilité Programmée	7
1B. 2 - Contenu de l'Ad'AP - article 7 de l'ordonnance	7
1B. 3 - L'Autorité Organisatrice de Transport comme chef de file	8
1. C - Identification des arrêts prioritaires.....	9
1C. 1 - Définition d'un arrêt prioritaire.....	9
1C. 2 - Identification des points d'arrêt prioritaires	10
1. D - Formation des personnels	12

Chapitre 2 : Le réseau TANEO de Nevers Agglomeration	13
2. A - Réseau de bus	13
2. B - Matériel roulant	15
2. C - Service de substitution.....	18
 Chapitre 3 : La formation des personnels	 19
3. A - Mesures de formation des personnels mises en œuvre depuis le SDA de 2010	19
3. B - Objectifs et actions à mettre en œuvre dans le cadre de l'AD'AP	21
 Chapitre 4 : L'information des usagers	 22
4. A - Mesures mises en œuvre depuis le SDA de 2010.....	22
4. B - Objectifs et actions à mettre en œuvre dans le cadre de l'AD'AP	24
 Chapitre 5 : Accessibilité du réseau et points d'arrêt prioritaires	 25
5. A - Méthode employée	26
5A. 1 - Visite terrain et réalisation de fiches d'audit	26
5A. 2 - Critères d'accessibilité.....	27
5. B - Méthodologie de détermination des arrêts prioritaires	29
5. C - Accessibilité actuelle.....	36
5C. 1 - Bilan de l'accessibilité du réseau.....	36
5. D - Arrêts prioritaires et caractéristiques	38
5D. 1 - Arrêts prioritaires.....	38

5D. 2 - Arrêts prioritaires accessibles	39
5D. 3 - Dérogations et ITA	40
5D. 4 - Arrêts prioritaires non accessibles	42
Chapitre 6 : La programmation du dossier	43
6. A - Mise en accessibilité des arrêts de bus	44
6. B - Modalités de suivi	61

CHAPITRE 1 : RAPPEL DU CONTEXTE

1. A - Loi du 11 février 2005

1A. 1 - Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement sous un délai de 10 ans. La loi prévoit ainsi, dans les articles 45 et suivants, un important volet concernant les déplacements.

En vertu de ce texte, toutes les Autorités Organisatrices de Transports ont été tenues d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics sous leur responsabilité.

En second lieu, en application de ce Schéma Directeur d'Accessibilité, les collectivités devaient prendre toutes mesures utiles pour ouvrir leurs transports publics aux personnes ne pouvant disposer d'un libre accès aux gares, stations, points de vente de titres, points d'informations et véhicules de transports publics.

1A. 2 - L'accessibilité de la chaîne de déplacements

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs répartit la compétence « transports publics » sur différentes collectivités publiques : l'État lui-même, les régions, les départements, les communes ou groupements de communes.

Or, dans le texte précité, le législateur 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*".

¹ Extrait de l'article 45

La circulaire d'application de cette loi 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".

La difficulté de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement réside dans la multiplicité des acteurs susceptibles d'intervenir. Le cheminement piéton et/ou différents réseaux de transports en correspondances sont autant d'éléments de la chaîne de déplacements qui, parce qu'ils sont gérés par des organisateurs différents, peuvent être rendus accessibles à des rythmes et priorités différents.

1A. 3 - Tous les handicaps sont concernés

La loi de février 2005 rappelle que nous ne saurions assimiler les personnes handicapées aux seuls usagers en fauteuil roulant : "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."²

Cette définition rappelle :

- Que le handicap n'est pas que moteur, mais qu'il est également intellectuel ou sensoriel ;
- Que l'on ne parle de personne handicapée que si l'altération est longue, ou bien permanente, ce qui signifie que ni une femme enceinte ni une personne plâtrée à la suite d'une fracture ne sont considérées comme handicapées.

L'accès aux transports publics peut être empêché par de nombreux facteurs physiques ou psychologiques, et il ne s'agira pas uniquement pour les Autorités Organisatrices de supprimer ou de contourner les marches, les dénivelés, les lacunes horizontales ou verticales susceptibles d'empêcher une personne en fauteuil roulant d'accéder aux gares, arrêts, stations ou véhicules.

Les handicaps visuels et auditifs doivent tout autant être pris en compte, et leur oubli entraverait les possibilités de déplacements d'une fraction importante de la population.

Plus difficiles à traiter, les problèmes d'ordre psychiques ou cognitifs ne doivent pas pour autant être négligés.

² Extrait de l'article 2, lequel reprend stricto sensu l'article L – 114 du Code de l'Action Sociale et des Familles

1. B - Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014

1B. 1 - Agenda d'Accessibilité Programmée

Au terme de l'échéance des 10 ans, constatant les difficultés à satisfaire les conditions d'accessibilité imposées par la loi, le législateur accorde, dans son ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, un délai supplémentaire sous condition d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée, à remettre au Préfet avant le 27 septembre 2015.

Les Autorités Organisatrices de Transports Urbains ayant élaboré un Ad'AP se voit ainsi accorder un délai supplémentaire de 3 ans à partir de l'approbation de l'Agenda, permettant la mise en accessibilité du transport public dont il a la responsabilité.

1B. 2 - Contenu de l'Ad'AP - article 7 de l'ordonnance

D'après les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 du Code des Transports, l'Ad'AP élaboré devra contenir³ :

- Les modalités de la mise en accessibilité du réseau ;
- La programmation et le montant estimé des investissements à réaliser pour satisfaire aux objectifs de la loi, ainsi que les financements associés ;
- Les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, ainsi que les éventuels cas de dérogation sollicités en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

L'ordonnance met également l'accent sur la formation des personnels, puisque l'Ad'AP devra également préciser :

- Les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés
- Les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant.

Les modalités d'actualisation de l'Ad'AP seront également à préciser.

³ Art. L. 1112-2-1. - I. du Code des Transports, modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014

Deux éléments diffèrent ainsi principalement par rapport aux exigences concernant le SDA. Il s'agit tout d'abord des critères permettant de définir une liste d'arrêts prioritaires à rendre accessibles (tous les arrêts, sauf ITA, dans les prévisions du SDA), ainsi que les exigences en termes de formation des personnels. Ces deux volets seront développés par la suite.

1B. 3 - L'Autorité Organisatrice de Transport comme chef de file

Le II. de l'article 7 précise l'autorité responsable de la mise en accessibilité des arrêts :

«Art. L. 1112-2-1. - II. - Dans le cas où la mise en accessibilité d'un service de transport nécessite le concours de plusieurs personnes morales, le schéma directeur précise les engagements de chacune de ces personnes en ce qui concerne le service de transport et l'infrastructure.

« En tant que chef de file, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable, notamment les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toutes autres infrastructures. Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs services publics 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'autorité organisatrice de transport dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt. Pour les points d'arrêt ferroviaires d'intérêt à la fois régional et national desservis par des services de transport ferroviaire, un arrêté du ministre chargé des transports détermine à quelle collectivité publique chargée d'un des services de transport concernés est attribué le rôle de chef de file.

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte les engagements, notamment financiers, de toutes les personnes morales contribuant à sa réalisation ou à son financement. Il est signé par ces personnes.

1. C - Identification des arrêts prioritaires

1C. 1 - Définition d'un arrêt prioritaire

L'ordonnance du 26 septembre 2014 donne une liste de critères permettant d'identifier les arrêts prioritaires :

« Art. D1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-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 ; »

Tous les arrêts ainsi identifiés doivent être rendus accessibles, sauf demande de dérogation justifiée par une impossibilité technique avérée (I.T.A.)

1C. 2 - Identification des points d'arrêt prioritaires

a) Situé sur une ligne structurante

La ligne structurante d'un réseau public routier urbain est définie dans le code des transports comme :

« Art. D1112-8. - 3° - en dehors de l'Île-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports. »

b) Desservis par au moins deux lignes de transport public

Seules les lignes de transport public routier de passagers doivent être répertoriées. Il peut s'agir de transport urbain ou non urbain, de transport régulier ou d'un service de transport à la demande. Les services de transport à titre principal scolaire ne sont pas pris en considération.

c) Pôle d'échange

« Art. D1112-8. - 4° Pôle d'échanges : un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points ; »

d) Situé à moins de 200m d'un pôle générateur de déplacements

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1323 donne une définition précise de ce qu'est un pôle générateur de déplacements, défini comme :

« Art. D1112-8. – 5°. – un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation. »

D'autres établissements plus spécialisés en direction des publics handicapés et/ou à mobilité réduite peuvent également constituer des pôles générateurs de déplacement. Ils sont identifiés dans le code des transports par le terme de structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées :

« Art. D1112-8. – 6°. – établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation. »

1. D - Formation des personnels

Le code des transports modifié par l'ordonnance prévoit ainsi que :

« Art. L1112-2-1. – I. – [...] Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée 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. »

Ces actions semblent d'autant plus indispensables qu'elles s'adressent à l'ensemble des catégories de personnes handicapées ou PMR, en offrant une meilleure qualité de service notamment à destination de handicaps généralement mal appréhendés tels que les handicaps sensoriels (visuel et auditif) ou mentaux, psychiques et cognitifs.

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 identifie clairement ce volet comme un élément constituant l'ADAP :

« Art. R1112-13. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

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.[...] »

CHAPITRE 2 : LE RESEAU Taneo DE NEVERS AGGLOMERATION

2. A - Réseau de bus

Nevers Agglomération est l'autorité organisatrice du réseau « Taneo » de transports publics urbains. Le périmètre de transport urbain desservi est donc l'ensemble des 12 communes de l'agglomération : Challuy, Coulanges-lès-Nevers, Fourchambault, Garchizy, Germigny-sur-Loire, Gimouille, Marzy, Nevers, Pougues-les-Eaux, Saincaize-Meauce, Sermoise-sur-Loire et Varennes-Vauzelles.

L'exploitation et la gestion du réseau sont déléguées à Keolis Nevers, filiale du groupe Keolis, dans le cadre du contrat de délégation de service public (DSP), signée le 1^{er} février 2014 pour la période 2014-2019.

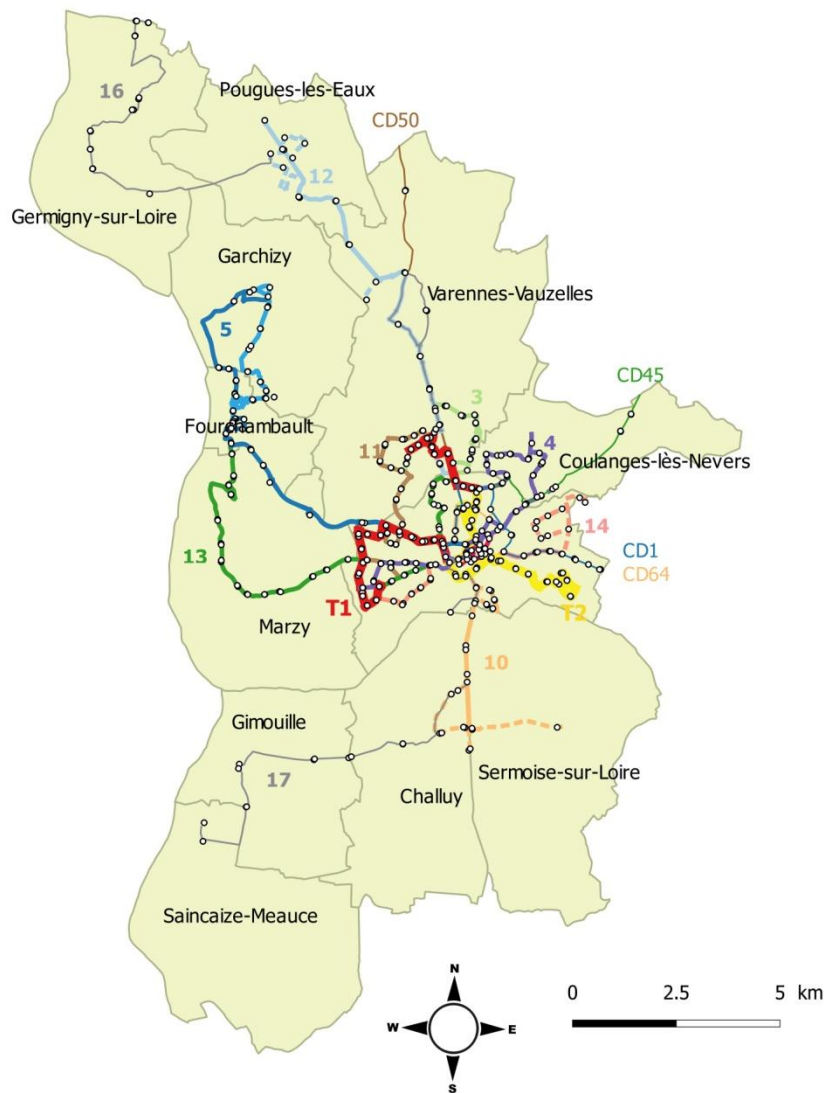


Figure 1 : Réseau de bus TANEO 2015

Il comporte :

- 14 lignes régulières, dont 5 lignes avec un bus toutes les 30 minutes au plus. Parmi celles-ci 2 lignes structurantes : T1 et T2, cadencées tous les quarts d'heure ;
- Services de doublage scolaire sur des lignes et horaires de fréquentation forte par les scolaires. Conformément à la loi, les services de transports dédiés aux élèves gravement handicapés restent de la compétence du Conseil Départemental ;
- Une navette gratuite de desserte du centre-ville de Nevers, cadencée toutes les 20 minutes ;
- 3 lignes intégralement Tibus (service de transport à la demande) et quelques arrêts en desserte à la demande (réservation 2 heures à l'avance pour la desserte et à l'entrée du bus pour la descente à un arrêt Tibus) ;
- Services Diméo et Noctibus fonctionnant respectivement les dimanches et jours fériés, et la soirée.

Il existe également un service de substitution Mobibus, destiné aux usagers en fauteuil roulant (U.F.R).

Trois lignes interurbaines régulières desservent également le territoire : il s'agit des lignes départementales n°1, n°45 et n°64. Une ligne de marché relie la commune de la Charité sur Loire et Nevers (ligne n° 50). Celles-ci font l'objet d'un accord tarifaire entre Nevers Agglomération et le Conseil Départemental, qui leur permet de desservir à l'intérieur du périmètre de l'agglomération.

2. B - Matériel roulant

Le parc de véhicules au 31 décembre 2015 se compose de 39 véhicules de différents types :

- 30 bus standards de 12 m ;
- 5 midibus de 10 m ;
- 2 minibus ;
- 2 monospaces ;

Un autobus est considéré comme accessible s'il comporte :

- Une rampe manuelle ou une rampe électrique (voir photo ci-après) ;
- Un haut-parleur extérieur ;
- Une place U.F.R., au moins (voir photo ci-après) ;
- Quatre sièges prioritaires ;
- Une girouette avant avec taille de caractères de 20 centimètres, lumineuse, ou à pastilles.



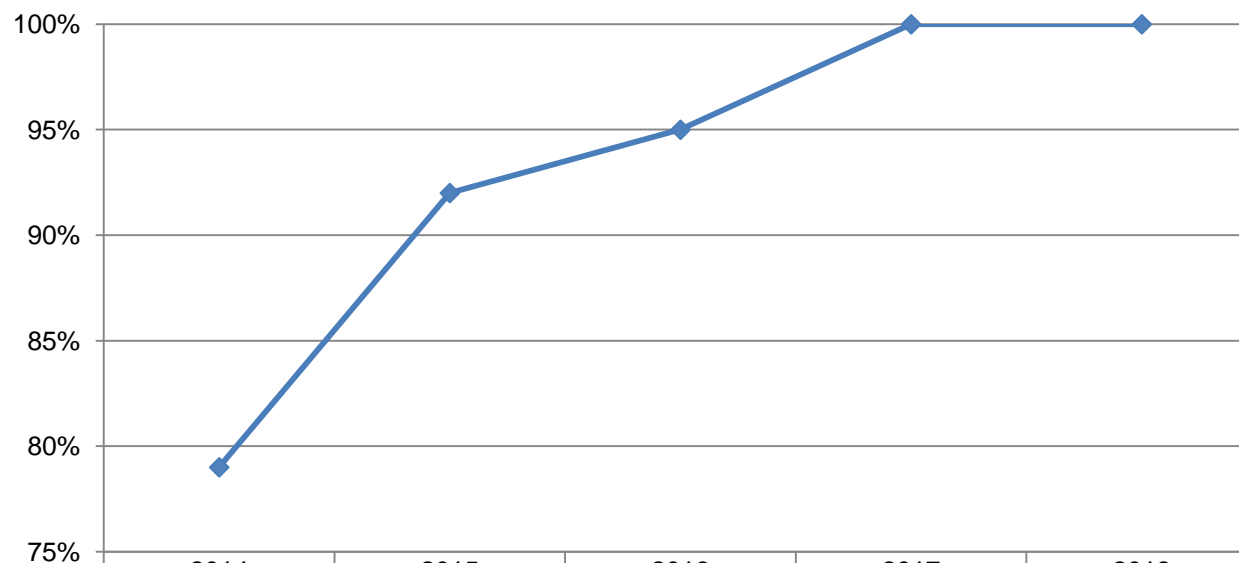
Figure 2 : Espace U.F.R.



Figure 3 : Rampe d'accès

Nevers Agglomération renouvelle en moyenne 2 véhicules par an ce qui permet de rendre l'intégralité du parc de véhicules accessible dans le délai des 3 ans accordé par l'ordonnance. En effet, seuls 3 véhicules (de réserve) sont non accessibles au 31 décembre 2015.

La programmation du renouvellement des bus permet l'évolution de la part de matériel roulant accessible suivante :



	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de véhicules accessibles	31	36	37	39	39
Part de matériel roulant accessible	79%	92%	95%	100%	100%

Figure 4 : Evolution de la part de véhicules accessibles

Le matériel roulant est réparti sur les différentes lignes sans affectation particulière du matériel non accessible (d'autant plus que ce dernier correspond à des bus de réserve). Afin de s'assurer que le matériel roulant utilisé à l'occasion d'un trajet est accessible, il est demandé à l'utilisateur de téléphoner au service correspondant (même numéro que pour le service de substitution Mobibus et la réservation du transport à la demande Tibus).

2. C - Service de substitution

Un service de substitution, appelé Mobibus, a été lancé le 1^{er} février 2014. Lors de la commission transports du 5 avril 2012, les membres ont définis les conditions de mise en œuvre de ce service tels que :

- Les bénéficiaires : Uniquement les usagers en fauteuil roulant (UFR) → proposition validée par les membres de la commission accessibilité.
- Le type de véhicule : Minibus acquis en 2013
- L'organisation : sur réservation (1/2 journée à l'avance), pas de circuit, ni d'horaires pré-établis afin d'avoir plus de souplesse dans son fonctionnement
- Tarif : le prix d'un titre de transport habituel.

Ce service a uniquement pour bénéficiaires les usagers en fauteuil roulant, du fait des profils des arrêts non accessibles. En effet, un arrêt est jugé non accessible dès lors que la hauteur et la largeur de trottoir ne permettent pas la manœuvre d'accès au bus en fauteuil roulant. La mise en accessibilité d'un quai facilite l'accès du bus à tous, mais pour les arrêts de Nevers Agglomération, les quais classés non-accessibles le sont au regard de l'impossibilité d'accès en fauteuil roulant. De ce fait, le transport de substitution est actuellement uniquement destiné aux UFR.

Ces derniers peuvent y faire appel dès lors que soit l'arrêt de montée ou de descente, soit le matériel roulant est inaccessible. Ce transport de substitution ne permet pas un trajet de porte à porte, mais depuis l'arrêt de montée à l'arrêt de descente de l'itinéraire souhaité. Le service doit être contacté ½ journée à l'avance pour être assuré (même numéro que pour le service Tibus, permettant de réserver un transport à la demande).

Il convient de noter que lorsque l'intégralité du parc de véhicules sera accessible, ce service ne pourra être actionné que pour la raison de l'arrêt de montée ou de descente inaccessible.

CHAPITRE 3 : LA FORMATION DES PERSONNELS

RAPPEL DE L'ORDONNANCE DU 26 SEPTEMBRE 2014

- Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés
- 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

3. A - Mesures de formation des personnels mises en œuvre depuis le SDA de 2010

L'ensemble du personnel de Keolis (conducteurs, hôtesses et encadrement) a suivi une journée de formation et sensibilisation obligatoire avec des personnes à mobilité réduite grâce à la collaboration de l'Association des Paralysés de France (APF):



Photo 1



Photo 2

Cette formation a eu lieu le 11 avril 2013 et a consisté en :

- Echanges avec les personnes PMR en salle au sein des locaux de Keolis
- Parcours du dépôt avec une mise en situation des conducteurs et agents en contact avec des fauteuils roulants afin de se déplacer et de monter dans un bus en actionnant la rampe PMR

Le 18 novembre 2014, l'ensemble des agents du service Mobibus (10 conducteurs et vérificateurs) a suivi une formation obligatoire à la rencontre de l'APF et de l'Association Regards Positifs. Les échanges ont été consacrés aux difficultés rencontrées par les personnes atteintes de mutisme, surdité ou malvoyance.

3. B - Objectifs et actions à mettre en œuvre dans le cadre de l'AD'AP

Lors des Commissions Accessibilité réalisées en présence des associations, aucun problème particulier n'a été remonté au sujet de cette thématique. Les objectifs de l'Ad'AP seront les suivants :

- Renouveler la journée de sensibilisation en présence des associations ;
- Assurer un suivi de la formation déjà réalisée.

Les actions à mettre en œuvre pour réaliser ces objectifs sont les suivantes :

Suite au souhait exprimé par les associations de voir renouveler la journée de sensibilisation, une collaboration entre Keolis et des associations (APF, Regards Positifs et Voir Ensemble notamment) est à prévoir dans le délai des 3 ans.

Pour les conducteurs, un suivi est prévu⁴ sous la forme d'une formation obligatoire intitulée « Accueil et prises en charge des PMR ». La programmation de celle-ci correspond à l'organisation de 6 sessions de 14 heures en 2015, 2017 et 2018. Le programme de cette formation et sa mise en œuvre est à la charge de l'exploitant, en sa qualité d'employeur des conducteurs.

Intitulé de la formation	Organisme de formation	Durée	2015		2016		2017		2018		Coût total
			Nombre	Coût formation continue	Nombre	Coût formation continue	Nombre	Coût formation continue	Nombre	Coût formation continue	
« Accueil et prise en charge des PMR »	IKR	14 h	6	4565,76 €	0	0 €	6	4622,04 €	6	4650,6 €	13 838 €

Pour les hôtesses commerciales, aucune formation supplémentaire spécifique à l'accueil des PMR n'est prévue à l'heure actuelle. Le besoin n'en a pas non plus été identifié par les associations.

⁴ Annexe 12 du contrat de DSP 2014-2019

CHAPITRE 4 : L'INFORMATION DES USAGERS

RAPPEL DE L'ORDONNANCE DU 26 SEPTEMBRE 2014

- Les modalités d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap
- Le calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

Calendrier de mise en œuvre des mesures d'information des usagers relatives au service de transport public accessible

4. A - Mesures mises en œuvre depuis le SDA de 2010

En 2011, l'ensemble des documents voyageur aux arrêts a vu sa lisibilité s'améliorer. Cependant, un agrandissement et ponctuellement la traduction en braille de certaines informations sont toujours disponibles sur demande individuelle pour les malvoyants.

La loi de 2005 considère qu'un véhicule de transports collectifs n'est parfaitement accessible que s'il est doté d'un système d'annonces sonores et visuelles doté de trois fonctions :

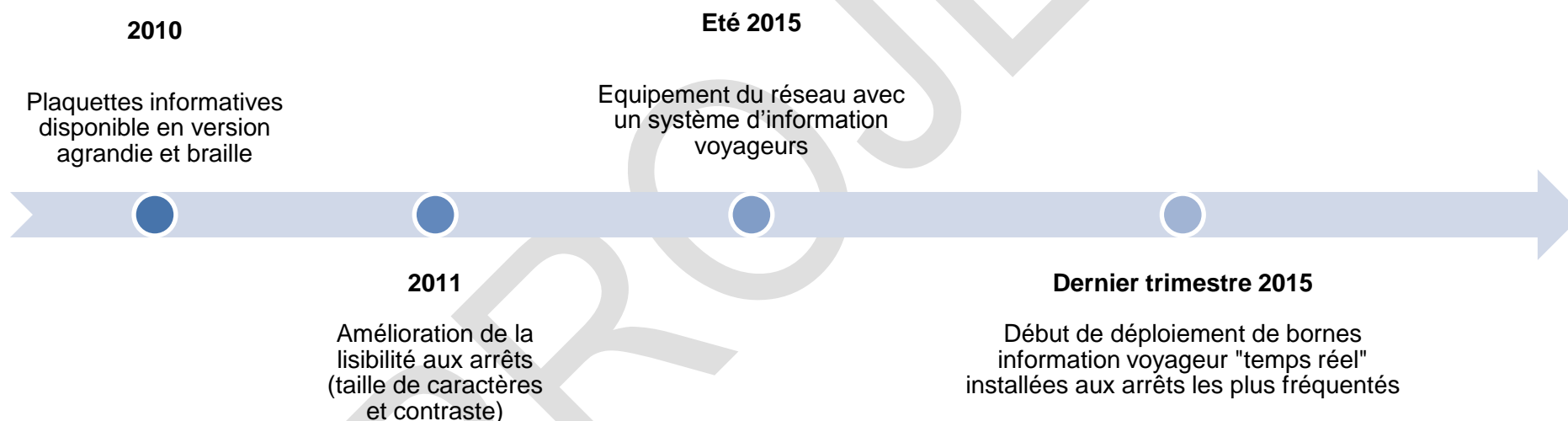
- annoncer par haut-parleur à l'intérieur de l'autobus le nom du prochain arrêt ;
- annoncer ce même nom sur un bandeau lumineux ;
- annoncer par un haut-parleur extérieur, lorsque l'autobus accoste à un arrêt, le numéro de la ligne et sa destination.

Ainsi, en 2015, l'ensemble des bus a été équipé de hauts parleurs et d'un écran permettant d'annoncer la ligne exploitée et le prochain arrêt.

Les arrêts accessibles sont signalés dans les guides horaires.

Comme le parc de véhicules n'est pas encore intégralement accessible (échéance de 2017), il est demandé aux UFR d'appeler à l'avance pour vérifier que le bus utilisé est bien accessible. Aussi, et dans le cas où l'arrêt de départ ou d'arrivée ne serait pas accessible, un système de substitution est mis en place : Mobibus. Ces informations, ainsi que les coordonnées de ce service sont disponibles sur les plaquettes informatives et le site web TANEOS⁵.

Rappel de l'évolution de la mise en accessibilité des informations :



⁵ Site Web TANEOS, service Mobibus : <http://www.TANEOS-bus.fr/index.php/se-deplacer/mobibus>

4. B - Objectifs et actions à mettre en œuvre dans le cadre de l'AD'AP

Au vu des mesures de mise en accessibilité réalisées dans le cadre du SDA de Nevers Agglomération approuvé en 2010, les objectifs de l'Ad'AP en termes d'information voyageur consisteront davantage à améliorer l'accès à l'information voyageur, plutôt qu'une réelle mise en conformité.

Ainsi, dans le cadre de son Ad'AP, Nevers Agglomération se fixe les objectifs suivants :

- Rendre intégralement accessible de l'Agence TANEO, qui fait l'objet d'un Ad'AP à part entière ;
- Faciliter l'accès à l'information en « temps réel », par l'installation de bornes aux arrêts les plus fréquentés ;
- Améliorer l'accessibilité du site Web.

La programmation des actions répondant à ces objectifs est la suivante :

Les travaux de rénovation et mise en accessibilité de l'Agence TANEO sont prévus entre Octobre 2015 et Mars 2016. L'agence devrait ainsi être intégralement accessible d'ici la fin du premier trimestre de 2016.

Fin 2015, des bornes diffusant de l'information en « temps réel » équiperont les arrêts les plus fréquentés.

Le site Web de TANEO a été conçu de façon à satisfaire aux exigences d'accessibilité correspondant au niveau argent d'Accessiweb. Néanmoins, les associations de malvoyants ont rapporté des dysfonctionnements. Une collaboration avec Keolis est nécessaire pour répondre à ces remarques. Le site Web étant sous la responsabilité de l'exploitant, la programmation de cette action est à sa charge.

CHAPITRE 5 : ACCESSIBILITE DU RESEAU ET POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

RAPPEL DE L'ORDONNANCE DU 26 SEPTEMBRE 2014

Le projet de SDA-ADAP comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.

- 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 ;
- La liste des points d'arrêt prioritaires, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée, 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.

5. A - Méthode employée

5A. 1 - Visite terrain et réalisation de fiches d'audit

Lors de chacun des audits de terrain, nous avons en particulier étudié les points suivants :

- La matérialisation de l'arrêt (poteau, abribus, zébra,...) ;
- L'alignement du véhicule sur l'arrêt (facilité ou non de l'accostage de l'autobus le long du trottoir) ;
- La topographie (taux de pente de la voie où s'arrête l'autobus ou l'autocar) ;
- La hauteur des trottoirs ;
- La largeur de l'implantation au droit de l'arrêt (surface prévue suffisamment large ou non pour permettre le déplacement et les manœuvres des personnes en situation de handicap et notamment les U.F.R.), et la qualité du sol sur toute la longueur du stationnement de l'autobus ;
- L'éclairage (au droit de l'arrêt et à ses abords immédiats) ;
- Les passages piétons et leur abaissement ;
- La qualité des cheminements en amont et en aval de l'arrêt (qui doivent être praticables et aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics) ;
- L'accessibilité de l'arrêt dans son état actuel (précisions sur la possibilité de transformer le lieu pour le rendre accessible, ou bien s'il relève d'une Impossibilité Technique Avérée) ;

Des fiches-audit ont ensuite été constituées synthétisant, pour chaque paramètre, les critères de l'accessibilité ou de la non accessibilité de chaque arrêt du réseau⁶.

⁶ Voir Fiche d'audit complète en annexe

5A. 2 - Critères d'accessibilité

Afin de permettre l'accès au bus des personnes à mobilité réduite, un quai est considéré accessible s'il remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- Une largeur de trottoir minimale de 2,30 m (correspondant à 1,50 m de retournement ainsi que la palette déployée) ;
- Une hauteur de trottoir minimale de 15 cm
N.B. : Dès lors que des travaux sont réalisés sur les bordures d'un quai de bus, celles-ci sont portées à 18 cm ;
- Une longueur de quai correspondant à la longueur du bus utilisé (maxi 12 m pour un bus standard).

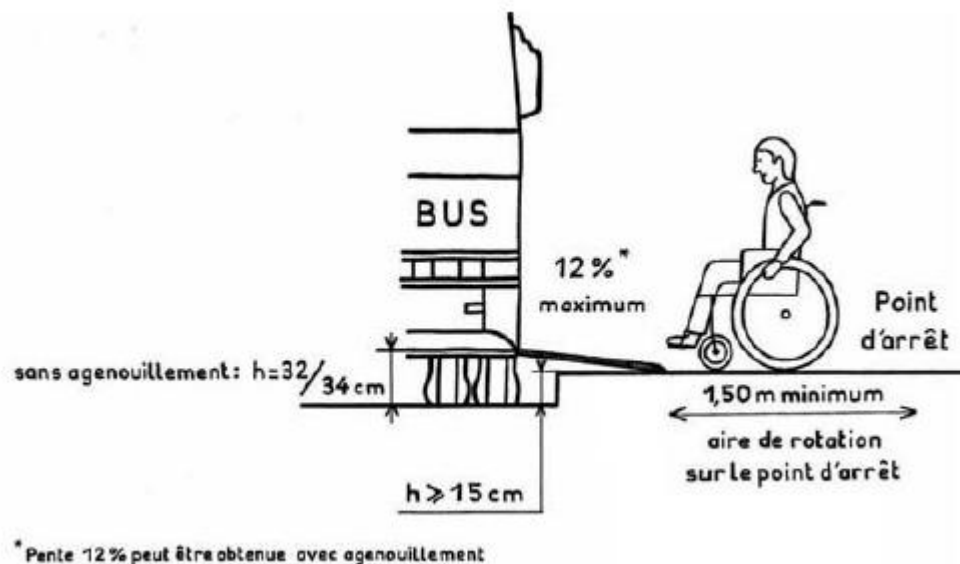


Figure 5 : Dimensionnement d'un point d'arrêt permettant l'accès en fauteuil roulant (Certu, 2008)

Pour les arrêts desservis uniquement par des lignes du Conseil Départemental, les critères d'accessibilité sont différents.

En effet, le matériel roulant affecté à cette desserte est équipé de hayons éleveurs, ce qui permet de rendre accessible le bus quelle que soit la hauteur de trottoir (et même si celle-ci est nulle). Il faut cependant considérer une **largeur de trottoir minimale de 2,60 m**, permettant le retournement en fauteuil roulant (1,50 m) avec le hayon déployé (hayon de 1,30 m au total).

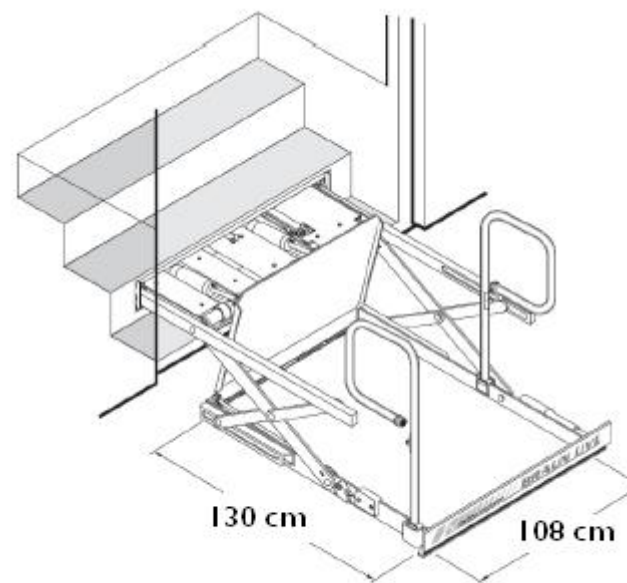


Figure 6 : Système de hayon élévateur dont sont équipés les bus du Conseil Départemental

5. B - Méthodologie de détermination des arrêts prioritaires

Les arrêts prioritaires ont été déterminés suite à la réalisation de cet audit. Les arrêts répondants à au moins un des critères définis dans l'article D1112-10. – I de l'ordonnance du 26 septembre 2014 sont classés prioritaires.

a) Situés sur une ligne structurante

L'autorité organisatrice de transports urbains de Nevers définit deux lignes du réseau comme étant des lignes structurantes. Il s'agit des lignes T1 et T2, pour lesquelles le cadencement est le plus élevée (cadencement au quart d'heure).

Les arrêts desservis par une ou deux de ces lignes sont identifiés comme étant des arrêts prioritaires. Cela correspond à 93 arrêts du réseau.

N.B. : 93 arrêts du réseau sont prioritaires car desservis par une ligne structurante. Ces arrêts peuvent aussi être prioritaires à d'autres titres.

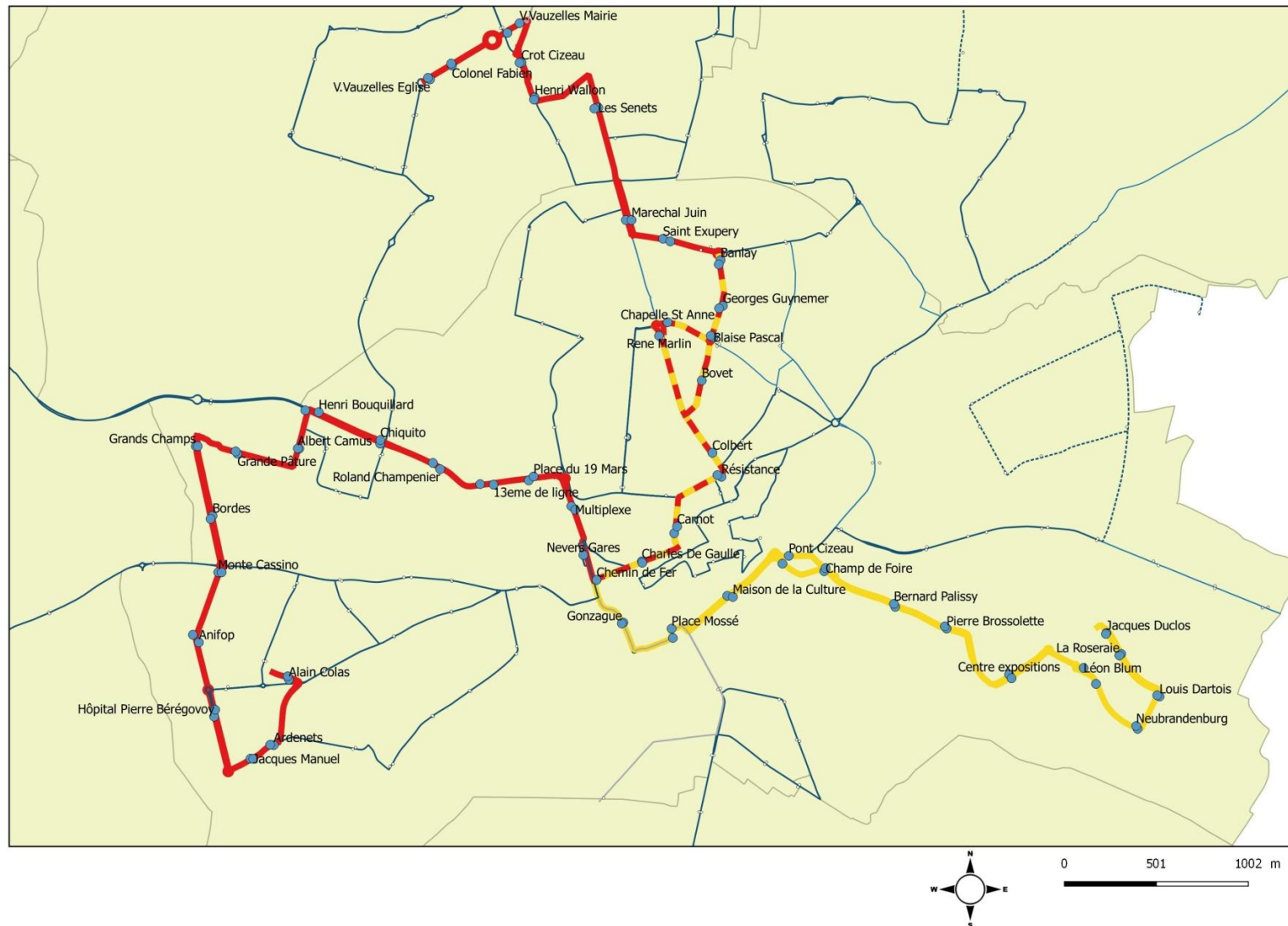


Figure 7 : Arrêts prioritaires des lignes structurantes T1, T2

b) Desservis par au moins deux lignes de transport public

Certains points d'arrêts sont desservis par deux lignes de transport, que ce soit des lignes régulières (urbaines ou interurbaines) ou des lignes de transport à la demande. Les lignes de transport scolaire ne sont pas prises en compte.

Ainsi, les arrêts desservis par au moins deux des lignes de transport public identifiées précédemment sont classés comme arrêts prioritaires. Cela correspond à 165 arrêts sur le périmètre de Nevers Agglomération.

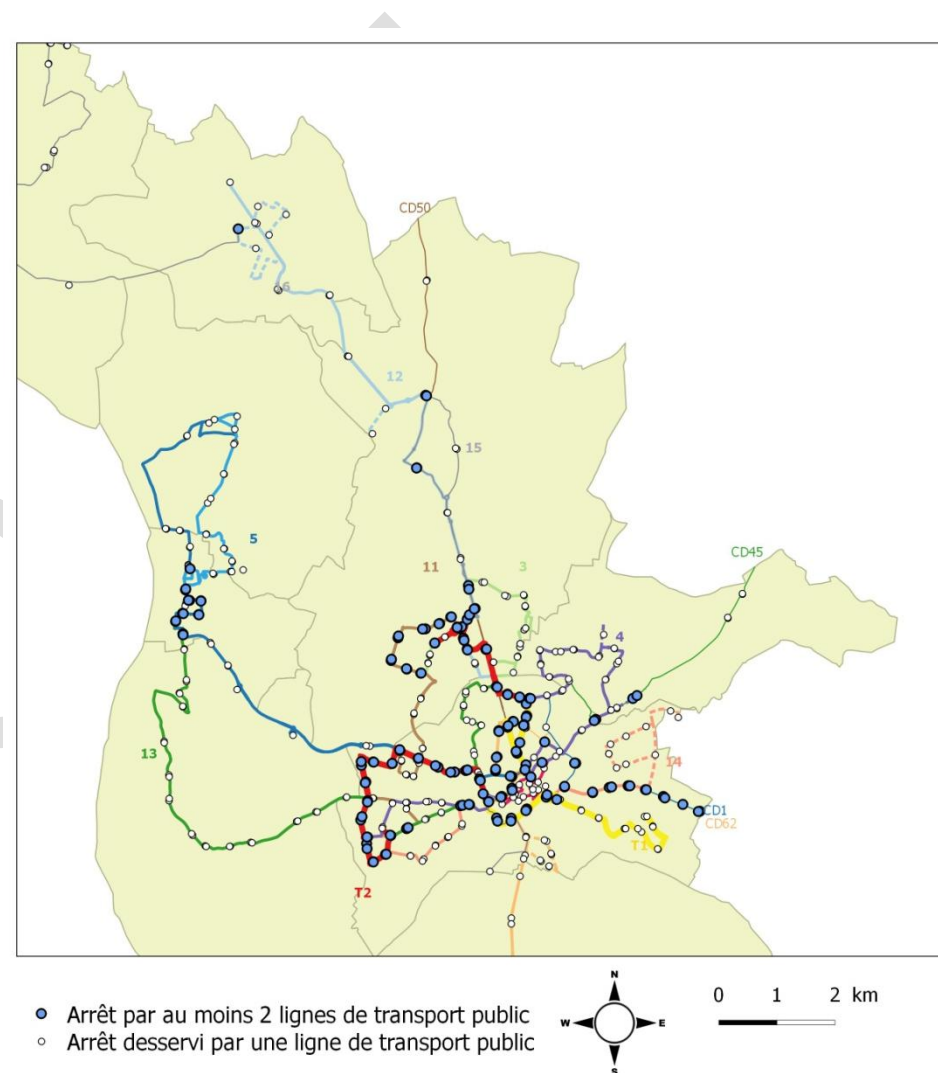


Figure 8 : Arrêts prioritaires car desservis par au moins 2 lignes de transport public

c) Pôles d'échange

Au-delà du secteur de la gare de Nevers et du futur pôle d'échange au Banlay, sont considérés comme des pôles d'échange un ensemble d'arrêts permettant de réaliser des correspondances entre les lignes de transport public urbain, les lignes du Conseil Départemental, ainsi que les haltes ou gares de lignes ferroviaires.

L'ensemble de ces points d'arrêts sont identifiés comme des arrêts prioritaires. Cela correspond à 54 arrêts sur le territoire de Nevers Agglomération.

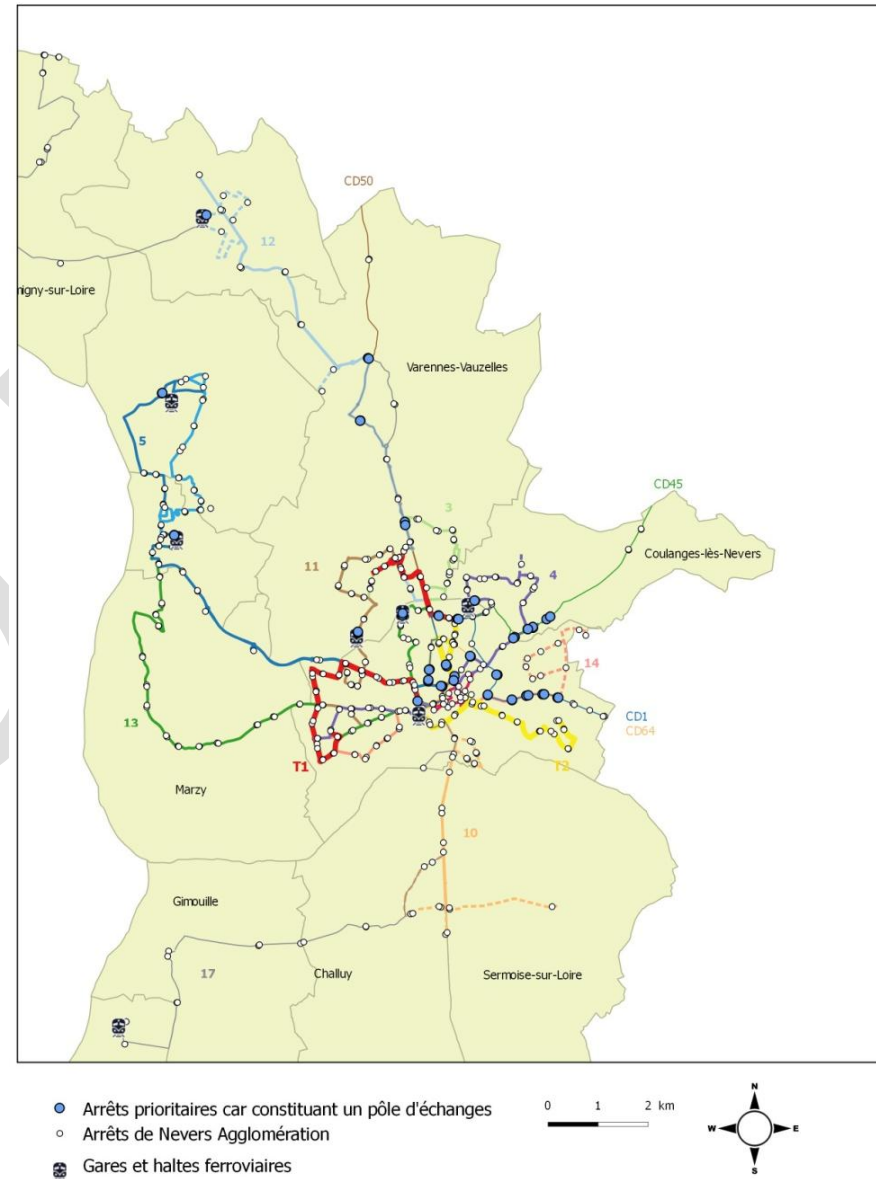


Figure 9 : Arrêts prioritaires car constituant un pôle d'échange

d) Situés à moins de 200m d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil de PMR

Les pôles générateurs considérés sont :

- Les ERP de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} catégorie ;
- Les structures d'accueil de PMR ;
- Les immeubles ou groupes d'immeubles de plus de 300 habitants ;
- Les immeubles ou groupes d'immeubles de plus de 300 travailleurs.

Les ERP sont identifiés d'après la base du SDIS, et les structures d'accueil de PMR sont identifiées d'après la base FINSS.

Les immeubles ou groupes d'immeubles de plus de 300 habitants sont identifiés à partir des données carroyées INSEE (carreaux de 200m avec des données de nombre d'habitants par découpage).

Les immeubles ou groupes d'immeubles de plus de 300 travailleurs sont identifiés à partir des données de développement économique SIRENE.

Les annexes 3 à 7 détaillent la localisation et la nature des pôles générateurs.

Les arrêts classés prioritaires car situés à une distance inférieure à 200 m d'un pôle générateurs sont au nombre de 243 au sein de Nevers Agglomération.

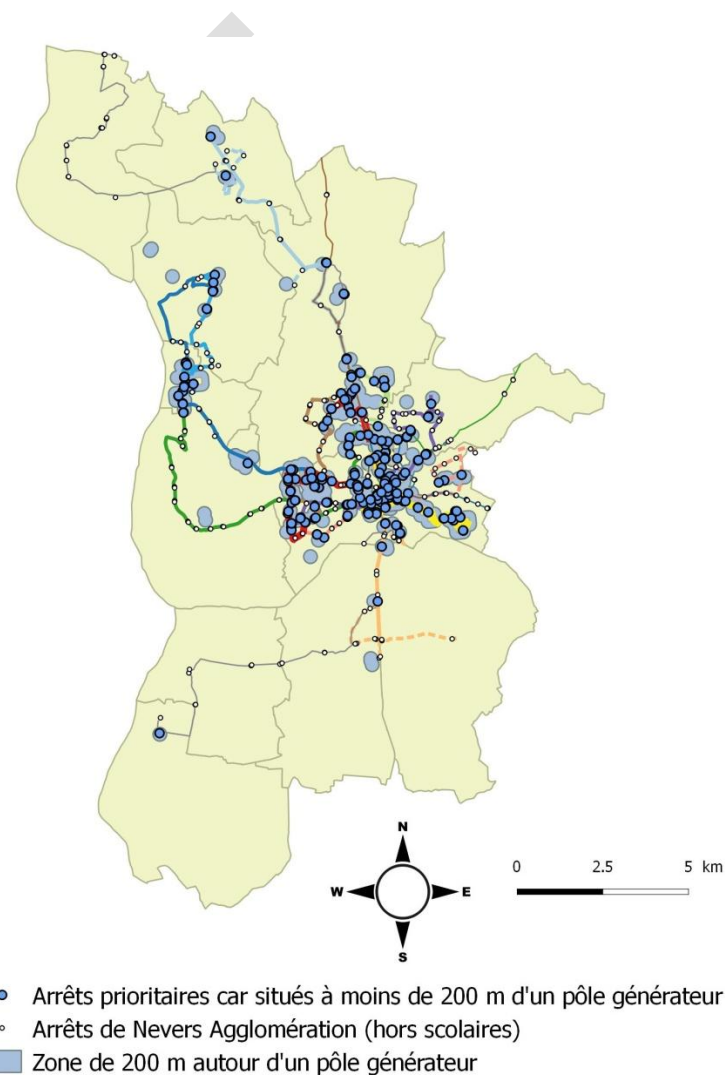


Figure 10 : Arrêts prioritaires car situés à moins de 200 m d'un pôle générateur

e) Au moins un point d'arrêt accessible par commune

Les 4 critères précédents définissent des arrêts prioritaires dans toutes les communes de Nevers Agglomération, exception faite de Germigny-sur-Loire et Gimouille.

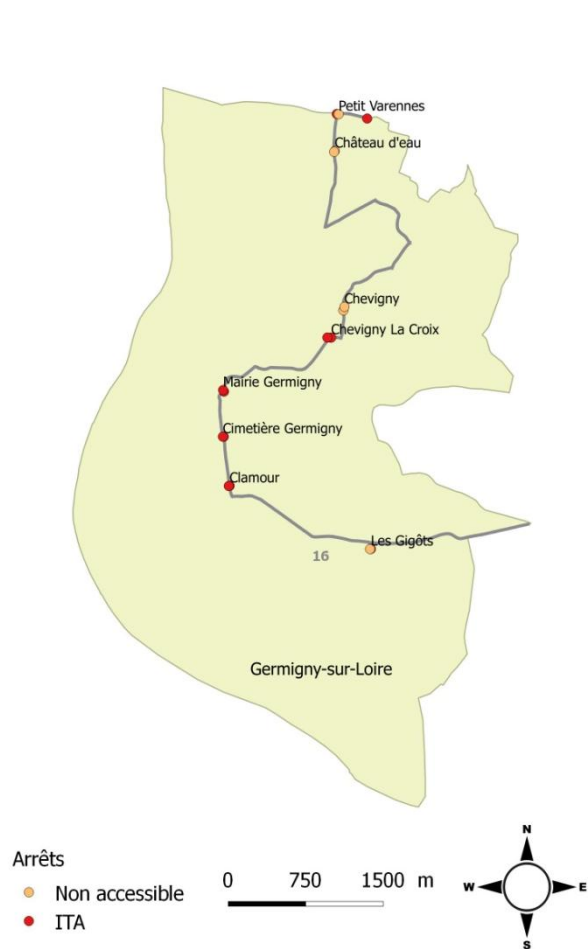


Figure 11 : Arrêts de Germigny-sur-Loire

Germigny-sur-Loire comporte 18 arrêts parmi lesquels 67 % ne sont pas accessibles et 33 % sont classés en ITA. Il n'y a actuellement pas d'arrêt accessible sur cette commune.

Il est donc nécessaire de créer un point d'arrêt accessible. Compte tenu de sa fréquentation et de son environnement favorable (des espaces en amont existent facilitant le déplacement d'un fauteuil), il est proposé d'aménager l'arrêt « Mairie Germigny ».

GIMOUILLE

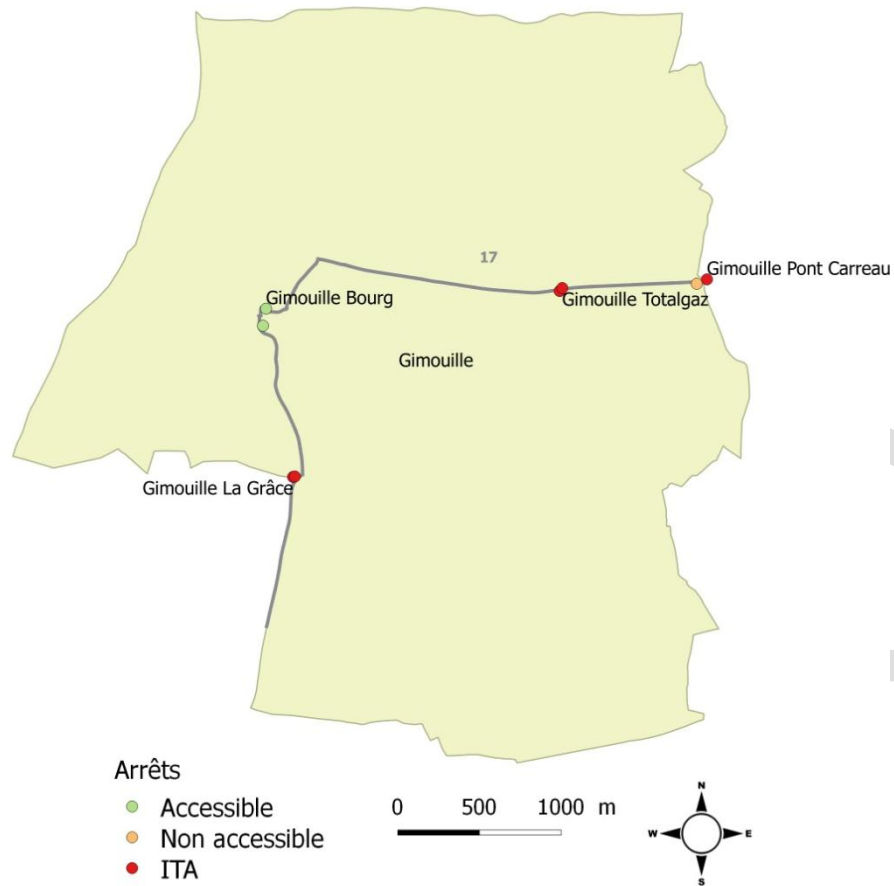


Figure 12 : Arrêts de Gimouille

Gimouille comporte 8 arrêts, parmi lesquels 25 % sont accessibles (12,5 % ne sont pas accessibles et 62,5 % sont classés en ITA). Ces deux arrêts accessibles sont les deux points d'arrêts « Gimouille Bourg ». Selon les termes de l'ordonnance, il n'est donc pas nécessaire d'aménager un nouvel arrêt accessible,

5. C - Accessibilité actuelle

5C. 1 - Bilan de l'accessibilité du réseau

Nevers Agglomération comporte 538 arrêts, parmi lesquels 32 % des arrêts sont accessibles, 24 % ne sont pas accessibles et 44 % sont classés ITA.

La part la plus représentée est donc celle correspondant aux arrêts classés ITA.

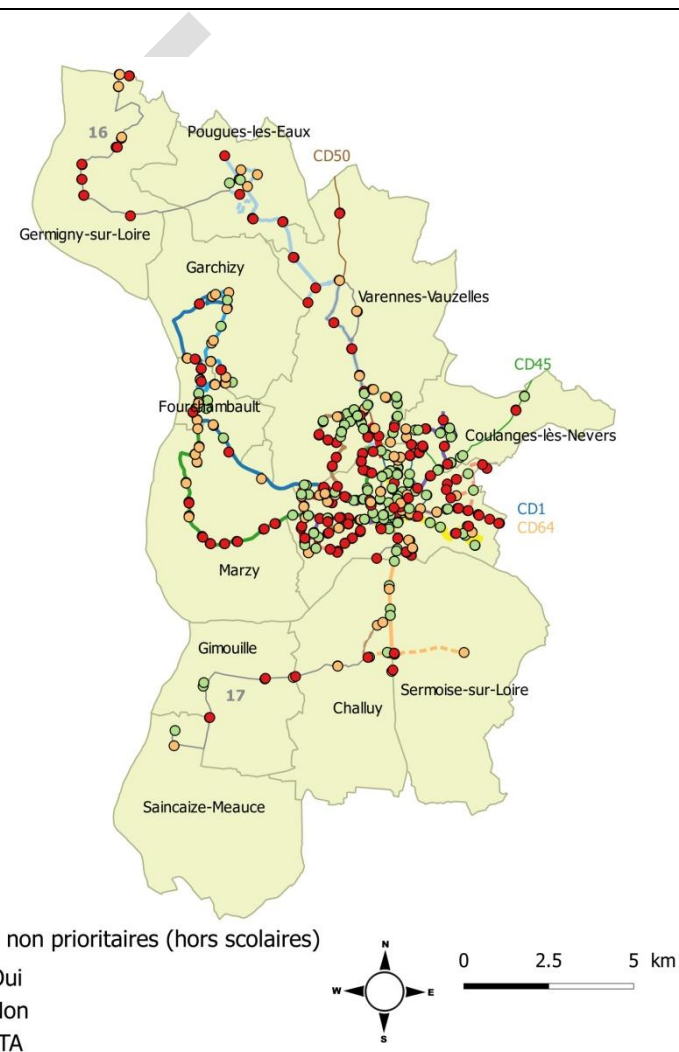


Figure 13 : Accessibilité des arrêts de Nevers Agglomération (hors scolaires)

	Arrêts	Arrêts accessibles		Arrêts classés ITA		Arrêts non accessibles	
Nevers Agglomération	538	173	32 %	235	44 %	131	24 %
Challuy	18	3	17 %	3	17 %	12	66 %
Coulanges-lès-Nevers	35	17	49 %	14	40 %	4	11 %
Fourchambault	32	14	44 %	6	19 %	12	37 %
Garchizy	33	7	22 %	13	39 %	13	39 %
Germigny-sur-Loire	18	0	0 %	11	61 %	7	39 %
Gimouille	8	2	25 %	5	62,5 %	1	12,5 %
Marzy	55	1	2 %	41	75 %	13	23 %
Nevers	229	89	39 %	96	42 %	44	19 %
Pougues-les-Eaux	12	3	25 %	6	50 %	3	25 %
Saincaize-Meauce	3	2	67 %	0	0 %	1	33 %
Sermoise-sur-Loire	13	5	39 %	6	46 %	2	15 %
Varennes-Vauzelles	82	30	36 %	33	40 %	19	24 %

5. D - Arrêts prioritaires et caractéristiques

5D. 1 - Arrêts prioritaires

	Arrêts prioritaires	Arrêts prioritaires accessibles		Arrêts prioritaires classés ITA		Arrêts prioritaires non accessibles	
Nevers Agglomération	304	137	45 %	101	33 %	66	22 %
Challuy	1	0	0 %	0	0 %	1	100 %
Coulanges-lès-Nevers	15	8	55 %	7	45 %	0	0 %
Fourchambault	20	12	60 %	3	15 %	5	25 %
Garchizy	8	4	50 %	2	25 %	2	25 %
Germigny-sur-Loire	1	0	0 %	0	0 %	1	100 %
Gimouille	1	1	100 %	0	0 %	0	0 %
Marzy	2	0	0 %	0	0 %	2	100 %
Nevers	193	83	43 %	69	36 %	41	21 %
Pougues-les-Eaux	3	1	33 %	2	67 %	0	0 %
Saincaize-Meauce	1	0	0 %	0	0 %	1	100 %
Sermoise-sur-Loire	2	2	100 %	0	0 %	0	0 %
Varenes-Vauzelles	57	26	45 %	18	32 %	13	23 %

5D. 2 - Arrêts prioritaires accessibles

Parmi les arrêts prioritaires de Nevers Agglomération, 45 % sont accessibles. Les arrêts accessibles constituent la catégorie la plus représentée des arrêts prioritaires.

La plupart des arrêts prioritaires accessibles se situent à Nevers (77 %), ce qui s'explique par la présence plus importante d'arrêts sur cette commune. Si l'on s'intéresse à la part d'arrêts accessibles parmi les arrêts prioritaires, seuls 43 % des arrêts prioritaires sont accessibles sur la commune de Nevers (soit une part inférieure à la moyenne sur l'ensemble de Nevers Agglomération, qui est de 45 %).

Les communes de Challuy, Germigny-sur-Loire, Marzy et Saincaize-Meauce sont actuellement dépourvues d'arrêts prioritaires accessibles.

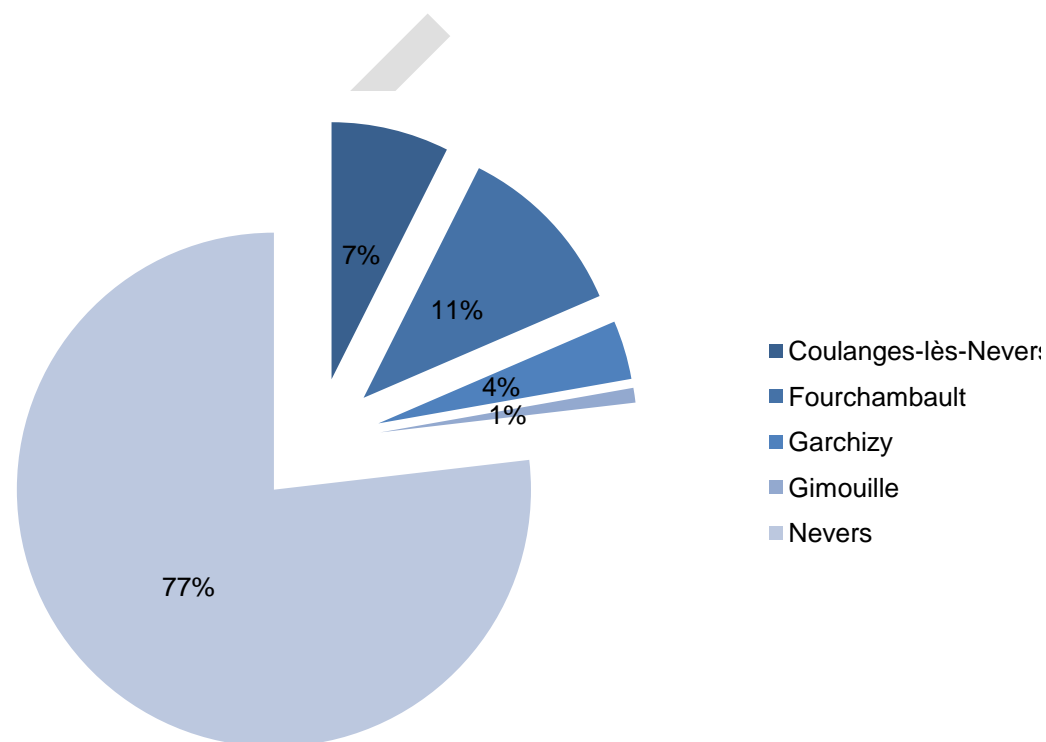


Figure 14 : Répartition des arrêts prioritaires accessibles par commune

5D. 3 - Dérogations et ITA

IMPOSSIBILITE TECHNIQUES AVEREES

Les motifs pouvant justifier d'une demande d'ITA sont les suivants :

- *Pente supérieure à 5% ;*
- *Largeur de trottoir ne permettant pas le retournement du fauteuil roulant une fois la palette déployée.*

N.B. : Dans ce deux cas, le déplacement du point d'arrêt ne peut être réalisé sans nuire à la sécurité des usagers.

Dans le cas des arrêts prioritaires de Nevers Agglomération :

- 4 demandes de dérogation sont justifiées par une mesure de pente supérieure à 5% ;
- 86 demandes de dérogations sont justifiées par une largeur de trottoir insuffisante ;
- 11 demandes de dérogations sont justifiées par ces deux raisons à la fois.

La liste des arrêts prioritaires classés ITA, qui font donc l'objet d'une demande de dérogation relative à leur mise en accessibilité, est présente en annexe.

Parmi les arrêts prioritaires de Nevers Agglomération, 33 % sont classés ITA.

Comme précédemment, la plupart des arrêts faisant l'objet d'une demande de dérogation se situent à Nevers (85 %). De nouveau, cela s'explique par la plus grand nombre d'arrêts présents sur cette commune.

Cependant, la part d'arrêts classés ITA de Nevers reste au-dessus de la moyenne intercommunale, avec 37 % des arrêts prioritaires classés ITA (la moyenne sur l'ensemble de Nevers Agglomération est de 34 %).

Les communes de Coulanges-lès-Nevers et Pougues-les-Eaux ont également des parts d'arrêts prioritaires classés ITA supérieures à la moyenne observée sur Nevers Agglomération, avec respectivement 45% et 67 % d'arrêts prioritaires classés ITA.

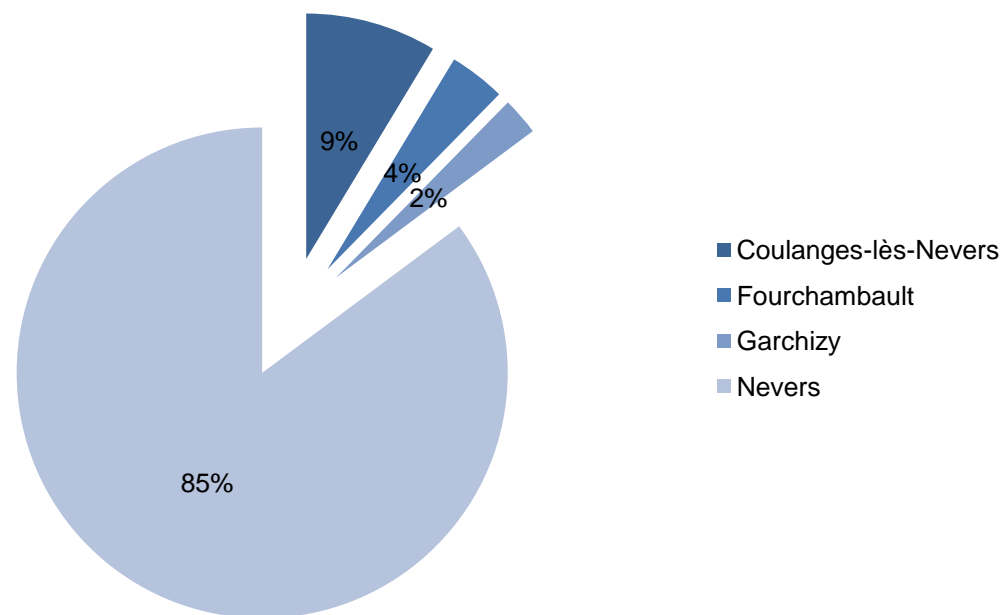
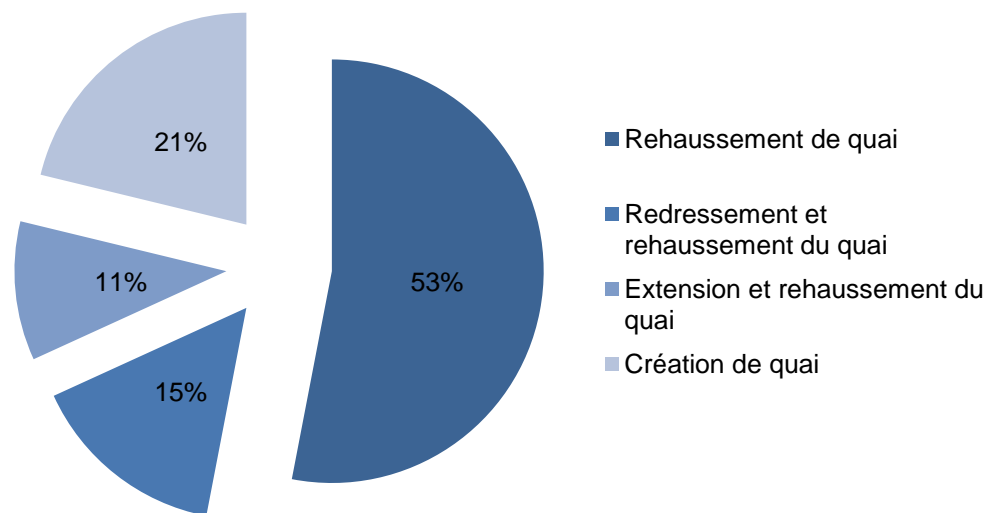


Figure 15 : Répartition des arrêts prioritaires classés ITA par commune

5D. 4 - Arrêts prioritaires non accessibles

Parmi les 304 arrêts prioritaires, 66 sont classés non accessibles. Cela correspond à 22 % des arrêts prioritaires. Les arrêts non accessibles devront faire l'objet d'un aménagement spécifique :

- Rehaussement du quai : si les bordures sont inférieures à 15 cm ;
- Redressement du quai : si le quai est construit en alvéole et que celle-ci n'est pas suffisant longue pour permettre au bus de se positionner au plus près du quai ;
- Extension de quai : si le quai n'a pas une longueur suffisante pour permettre l'accès à toutes portes du bus ;
- Création de quai : en l'absence de bordures.



La majorité des travaux de mise en accessibilité sont dus à une hauteur de bordures insuffisante, et consistent donc à un rehaussement de quai (éventuellement accompagné d'un redressement ou d'une extension du quai).

Dès lors que les bordures sont modifiées, elles sont automatiquement portées à 18 cm, afin de limiter la lacune entre le plancher du bus et le quai, et ainsi faciliter la montée à bord du véhicule.

Figure 16 : Répartition des arrêts prioritaires non accessibles selon le type de travaux à effectuer

CHAPITRE 6 : LA PROGRAMMATION DU DOSSIER

RAPPEL DE L'ORDONNANCE DU 26 SEPTEMBRE 2014

- Le dossier de demande de SDA-ADAP comprend un volet sur la programmation et le financement. La programmation présente, 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.
- L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sont faites sur chaque période et sur chaque année de la première période avec les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer.

Programmation des travaux et des financements mobilisés

Engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées

Modalités de suivi et d'actualisation

6. A - Mise en accessibilité des arrêts de bus

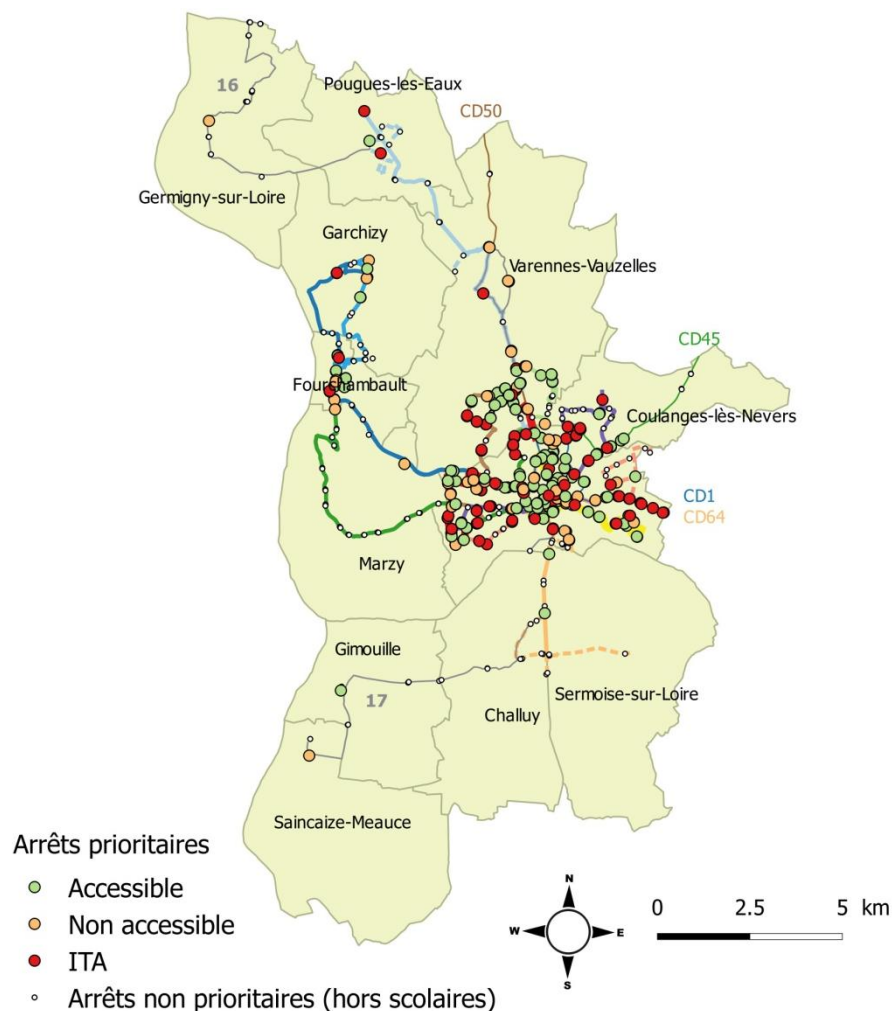


Figure 17 : Arrêts prioritaires de Nevers Agglomération

Parmi les 538 arrêts de Nevers Agglomération ont été identifiés 304 arrêts prioritaires. Parmi ces derniers 66 sont à rendre accessibles.

Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité des arrêts prioritaires pour l'ensemble de l'agglomération est de **385 500 €**.

a) Agenda prévisionnel et répartition des coûts

Ces arrêts devront faire l'objet d'une mise en accessibilité d'ici à la fin du délai de 3 ans accordé par l'ordonnance du 26 septembre 2014, soit fin septembre 2018. Le calendrier des travaux de mise en accessibilité proposé ci dessous prend en compte cette contrainte. Le classement de priorité des travaux a été fait selon le nombre de critères rendant l'arrêt prioritaire (entre 1 et 4), ainsi que sur les données de fréquentation de l'enquête Origine Déplacement réalisée en 2009. L'agenda des travaux communaux prévus au niveau d'un arrêt a également été pris en compte.

Pour chaque arrêt non accessible, le coût de mise en accessibilité a été estimé sur la base des coûts observés lors des travaux menés sur les arrêts du réseau dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité de 2010. Comme toute estimation, elle est à considérer avec toutes les réserves d'usage.

	ANNEE 2016	ANNEE 2017	ANNEE 2018	TOTAL
Nombre d'arrêts à rendre accessible	23	21	22	66
Coût annuel	143 000 €	138 000 €	104 500 €	385 500 €

CHALLUY

Challuy comporte 18 arrêts, parmi lesquels 17 % des arrêts sont accessibles, 17 % sont classés en ITA et 66 % ne sont pas accessibles.

Il y a un seul arrêt prioritaire, et celui-ci n'est pas accessible (arrêt « Pré Fleuri »). Le coût prévisionnel de mise en accessibilité pour Challuy est de **8 500 €** (mise en accessibilité prévue en 2018).

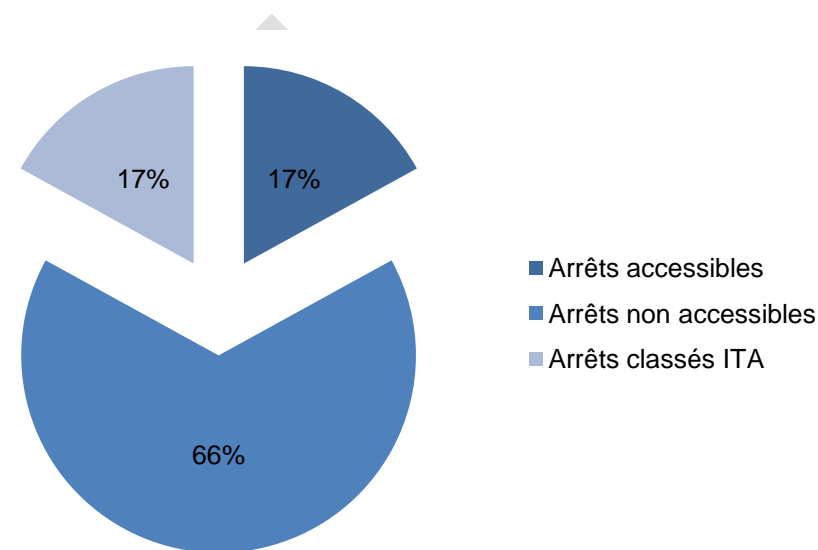


Figure 18 : Répartition des arrêts de Challuy

COULANGES-LES-NEVERS

Coulanges-lès-Nevers comporte 35 arrêts, parmi lesquels 17 (soit 49 %) sont accessibles.

Il y a 15 arrêts prioritaires, parmi lesquels 55 % sont accessibles, et 45 % sont classés en ITA. Il n'y a pas d'arrêt prioritaire à rendre accessible.

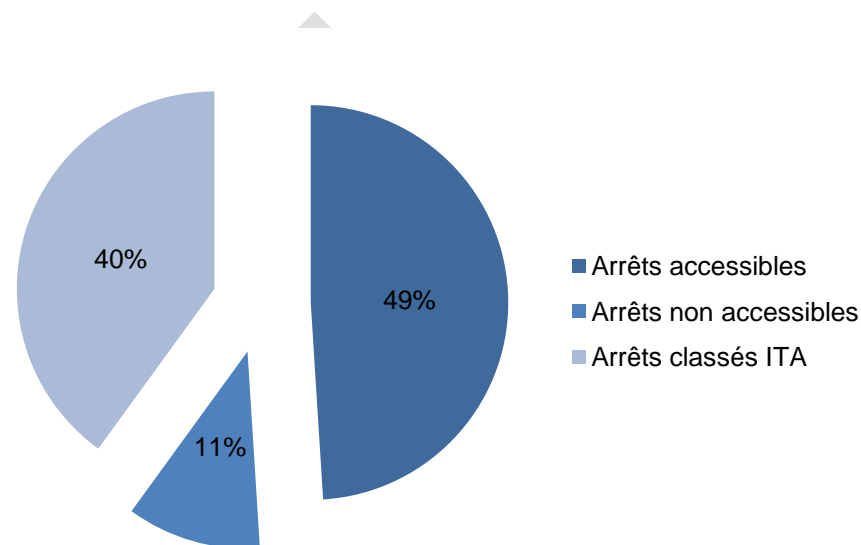


Figure 19 : Répartition des arrêts de Coulanges-lès-Nevers

FOURCHAMBAULT

Fourchambault comporte 32 arrêts, parmi lesquels 14 (soit 44 %) sont accessibles.

Il y a 20 arrêts prioritaires, dont 5 (15%) sont à rendre accessibles. Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité des arrêts prioritaires pour la commune est de **25000 €**, réparti sur trois ans :

- 1 arrêt (« Gambetta » en direction de Fourchambault et Garchizy) à rendre accessible en 2016, pour un coût prévisionnel de **5 000 €** ;
- 2 arrêts « Bibliothèque » prévus en 2017, pour un coût prévisionnel de **10 000 €** ;
- 2 arrêts « Fourchambault Mairie » prévus en 2018, pour un coût prévisionnel de **10 000 €**.

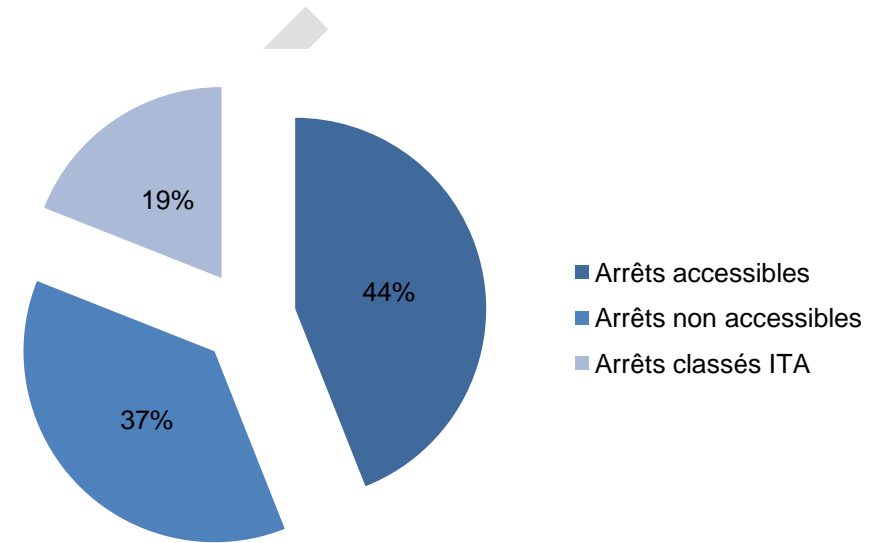


Figure 20 : Répartition des arrêts de Fourchambault

GARCHIZY

Garchizy comporte 33 arrêts, parmi lesquels 7 (soit 22 %) sont accessibles.

Il y a 8 arrêts prioritaires, dont 2 sont à rendre accessibles (arrêts « Garchizy Mairie » et « Espace Girard »). Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité des arrêts prioritaires pour la commune est de **10 000 €**. Cependant des travaux communaux sont prévus en 2016, qui incluront la mise en accessibilité de l'arrêt « Garchizy Mairie ».

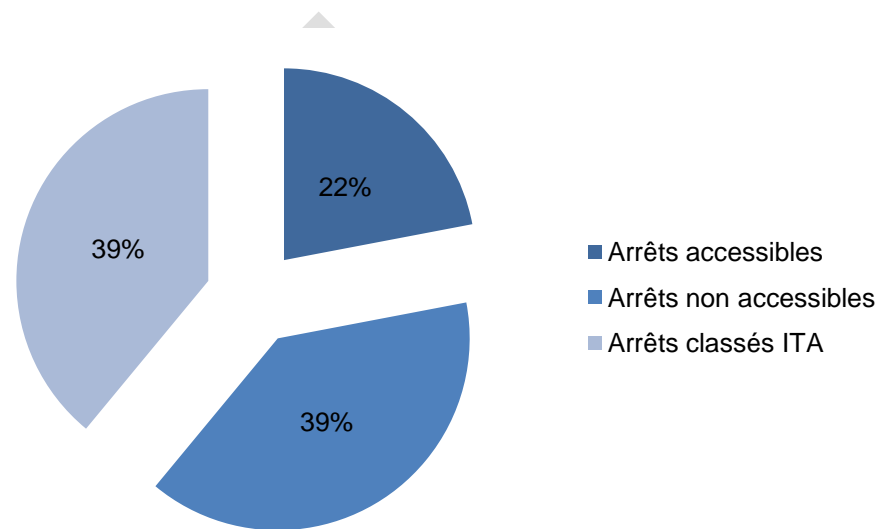


Figure 21 : Répartition des arrêts de Garchizy

GERMIGNY-SUR-LOIRE

Comme vu précédemment, Germigny-sur-Loire comporte 18 arrêts, parmi lesquels 61 % ne sont accessibles, et 39 % sont classés en ITA. Il n'y a pas actuellement d'arrêt accessible.

Un des arrêts de la commune est donc à rendre accessible. Du fait de sa fréquentation, l'arrêt choisi est « Germigny Mairie », en direction de Germigny Croisement. L'estimation de coût de mise en accessibilité de cet arrêt est de **8 500 €** (prévue en 2017).

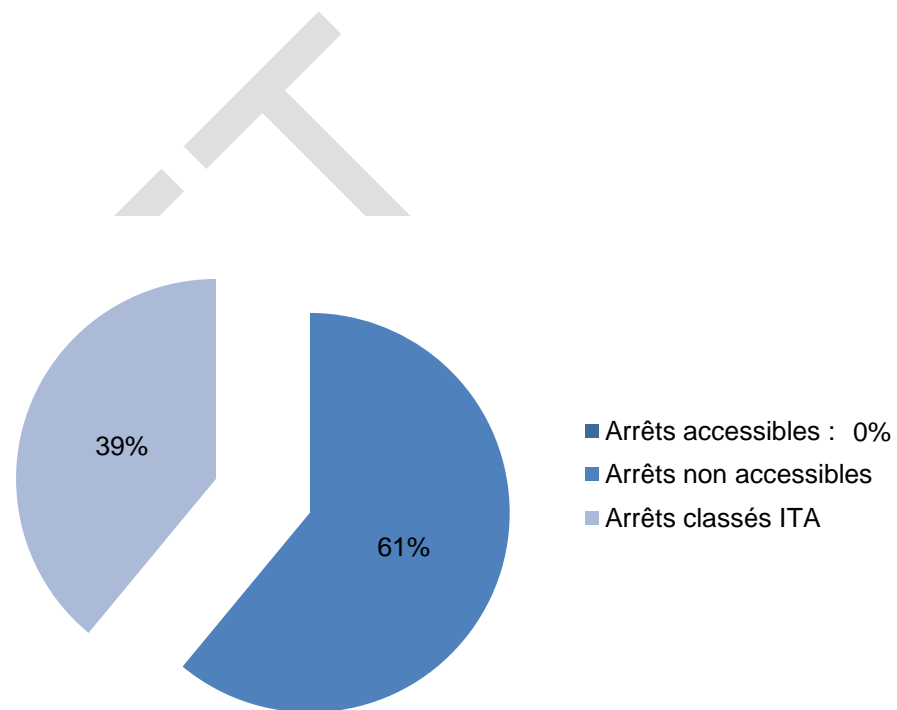


Figure 22 : Répartition des arrêts de Germigny-sur-Loire

GIMOUILLE

Gimouille comporte 8 arrêts, parmi lesquels 25 % sont accessibles, 12,5 % ne sont pas accessibles et 62,5 % sont classés en ITA. Il n'y a pas de travaux de mise en accessibilité supplémentaires prévus actuellement, d'autant que la commune possède déjà des arrêts accessibles.

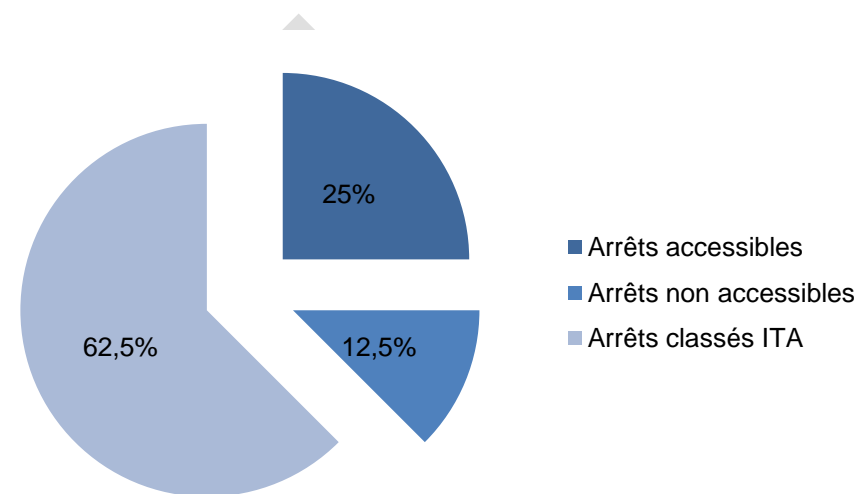


Figure 23 : Répartition des arrêts de Gimouille

MARZY

Marzy comporte 55 arrêts, parmi lesquels 2 % sont accessibles, 23 % ne sont pas accessibles et 75 % sont classés ITA.

Il y a 2 arrêts prioritaires, et ceux-ci sont à rendre accessibles (arrêts « Centre Commercial » et « Collège Langevin »). Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité de ces arrêts est de **10 000 €**, à prévoir pour 2016.

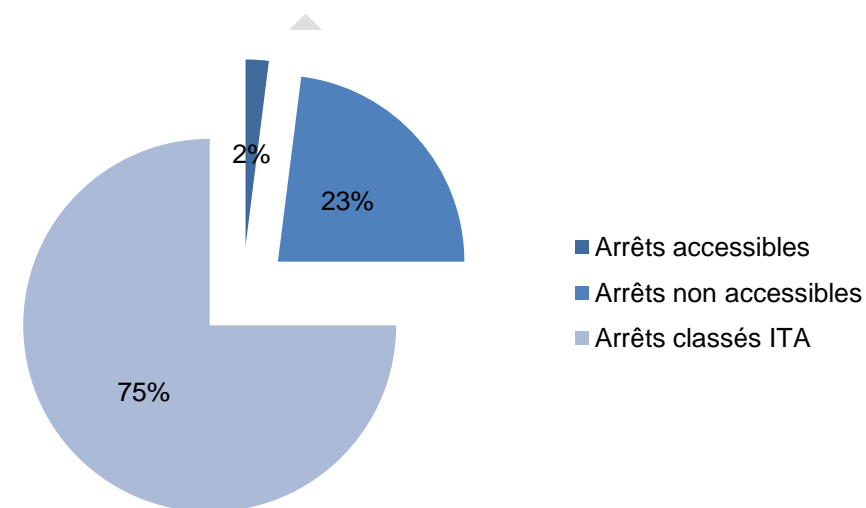


Figure 24 : Répartition des arrêts de Marzy

NEVERS

Nevers comporte 229 arrêts, parmi lesquels 89 (soit 39 %) sont accessibles.

Il y a 193 arrêts prioritaires, dont 41 sont à rendre accessibles. Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité des arrêts prioritaires pour la commune est de **232 500 €**, répartis sur trois ans. La mise en accessibilité des 6 arrêts du Banlay n'est pas incluse dans ce montant, car faisant partie intégrante du projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM).

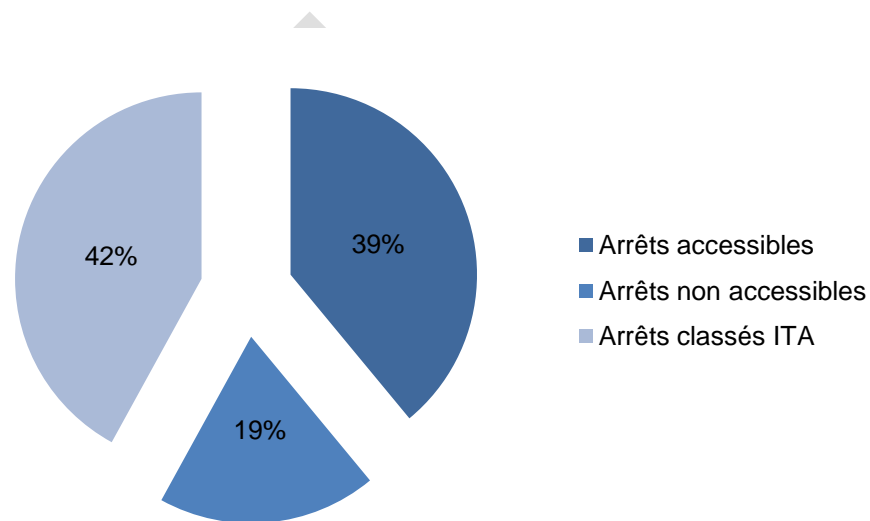


Figure 25 : Répartition des arrêts de Nevers

Ainsi, il y aura :

- 15 arrêts à rendre accessibles en 2016, pour un total de **96 000 €** ;
- 14 arrêts à rendre accessibles en 2017, pour un total de **92 500 €** ;
- 6 arrêts à rendre accessibles en 2018, pour un total de **44 000 €**, auxquels sont à ajouter les 6 arrêts « Banlay » faisant l'objet d'un projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

POUGUES-LES-EAUX

Pougues-les-Eaux comporte 12 arrêts, parmi lesquels 3 (25 %) sont actuellement accessibles. La moitié des arrêts sont classés ITA, et les 25% restants sont non accessibles.

Il y a 3 arrêts prioritaires, parmi lesquels l'arrêt « Pougues Gare » (soit 33 %) est accessible, et 2 (soit 67 %) sont classés en ITA. Il n'y a pas d'arrêts prioritaires à rendre accessibles.

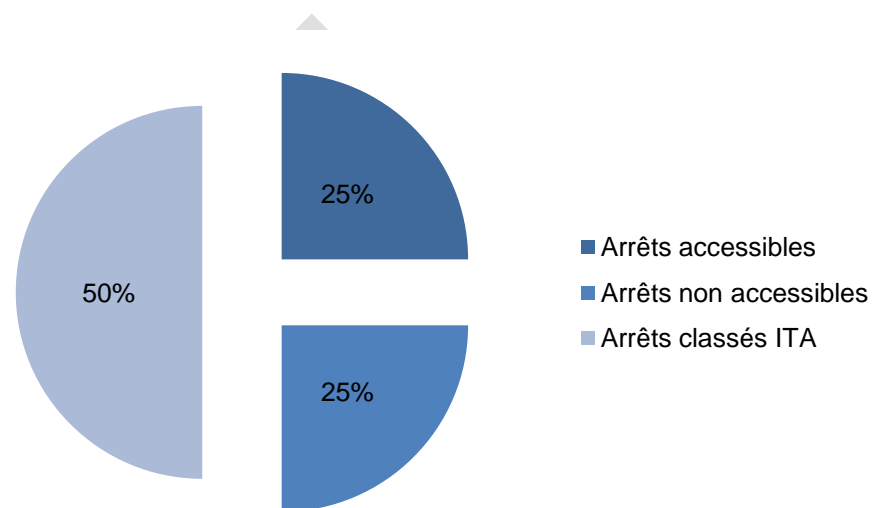


Figure 26 : Répartition des arrêts de Pougues-les-Eaux

SAINCAIZE-MEAUCE

Saincaize-Meauce comporte 3 arrêts, parmi lesquels 2 (67 %) sont accessibles. L'arrêt restant (33 %) est non accessible.

Un arrêt prioritaire est identifié sur la commune, l'arrêt « Place Mauvitu » situé à moins de 200 mètres d'un ERP. Cet arrêt est l'arrêt non accessible de la commune, il est à rendre accessible (travaux prévus en 2018).

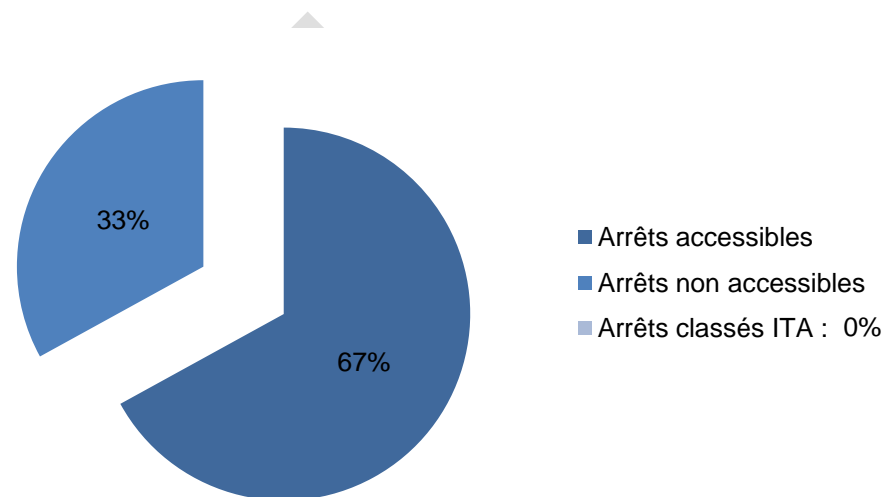


Figure 27 : Répartition des arrêts de Saincaize-Meauce

SERMOISE-SUR-LOIRE

Sermoise-sur-Loire comporte 13 arrêts, parmi lesquels 5 (39 %) sont accessibles, 2 arrêts (15 %) sont non accessibles et 6 (46 %) sont classés en ITA.

Il y a 3 arrêts prioritaires, parmi lesquels 67 % sont accessibles, et 33 % sont classés en ITA. Il n'y a pas d'arrêts prioritaires à rendre accessibles.

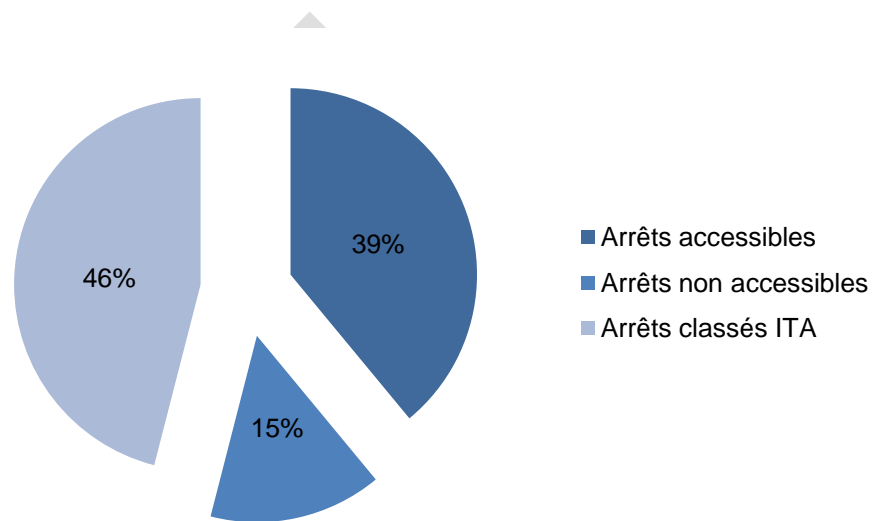


Figure 28 : Répartition des arrêts de Sermoise-sur-Loire

VARENNES-VAUZELLES

Varennnes-Vauzelles comporte 82 arrêts, parmi lesquels 30 (36 %) sont accessibles, 19 sont non accessibles (24 %) et 33 (40 %) sont classés ITA.

Il y a 57 arrêts prioritaires, dont 13 (23 %) sont à rendre accessibles. Le coût total prévisionnel de mise en accessibilité des arrêts prioritaires pour la commune est de **86 000 €**, répartis sur trois ans.

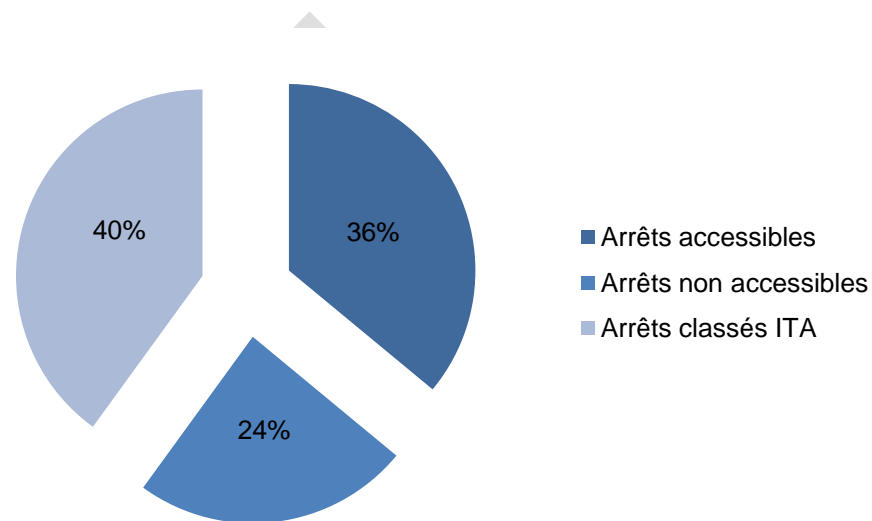


Figure 29 : Répartition des arrêts de Varennnes-Vauzelles

Ainsi, il y aura :

- 5 arrêts sont à rendre accessibles durant l'année 2016, pour un total de **32 000 €** ;
- 4 arrêts sont à rendre accessibles durant l'année 2017, pour un total de **27 000 €** ;
- 4 arrêts sont à rendre accessibles durant l'année 2018, pour un total de **27 000 €**.

b) Engagement des différents intervenants

	ANNEE 2016	ANNEE 2017	ANNEE 2018	TOTAL
Challuy	0	0	8 500	8 500
Coulanges-lès-Nevers	0	0	0	0
Fourchambault	5 000	10 000	10 000	25 000
Garchizy	0	0	10 000	10 000
Germigny-sur-Loire	0	8 500	0	8 500
Gimouille	0	0	0	0
Marzy	10 000	0	0	10 000
Nevers	96 000	92 500	44 000	232 500
Pougues-les-Eaux	0	0	0	0
Saincaize-Meauce	0	0	5 000	5 000
Sermoise-sur-Loire	0	0	0	0
Varennes-Vauzelles	32 000	27 000	27 000	86 000
TOTAL	143 000	138 000	104 500	385 500

Le montant des travaux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires non accessibles sera partagé à 50/50 entre Nevers Agglomération et la commune concernée. Ce partage des coûts est conforme aux termes du SDA de 2010.

c) Evolution prévue de l'accessibilité du réseau

	Arrêts	Arrêts accessibles actuellement		Arrêts accessibles fin 2016		Arrêts accessibles fin 2017		Arrêts accessibles fin 2018	
Nevers Agglomération	538	173	32 %	196	37 %	217	40 %	239	45 %
Challuy	18	3	17 %	3	17 %	3	17 %	4	22 %
Coulanges-lès-Nevers	35	17	49 %	17	49 %	17	49 %	17	49 %
Fourchambault	32	14	44 %	15	47 %	17	53 %	19	59 %
Garchizy	33	7	22 %	7	22 %	7	22 %	9	27 %
Germigny-sur-Loire	18	0	0 %	0	0 %	1	6 %	1	6 %
Gimouille	8	2	25 %	2	25 %	2	25 %	2	25 %
Marzy	55	1	2 %	3	5 %	3	5 %	3	5 %
Nevers	229	89	39 %	104	45 %	118	52 %	130	57 %
Pougues-les-Eaux	12	3	25 %	3	25 %	3	25 %	3	25 %
Saincaize-Meauce	3	2	67 %	2	67 %	2	67 %	3	100 %
Sermoise-sur-Loire	13	5	39 %	5	39 %	5	39 %	5	39 %
Varennes-Vauzelles	82	30	36 %	35	43 %	39	48 %	43	52 %

6. B - Modalités de suivi

Outre la mise en accessibilité du réseau, les travaux communaux réalisés au droit d'un arrêt entraîneront automatiquement une amélioration de l'accessibilité de l'arrêt comme le demande la loi par le biais de du Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Par ailleurs, conformément aux termes du SDA de 2010, le coût de mise en accessibilité étant marginal vis-à-vis du coût des travaux de voirie, l'intégralité des frais est prise en charge par la commune concernée.

Cet Agenda a fait l'objet d'une concertation avec les associations représentatives des usagers en situation de handicap, et ce, conformément à la Circulaire d'Application de la loi de 2005.

En effet, un groupe de travail permanent, présidé par le Vice-président chargé des Transports, et composé des services de Nevers Agglomération, du délégataire, et des associations, s'est réuni à deux reprises (le 1^{er} Juillet et le 9 Septembre 2015). Lors de ces Commissions, la démarche d'Ad'AP a été présentée dans un premier temps, puis les résultats de cette démarche.

Le suivi de la mise en place des objectifs de l'Ad'AP se ferait par la réunion, une fois par an de cette commission accessibilité. L'ordre du jour intégrerait :

- Un point sur les réalisations de la période écoulée (arrêts aménagés...) ;
- Un retour des associations sur ces réalisations ;
- La présentation du programme de l'année suivante ;
- Des demandes ou remarques particulières.

Cette action ne nécessite pas de budget particulier et elle permettra à Nevers Agglomération de s'assurer que toutes les actions qu'elle met en œuvre satisfont pleinement les personnes à qui elles sont destinées en premier lieu.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Lexique

ANNEXE 2 : Table des illustrations

ANNEXE 3 : Carte des pôles générateurs de Nevers Agglomération

ANNEXE 4 : Liste des ERP de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} catégorie de Nevers Agglomération

ANNEXE 5 : Liste des structures d'accueil de PMR de Nevers Agglomération

ANNEXE 6 : Liste des établissements de plus de 300 travailleurs

ANNEXE 7 : Carte des immeubles ou groupe d'immeubles de plus de 300 habitants

ANNEXE 8 : Fiche d'audit

ANNEXE 9 : Liste des arrêts prioritaires classés ITA

ANNEXE 10 : Liste des arrêts prioritaires à rendre accessibles et estimation des coûts

ANNEXE 11 : Référentiel d'aménagement d'un arrêt – Prescriptions techniques

ANNEXE 12 : Composition de la Commission Accessibilité

ANNEXE 13 : Compte-rendu de la Commission Accessibilité du 1^{er} Juillet 2015

ANNEXE 14 : Compte-rendu de la Commission Accessibilité du 9 Septembre 2015

ANNEXE 1 : Lexique

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée

A.D.A.P.E.I. : Association Départementale des Amis et Parents de Personnes Handicapées Mentales

A.O.T. : Autorité Organisatrice des Transports

A.O.T.U. : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

A.P.F. : Association des Paralysés de France

C.D. : Conseil Départemental

D.D.T. : Direction Départementale des Territoires

D.S.P. : Délégation de Service Public

E.R.P. : Etablissement Recevant du Public

F.I.N.E.S.S. : Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux

F.N.A.T.H. : Fédération Nationale des Accidentés et des Handicapés

F.N.A.U.T. : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Handicapés

I.N.S.E.E. : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

I.T.A. : Impossibilité Technique Avérée

M.D.P.H. : Maison Départementale des Personnes Handicapées

P.M.R. : Personne à Mobilité Réduite

S.C.D.A. : Sous Commission Départementale d'Accessibilité

S.D.A. : Schéma Directeur d'Accessibilité

S.D.I.S. : Service Départemental d'Incendie et de Secours

S.N.C.F. : Société Nationale des Chemins de Fer

T.A.D. : Transport A la Demande

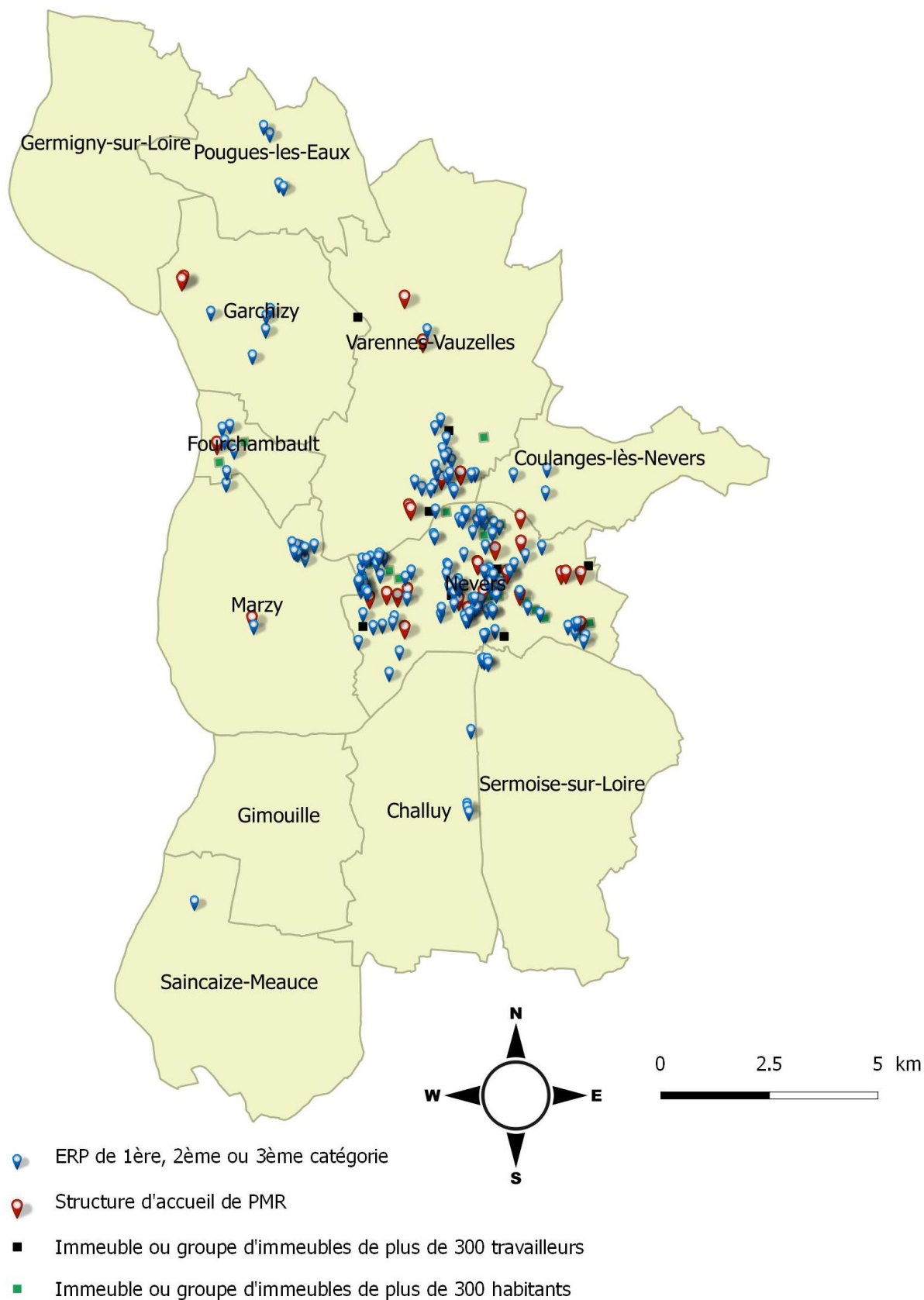
U.F.R. : Usager en Fauteuil Roulant

ANNEXE 2 : Table des illustrations

Figure 1 : Réseau de bus TANE0 2015.....	14
Figure 2 : Espace U.F.R.....	16
Figure 3 : Rampe d'accès.....	16
Figure 4 : Evolution de la part de véhicules accessibles.....	17
Figure 5 : Dimensionnement d'un point d'arrêt permettant l'accès en fauteuil roulant (Certu, 2008).....	27
Figure 6 : Système de hayon élévateur dont sont équipés les bus du Conseil Départemental.....	28
Figure 7 : Arrêts prioritaires des lignes structurantes T1, T2.....	30
Figure 8 : Arrêts prioritaires car desservis par au moins 2 lignes de transport public.....	31
Figure 9 : Arrêts prioritaires car constituant un pôle d'échange.....	32
Figure 10 : Arrêts prioritaires car situés à moins de 200 m d'un pôle générateur.....	33
Figure 11 : Arrêts de Germigny-sur-Loire.....	34
Figure 12 : Arrêts de Gimouille.....	35
Figure 13 : Accessibilité des arrêts de Nevers Agglomération (hors scolaires).....	36
Figure 14 : Répartition des arrêts prioritaires accessibles par commune.....	39
Figure 15 : Répartition des arrêts prioritaires classés ITA par commune.....	41
Figure 16 : Répartition des arrêts prioritaires non accessibles selon le type de travaux à effectuer.....	42
Figure 17 : Arrêts prioritaires de Nevers Agglomération.....	44
Figure 18 : Répartition des arrêts de Challuy.....	46
Figure 19 : Répartition des arrêts de Coulanges-lès-Nevers.....	47
Figure 20 : Répartition des arrêts de Fourchambault.....	48
Figure 21 : Répartition des arrêts de Garchizy.....	49
Figure 22 : Répartition des arrêts de Germigny-sur-Loire.....	50
Figure 23 : Répartition des arrêts de Gimouille.....	51
Figure 24 : Répartition des arrêts de Marzy.....	52
Figure 25 : Répartition des arrêts de Nevers.....	53
Figure 26 : Répartition des arrêts de Pougues-les-Eaux.....	54
Figure 27 : Répartition des arrêts de Saincaize-Meauce.....	55

Figure 28 : Répartition des arrêts de Sermoise-sur-Loire.....	56
Figure 29 : Répartition des arrêts de Varennes-Vauzelles	57

ANNEXE 3 : Carte des pôles générateurs de Nevers Agglomération



Sources : Données SDIS, FINESS, SIRENE, carroyage INSEE

ANNEXE 4 : Liste des ERP de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} catégorie de Nevers Agglomération

Source : Données SDIS

Catégorie	Commune	Dénomination
1	Coulanges-lès-Nevers	CENTRE LECLERC
	Marzy	CARREFOUR
	Nevers	GEANT CASINO
		MULTIPLEX CINE MAZARIN
		SITE COLBERT-CENTRE COMMERCIAL- CARREFOUR MARKET
		CARREFOUR MARKET ET PARC DE STATIONNEMENT
		CENTRE DES EXPOSITIONS
		CENTRE HOSPITALIER
		CATHEDRALE SAINT CYR/SAINTE JULITTE
		MAISON DES SPORTS
		MAISON DE LA CULTURE
		STADE LEO LAGRANGE
	Pougues-les-Eaux	CASINO LE PLANETARIUM
	Sermoise-sur-Loire	STADE DU PRES FLEURI TRIBUNE OUEST
		STADE DU PRES FLEURI TRIBUNE EST
		STADE DU PRES FLEURI ENCEINTE
Vareennes-Vauzelles	BRICO DEPOT	
	INTERMARCHÉ	
	BRICOMARCHÉ	
	STADE DES SENETS	
2	Challuy	INTERMARCHÉ
	Coulanges-lès-Nevers	ESPACE TECHNOLOGIQUE CENTRE LECLERC
		COMPLEXE SPORTIF ET CULTUREL DES SAULES
	Fourchambault	INTERMARCHÉ
		SALLE POLYVALENTE
		COLLEGE PAUL LANGEVIN
	Garchizy	COMPLEXE SPORTIF CCAS EDF GDF
		ESPACE DE LOISIRS PIERRE GIRARD
	Marzy	ENSEMBLE POLYVALENTE
	Nevers	CARREFOUR MARKET
		MONOPRIX
MARCHE SAINT ARIGLE		
ENSEMBLE COMMERCIAL LES ARDILLIERS		
ABRI DES PELERINS ESPACE BERNADETTE SOUBIROUS		
SPORT 2000		
CENTRE CULTUREL JEAN JAURES		

2	Nevers	CENTRE COMMERCIAL ET BUREAUX
		GRAND FRAIS - BOULANGERIE DE MARIE
		LYCEE RAUL FOLLEREAU BATIMENT 5
		LYCEE RAOUL FOLLEREAU - BATIMENT RESTAURATION
		LYCEE ALAIN COLAS
		EQUIPEMENT POLYVALENT
		ZONE COMMERCIALE - MAGASIN GIFI
		PALAIS DUCAL
		MARCHE CARNOT
		BABOU
		CASA FRANCE
		KING JOUET
		TATI
		CASH EXPRESS
		OPTICIEN KRYS
	INTERMARCHÉ LES LOGES	
Sermoise-sur-Loire	STADE DU PRES FLEURI ESPACE FESTIF	
	STADE DU PRES FLEURI STRUCTURE GONFLABLE	
Varennes-Vauzelles	BUT	
	COLLEGE HENRI WALLON	
	MAIRIE / CENTRE GERARD PHILIPPE	
	CENTRAKOR	
	PISCINE MUNICIPALE ILOT CORAIL	
	MAGASIN NOZ	
	STADE DES ATELIERS S.N.C.F	
	CONFORAMA	
	BATIMENT TRIBUNE DU STADE DES SENETS	
	CITY M	
GRAND FRAIS ET BOULANGERIE DE MARIE		
3	Challuy	LEGTABATIMENT D ENSEIGNEMENT
		LEGTA BATIMENT RESTAURATION/ATELIERS
		LEGTA GYMNASSE
	Coulanges-lès-Nevers	MAGASIN ED
	Fourchambault	EGLISE SAINT LOUIS
		MARCHE COUVERT
	Garchizy	EGLISE SAINT GABRIEL
		SALLE POLYVALENTE/RESTAURANT SCOLAIRE PERISCOLAIRE
		EGLISE SAINT MARTIN
	Marzy	ALDI
		KIABI
		STARJOUET
		KIABI EUROPE
BOWLING DU TRIANGLE		
MAC DONALD'S		
LA HALL AUX VETEMENTS		
LA HALL AUX CHAUSSURES		

3	Marzy	LA PATATERIE-PIZZA PLAZZA-CHINA GATE-SPEEDY
		LIDL
	Nevers	GALERIE COMMERCIALE LE REMIGNY
		ED
		CENTRE EVANGELIQUE PROTESTANT
		LE WHITE
		NETTO
		HOTEL KYRIAD
		HOTEL RESTAURANT MERCURE
		HOTEL RESTAURANT MERCURE PARC STATIONNEMENT
		HOTEL RESTAURANT LA FOLIE BATIMENT PTINCIPAL
		HOTEL RESTAURANT IBIS
		PARC DE STATIONNEMENT HOTEL IBIS
		MAISON MUNICIPALE DES EDUENS
		ESPACE SOCIO CULTUREL DE LA BARATTE
		C.C.I FORMATION
		C.C.I FORMATION BATIMENT B/C
		LYCEE PROFESSIONNEL L.ARAGON-CANTINE
		LYCEE JULES RENARD BATIMENT ENSEIGNEMENT GENERAL
		LYCEE JEAN ROSTAND-EXTERNAT
		COLLEGE DES COURLIS
		COLLEGE DES LOGES BATIMENT A/B/C
		GRUPE SCOLAIRE B.PASCAL-MAT ET PRIMAIRE
		COLLEGE ADAM BILLAUT
		SITE COLBERT MAGASIN HM
		LYCEE TECHNIQUE SAINT JOSEPH BATIMENT DES CLASSES
		COLLEGE FENELON BATIMENT PRINCIPAL
		COLLEGE FENELON BATIMENT CHAPELLE PREAU
		LYCE SAINT CYR BATIMENT A EXTERNAT
		L.P.E.T.P L'ESPERANCE BATIMENTS 8 ET 10
		L.P.E.T.P L'ESPERANCE BATIMENTS 12 et 16
		GRUPE SCOLAIRE GUYNEMER
		LYCEE RAOUL FOLLEREAU - BATIMENT INTERNAT
		C.F.P
		C.F.P. PARC DE STATIONNEMENT
		I.S.A.T BATIMENT B - B6
		MUSEE MUNICIPAL FREDERIC BLANDIN
		ZONE COMMERCIALE - MAGASIN DIA
		POLYCLINIQUE DU VAL DE LOIRE
		POLYCLINIQUE DU VAL DE LOIRE PARKING
		EGLISE SAINT-PIERRE
	COUVENT SAINT-GILDARD BÂTIMENT PRINCIPAL	
EGLISE SAINTE-BERNADETTE		
MAISON DU DIOCESE ET MAISON SAINT-FRANCOIS		
EGLISE SAINT-ETIENNE		
EGLISE NOTRE DAME DE LOURDES		

3	Nevers	EGLISE SAINT-JOSEPH DES MONTOTS
		LA MOSQUEE DU PARDON
		CMPP CAMPS SESSAD MAISON DES ADOLESCENTS
		CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
		PREFECTURE
		PISCINE DES BORDS DE LOIRE
		BOULODROME
		GYMNASE RAOUL FOLLEREAU ET JEAN ROSTAND
		CAFE CHARBON
		BUREAUX VALLEE
		ESPACE MEDICAL
		ESPACES COMMERCIAUX (Alice - SARL Transparence - Céréa - Dec'adre)
		PACIFIC PECHE
		VET'AFFAIRES
		LA GRANDE RECRE
	MEUBLES DAYEZ	
	ALDI MARCHÉ	
	LIDL	
	ALDI MARCHÉ	
	GARE S.N.C.F + BUFFET	
	Pougues-les-Eaux	CARREFOUR CONTACT
		SALLE DE SPORT
		SALLE DU PARC
	Saincaize-Meauce	LE BALADO
	Varennes-Vauzelles	GYMNASE MAURICE BAQUET
		BOTANIC
		CENTRE DE CURE MEDICALE DE PIGNELIN
		GYMNASE AUGUSTE DELAUNE
		ECOLE MATERNELLE JACQUES PREVERT
		EGLISE NOTRE DAME DE VAUZELLES
		STOCKOUSE
		LEADER PRICE
		CHANTEMUR - PEINTURES TOLLENS - BASTIDE MEDICAL
MAGASIN HEYTENS		
CHRISTIN PROFESSIONNEL		
MAXXILOT		
LIDL		

ANNEXE 5 : Liste des structures d'accueil de PMR de Nevers Agglomération

Source : Données FINESS

Commune	Dénomination	Catégorie
Fourchambault	EHPAD LA MAISON DES VERDIAUX	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
Garchizy	LA VERNEE	Foyer Hébergement Adultes Handicapés
	SAVS GARCHIZY	Service d'accompagnement à la vie sociale
Marzy	IME CLAUDE JOLY MARZY	Institut Médico-Educatif
Nevers	C.A.A.J LA CLE DES CHAMPS	Foyer de vie pour adultes handicapés
	C.A.A.J SAINT GENEST	Foyer de vie pour adultes handicapés
	C.A.M.S.P. NEVERS	Centre Action Médico Sociale Précoce
	C.H.R.S. ANAR NEVERS	Centre Hébergement et Réinsertion Sociale
	C.H.R.S. NIEVRE REGAIN	Centre Hébergement et Réinsertion Sociale
	CAARUD	Centre d'accueil et d'accompagnement de réduction des risques pour usagers de drogues
	CENTRE PARENTAL D'HEBERGEMENT D'URGENCE	Autre Centre d'Accueil
	CENTRE PROVISOIRE D'HEBERGEMENT	Centre provisoire d'hébergement
	CHRS LE PRADO	Centre Hébergement et Réinsertion Sociale
	EHPAD TIERS TEMPS MARION DE GIVRY	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	EHPAD ARPAGE SAINT GENEST	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	EHPAD DANIEL BENOIST	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	EHPAD DU CH DE NEVERS EMILE CLERGET	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	EHPAD NEVERS LE CERCLE DES AINEES	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	ESAT LA VERNEE	Etablissement et Service d'Aide par le Travail
	F.L. NEVERS LA ROSERAIE	Logement Foyer
	FOYER LES CHAILLOUX	Foyer Hébergement Adultes Handicapés
	IME VAUBAN NEVERS	Institut Médico-Educatif
	SAMSAH PSYCHIQUE	Service d'accompagnement médico-social pour adultes handicapés
	TRAP'S	Entreprise adaptée
	C.M.P.P. NEVERS	Centre Médico-Psycho-Pédagogique
	ESAT F POIRIER NEVERS	Etablissement et Service d'aide par le travail
	Varennes-Vauzelles	CMPP-SNCF DE NEVERS VARENNES VAUZELLES
EHPAD NOTRE DAME DE LA PROVIDENCE		Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
EHPAD DU CH DE NEVERS PIGNELIN		Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes

Varenes- Vauzelles	EHPAD VARENNES VAUZELLES H.MARSAUDON	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
	F.L. VARENNES VAUZELLES	Foyer Logement
	FOYER DE VIE RES. LE SAULE	Foyer de vie pour adultes handicapés
	IME LES GRAVIERS VARENNES VAUZELLES	Instituts Médico-Educatif

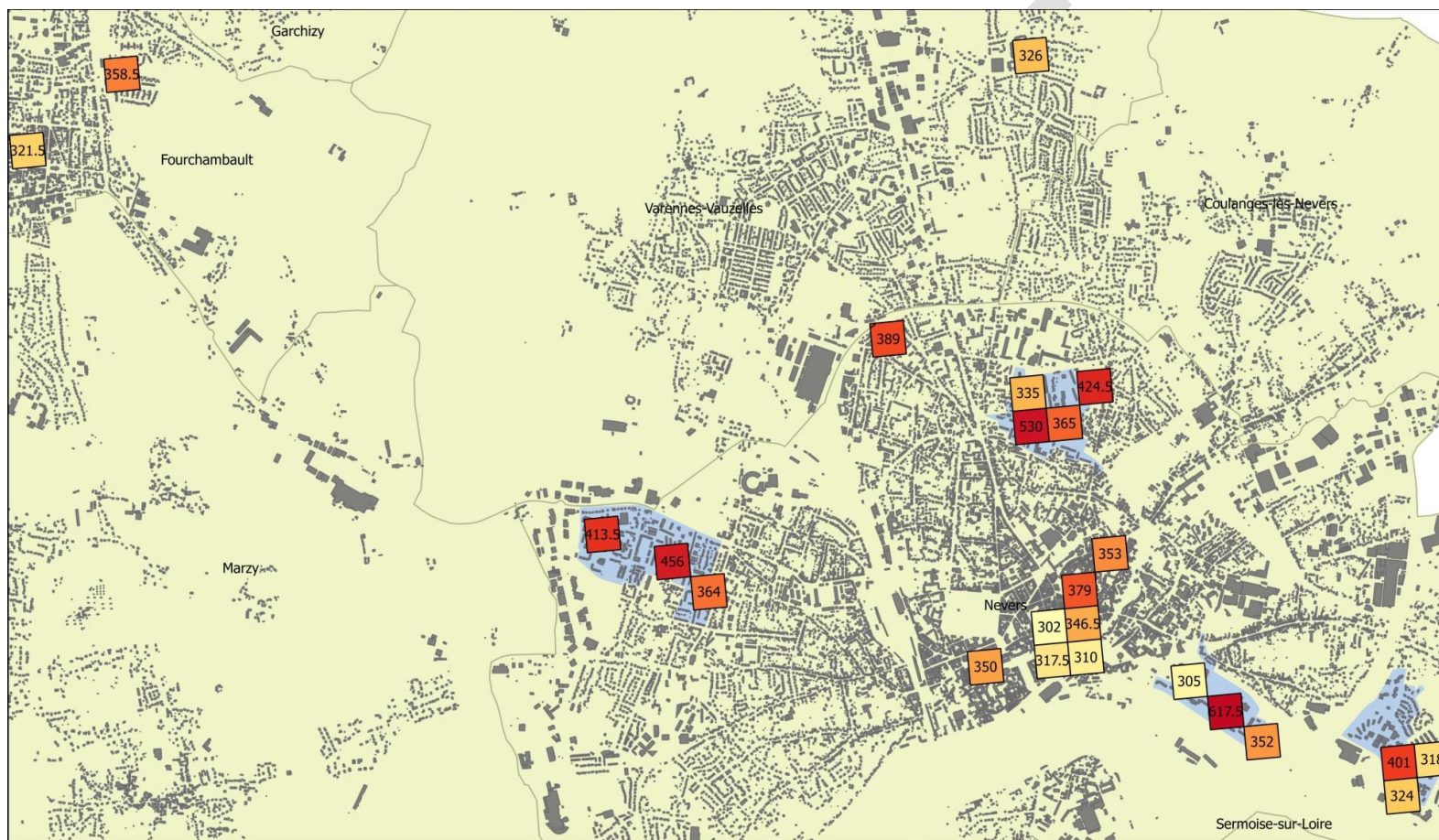
PROJET

ANNEXE 6 : Liste des établissements de plus de 300 travailleurs

Source : Données SIRENE

Commune	Dénomination	Effectif de l'établissement
Nevers	Armatis Bourgogne	300
	Centre hospitalier de Nevers Agglomération	2000
	Mairie Commune de Nevers	700
	Direction de la Solidarité du Département de la Nièvre	300
	Département de la Nièvre	1300
	SNCF Gare de Nevers	1700
	U SHIN France	500
Varenes-Vauzelles	SNCF Varennes-Vauzelles	900
	Caisse Régionale Crédit Agricole Centre Loire	300
	Textilot	300

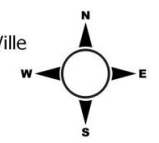
ANNEXE 7 : Carte des immeubles ou groupe d'immeubles de plus de 300 habitants



Carreaux INSEE de plus de 300 habitants, classés par nombre d'habitants

- 300
- 350
- 400
- 500
- 620

- Bâti
- Quartier prioritaire de la Politique de la Ville



Source : Données carroyage INSEE

ANNEXE 8 : Fiche d'audit

Fiche audit d'un arrêt urbain

Date

Jour Mois 2015

h : min

Commune

- Challuy
- Coulanges-lès-Nevers
- Fourchambault
- Garchizy
- Germigny-sur-Loire
- Gimouille
- Marzy
- Nevers
- Pougues-les-Eaux
- Saincaize
- Sermoise-sur-Loire
- Varennes-Vauzelles

Timeo

Nom de l'arrêt

Adresse

Latitude

Longitude

Desserte

Lignes régulières et directions

- Aucune
- T1 > Alain Colas
- T1 > V. Vauzelles Église
- T2 > Banlay
- T2 > Jacques Duclos
- C > Coursinelle
- 3 > V. Vauzelles Église
- 3 > Nevers Gare
- 4 > Hôpital
- 4 > Banlay
- 5 > Fourchambault Garchizy
- 5 > Nevers Gare
- 10 > Banlay
- 10 > Challuy Sermoise
- 11 > Hôpital
- 11 > Banlay
- 12 > Pougues Casino
- 12 > Banlay
- 13 > Fourchambault
- 13 > Banlay
- 14 > Alain Colas
- 14 > Petit Canal

Lignes TAD et directions

- Aucune
- 15 > Pignelin
- 15 > V. Vauzelles Mairie
- 16 > Germigny-sur-Loire
- 16 > Pougues Mairie
- 17 > Saincaize Cité
- 17 > Nevers Gares

Lignes "scolaires" et directions

- Aucune
- P1 > René Marlin
- P1 > LEP St Joseph
- P2 > Garchizy Côte Blanche
- P2 > Fourchambault Collège P. Langevin
- P3 > Marzy CFA
- P3 > Garchizy Les Révériens
- P4 > Fourchambault Collège P. Langevin
- P4 > Germigny Croisement
- P5 > Garchizy Côte Blanche
- P5 > Banlay
- P6 > Garchizy Route de Vauzelles
- P6 > LEP St Joseph
- P7 > Le Magny
- P7 > Fourchambault Collège P. Langevin
- P8 > Pougues Gare
- P8 > Germigny Croisement
- P9 > Pougues Médecis
- P9 > Banlay
- P10 > Nevers Collège A. Billaut
- P10 > Saincaize/Aglan

- P11 > Banlay
- P11 > V.V Croix d'Or
- P12 > Sermoise Les Tuileries
- P12 > Nevers Collège A. Billaut
- SP1 > Sermoise Mairie
- SP1 > Sermoise Rombois
- SP2 > Challuy Ecole
- SP2 > Sermoise Saint Antoine
- SP3 > Saincaize
- SP3 > Gimouille Pont Carreau
- SP4 > Garchizy Guy Moquet/Ecole P. Eluard
- SP4 > Garchizy Côte Blanche
- SP6 > V.Vauzelles Boulorges
- SP6 > Banlay
- SP7 > Bourg de Varennes Ecole
- SP7 > Bourg de Varennes Pignelin
- SP8 > Marzy CFA
- SP8 > Marzy Ecole
- Autre :

Ligne CD

- Aucune
- CD1 > Nevers Gares
- CD1 > Château Chinon
- CD45 > Nevers Gares
- CD45 > Clamecy
- CD50 > Nevers Gares
- CD50 > La-Charité-sur-Loire
- CD64 > Nevers Gares
- CD64 > Imphy

Autres lignes

- Aucune
- Autre :

Nombre de lignes régulières et TAD

Environnement/Topographie

Environnement

- Urbain
- Périurbain

Mesure de pente

En %

Hauteur du trottoir

En cm

Largeur du trottoir

En m

Longueur du quai

En m

Arrêt

Matérialiation de l'arrêt/Type de mobilier

- Abri
- Poteau
- Zébra
- Néant
- Autre :

Poteau

- Zéphyr
- New Zéphyr

Passage piétons

- Oui
- Non

Distance entre l'arrêt et le passage piéton

En m

Abaissés

- Oui
- Non

Raccordement électrique

Eclairage

- Oui
- Non

Raccordement électrique

- Oui
- Non

Nombre de mètres linéaires de tranchée à prévoir

Sous trottoir

En m

Sous chaussée

En m

Accessibilité

Accessibilité amont

- Oui
- Non

Accessibilité aval

- Oui
- Non

Observations

Propositions pour l'aménagement, stationnement...

PROJET

ANNEXE 9 : Liste des arrêts prioritaires classés ITA

Commune	Timeo	Nom de l'arrêt	Justification demande de dérogation	Mesure de pente	Largeur du trottoir	Prioritaire
Coulanges-lès-Nevers	1125	André Malraux	Largeur de trottoir	3	1,70	Pôles générateurs
	1420	Moulin Meulot	Pente et largeur de trottoir	6	0	Pôles générateurs
	1421	Moulin Meulot	Largeur de trottoir	3	1,30	Pôles générateurs
	1535	Simone de Beauvoir	Largeur de trottoir	0	1,20	Pôles d'échange
	1536	Simone de Beauvoir	Largeur de trottoir	0	1,50	Pôles d'échange
	1631	Rue des Filles	Pente et largeur de trottoir	6,5	1	Pôles d'échange
	1633	Rue des Filles	Pente et largeur de trottoir	7	1,25	Pôles d'échange
Fourchambault	1517	St Gabriel	Largeur de trottoir	0	1,20	Pôles générateurs
	1540	Yves Cogoï	Largeur de trottoir	0	1,70	2 lignes ; Pôles générateurs
	1637	St Gabriel	Largeur de trottoir	4	1,50	2 lignes ; Pôles générateurs
Garchizy	1373	Les Révériens	Largeur de trottoir	0	1,30	Pôles d'échange
	1374	Les Révériens	Largeur de trottoir	0	1,30	Pôles d'échange
Nevers	50	Bovet	Largeur de trottoir	1,5	1,50	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs

Nevers	95	Jacques Manuel	Largeur de trottoir	2	2,20	Ligne structurante ; 2 lignes
	106	Place des Charmilles	Largeur de trottoir	0	1,90	2 lignes ; Pôles d'échange
	1115	Albert Camus	Largeur de trottoir	0	0,90	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1126	Anifop	Pente et largeur de trottoir	6	0	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1127	Anifop	Pente et largeur de trottoir	6,5	0	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1129	Ardenets	Largeur de trottoir	0	1,70	Ligne structurante ; 2 lignes
	1134	Aubert	Largeur de trottoir	2	1,50	Pôles générateurs
	1139	Barcelone	Largeur de trottoir	0	1,15	Pôles générateurs
	1140	Barcelone	Largeur de trottoir	0	1,20	Pôles générateurs
	1150	Blaise Pascal	Pente et largeur de trottoir	8	0,80	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1151	Blaise Pascal	Pente	6,5	3,10	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1157	Pont de Loire	Largeur de trottoir	0	1,90	Pôles générateurs
	1158	Pont de Loire	Largeur de trottoir	0	1,70	Pôles générateurs
	1161	Carnot	Largeur de trottoir	0	2,05	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1174	Centre Formation	Largeur de trottoir	0	1,60	Pôles générateurs

Nevers	1177	Chailloux	Largeur de trottoir	2	1,65	Pôles générateurs
	1178	Chapelle	Largeur de trottoir	0	1,80	2 lignes ; Pôles d'échange
	1179	Chapelle	Largeur de trottoir	2,5	2,10	2 lignes ; Pôles d'échange
	1196	Champs Pacaud	Largeur de trottoir	0	1,70	Pôles générateurs
	1197	Chapelle Ste Anne	Largeur de trottoir	0	2,15	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1220	Centre Culturel	Pente et largeur de trottoir	8,5	1,90	Pôles générateurs
	1226	Dr. Léveillé	Largeur de trottoir	0	2,00	Pôles d'échange ; Pôles générateurs
	1260	Fondereaux	Largeur de trottoir	0	1,60	Pôles générateurs
	1284	Gustave Mathieu	Largeur de trottoir	1,5	1,30	2 lignes ; Pôles générateurs
	1287	Gonzague	Largeur de trottoir	4	1,40	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1291	H. Bouquillard	Largeur de trottoir	0	1,50	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1322	Jules Verne	Largeur de trottoir	0	1,70	Pôles générateurs
	1357	LEP St Joseph	Largeur de trottoir	0	1,95	Pôles générateurs
	1360	La Germiné	Pente	6	2,60	Pôles générateurs
	1361	La Germiné	Pente	7	2,45	Pôles générateurs

Nevers	1376	La Roseaie	Largeur de trottoir	0	1,95	Ligne structurante ; Pôles générateurs
	1412	Mignon	Largeur de trottoir	2	2,20	2 lignes ; Pôles générateurs
	1413	Mignon	Largeur de trottoir	2	1,90	2 lignes ; Pôles générateurs
	1443	La Jonction	Largeur de trottoir	0	2,05	Pôles générateurs
	1454	Multiplexe	Largeur de trottoir	0	2,10	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1458	Place des Reines de Pologne	Largeur de trottoir	0	1,95	Pôles générateurs
	1460	Parc de Marzy	Largeur de trottoir	2	1,60	Pôles générateurs
	1461	Parc de Marzy	Largeur de trottoir	2	1,05	Pôles générateurs
	1475	Petit Canal	Largeur de trottoir	0	1,00	2 lignes ; Pole d'échange
	1476	Petit Canal	Largeur de trottoir	0	1,25	2 lignes ; Pole d'échange
	1483	Nevers Port	Largeur de trottoir	0	1,50	Pôles générateurs
	1487	Roland Champenier	Largeur de trottoir	0	2,10	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1513	St Arigle	Pente	8	2,35	Pôles générateurs
	1514	St Benin	Largeur de trottoir	0	1,60	2 lignes ; Pôles générateurs
	1524	Université	Largeur de trottoir	3	1,92	Pôles générateurs

Nevers	1525	Université	Largeur de trottoir	0	2,15	Pôles générateurs
	1580	Dr. Léveillé	Largeur de trottoir	0	2,00	Pôles d'échange ; Pôles générateurs
	1581	Faidherbe	Largeur de trottoir	3	1,95	Pôles générateurs
	1582	Fontaine d'argent	Largeur de trottoir	1,5	2,10	Pôles générateurs
	1586	Place Guy Coquille	Largeur de trottoir	0	1,50	Pôles générateurs
	1587	Jacques Duclos	Largeur de trottoir	0	1,90	Ligne structurante ; Pôles générateurs
	1588	Jean Desveaux	Largeur de trottoir	3	1,30	Pôles générateurs
	1603	Molière	Largeur de trottoir	0	1,85	Pôles générateurs
	1607	Pablo Neruda	Largeur de trottoir	3	2,15	Pôles générateurs
	1622	Centre Expositions	Largeur de trottoir	0	2,00	Ligne structurante ; Pôles générateurs
	1624	Centre Expositions	Largeur de trottoir	0	1,95	Ligne structurante ; Pôles générateurs
	1626	Centre Formation	Largeur de trottoir	0	1,80	Pôles générateurs
	1627	Romain Baron	Largeur de trottoir	0	2,00	2 lignes ; Pôles générateurs
	1628	Champ de foire	Largeur de trottoir	0	1,95	Ligne structurante ; Pôles générateurs
	1629	Romain Baron	Largeur de trottoir	0	2,05	2 lignes ; Pôles générateurs

Nevers	1635	Saint Étienne	Largeur de trottoir	0	2,00	Pôles générateurs
	1640	Rue Hoche	Largeur de trottoir	4	1,90	Pôles générateurs
	CG1	Saint Fiacre	Largeur de trottoir	0	1,80	2 lignes
	CG2	Saint Fiacre	Largeur de trottoir	0	1,75	2 lignes
	CG3	Les Sablons	Largeur de trottoir	0	2,20	2 lignes
	CG4	Les Sablons	Largeur de trottoir	0	1,85	2 lignes
	CG5	La Baratte	Largeur de trottoir	0	1,55	2 lignes
	CG6	La Baratte	Largeur de trottoir	0	1,65	2 lignes
Pougues-les- Eaux	1396	Pougues Mairie	Largeur de trottoir	2	1,70	Pôles générateurs
	1619	Pougues Casino	Largeur de trottoir	2	1,90	Pôles générateurs
Varenes-Vauzelles	97	Léonard de Vinci	Largeur de trottoir	1,5	1,60	Pôles générateurs
	99	Pignelin	Largeur de trottoir	2	0	Pôles générateurs
	1147	Benoît Frachon	Pente et largeur de trottoir	6	1,30	2 lignes ; Pôles générateurs
	1148	Benoît Frachon	Pente et largeur de trottoir	5,5	2,25	2 lignes ; Pôles générateurs
	1180	Château d'Eau	Largeur de trottoir	0	1,70	2 lignes

Varennnes-Vauzelles	1216	Crot Pagnon	Largeur de trottoir	2	1,40	2 lignes ; Pôles générateurs
	1243	Romain Rolland	Largeur de trottoir	0	1,70	2 lignes ; Pôles générateurs
	1277	Vauzelles SNCF	Largeur de trottoir	0	1,30	Pôles d'échange
	1278	Vauzelles SNCF	Largeur de trottoir	0	1,80	Pôles d'échange
	1345	Les Commailles	Largeur de trottoir	0	2,00	2 lignes ; Pôles générateurs
	1380	Les Sapins	Pente et argeur de trottoir	6	1,60	2 lignes
	1381	Les Sapins	Pente et largeur de trottoir	6	1,90	2 lignes
	1400	V.Vauzelles Mairie	Largeur de trottoir	0	2,25	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs
	1526	Varennnes Bourg	Largeur de trottoir	1,5	1,60	2 lignes ; Pôles générateurs
	1530	Vernuche	Largeur de trottoir	1	2,00	2 lignes ; Pôles d'échange
	1531	Vernuche	Largeur de trottoir	1,5	1,90	2 lignes ; Pôles d'échange
	1534	Vieux Vauzelles	Largeur de trottoir	0	1,20	2 lignes
1630	Champ Mâle	Largeur de trottoir	0	1,6	Pôles générateurs	

ANNEXE 10 : Liste des arrêts prioritaires à rendre accessibles et estimation des coûts

CHALLUY

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1442	Pré Fleuri	Oui	Pôles générateurs	2018	Création de quai	8500
TOTAL						8 500

FOURCHAMBAULT

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
104	Bibliothèque	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai	5000
105	Bibliothèque	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai	5000
1494	Rue Gambetta	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						15 000
1584	Fourchambault Mairie	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
1585	Fourchambault Mairie	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						10 000

GARCHIZY

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1393	Mairie de Garchizy	Oui	Pôles générateurs	Travaux communaux prévus en 2016	Redressement et rehaussement du quai	5000
1348	Espace Girard	Oui	Pôles générateurs	2018	Redressement et rehaussement du quai	5000
TOTAL						10 000

GERMIGNY-SUR-LOIRE

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
62	Mairie Germigny	Non	Un arrêt accessible par commune	2017	Création de quai	8500
TOTAL						8 500

MARZY

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1171	Centre commercial	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
1579	Collège Langevin	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						10 000

NEVERS

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1116	Albert Camus	Non	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Création de quai + Cheminement	8500
1155	Carrefour du Mouësse	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	Travaux communaux prévus en 2016	Extension et rehaussement du quai	8500
1156	Carrefour du Mouësse	Non	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	Travaux communaux prévus en 2016	Redressement et rehaussement du quai + Cheminement	8500
1290	H. Bouquillard	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
1403	Monte Cassino	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Redressement et rehaussement du quai	8500
1404	Monte Cassino	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Création de quai	8500
1407	Pont Cizeau	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000

1456	Place du Mouësse	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement	5000
1457	Place du Mouësse	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement	5000
1495	René Marlin	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Redressement et rehaussement du quai	5000
1501	Roger Salengro	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	2016	Redressement et rehaussement du quai	8500
1541	Grands Champs	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Redressement et rehaussement du quai	5000
1554	Bordes	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
1556	Bordes	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
1596	Maison de la Culture	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai + Cheminement	5000
1617	Pont Cizeau	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						101 000
96	Jacques Manuel	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes	2017	Rehaussement du quai	5000
1104	Préfecture	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Extension et rehaussement du quai	5000
1213	Collège Victor Hugo	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange	2017	Création de quai	8500
1236	Eperon	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange	2017	Création de quai	8500
1285	Gustave Mathieu	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai	5000

1377	La Roseraie	Non	Ligne structurante ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai + Cheminement	5000
1425	Neubrandenburg	Oui	Ligne structurante ; Pôles générateurs	2017	Extension et rehaussement du quai	8500
1609	Place de l'Europe	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Extension et rehaussement du quai	5000
1638	Collège Victor Hugo	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange	2017	Création de quai	8500
TOTAL						59 000
1107	ESAT	Non	Pôles générateurs	2018	Extension et rehaussement du quai + Cheminement	8500
1159	Chiquito	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
1160	Chiquito	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
1162	Saint Martin	Oui	Pôles générateurs	2018	Redressement et rehaussement du quai	10 000
1212	Colonel Jeanpierre	Oui	Pôles générateurs	2018	Extension et rehaussement du quai	8500
1323	Jules Verne	Non	Pôles générateurs	2018	Rehaussement des bordures + Cheminement	5000
1444	La Jonction	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
1484	Nevers Port	Non	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai + Cheminement	8500
1521	Saint Sébastien	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	8500
1583	Fontaine d'argent	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	8500

1313	Banlay	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2018	Création de quai	PEM
1314	Banlay	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2018	Création de quai	PEM
1315	Banlay	Non	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	2018	Rehaussement et élargissement du quai	PEM
1316	Banlay	Oui	2 lignes ; Pôles d'échange ; Pôles générateurs	2018	Redressement et rehaussement du quai	PEM
1602	Banlay	Non	2 lignes ; Pôles générateurs	2018	Rehaussement et élargissement du quai	PEM
1604	Banlay	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	PEM
TOTAL						72 500

SAINCAIZE-MEAUCE

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1677	Place Mauvitu	Non	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai + Cheminement	5000
TOTAL						5 000

VARENNES-VAUZELLES

Timeo	Nom de l'arrêt	Accessibilité chemin	Prioritaire	Agenda prévisionnel	Types de travaux	Coût (en €)
1594	Les Senets	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
1595	Les Senets	Oui	Ligne structurante ; 2 lignes ; Pôles générateurs	2016	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						10 000
1242	Romain Rolland	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Redressement et rehaussement du quai	8500
1332	L'Aviatrice	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Extension et rehaussement du quai	5000
1527	Varennnes Bourg	Non	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai + Cheminement	8500
1616	Camille Dagonneau	Oui	2 lignes ; Pôles générateurs	2017	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						27 000
98	Léonard de Vinci	Non	Pôles générateurs	2018	Création de quai + Cheminement	8500
100	Pignelin	Oui	Pôles générateurs	2018	Création de quai	8500
1249	Four de Vaux	Non	2 lignes	2018	Rehaussement du quai + Cheminement	5000
1384	Michel Gaulier	Non	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai + Cheminement	5000
1451	Place de l'Est	Oui	2 lignes	2018	Création de quai	8500

1452	Place de l'Est	Non	2 lignes	2018	Rehaussement du quai + Cheminement	8500
1632	Champ Mâle	Oui	Pôles générateurs	2018	Rehaussement du quai	5000
TOTAL						49 000

ANNEXE 11 : Référentiel d'aménagement d'un arrêt – Prescriptions techniques

La présente note a pour objectif de synthétiser les contraintes techniques à respecter afin que les arrêts de transports publics soient accessibles aux personnes handicapées.

Les textes de référence en la matière sont les suivants :

- Les décrets n° 1657 et 1658 du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

1. La qualité du sol au droit de l'arrêt

Au droit de l'arrêt, le sol des cheminements n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle.

Note : L'observation « au droit de l'arrêt » signifie sur toute la longueur de stationnement de l'autobus (12 mètres pour un bus standard).

2. L'éclairage de l'arrêt

L'arrêt et ses abords immédiats doivent être éclairés dès la nuit tombée.

3. L'accostage

L'aménagement des points d'arrêt doit permettre l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur.

Le conducteur doit pouvoir placer les deux ou trois portes à quai sans aucune manœuvre ou marche arrière.

En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou en contre-alvéole.

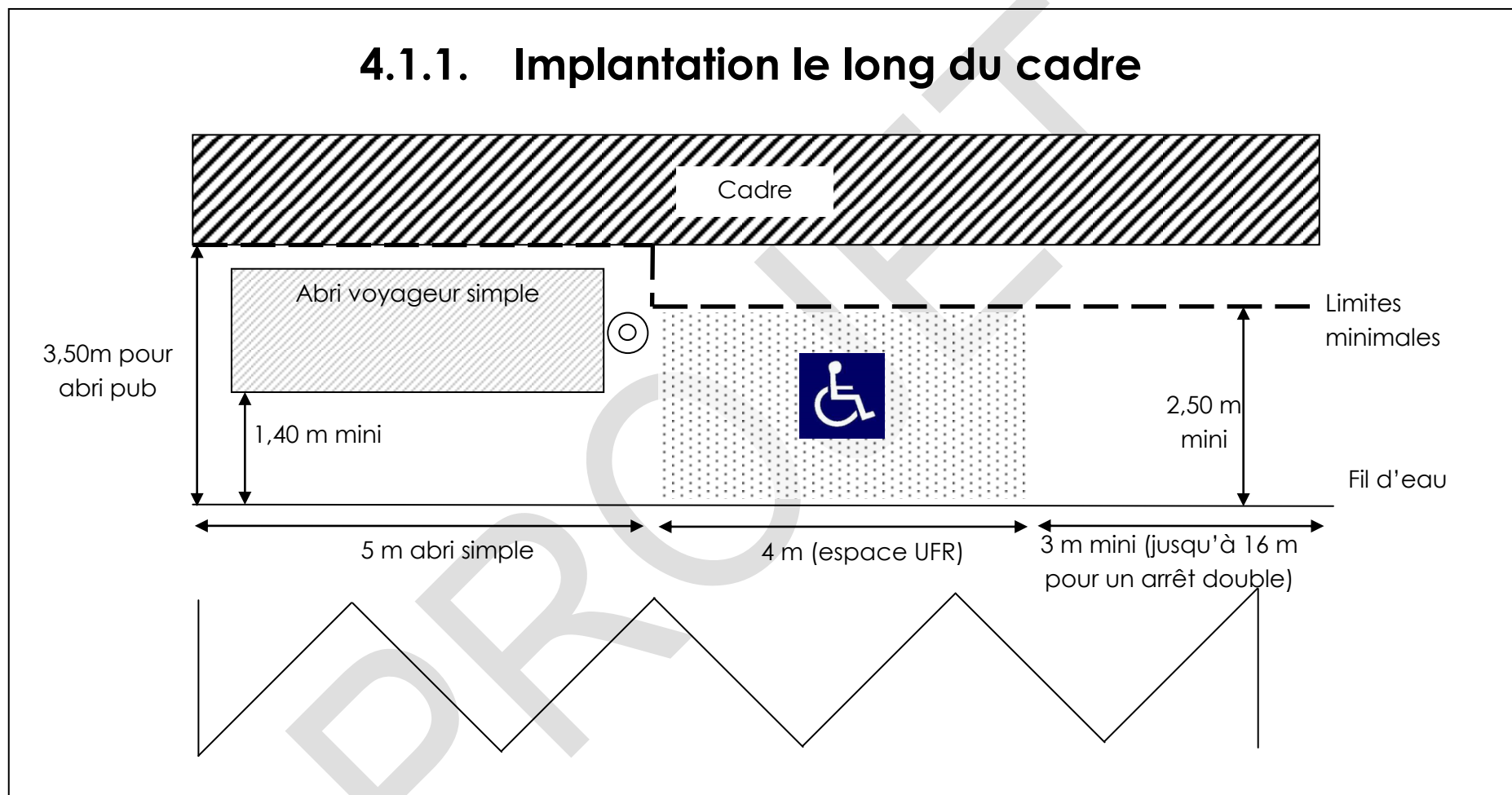
4. L'accessibilité de l'implantation

Pour être considéré comme accessible, un arrêt doit répondre à plusieurs critères. L'aménagement à prévoir dépend de la configuration du site. Plusieurs cas de figure sont présentés dans les schémas ci-dessous. Les configurations présentées ne sont pas exhaustives. Chaque arrêt doit être étudié spécifiquement et tout écart avec les règles d'accessibilité de base doit être présenté à la commission accessibilité. Néanmoins, les règles de base à respecter sont :

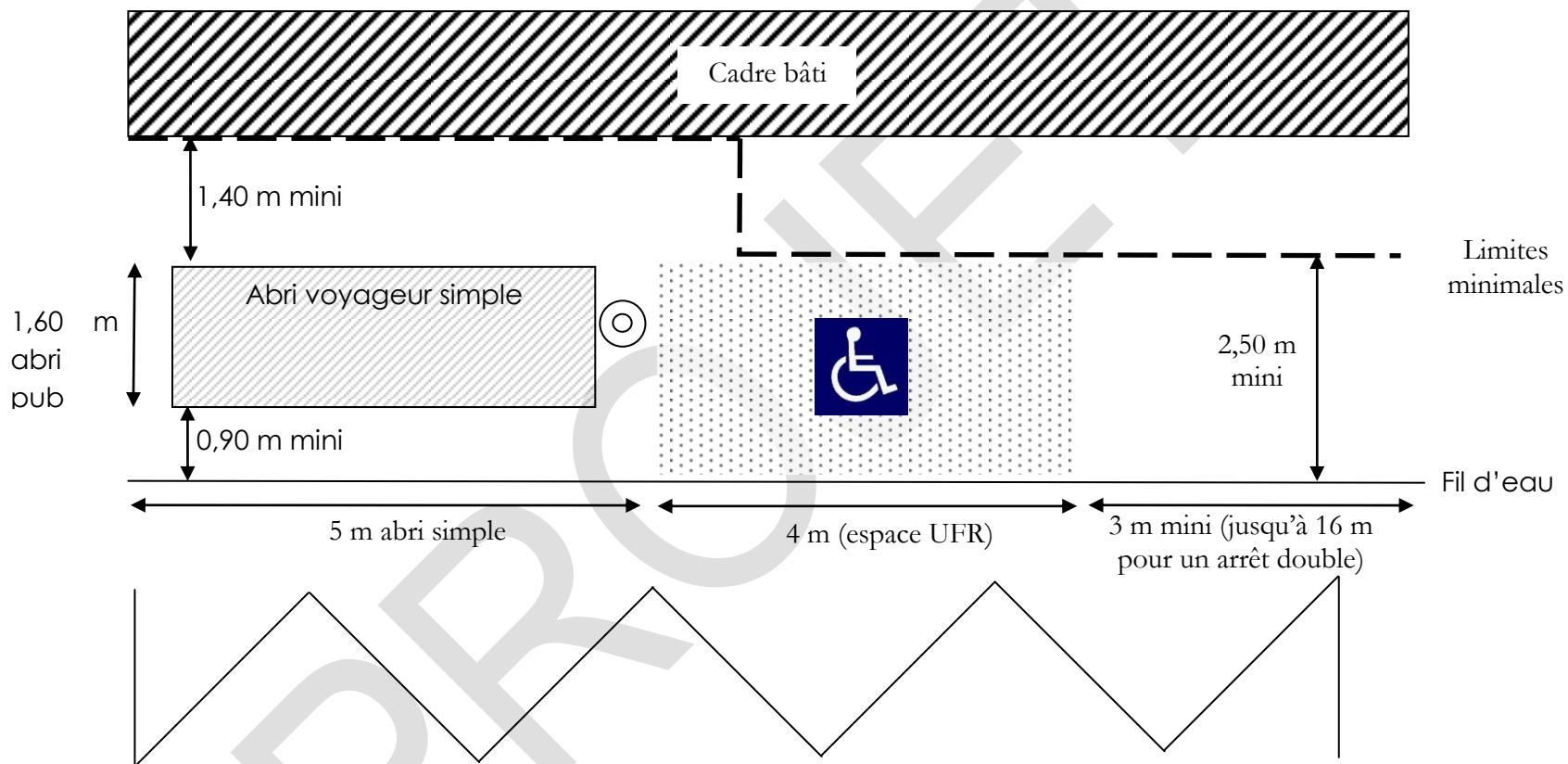
- Une longueur minimum de quai équivalente à la longueur d'un bus standard (12 m) ou 2 fois la longueur d'un bus standard (25 m) pour tout arrêt accueillant simultanément plus de 2 véhicules.
- Une largeur minimum de 2,50m permettant la rotation d'un fauteuil, palette du bus déployée. Une dérogation est possible jusqu'à 2 m, à valider en commission accessibilité ;
- Une hauteur de quai de 18 cm mini pour tout nouvel aménagement. Une hauteur de 14 cm est tolérée sur les arrêts non soumis à travaux. Néanmoins, tous travaux de voirie touchant ces bordures sont l'occasion de mettre les hauteurs en conformité (18 cm).
- Un raccordement électrique (depuis le réseau d'éclairage public) si l'arrêt est équipé d'un abri

4.1. Site non contraint – abri simple

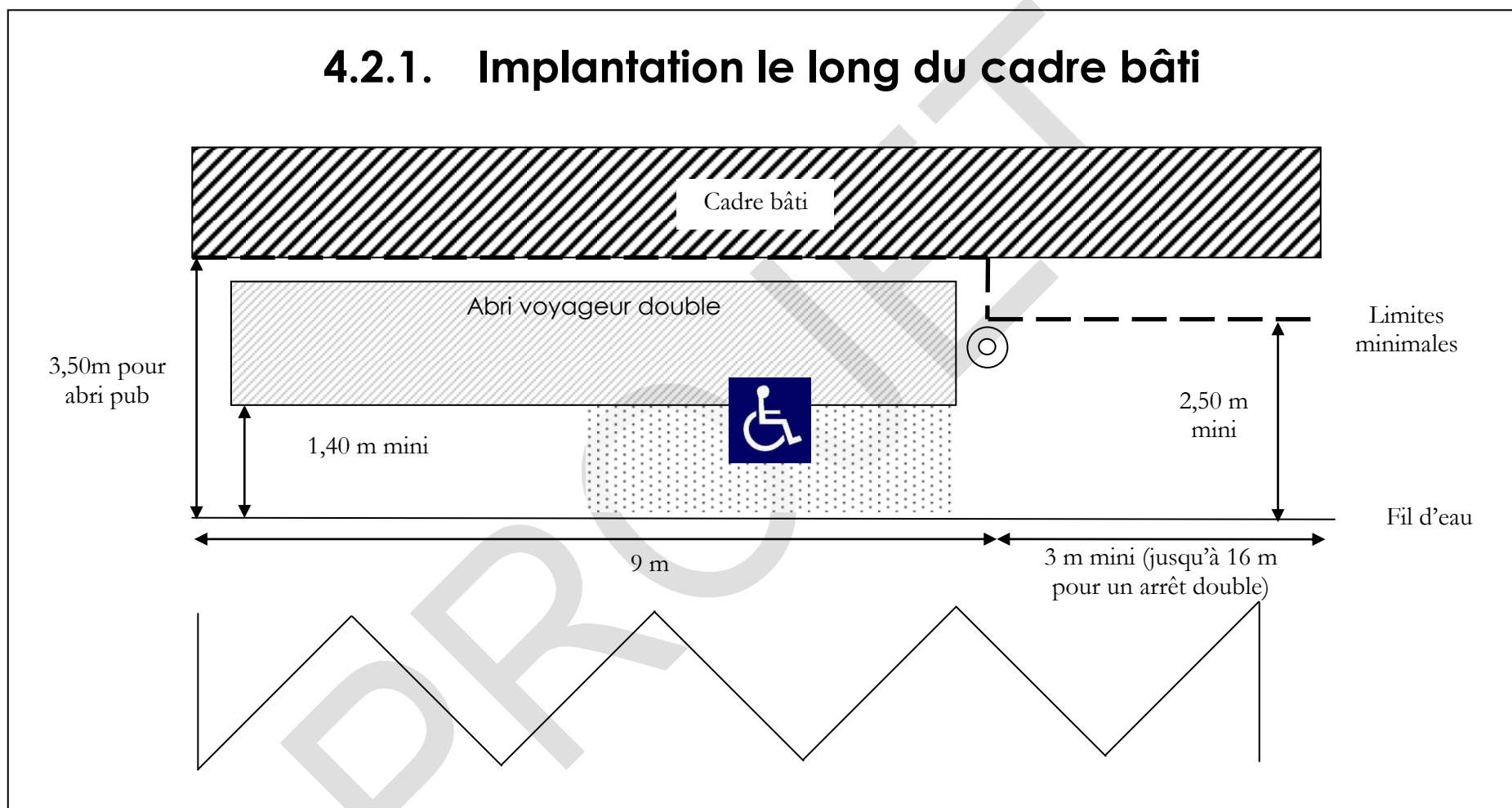
4.1.1. Implantation le long du cadre



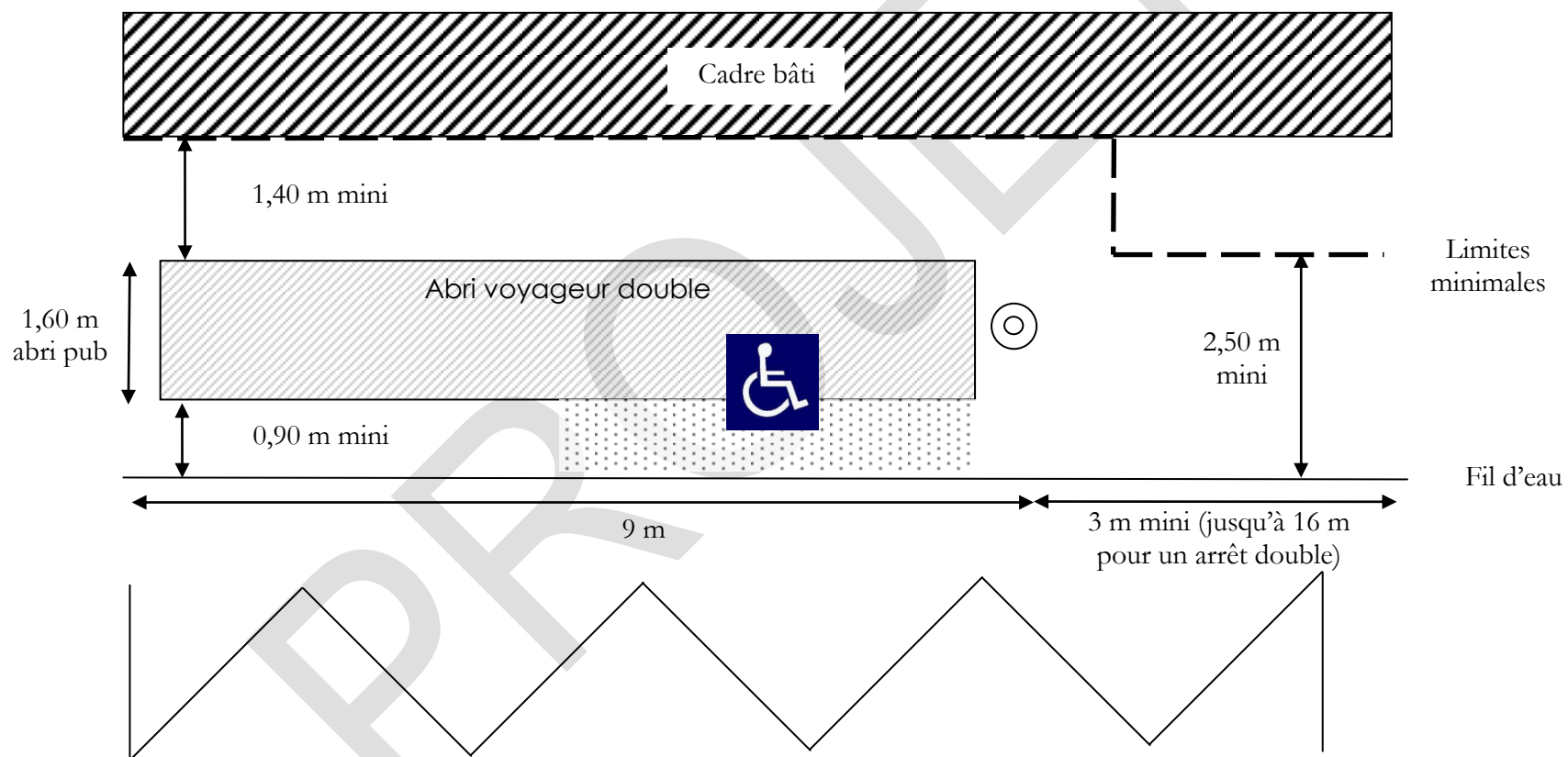
4.1.2. Implantation distante de 1,40 m du cadre



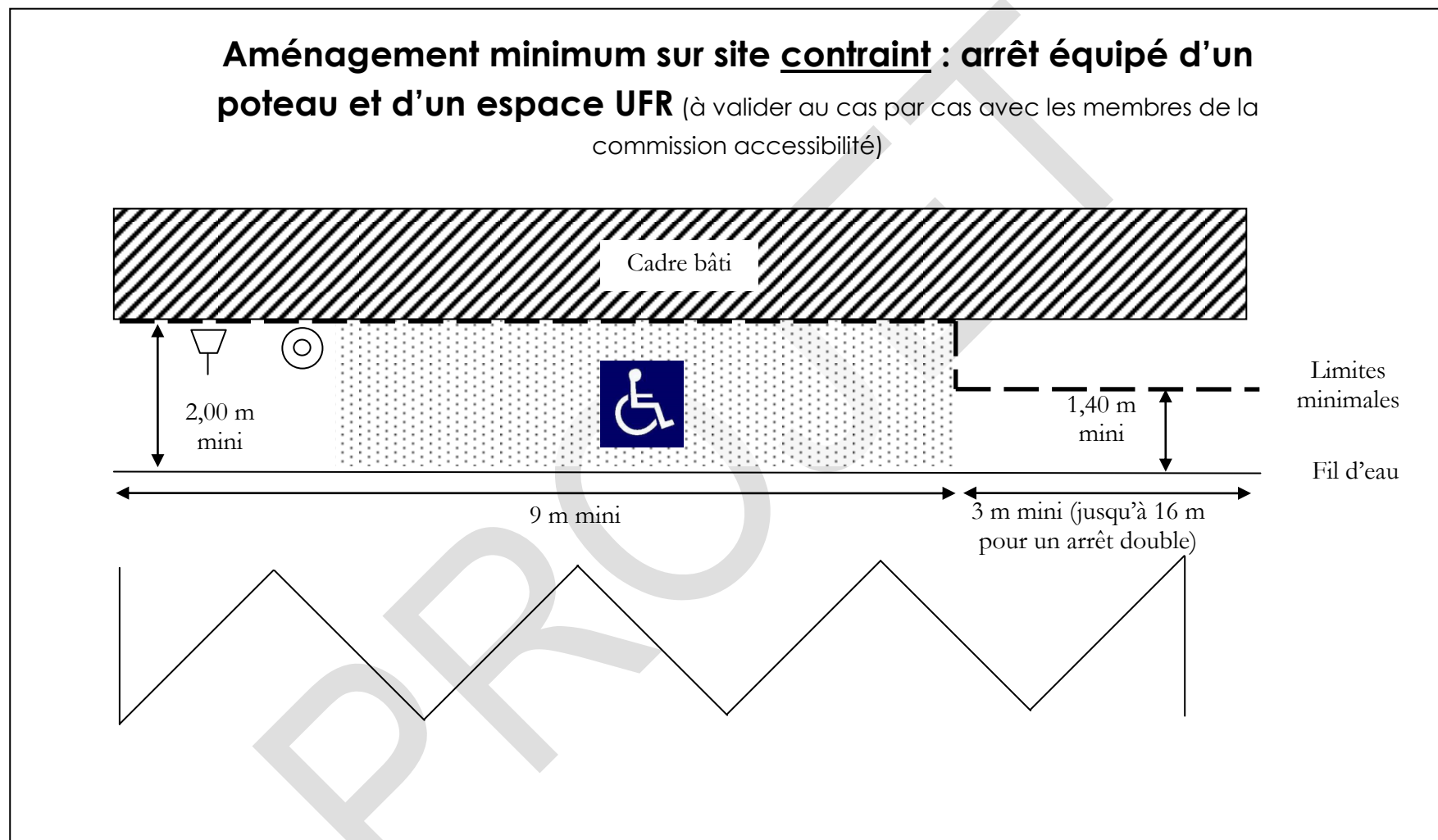
4.2. Site non contraint – abri double



4.2.2. Implantation distante de 1,40 m du cadre



4.3. Site contraint



5. Les trottoirs ou plateformes d'embarquement

Les trottoirs doivent donc être praticables, sans obstacle, et aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics.

6. Les pentes et paliers de repos

- Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, celle-ci doit être inférieure à 5 %.
- Lorsque la pente dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.
- Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel.
- En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

7. Les équipements

Les équipements et mobiliers sur le cheminement sont conformes aux règles de l'accessibilité si :

- Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieure à 2 centimètres.
- Les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée c'est à dire :
 - une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces ;
 - sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur ;
 - à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre. Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre.
- Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

8. Indication des lignes

Tout arrêt de transports publics doit recevoir une information pour les voyageurs.

L'information des voyageurs est conforme aux critères de l'accessibilité si :

- Le poteau arrêt ou l'abribus sont munis d'une plaque, d'une têtère ou d'un panneau mentionnant le numéro et la destination des lignes s'y arrêtant ;
- Le nom, la lettre ou le numéro identifiant la ligne est écrit dans des caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum, et de couleur contrastée par rapport au fond ;
- Le nom de l'arrêt doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond.

9. Signalétique et systèmes d'information hors signalisation routière

- Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore.
- Les informations visuelles sont facilement compréhensibles et contrastées par rapport au fond. Les caractères ont une hauteur :
 - De 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche ;
 - De 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres ;
 - De 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.
- Lorsque le système d'information comporte des commandes, il faut que :
 - Leur surface de contact tactile soit située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol ;
 - Ces éléments soient identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief ;
 - Le dispositif puisse être atteint par une personne en fauteuil roulant, ce qui nécessite un espace d'au moins 0,90 mètre x 1,30 mètre.

ANNEXE 12 : Composition de la Commission Accessibilité

Elu communautaire
BERGER Fabrice
CHALLUY

Elu communautaire
THOMAS Michèle
COULANGES-LES-NEVERS

Elu communautaire
MAITRE Mauricette
POUGUES-LES-EAUX

Elu communautaire
LOREAU Danièle
FOURCHAMBAULT

Elu communautaire
MONET Michel
GARCHIZY

Elu communautaire
BONNICEL Isabelle
VARENNES-VAUZELLES

Elu communautaire
RAMEAU Valérie
GERMIGNY S/LOIRE

Elu communautaire
GRANGE Philippe
GIMOUILLE

Elu communautaire
AUBRY Gérard
SAINCAIZE-MEAUCE

Elu communautaire
PERGET Cédrick
MARZY

Elu communautaire
BARSSE Hervé
NEVERS

Elu communautaire
JOLLET-DION Marie-France
SERMOISE S/LOIRE

Association des Paralysés de France
Son président ou un représentant
NEVERS

Comité Départemental Handisport de
la Nièvre
Son président ou un représentant
NEVERS

ADAPEI
Son président ou un représentant
URZY Feuilles

Voir ensemble
Son président ou un représentant
VARENNES-VAUZELLES

Association des sourds et
malentendants
Son président ou un représentant
St MARTIN D'HEUILLE

FNAUT
Son président ou un représentant
POISEUX

Regards Positifs
Son président ou un représentant
NEVERS

MDPH
Son président ou un représentant
NEVERS

FNATH
Son président ou un représentant
NEVERS

Ville de Nevers
ROUGAUD Magali
NEVERS

CD 58 - Service Transport
DOUCET Richard
NEVERS

DDT/SCDA
SIMON Gilles
NEVERS

Keolis
LEPERS André
NEVERS

ANNEXE 13 : Compte-rendu de la Commission Accessibilité du 1^{er} Juillet 2015

Le 1er juillet 2015, à 14h00, la commission Accessibilité de la Communauté d'Agglomération de Nevers, dûment convoquée, s'est réunie au siège de Nevers Agglomération sous la présidence de Monsieur Michel MONET.

Etaient présents :

- Monsieur Michel MONET, Vice-président de Nevers Agglomération en charge de la mobilité et des services publics associés,
- Mesdames Marie-France GUILLEMOT et Christelle LARCHEVEQUE, Monsieur Guy ROUSSEAU, association Regards Positifs,
- Monsieur Hervé BARSSE, conseiller communautaire de la ville de Nevers,
- Monsieur Alain FARGES, Keolis Nevers,
- Madame Bernadette UHRES et Monsieur Gilbert UHRES, association Voir Ensemble,
- Monsieur Vincent ROCCA, DDT 58,
- Madame Magali ROUGEAUD, ville de Nevers

Pour l'administration :

- Madame Céline FILLAUT et messieurs Xavier BADIA, Stéphane ROUS, Nevers Agglomération service Transports et Mobilités.

Ordre du jour :

1. Contexte législatif de l'ordonnance du 26 septembre 2014
 2. Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité 2010 - Apport de l'ordonnance
-

Michel MONET ouvre la séance en remerciant l'ensemble des associations et des partenaires présents et introduit l'ordre du jour de la commission accessibilité du 1^{er} juillet.

Avant de commencer la présentation, Marie-France GUILLEMOT interroge sur la faible participation à la réunion.

Xavier BADIA indique que l'invitation a été envoyée tardivement. Par ailleurs, les conditions caniculaires sont dissuasives. Il précise qu'une seconde commission accessibilité doit être programmée début septembre pour présenter l'avancement de l'agenda d'accessibilité programmé.

Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité – Apport de l'ordonnance :

Transport de substitution :

Hervé BARSSE indique que le matériel roulant étant accessible, seul l'état des arrêts justifie la mise en place du transport de substitution.

Xavier BADIA précise qu'actuellement 92% du parc de véhicules est accessible, soit 8% (environ 3 bus) non accessibles. Dans le cas où un usager en fauteuil roulant souhaiterait réaliser un déplacement entre deux arrêts accessibles, un appel à Mobibus est effectué, permettant de s'assurer qu'un bus accessible sera dépêché à l'heure souhaité. Le recours à Mobibus n'est alors plus nécessaire. L'offre Mobibus reste à la demande, et assure un service d'arrêt à arrêt et non de porte à porte. En 2017, puisque l'intégralité du parc sera accessible, le seul critère qui sollicitera Mobibus sera l'accessibilité des arrêts.

Gilbert UHRES demande pourquoi ce service n'a pas encore été utilisé.

Xavier BADIA répond que cela interroge sur la qualité de la communication associée à ce service. Néanmoins, des initiatives sont prises à ce sujet, notamment par l'APF : Mme Dominique PIERRET, présidente de l'APF, communique notamment auprès de ses adhérents et sympathisants à ce sujet.

Marie-France GUILLEMOT rappelle que l'enjeu n'est pas l'utilisation du transport de substitution mais bien la mise en accessibilité du réseau.

Michel MONET ajoute qu'il existe sans doute des personnes qui connaissent le service mais ne souhaitent pas l'emprunter pour ne pas être traitées différemment des autres citoyens. Il faut donc traiter l'accessibilité du réseau, avec le souhait d'une situation idéale qui serait de pouvoir se passer du service Mobibus.

Marie-France GUILLEMOT rappelle que la législation ne prévoit pas qu'il faille rendre accessible à la demande, mais rendre accessible en général.

Information voyageur :

Marie-France GUILLEMOT demande si ces bornes seront compatibles avec les télécommandes universelles.

Stéphane ROUS affirme que le système sera compatible et il existera également un bouton pour déclencher l'annonce sonore.

Gilbert UHRES demande quels sont les arrêts actuellement équipés de bornes d'information voyageur en « temps réel ».

Xavier BADIA répond qu'il s'agit des deux arrêts situés place Carnot, appelés « Carnot » dans le cadre du nouveau réseau.

Formation des agents de conduite :

Marie-France GUILLEMOT informe qu'elle estime que la formation prodiguée en partenariat avec l'APF et Regards Positifs, bien que très intéressante, a été insuffisante (de trop courte durée, nombre réduit du personnel présent et n'a pas été répétée).

Gilbert UHRES ajoute que Voir Ensemble souhaiterait être part intégrante à l'occasion d'une telle formation.

Alain FARGES précise que lors de cette formation, l'ensemble du personnel n'était pas présent, car formé précédemment avec le partenariat de l'APF. Cette seconde formation s'adressait aux personnels les plus susceptibles d'être en contact avec des personnes en situation de handicap, à savoir les professionnels affectés au service Mobibus.

Alain FARGES et Marie-France GUILLEMOT confirment l'utilité de la participation de différentes associations (chacune ayant sa spécificité) lors de ces formations, et que ces dernières soient répétées plus régulièrement.

Gilbert UHRES demande que, à l'occasion de déviations, le conducteur signale aux voyageurs malvoyants que le trajet est modifié.

Alain FARGES répond que cela est régulièrement rappelé aux conducteurs et que ce signalement relève davantage de la pédagogie que de la formation.

Xavier BADIA précise que l'importance de la formation/pédagogie a été identifiée par l'ordonnance de septembre 2014 comme faisant partie des éléments à améliorer.

Agence commerciale :

Hervé BARSSE demande si un repère au sol sera nécessaire pour signaler la position de l'entrée aux malvoyants.

Michel MONET répond que ces travaux se feront en conformité avec la réglementation.

Marie-France GUILLEMOT précise que cela n'est pas indispensable puisque l'entrée se fera à l'angle d'un bâtiment. Elle demande si les files d'attente seront matérialisées (rubans, bandes, etc.), afin de localiser les files.

Alain FARGES répond que l'architecte l'avait pris en compte dans ses propositions d'aménagement.

Céline FILLAUT ajoute qu'il y a aura trois guichets d'accueil et que la présence de guide files sera nécessaire uniquement en période de forte affluence.

Xavier BADIA précise que l'aménagement se fera dans les règles de l'art. De ce fait, l'accessibilité concernera tous les handicaps. Il y aura donc mise en place d'une rampe d'accès pour les personnes en fauteuil mais également de repères au sol pour les malvoyants.

Michel MONET précise que le local provisoire qui sera utilisé pendant les travaux pourra s'avérer non accessible. Dans ce cas, il faut rappeler que ces difficultés ne seront que passagères.

Xavier BADIA ajoute que la période des travaux de l'agence sera de 2 à 4 mois (2 mois annoncés par le cabinet d'architecte), soit une ouverture au premier trimestre 2016.

Arrêts prioritaires :

Hervé BARSSE et Magali ROUGEAUD précisent qu'une partie de la mise en accessibilité des arrêts a également profité de la réalisation de travaux communaux avec un financement provenant intégralement de la ville de Nevers.

Magali ROUGEAUD ajoute que l'accessibilité globale du réseau pâtit de l'intégration de nouvelles communes (Marzy par exemple) qui ne disposent pas de cheminements, et donc d'arrêts, accessibles.

Michel MONET précise que l'ordonnance oblige à rendre au moins un arrêt accessible par commune.

Gilbert UHRES mentionne l'arrêt Chemin de Fer, où l'arrêt de bus ne s'arrête pas en face de l'abribus, ce qui rend difficile le repérage du lieu de montée.

Xavier BADIA explique la localisation de l'abribus, contrainte par le mobilier urbain présent sur le trottoir, et répond que Nevers Agglomération se rapprochera de la ville de Nevers pour proposer la pose d'un marquage au sol permettant de repérer l'emplacement de la porte avant du bus à quai.

Hervé BARSSE valide les critères d'accessibilité proposés. Il ajoute cependant qu'une pente de 12% (acceptée par la loi) est importante.

Xavier BADIA ajoute que lorsqu'il y a repositionnement des bordures, celles-ci sont positionnées à 18 cm pour limiter la différence de hauteur entre le trottoir et le plancher du bus.

Schéma Directeur Accessibilité / Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) :

Xavier BADIA informe la commission de la nécessité pour Nevers Agglomération de valider le contenu de l'Agenda d'Accessibilité Programmée avant mi septembre.

Michel MONET propose la date du 9 septembre pour l'organisation d'une nouvelle commission accessibilité au cours de laquelle Céline FILLAUT présentera le résultat de son travail.

Questions diverses :

Michel MONET rappelle que les collectivités qui n'auront pas remis l'Agenda d'Accessibilité Programmée en date seront sanctionnées par une pénalité (décret en attente). Cela incite à se saisir de cette thématique.

Vincent ROCCA informe que les services de l'Etat devrait accorder une certaine tolérance quant à l'échéance de septembre pour les remises d'Ad'AP.

Marie-France GUILLEMOT rappelle que la première loi sur l'accessibilité date de 1975, et que dans certains pays, la prise en compte de l'accessibilité fait partie de la politique culturelle. Ainsi, toutes les personnes concernées sont impatientes de voir la mise en accessibilité aboutir, d'autant plus que les échéances sont sans cesse reportées.

Vincent ROCCA répond que cette impatience est légitime, mais qu'il faut également comprendre les difficultés des collectivités, notamment en matière de capacités financières.

Marie-France GUILLEMOT rappelle que l'impatience des personnes en situation de handicap est l'impatience de toute une société. En effet, le handicap peut toucher chaque individu, et ce à tout moment de sa vie, l'accessibilité concerne donc tout le monde.

Michel MONET conclue en confirmant qu'un retard a effectivement été pris dans notre société, ces problématiques auraient dues être prises en compte bien avant. La situation économique actuelle n'aide pas à avancer sur cette thématique autant qu'on le souhaite. Cependant, la situation évolue, ce qui est déjà un point positif. Il confirme le sentiment légitime d'impatience qu'éprouve les personnes en situation de handicap, et ce depuis 1975.

Hervé BARSSE pense que les mentalités vont évoluer. Cette loi incitative est un pas de plus et les sanctions vont obliger ceux de mauvaise volonté à avancer. Il ajoute que l'inclusion totale en France ne sera par pour tout de suite, mais que des progrès sont constatés. Il interroge sur les modalités de sanctions pour non respect des délais.

Vincent ROCCA répond que présentement, les sanctions financières ne sont prévues que pour le dépôt de l'Ad'AP. Il rappelle sa conviction qu'il y aurait une souplesse quand à la date de dépôt.

Hervé BARSSE interroge Keolis sur l'évaluation du plan d'actions fixé dans le futur Ad'AP.

Xavier BADIA rappelle que Nevers Agglomération porte le dossier d'Ad'AP et non Keolis. L'évaluation se fait par la commission accessibilité, à laquelle un bilan d'évolution sera présenté chaque année. Aucune sanction financière n'est actuellement prévue pour retard de mise en accessibilité des arrêts prioritaires au terme des 3 ans. Cependant, passé ce délai, toute personne pourra attaquer Nevers Agglomération pour défaut de respect de la loi.

Magali ROUGEAUD ajoute qu'on se trouvera alors dans le cadre d'une opposition entre un citoyen ou groupement de citoyens et une communauté de communes.

En l'absence de question supplémentaire, Michel MONET remercie l'ensemble des participants et précise que la prochaine commission aura lieu **le 9 septembre** pour aborder le contenu de l'agenda d'accessibilité programmée et la proposition d'aménagement de l'agence commerciale.

Le Vice-Président,
Michel MONET



ANNEXE 14 : Compte-rendu de la Commission Accessibilité du 9 Septembre 2015

Le 9 septembre 2015, à 15h00, la commission Accessibilité de la Communauté d'Agglomération de Nevers, dûment convoquée, s'est réunie au siège de Nevers Agglomération sous la présidence de Monsieur Michel MONET.

Etaients présents :

- Monsieur Michel MONET, Vice-président de Nevers Agglomération en charge de la mobilité et des services publics associés,
- Messieurs Gilles CAVEAU et Guy ROUSSEAU, association Regards Positifs,
- Madame Nathalie LAURENT, comité départemental Handisport,
- Madame Bernadette UHRES et Monsieur Gilbert UHRES, association Voir Ensemble,
- Monsieur Hervé BARSSE, conseiller communautaire de la ville de Nevers,
- Madame Danièle LOREAU, conseiller communautaire de la ville de Fourchambault,
- Madame Mauricette MAITRE, conseiller communautaire de la ville de Pougues-les-Eaux,
- Madame Michèle THOMAS, conseiller communautaire de la ville de Coulanges-lès-Nevers,
- Monsieur Vincent ROCCA, DDT 58,
- Madame Magali ROUGEAUD, ville de Nevers.

Pour l'administration :

- Madame Céline FILLAUT et messieurs Xavier BADIA, Stéphane ROUS, Nevers Agglomération service Transports et Mobilités.

Ordre du jour :

1. Contexte législatif de l'ordonnance du 26 septembre 2014
 2. Contenu de l'Agenda d'Accessibilité Programmée
-

Michel MONET ouvre la séance en remerciant l'ensemble des associations et des partenaires présents et introduit l'ordre du jour de la commission accessibilité du 9 septembre. Il rappelle que la commission à vocation à se réunir régulièrement afin d'assurer le suivi de la mise en accessibilité.

Contenu de l'Agenda d'accessibilité programmée :

Information voyageur :

Gilbert UHRES interroge sur la longueur du temps de mise au point de l'annonce sonore à bord des bus.

Xavier BADIA répond que les difficultés rencontrées sont d'ordre technique. En effet, il a d'abord été nécessaire de travailler sur la fiabilité de l'information dynamique (sonore et visuelle). Depuis le 6 juillet 2015, l'information est fiable mais des réglages ont été nécessaires pour palier aux écarts de fonctionnement des bus (notamment liés à l'âge des bus qui varie entre 1 et 20 ans, ce qui impacte la capacité des bus à diffuser de l'information). Ainsi, les réglages standards ne sont pas suffisants, il est nécessaire de traiter les problèmes bus par bus (nécessité d'un réglage spécifique à véhicule).

Gilbert UHRES estime qu'un bus sur trois a une annonce sonore qui fonctionne, mais que quand c'est le cas, cela fonctionne bien. Il s'interroge sur la possibilité d'arrêter l'annonce sonore depuis le bus et explique que le non-fonctionnement du système entraîne un malaise pour une personne malvoyante, car elle souhaite s'appuyer sur le système et celui-ci n'est pas disponible.

Xavier BADIA répond que le conducteur ne peut influencer sur le volume depuis le bus, pour arrêter l'annonce sonore il est nécessaire d'arrêter l'intégralité du système d'aide à l'exploitation. D'autre part, il assure que le système n'est pas laissé en l'état, mais qu'un travail est bel et bien effectué pour résoudre les problèmes. Le prestataire continue à travailler à la résolution de ces derniers, et continuera tant que cela ne fonctionnera pas.

Michel MONET s'engage à ce que ces problèmes soient réglés sans délai supplémentaire.

Gilbert UHRES demande ce qu'il en est de la bande d'éveil qui devait être posée à l'arrêt « Chemin de Fer », afin de signaler l'emplacement de la porte avant du bus à l'arrêt.

Xavier BADIA l'informe que la ville de Nevers a finalement mis une bande de peinture, qui est inefficace à signaler l'emplacement aux personnes malvoyantes. Nevers Agglomération doit se rapprocher de la ville de Nevers afin qu'une bande d'éveil soit mise en place.

Mise en accessibilité du réseau :

Xavier BADIA précise que pour les arrêts qui ne font pas partie de la liste des arrêts prioritaires et qui ne seront pas accessibles au terme du délai des 3 ans, le service Mobibus existera toujours.

Questions diverses :

Xavier BADIA rappelle que l'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau sera à déposer au préfet avant le 27 septembre 2015, de même que l'Ad'AP de l'agence. Concernant la mise en accessibilité de celle-ci, les travaux sont prévus de novembre 2015 à février 2016. Durant cette période, l'agence sera déménagée dans un local provisoire situé 18, rue Hoche à Nevers (anciennement agence immobilière Guillot).

Concernant la création d'une rampe d'accès au local actuel, Stéphane ROUS informe que l'autorisation de travaux de voirie est faite, et que la modification de la chaussée (provisoire, en attendant des travaux plus importants avenue Bérégovoy) devrait être réalisée d'ici un mois.

Hervé BARSSE interroge sur l'accessibilité du local provisoire, et propose qu'une rampe provisoire soit également mise en place.

Gilbert UHRES reconnaît que le service Mobibus, transport de substitution, est un service obligatoire mais il se demande si le service est adapté puisqu'il n'est jamais utilisé. A contrario, il souligne l'intérêt de l'offre Primo, service qui permet de rejoindre soit la gare soit l'hôpital à 6h ou 6h30 le matin.

Hervé BARSSE rappelle que sans offre, il n'y a pas de demande, et qu'il est important de proposer ce service, même si celui-ci n'a pas encore été utilisé.

Xavier BADIA rappelle qu'on ne connaît pas les raisons de la non-utilisation du service de substitution, et qu'il se peut également que les arrêts les plus utilisés soient accessibles, d'où la non-sollicitation de ce service.

Bernadette UHRES demande pourquoi, lors de travaux sur une ligne, les associations ne reçoivent plus de mail le signalant.

Xavier BADIA répond qu'avec l'abondance de travaux ces derniers temps et le lancement du nouveau réseau, il est possible que ce service ait été interrompu. Cependant, il sera rappelé à Keolis de réactiver l'information. Il signale également qu'un service d'envoi de SMS, appelé Inimo, peut également informer des travaux en cours.

Gilbert UHRES signale que le conducteur n'informe pas les personnes malvoyantes montant à bord du bus si l'itinéraire est modifié ou non.

Xavier BADIA informe que cette demande a bien été communiquée aux conducteurs de Keolis, mais qu'effectivement cela ne semble pas fonctionner. Dans ces conditions, il propose que lorsqu'une personne malvoyante monte dans le bus, elle interroge le conducteur.

Bernadette UHRES souligne que la transmission par mail de l'information est importante pour préparer le voyage. L'intervention du conducteur l'est tout autant dans la mesure où il peut informer de la fin des perturbations.

Xavier BADIA répond qu'il peut y avoir deux types de perturbations sur une ligne, à savoir des perturbations de travaux anticipées, mais également des modifications d'itinéraires inopinées. Dans ce cas, il faut systématiquement demander au conducteur si l'itinéraire est perturbé et si l'arrêt d'arrivée est bien desservi.

En l'absence de question supplémentaire, Michel MONET remercie l'ensemble des participants et précise que la prochaine commission aura lieu **début 2016** pour présenter le programme de mise en accessibilité 2016.

Le Vice-Président,
Michel MONET

