

# Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée de la Communauté d'Agglomération du Niortais



## Étude sur l'accessibilité du réseau de transport en commun

CESSY Éloïse- LAPLACE Edurne-PARMENTIER Félix-  
RIVIERE Christophe

Maitre de Stage : Sébastien Forthin  
Tuteur : Hamdouch Abdelillah

# Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée de la Communauté d'Agglomération de Niortais

## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	1
REMERCIEMENTS .....	2
<b>1. CONTEXTE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. RAPPEL DE LA COMMANDE/ DU CAHIER DES CHARGES .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. DONNEES ET METHODOLOGIE.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3. CONTEXTE .....</b>	<b>7</b>
1.3.1. Contexte territorial .....	7
1.3.1.1. Présentation du territoire d'étude .....	7
1.3.1.2. Contexte démographique .....	9
1.3.2. Du SDA au Sd'AP .....	13
1.3.2.1. Origine.....	13
1.3.2.2. Objectif.....	13
1.3.2.3. Le schéma directeur d'accessibilité de la CAN .....	13
1.3.3. Contexte législatif actuel .....	14
1.3.3.1. Historique de législation sur l'accessibilité aux transports et aux lieux publics pour les PMR.....	14
1.3.3.2. Loi du 11 février 2005, un texte fondateur concernant l'accessibilité .....	14
1.3.3.3. Autres dispositions législatives s'inscrivant dans le contexte actuel.....	15
<b>1.4. LES ACTEURS IMPLIQUES DANS L'ETUDE ET/OU LA MISE EN ŒUVRE DU Sd'AP .....</b>	<b>15</b>
<b>2. DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1. LES PMR SUR LE TERRITOIRE.....</b>	<b>17</b>
2.1.1. Définition des catégories de PMR.....	17
2.1.2. Poids des PMR à l'échelle du territoire.....	19
<b>2.2. DESCRIPTION DU SYSTEME DE TRANSPORT .....</b>	<b>22</b>
2.2.1. Le réseau .....	22
2.2.2. Le matériel roulant/ points d'arrêts.....	23
Enfin, le service TPMR est assuré par des navettes spécialement conçues pour le transport de personnes à mobilité réduite. Elles disposent de points d'ancrage pour les fauteuils roulant ainsi que d'une plateforme pour l'accès aux fauteuils. Contrairement aux bus urbains qui nécessitent un quai pour être accessible par la palette, ces navettes peuvent embarquer un fauteuil directement depuis la chaussée (même type que sur la photo ci-dessus). Le parc de véhicules sera décrit dans la partie réservée à ce service (partie 2.4.2). .....	24
2.2.3. Hiérarchisation de la fréquentation des lignes de transport.....	25
2.2.4. La place des PMR au sein du système .....	27
<b>2.3. ETAT DES LIEUX DE L'ACCES.....</b>	<b>27</b>
2.3.1. Points d'arrêts.....	27
2.3.2. Matériel roulant.....	44
2.3.3. Accès à l'information .....	46
2.3.4. Impossibilités techniques (ITA) .....	52
2.3.5. Liste des points d'arrêts à rendre accessible de manière prioritaire .....	53
2.3.5.1. Le contexte législatif.....	53
2.3.5.2. Application de la loi à l'échelle de la CAN .....	54
2.3.5.3. Détail du classement suivant la priorité .....	60
2.3.6. Analyse des caractéristiques .....	61
<b>2.4. LE TRANSPORT DE SUBSTITUTION.....</b>	<b>66</b>
2.4.1. Etude comparative entre transport de substitution et TPMR.....	66

2.4.1.1.	Description et comparaison de ces deux types de transports .....	66
2.4.1.2.	Qu'est-ce qui différencie les deux modes de transport .....	68
2.4.2.	Les services proposés par la CAN .....	69
2.4.2.1.	Le service spécialisé pour les personnes handicapées .....	69
2.4.2.2.	Le service de transport à la demande de la CAN .....	76
2.4.2.3.	Les problèmes rencontrés lors du fonctionnement des services TAD et TPMR .....	79
2.4.3.	Ce qui se fait ailleurs.....	79
2.4.3.1.	Le service TPMR .....	79
2.4.3.2.	Le transport de substitution.....	80
2.4.4.	Le TAD de la CAN possible transport de substitution ? .....	81
2.4.4.1.	Quelles formes pour le service de substitution et comment le mettre en œuvre ? .....	81
2.4.4.2.	Premières réflexions.....	83
<b>3.</b>	<b>PISTES D' ACTIONS .....</b>	<b>86</b>
<b>3.1.</b>	<b>PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE TECHNIQUES DES ARRETS .....</b>	<b>86</b>
3.1.1.	Mise en place de catégories d'aménagement .....	86
3.1.2.	Proposition d'aménagement : identification des arrêts à aménager .....	89
3.1.3.	Autres aménagement à prévoir (marquage au sol) et coûts associés. ....	90
3.1.4.	Programmation des travaux.....	92
<b>3.2.</b>	<b>PISTES D' ACTIONS COMPLEMENTAIRES.....</b>	<b>95</b>
3.2.1.	Préparer son voyage : informations et services accessibles avant le voyage.....	95
3.2.2.	Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite.....	95
3.2.3.	Evaluer la possibilité de passer d'un arrêt diagnostiqué praticable en accessible .....	95
3.2.4.	Création quai idéal type afin de réaliser des tests pour vérifier son accessibilité auprès de tous les usagers ...	95
3.2.5.	Communication.....	95
3.2.6.	Formation.....	95
3.2.7.	Préconisation des aménagements possibles pour les autres types de handicap .....	95
<b>3.3.</b>	<b>SUIVI ET ACTUALISATION DU Sd'AP .....</b>	<b>113</b>
3.3.1.	Suivi.....	113
3.3.2.	Actualisation.....	113
	<b>ANNEXE 1 : LISTE DES POINTS D'ARRETS EN FONCTION DE LEUR FREQUENTATION .....</b>	<b>114</b>
	<b>ANNEXE 2 : INVENTAIRE DES DIFFERENTS MATERIELS ROULANTS DU PARC URBAIN.....</b>	<b>116</b>
	<b>ANNEXE 3 : INVENTAIRE DES DIFFERENTES BORDURE QUAI BUS.....</b>	<b>117</b>
	<b>ANNEXE 4 : INVENTAIRE DES DIFFERENTS ABRIS SE TROUVANT SUR LES ARRETS DE LA CAN .....</b>	<b>118</b>
	<b>ANNEXE 5 : CARTE PRESENTANT LE BILAN DE L'ACCESSIBILITE DES ARRETS A NIORT .....</b>	<b>121</b>
	<b>ANNEXE 6 : TABLEAU PRESENTANT LES QUAIS AMENAGES PAR LA CAN MAIS NON ACCESSIBLES OU SEULEMENT PRATICABLES.....</b>	<b>122</b>
	<b>ANNEXE 7 : TABLEAU PRESENTANT LE NIVEAU D'ACCESSIBILITE AINSI QUE LE CARACTERE PRIORITAIRE DES ARRETS PERIURBAINS DE LA CAN.....</b>	<b>124</b>
	<b>ANNEXE 8 : RAPPORT ANNUEL TYPE DE POUR LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE .....</b>	<b>126</b>
	<b>ANNEXE 9 : DELIBERATION DE LA CIA DE 2014.....</b>	<b>140</b>
	<b>ANNEXE 10 : DELIBERATION ENGAGEANT LA CAN DANS LA REALISATION DE SON AD'AP ET DE SON SD'AP EN JANVIER 2015.....</b>	<b>145</b>
	<b>ANNEXE 11 : TEXTES DE LOI.....</b>	<b>148</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>178</b>

## Table des Figures

Figure 1: Carte de la communauté d'agglomération du Niortais .....	8
Figure 2: Carte représentant la population communale en 2011 selon l'INSEE de la CAN (hors Niort) .....	9
Figure 3: Histogramme représentant la population des 10 communes comptant plus de 2000 habitants selon l'INSEE en 2011 (hors Niort).....	10
Figure 4:Histogramme du taux d'évolution en % de la population entre 2006 et 2011 pour les communes de plus de 2000 habitants.....	10
Figure 5: Carte représentative du taux de variation annuelle de la population communale en % entre 2006 et 2011 selon l'INSEE .....	11
Figure 6: Histogramme du taux d'évolution en % de la population des 10 communes supérieure à 2000 habitants de plus de 65 ans .....	12
Figure 7: Carte représentant l'évolution en % entre 2006 et 2011 de la population communale de plus de 65 ans .....	12
Figure 8: Image "Nous sommes tous des PMR" .....	19
Figure 9: Histogramme représentant l'effectif de la population percevant l'AAH selon l'INSEE en 2011 au niveau des communes de plus de 2000 habitants (hors Niort) .....	20
Figure 10: Carte représentant l'effectif de la population percevant l'AAH en 2011 (hors Niort) .....	21
Figure 11 : TER Poitou Charentes, <a href="http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html">http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html</a> .....	23
Figure 12: Détail du parc Transtan .....	24
Figure 13: Plateforme d'accès au matériel roulant sur un car.....	24
Figure 14: Graphique de la fréquentation quotidienne par ligne.....	25
Figure 15: Graphique de la fréquentation moyenne par type de ligne .....	26
Figure 16: Graphique de la fréquentation moyenne par trajet .....	26
Figure 17: Carte de visualisation du Bilan sur la commune de Niort .....	31
Figure 18: Présentation du bilan des arrêts à l'échelle de la CAN (hors Niort) .....	32
Figure 19 : Récapitulatif de la définition des quais accessibles et praticables.....	33
Figure 20 : Bilan des quais en fonction du diagnostic .....	33
Figure 21 : Cartes des arrêts aménagés à Niort .....	34
Figure 22 : Carte des arrêts aménagés de la CAN (hors Niort).....	35
Figure 23: Bilan des quais sur la commune de Niort.....	37
Figure 24: Bilan des quais de la CAN (hors commune de Nirt) .....	38
Figure 25: Diagramme bilan des quais en fonction du diagnostic .....	39
Figure 26: Diagrammes du bilan des arrêts de la CAN.....	40
Figure 27: Diagramme du bilan des arrêts urbains de la CAN.....	41
Figure 28: Diagramme du bilan des arrêts péri urbains de la CAN .....	42
Figure 29: Graphique du nombre de contraintes pour les 321 arrêts à aménager .....	43
Figure 30: Graphique de % du nombre de contraintes pour les 321 arrêts à aménager .....	43
Figure 31: Bilan de l'équipement en palette des bus de la CAN (palette + plancher bas) .....	44
Figure 32: Bilan de l'équipement en plancher bas ou haut des bus de la CAN (plate-forme + plancher haut) .....	45
Figure 33: Bilan de l'équipement en emplacement UFR pour les bus de la CAN .....	45
Figure 34: Tableau des dépositaires de tickets de transports les TAN.....	49
Figure 35: Page de garde des prospectus sur la réglementation du réseau les TAN .....	50
Figure 36: Page de garde du guide pratique des personnes en situation de handicap .....	50
Figure 37: Image d'un abri bus de la CAN .....	51
Figure 38: Image d'un poteau de bus de la CAN.....	51
Figure 39: Histogramme représentant le nombre de passages quotidien par type de ligne selon les fiches horaires TAN.....	55
Figure 40: histogramme de la fréquentation par type de ligne.....	55
Figure 41: Rapport chiffré sur la fréquentation quotidienne de chaque ligne. Données transmises par l'enquête origine destination de 2012 pour la CAN .....	56
Figure 42: Tableau des effectifs scolaire dans un périmètre de 200 mètres aux abords de chaque ligne structurante.....	57
Figure 43: Tableau récapitulatif des entreprises comptants plus de 200 employés dans un périmètre de 200 mètres aux abords des lignes structurantes.....	57
Figure 45 : Localisation des différents pôles d'échanges à l'échelle de la CAN. Figure réalisée à partir d'une carte du réseau TAN .....	59

Figure 46 : Attribution des notes de priorité selon le nombre de lignes structurantes .....	61
Figure 47 : Attribution des notes de priorité selon le nombre de lignes .....	62
Figure 48 : Attribution des notes de priorité selon le nombre d'ERP .....	62
Figure 49 : Attribution des notes de priorité selon le nombre d'habitants .....	63
Figure 52 : Attribution des notes de priorité selon la fréquentation.....	64
Figure 53: tableau classement des 20 premiers arrêts à aménagés .....	65
Figure 54: Tableau comparatif TPMR et transport de substitution .....	69
Figure 55: Sortie de la plate-forme d'un véhicule utilisé pour le TPMR .....	70
Figure 56 : Véhicule utilisé pour le service MOBITAN .....	70
Figure 57: Pourcentage des abonnés TPMR par type de handicap .....	71
Figure 58 : Statut des clients TPMR sur l'année 2014.....	72
Figure 59 : Evolution du nombre de voyages TPMR sur dix ans .....	72
Figure 60: Nombre de personnes différentes ayant utilisé au moins une fois le service TPMR en 2014 .....	73
Figure 61 : Destination des usagers du service TPMR en provenance de Niort - décembre 2014 .....	74
Figure 62 : Origine des usagers du service TPMR à destination de Niort- décembre 2014.....	75
Figure 63: Evolution des courses TAD (2012-2014) .....	77
Figure 64 : Destination des clients du service TAD en provenance de Niort.....	78
Figure 65 : Communes d'origine des clients du service TAD à destination de Niort.....	78
Figure 66 : Tableau récapitulatif des catégories d'aménagement .....	88
Figure 67: Tableau des quais en fonction de leurs catégories d'aménagement .....	89
Figure 68: Tableau bilan des quais en fonction de leurs fréquentations .....	90
Figure 69 : Image d'un arrêt équipé d'une bande podotactile au niveau de la montée au bus.....	90
Figure 70: Image d'un arrêt équipé d'un logo PMR au niveau de la sortie de palette du bus .....	91
Figure 71: Image d'un arrêt équipé d'un zébra jaune signalant la position d'arrêt du bus.....	92
Figure 72: Tableau récapitulatif du coût des travaux concernant l'implantation des différents marquages au sol. Estimation calculée à partir de travaux déjà réalisés par la CAN (en € HT) .....	92
Figure 73: Programmation selon la fourchette basse de prix.....	93
Figure 74 : Programmation selon la fourchette haute du prix .....	93

---

## Avant-propos

Ce travail a été réalisé par un groupe de quatre stagiaires, élèves ingénieurs à l'école Polytech Tours, dans le cadre de leur quatrième année d'étude. Ce stage leur permet de mettre en application les notions qui leurs sont enseignées à l'école, à travers une problématique réelle illustrant les besoins des collectivités locales aujourd'hui. L'ensemble du travail a cependant été intégralement corrigé et validé par les techniciens et élus de la CAN.

Dans le cadre de la révision de son plan de déplacement urbain, la CAN souhaite continuer et accentuer les travaux de mise en accessibilité du réseau de transport en commun. Cette démarche prend place suite à la loi de 2014 imposant aux collectivités de réviser leurs schémas directeurs d'accessibilité (SDA) en créant un schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SDA/Ad'AP ou Sd'AP). Ce document s'inscrit dans une problématique de mise en accessibilité globale concernant aussi bien le transport que les établissements recevant du public de la CAN.

Comme le dit la sénatrice, Mme Claire-Lise Champion, dans son rapport "Réussir 2015"<sup>1</sup>, la date butoir de mise en accessibilité pour 2015 n'était pas réaliste et ne prenait pas assez en compte les différentes problématiques comme le temps de parution des décrets, les coûts de mises en accessibilité ou les temps de réhabilitation pour les bâtiments ou services complexes. Cependant, la sénatrice propose dans son rapport de maintenir cette date butoir et donne la possibilité de réaliser un document de programmation qui devra être réalisé et qui détaillera l'état de la mise en accessibilité.

Mot des stagiaires :

« Nous tenons à remercier chaleureusement les personnes qui ont pu nous aider, de près ou de loin dans l'élaboration de ce document, en nous apportant leurs connaissances, leur expertise et leur temps afin de répondre à nos questions ».

Nous, stagiaires de la CAN, assumons la responsabilité des omissions ou des erreurs qui pourraient être publiées dans ce rapport.

---

<sup>1</sup> (CampionClaireLise) : Réussir 2015

---

## Remerciements

Nous tenons à remercier particulièrement toutes les personnes qui nous ont aidés au cours de notre stage avec leurs conseils avisés et leurs informations précieuses :

**Monsieur Sébastien Forthin**, notre maître de stage, chef de projet au service transport et déplacements de la communauté d'agglomération du Niortais (CAN), qui nous a soutenus et guidés tout au long des trois mois.

**Monsieur Abdelillah Hamdouch**, notre tuteur de stage, directeur et enseignant chercheur au département aménagement et environnement à Polytech Tours, qui nous a aiguillés durant l'ensemble du stage.

**Monsieur Philippe Hofmann**, directeur du service transport et déplacements de la CAN, qui a eu une attention particulière sur notre travail.

**Madame Claire Vignon**, technicienne infrastructures au service de transport de la CAN, qui a pu nous apporter son regard sur les différents coûts et aménagements à prévoir pour la mise en accessibilité des points d'arrêts.

**Monsieur Francis Seguin**, responsable réseau et qualité à la CAN, qui nous a fourni, notamment, de nombreuses données sur le réseau.

**L'ensemble des membres de l'équipe du service transport et déplacements de la CAN**, pour nous avoir accueillis chaleureusement et aidés dans l'ensemble de nos démarches.

**Monsieur Fabien Chabiran**, responsable géomatique à la CAN, qui nous a fourni de précieux conseils et données concernant les bâtiments et la population de la CAN.

**Monsieur Lecointe**, élu à la CAN aux transports et maire de Brûlain, qui nous a aiguillés notamment pour préparer notre présentation devant la commission intercommunale sur l'accessibilité.

**Monsieur Reginiez**, directeur de la polyclinique Inkerman à Niort et **Madame Sophie Gioulet**, qui nous ont reçus et éclairés sur des problématiques concernant l'accessibilité.

**L'ensemble des associations** présentes à la commission intercommunale sur l'accessibilité, qui nous ont éclairés sur la question de l'accessibilité en fonction des différents types de handicap ainsi que l'ensemble des associations qui ont collaboré avec nous.

**Monsieur Christophe Batty**, directeur de la société d'économie mixte des transports de l'agglomération Niortaise (SEMTAN), l'ensemble de son équipe et **Transdev Poitou-Charentes** qui nous ont reçus plusieurs fois pour traiter de sujets liés à l'exploitation du réseau.

# 1. Contexte et méthodologie de l'étude

## 1.1. Rappel de la commande/ du cahier des charges

Les différentes missions que les stagiaires ont dû traiter sont les suivantes :

- Réaliser une veille sur les Sd'AP réalisés par d'autres collectivités ;
- Proposer un tableau de bord permettant d'assurer le suivi et l'évaluation du Sd'AP ;
- Réaliser une étude comparative entre « transport de substitution » et « transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) ».
- Proposer un rapport annuel type pour la commission intercommunale pour l'accessibilité.

Le périmètre de l'étude comprend toutes les lignes urbaines et interurbaines et couvre 312 arrêts de bus identifiés à ce jour. Le territoire possède aussi 2 gares et 5 haltes ferroviaires qui devront être diagnostiquées afin de mobiliser les acteurs concernés pour leur mise en accessibilité.

Les arrêts scolaires et TAD (transport à la demande) ne sont pas inclus dans l'étude.

Pour la mise en place du Sd'AP, il a été demandé aux stagiaires de faire apparaître :

- Un préambule sur l'accessibilité ;
- Des éléments de contexte liés au territoire ;
- La description du réseau de transport public de voyageurs (juillet 2015 - août 2016) ;
- La description du matériel roulant utilisé par l'exploitant et par ses sous-traitants et l'affectation de ce matériel aux différents types de services ;
- Un diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts (urbain et péri-urbain) ;
- Les listes des points d'arrêts prioritaires et des points d'arrêts complémentaires établies en application de l'article D.1112-9 (du code des transports) ainsi que les caractéristiques associées à ces points d'arrêts et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- La liste des points d'arrêts devant faire l'objet d'une demande de dérogation motivée par une impossibilité technique avérée (au sens de l'article L1112-4) assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et la présentation des mesures de substitution envisagées ;
- La programmation présentant pour chaque année le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires et les engagements des maîtres d'ouvrage ou à défaut les actions nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge ;
- L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts pour chaque année incluant les concours financiers prévus par les différents financeurs ou à défaut les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ;
- La description des modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chaque année, le nombre des

personnes devant bénéficier d'une formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation ;

- La description des modalités 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 pour chaque année ;

- La description des modalités de mise en œuvre, de suivi de l'exécution et d'actualisation du Sd'AP (proposition d'un tableau de bord), notamment lorsqu'est fait le bilan annuel des actions.

## 1.2. Données et méthodologie

	Première semaine	20 Avril / 15 Mai	15 Mai / 22 Juin	22 Juin / 3 Juillet	Après le stage
Travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Veille sur les autres Sd'AP</li> <li>→ Prise de connaissance du contexte législatif</li> <li>→ Veille sur les rapports annuels des commissions intercommunales sur l'accessibilité (CIA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Préparation pour la sortie terrain</li> <li>→ Mise en place des outils pour le diagnostic</li> <li>→ Début de l'étude du terrain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Continuation et finalisation du terrain</li> <li>→ Mise à jour des données récoltées lors des journées terrain</li> <li>→ Analyse et mise en place des aménagements des quais</li> <li>→ Retour sur le terrain pour les aménagements de quais à prévoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Préparation pour la présentation à la commission intercommunale pour l'accessibilité</li> <li>→ Mise en forme du rapport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Premier rendu à remettre à la CAN le 15 juillet.</li> </ul>
Personnes contactées au cours du stage	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Service transport de la CAN</li> <li>→ M. LECOINTE : élu de la CAN aux transports et maire de Brûlain.</li> <li>→ Entreprise COLAS lors de la sélection des bordures bus par la CAN</li> <li>→ Visite du chantier pour la mise en accessibilité de l'arrêt Gutenberg à Chauray</li> <li>→ Participation à la commission intercommunale pour l'accessibilité du 15/04/15</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>SEMTAN</b> Thierry CHARTREU (responsable méthode) Luc GAUTIER (chef de projet) Michel LEMAISTRE (responsable des contrôleurs) Richard THIBAUD (responsable maintenance)</li> <li>→ <b>TRANSDEV</b> Véronique PETORIN Valérie BON (responsables TPMR/TAD)</li> <li>→ <b>Polyclinique INKERMANN</b> M REGINIEZ (directeur) Sophie GUILLOUET (secrétaire)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ KIOSQUE</li> <li>→ Première présentation du Sd'AP auprès de M. LECOINTE.</li> <li>→ Présentation du Sd'AP à la commission intercommunale pour l'accessibilité du 24/06/15</li> </ul>	

## Méthodologie concernant la création d'une base de données

Une grande partie du travail demandé était de réaliser un diagnostic sur l'accessibilité de l'ensemble des quais du territoire de la CAN (ligne urbaine et péri-urbaine). L'objectif a été de créer une base de données dans laquelle il est possible de recenser l'ensemble des informations obtenues sur le terrain. Une base de données élaborée par la CAN avait déjà été réalisée. Il s'agissait d'un diagnostic effectué sur certains quais classant les arrêts selon trois degrés d'accessibilité allant du moins au plus accessible. Néanmoins, ce diagnostic n'était pas complet car effectué sur environ la moitié des arrêts péri-urbains et une petite partie des arrêts urbains.

Nous avons donc diagnostiqué l'ensemble des arrêts urbains (à partir de visites sur le terrain) et péri-urbain (à partir de visites sur le terrain et de photographies effectuées par la CAN). Pour cela, la première étape de notre stage fut de se renseigner sur les lois sur l'accessibilité et les enjeux pour la CAN.

Ainsi, il a été convenu avec la CAN de réaliser un diagnostic élargi avec des critères législatifs mais aussi des critères pour le confort des usagers et des critères basés sur l'environnement autour du quai.

Pour chaque quai nous avons donc relevé :

- Les dimensions (hauteurs, pentes, largeurs, longueurs)
- Le matériel présent (type de bordures bus, type de sol, qualité du sol)
- Le mobilier présent (type de panneau, type d'abris, mobiliers associés à l'arrêt)
- L'environnement du quai (gêne d'accessibilité par du mobiliers urbains/végétation)
- L'accessibilité des cheminements piétons et des traversées piétonnes aux abords du quai.
- L'ensemble des informations disponibles (nom de l'arrêt, sens, horaires, carte du réseau)
- Le marquage au sol (bandes contrastées, logo PMR en sortie de palette, zébra jaune)
- Lignes passantes et matériel roulant (Bus, Minibus, Car)
- Trois photos (avant, milieu, arrière)

Par la suite, une grosse période d'analyse a été réalisée pour permettre de se rendre compte de l'état d'accessibilité des quais actuellement présents sur le réseau les TAN. Ainsi, il a été attribué à chaque quai un bilan en fonction de son niveau d'accessibilité.

Cette base de données avait deux objectifs principaux en ce qui concerne le diagnostic :

- connaître les degrés d'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts diagnostiqués
- connaître le patrimoine (matériels/mobiliers) présent sur le territoire de la CAN associés aux arrêts.

Cette base de données prend deux types de formes :

- Un tableur Excel recensant l'ensemble des informations
- Une fiche arrêt pour chaque quai où l'on retrouve les dimensions exactes, les photos associées et quelques remarques précises n'apparaissant pas dans la base de données Excel.

La base de données Excel que nous avons établie est en lien avec le logiciel de cartographie Arcgis. Elle permet de géo-localiser l'ensemble des points d'arrêts avec leurs caractéristiques associées. Cet outil a pour utilité de rendre visible rapidement l'état des lieux du réseau de la CAN.

Après la partie diagnostic/ bilan, l'autre partie du stage consistait en la mise en place de la programmation des travaux de mise en accessibilité à réaliser sur les quais. Pour cela d'autres données ont été ajoutées au sein de la base Excel notamment pour l'étude de la priorisation des quais :

- Nombre de lignes de bus desservant l'arrêt
- Nombre d'ERP (établissement recevant du public) à proximité de l'arrêt
- Nombre de travailleurs à proximité de l'arrêt
- Nombre d'habitants à proximité de l'arrêt
- Fréquentation quotidienne des arrêts

Enfin, une analyse plus fine des aménagements à réaliser a été effectuée pour prévoir une programmation plus réaliste et précise pour la mise en accessibilité totale du réseau. Pour cela, a été rajouté à la base de données le degré de difficulté d'aménagement allant de 1 à 4 pour chaque quai et son estimation financière associée.

## 1.3. Contexte

---

### 1.3.1. Contexte territorial

#### 1.3.1.1. Présentation du territoire d'étude

La communauté d'agglomération du Niortais (CAN) se compose de 45 communes depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 résultant de la fusion de la communauté d'agglomération de Niort, de la communauté de communes Plaine de Courance et de la commune de Germond-Rouvre. Située dans le département des Deux-Sèvres en région Poitou-Charentes, cette communauté d'agglomération possède 117 811 habitants (INSEE 2011) et s'étend sur plus de 821 km<sup>2</sup>. Ce territoire est doté de zones urbaine, périurbaine et rurale.

Depuis sa création en 1999 avec seize communes, la CAN a connu deux nouvelles extensions avec, le 16 juillet 2000, la prise en compte de 14 communes supplémentaires et la dernière extension en 2014. Ces extensions tendent à rejoindre de plus en plus l'aire urbaine de Niort, qui selon l'INSEE se définit par 77 communes et 149 220 habitants en 2010.

Les locaux de la CAN sont installés depuis mai 2014 près du quartier du Clou-Bouchet à Niort qui est la ville chef-lieu et aussi la plus grande commune de la CAN avec 57 813 habitants en 2011 d'après l'INSEE.

L'objectif de la CAN est d'associer les communes au sein d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et de conduire un projet commun de développement et d'aménagement du territoire, ainsi que d'assurer la gestion des services et des équipements.

Pour cela, la CAN dispose de trois types de compétences :

- Des compétences dites obligatoires qui sont le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, les transports urbains, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville ;
- Des compétences prises par arrêté, par décisions des conseils municipaux des communes intéressées, elles sont dites optionnelles. Pour la CAN, il s'agit de l'aménagement de la voirie d'intérêt communautaire, l'assainissement, les équipements culturels et sportifs

d'intérêt communautaire, la protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (collecte et traitement des déchets des ménages et assimilés...);

- Enfin, la CAN dispose de compétences facultatives dès lors que les communes décident librement de transférer à la communauté d'agglomération d'autres compétences que celles dont le transfert est imposé par la loi. Ces compétences sont le patrimoine d'intérêt communautaire, l'enseignement supérieur, des équipements socioculturels d'intérêt communautaire et le tourisme.

Pour assurer la gestion du réseau de transport en communs, la CAN a adopté depuis le 4 juillet 2011 un nouveau réseau de bus, le TAN (transport de l'agglomération Niortaise), desservant la totalité du territoire. Il faut savoir que l'agglomération est connue pour son fort taux de motorisation qui est de 1,35 voiture par ménage ce qui est supérieur à la moyenne nationale qui est de 1,19<sup>2</sup>.

## Communauté d'agglomération du Niortais (1er janvier 2014)

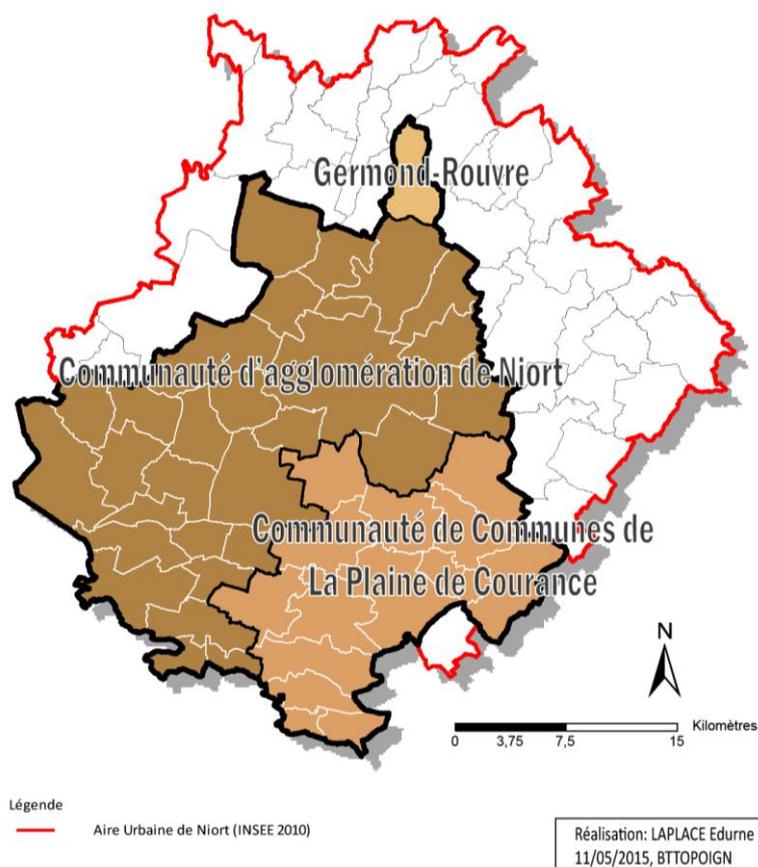


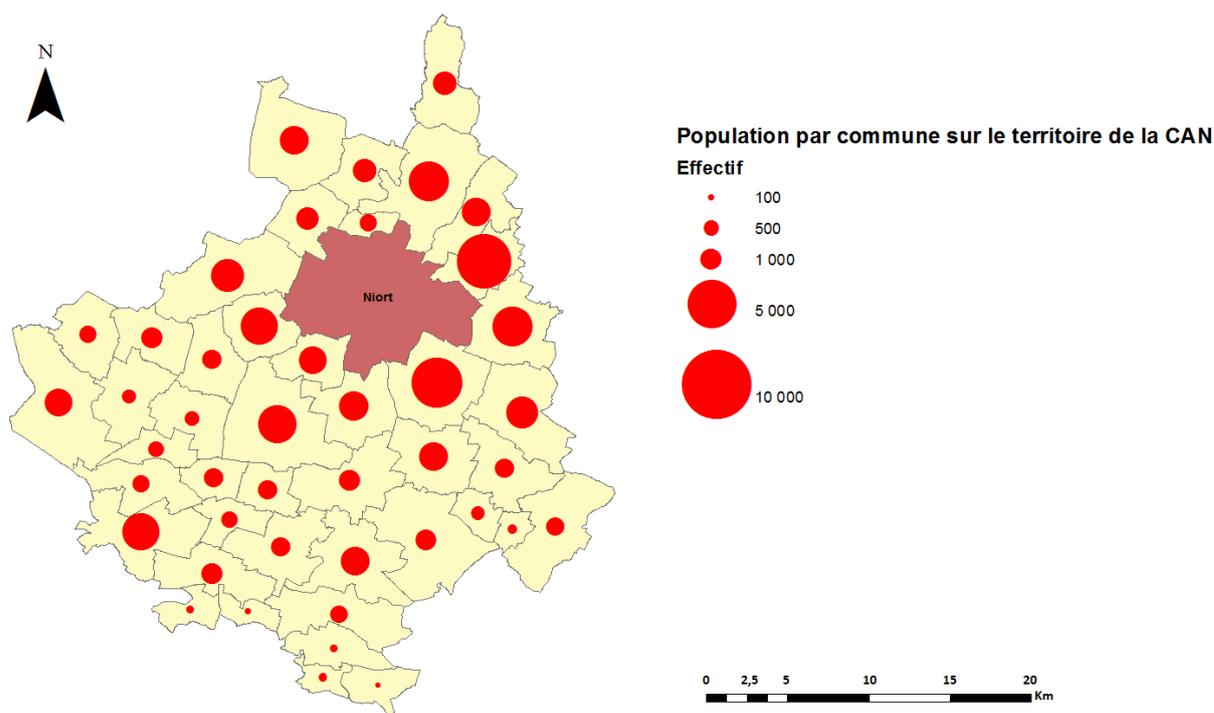
Figure 1: Carte de la communauté d'agglomération du Niortais

<sup>2</sup> (LeMonde) : La preuve par la carte : non, « tout le monde » ne possède pas une voiture

### 1.3.1.2. Contexte démographique

#### Présentation de la population communale

On retrouve, dans un premier temps, un fort déséquilibre en ce qui concerne la population sur le territoire entre Niort qui compte environ 57 000 habitants et la seconde commune la plus peuplée de la CAN, Chauray, comptant seulement 6 000 habitants. La population de la commune de Niort représente 48% de la population de la CAN et seulement 8% de sa superficie.



Source : INSEE 2011  
Réalisation : Stage collectif

On retrouve Aiffres et Chauray qui sont, avec Niort, les trois seules communes comptant plus de 5000 habitants.

Aujourd'hui, 10 communes sur la CAN comptent plus de 2000 habitants

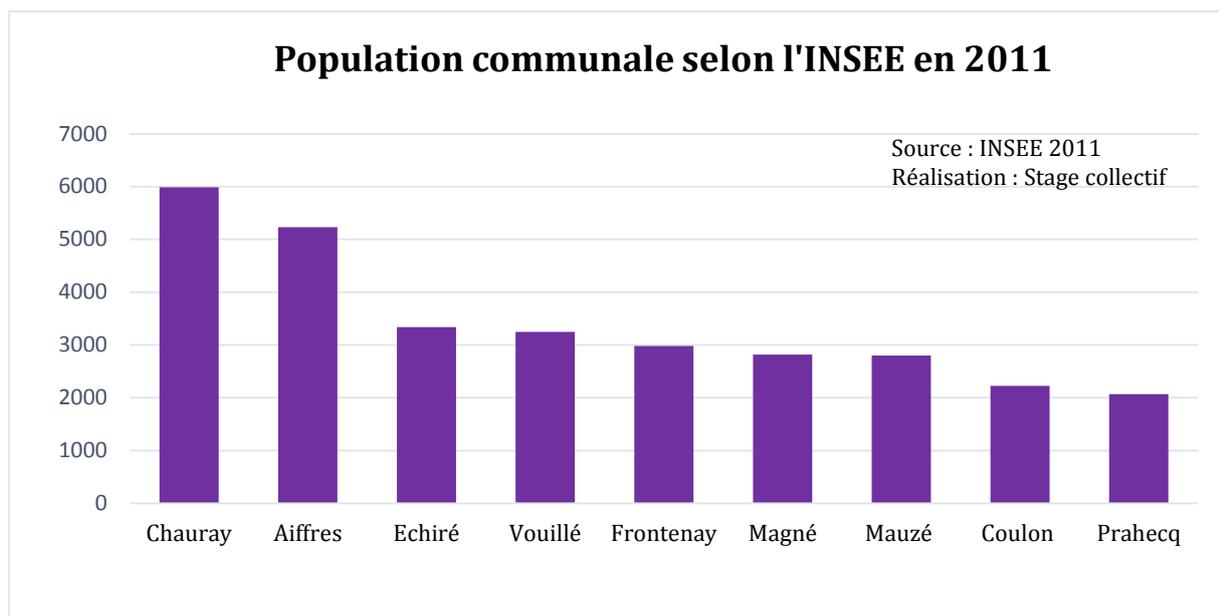


Figure 3: Histogramme représentant la population des 10 communes comptant plus de 2000 habitants selon l'INSEE en 2011 (hors Niort).

#### Evolution démographique

Après avoir analysé l'évolution de la population communale sur la CAN entre 2006 et 2011 à partir des données de l'INSEE, il a été constaté une très légère baisse à Niort de -0,4%. En revanche, certaines communes de la périphérie niortaise ont connu une augmentation significative de leur population comme Aiffres, Chauray et Vouillé.

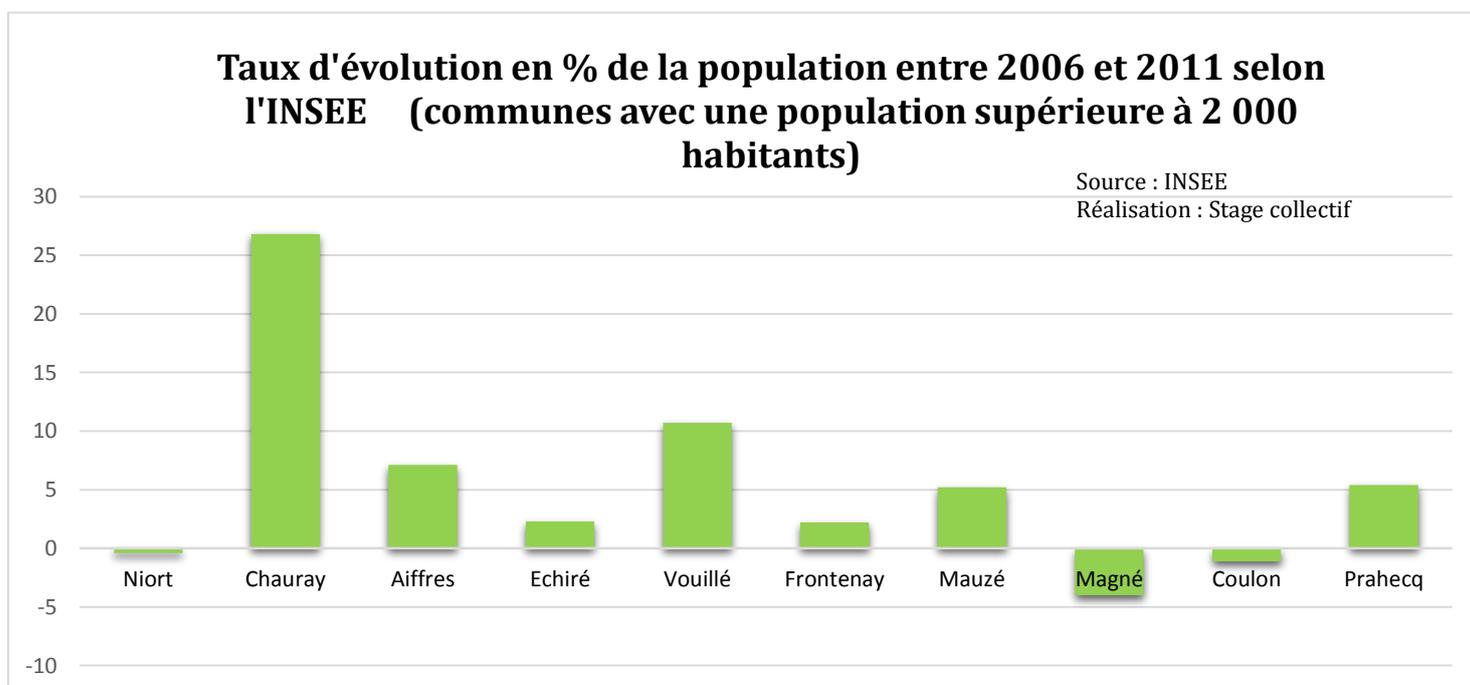
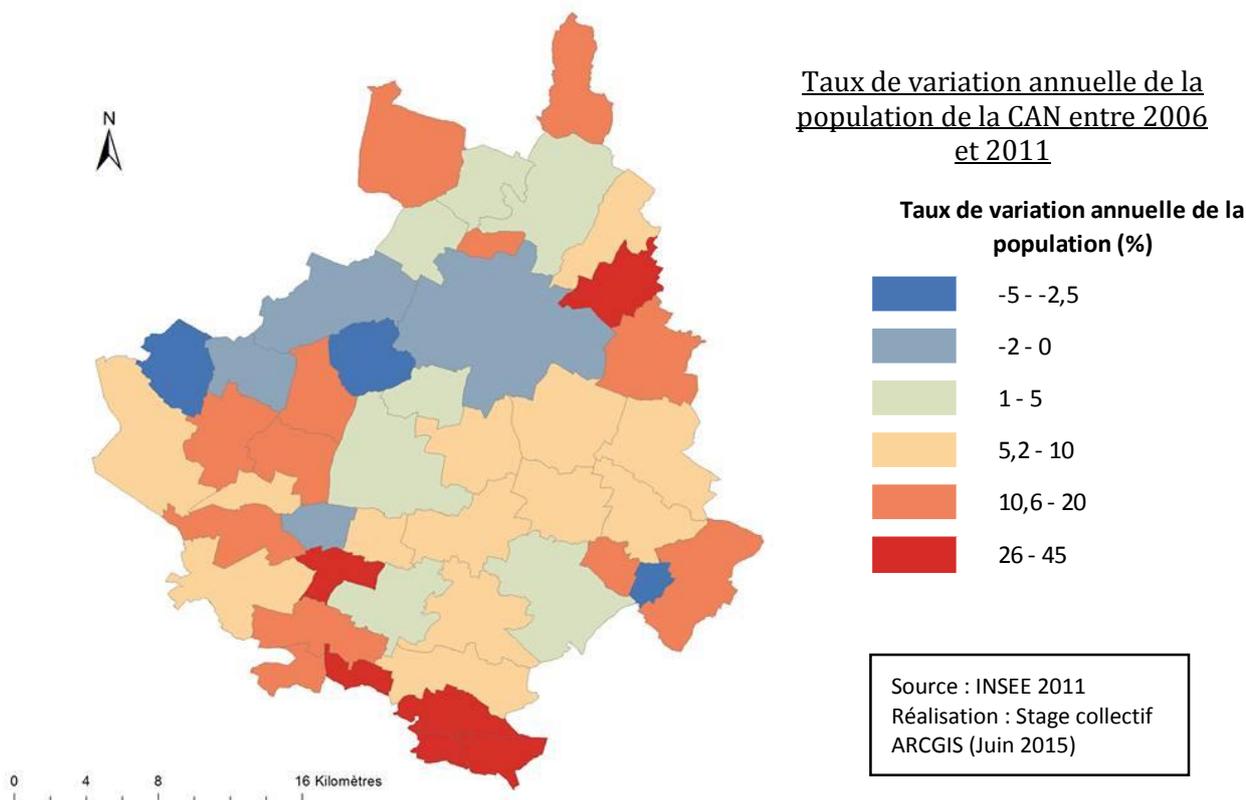


Figure 4: Histogramme du taux d'évolution en % de la population entre 2006 et 2011 pour les communes de plus de 2000 habitants.



[Figure 5: Carte représentative du taux de variation annuelle de la population communale en % entre 2006 et 2011 selon l'INSEE](#)

La forte augmentation (en %) de certaines communes notamment au sud de la CAN peut s'expliquer par leur très faible population. On constate, néanmoins, une baisse de la population sur une grande partie des communes du Marais Poitevin.

De manière générale, la population de la CAN a augmenté de 3,6% de 2006 à 2011. Cette augmentation est supérieure à la moyenne nationale qui est de 2,7% entre 2006 et 2011.

### Vieillessement de la population

On constate, sur l'ensemble de la CAN, une augmentation de la population de plus de 65 ans de 9,2% entre de 2006 et 2011. La moyenne nationale entre 2006 et 2011 étant seulement à 6,8%. On constate que cette population sur la commune de Niort a augmenté de 2% de 2006 à 2011. Néanmoins, cette évolution est beaucoup plus significative sur certaines communes de la périphérie. C'est le cas de Chauray, Aiffres, Echiré ou Magné qui ont connu chacune une évolution de plus de 30% de cette population entre 2006 et 2011.

### Taux d'évolution en % de la population communale de plus de 65 ans entre 2006 et 2011 selon l'INSEE (communes de plus de 2000 habitants)

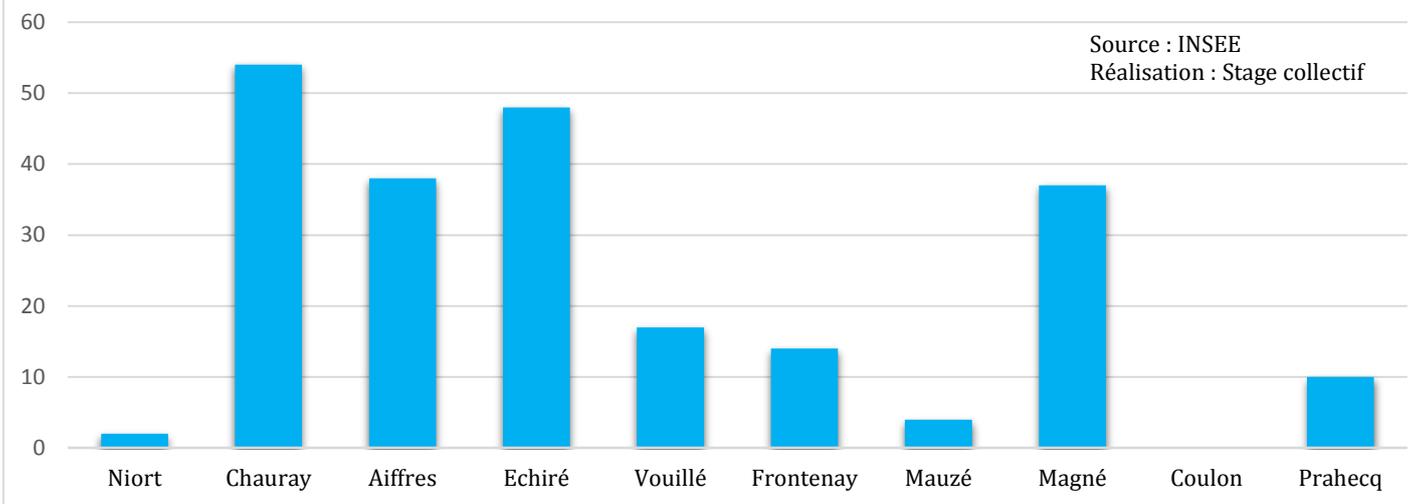


Figure 6: Histogramme du taux d'évolution en % de la population des 10 communes supérieure à 2000 habitants de plus de 65 ans

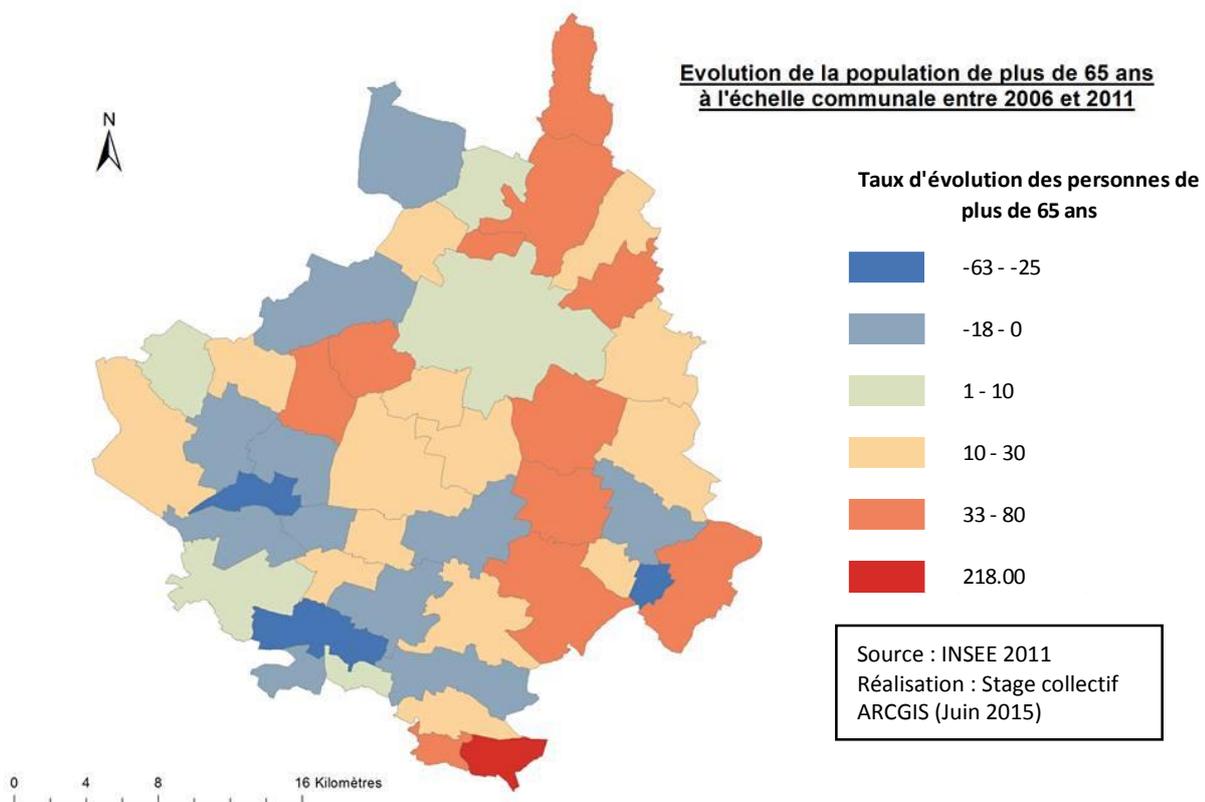


Figure 7: Carte représentant l'évolution en % entre 2006 et 2011 de la population communale de plus de 65 ans

### 1.3.2. Du SDA au Sd'AP

#### 1.3.2.1. Origine

Le Schéma Directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA/AD'AP ou Sd'AP) est un document de planification à destination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Toute AOM doit d'ici 2018 rendre l'ensemble de son réseau de transport accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite. La mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transport devenue obligatoire depuis l'arrêté de 2005 mais non respectée par une bonne partie des AOM a incité le gouvernement à proposer de nouvelles solutions. Ainsi, le Sd'AP permet à l'AOM de définir un plan d'action afin de rendre l'ensemble de son réseau accessible (ce qui comprend le matériel roulant, les infrastructures et les services aux voyageurs) dans un délai de trois ans pour les transports routiers urbains, six ans pour les transports routiers interurbains et de neuf ans pour les transports ferroviaires à compter de l'approbation du Sd'AP par le Préfet.

#### 1.3.2.2. Objectif

Ce document a donc pour objectif de faire un état des lieux de l'existant, c'est-à-dire de faire un diagnostic sur l'accessibilité des lignes de transports, du matériel roulant et du service aux voyageurs.

Il s'agit dans un second temps, pour la communauté d'agglomération du Niortais, d'élaborer un plan d'action sur trois ans, afin d'organiser la mise en accessibilité du réseau. Cela passe notamment par une priorisation des arrêts à rendre accessibles, selon des critères définis par la loi mais aussi par des critères à définir par l'AOM. Ce document permet également de présenter les arrêts qu'il est impossible de rendre accessibles et pour lesquels des solutions de substitution doivent alors être proposées. Enfin, il est également demandé à l'AOM d'établir la programmation et le financement des travaux à mettre en place.

Ce document devra être déposé auprès des services de la Préfecture au plus tard 1 an après la parution de l'ordonnance soit le 27 septembre 2015.

#### 1.3.2.3. Le schéma directeur d'accessibilité de la CAN

La communauté d'Agglomération du Niortais avait déjà, en 2008, rédigé un schéma directeur d'accessibilité lors de l'élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU) 2009-2019. Dans le SDA de 2008, la CAN fait un état des lieux de l'accessibilité de son service de transport en commun, elle entreprend la mise en place d'une base de données regroupant ces informations afin d'envisager et de mettre en place les aménagements adéquats ainsi qu'une programmation des travaux de mise en accessibilité. Les arrêts sont alors classés selon trois niveaux d'accessibilité.

Pour ordonner les aménagements à faire, la CAN propose alors dans l'annexe 4 du SDA 2008, un guide d'aménagement des points d'arrêts, dans lequel sont présentés les différents axes sur lesquels sont basés les aménagements des quais.

### 1.3.3. Contexte législatif actuel

#### 1.3.3.1. Historique de législation sur l'accessibilité aux transports et aux lieux publics pour les PMR

Depuis le milieu des années 70, des lois avaient déjà été mises en place dans le but d'améliorer les conditions de vie des personnes handicapées dans les transports en commun.

- **La loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées**, dans son article 52 incitait déjà, dans le but de faciliter les déplacements des personnes handicapées, les acteurs des transports collectifs à adapter les conditions d'accès dans les transports, à organiser des transports spécialisés pour les personnes handicapées ou encore à adapter progressivement les normes de construction du matériel roulant...
- **La loi n°91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public**, quant à elle, vient appuyer la loi de 1975 dans plusieurs domaines.

#### 1.3.3.2. Loi du 11 février 2005, un texte fondateur concernant l'accessibilité

- **La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du code de l'action sociale et des familles** a été mise en place dans le but de relancer le mouvement d'insertion des personnes handicapées dans la société. Elle obligeait notamment une accessibilité complète des services de transports collectifs à l'horizon 2015 pour toutes les AOM. Cette loi fait part de l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité, ou en leur absence pour l'État, de mettre en place un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) avant le 12 février 2008. Le SDA ayant pour but de définir les modalités de l'accessibilité de tous les types de transports et la programmation de leur mise en accessibilité.
- Pour appuyer cette loi, **le décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs** expose plus en détail les dispositions de mise en accessibilité concernant le matériel roulant.
- **La directive de la DGMT du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite** explique les modalités de mise en application des articles 45 et 46 de la loi, des éléments d'application des Schémas Directeurs d'Accessibilité... Dans ce décret y est également rappelée la notion de « chaîne de déplacement », celle-ci, définie dans l'article 45 de la loi du 11 février 2005, est composée du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics, des systèmes de transport et de leur intermodalité. Cette chaîne de déplacement doit être « organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». C'est-à-dire que tous les lieux de circulation doivent être aménagés afin que chaque individu puisse s'y déplacer de manière autonome et ce sans aucune difficulté. Cela passe donc par la mise en accessibilité de la voirie, des établissements publics, des services de transports...

### 1.3.3.3. Autres dispositions législatives s'inscrivant dans le contexte actuel

- **La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées**, a permis de relancer la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement.
- **L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 concernant la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées**, quant à elle, propose la mise en accessibilité des points d'arrêts de façon prioritaire et la mise en place du Schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'accessibilité programmée qui doit être déposé par l'AOM avant le 27 septembre 2015. Ce document permet à l'AOM de bénéficier d'un délai supplémentaire (trois ans pour le transport routier urbain, six ans pour le périurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire) pour répondre aux objectifs de mise en accessibilité.

En ce qui concerne le domaine des transports, cette loi est complétée par deux décrets :

- **le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'accessibilité- Agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur**, précisant le contenu du Sd'AP ainsi que les conditions d'approbation de ce dernier ;
- **le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêts des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée** qui détaille les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes à mobilité réduite.

## 1.4. Les acteurs impliqués dans l'étude et/ou la mise en œuvre du Sd'AP

**La CAN** : elle est chargée de l'élaboration du Sd'AP. C'est elle qui sera aussi chargée de son suivi et des actions à mener pour rendre l'ensemble des points d'arrêts accessibles dans les délais imposés par la loi. Elle devra assurer la coordination entre les différents acteurs impliqués dans son élaboration notamment en invitant les différents partis à échanger lors de la commission intercommunale sur l'accessibilité. Les élus quant à eux valident les décisions préconisées par les techniciens de la CAN.

**Les associations** : elles ont pour rôle de faire part des difficultés et problèmes rencontrés par leurs membres sur le réseau de transport en commun et de recommander certaines actions à mener auprès de la collectivité (CAN) pour rendre les arrêts accessibles en fonction des différents types de handicaps. Elles sont invitées à échanger notamment lors de la commission intercommunale sur l'accessibilité.

**Les exploitants du réseau TAN (SEMTAN, Transdev Poitou-Charentes,...)**: ils interviendront à plusieurs occasions :

- Lors de l'aménagement des différents points d'arrêts. Si ces aménagements ont un impact sur le réseau de transport, une concertation entre la CAN et les exploitants aura alors lieu.
- Les exploitants seront également sollicités pour la mise en œuvre de la formation du personnel et afin de permettre le bon fonctionnement de l'information voyageur concernant la mise en accessibilité du réseau de transport par la CAN.

**Les communes de la CAN :** ce sont elles qui ont la compétence voirie. Elles peuvent donc être partenaires de la CAN sur différents aménagements de points d'arrêts notamment sur les travaux connexes à réaliser. Le but étant d'avoir une accessibilité totale sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

**Le conseil départemental des Deux Sèvres :** le conseil départemental possède certains points d'arrêts sur le territoire de la CAN. Néanmoins, c'est la CAN qui sera chargée de leur mise en accessibilité. Une concertation sera donc nécessaire entre ces deux collectivités. Par ailleurs, dans le cadre de son Sd'AP, le conseil départemental a prévu un accompagnement financier pour certains arrêts péri-urbain.

**La SNCF :** la SNCF aura pour mission de mettre en accessibilité l'ensemble des gares et haltes ferroviaires sur le territoire de la CAN dans les délais imposés par la loi. La CAN et les communes pourront être chargées de certains travaux connexes.

## 2. Diagnostic de l'accessibilité du territoire

### 2.1. Les PMR sur le territoire

#### 2.1.1. Définition des catégories de PMR

D'après l'article 2 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 du code de l'action sociale et des familles pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, **la notion de handicap** se définit comme « toute limitation d'activité ou restriction de la 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 ». Cette loi reconnaît 6 types distincts de handicap.

##### ➤ Le handicap moteur<sup>3</sup>

Le handicap moteur ou déficience motrice recouvre l'ensemble des troubles (troubles de la dextérité, paralysie,...) pouvant entraîner une atteinte partielle ou totale de la motricité, notamment des membres supérieurs et/ou inférieurs (difficultés pour se déplacer, conserver ou changer une position, prendre et manipuler, effectuer certains gestes). Ce handicap a pour conséquence la réduction de l'autonomie de la personne et il nécessite parfois le besoin de recourir à une aide extérieure pour l'accomplissement des gestes de la vie quotidienne.

L'atteinte de la motricité peut être partielle ou totale, temporaire ou incurable. Ces personnes peuvent être en fauteuil roulant, se déplacer avec un déambulateur, une canne, des béquilles ou être mal marchantes. Elles rencontrent des difficultés liées aux changements de niveaux (escaliers) et pour l'accès au matériel roulant.

##### ➤ Le handicap sensoriel

Le handicap sensoriel résulte d'une atteinte d'un ou plusieurs sens dont les plus connus sont les atteintes de la vue et de l'ouïe. Cependant, il peut aussi altérer l'odorat (anosmie) et en répercussion le goût.

Le handicap auditif ou déficience auditive désigne l'altération plus ou moins sévère de la capacité auditive d'une ou de deux oreilles. Cela entraîne une incapacité à capter les informations sonores et une impossibilité à y répondre correctement oralement. Nous distinguons trois types de personnes atteintes par ce type de handicap : les personnes atteintes de surdité (perte totale de la capacité auditive unilatérale ou bilatérale), les sourdes-muettes et les malentendantes. Ces personnes développent leur sens visuel afin de compenser.

Le handicap visuel ou déficience visuelle désigne l'altération plus ou moins prononcée du champ de vision de l'acuité visuelle. Nous distinguons deux types de personnes, les personnes atteintes de cécité (personnes aveugles qui utilisent d'autres sens afin de faire une représentation mentale des lieux ou des trajets) et les personnes malvoyantes (personnes voyant mal mais possédant la vision partielle ou floue).

---

<sup>3</sup> (HandicapComitéNationalCoordinationAction) : <http://www.ccah.fr/former/formations/les-differents-types-de-handicap>

### ➤ Le handicap mental

Le handicap mental résulte d'un arrêt du développement mental ou un développement mental incomplet, caractérisé par une insuffisance des facultés et du niveau global d'intelligence, notamment au niveau des fonctions cognitives, du langage, de la motricité et des performances sociales. Ce handicap implique une déficience au niveau du développement intellectuel mesuré par rapport à ce qui est considéré, dans une société, comme un développement intellectuel « normal » en fonction de l'âge réel de la personne.

Il s'agit d'une déficience des fonctions mentales et intellectuelles, qui entraîne des difficultés de réflexion, de compréhension et de conceptualisation, conduisant automatiquement à des problèmes d'expression et de communication chez les personnes atteintes. Des critères importants entrent en compte, comme les aptitudes à manier des concepts abstraits et faire face à des situations compliquées et variées. La principale difficulté des personnes en situation de handicap mental est liée au fait de se situer dans l'espace et dans le temps.

Par volonté des associations d'usagers et de professionnels du secteur depuis 2001, la loi du 11 février 2005 a introduit la distinction entre handicap mental et handicap psychique<sup>4</sup>.

### ➤ Le handicap psychique

La notion de handicap psychique se distingue du handicap mental par le fait que la cause du handicap reste inconnue. Il apparaît souvent à l'âge adulte alors que le handicap mental apparaît, lui, à la naissance. De plus, des thérapies adaptées permettent dans certains cas de réduire le handicap psychique, voire de guérir la perturbation des facultés mentales.

Ce handicap se définit par l'atteinte d'une pathologie mentale entraînant des troubles mentaux, affectifs et émotionnels, soit une perturbation dans la personnalité, sans pour autant avoir des conséquences sur les fonctions intellectuelles. Les symptômes, essentiellement comportementaux, causent une profonde souffrance au malade et font obstacle à son intégration sociale. La difficulté à concentrer son attention, l'anxiété ou encore les pensées obsessionnelles peuvent les empêcher d'accomplir une tâche, d'effectuer un travail alors même qu'ils auraient, par ailleurs, les compétences requises.

### ➤ Le handicap cognitif

Le handicap cognitif se rapporte aux fonctions de la cognition qui sont lire, parler, mémoriser, comprendre, la faculté de percevoir (voir, entendre) et la faculté de motricité. Ce handicap entraîne des difficultés dans l'acquisition, le traitement et le stockage d'une information mais aussi dans l'action et la communication. Les personnes atteintes de ce handicap ont des difficultés à se situer dans l'espace et dans le temps, elles sont toujours à la recherche d'informations visuelles et sonores simplifiées.

### ➤ Le polyhandicap

Le polyhandicap est un handicap grave dont l'expression est multiple : il se caractérise par une déficience mentale sévère associée à des troubles moteurs, entraînant une restriction externe de l'autonomie et des possibilités de perception, d'expression et de relations. Les personnes polyhandicapées sont gravement dépendantes, ne parlent pas ou très peu et sont souvent repliées sur elles-mêmes.

---

<sup>4</sup> (ASH) : Les différents types de handicaps et les structures de l'ASH

## ➤ Le handicap en France

Selon une enquête de l'INSEE <sup>5</sup> publiée en Octobre 2000, environ 2.3 millions de personnes vivant à leur domicile, perçoivent une allocation, une pension ou un autre revenu en raison d'un handicap ou d'un problème de santé. De plus, plus de 5 millions de personnes bénéficient d'une aide régulière pour accomplir certaines tâches de la vie quotidienne.

Parmi ces personnes, en France, nous trouvons 13.4% (plus de 8 millions) de la population qui souffrent de déficiences motrices, 11.4 % de déficiences sensorielles (3.1 millions déclarent une atteinte visuelle), 9.8% de déficiences organiques comme les problèmes cardio-vasculaires, respiratoires..., 6.6% souffrent de déficiences intellectuelles ou mentales.

La loi du 11 février 2005 ne considère pas seulement les personnes possédant un handicap comme Personnes à Mobilité Réduite mais englobe un ensemble d'autres types de personnes. En effet, la directive Européenne 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 définit les PMR comme l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de :

« Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ainsi que les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».



Figure 8: Image "Nous sommes tous des PMR"

### 2.1.2. Poids des PMR à l'échelle du territoire

Il est aujourd'hui difficile d'évaluer avec exactitude le nombre de PMR sur le territoire de la CAN. De plus le terme PMR a une signification très large, on retrouve par exemple des « PMR temporaires » ( femmes enceintes, personnes chargées, handicapé physique temporaire...). Il y a cependant une donnée disponible provenant de l'INSEE nous permettant de comptabiliser le nombre de personnes couvertes par l'AAH (allocation pour adulte handicapé). Néanmoins cette donnée est accessible uniquement au niveau des communes de plus de 2000 habitants par soucis de confidentialité. Sur le territoire de la CAN seulement 10 communes répondent à ce critère. On

<sup>5</sup> (Mormiche) : Le handicap se conjugue au pluriel

retrouve Niort, Coulon, Aiffres, Chauray, Vouillé, Prahecq, Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay Rohan-Rohan, Magné et Echiré.

Pour bénéficier de l'AAH, les personnes doivent répondre à deux conditions, tout d'abord, il faut avoir un taux d'invalidité :

- supérieur ou égal à 80 % (condition suffisante pour bénéficier du transport pour personnes à mobilité réduite)
- ou compris entre 50 et 79 % et connaître une restriction substantielle et durable d'accès à un emploi, reconnue par la CDAPH (commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées).

Ensuite, une seconde condition concernant l'âge est à prendre en compte. En effet, pour bénéficier de cette aide il faut avoir :

- plus de 20 ans
- entre 16 et 20 ans et ne plus être à la charge de ses parents.<sup>6</sup>

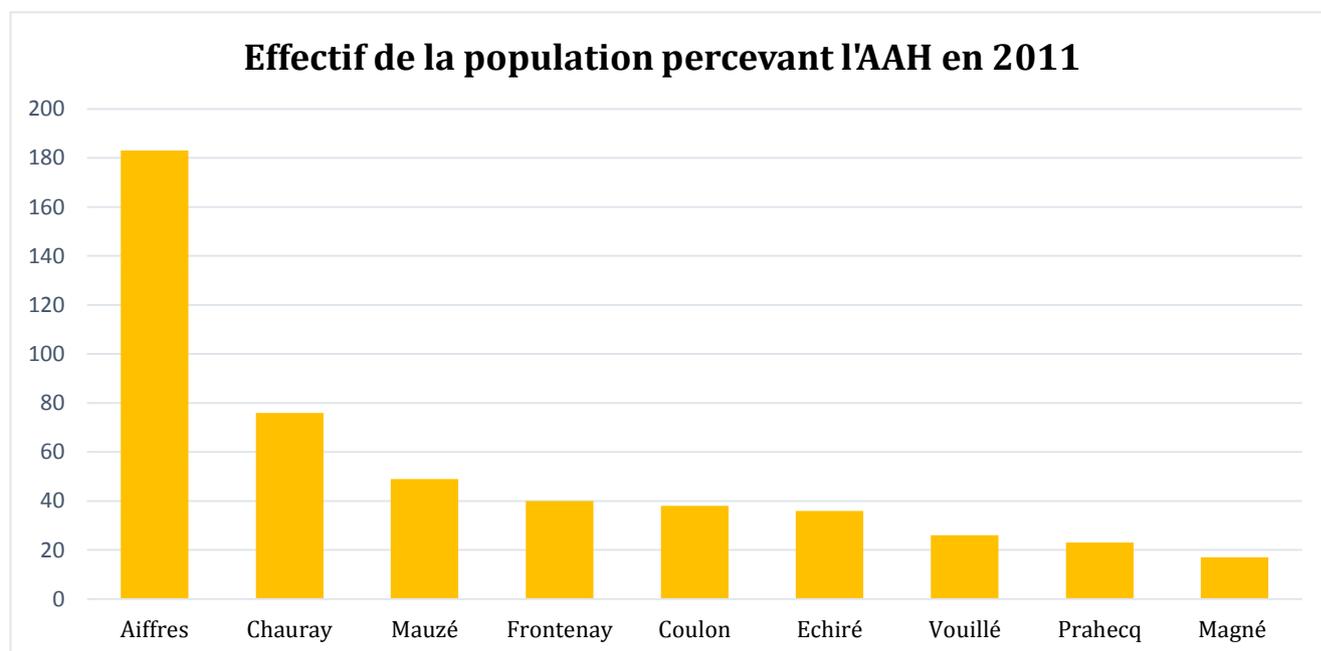
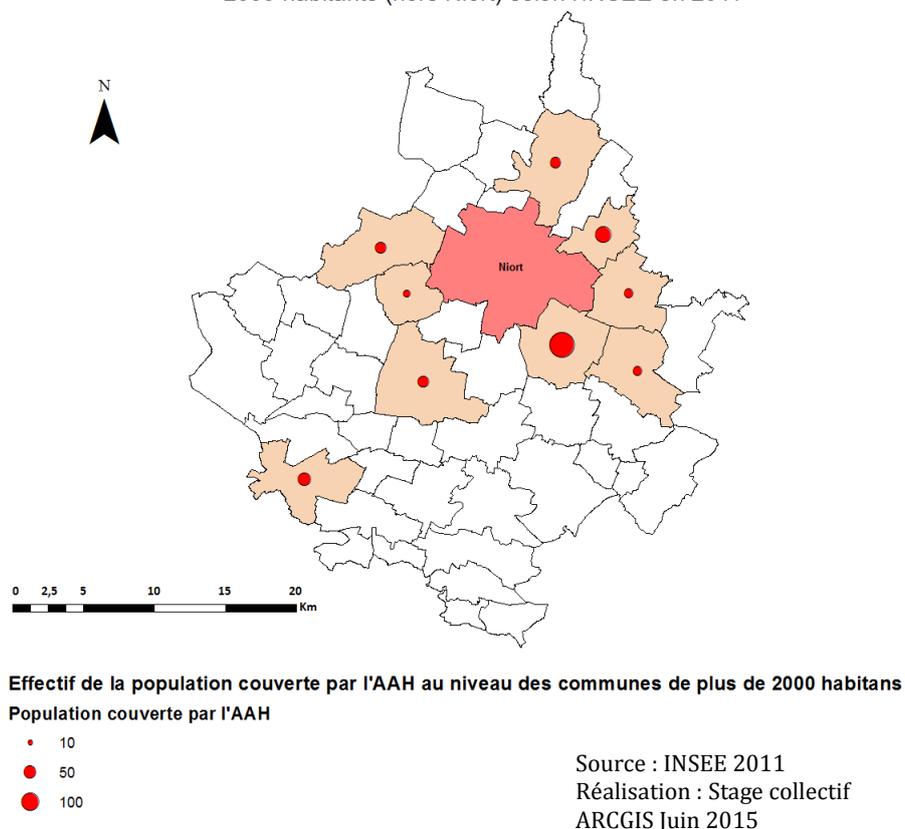


Figure 9: Histogramme représentant l'effectif de la population percevant l'AAH selon l'INSEE en 2011 au niveau des communes de plus de 2000 habitants (hors Niort)

<sup>6</sup> (ServicePublic) : service-public.fr

Effectif de la population percevant l'AAH  
 au niveau des communes de plus de  
 2000 habitants (hors Niort) selon l'INSEE en 2011



[Figure 10: Carte représentant l'effectif de la population percevant l'AAH en 2011 \(hors Niort\)](#)

La ville de Niort comptabilise 1908 habitants couverts par l'AAH en 2011, ce qui représente environ 3,3% de sa population. Aiffres comptabilise 180 habitants couverts par l'AAH ce qui représente environ 3,5% de sa population (cela peut-être expliqué notamment par la présence du CAT de la Jamine). Sur l'ensemble de ces 10 communes, on constate que 2,7% de la population est couverte par l'AAH. Cependant, la moyenne nationale n'est que de 1,5% selon l'INSEE. Ainsi, ce fort taux peut être expliqué, notamment, par la présence d'EHPAD (établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) sur la plupart de ces communes.

## 2.2. Description du système de transport

---

### 2.2.1. Le réseau

#### La SEMTAN

Le réseau de transport en commun de l'agglomération Niortaise est géré par la SEMTAN (société d'économie mixte des transports de l'agglomération Niortaise), basée à Niort et rattachée au groupe Transdev. La communauté d'agglomération de Niort a procédé à une délégation de services publics pour un contrat allant de 2011 à 2016. Ce contrat arrive donc bientôt à terme et le réseau actuel pourra être modifié dans le cadre du renouvellement de contrat de délégation de service public à compter de 2017.

#### Le réseau Urbain

Le réseau est aujourd'hui constitué de 5 lignes urbaines appelées "ChronoTAN" cadencées à 20 minutes en heure de pointe. Ces lignes desservent les principaux pôles d'attraction de l'agglomération.

Le réseau urbain est complété par les lignes "TransTAN", qui ont une fréquence moins élevée et qui font un peu plus de cabotage dans les quartiers, en essayant de passer au plus proche des pôles d'attractivité. Le réseau compte 7 lignes "TransTAN", ce qui fait un total de 12 lignes urbaines classiques.

Le réseau TAN dispose également de lignes spéciales. La CitiTAN est une ligne hyper urbaine cadencée à 10 minutes et qui est assurée par un minibus. Elle dessert toute la partie piétonne du centre-ville, allant de la place de la Brèche à la place du Port, en passant par l'Hôtel de ville ou les Halles. Il est important de préciser que cette ligne est gratuite et accessible. Le réseau est aussi composé des lignes R1 et R2 fonctionnant le dimanche et qui desservent tout le centre-ville, de la place de la Brèche au Pôle universitaire, en passant par la gare, les lycées ou l'hôpital. Enfin, le réseau dispose de deux lignes spéciales dites « cimetières » (D101 et D102) qui fonctionnent deux vendredi par mois.

#### Le réseau interurbain :

Le réseau interurbain est sous-traité par la SEMTAN à la société Transdev Poitou-Charentes. Il est composé de 8 lignes sur l'ensemble du réseau, appelées InterTAN.

Ce réseau fixe est complété par un système de transport à la demande qui a la particularité d'être zonal. Il fonctionne par rabattement des usagers des zones rurales vers les lignes InterTAN ce qui leur permet de rejoindre les zones urbaines notamment Niort.

A ce TAD zonal s'ajoute un système de lignes virtuelles que le client déclenche au besoin. Elles sont mises en place lorsque la ligne est peu fréquentée et notamment pendant les heures creuses en semaine, le samedi et le dimanche. Les lignes concernées sont les lignes suivantes : M, N, P, T, U, V et W. Quant à la ligne O celle-ci est depuis septembre 2014 entièrement à la demande.

Enfin, le transport scolaire permet de desservir les écoles primaires sur 20 communes, 7 collèges, 5 lycées et le pôle universitaire. Ce service est composé de plus de 50 lignes (voir les détails sur le guide SCOLTAN) qui assurent le trajet deux fois par jour. Elles sont ouvertes en période scolaire à l'ensemble des habitants de la CAN. Depuis l'extension de la CAN, le conseil départemental gère l'exploitation de l'ensemble du service de transports scolaire sur les 16 communes nouvellement entrées dans le périmètre de transport urbain de la CAN via une convention d'affrètement signée entre les deux collectivités.

## Les lignes départementales et régionales

### ○ Les lignes RDS

Ces lignes sont assurées par le conseil départemental. Le réseau est composé de 24 lignes desservant tout le département des Deux-Sèvres (Niort, Parthenay, Thouars...), mais seules sept lignes desservent la CAN (ligne 12, 13, 15, 16, 17, 18 et 60). Ces lignes sont assurées par des cars appartenant au conseil départemental directement ou à des sous-traitants. La fréquence est d'environ dix allers retours journaliers, en comptant un départ toutes les heures le matin, en milieu de journée et le soir.

### ○ Les lignes TER

Le territoire des Deux-Sèvres comprend trois lignes de transport express régional. La ligne La Rochelle – Poitiers, qui passe par Niort, Saint Maixent, Mauzé-sur-le-Mignon, etc, La ligne Niort – Saintes – Royan, qui permet de rabattre les voyageurs vers la ligne La Rochelle – Saintes – Bordeaux, ainsi que la ligne Niort – Fontenay-le-Comte, qui est assurée par des autocars. Ces lignes sont exploitées par la SNCF, qui est également responsable de la mise en accessibilité des quais des haltes et gares. Les communes et la CAN doivent s'assurer que le cheminement jusqu'à la halte ou la gare soit accessible.



Figure 11 : TER Poitou Charentes.  
<http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html>

## Le service TPMR.

Appelé MobiTAN, ce service de transport est accessible aux personnes disposant de la carte d'invalidité à 80% délivrée par la MDPH (cette carte doit faire apparaître la mention : station debout pénible), et domiciliées sur l'une des communes de la CAN. C'est un service en porte à porte disponible sur réservation et facturé au même prix que les voyages en bus classiques. La réservation doit impérativement être effectuée au plus tard la veille pour le lendemain (ou le vendredi avant 18h pour les trajets du samedi, du dimanche et du lundi). Les déplacements ne peuvent se faire qu'à l'intérieur du périmètre de transports urbains.

### 2.2.2. Le matériel roulant/ points d'arrêts

Le parc de bus géré par la SEMTAN appartient à la communauté d'agglomération du Niortais, qui les lui met à disposition, tout comme le dépôt de bus. Ce dépôt sert aussi bien de garage pour effectuer la maintenance que de bureau pour la partie administrative concernant l'exploitation.

Ce parc est composé de 57 bus urbains, dont 2 minibus alloués à la CitiTAN. Une différenciation au niveau de la livrée des bus avait été mise en place lors du renouvellement du réseau en 2011, mais elle a été abandonnée, puisque le fait de bloquer certains bus pour un type de ligne en particulier créait des conflits d'exploitation difficiles à gérer. Cependant, les bus restent plus ou moins attirés à une branche du réseau, en restant mobile sur une autre branche du réseau.

Le réseau ChronoTAN dispose de 25 bus ayant un âge moyen de 8 ans et 1 mois. On retrouve exclusivement des bus de la marque Heuliez et plus précisément, des Heuliez GX 317 ou 327. Ces bus sont tous équipés de planchers bas et de palettes PMR pour rendre possible la montée d'un fauteuil roulant. Ces bus ne disposent pas des annonces sonores et visuelles réglementaires telles que l'annonce des arrêts suivants, étant donné que le parc de bus actuel n'est pas équipé du

système de géolocalisation offrant l'information voyageur. Par ailleurs, en matière d'environnement, le pourcentage d'installation de filtre à particules est assez faible, puisque seulement 44% de ces bus en sont équipés.

La partie TransTAN du réseau est assurée par 30 bus, d'un âge moyen de 9 ans et 4 mois. Une fois encore, la totalité des bus sont de la marque Heuliez, avec un peu plus de diversité, puisqu'on retrouve plusieurs modèles (voir figure 12) mais aussi plusieurs types, avec des bus standards, des bus de gabarit réduit (ces bus de capacité réduite sont utilisés lorsque le bus doit emprunter un itinéraire délicat, imposant un rayon de braquage réduit), mais aussi un bus articulé qui n'est utilisé que pour des cas précis (desserte du centre de formation artisanale le matin par exemple). Ces bus ne sont pas tous équipés de palette (83%) ni de plancher bas (86%). Néanmoins, ces quelques bus non accessibles devraient bientôt être remplacés dans le cadre du plan de renouvellement annuel, puisqu'ils ont entre 15 et 20 ans d'ancienneté. Pour ce qui est de la lutte contre la pollution, les bus TransTAN sont plus performants que les ChronoTAN, puisque 56% des bus sont équipés d'un filtre à particules.

Nombre de GX327	5
Nombre de GX 317	7
Nombre de GX 107	3
Nombre de GX 337	2
Nombre de GX 137	1
Nombre de GX 427	1
Nombre de GX 77	1
Nombre de GX 117 C	8
Nombre de GX 117 L	2

Figure 12: Détail du parc Transtan

La ligne CitiTAN est desservie par deux minibus Mercedes Cytios, tous deux équipés d'une palette, d'un plancher bas et d'un filtre à particules.

Le réseau InterTAN est géré par Transdev, à qui la SEMTAN a délégué l'activité de transport interurbain. Ce réseau est assuré par des cars, qui ne possèdent pas de plancher bas, ce qui complique la montée. Ainsi, dans le cadre du contrat établi entre la CAN et le délégataire, la totalité des cars est équipée d'une plateforme (voir photo ci-contre) permettant l'accès aux personnes en fauteuil roulant et est entièrement accessible. Comme pour les bus du réseau urbain, ces bus ne sont pas pourvus de l'annonce visuelle et sonore réglementaire.



Figure 13: Plateforme d'accès au matériel roulant sur un car

Le réseau de TAD zonal est assuré par 8 véhicules légers offrant entre 2 et 9 places assises.

- 2.2.3. Enfin, le service TPMR est assuré par des navettes spécialement conçues pour le transport de personnes à mobilité réduite. Elles disposent de points d'ancrage pour les fauteuils roulant ainsi que d'une plateforme pour l'accès aux fauteuils. Contrairement aux bus urbains qui nécessitent un quai pour être accessible par la palette, ces navettes peuvent embarquer un fauteuil directement depuis la chaussée (même type que sur la photo ci-dessus). Le parc de véhicules sera décrit dans la partie réservée à ce service (partie 2.4.2).

## Hiérarchisation de la fréquentation des lignes de transport

Comme le montre le graphique suivant, la fréquentation des lignes de transport de la CAN est assez hétérogène. En effet, les lignes A, C et E (encadrées en rouge sur le graphique) sont les plus fréquentées du réseau. On voit également que les lignes TransTAN I et K sont plus fréquentées que les lignes ChronoTAN B et D. Cela pourrait s'expliquer par le cabotage plus important de ces lignes ainsi que par les points clés desservis par ces lignes (pôle universitaire, lycées et collège, quartier de Ste-Pezenne et Souché, place de Brèche...)

### Fréquentation par ligne

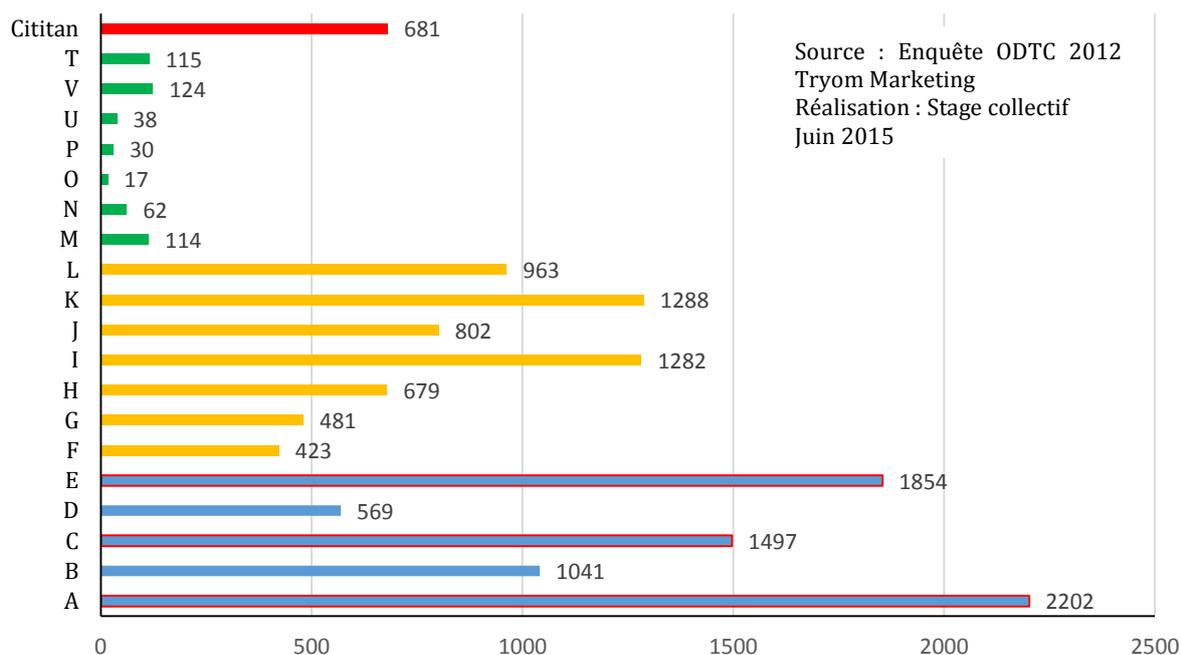


Figure 14: Graphique de la fréquentation quotidienne par ligne

Le graphique suivant représente la fréquentation moyenne journalière par type de ligne. On remarque que les lignes ChronoTAN et TransTAN sont celles qui ont le plus de fréquentation. La ligne CitiTAN a une fréquentation relativement faible, mais cela s'explique par la faible taille des bus, ainsi que la faible longueur du parcours. Les lignes TransTAN transportent moins de 500 personnes par jours, mais cela s'explique par le faible nombre d'allers-retours.

## Fréquentation par type de ligne

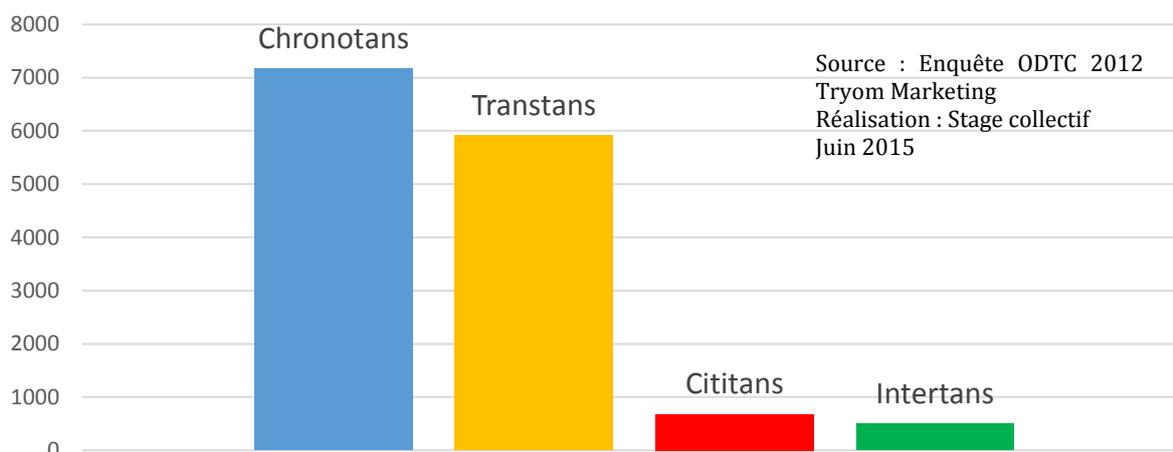


Figure 15: Graphique de la fréquentation moyenne par type de ligne

Enfin, le graphique suivant représente la fréquentation moyenne par trajets calculée en fonction du nombre de trajets moyens par type de ligne. Ce graphique vient confirmer le fait que les lignes A, C et E sont les plus utilisées des lignes ChronoTAN, et que les lignes I et K sont très fréquentées, malgré la fréquence de passage des bus réduite (la fréquence sera détaillée dans le paragraphe 2.3.5).

## Fréquentation moyenne par ligne

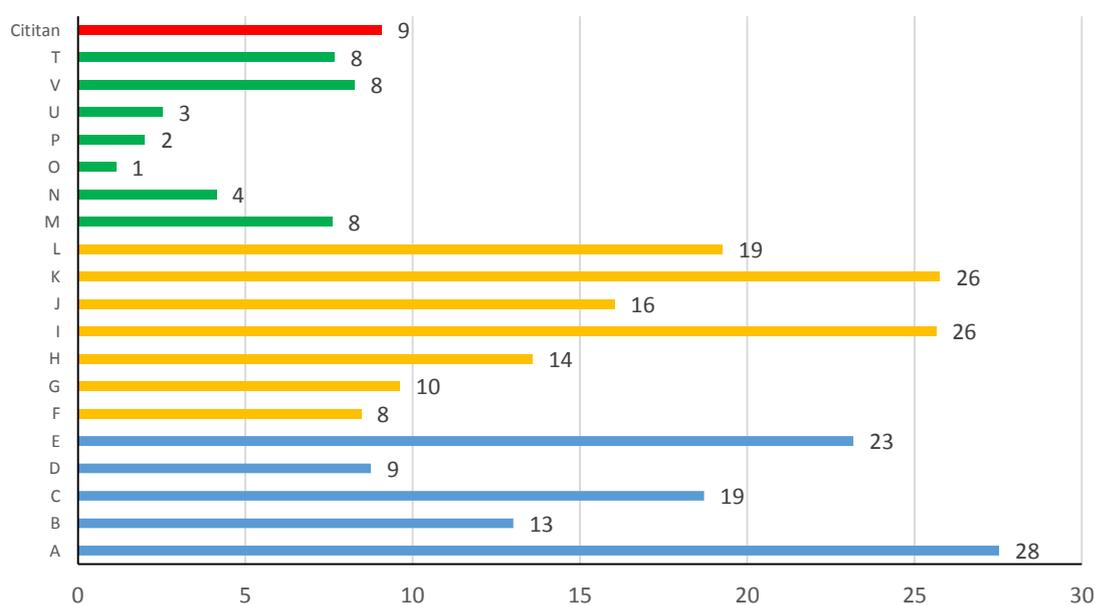


Figure 16: Graphique de la fréquentation moyenne par trajet

#### 2.2.4. La place des PMR au sein du système

Aujourd'hui nous ne disposons que des informations concernant les personnes à mobilité réduite utilisant le service TPMR. Néanmoins, la CAN ayant déjà entrepris la mise en accessibilité de son réseau depuis plusieurs années, quelques personnes à mobilité réduite prennent le réseau de bus classique. Cependant, nous n'avons pas d'informations chiffrées à ce sujet.

Les informations concernant les usagers du service TPMR seront présentées dans la suite du rapport.

### 2.3. Etat des lieux de l'accès

---

#### 2.3.1. Points d'arrêts

##### Démarche du Diagnostic

Ce diagnostic a été réalisé dans un contexte vaste, puisqu'en plus de mesurer des points précis concernant l'accessibilité, il a également permis de faire un état des lieux du matériel installé par la CAN sur l'ensemble des points d'arrêts.

Ainsi, le diagnostic a consisté à effectuer des mesures pour contrôler le degré d'accessibilité de chaque quai en fonction de chacune des normes développées ci-dessous. Il a été réalisé à la suite d'un important travail de terrain, (déplacement sur tous les quais urbains et péri-urbains) permettant de prendre en compte toutes les problématiques des arrêts. Ce travail de terrain a permis de faire un diagnostic précis qui tient également compte de l'environnement de l'arrêt, dans le but de faire des propositions d'aménagement pertinentes par la suite.

Le deuxième volet du diagnostic a été réalisé dans l'objectif de disposer d'un état des lieux précis des équipements mis en place par la CAN sur l'ensemble des quais concernés par cette étude. Ce volet a permis de recenser le nombre de quais possédant des équipements, tels que les abris, les corbeilles, les bordures bus, les bancs ou appuis ischiatiques, en effectuant une classification pour que le relevé fasse apparaître le type d'équipement. Ce diagnostic a également permis de recenser les différents problèmes présents sur les quais, tels que l'état du sol, qui peut parfois être un réel souci en matière d'accessibilité, mais aussi les obstacles présents (potelets, transformateur EDF, panneau de signalisation). Ce recensement des problèmes a été effectué en cherchant quel pourrait être les améliorations à réaliser sur les différents quais pour améliorer l'accessibilité de ceux-ci. Enfin, nous avons relevé les différents aménagements présents pour les personnes malvoyantes. En effet, la loi n'impose aujourd'hui aucune règle ou norme en ce qui concerne les aménagements pour malvoyants. Nous avons donc recensé le nombre d'arrêts équipés de bande contrastées au niveau de la zone de montée dans le bus ou de bande d'aide à l'orientation permettant de mieux guider les personnes malvoyantes sur le quai.

## Normes d'accessibilité

L'article du 15 Janvier 2007, relatif aux prescriptions pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, définit toutes les règles en matière d'aménagement des espaces publics pour l'accueil de PMR.

- Pente en long :

*Arrêté du 15 Janvier 2007, Article 1-1 :*

" Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle 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.

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."

Cet article met clairement en évidence la barre des 5 % à ne pas franchir, sauf en cas d'obstacle mineur. Les pentes supérieures à 4 % doivent normalement comporter des paliers, cependant, cette mesure n'est pas applicable pour un quai bus, puisque celui-ci doit présenter une pente uniforme et alignée à la chaussée afin d'améliorer la qualité de l'accostage du bus.

Dans notre étude, nous considérons donc un arrêt comme accessible (du point de vue de la pente en long) à partir du moment où la pente du quai est inférieure à 5 %, puisque l'aménagement de paliers est impossible sur le quai. Les arrêts situés sur des rues pentues (exemple : rue Alsace Lorraine, arrêt D'Agescy) ne peuvent être accessibles, puisque la pente globale de la rue est bien trop importante pour être conforme.

- Profil en travers :

*Arrêté du 15 Janvier 2007, Article 1-2 :*

"En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. "

Cet article est très clair et stipule bien que la pente en travers ne peut dépasser les 2% pour que le quai soit accessible au sens de la loi. Cependant, la circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 Novembre 2003 préconise une pente en travers de 1%, qui serait plus confortable pour une personne en fauteuil roulant.

- Largeur :

Pour ce qui est de la largeur, elle est définie dans le cas d'un trottoir utilisé pour du cheminement piéton. Dans le cas d'un quai bus, c'est une autre législation qui s'applique. En effet, l'arrêté du 15 Janvier 2007 article 12 donne la définition suivante :

"Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule."

En conséquence sur les arrêts de bus, une aire de 1,50 m de diamètre est à prévoir entre la sortie de palette et le premier obstacle. Les palettes de bus utilisées sur le réseau de la CAN faisant au maximum 70 cm de long, cet article impose donc sur le territoire une largeur de 2,20 m pour qu'un quai urbain soit accessible. En effet, nous distinguons pour ce critère les quais urbains des quais périurbains car le matériel roulant utilisé est différent. En effet, les cars étant équipés de plate-forme pouvant atteindre 1,60m de long, il faudrait donc prévoir des quais d'une largeur de 3,10 m.

- Hauteur :

Comme nous le citons ci-dessus, l'article 1-1 de la loi du 15 Janvier 2007 impose une pente en long inférieure à 8% sur une longueur maximale de 2m. Avec une sortie de palette de 70 cm, il serait possible de tendre vers les 12% autorisés sur une longueur de 50 cm. Néanmoins, l'idée est de réduire la pente au maximum afin de faciliter la montée dans le bus sans accompagnement des personnes en fauteuil roulant.

Les bus de la CAN ayant une hauteur du sol, une fois agenouillés, de 20 cm, la différence de hauteur maximale admissible entre le plancher du bus et le quai serait donc d'environ 6 cm. Par conséquent, la hauteur minimale pour un quai permettant d'assurer une pente réglementaire est donc de 14 cm, ce qui correspond à une bordure trottoir classique de type T2. Cependant, afin de réduire cette différence de hauteur entre le plancher et le bus, la CAN a choisi d'équiper ses quais avec des bordures bus ayant une hauteur de 18 cm offrant plusieurs avantages, tels que :

- L'amélioration de l'accostage en permettant au conducteur de frotter la bordure sans risque de dégradation du pneu grâce à un profil arrondi ;
- Une hauteur plus élevée qui permet de réduire la pente de la palette une fois celle-ci déployée ce qui demande un effort moins important pour accéder au bus pour les personnes en fauteuil roulant (pente en long inférieur à 3 %) ;
- Un revêtement tactile intéressant pour les malvoyants (car les bordures bus choisies par la CAN, ont un touché différent et distinctif permettant de marquer la limite entre les bordures des quais et celles de la chaussée).

- Etat du sol :

Le décret du 21 décembre 2006 article 1-1 définit les normes à respecter en matière d'état du sol :

"Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le profil en long présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts."

Ce point est moins quantifiable que les précédents, nous avons donc considéré qu'un sol est en bon état s'il est quasi neuf, avec une bande de roulement sans aspérités, etc. Nous avons considéré le sol comme moyen s'il présente des aspérités, en restant parfaitement carrossable et nous avons considéré un sol comme mauvais s'il est difficilement praticable.

### Bilan du diagnostic et classement des quais selon la législation

L'objectif de ce diagnostic était de classer les différents quais dans plusieurs catégories en fonction de leur degré d'aménagement et de leur degré d'accessibilité.

Nous avons considéré qu'un arrêt est aménagé à partir du moment où celui-ci est équipé de bordures bus. En effet, on parle ici d'aménagement spécifique à l'accessibilité et la présence ou non d'un abri n'est pas considéré comme un aménagement en matière d'accessibilité.

De plus, les arrêts présentant des bordures bus sont ceux ayant été aménagés le plus récemment, puisque les normes d'accessibilités sont relativement récentes. Ainsi, en prenant le parti de n'aménager, dans un premier temps, que les quais qui n'ont pas encore subis de transformations, l'aménagement du quai devient un critère de catégorisation majeur.

Pour rappel, un arrêt est accessible au sens de la loi s'il est en conformité avec les cinq points cités ci-dessus. A partir du moment où l'un des critères n'est pas respecté, le quai a été considéré non accessible.

Par ailleurs, pour les quais péri-urbains, il a été décidé de ne pas tenir compte des contraintes liées au déploiement de la plate-forme pour définir leur degré d'accessibilité (à savoir la largeur minimum d'environ 3 m) compte tenu des difficultés de prise en charge des personnes sur les arrêts hors terminus (contraintes d'exploitation fortes dues à la création de retards, l'obligation du conducteur de quitter son poste de conduite). En effet, l'idée retenue est de rendre accessible à tous les handicaps tous les terminus des lignes interurbaines. Ce choix permet d'être cohérent avec les pratiques du réseau départemental et de leur Sd'AP.

En outre, compte tenu de la tarification mise en place, le service TPMR constitue à ce jour un réel transport de substitution pour l'ensemble des arrêts intermédiaires des communes concernées par les lignes interurbaines. Pour tous ces arrêts, les critères retenus pour établir les conditions d'accessibilité sont donc les mêmes que ceux utilisés pour les quais urbains ce qui leur permet d'être accessibles pour tous les PMR à l'exception des personnes en fauteuil roulant.

### Bilan du diagnostic et présentation de la démarche

Les deux cartes suivantes présentent la répartition des quais suivant leur accessibilité au sens de la loi sur la commune de Niort ainsi que sur l'ensemble des communes de la CAN. Ces cartes sont disponibles en haute définition en annexe.

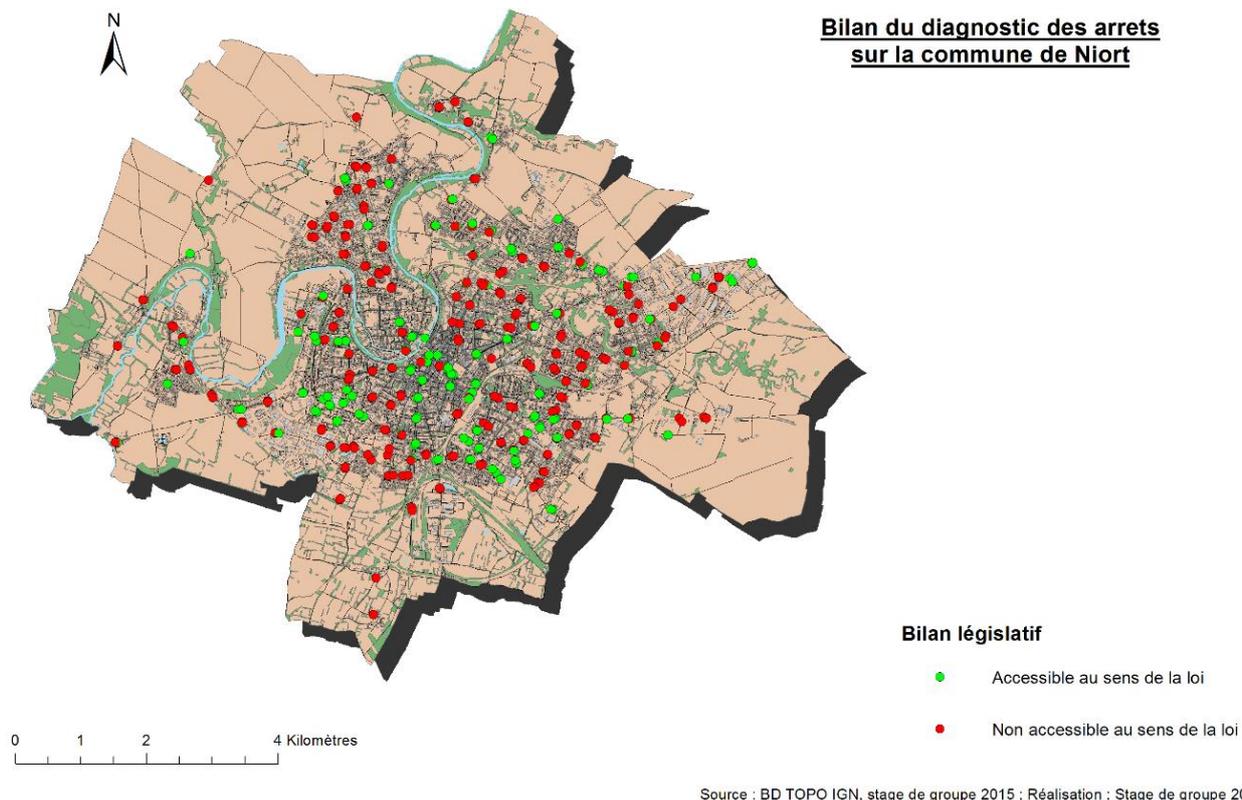
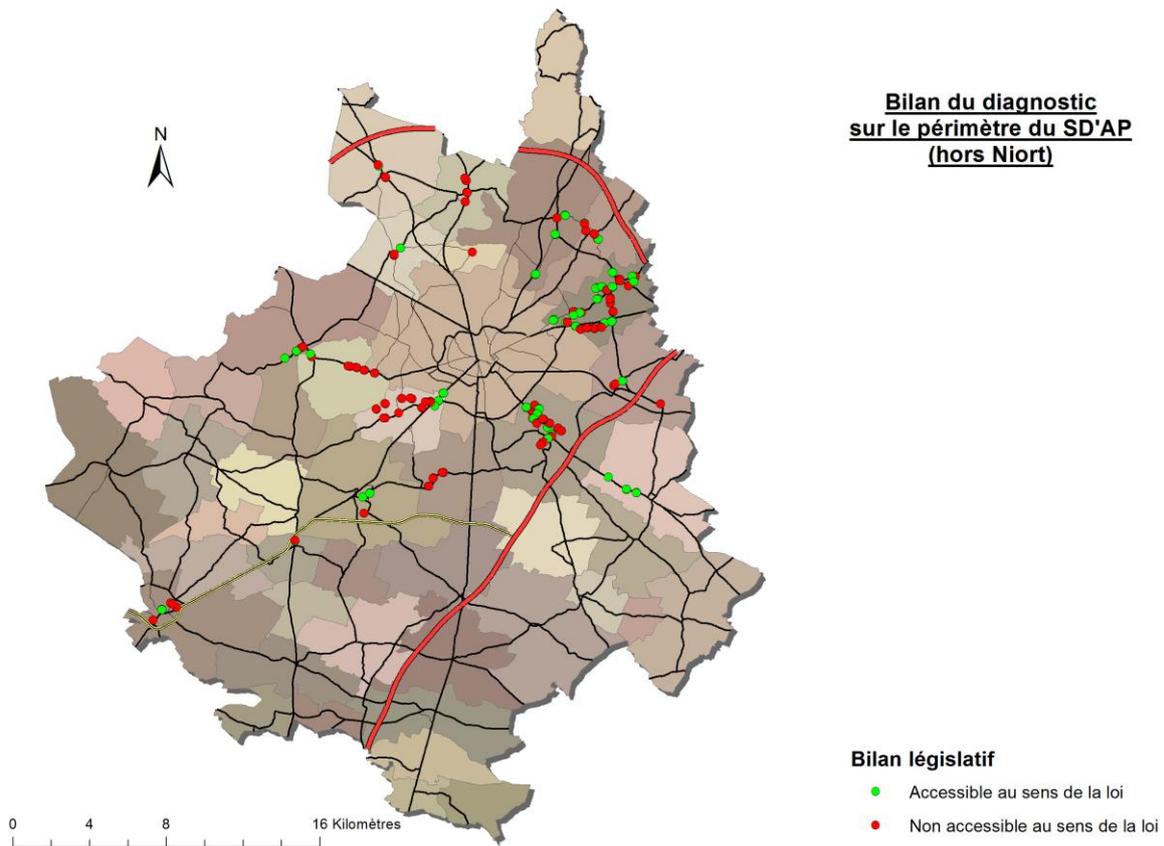


Figure 17: Carte de visualisation du Bilan sur la commune de Niort

Sur la carte page suivante, la commune de Niort est exclue de la visualisation dans un souci de visibilité.



[Figure 18: Présentation du bilan des arrêts à l'échelle de la CAN \(hors Niort\)](#)

Comme le montrent ces cartes, une grande majorité des quais est non accessible. Cependant, les essais réalisés par la commission intercommunale d'accessibilité (février 2015) en présence d'associations représentantes de personnes handicapées (notamment pour les handicaps moteurs et visuels) ont montré que certains quais classés non accessible au sens de la loi permettaient, dans les faits, d'accéder au bus pour une personne en fauteuil roulant. Ces essais se sont déroulés sur une après-midi, durant laquelle les membres des associations présentes se sont déplacés avec des techniciens de la CAN pour tester l'accessibilité des quais. Les quais d'une largeur inférieure à 2,20 mètres mais supérieure à 1,80 mètre ont permis l'embarquement et le débarquement de personnes en fauteuil roulant électrique (ce type de fauteuil est généralement plus volumineux qu'un fauteuil manuel) sans soucis de retournement.

Nous avons donc choisi de créer une nouvelle catégorie dans les degrés d'accessibilité. En effet, les quais présentant les mêmes caractéristiques que les quais accessibles, mais avec une largeur comprise entre 1,80 mètre et 2,20 mètres ont été classés **comme non accessible au sens de la loi mais praticable**. L'illustration suivante synthétise et récapitule les différents critères que doivent réunir les quais pour être considérés accessible au sens de la loi ou non accessible au sens de la loi mais praticable.



Quai accessible au sens de la loi (arrêt Pôle Universitaire)

- Pente en long inférieure à 5%
- Pente en travers inférieure à 2%
- Hauteur supérieure à 14 cm
- Largeur supérieure à 2,20 m



Quai non accessible au sens de la loi, mais praticable (arrêt Trévins)

- Pente en long inférieure à 5%
- Pente en travers inférieure à 2%
- Hauteur supérieure à 14 cm
- Largeur supérieure à 1,80 m

Figure 19 : Récapitulatif de la définition des quais accessibles et praticables

Le graphique suivant détaille la répartition entre les quais accessibles au sens de la loi, les quais non accessibles au sens de la loi, et les quais non accessibles au sens de la loi mais praticables.

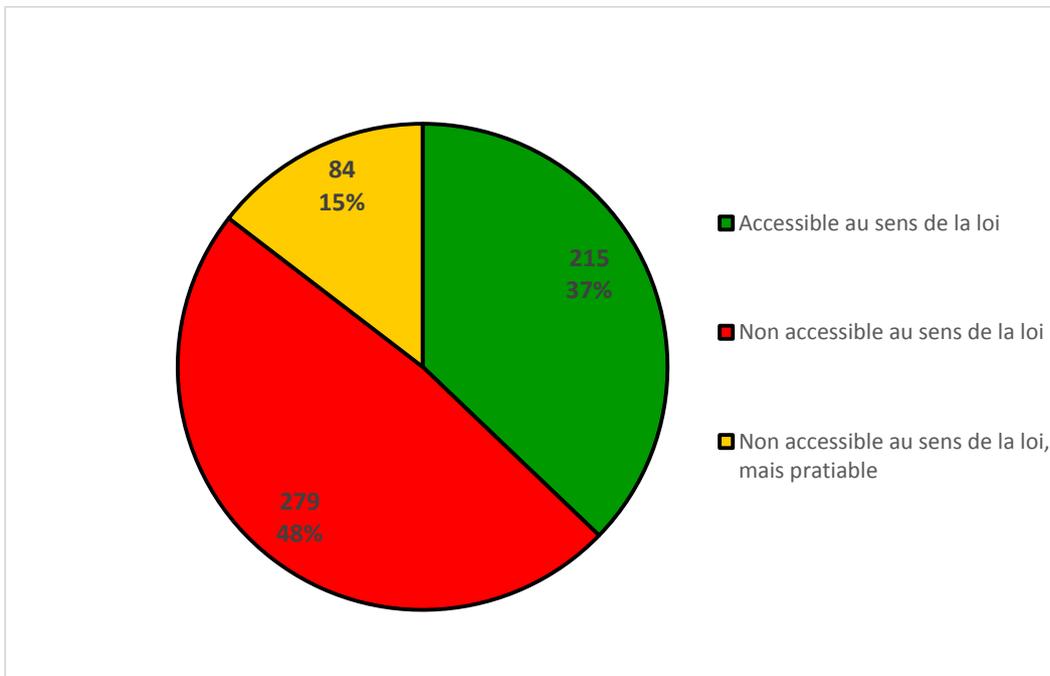


Figure 20 : Bilan des quais en fonction du diagnostic

Sur l'ensemble de la CAN, on a donc 215 quais accessibles au sens de la loi et 363 quais non accessibles au sens de la loi, dont 84 sont praticables, c'est à dire des quais qui ont la même

typologie que les quais testés. L'objectif est maintenant d'organiser une série d'essais pour ces quais afin de les maintenir ou non dans cette catégorie des quais praticables. Ces essais seront réalisés en collaboration avec les associations de la CIA afin que les aménagements correspondent le mieux aux besoins de ces usagers.

### Bilan des aménagements réalisés par la CAN

Aujourd'hui, une majorité des arrêts restent à aménager. Cependant, la CAN a commencé des travaux de mise en accessibilité des quais depuis plusieurs années et notamment depuis l'approbation de son SDA en décembre 2008. Comme nous l'expliquions précédemment, le but de ce travail était de classer également les quais suivant les aménagements qu'ils ont reçus. Ce diagnostic nous a permis de réaliser une photographie de l'aménagement du parc de quais, qui a mis en valeur un taux d'aménagement de 40% des quais. Ces quais n'ont pas pu tous être rendu accessible au sens de la loi, notamment à cause des contraintes imposées par l'environnement de l'arrêt. On applique donc la même catégorisation que précédemment, avec les quais accessibles au sens de la loi, les quais non accessibles au sens de la loi et les quais non accessibles au sens de la loi mais praticables.

Les deux cartes suivantes permettent de visualiser l'état d'avancement de l'aménagement des quais. On retrouve sur la première carte, l'aménagement des quais à Niort, puis l'aménagement des quais sur l'ensemble de la CAN en excluant Niort.

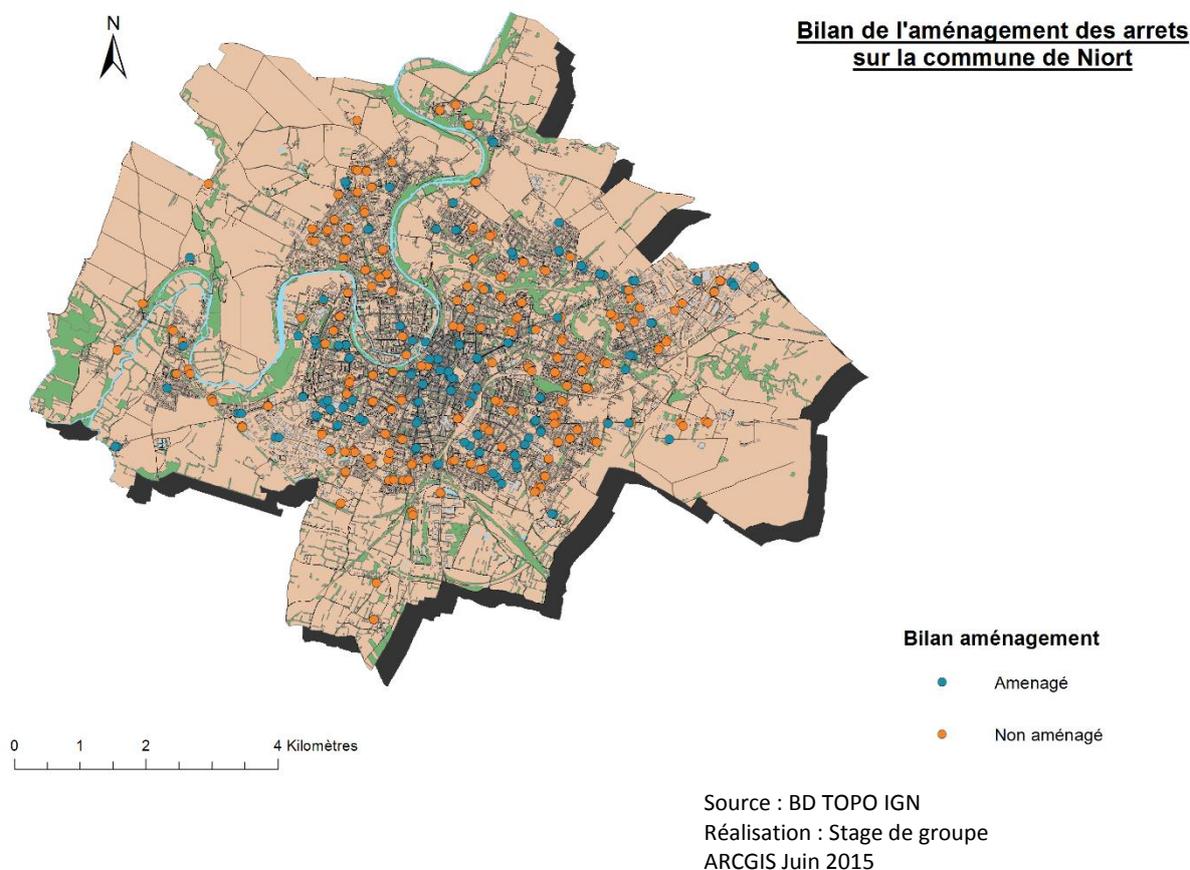


Figure 21 : Cartes des arrêts aménagés à Niort

Source : BD TOPO IGN  
Réalisation : Stage de groupe  
ARCGIS Juin 2015

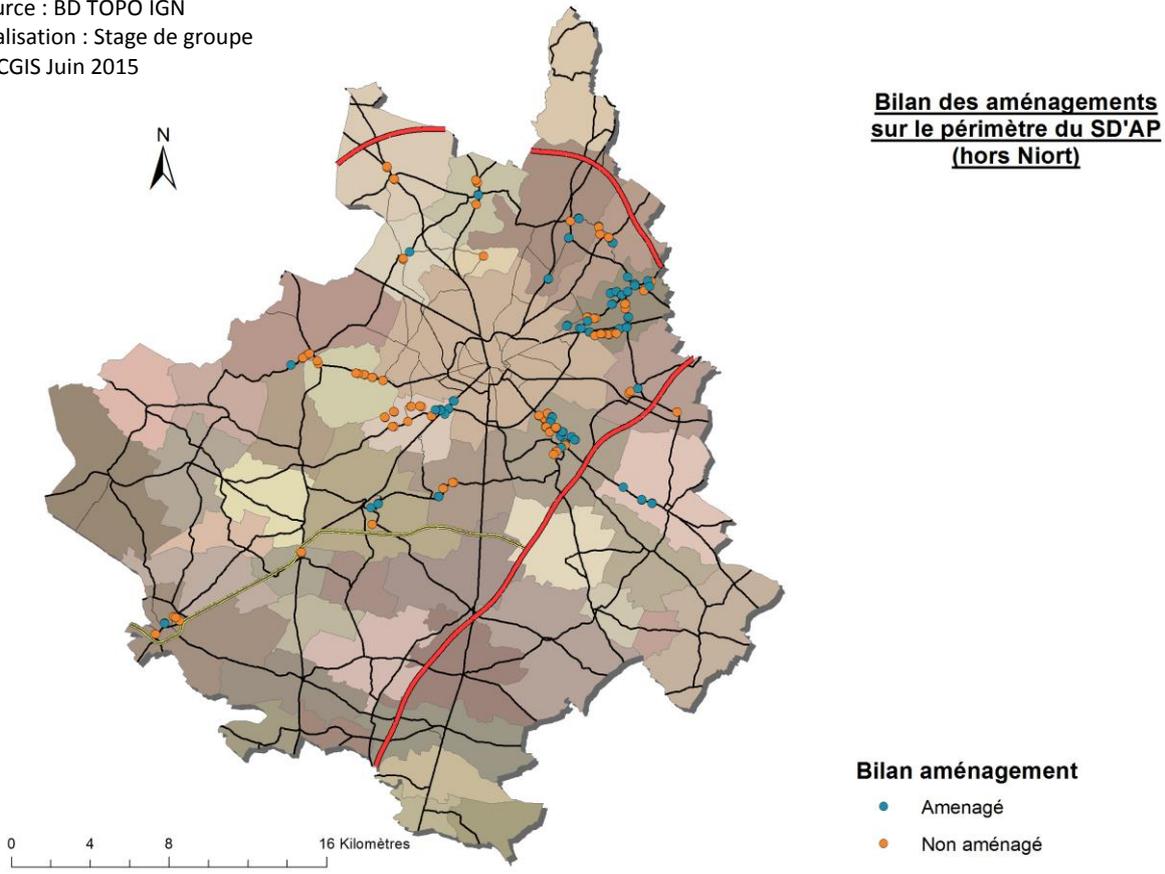
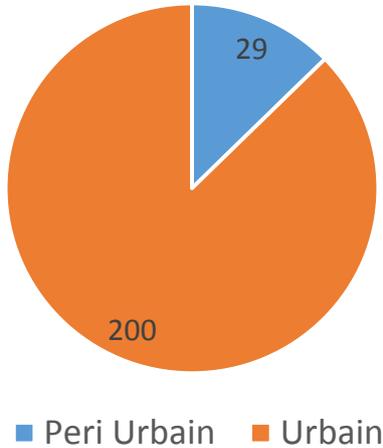


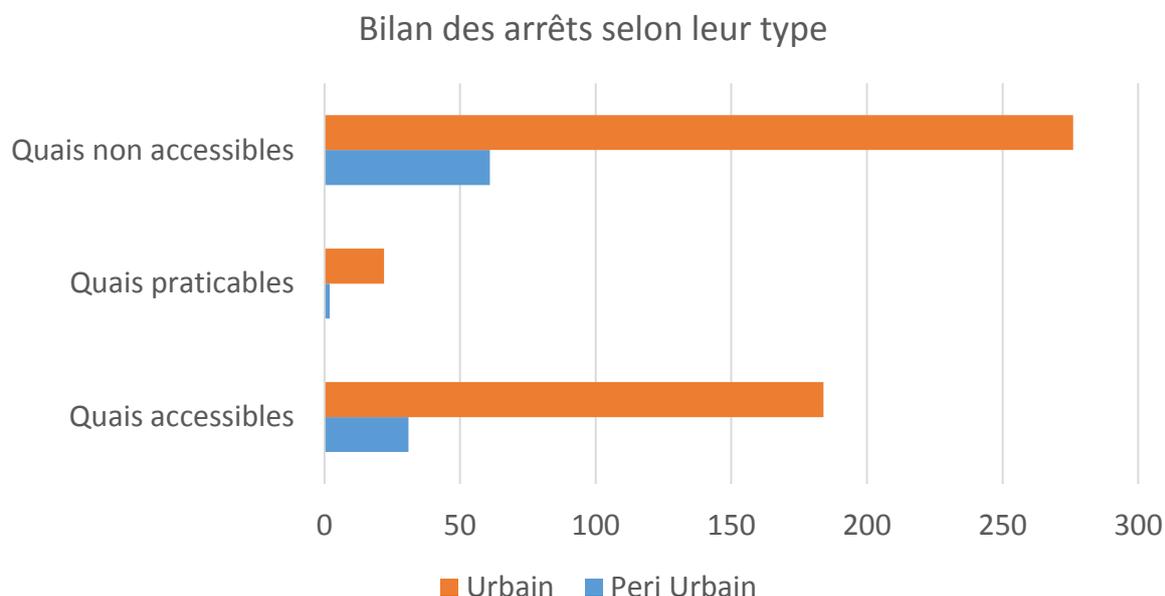
Figure 22 : Carte des arrêts aménagés de la CAN (hors Niort)

Le graphique suivant permet de visualiser la répartition des quais aménagés suivant leur type, urbain ou interurbain. On remarque que la très grande majorité des arrêts aménagés pour les personnes à mobilité réduite sont des arrêts urbains du périmètre de transport.

### Aménagement des quais selon le type



De plus, le graphique suivant permet de classer les arrêts suivant le bilan d'aménagement en fonction de leur type. On remarque une fois encore que les arrêts urbains jouissent d'une meilleure accessibilité, grâce aux travaux réalisés.



Nous avons ensuite réalisé une catégorisation qui sera plus précise et utile pour la priorisation et la programmation, en classant les quais suivants six catégories :

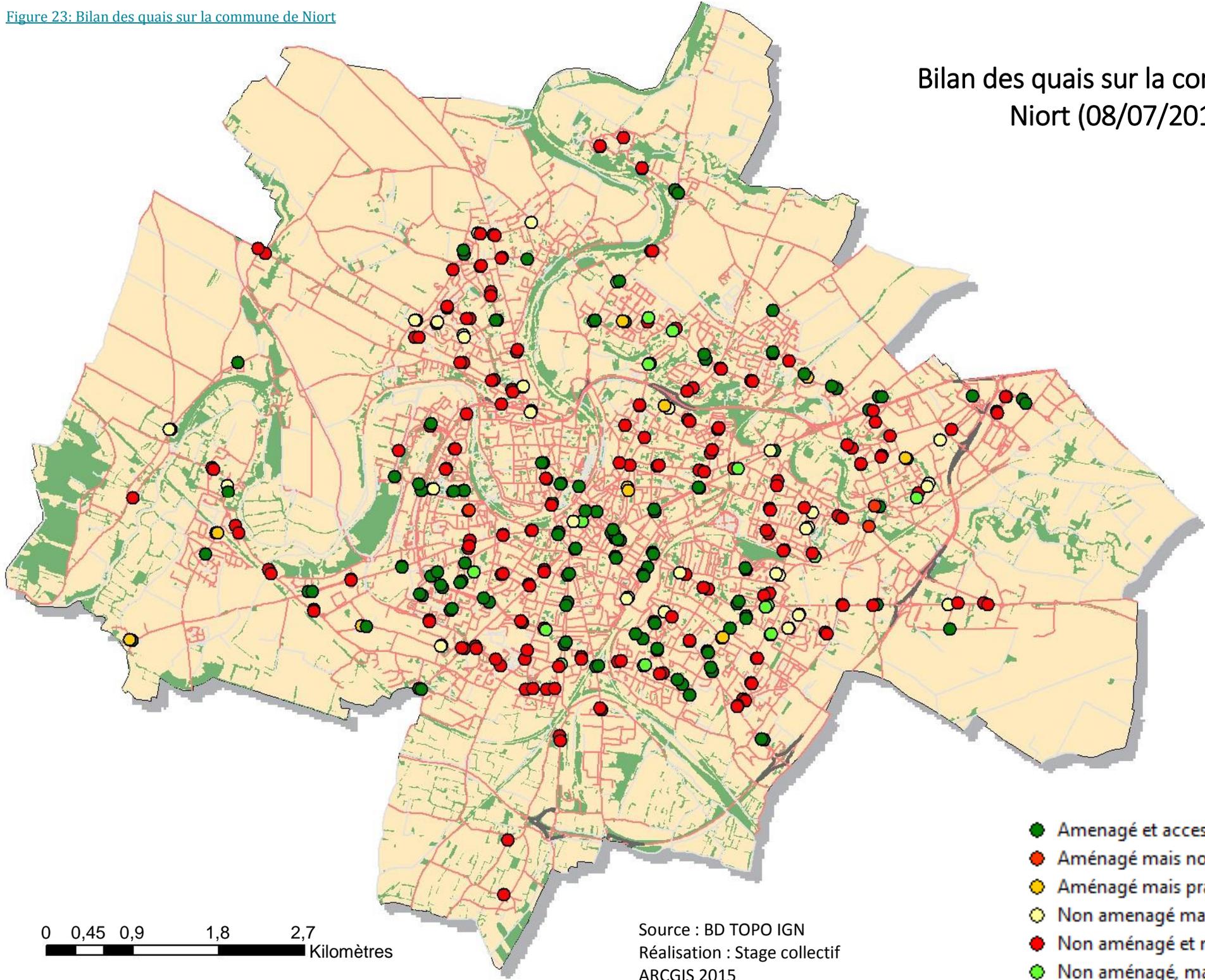
- Aménagé et accessible au sens de la loi
- Aménagé, non accessible au sens de la loi, mais praticable
- Aménagé mais non accessible au sens de la loi
- Non aménagé et accessible au sens de la loi
- Non aménagé, non accessible au sens de la loi, mais praticable
- Non aménagé et non accessible au sens de la loi

Cette catégorisation nous permet de distinguer quels sont les quais sur lesquels nous pouvons agir ainsi que leur degré d'accessibilité.

Les deux cartes suivantes présentent ce bilan détaillé avec la même représentation que précédemment. D'abord la représentation à Niort, puis la représentation sur la CAN en excluant Niort.

Figure 23: Bilan des quais sur la commune de Niort

# Bilan des quais sur la commune de Niort (08/07/2015)



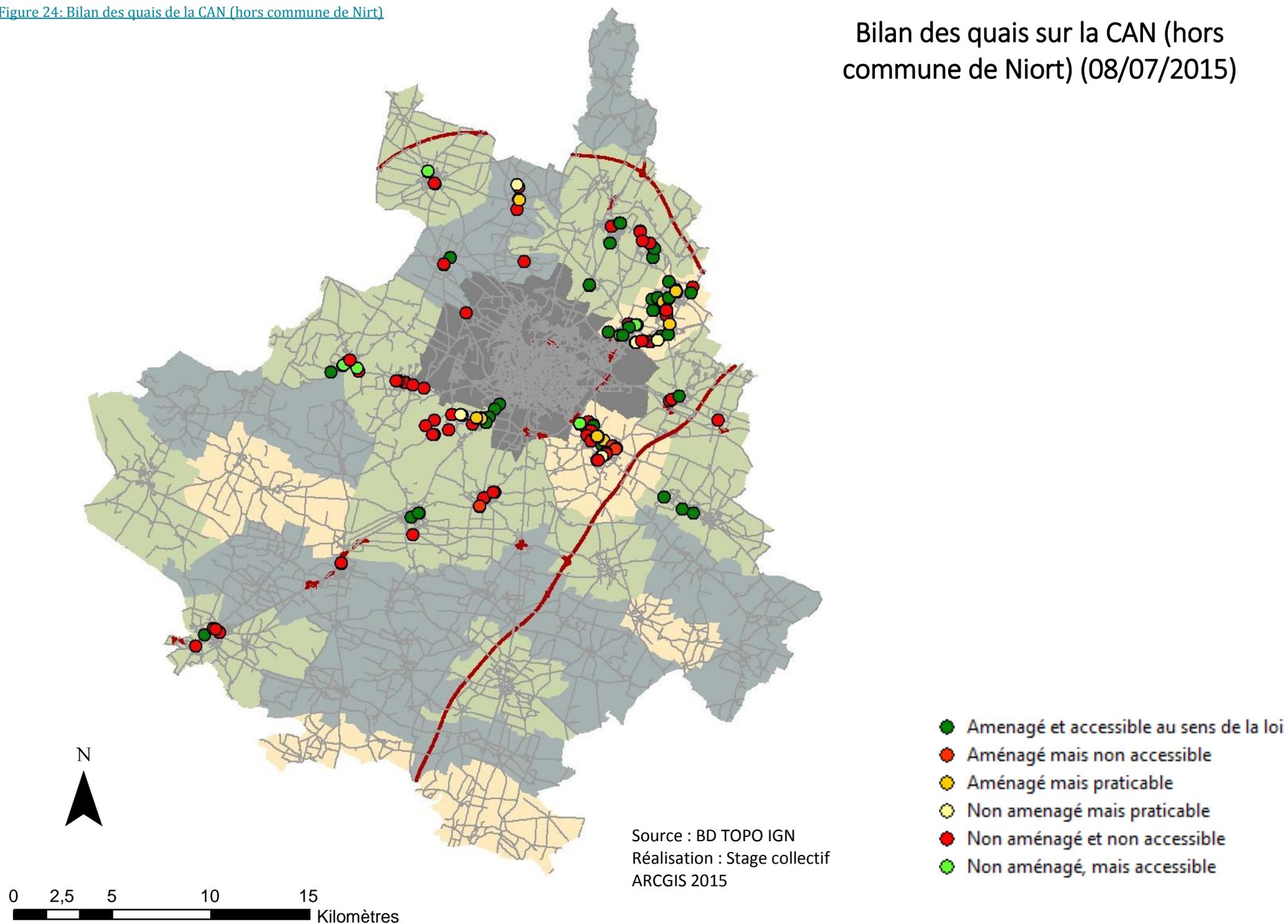
- Amenagé et accessible au sens de la loi
- Aménagé mais non accessible
- Aménagé mais praticable
- Non aménagé mais praticable
- Non aménagé et non accessible
- Non aménagé, mais accessible

0 0,45 0,9 1,8 2,7  
Kilomètres

Source : BD TOPO IGN  
Réalisation : Stage collectif  
ARCGIS 2015

Figure 24: Bilan des quais de la CAN (hors commune de Niort)

Bilan des quais sur la CAN (hors commune de Niort) (08/07/2015)



Le graphique suivant illustre la répartition des quais, suivant ce diagnostic détaillé, en respectant le même code couleur que sur les cartes ci-dessus.

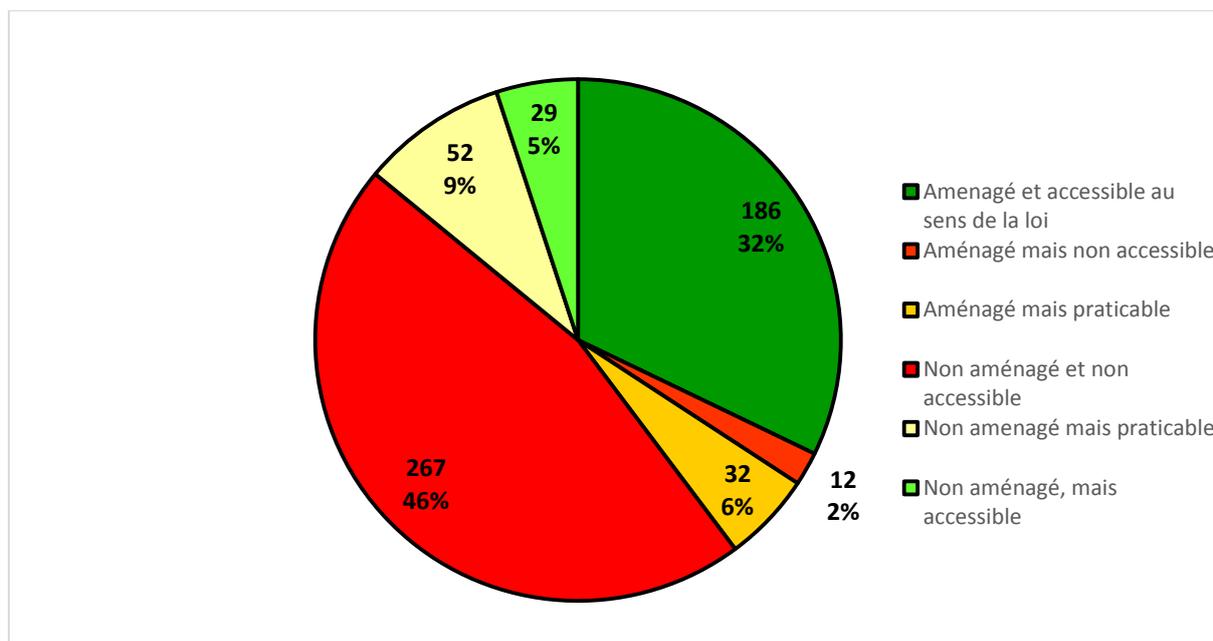


Figure 25: Diagramme bilan des quais en fonction du diagnostic

Avant de lister tous les quais à rendre accessibles de manière prioritaire, nous avons réalisé un diagnostic permettant de voir quels types de contraintes se trouvaient sur notre réseau. Ainsi, nous avons tout d'abord listé les caractéristiques des différents quais et il en est ressorti cinq critères à savoir la largeur du quai, la pente en long, la hauteur du quai, la pente en travers et l'état du sol.

Sur les 578 quais diagnostiqués, 60% (192 quais) possèdent un problème de largeur. En effet, 9% n'ont pas de quais, 13% ont une largeur inférieure à 1,40 m, 22% disposent d'une largeur entre 1,40 et 1,80 m et 15 % entre 1,80 et 2,20 m.

Pour la caractéristique de la pente en long, 4% ne possèdent pas de quais et 8% possèdent une pente supérieure à 5%, contraintes principalement dues à la typologie de la rue. Au final, nous avons observé que 13% de nos quais, soit 42 quais, avaient un problème de pente en long.

222 quais (68%) possèdent un problème de hauteur. En effet, 15% n'ont pas de quais et 54% ont une bordure inférieure à 14 cm ce qui ne permet pas une bonne sortie de palette.

Ensuite, pour la pente en travers, 53% de notre réseau (175 quais) a une pente en travers mauvaise ; 8% n'ont pas de quais et 45% ont une pente supérieure à 2%.

Enfin, concernant l'état du sol, 213 quais ont un sol dans un état moyen (31%) voire mauvais (34%) ce qui ne permet pas à une personne handicapée moteur de pouvoir circuler facilement sur le quai.

## Bilan des 578 quais de la CAN (22/06/2015)

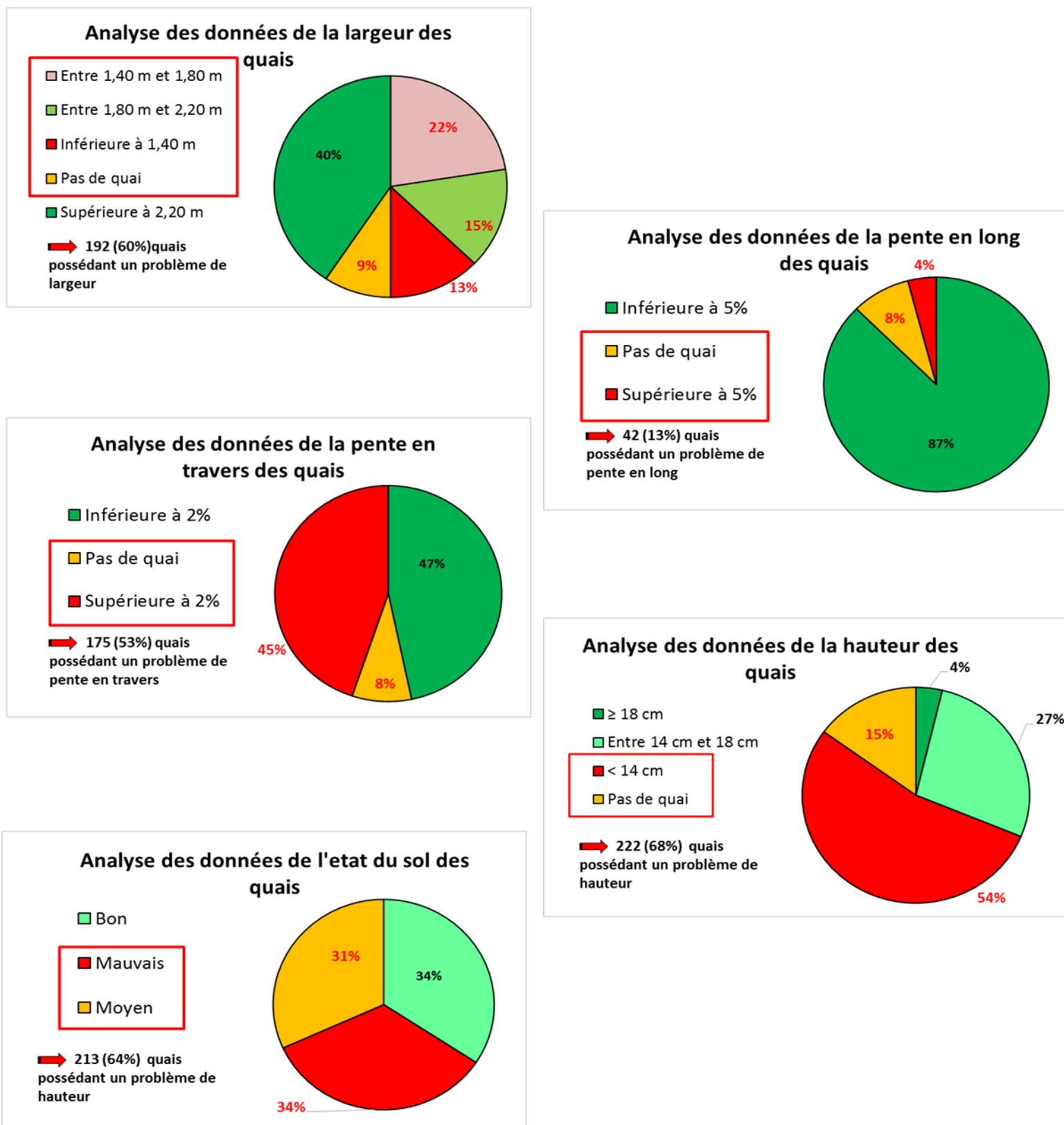


Figure 26: Diagrammes du bilan des arrêts de la CAN

## Bilan des 482 quais URBAIN de la CAN

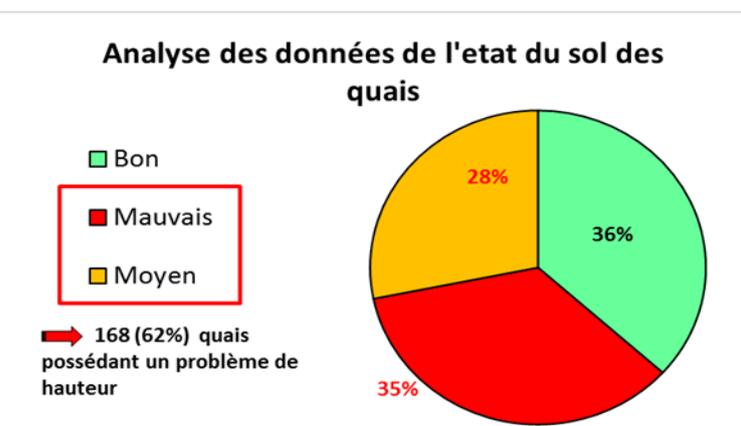
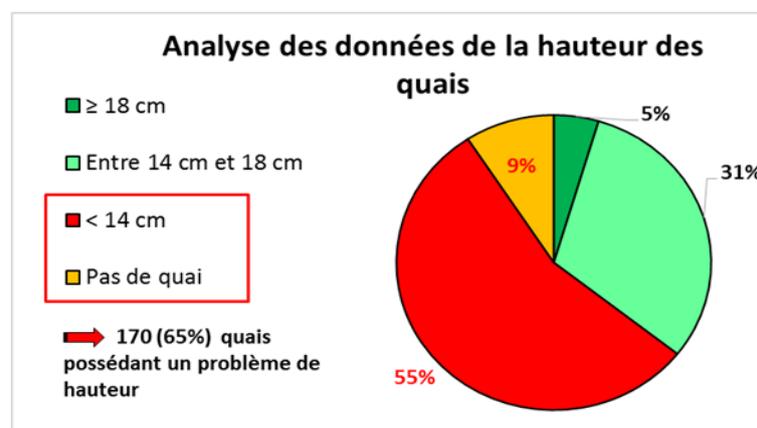
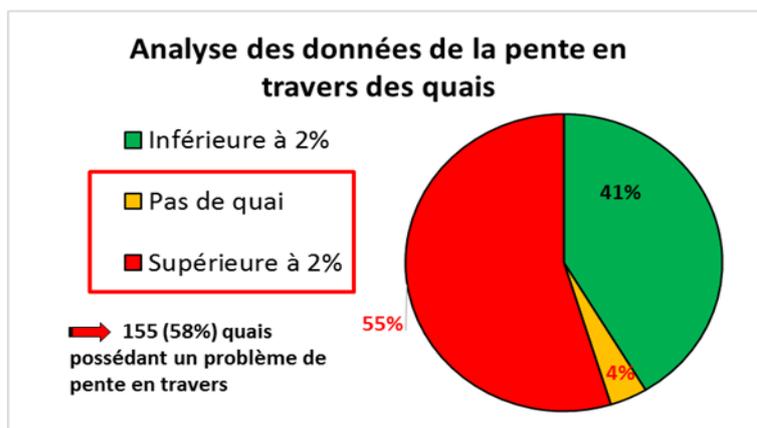
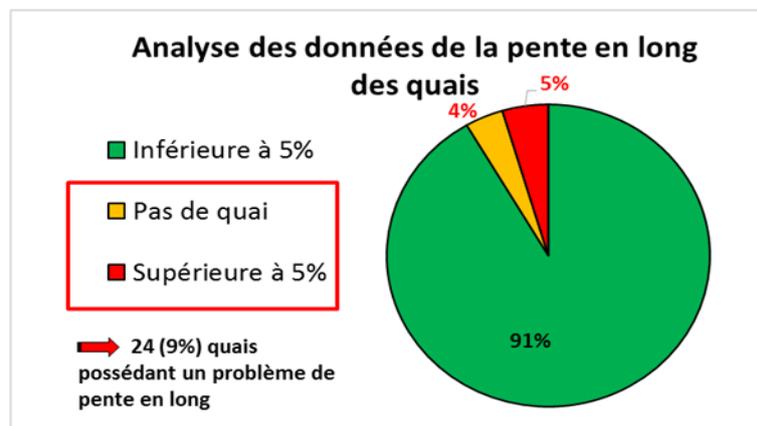
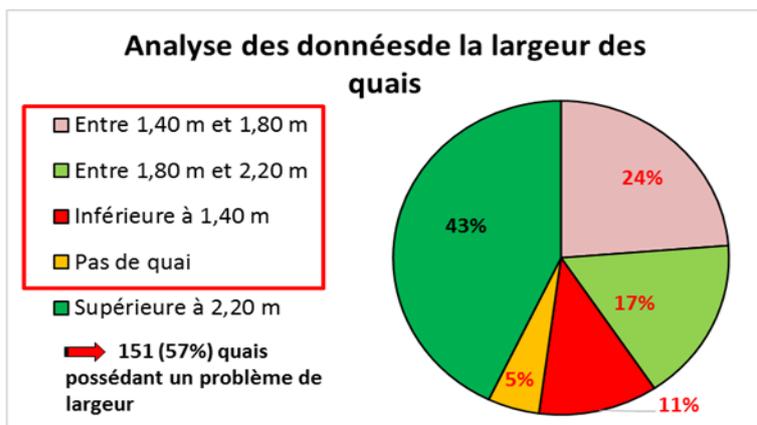


Figure 27: Diagramme du bilan des arrêts urbains de la CAN

## Bilan des 96 quais PERIURBAINS de la CAN

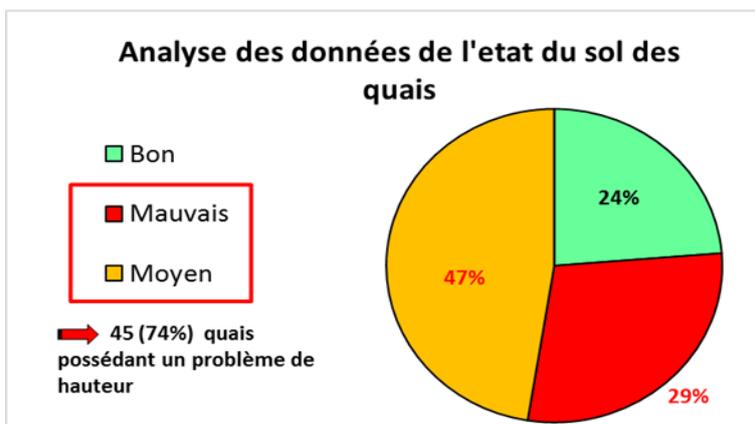
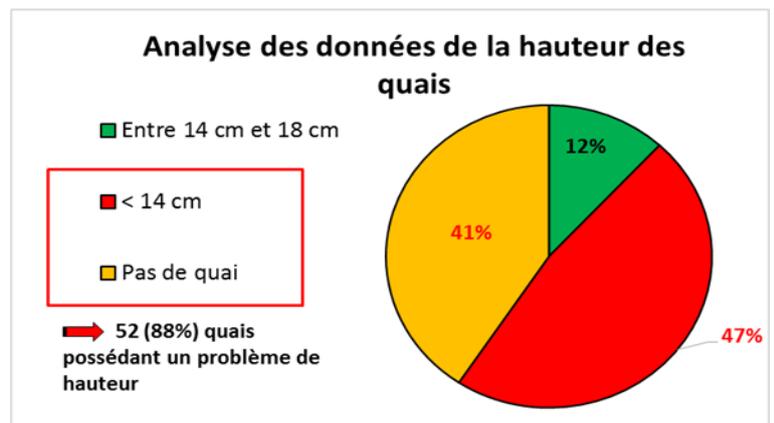
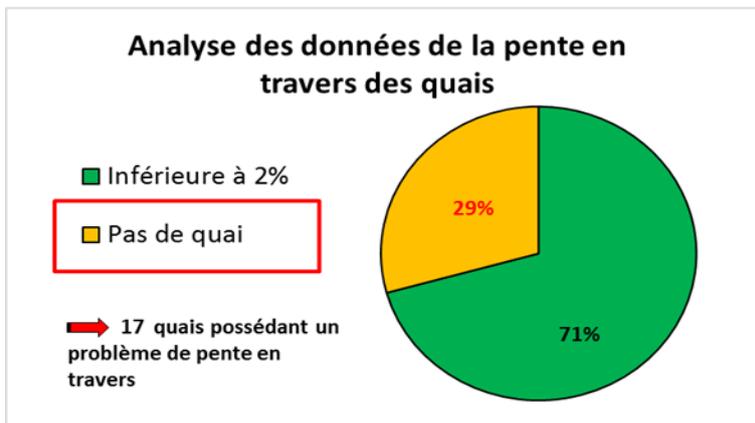
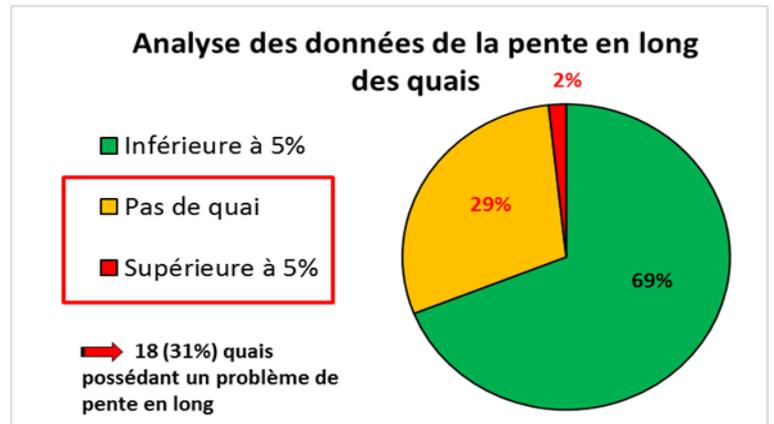
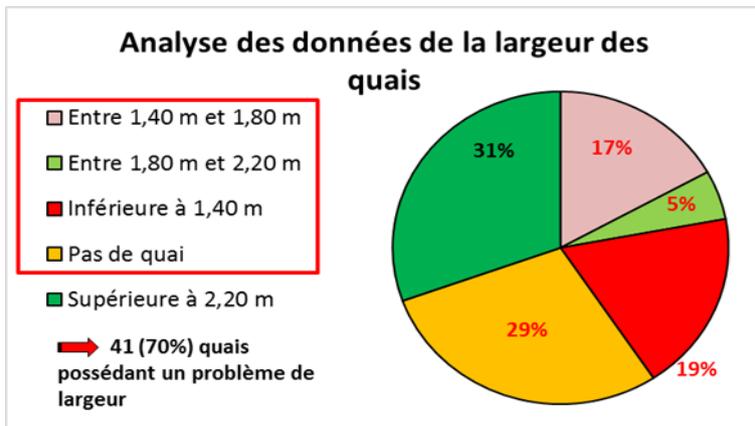


Figure 28: Diagramme du bilan des arrêts péri urbains de la CAN

Cette analyse ciblée des différentes caractéristiques nous a ensuite permis de savoir le nombre de contraintes que chaque arrêt à aménager possédait.

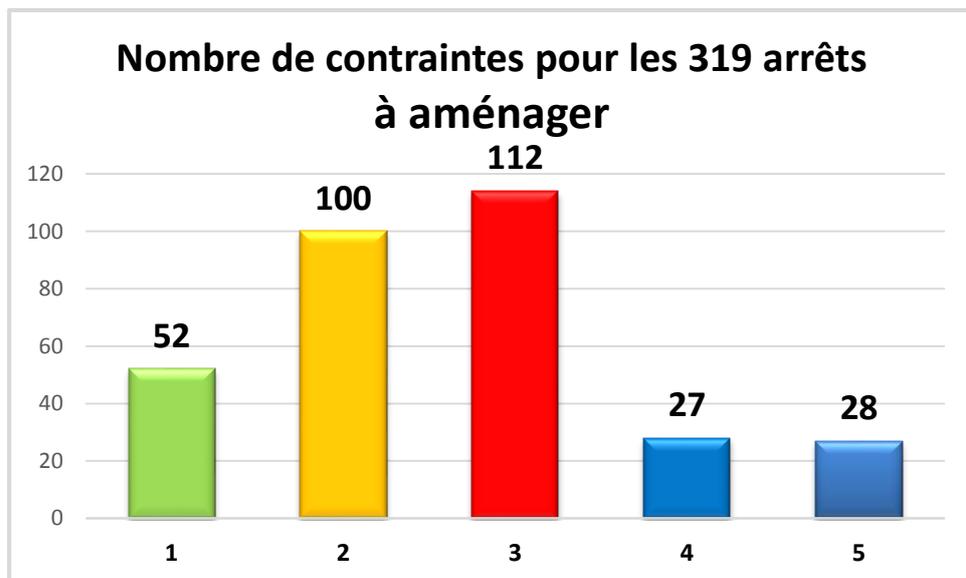


Figure 29: Graphique du nombre de contraintes pour les 321 arrêts à aménager

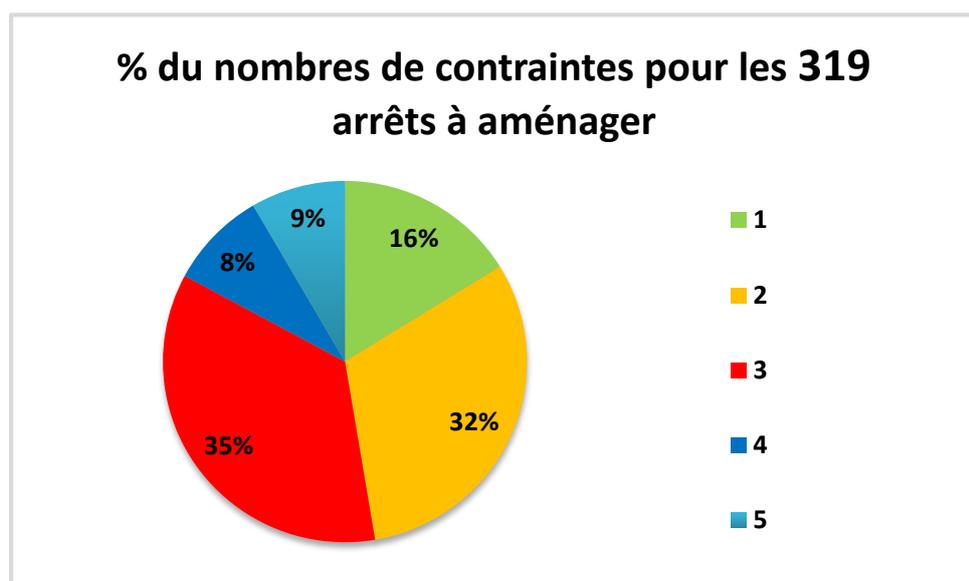


Figure 30: Graphique de % du nombre de contraintes pour les 321 arrêts à aménager

Ainsi, cette analyse nous a permis de constater que sur les 52 arrêts possédant seulement une contrainte, 9 ont seulement un problème de largeur, 18 un problème de hauteur, 6 un problème de pente en travers, 17 un problème de sol en mauvais état et 2 un problème de végétation gênante.

### 2.3.2. Matériel roulant

Comme nous le disions dans le paragraphe 2.2.2, le parc de bus possédés par la CAN est composé de 57 bus urbains, dont deux minibus alloués à la CitiTAN. Pour qu'un bus soit accessible, il doit comporter trois aménagements :

- Une palette d'accès pour les personnes en fauteuil roulant : elle permet de mettre en place un plan incliné entre le quai et le plancher du bus. Comme nous l'avons détaillé en 2.3.1, la pente de cette palette ne doit être la plus faible possible pour permettre de faciliter l'accès au bus des personnes en fauteuil roulant
- Un plancher bas, ce qui permet d'éviter d'avoir des marches d'accès au plancher, ce qui facilite la montée ou la descente pour des personnes à mobilité réduite (personne blessée temporairement, personne âgée, enfants, ...)
- Un emplacement UFR (unité fauteuil roulant), ce qui permet de dégager une place spéciale pour les personnes en fauteuil roulant pour que celles-ci voyagent en sécurité, grâce à un montant bloquant le basculement du fauteuil en cas de freinage important par exemple.

Les graphiques suivants présentent respectivement ces trois aménagements, illustrés par une photo.



Figure 31: Bilan de l'équipement en palette des bus de la CAN (palette + plancher bas)

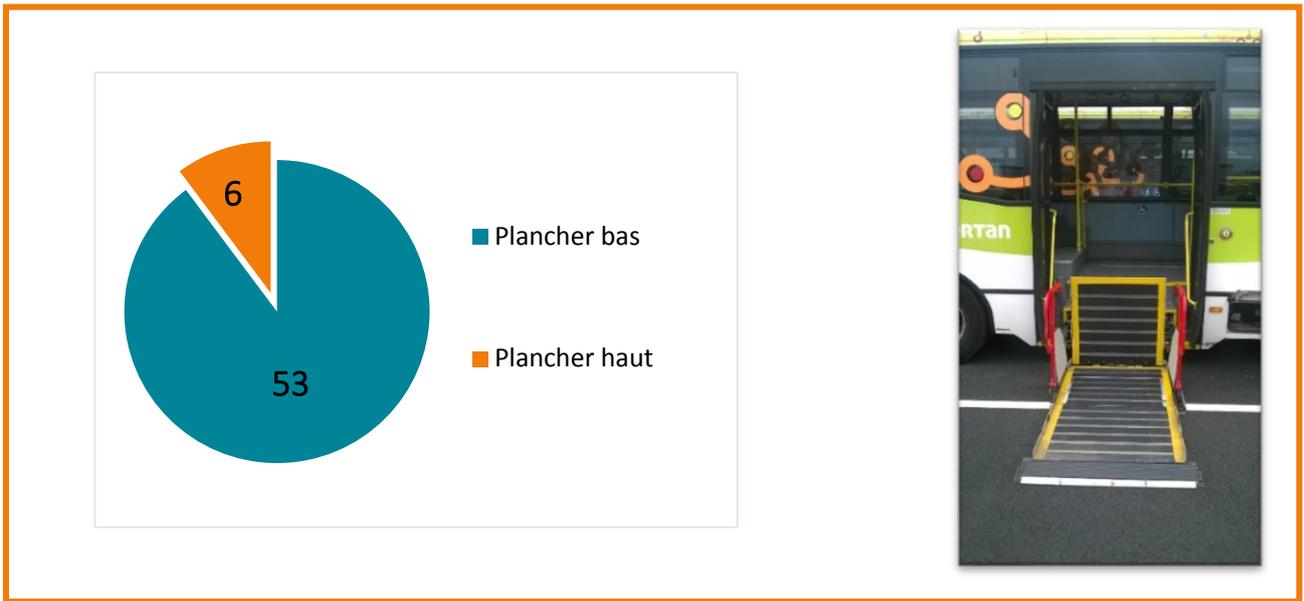


Figure 32: Bilan de l'équipement en plancher bas ou haut des bus de la CAN (plate-forme + plancher haut)

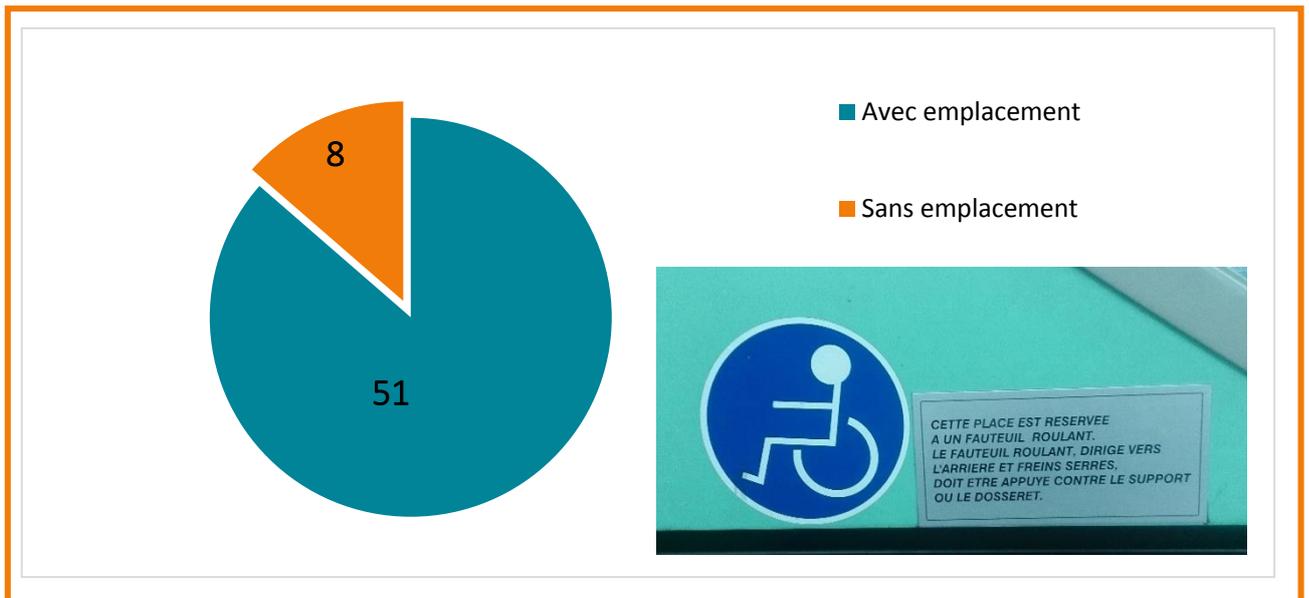


Figure 33: Bilan de l'équipement en emplacement UFR pour les bus de la CAN

### 2.3.3. Accès à l'information

Les utilisateurs quotidiens ainsi que les utilisateurs ponctuels du réseau TAN ont à leur disposition un large choix d'informations sur le réseau présenté sur différents types de supports et réparti dans différents lieux du territoire..

#### ➤ Les sites internet accessibles<sup>7</sup>

Des informations sont disponibles sur le site de la communauté d'agglomération du Niortais : [www.agglo-niort.fr](http://www.agglo-niort.fr). Un onglet « transports » indique le mode d'emploi du réseau, le plan du réseau ainsi que les endroits où acheter son titre de transport. Le site Web de la CAN et notamment les pages présentant le réseau TAN et les horaires des lignes, disposent de services pour les personnes malvoyantes : possibilité de grossir la taille des caractères, d'encadrer les paragraphes, d'inverser les couleurs ...

Le site sera prochainement rendu entièrement accessible (avec version audio) et intégrera également le guide pratique PMR.<sup>8</sup>

De plus, un second site où les utilisateurs peuvent trouver des informations est celui de la centrale de mobilité du conseil départemental des Deux-Sèvres et de la CAN : [www.mobilite79.fr](http://www.mobilite79.fr). Ce site donne des informations sur le réseau les TAN, les horaires des lignes, les tarifs, l'accessibilité ainsi que les transports scolaires.

Et enfin, sur le site [www.vivre-a-niort.com](http://www.vivre-a-niort.com) , des informations sur le réseau TAN ou encore la navette gratuite du centre-ville de Niort sont disponibles.

#### ➤ Les numéros spécifiques

Il existe un numéro permettant de joindre la centrale de mobilité avec des conseillers en mobilités pour obtenir des informations.

**05 49 09 09 00 – Lundi au Vendredi de 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 et le Samedi de 9h30 à 12h00**

#### ➤ Le kiosque et les dépositaires de titres de transports

Le kiosque Info Bus de la Brèche à Niort : Lundi au Vendredi de 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 et le Samedi de 9h30 à 12h00.

De plus, de nombreux dépositaires dans les différentes communes de la CAN existent afin d'obtenir des tickets de transports.

---

<sup>7</sup> (CCAPH) : Rapport 2013, Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées de la Ville de Niort

<sup>8</sup> (CAN, PDU 2009)

<b>NIORT</b>	
NOM	ADRESSE
Bar du Palais	6 Place des Tribunaux
Bar Le Celtic	9 rue Pluviault
Bar-Loto-PMU Le Géromyne	152 Route de Coulonges
Bar-Tabac-Journaux	36 Rue Sainte-Catherine
Bar-Tabac Le Balto	Place Saint-Jean
Bar-Tabac Le Nemrod	Super Niort
Carrfour Market	80 avenue St-Jean-d'Angély
La Gitane	37 Rue Brisson
La Bordeaux	117 avenue de la Gare
Le Diplomate	234 rue de Ribray
Le Limoges	95 avenue de Limoges
Le Saint-Flo	222 avenue St-jean-d'Angély
Mag 2	Souchéco
Le P'tit Souché	3 Rue de la Mairie
Presse Tabac Relay - Hall gare SNCF	Place Pierre Sémard
Tabac La Civette	31 Rue Picard
Tabac Le Marigny	66 Rue du 24 Février
Tabac-Pressé Le Capri	45 Rue des Justices
Tabac-Pressé Le Narval	30 Rue Victor Hugo
Pop 114	Route d'Aiffres
<b>AIFFRES</b>	
NOM	ADRESSE
Café du Centre	80 rue du Bourg
Tabac-Pressé	10-15 Rue du Petit Fief
<b>BESSINES</b>	
NOM	ADRESSE
Le Jade	25 Rue des Charmes
<b>CHAURAY</b>	

NOM	ADRESSE
Le Chiquito Centre Commercial Géant Casino	100 Rue du Puits de la Ville
Magasin 8 à Huit	66 Rue des Combes
<b>COULON</b>	
NOM	ADRESSE
Chez T'Rez	2 Place de l'Eglise
<b>ECHIRE</b>	
NOM	ADRESSE
Echiré 2000	737 Côte de Chaillot
<b>FRONTENAY ROHAN-ROHAN</b>	
NOM	ADRESSE
Le monaco	26 Rue du Champs de Foire
<b>MAGNE</b>	
NOM	ADRESSE
Le Chêne Vert	49 Grand Rue
<b>MAUZE-SUR-LE-MIGNON</b>	
NOM	ADRESSE
Le Fontenoy Bar Tabac Presse	44 Grand Rue
<b>VILLIERS-EN-PLAINE</b>	
NOM	ADRESSE
COOP de Villiers	18 Rue du Commerce
<b>VOUILLE</b>	
NOM	ADRESSE
L'Escale	Place 5 Villages
<b>LA ROCHENARD</b>	
NOM	ADRESSE
Bar Multi Service Solidaire	2 Place du Centre
<b>SAINT-GEORGES-DE-REX</b>	
NOM	ADRESSE

Il Était Une Fois	23 Rue de la Grande Fontaine
SAINT-HILAIRE-LA-PALUD	
NOM	ADRESSE
Bar du Marais	6 Grande Rue
SAINT-MAXIRE	
NOM	ADRESSE
La Mathisnell	8 Rue de Niort

[Figure 34: Tableau des dépositaires de tickets de transports les TAN](#)

Les 16 communes entrées dans la CAN en janvier 2014 ne disposent pas encore de dépositaires. A compter de septembre 2015, l'ensemble du territoire sera couvert.

### ➤ Les prospectus

#### [Le mode d'emploi du réseau de transports de voyageurs de la CAN](#)

Ce prospectus est une brochure renseignant sur les différentes offres de transport, sur les tarifs, le plan des deux pôles de transport principaux du réseau (La Brèche et La Gare SNCF) et le récapitulatif des dépositaires de tickets.

#### [Le règlement voyageur du réseau de transport](#)

Ce document est une brochure renseignant sur les règles, les comportements que doit respecter chaque usager du réseau. De plus, nous y trouvons la réglementation au niveau des titres de transports, des réclamations, des accidents, des sanctions...

#### [Le règlement voyageur MobiTAN](#)

Ce prospectus renseigne sur les différentes règles établies au conseil de communauté du 22 Septembre 2014, pour cette ligne de transport (ayants droits, amplitude du service, tarification, prise en charge...)



Figure 35: Page de garde des prospectus sur la réglementation du réseau les TAN

De plus, sur l'ancien réseau avait été réalisé un **guide pratique des personnes en situation de handicap**, celui-ci était composé de plusieurs fiches guides classées selon 7 thèmes différents: faciliter vos déplacements, quelles sont les caractéristiques d'un arrêt accessible, le service TPMR, comment réserver une course TPMR, voyager en toute autonomie, des tarifs qui s'adaptent à votre façon de voyager et le pôle transports de la Brèche.



Figure 36: Page de garde du guide pratique des personnes en situation de handicap

### ➤ L'information sur les arrêts

Sur le réseau de la CAN, les informations se trouvent dans deux endroits :

**L'information au niveau des abris de bus** : on y trouve le nom de l'arrêt, un panneau d'affichage avec les grilles horaires, une carte du réseau, les informations sur le réseau et enfin la lettre des lignes passantes sur le côté de l'abri.





Photo et réalisation :  
Stage de groupe  
(16/04/2015)

[Figure 37: Image d'un abri bus de la CAN](#)

L'information sur les poteaux, on y trouve le nom de l'arrêt, les lettres des lignes passantes, la carte et les horaires des lignes concernées par l'arrêt et des informations sur le réseau.

Photo et réalisation :  
Stage de groupe  
(16/04/2015)



[Figure 38: Image d'un poteau de bus de la CAN](#)

### 2.3.4. Impossibilités techniques (ITA)

La CAN a pour obligation de rendre accessible l'ensemble de ses arrêts de bus prioritaires. Néanmoins, dans certains cas, certains arrêts peuvent être reconnus comme étant des impossibilités techniques avérées (ITA) permanentes ou temporaires. La loi, par l'article L112-4 du code des transports et par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, donne la définition d'une ITA :

Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné(...).

Ou encore :

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

Lorsqu'une ITA est reconnue des mesures de substitution doivent être mises en place. L'autorité Organisatrice de la Mobilité a alors 18 mois à partir de la validation de l'ITA pour mettre en place une mesure de substitution ou un transport de substitution. Ces notions sont définies en 2.4 de ce rapport.

#### Les causes des ITA sur le territoire

Pour rappel, en ce qui concerne la CAN, les palettes permettant la descente et la montée des personnes en fauteuil roulant font 70 cm de long, comme il est nécessaire d'avoir une distance minimale de 1,50 m pour permettre le retournement du fauteuil sur le trottoir, afin que le quai soit accessible aux personnes handicapées moteur, ce dernier doit mesurer au minimum 2,20 m de large.

La CAN a un territoire globalement plat, néanmoins quelques arrêts se trouvent dans des zones avec des fortes pentes, ainsi certains d'entre eux ne pourront être rendus accessibles à cause d'une pente en long élevée et seront donc classés en impossibilités techniques avérées.

#### Les ITA sur le territoire

La CAN a déjà aménagé des quais afin de les rendre accessibles, cependant certains ne respectent pas tous les critères de la loi à cause de contraintes topographiques notamment. La CAN va donc orienter ses travaux de mise en accessibilité du réseau vers des arrêts encore non aménagés. Les arrêts aménagés mais non accessibles seront donc classés en ITA temporaires ou permanentes selon le cas.

Ainsi, actuellement, il y a 42 quais qui sont aménagés et non accessibles. Parmi ces 42 quais, 25 sont classés comme étant praticables, c'est-à-dire que la largeur du quai est comprise entre 1,80 et 2,20m. 4 quais, qui sont tous praticables, ont une pente en long supérieure à 5%. Les autres quais ne sont pas accessibles à cause d'un problème de largeur. La liste de ces 42 quais sera mise en annexe.

## 2.3.5. Liste des points d'arrêts à rendre accessible de manière prioritaire

### 2.3.5.1. Le contexte législatif

Les arrêts considérés comme prioritaires sont tout d'abord définis par des critères législatifs comme la présence de lignes structurantes, la présence d'un pôle d'échange, d'un pôle générateur de déplacements, ou encore de structures recevant des personnes âgées ou handicapées. Ces arrêts devront être rendus accessibles dans une durée de 3 ans maximum à compter de la validation du Sd'AP par le préfet. La collectivité peut aussi ajouter certains arrêts qu'elle juge prioritaire au sein de cette liste ne répondant pas forcément aux critères législatifs.

#### Les textes de loi généraux (code des transports).

Voici les textes de loi découlant du code des transports définissant les arrêts prioritaires :

« Art. D. 1112-10.-I.-Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- 3° Il constitue un pôle d'échanges ;
- 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

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

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

#### Définitions de certaines notions clés.

Définition d'une **ligne structurante** selon la loi (Art. D1112-8) :

« en dehors de l'Ile-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. »

Définition d'une **ligne de transport public routier** selon la loi (Art. D1112-8) :

« - Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1.

- Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11. »

Définition d'un **pôle d'échanges** selon la loi (Art. D1112-8) :

« 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. »

Définition d'un **pôle générateur de déplacement** selon la loi (Art. D1112-8) :

« Pôle générateur de déplacements : 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 . »

Définition d'une **structure d'accueil pour handicapés ou personnes âgées** selon la loi (Art. D1112-8) :

« Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : 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 »

### 2.3.5.2. [Application de la loi à l'échelle de la CAN](#)

#### [Les lignes A, C, E considérées comme lignes structurantes.](#)

L'AOM (autorité organisatrice de la mobilité, ici la CAN) doit définir au moins une ligne dite structurante sur l'ensemble de son réseau. Bien que la loi propose une définition de la ligne structurante celle-ci peut être adaptée selon le réseau. Ainsi, les lignes structurantes semblent être les lignes qui ont la plus haute « importance » à l'échelle du réseau. C'est donc à l'AOM d'établir de nouveaux critères, en plus de ceux cités en exemple dans la loi, afin de définir au mieux les lignes structurantes sur son réseau.

Les critères choisis sont les suivants : la fréquence de passage des lignes, leur fréquentation, et l'importance des structures se trouvant aux alentours le long des tracés des lignes (établissements scolaires, entreprises de plus de 200 salariés...)

Ainsi, les lignes urbaines A, C et E (ChronoTAN) peuvent être considérées comme des lignes urbaines structurantes de par leurs fortes fréquences de passages, leurs fréquentations relativement plus élevées que les autres lignes. Celles-ci desservent un grand nombre de pôles d'habitats, culturels, administratifs et économiques. En ce qui concerne la ligne E, le tronçon Bois-Chamaillard-Montamisé (Bessines) est exclu, cela est dû en partie aux plus faibles fréquences de passages sur ce tronçon que sur l'ensemble de la ligne.

### La fréquence :

Les lignes ChronoTAN ont une fréquence de 1 passage toutes les 20 minutes à l'exception de la D (1 passage toutes les 25 minutes) du lundi au vendredi. Les lignes TranstAN et InterTAN ont des fréquences relativement plus faibles. Pour les lignes TranstAN, il s'agit d'un passage toutes les 30 minutes environ. Pour les lignes InterTAN, les passages peuvent être espacés d'une à plusieurs heures.

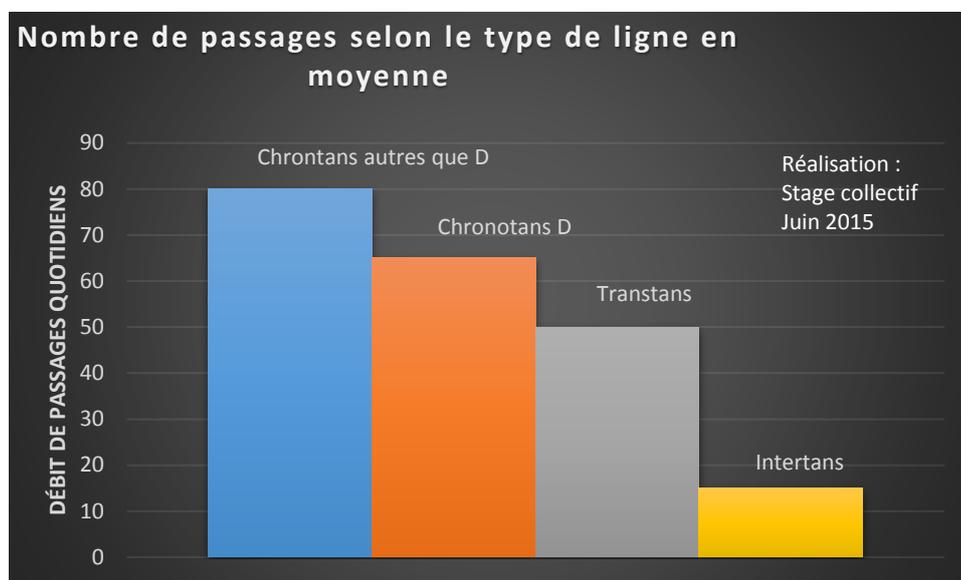


Figure 39: Histogramme représentant le nombre de passages quotidien par type de ligne selon les fiches horaires TAN.

### La fréquentation

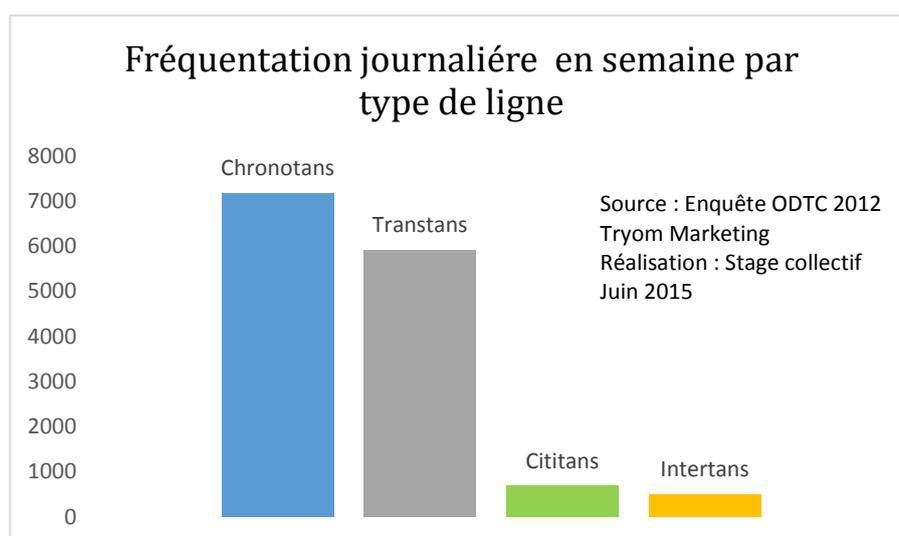


Figure 40: histogramme de la fréquentation par type de ligne

	Nombre de montées	%	Fréquentation 2011	Evolution
<b>Chronotan</b>	<b>7163</b>	<b>50,2%</b>	<b>5811</b>	<b>23,3%</b>
Ligne A	2202	15,4%	1947	13,1%
Ligne B	1041	7,3%	934	11,5%
Ligne C	1497	10,5%	1201	24,6%
Ligne D	569	4,0%	389	46,3%
Ligne E	1854	13,0%	1340	38,4%
<b>Transtan</b>	<b>5915</b>	<b>41,5%</b>	<b>5509</b>	<b>7,4%</b>
Ligne F	423	3,0%	353	19,8%
Ligne G	481	3,4%	392	22,7%
Ligne H	676	4,7%	606	11,6%
Ligne I	1282	9,0%	1201	6,7%
Ligne J	802	5,6%	839	-4,4%
Ligne K	1288	9,0%	1022	26,0%
Ligne L	963	6,8%	1096	-12,1%
<b>Intertan</b>	<b>500</b>	<b>3,5%</b>	<b>238</b>	<b>110,1%</b>
Ligne M	114	0,8%	51	123,5%
Ligne N	62	0,4%	43	44,2%
Ligne O	17	0,1%	4	325,0%
Ligne P	30	0,2%	31	-3,2%
Ligne U	38	0,3%	20	90,0%
Ligne V	124	0,9%	48	158,3%
Ligne T	115	0,8%	41	180,5%
<b>Cititan</b>	<b>681</b>	<b>4,8%</b>	<b>821</b>	<b>-17,1%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14259</b>	<b>100,0%</b>	<b>12379</b>	<b>15,2%</b>

Source : enquête  
ODTC 2012 Tryom  
Marketing

[Figure 41: Rapport chiffré sur la fréquentation quotidienne de chaque ligne. Données transmises par l'enquête origine destination de 2012 pour la CAN](#)

D'après l'histogramme déjà présenté figure 14, la somme des fréquentations des lignes A, C et E représente 48,9 % de l'ensemble de la fréquentation du réseau. Ces trois lignes sont les seules à franchir le seuil des 1 500 montées par jour. Ces dernières peuvent ainsi être définies comme les lignes structurantes de l'agglomération.

### L'environnement aux abords de ces lignes

#### Les établissements scolaires

Les lignes A, C et E cumulent à leurs abords environ 5 600 scolaires d'après les données transmises par les établissements scolaires.

En effet, dans un rayon de 200 mètres le long de ces lignes, sont localisés différents établissements scolaires. Le long de la ligne A, on dénombre 2 803 élèves, aux abords de la ligne C, 2 793 élèves et enfin 3 940 élèves pour la ligne E.

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Effectif Scolaire	Nom	Effectif Scolaire	Nom	Effectif Scolaire
Paul Bert	163	Venise Verte	1700	Les Brizeaux	328
Louis Pasteur	226	Jean Zay	284	Pierre et Marie Curie	600
Edmond Proust	188	Georges Sand	319	Pierre de Coubertin	190
Jean Zay	284	Victor Hugo	388	Fontanes	595
Venise Verte	1700	Lucie Aubrac	102	Michelet	243
Saint-Hilaire	242			Jean Zay	284
				Venise Verte	1700
<b>Total</b>	<b>2803</b>		<b>2793</b>		<b>3940</b>

Figure 42: Tableau des effectifs scolaire dans un périmètre de 200 mètres aux abords de chaque ligne structurante

### Les entreprises et les structures publiques de plus de 200 salariés

On retrouve un nombre important d'entreprises et de structures publiques de plus de 200 salariés se situant aux abords de ces lignes toujours dans un rayon de 200 mètres d'un arrêt (et plus particulièrement pour la ligne A). Environ 8 000 salariés d'entreprises se situent aux abords de ces lignes d'après les documents SIRENE de la CAN.

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Emploi	Nom	Emploi	Nom	Emploi
MACIF	2300	Groupama	500	MACIF	2300
IMA	1400	Carrefour	200	Groupama	500
Groupama	500	Leach International Europe	200	Carrefour	200
ECE	500	SAFEN	200		
GIE Europac	700				
MAAF	700				
Leclerc	300				
Seolis	300				
Derichebourg propreté	300				
Eurodem	200				
Carrefour	200				
CAMIF	200				
MAIF	200				
<b>Total</b>	<b>7800</b>		<b>1100</b>		<b>3000</b>

Figure 43: Tableau récapitulatif des entreprises comptants plus de 200 employés dans un périmètre de 200 mètres aux abords des lignes structurantes

9 000 salariés issus de structures publiques se situent aux abords de ces lignes d'après les documents SIRENE de la CAN.

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Emploi	Nom	Emploi	Nom	Emploi
Centre Hospitalier général	3 200	Centre Hospitalier général	3 200	CG Site Denfert Rochereau	1 500
Mairie de Niort	1 000	Mairie de Niort	1 000	Mairie de Niort	1 000
Centre Hospitalier sectorisation psychiatrique	500	Centre Hospitalier sectorisation psychiatrique	500	Centre communal d'action social	200
CAN	200	CAN	200	CG Site Alsace Lorraine	200
Centre communal d'action social	200	Ateliers CAN Blaise Pascal	600	Caisse primaire assurance maladie	200
ESAT Ateliers Niort	200	Polyclinique INKERMANN	300		
SCE Départementale incendie et secours	200	ADAPEI	300		
Euro gestion santé	200	Centre communal d'action social	200		
Caisse primaire assurance maladie	200	Poste Plateforme de distribution	200		
<b>Total</b>	<b>5 900</b>		<b>6 500</b>		<b>3 100</b>

[Figure 44: Tableau récapitulatif des structures publiques comptants plus de 200 employés dans un périmètre de 200 mètres aux abords des lignes structurantes](#)

Dans l'ensemble, en comptant les salariés d'entreprises, de structures publiques ainsi que les scolaires, on retrouve un total de 22 600 personnes se situant à proximité des lignes A, C et E.

Enfin, ces lignes desservent des lieux générant de nombreux déplacements tels que l'hôpital, la gare SNCF de Niort (3 000 voyageurs par jour), le centre-ville (Brèche et centre piéton) ou encore certaines zones commerciales (Carrefour avec l'arrêt Pôle Atlantique, Leclerc avec l'arrêt Trente Ormeaux, Intermarché avec l'arrêt Sources,...).

### [Les lignes de transports publics à l'échelle du réseau TAN](#)

Il s'agit de l'ensemble des lignes de transports dites « régulières » selon la loi. Cela correspond à la quasi-totalité du réseau :

- Les lignes ChronoTAN (A, B, C, D, E).
- Les lignes TransTAN (F, G, H, I, J, K, L).
- Les lignes InterTAN (M, N, P, T, U, V, W), la ligne O correspond à une ligne de transport à la demande, elle n'est donc pas prise en compte.
- La ligne CitiTAN du centre-ville.
- Les lignes circulant le Dimanche (R1, R2).
- Les lignes de nuit (S1, S2).
- Les lignes D101 et D102 (lignes reliant la Brèche aux cimetières). Ce sont des lignes circulant uniquement le vendredi, l'ensemble de leurs arrêts est considéré comme prioritaire compte tenu du type de public utilisant ce transport (personnes âgées).

La ligne maraichine (Ma) est une ligne à vocation touristique qui ne fonctionne que l'été. Par conséquent elle ne sera pas considérée comme une ligne de transport public.

Les lignes scolaires ne sont pas considérées comme des lignes de transport public.

La loi indique que si un arrêt est desservi par au moins deux lignes de transports publics alors il est considéré comme un arrêt prioritaire.

### Les pôles d'échanges à l'échelle du réseau TAN.

Quatre pôles d'échanges sont définis sur le territoire de la CAN : la gare SNCF, le Pôle Atlantique, la Brèche et l'arrêt Maisons Rouges. Ces quatre arrêts sont donc prioritaires.

Ci-dessous, une carte du réseau les TAN, avec indiqué par un cercle rouge, la localisation des quatre pôles d'échanges.



Figure 45 : Localisation des différents pôles d'échanges à l'échelle de la CAN. Figure réalisée à partir d'une carte du réseau TAN

### Les pôles générateurs de déplacements et les structures d'accueil pour handicapés ou personnes âgées

Sont considérés comme pôles générateurs de déplacements, les établissements recevant du public (ERP), ainsi que les immeubles regroupant plus de 300 travailleurs ou habitants.

#### Les ERP (établissement recevant du public)

Les ERP qui sont pris en compte au sens de la loi sont ceux allant de la catégorie 1 à 3 ainsi que les ERP de catégorie 4 de type santé car il s'agit des structures d'accueil pour handicapés ou personnes âgées. Les catégories des ERP sont définies en fonction de la capacité d'accueil du public. La loi impose que si un arrêt se situe à moins de 200 mètres d'un ERP, alors celui-ci devra être considéré comme prioritaire.

Les ERP de type santé sont présents sur le document de la base FINESS (fichier nationale des établissements sanitaires et sociaux). Les établissements présents sur cette liste répondent à au moins un de ces critères :

- Etablissements relevant de la loi hospitalière.
- Autres établissements de soins et de prévention.
- Autres établissements à caractère sanitaire.
- Etablissements et services sociaux d'accueil, hébergement, assistance, réadaptation.
- Etablissements et services sociaux d'aide à la famille.
- Etablissements de formation des personnels sanitaires et sociaux<sup>9</sup>

#### Les groupes d'immeubles de plus de 300 travailleurs ou habitants

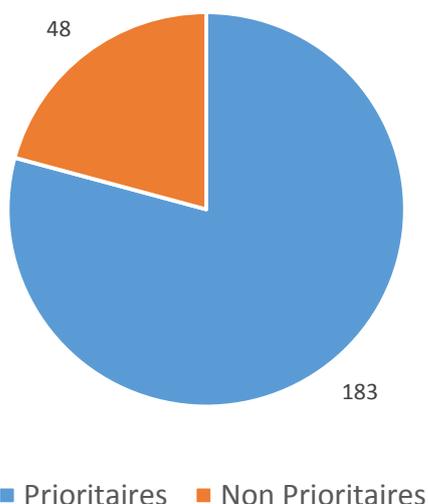
Les groupes d'immeubles qui sont pris en compte selon la loi, sont les groupes d'immeubles comprenant plus de 300 travailleurs ou habitants situés à moins de 200 mètres d'un arrêt desservi par une ligne de transport public.

#### La liste d'arrêts complémentaires.

Une liste d'arrêts complémentaires peut être établie dans le cadre du Sd'AP. Celle-ci vient seconder la liste d'arrêts prioritaires. Une fois que l'ensemble des arrêts de la liste prioritaire sera rendu accessible (durée de 3 ans), la collectivité devra s'engager à rendre accessible les arrêts de cette liste complémentaire. Dans le cas de l'élaboration du Sd'AP, tous les arrêts qui ne sont pas sur la liste des arrêts prioritaires au sens de la loi figureront sur la liste complémentaire. Cette liste est présentée sous forme d'un classement, l'importance de chaque arrêt dans cette liste sera évaluée selon :

- La fréquentation de l'arrêt
- Le nombre de travailleurs à proximité de l'arrêt
- Le nombre d'habitants à proximité de l'arrêt

#### 2.3.5.3. Détail du classement suivant la priorité



En appliquant cette méthode de priorisation aux quais du PTU, nous obtenons, parmi les arrêts non aménagés, une proportion de 30% de quais non prioritaires et 70% de quais prioritaires au sens de la loi. Dans l'absolu, cela représente 223 quais prioritaires sur l'ensemble de la CAN et 96 quais non prioritaires.

Le graphique ci-contre permet d'illustrer la répartition des aménagements déjà réalisés par la CAN en fonction de la priorité des quais. On remarque que 79% des quais aménagés correspondent à des quais prioritaires. Les autres quais représentent globalement des quais hors Niort qui doivent être mis en accessibilité à la vitesse de un quai par commune et par an, peu importe si la commune possède des quais prioritaires ou non.

<sup>9</sup> (FINESS) : Liste du fichier national des établissements sanitaires et sociaux

### 2.3.6. Analyse des caractéristiques

A partir de la liste d'arrêts prioritaires, le travail a consisté à chercher un moyen d'établir un classement afin de définir quels sont les arrêts à aménager en priorité. Le but de cette démarche est de pouvoir dire si un arrêt est plus prioritaire qu'un autre pour, au final, déterminer l'ordre d'aménagement des arrêts.

Pour cela, il a fallu s'appuyer sur les critères législatifs de la priorisation des arrêts, en introduisant une note pour chaque critère. Par exemple, la loi dit qu'un arrêt ayant plus de deux lignes passantes est prioritaire, mais dans le cas présent l'objectif était de mettre en évidence le fait qu'un arrêt ayant six lignes passantes sera plus prioritaire. Le travail réalisé a donc permis de définir des catégories pour chaque critère législatif afin d'obtenir une note pour chacun des quais diagnostiqués. Ces notes ont été définies pour que la note finale de chaque arrêt reflète au mieux les caractéristiques du territoire en matière de politique d'aménagement et d'urbanisation.

Pour chaque critère des catégories ont été créées et des notes ont été affectées. Pour rappel, la loi définit 4 critères :

- Si l'arrêt est situé sur une ligne structurante,
- Si l'arrêt est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- S'il constitue un pôle d'échange.
- Si il est situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacement (ERP de 1ère à 3ème catégorie, groupes d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants) ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées classées dans la 1ère à la 4ème catégorie des ERP.

#### Le nombre de lignes structurantes

Pour les lignes structurantes, la loi impose qu'un arrêt soit prioritaire s'il est desservi par au moins une ligne structurante. Cependant, nous avons certains arrêts qui sont desservis par plusieurs lignes structurantes. Le choix qui a été fait est d'attribuer une note égale au nombre de lignes structurantes par lesquelles l'arrêt est desservi dans la limite de trois puisqu'il n'y a que trois lignes sur le réseau pouvant être classée comme structurante (voir précédemment).

Critère « Ligne structurante »	
Nombre de ligne structurante	Note
0	0
1	1
2	2
3	3

Figure 46 : Attribution des notes de priorité selon le nombre de lignes structurantes

### Le nombre de lignes

Comme rappelé précédemment, la loi impose qu'un arrêt soit prioritaire si celui-ci est desservi par au moins deux lignes de transport public régulières. Certains arrêts sont desservis par de plusieurs lignes régulières. Quatre catégories ont été proposées. A noter que pour ce critère, la note de 0 est attribuée aux arrêts desservis par une seule ligne. Plus il y a de lignes desservant, l'arrêt plus la note attribuée est importante.

Critère « Lignes de transport public»	
Nombre de ligne	Note
0 à 1	0
2 à 3	1
4 à 5	2
6 et Plus	3

Figure 47 : Attribution des notes de priorité selon le nombre de lignes

### Les pôles d'échanges

Comme l'impose la loi, un pôle d'échange est un arrêt prioritaire. Nous avons donc fait en sorte que ce critère soit pris en compte dans notre calcul en attribuant une note de 1 si l'arrêt est un pôle d'échange et une note de 0 si l'arrêt n'en est pas un.

### Le nombre d'établissement recevant du public

La loi impose qu'un arrêt soit prioritaire s'il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un ERP de catégorie 1 à 3. Cependant, le nombre d'ERP à proximité des arrêts varie fortement en fonction des arrêts. Le tableau proposé ci-dessous propose une méthode de tri reflétant cette amplitude en fonction de la répartition du nombre d'ERP identifié à proximité des arrêts du réseau.

Critère « Établissements recevant du public »	
Nombre de bâtiments	Note
0	0
1 à 5	1
6 à 15	2
15 et Plus	3

Figure 48 : Attribution des notes de priorité selon le nombre d'ERP

### Le nombre d'habitant dans une zone de 200m

D'après la loi, un arrêt est prioritaire dans la mesure où un arrêt est situé dans un rayon de 200 m autour d'un immeuble ou groupe d'immeubles accueillant plus de 300 habitants. Le tableau suivant détaille l'attribution des notes de 0 à 3 en fonction du nombre d'habitants.

Critère « Habitants »	
Nombre d'habitants	Note
0 à 99	0
100 à 199	1
200 à 299	2
300 à Plus	3

Figure 49 : Attribution des notes de priorité selon le nombre d'habitants

### Le nombre de travailleurs dans une zone de 200m

Comme pour le nombre d'habitants, la loi impose de rendre un arrêt prioritaire dans la mesure où un arrêt est situé dans un rayon de 200 m autour d'un immeuble ou groupe d'immeuble accueillant plus de 300 travailleurs. La même répartition que celle pour les habitants a été appliquée.

Critère « Travailleurs »	
Nombre de travailleurs	Note
0 à 99	0
100 à 199	1
200 à 299	2
300 à Plus	3

Figure 50 : Attribution des notes de priorité selon le nombre de travailleurs

### Les établissements recevant du public de type santé :

Le choix a été fait d'appliquer une note plus importante à cette catégorie, en partant du principe que les ERP de type santé sont les établissements qui vont avoir un besoin d'accessibilité le plus important, puisque la probabilité que les usagers soient des PMR est plus forte, étant donné la vocation de ces établissements.

ERP Santé	
Catégorie	Note
0	0
1	2
2	4
3 et plus	6

Figure 51 : Attribution des notes de priorité selon le nombre d'ERP de type santé

### La fréquentation journalière :

Enfin, le critère de la fréquentation de l'arrêt ne constitue pas un critère réglementaire. Néanmoins, ce critère a été pris en compte car la volonté de la CAN est de tenir compte des usages et la fréquentation constitue un bon indicateur. La fréquentation, correspond au nombre de montées et de descentes par jour à l'arrêt. Ainsi, le tableau proposé permet de valoriser les arrêts les plus fréquentés. Concernant la fréquentation aux arrêts la CAN va lancer une étude entre septembre et octobre 2015 afin de mettre à jour les données en sa possession (Enquête Origine / Destination sur l'ensemble du réseau de transport).

Fréquentation perso	
Catégorie	Note
0 à 9	0
10 à 25	0,5
26 à 50	1
51 à 100	2
101 à 200	3
201 à 300	5
301 à Plus	7

Figure 52 : Attribution des notes de priorité selon la fréquentation

### Bilan

Une fois toutes les notes attribuées, la somme de celles-ci a été effectuée, ce qui donne un total sur 28. La note des arrêts permet alors de définir un classement des arrêts les plus prioritaires parmi ceux considérés comme prioritaire au regard des critères légaux. Cette méthode de classement garde malgré tout un certain degré de subjectivité, mais elle a été définie dans le but d'apporter à la CAN des éléments complémentaires pour organiser la programmation des aménagements à réaliser..

L'objectif de cette méthode est de sortir une liste des arrêts à aménager avec l'ordre d'aménagement. Cette liste n'est bien entendu qu'une base, devant être adaptée en fonction des problématiques plus vastes et globales (projet de voirie, organisation ente les différents acteurs...), mais elle permet d'avoir une ligne directrice, en mettant en évidence l'importance du besoin pour chaque arrêt.

Le tableau suivant représente le résultat de ce classement pour les 20 premiers arrêts, en excluant les arrêts qui ne sont pas à aménager (les arrêts déjà accessibles et tous ceux ayant déjà bénéficié d'un aménagement permettant une accessibilité au PMR à l'exception des fauteuils roulants). Cela permet de visualiser les résultats produits par cette méthode de classement.

Nom de l'arrêt	Commune	Sens	Classement
Hôpital	Niort	Parpin	1 sur 222
Hôpital	Niort	Ebaupin	2 sur 222
Maisons Rouges	Niort	Parpin	3 sur 222
Gare SNCF - Quai 3	Niort	Ebaupin	4 sur 222
Hôpital	Niort	Château Driguët	5 sur 222
Denfert Rochereau	Niort	Bois Chamaillard	6 sur 222
Curie	Niort	CAF	7 sur 222
Strasbourg	Niort	CAF	8 sur 222
Villon	Niort	Telouze	9 sur 222
Villon	Niort	Darwin	10 sur 222
Hotel de ville	Niort	2	11 sur 222
Henri Sellier	Niort	Parpin	12 sur 222
Henri Sellier	Niort	Ebaupin	13 sur 222
André Gide	Niort	Maisons rouges	14 sur 222
André Gide	Niort	Thomas Jean Main	15 sur 222
Renon	Niort	Parpin	16 sur 222
Brémaudière	Niort	CAF	17 sur 222
Léo Lagrange	Niort	Bois Chamaillard	18 sur 222
Léo Lagrange	Niort	CAF	19 sur 222
Coudraie	Niort	Parpin	20 sur 222

[Figure 53: tableau classement des 20 premiers arrêts à aménagés](#)

Sur le tableau ci-dessus ne sont présents que des arrêts desservis par des lignes de transport en commun urbaines et situés à Niort. Néanmoins il est intéressant de connaître quels sont les arrêts présents dans les autres communes de la CAN et desservis par des lignes de transport périurbaines qui sont prioritaires et accessibles au sens de la loi. Ainsi, un tableau présentant le caractère prioritaire et le niveau d'accessibilité des arrêts périurbains est présenté en annexe.

## 2.4. Le transport de substitution

### 2.4.1. Etude comparative entre transport de substitution et TPMR

Actuellement, la Communauté d'Agglomération du Niortais dispose d'un service de transport pour personnes à mobilité réduite (TPMR). Néanmoins, la mise en place d'un transport de substitution devient obligatoire pour toute Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) dès lors que des impossibilités techniques avérées sont décelées sur son périmètre de transport urbain (PTU). Cependant, il apparaît difficile pour de nombreuses AOM de faire la distinction entre TPMR et transport de substitution. C'est pourquoi, ce paragraphe va permettre de définir, tout d'abord, à l'aide des textes de lois, les notions de TPMR et de transport de substitution, de comprendre leurs caractéristiques et de mieux cerner leurs différences. A la suite de cela, une analyse sur l'application de ces deux modes de transports ainsi que leur interaction sur le territoire de la CAN sera présentée.

#### 2.4.1.1. Description et comparaison de ces deux types de transports

- Le transport de personnes à mobilité réduite

**L'Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur, rattaché à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950** définit l'activité de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite. Le TPMR se caractérise par 4 conditions cumulatives :

- L'activité :

« Il s'agit de tout transport exclusivement dédié aux personnes handicapées et/ou à mobilité réduite pour lequel le conducteur est amené à apporter un accompagnement au voyageur dépassant l'utilisation des équipements du véhicule (élévateur, palette, etc.). Il peut être régulier, occasionnel ou à la demande. Ne sont donc pas concernés par le présent accord tous autres transports même occasionnellement ou partiellement fréquentés par des personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

- Le client utilisateur :

Dans cet accord est seulement donnée la définition du handicap tirée **de l'article L.114 du code de l'action sociale et des familles** :

« 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 ».

Néanmoins il est intéressant de donner celle d'une personne à mobilité réduite décrite dans le **décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** :

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

Ainsi, le client est celui répondant à la définition de personne à mobilité réduite ou de personne souffrant de handicap. C'est l'AOM qui identifie le client et qui fixe les conditions d'accès au service TMPR ainsi que son maintien dans ce service.

D'après le service Accessibilité Universelle de l'Association des Paralysés de France (APF)<sup>10</sup>, les « AO (Autorités Organisatrices) ont tendance à privilégier l'accès à ce type de service uniquement aux personnes qui sont dans l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport en établissant des critères d'admission les plus précis et objectifs possibles ».

Par exemple, un des premiers critères est l'incapacité à utiliser les transports en communs. Pour ce critère, le service accessibilité universelle de l'APF dénombre « quatre catégories de mesures restrictives » de sélection des clients par les AOM :

- La détention d'une carte d'invalidité
- Le passage devant une commission d'évaluation des droits d'accès
- L'obtention d'un certificat médical ou d'un questionnaire rempli et signé par un médecin
- L'accès direct en fonction du handicap de l'utilisateur

Certaines AOM n'utilisent qu'un seul type de mesure tandis que d'autres font une sélection à l'aide d'une combinaison de plusieurs d'entre elles.

Le deuxième critère primordial est la localisation de la clientèle. En effet, toujours selon l'APF  $\frac{3}{4}$  des services TPMR sont réservés uniquement aux usagers qui résident dans les communes du périmètre urbain (PTU).

Enfin, concernant le client utilisateur, la loi ajoute ceci :

Il peut y avoir éventuellement aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite entre le lieu de prise en charge et le véhicule de transport ou entre le véhicule et le lieu de destination. A défaut de demande spécifique des autorités organisatrices, la prise en charge ne peut se faire au-delà de l'entrée du domicile de l'utilisateur.

- Le matériel roulant

Il s'agit pour l'essentiel d'un véhicule de moins de 10 places, spécialement équipé ou non, ne nécessitant pas la possession du permis D. Il peut s'agir, dans des cas plus rares, d'un véhicule de plus de 9 places assises y compris celle du conducteur.

- La prestation de transport :

C'est l'autorité organisatrice de la mobilité qui en fixe, dans son cahier des charges, les modalités, conditions et limites. Elle met également à disposition du client une feuille de liaison, sur laquelle sont indiquées les particularités de la prise en charge du client.

- Le transport de substitution

**L'article L1112-4 du code des transports modifié par l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014-art 6** présente la raison de la mise en place d'un réseau de substitution.

En effet, lors de l'élaboration du Sd'AP, lorsqu'une impossibilité technique avérée (ITA) est repérée au niveau d'un arrêt à rendre accessible de manière prioritaire, l'AOM se doit de

<sup>10</sup> (RAZAFrédéric) : Rapport 2011

trouver des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

D'après cet article :

- Le coût des transports de substitution pour les usagers handicapés [ou à mobilité réduite] ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.
- L'AOM compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport.

Le service de transport de substitution est alors défini, **dans la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite**, comme un :

« service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ».

Et une mesure de substitution comme une :

« Mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public ».

La mise en place de ces solutions de substitution est gérée et financée par l'autorité organisatrice de la mobilité. Le transport de substitution peut être temporaire, le temps de la mise en accessibilité des arrêts, ou permanent.

#### 2.4.1.2. Qu'est-ce qui différencie les deux modes de transport

Premièrement, un transport de substitution est à mettre en place lorsqu'il y a une ITA et au plus tard 18 mois après validation de celle-ci.

Il est une alternative à un réseau de transport non accessible tandis que le service TPMR peut être mis en place selon la volonté de la collectivité qui ressent le besoin de le mettre en place ou non.

Le TPMR, n'a pas d'obligation de prix, au contraire du transport de substitution qui se doit d'être, pour une question d'équité des personnes, au même tarif que le réseau de transport régulier existant.

Par ailleurs, le réseau de transport de substitution vise un public plus large que celui des TPMR. En effet, le transport de substitution est réservé aux personnes à mobilité réduite qui peuvent donc être en situation handicapante légère et de manière temporaire (poussette, bagages lourds et encombrants,...) tandis que le TPMR, est dans la plupart des collectivités réservé à des personnes souffrant d'un handicap très lourd. En outre, le service de transport de substitution **est**

**normalement ouvert à toute personne à mobilité réduite sans critère de localisation géographique.**

Le transport de substitution ne remplaçant pas le TPMR, les services de ce dernier pourront soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution soit être intégrés à ces services, ce que l'on peut observer sur certains territoires.

Ci-dessous, un tableau récapitulatif des principales caractéristiques de ces deux services de transports :

	<b>TPMR</b>	<b>Transport de substitution</b>
<b>Conditions de mise en place</b>	Selon la volonté de l'AOM (non obligatoire)	En cas d'impossibilité de mise en accessibilité d'un arrêt prioritaire
<b>Tarif</b>	Selon la volonté de l'AOM (pour la CAN : 1,30€)	Identique à celui du réseau
<b>Public visé</b>	Personnes sélectionnées selon les critères définis par l'AOM (pour la CAN : personnes détentrices d'une carte d'invalidité à 80%)	Toute personne à mobilité réduite (critères d'éligibilité à définir par l'AOM) sans critère de localisation géographique

[Figure 54: Tableau comparatif TPMR et transport de substitution](#)

## 2.4.2. [Les services proposés par la CAN](#)

La CAN, autorité organisatrice de la mobilité, sur le territoire de l'Agglomération Niortaise, a fait le choix de faire une délégation de service public en 2011, à la Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Niortaise (SEMTAN).

La SEMTAN gère donc le service de transport urbain et une partie de l'interurbain. Elle a choisi de faire sous-traiter, par Transdev Poitou-Charentes (TPC) le reste du réseau périurbain, le transport scolaire, le transport à la demande ainsi que le transport dédié aux personnes à mobilité réduite. TPC gère donc 7 lignes interurbaines, 5 lignes scolaires et sous-traite auprès de transporteurs locaux pour le transport scolaire.

Actuellement, la CAN ne dispose pas encore d'un transport de substitution, le service TPMR jouant en partie ce rôle.

### 2.4.2.1. [Le service spécialisé pour les personnes handicapées](#)

Le service TPMR dessert depuis 2011 le territoire de la Communauté d'agglomération de Niort et s'est étendu avec la fusion de la Communauté de communes de la Plaine de Courance et la commune de Germond-Rouvre au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

- Fonctionnement et règlement de la ligne Mobitan

Sur le Périmètre de Transport Urbain de la CAN, le service TPMR est réservé exclusivement aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité délivrée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées 79 (MDPH), le taux d'invalidité devant être supérieur ou égal à 80% avec la mention «station debout pénible ». Pour les personnes disposant d'une invalidité à 80% l'accès au service est sans condition, cependant pour une personne non voyante à 80%, l'accès est limité aux personnes présentant une autonomie suffisante, par exemple, une personne occupant un emploi. La personne voulant bénéficier de ces services doit obligatoirement résider dans une des communes de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

En cas d'handicap lourd, le client peut bénéficier de la présence d'un seul accompagnateur, sa présence devant être justifiée par un certificat médical. Pour bénéficier de la gratuité du transport, l'accompagnateur doit signaler sa présence lors de la réservation.

Ce service fonctionne sur le principe d'un transport à la demande. Il s'effectue de porte à porte. Le périmètre de desserte est celui du périmètre de transport de la CAN, chaque trajet devant se faire intégralement dans ce périmètre. Le prix du voyage est celui du ticket à l'unité sur l'ensemble du réseau TAN.

Les voyages peuvent s'effectuer entre 7h15 et 19h00 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h00 le samedi et de 13h00 à 19h00 le dimanche. Les réservations peuvent se faire au plus tôt 3 semaines à l'avance et au plus tard la veille du déplacement avant 16h00 par téléphone de 8h00 à 18h30 auprès d'une centrale d'appels, AGILIS, basée à Chambéry ou 8 jours à l'avance sur un site internet dédié 24h/24h.

- Diagnostic du service TPMR

- Le matériel roulant

TPC (Transdev Poitou-Charentes) mutualise ses véhicules pour le TAD et pour le TPMR.

Réalisation : Stage collectif- 28/05/2015

En tout, TPC, pour le TAD et le TPMR dispose de 15 véhicules :

- 3 véhicules Peugeot Tepee 4 places
- 2 minibus de 6 et 7 places
- 10 véhicules pour le TPMR avec 5 places et 2 emplacements fauteuils

Les véhicules utilisés pour le TPMR disposent d'une plateforme et de places réservées pour les personnes en fauteuil roulant.

Réalisation : Stage collectif- 28/05/2015



[Figure 56 : Véhicule utilisé pour le service MOBITAN](#)



[Figure 55: Sortie de la plate-forme d'un véhicule utilisé pour le TPMR](#)

○ Le profil des abonnés

Le service TPMR de la CAN compte, au 29/09/2014, 575 abonnés. Parmi ces abonnés, les personnes en fauteuils roulant ainsi que les personnes semi valides sont les plus représentées.

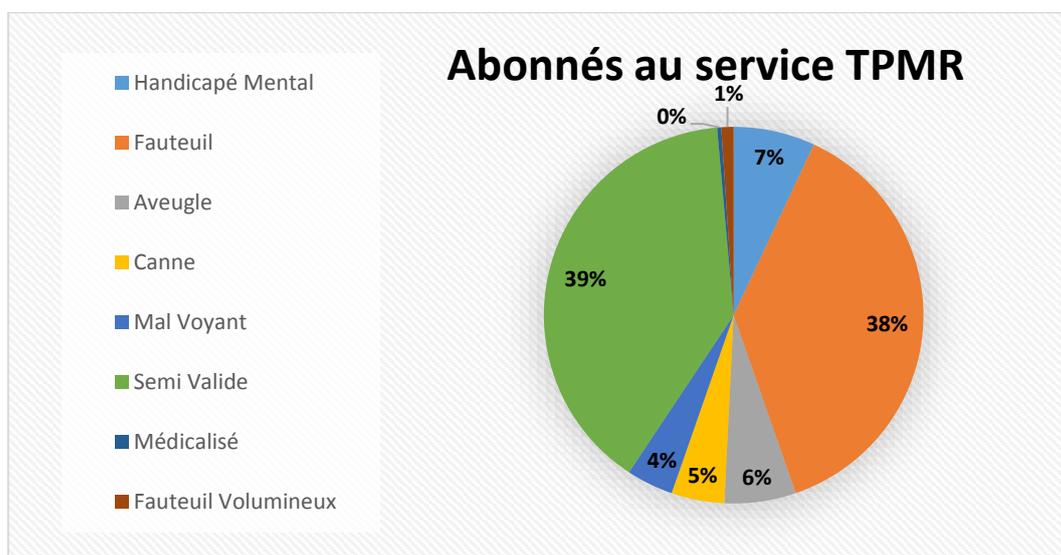
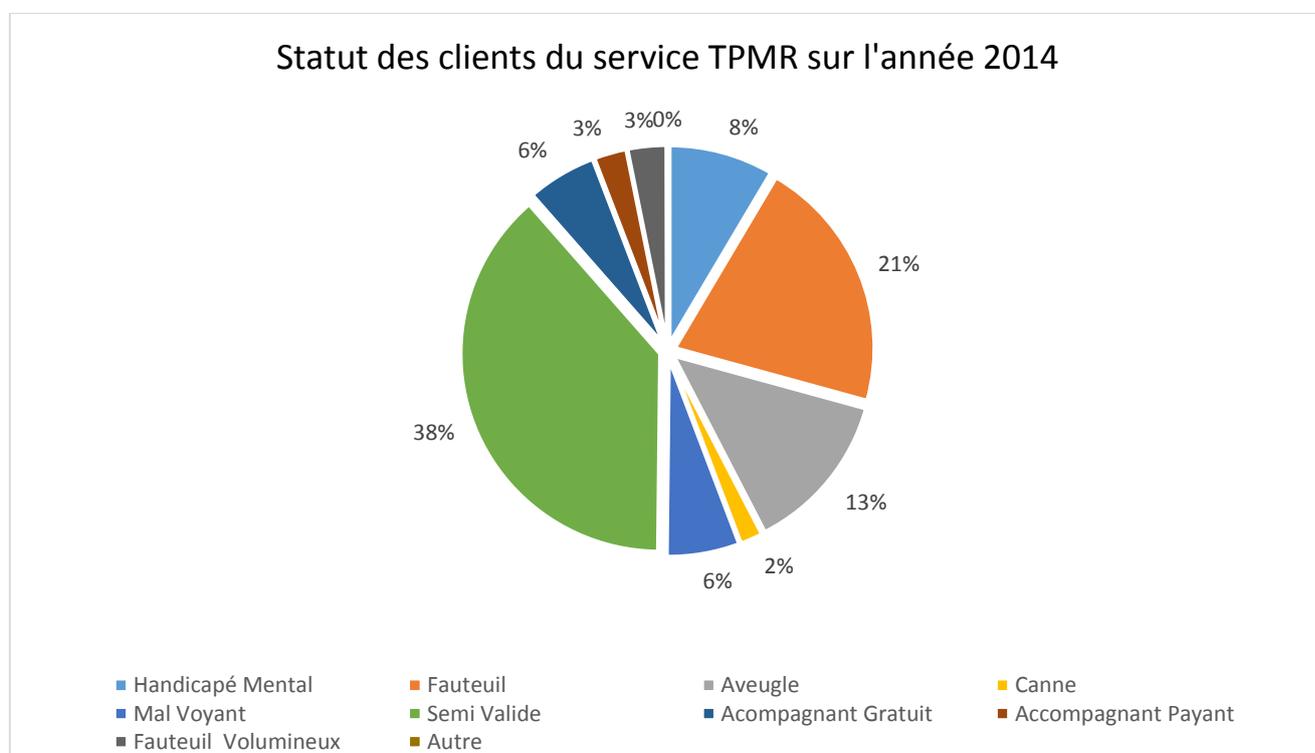


Figure 57: Pourcentage des abonnés TPMR par type de handicap

Sur l'ensemble de l'année, les clients les plus importants sont également les personnes semi valides suivies par les personnes en fauteuil roulant. Ainsi, sur l'année 2014, sur les 17 816 clients, 6 845 étaient des clients semi valides.



Statut des clients du service TPMR sur l'année 2014	
Handicapé Mental	1509
Fauteuil	3709
Aveugle	2345
Canne	325
Mal Voyant	1050
Semi Valide	6845
Accompagnant Gratuit	1002
Accompagnant Payant	469
Fauteuil Volumineux	556
Autre	6
<b>Total</b>	<b>17816</b>

Figure 58 : Statut des clients TPMR sur l'année 2014

Source : Transdev Poitou-Charentes

○ Évolution de la fréquentation

On constate que le service TPMR a grandement évolué depuis une dizaine d'années. Le nombre de voyages effectués a plus que triplé, en effet de 5 528 voyages effectués en 2005, on passe à 17 146 voyages effectués en 2014<sup>11</sup>.

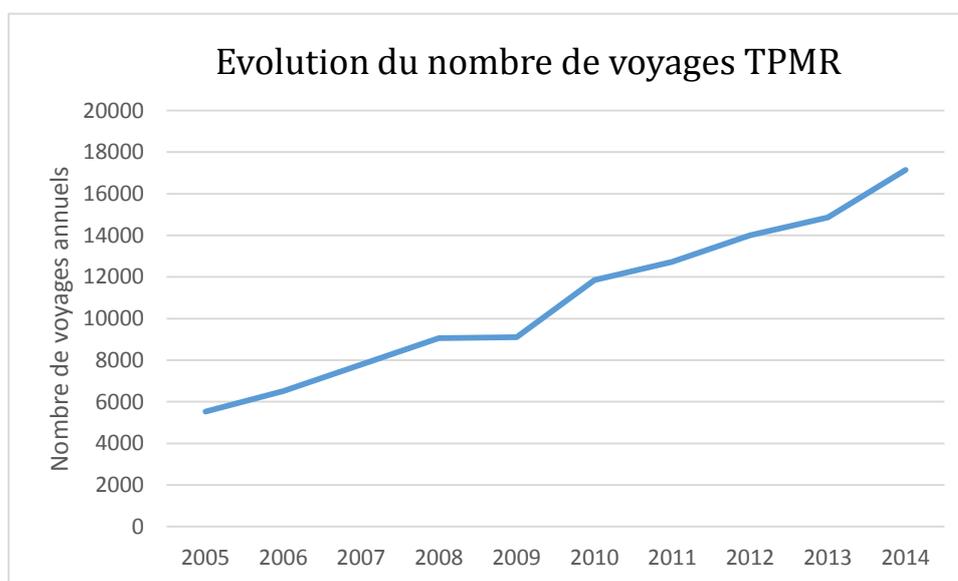


Figure 59 : Evolution du nombre de voyages TPMR sur dix ans

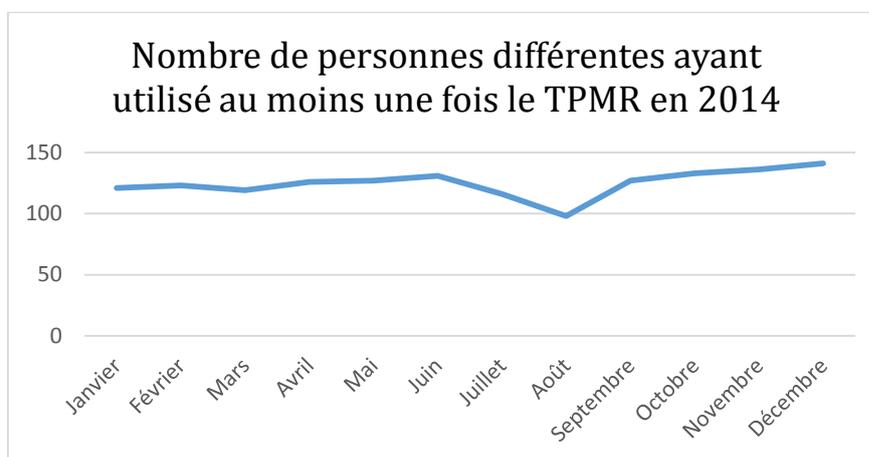
Source : Rapports annuels SEMTAN

Ce service est de plus en plus utilisé que ce soit sur le PTU de l'ancienne CAN que sur le PTU de la nouvelle CAN mis en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Ainsi, le TPMR, c'est 17 146 voyages réalisés en 2014, soit une moyenne de 1 400 voyages par mois et 125 clients actifs mensuels.

<sup>11</sup> (SEMTAN) : Rapport annuel

De plus, sur les nouvelles communes de la CAN on voit également une augmentation de la fréquentation du service notamment à partir des mois de septembre et octobre 2014. Ainsi, sur les nouvelles communes de la CAN, 568 voyages ont été effectués en 2014.

Le service a en moyenne 120 clients différents par mois. On retrouve donc un noyau dur de personnes fidèles au service. Ces clients réguliers peuvent prévoir des voyages réguliers plusieurs mois à l'avance grâce aux plans de service.



[Figure 60: Nombre de personnes différentes ayant utilisé au moins une fois le service TPMR en 2014](#)

- Nombre de refus

Cependant, le fort succès du service entraîne des refus de passagers par manque de place. Cela est problématique. Néanmoins, les refus ont fortement diminué au fil des années, premièrement grâce à la mutualisation du parc de véhicules TAD et TPMR et suite à la mise à disposition de 3 véhicules supplémentaires, en 2014, pour le TPMR. En effet, en 2014, le nombre de refus a été de 53 contre 73 en 2013<sup>12</sup>.

- Localisation des courses

Le récapitulatif des missions<sup>13</sup> concernant le service fourni par TPC, pour le mois de décembre 2014, nous donne accès aux communes d'origine et de destination des clients TPMR.

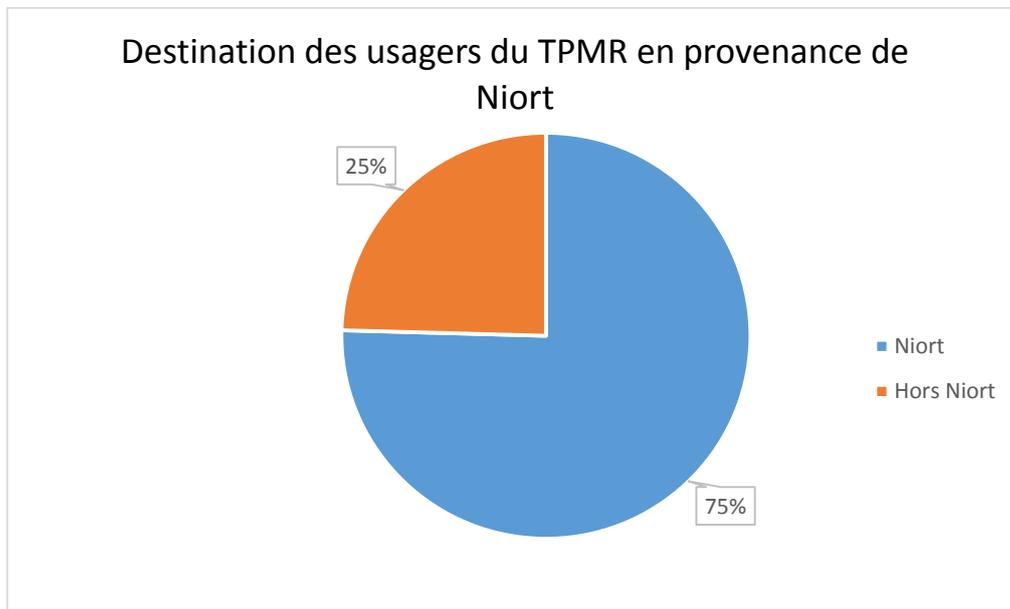
Concernant les diagrammes suivants, seules les communes avec un nombre de montées et descentes supérieur à 50 ont été prises en compte.

<sup>12</sup> (TPC, Tableau de bord 2014) : Tableau de bord

<sup>13</sup> (TPC, Récapitulatif des missions Origine Destination )

- Destination des usagers en provenance de Niort

En 2014, la majorité des usagers du service TPMR habitant à Niort l'utilise pour des déplacements dans Niort même (75% des usagers transportés).



Parmi les 25% des autres usagers, la majorité descend à Chauray (41%).

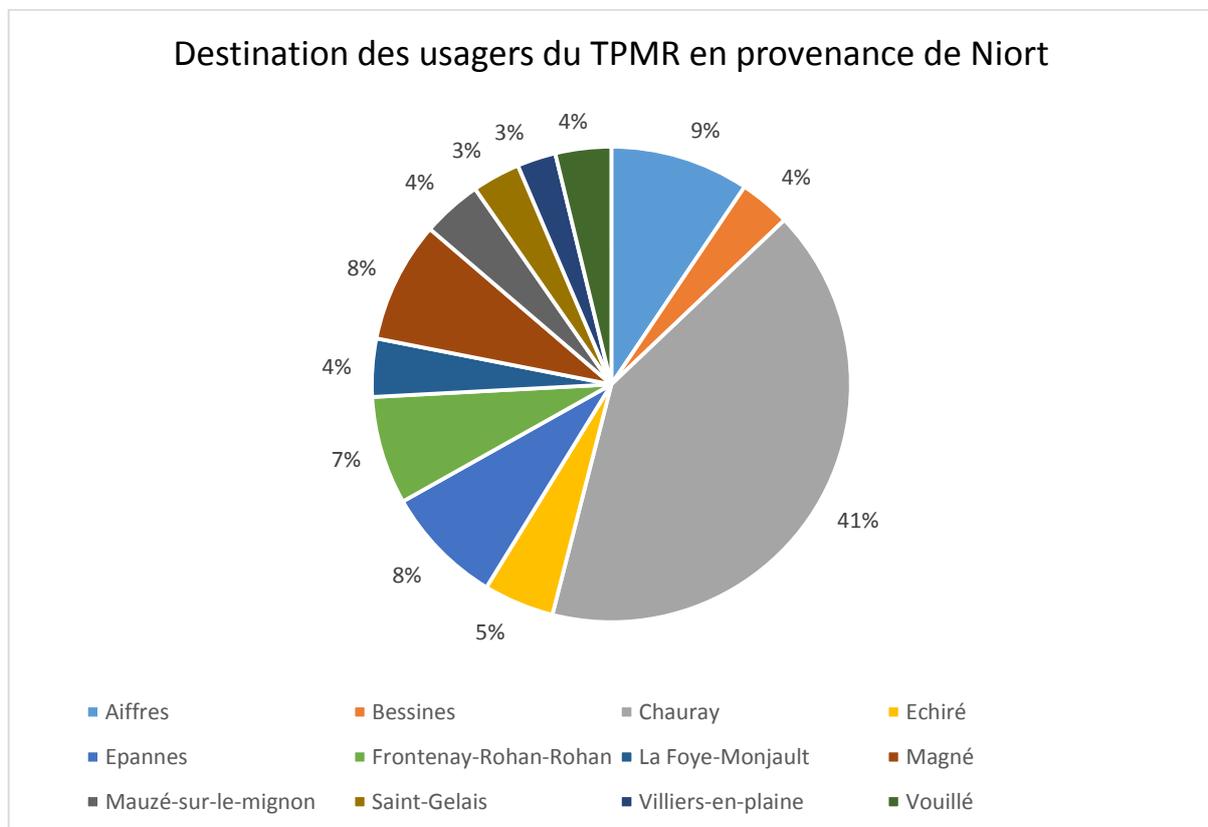
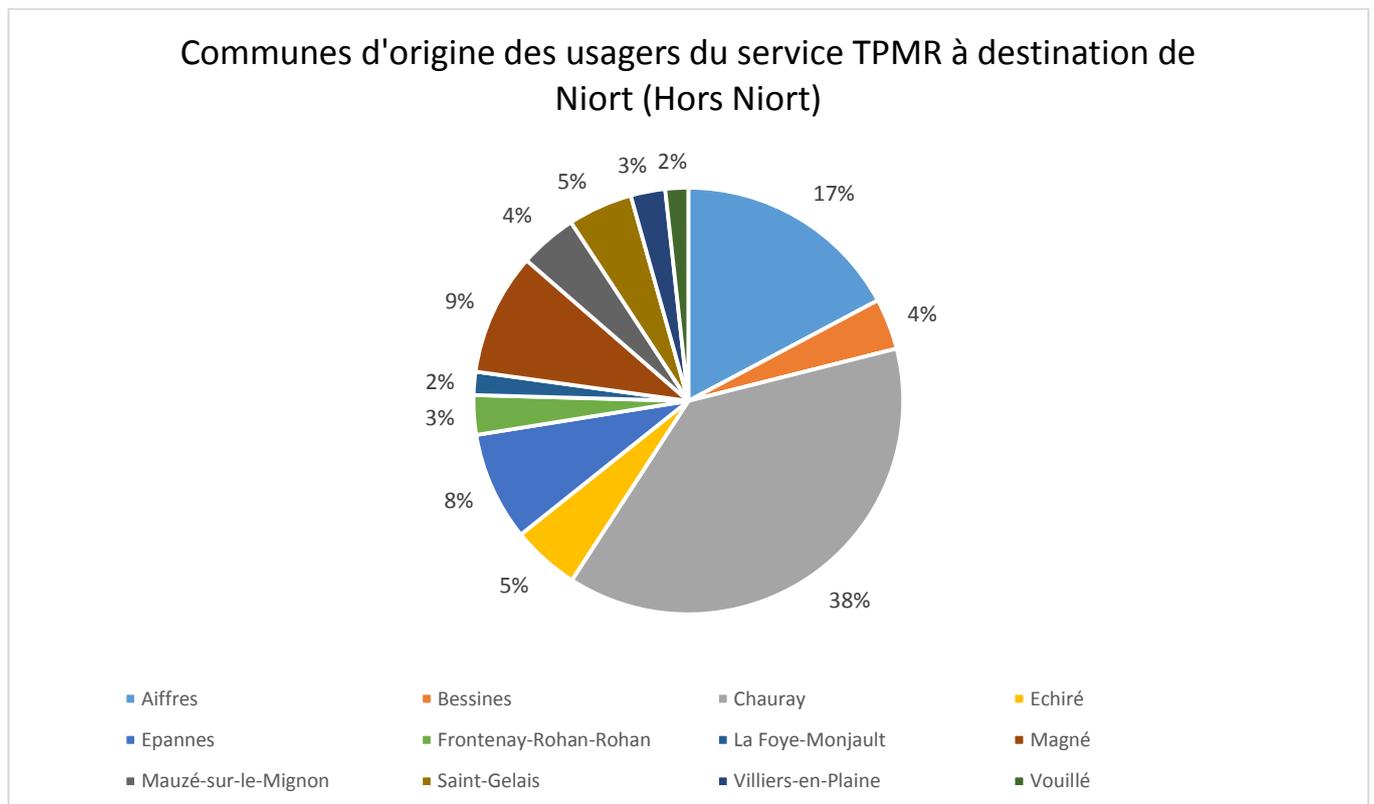
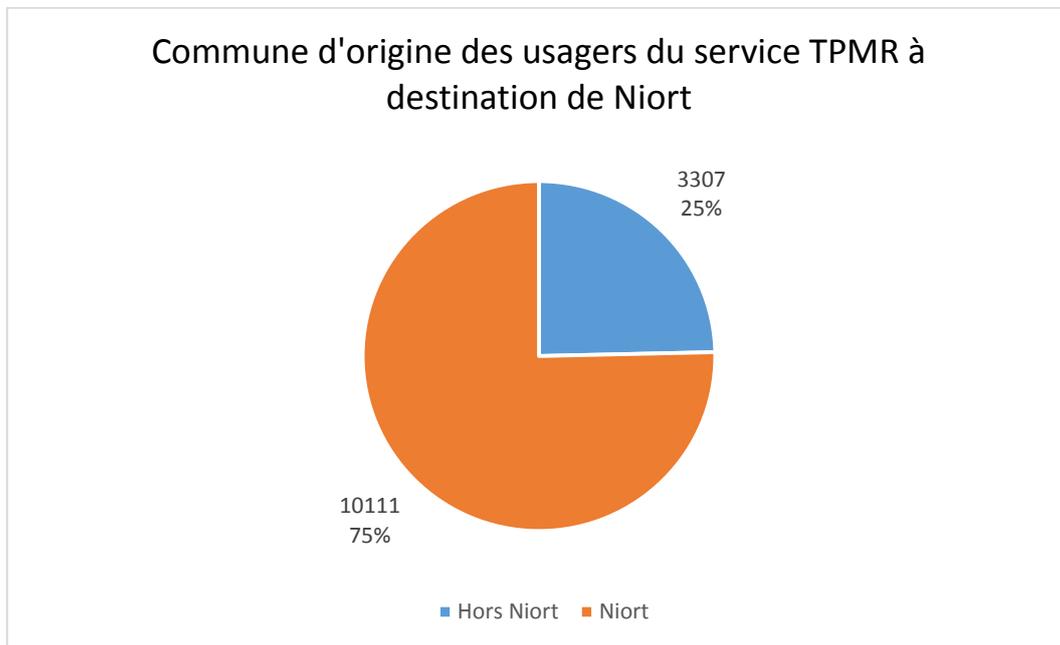


Figure 61 : Destination des usagers du service TPMR en provenance de Niort - décembre 2014

- Origine des usagers à destination de Niort

La majorité des clients du service TPMR à destination de Niort sont de Niort même, un quart réside dans une commune autre que Niort.



[Figure 62 : Origine des usagers du service TPMR à destination de Niort- décembre 2014](#)

Environ 23,8% des voyages réalisés ont eu pour départ une commune autre que Niort. En ce qui concerne les destinations, 23,6% des voyages ont été dans une direction autre que Niort.

A titre d'information, 745 voyages ont été réalisés entre les communes de la CAN (hors origine/destination sur Niort) soit moins de 5% des voyages réalisés sur l'année 2014.

En 2014, 31 communes ont été concernées (dont 6 communes issues de la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2014) par une origine ou une destination sachant que pour 9 d'entre elles il y a eu moins de 6 voyages réalisés sur l'année.

#### 2.4.2.2. Le service de transport à la demande de la CAN

Le service de substitution pouvant prendre la forme d'un service de transport à la demande (TAD), il est donc intéressant de s'intéresser au TAD déjà mis en place sur la CAN. Le TAD est très récent sur la CAN. Il a été réellement mis en place en 2011 au moment de la nouvelle délégation de service public. Néanmoins quelques essais de mise en place avaient été réalisés en 2009 et 2010.

- Règlement et fonctionnement<sup>14 15</sup>

Ce service est géré par TPC depuis 2011. Il fonctionne sur réservation individuelle et est proposé en extension des lignes InterTAN sur l'ancien PTU de la CAN (avant extension au 1<sup>er</sup> Janvier 2014). A partir du 1<sup>er</sup> septembre, toutes les communes seront desservies par ce service. Sur le territoire, il existe deux types de transport à la demande, le premier est appelé « ligne virtuelle » et le second est appelé « TAD zonal ».

Les réservations peuvent se faire au plus tôt 14 jours à l'avance. Pour les courses du lundi au vendredi comprises entre 10h et 20h, le client peut faire une réservation jusqu'à deux heures avant son départ.

Pour les courses avant 10h, les mardi, mercredi, jeudi et vendredi, le client peut réserver au plus tard la veille avant 17h. Enfin, pour les courses du samedi, dimanche et lundi avant 10h, le client doit réserver au plus tard avant 17h le vendredi.

Le prix de la course est le même que celui proposé sur le reste du réseau. L'inscription est gratuite. Les personnes ayant un abonnement, à l'exception des scolaires (pendant la période scolaire) et des titres de transport TAN Groupe, peuvent donc bénéficier pleinement de ce service.

- Diagnostic du service
  - Restructuration du service TAD

Afin d'améliorer au mieux le fonctionnement de ce service, ce dernier a connu plusieurs restructurations, notamment avec l'agrandissement du territoire à desservir en janvier 2014 (intégration de 16 nouvelles communes dans le PTU). La restructuration du réseau se fait également selon les besoins des usagers. On le voit notamment par le passage de certaines lignes virtuelles en lignes régulières et inversement selon la fréquentation des lignes.

---

<sup>14</sup> (TPC, Etude TAD TPCR Bilan Janvier - Décembre 2014)

<sup>15</sup> (CAN, Règlement Voyageur Les TAN) : Règlement Voyageur les TAN

○ Évolution de la fréquentation

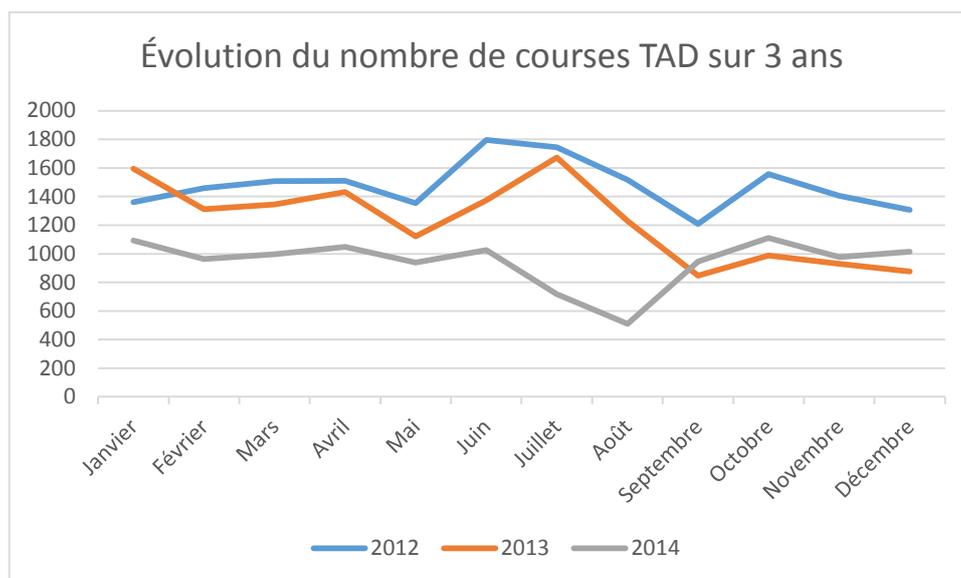


Figure 63: Evolution des courses TAD (2012-2014)

La diminution du nombre de courses TAD en 2013 puis en 2014 s'explique par le fait que certaines lignes avant en TAD sont passées en lignes régulières mais aussi par le fait que le transport à la demande était très utilisé par les scolaires qui, depuis peu, utilisent le transport qui leur est dédié suite à une adaptation du règlement d'utilisation de ce service.

○ Nombre de refus

Les refus pour le TAD sont moins importants que pour le TPMR, cela s'explique en partie par les modifications apportées à ce service depuis 2013 (les lignes M et T sont devenues des lignes régulières la semaine en septembre 2013). En effet, pour l'année 2014, on compte seulement 3 personnes refusées pour 11 338 courses effectuées.

○ Localisation des courses

Le récapitulatif des missions fourni par TPC<sup>16</sup> nous permet de connaître les communes d'origine et de destination des usagers du service du 01/12/2014 au 31/12/2014.

Sur les diagrammes suivants ne sont présentées que les communes dont le nombre de descentes et de montées est supérieur à 50.

- Destination des usagers en provenance de Niort

Sur les 2328 montées considérées (ne sont pas comptées celles inférieures à 50, elles comptabilisent seulement 43 montées) en provenance de Niort, la majorité a pour destination les communes de Saint-Rémy et d'Échiré.

<sup>16</sup> (TPC, Récapitulatif des missions Origine - Destination TAD)

### Destination des usagers du TAD en provenance de Niort

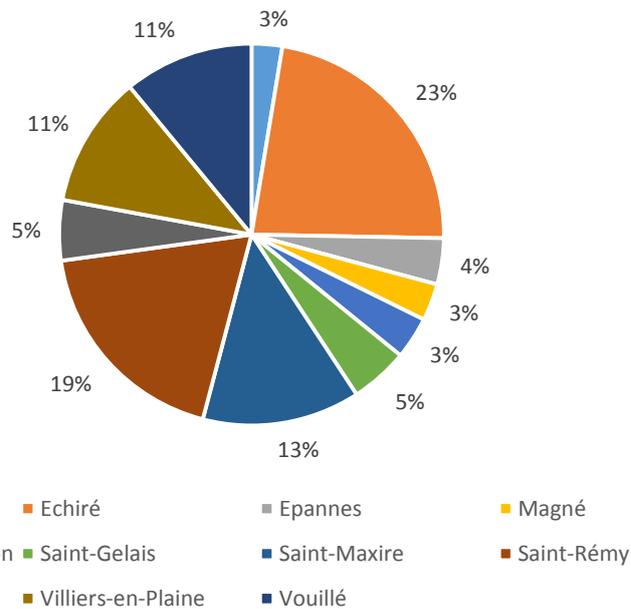


Figure 64 : Destination des clients du service TAD en provenance de Niort

#### - Origine des clients à destination de Niort

A l'inverse, les usagers à destination de Niort proviennent principalement de Saint-Maxire (535 montées) et de Vouillé (427 montées), en considérant un nombre total de montées de 2280.

### Communes d'origine des usagers du TAD en direction de Niort (2014)

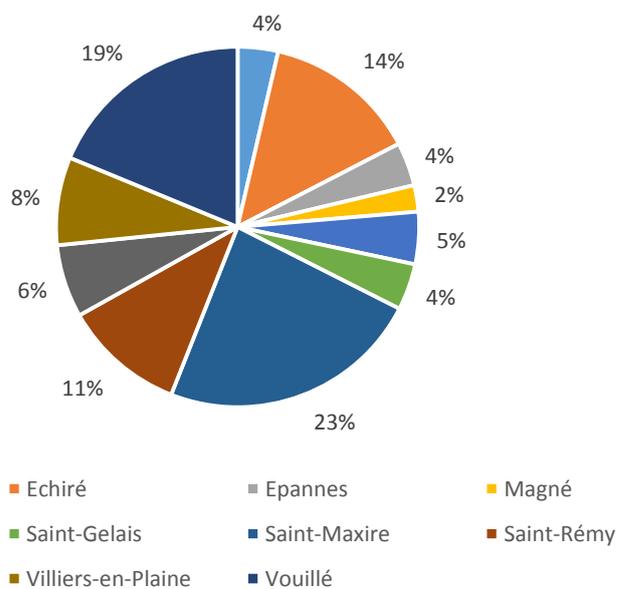


Figure 65 : Communes d'origine des clients du service TAD à destination de Niort

### 2.4.2.3. Les problèmes rencontrés lors du fonctionnement des services TAD et TPMR

Les agents administratifs travaillant chez TPC, ont noté un nombre important d'annulations tardives (bien que ces dernières soient sanctionnées) ainsi qu'une utilisation importante du service TAD par les scolaires rendant alors désuet les cars scolaires dédiés (bien que cette tendance soit moins fréquente aujourd'hui suite à l'évolution du règlement). Cela peut donc entraîner des déplacements inutiles que ce soit pour les conducteurs TAD ou pour les conducteurs de cars scolaires. Ainsi, on peut supposer qu'il y a eu un problème d'exploitation de ces différents services dans le sens où il existe des services à destination de différents types d'usagers mais que ces services sont finalement accessibles à tous les usagers.

Par ailleurs, il arrive qu'une personne réserve pour plusieurs personnes. Il a également été constaté que des personnes n'ayant pas réservé se font passer pour d'autres et ainsi prennent leur place sans avoir fait de réservation. Ce problème semble venir du manque de contrôle au niveau de l'identité du passager (bien que le conducteur, dans le règlement ait le droit de demander les papiers d'identité au passager) puisque pour l'utilisation de ce service, l'utilisateur n'a pas besoin de s'inscrire au préalable pour en bénéficier. En effet, la réservation se fait par téléphone et l'utilisateur transmet à ce moment les informations nécessaires comme son nom et prénom, son adresse l'heure et le lieu de prise en charge.

Il est à noter également, que certains arrêts TAD sont situés trop près des points de rabattement (c'est le cas pour les arrêts Les Amandiers et Epannes-Mairie situés à proximité de l'arrêt Epannes – Grand'Place) ce qui engendre des frais de déplacements importants pour le service. Enfin, lors de la mise en place de ce service, ce dernier a été comparé, à défaut, à un système de taxi.

Par ailleurs, pour le service TPMR, cas particulier mais notable, certaines personnes handicapées lourdement (ou leurs proches/tuteurs) refusent de prendre un accompagnateur pendant les courses. Ceci est parfois problématique, car cela peut entraîner un manque de sécurité pour le conducteur et pour les passagers eux-mêmes.

Ces quelques éléments démontrent les difficultés rencontrées dans l'organisation de ces deux services. La mise en place d'un service de transport de substitution en complément va donc amener à se questionner à nouveau sur le mode de fonctionnement des services TAD et TPMR et surtout sur la définition des principes concernant ce nouveau service.

## 2.4.3. Ce qui se fait ailleurs

### 2.4.3.1. Le service TPMR

Après avoir observé ce que certaines AOM (principalement des AOM à l'échelle d'une agglomération similaire à celle du Niortais) proposent sur leur territoire, nous pouvons constater que beaucoup d'entre elles disposent d'un service de transport dit « spécialement adapté » ou « spécialisé » pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ce type de transport est majoritairement à la demande et propose aux clients des voyages d'adresse à adresse (ou porte à porte). Souvent, les personnes bénéficiant de ce service doivent résider dans une des villes de la collectivité sur lesquelles se trouve le réseau et doivent faire la preuve d'un lourd handicap (carte d'invalidité, fauteuil roulant exclusivement...) auprès de commissions, de médecin...

Ces services proposent la plupart du temps de faire des trajets seulement au sein du périmètre de transport urbain (PTU).

La tarification de ce service varie selon les AOM. Certaines proposent des prix identiques à ceux exercés sur le réseau « classique », c'est le cas pour les communautés d'Agglomération de Brive (Limousin)<sup>17</sup> et du Grand Chalons (Bourgogne)<sup>18</sup> qui dans leur règlement déclarent proposer les tickets à l'unité vendus pour le TPMP au même prix que les tickets à l'unité vendus sur le réseau général, ou encore de Blois-Agglopolys (Centre-Val de Loire)<sup>19</sup> qui propose les mêmes tarifs pour les tickets à l'unité et pour les abonnements également... tandis que d'autres proposent des tarifs différents comme la communauté du Pays D'Aubagne et de l'Étoile<sup>20</sup> dont le prix du service TPMP est fixé par une association extérieure et qui n'a pas de lien avec le prix du réseau classique ou encore comme à la communauté d'Agglomération de Belfort<sup>21</sup>, qui propose le trajet TPMP à un tarif deux fois supérieur à celui d'un trajet sur les lignes de bus classiques du réseau L'amplitude horaire est généralement moins grande que celle des réseaux classiques, néanmoins, certaines tentent de proposer des horaires proches du réseau existant comme la communauté d'Agglomération de Blois-Agglopolys.

#### 2.4.3.2. Le transport de substitution

D'un autre côté, peu d'AOM semblent avoir déjà bien défini leur service de transport de substitution. Cela est en partie dû à la loi qui laisse une grande liberté en ce qui concerne la forme du transport de substitution et qui, pour d'autres critères comme celui des conditions d'accès au service, reste encore floue. En effet, dans la loi, le transport de substitution doit correspondre à un « moyen de transport adapté aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

Ainsi, certaines AOM font le choix de garder leur service de TPMP tel quel sans pour autant agrandir le panel de personnes y ayant droit. Tandis que d'autres gardent ce service et décident de l'ouvrir à un plus large public pour alors respecter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, c'est le cas pour « LIBEO accessible » à Brive<sup>22</sup>, une ligne de transport TPMP qui a vocation de devenir un transport de substitution. La communauté d'Agglomération de Brive, pour établir les critères d'accessibilité à ce service, envisage de travailler en collaboration avec les associations et le délégataire du réseau.

Néanmoins, certaines AOM ont expliqué que leur service de transport pour personnes à mobilité réduite était surchargé, on peut donc supposer que l'ouverture à un plus large public d'un réseau de transport déjà surchargé ne fera qu'augmenter le problème. Dans certains cas, il est donc nécessaire de proposer un type de transport de substitution autre que celui utilisé pour les PMR.

Généralement, les AOM font le choix d'un service à la demande, si elle dispose déjà d'un service de ce type, elle le développe. Ces services proposent de desservir les arrêts qui sont normalement desservis par le réseau classique.

---

<sup>17</sup> (AggloDeBrive) : Règlement du Transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite - Libeo accessible

<sup>18</sup> (Buszoom) : [www.buszoom.com/presentation/?rub\\_code=71](http://www.buszoom.com/presentation/?rub_code=71)

<sup>19</sup> (BloisAgglopolys) : Handigo Le service de transport pour les personnes à mobilité réduite

<sup>20</sup> (COMPaysD'aubagneEtDeL'etoile) : SDA 2008

<sup>21</sup> (InfoOptymo) : <http://info.optymo.fr/votre-voyage/transport-des-personnes-a-mobilite-reduite-tpmr>

<sup>22</sup> (AggloDeBrive) : SDA 2011

Enfin, il est possible de proposer des mesures de substitution comme il est indiqué dans la notice explicative rédigée par le ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement. En effet, le transport de substitution peut se faire d'arrêt à arrêt ou de porte à porte, dans le cas où il serait d'arrêt à arrêt, si un des arrêts n'est pas accessible alors le conducteur ou un accompagnateur mis à disposition par l'exploitant peut porter assistance au client.

Généralement, les véhicules utilisés sont des minibus d'au moins quatre places assises (celle du conducteur comprise).

#### 2.4.4. Le TAD de la CAN possible transport de substitution ?

Il est bon de rappeler que la CAN ne dispose pas encore d'un service ou transport de substitution et que ce dernier est donc totalement à concevoir. De plus, le contrat de délégation prenant fin en 2016, il est fort probable que lors de la mise en place du nouveau contrat, le réseau soit modifié. Ainsi, la question de partir des services TAD et/ou TPMR actuels pour créer le service de substitution prend tout son sens.

##### 2.4.4.1. Quelles formes pour le service de substitution et comment le mettre en œuvre ?

L'idée de ce paragraphe est de présenter les premiers éléments de réflexion sur la mise en place d'un transport de substitution sur le territoire de la CAN. Chaque élément est présenté de manière succincte et devra faire l'objet d'études et d'analyses beaucoup plus poussées sur les plans technique, financier et administratif. Il est bien évident qu'un travail plus fin sera réalisé avec l'exploitant du réseau, les associations de PMR du territoire, les élus et agents de la CAN afin d'aboutir à la mise en place d'un service répondant à la réglementation et surtout aux besoins des usagers concernés.

- Fonctionnement du service

Dans le cadre du renouvellement de son contrat de transport, la CAN envisage d'inscrire la mise en place d'un transport de substitution.

Ce service pourrait prendre deux formes. Premièrement, via une réservation préalable (modalités à définir), l'exploitant pourrait mettre à disposition un accompagnateur qui serait dans le bus et qui aurait pour mission d'aider l'utilisateur à monter dans le bus. Cette assistance de l'utilisateur à la descente aux arrêts non accessibles ne peut être réalisée par le conducteur. En effet, il est important de prendre en compte le fait que les lignes de transport sont cadencées et que le conducteur a peu de marge de manœuvre au niveau des horaires. Par ailleurs, il est difficile pour les conducteurs de quitter leur poste de conduite durant une course.

La seconde possibilité serait de créer un service de substitution sous forme d'un TAD réservé aux PMR (en complément du service existant) qui fonctionnerait d'arrêt à arrêt sur le réseau urbain et péri-urbain. Il paraît très compliqué et coûteux de fournir un service de substitution circulant aux mêmes horaires que le service régulier. Ce service fonctionnerait seulement pour les arrêts classés en ITA et identifiés sur les documents d'information du réseau.

- Quelle est la clientèle concernée ?

La loi précise que le transport de substitution doit être accessible aux PMR qui ne peuvent se déplacer sur le réseau non accessible. Néanmoins, le réseau peut-être non accessible pour certains types de personnes seulement. Par exemple, lorsque les quais ont une largeur conforme (1,40 m avec possibilité à 1,20 m dans certains cas) pour le déplacement d'une personne avec une poussette ou avec des bagages, ces dernières n'ont pas besoin d'utiliser le transport de substitution. Un des enjeux de la mise en place de ce service sera de définir les conditions d'accès. Il faudra donc réfléchir aux conditions générales mais aussi en parallèle aux conditions particulières en fonction de la situation des arrêts (accessibilité pour un certain type de handicap).

Il sera donc nécessaire de réfléchir à un moyen de contrôler les personnes ayant accès au service. On peut donc au-delà des cartes d'invalidité (utilisées pour le TPMR) prendre en compte d'autres conditions (non cumulatives) comme des avis médicaux ou encore le passage devant une commission spécialisée.

Comme pour le fonctionnement, le contenu des conditions d'accès est à écrire. A travers ces éléments, on s'aperçoit donc qu'un gros travail sur l'information et la communication auprès des usagers devra être réalisé. L'enjeu sera aussi de réussir à bien communiquer sur les arrêts concernés par ce service.

#### 2.4.4.2. Premières réflexions

	<b>Scénario 1</b> : Service de substitution à partir de l'extension du service TPMR	<b>Scénario 2</b> : Service de substitution à partir de l'extension du service TAD	<b>Scénario 3</b> : Service de substitution à partir de l'extension du service TAD
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Des arrêts sont non accessibles et ce pour tous les types de handicap. La CAN a la volonté de proposer un service de substitution à tous les PMR jusqu'à ce que le réseau soit rendu accessible (exemple : service de substitution pour les personnes aveugles le temps de la mise en place des bandes contrastées).</li> <li>➤ Modification du réseau d'ici 2017</li> <li>➤ Peu de véhicules disponibles, encore un nombre de refus important sur ce service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Des arrêts sont non accessibles et ce pour tous les types de handicap. La CAN a la volonté de proposer un service de substitution à tous les PMR jusqu'à ce que le réseau soit rendu accessible (exemple : service de substitution pour les personnes aveugles le temps de la mise en place des bandes contrastées).</li> <li>➤ Modification du réseau d'ici 2017</li> <li>➤ Nombre de refus en baisse pour le TAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On ne considère que les ITA (seuls les arrêts aménagés non accessibles sont classés en ITA). Les arrêts à desservir sont donc peu nombreux.</li> <li>➤ Modification du réseau d'ici 2017</li> <li>➤ Nombre de refus en baisse pour le TAD</li> </ul>
Utilisation/ fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réservation J-1 comme actuellement sur le service TPMR (modifiable)</li> <li>➤ Desserte porte à porte pour les PMR respectant les critères d'éligibilité actuellement mis en place sur le service (être titulaire d'une carte d'invalidité à 80%)</li> <li>➤ Pour tous les autres personnes éligibles condition de prise en charge à étudier car plusieurs possibilités : desserte en porte à porte (identique au fonctionnement du TPMR actuel) ou porte à arrêt et inversement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réservation deux heures à l'avance comme ce qui se fait actuellement</li> <li>➤ Utilisation du même matériel que les services TAD et TPMR existants. Extension du service TAD avec prise en charge à tous les arrêts en ITA (même les arrêts en ITA temporaire) avec dépose à l'arrêt demandé par l'utilisateur (attention, il faut que l'arrêt demandé par l'utilisateur soit un arrêt desservi par une des lignes passantes de l'arrêt de départ).</li> </ul>	<p>Proposer deux TAD distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un TAD fonctionnant comme actuellement (avec réservation à H-2 modifiable)</li> <li>➤ Un TAD dédié aux personnes à mobilité réduite fonctionnant d'arrêt non accessible à arrêt accessible ou porte (si arrêt proche de la destination souhaitée est non accessible). Au moins un véhicule est en réserve et est disponible en cas d'appel d'un client. (système proche du taxi)</li> </ul>

Condition d'accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les personnes qui ne peuvent pas accéder à un arrêt car pas encore rendu accessible et sur présentation d'un justificatif (carte d'invalidité, avis médical, ...). Les conditions d'accès au service devront être clairement définies par l'AOM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour le TAD classique : tous les types d'usagers</li> <li>➤ Pour le TAD lié au service de substitution : Toutes les personnes en situation de mobilité réduite et qui ne peuvent pas accéder à un bus depuis un arrêt car pas encore rendu accessible. Les conditions d'accès au service devront être clairement définies par l'AOM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour le TAD classique : tous les types d'usagers</li> <li>➤ Pour le TAD lié au service de substitution : Toutes les personnes en situation de mobilité réduite et qui ne peuvent pas accéder à un bus depuis un arrêt car pas encore rendu accessible. Les conditions d'accès au service devront être clairement définies par l'AOM.</li> </ul>
Autres actions à mener en parallèle	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le parc de véhicules TMPR et TAD</li> <li>➤ Modification de la desserte du TAD Zonal afin de privilégier les rabattements vers des arrêts accessibles.</li> <li>➤ Pour le TAD, suppression des arrêts situés trop près d'arrêts de lignes régulières (définir le rayon acceptable)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le parc de véhicules TMPR et TAD</li> <li>➤ Maintien du service TPMR en l'état actuel</li> <li>➤ Modification de la desserte du TAD Zonal afin de privilégier les rabattements vers des arrêts accessibles.</li> <li>➤ Pour le TAD, suppression des arrêts situés trop près d'arrêts de lignes régulières (définir le rayon acceptable)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le parc de véhicules TMPR et TAD</li> <li>➤ Maintien du service TPMR en l'état actuel</li> <li>➤ Modification de la desserte du TAD Zonal afin de privilégier les rabattements vers des arrêts accessibles.</li> <li>➤ Pour le TAD, suppression des arrêts situés trop près d'arrêts de lignes régulières (définir le rayon acceptable)</li> </ul>
Objectifs du scénario	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Simplifier la mise en place du service de substitution à la fois pour la CAN mais aussi pour les usagers (fonctionnement facilement compréhensible)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permettre à toute personne à mobilité réduite d'avoir un service adapté et répondant au mieux à ses besoins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Minimiser les coûts pour la CAN (moins d'arrêts concernés donc moins d'occasions pour utiliser le service et moins de possibilité d'abus)</li> <li>➤ Permettre un temps de réaction optimal (exemple : une personne à mobilité réduite en vacances peut bénéficier rapidement d'un moyen de transport)</li> </ul>

Points faibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La personne à mobilité réduite a peu de marge de manœuvre (temps de réservation long)</li> <li>➤ Coût du service avec des risques d'explosion de la fréquentation car service en porte à porte très favorable à l'utilisateur</li> <li>➤ Risque de saturation du service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réservation deux heures à l'avance donc risque d'avoir des refus car pas de véhicules de disponibles dans l'instant</li> <li>➤ Ce service devra couvrir beaucoup d'arrêts au début dû aux nombres importants d'arrêts prioritaires à aménager donc risque d'avoir une utilisation compliquée à organiser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le véhicule dédié n'est plus disponible pour les autres courses</li> </ul>
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pas de modification du prix possible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Modification du prix du service TPMR possible afin d'inciter les PMR à utiliser les transports collectifs classiques ou le service de substitution</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Modification du prix du service TPMR possible afin d'inciter les PMR à utiliser les transports collectifs classiques ou le service de substitution</li> </ul>

## 3. Pistes d'actions

### 3.1. Propositions de solutions pour la mise en accessibilité techniques des arrêts

#### 3.1.1. Mise en place de catégories d'aménagement

Au cours de l'analyse des arrêts, nous avons établi des catégories d'aménagement, il s'agit de regroupements de quais ayant des similitudes en ce qui concerne le type d'aménagement qui sera à apporter afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans un premier temps, les aménagements des quais et donc par la même occasion les catégories d'aménagement seront principalement centrés sur le handicap moteur, car c'est le handicap pour lequel la loi est le plus explicite en matière d'aménagement.

Ces catégories sont basées sur le type de travaux mis en place et le coût engendré par leur réalisation. Ces catégories seront classées ensuite par degré de complexité. Il y a en tout 4 catégories.

Nous avons, tout d'abord, la **catégorie 1** : celle-ci regroupe les quais qui nécessitent simplement un rehaussement du trottoir et l'implantation de nouvelles bordures (hauteur de 18 cm) pour être accessibles. En effet, ils disposent d'une largeur suffisante et de pentes en long et en travers respectivement inférieures à 5 et 2%. On estime que le coût des travaux sera compris entre 5 000 et 7 000 € HT. Ce chiffrage étant basé sur des travaux déjà effectués par la CAN sur des quais rentrant dans cette catégorie tels que les quais de l'arrêt Gutenberg (Rue Gutenberg, Niort) aménagés en 2014.

Les quais entrants dans la **catégorie 2** sont les quais qui n'ont pas assez de largeur, il faut alors en plus du rehaussement du quai et de l'implantation des bordures bus prévoir un élargissement du quai existant. Cet élargissement peut se faire par l'arrière du quai, au niveau d'un espace public inutilisé. Il est possible, également, d'avoir un quai situé au niveau d'un espace privé inutilisé, il sera alors nécessaire de rencontrer les propriétaires pour négocier l'acquisition de la parcelle manquante. Il est donc fort probable que le prix pour l'aménagement de cet arrêt soit alors plus élevé. Le coût des travaux est estimé entre 7 000 et 9 000 € HT. Les quais types déjà aménagés par la CAN en 2013 sont ceux de l'arrêt Louis Merle (Rue Louis Merle, Niort).

Les quais se trouvant dans la **catégorie 3** sont des quais qui ne disposent pas de la largeur suffisante et qui n'ont pas d'espace libre à l'arrière. La mise en accessibilité de ces quais va donc nécessiter une avancée sur chaussée qui, pour cette catégorie, ne modifiera pas les usages de la voie sur laquelle se trouve l'arrêt compte tenu de la disposition de l'arrêt ou des largeurs de chaussée existante. Il s'agit souvent des arrêts en alvéole. De plus, dans de nombreux cas il faudra prévoir des travaux nécessaires à la modification du réseau d'eau pluviale. On estime le coût des travaux pouvant aller de 10 000 à 15 000 € HT. Les quais types sont ceux de l'arrêt Patinoire (Avenue de la Venise, Niort) aménagés en 2014.

Les quais se situant en **catégorie 4** sont des quais qui, en plus de présenter les problèmes précédents, vont engendrer des travaux qui vont modifier les usages de la chaussée et/ou qui vont nécessiter de fortes négociations. En effet, dans certains cas il faudra modifier les conditions de circulation en créant par exemple des écluses, en modifiant le gabarit et le profil d'un carrefour existant, en supprimant ou déplaçant des places de stationnement et parfois pour les cas les plus extrêmes en modifiant le plan de circulation. Pour les arrêts de cette catégorie, le coût estimé des travaux varie de 15 000 à 17 000 € HT.

Il est à noter que dans ces catégories d'aménagement, s'insèrent également des créations de quais ainsi que des déplacements de quais. En effet, de par l'unicité de chaque cas, il était impossible de les mettre tous dans une même catégorie. Par ailleurs, dans certains cas, il est même proposé de supprimer des arrêts (faible fréquentation, mauvaises conditions de sécurité, proximité forte avec un autre arrêt présentant des possibilités de mise en accessibilité, ...).

De plus, il s'agit d'une estimation du coût des travaux à réaliser. Après avoir réalisé une analyse du terrain précise, il a été constaté que certains arrêts entraient dans une des 4 catégories mais que compte tenu des travaux de mise en accessibilité nécessaire, le coût final proposé était plus élevé que celui proposé par la catégorie (certains arrêts en situation de catégorie 2 se retrouvent avec des estimations correspondantes aux catégories 3 ou 4).

Ci-dessous, un tableau récapitulatif des catégories d'aménagement.

	<b>Catégorie 1 : Aménagement souple- Rehaussement du quai</b>	<b>Catégorie 2 : Aménagement moyen - Gain de largeur par le trottoir/accotement</b>	<b>Catégorie 3 : Aménagement lourd - Avancée sur chaussée</b>	<b>Catégorie 4 : Aménagement complexe - changement des usages de la voie</b>
<b>Caractéristiques du quai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur supérieure à 2,2 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,2 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,2 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,2 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aucune contrainte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Place disponible sur la largeur du trottoir/accotement, derrière l'arrêt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur insuffisante sur le trottoir/accotement</li> <li>➤ Largeur de la chaussée suffisante pour un avancement du quai (sans modification/perturbation de la circulation, avec une voirie d'une largeur supérieure à 5,5 mètres)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Place indisponible sur le trottoir/accotement</li> <li>➤ Place indisponible sur la chaussée pour un avancement du quai</li> <li>➤ Changement possible au niveau des usages et des caractéristiques de la voie/intersection sur un tronçon précis</li> </ul>
<b>Travaux correspondants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrachages des anciennes bordures</li> <li>➤ Ajout de bordure bus</li> <li>➤ Ajout d'un enrobé</li> <li>➤ Ajout des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrachages des anciennes bordures</li> <li>➤ Ajout de bordure bus</li> <li>➤ Ajout d'un enrobé</li> <li>➤ Aménagement de trottoir avec expansion du quai</li> <li>➤ Ajout des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrachages des anciennes bordures</li> <li>➤ Ajout de bordure bus</li> <li>➤ Ajout d'un enrobé</li> <li>➤ Travaux sur le réseau d'eau pluviale</li> <li>➤ Ajout des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrachages des anciennes bordures</li> <li>➤ Ajout de bordure bus</li> <li>➤ Ajout d'un enrobé</li> <li>➤ Travaux sur le réseau d'eau pluviale</li> <li>➤ Aménagement de la voirie (écluse, restructuration d'un carrefour...)</li> <li>➤ Ajout des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>
<b>Coût (€ HT)</b>	5000 à 7000	7000 à 9000	10 000 à 15 000	15 000 à 17 000
<b>Estimation de la durée des travaux</b>	1 semaine	1 semaine	2 semaines	3 semaines

Figure 66 : Tableau récapitulatif des catégories d'aménagement

### 3.1.2. Proposition d'aménagement : identification des arrêts à aménager

Catégorie	Non prioritaire	Prioritaire	Total	Prix associé par quai (en euros HT)
Catégorie 0	0	4	4	Proche de 0
Catégorie 1	35	84	119	5000 à 7000 €
Catégorie 2	40	82	122	7000 à 9000 €
Catégorie 3	6	25	31	10000 à 15000 €
Catégorie 4	15	26	41	15000 à 17000 €
ITA	0	1	1	0
Total	96	223	319	Estimation en moyenne de 2 750 000 €

Figure 67: Tableau des quais en fonction de leurs catégories d'aménagement

Les 4 arrêts prioritaires de la catégorie 0 correspondent soit à des arrêts qui sont actuellement en travaux, soit des arrêts dont seul un simple déplacement est nécessaire pour les rendre accessibles.

Après l'analyse du terrain et la classification hypothétique des arrêts dans les catégories d'aménagement aucun arrêt n'a été classé en ITA hormis les arrêts aménagés non accessibles (les arrêts aménagés praticables feront l'objet de test avec les associations avant leur classement en arrêt accessibles). Cependant, certains arrêts de catégories 4, compte tenu de la difficulté d'aménagement et des complications technique lors de l'organisation des travaux pour leur mise en accessibilité seront peut-être classés en ITA. De plus, compte tenu des moyens financiers et humains de la CAN, l'ensemble des travaux de mise en accessibilité des arrêts ne pourra se faire d'ici fin 2018. En effet, à ce jour, la CAN effectue des travaux de mise en accessibilité sur 30 à 40 quais par an. Ainsi, certains arrêts seront classés en ITA provisoirement.

Par ailleurs certains arrêts pourront être supprimés dans les deux cas présentés ci-dessous :

- L'arrêt est proche d'un autre arrêt desservi par la/les mêmes lignes et dispose de meilleure conditions de mise en accessibilité (exemple de l'arrêt Plaine).
- La fréquentation de l'arrêt est trop faible comparé au coût estimé des travaux à réaliser pour le mettre en accessibilité. C'est pour cela que le tableau suivant vous montre les arrêts en fonction de leur fréquentation. Ainsi, voici la répartition actuelle des 319 arrêts à aménager en fonction de leurs fréquentations.

Enfin, il est indispensable de tenir compte du contexte dans lequel le Sd'AP va être déposé. En effet, le contrat de transport de la CAN arrive à échéance courant 2016. Des adaptations de réseau seront donc proposées au cours de l'année 2017. Certains arrêts aujourd'hui prioritaires pourraient donc devenir non prioritaires (exemple des arrêts desservis par deux lignes de transport et qui pourrait n'être desservi plus que par une seule ligne non structurante). Dans certains cas, certains arrêts pourraient même être supprimés. C'est pourquoi, les choix d'aménagement sur l'année 2016 et 2017 seront proposés en fonction de ce contexte particulier et néanmoins très important compte tenu des montants de travaux à engager.

Bilan des arrêts à aménager en fonction de leur fréquentation (22/06/2016)				
Fréquentation <sup>23</sup>	Nombre de quais Non aménagés mais praticables		Nombre de quais Non aménagés et non accessibles	
	Prioritaire au sens de la loi	Non prioritaire au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi	Non prioritaire au sens de la loi
0	2	3	4	25
[1;5]	2	4	4	20
[6;10]	1	0	10	16
[11;20]	5	0	40	10
[21;+]	33	2	122	16
TOTAL	43	9	180	87

Figure 68: Tableau bilan des quais en fonction de leurs fréquentations

### 3.1.3. Autres aménagement à prévoir (marquage au sol) et coûts associés.

#### L'implantation du marquage au sol.

Pour mieux répondre aux besoins des PMR, la présence d'un marquage au sol est indispensable.

On retrouve dans un premier temps la bande contrastée qui a pour objectif de permettre aux personnes en déficience visuelle de repérer la zone du quai dédiée à la montée dans le bus. Sa présence est indispensable pour garantir leur sécurité. Néanmoins, la majeure partie des arrêts de la CAN ne sont pas équipés de ce type d'installation. On retrouve :

- 137 quais équipés. Sur la plupart de ces quais, on retrouve un mètre de bandes résines (ou dalles podotactiles en site urbain) au niveau de la montée au bus.
- 441 quais non-équipés (parmi ces quais non-équipés certains sont aménagés mais aucun marquage n'est implanté)

L'implantation d'un mètre de bandes résines (ou DPSU) représente un coût d'environ 55 € HT.



Arrêt Goise (Niort)  
Source : Stage collectif

Figure 69 : Image d'un arrêt équipé d'une bande podotactile au niveau de la montée au bus

<sup>23</sup> Liste des arrêts en fonction de leurs fréquentations (Annexe 1)

Enfin, il est à noter que les bandes podotactiles actuellement utilisées par la CAN ne sont plus autorisées car elles peuvent être confondues avec les bandes podotactiles utilisées au niveau des traversées piétonnes. Ces bandes podotactiles sont donc autorisées dans des cas précis comme lorsqu'un quai mesure plus de 26 cm de haut. Ainsi, dans l'avenir, la CAN compte installer des bandes de résines (certains quais en sont déjà équipés) ou encore des dalles podotactiles en site urbain

L'implantation d'un logo PMR en sortie de palette sur le quai a aussi son importance. Il sert de point de repère notamment pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Là encore peu d'arrêts sont équipés de ce type de marquage sur le territoire de la CAN, on retrouve :

- 107 quais équipés
- 7 dont le logo est peu visible
- 464 non équipés

L'implantation de ce type de marquage a un coût d'environ 45 € HT par quai.



Arrêt Gare SNCF (Niort)  
Source : Stage collectif

[Figure 70: Image d'un arrêt équipé d'un logo PMR au niveau de la sortie de palette du bus](#)

La présence d'un zébra jaune sur la chaussée au niveau d'un quai permet au bus d'accoster dans les meilleures conditions. Il représente aussi un point de repère important pour les voyageurs. Sur le territoire de la CAN on retrouve :

- 325 arrêts équipés
- 154 arrêts dont le marquage est peu visible
- 99 arrêts non-équipés

Le coût de l'implantation d'un mètre d'une bande de marquage est de 10 € HT. Un quai de 15 mètres de long équivaut à l'implantation de 27 mètres de marquage soit un coût de 270 € HT.



Arrêt Ecoles (St Rémi)  
Source : Stage collectif

Figure 71: Image d'un arrêt équipé d'un zébra jaune signalant la position d'arrêt du bus

Voici une estimation du coût sur l'ensemble du réseau urbain et périurbain de la CAN pour la mise en place d'un marquage pour tous les arrêts non-équipés.

<b>Bandes résines</b>	
Nombre de quais non équipés	449
Prix du mètre de bande en euros (HT)	55 €
Total en euros	24 695 €
<b>Logo PMR en sortie de palette</b>	
Nombre de quais non équipés	476
Prix de l'implantation d'un logo (HT)	45 €
Total en euros	21 420 €
<b>Zébra Jaune</b>	
Nombre de quais non équipés	258
Prix moyen de l'implantation d'un zébra sur un quai (HT)	270 €
Total en euros	69 660 €
<b>Total pour l'ensemble des marquages</b>	<b>115 775 €</b>

Réalisation : Stage collectif

Figure 72: Tableau récapitulatif du coût des travaux concernant l'implantation des différents marquages au sol. Estimation calculée à partir de travaux déjà réalisés par la CAN (en € HT)

### 3.1.4. Programmation des travaux

A partir de la définition des catégories et coûts d'aménagements, une programmation annuelle des travaux de mise en accessibilité a été réalisée et est basée sur le classement de priorité réalisé. Une répartition annuelle basée sur l'enveloppe totale disponible par an est proposée en fonction des capacités techniques et financières de la CAN et du contexte concernant les contrats de transports arrivant à échéance en 2016.

Cette programmation théorique ne tient malheureusement pas compte des projets communaux qui sont impossibles à prévoir aujourd'hui et qui demanderont une adaptation de cette programmation.

Cette programmation tient compte des fourchettes de prix utilisées dans chaque catégorie d'aménagement. Par conséquent, dans un cas, les aménagements seront réalisés dans les 6 ans et dans l'autre cas, ils seront réalisés en 8 ans sachant que ces deux périodes prennent en compte les arrêts prioritaires et non prioritaires. Les deux tableaux suivants présentent cette programmation théorique donnant la somme dépensée annuelle, ainsi que le nombre d'arrêt mis en accessibilité par an

Année		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total		319 quais, 2 389 000 €					
Fourchette de prix basse	Tranche 1	58 quais 443 000€					
	Tranche 2		62 quais 442 000€				
	Tranche 3			66 quais 447 000€			
	Tranche 4				55 quais 449 000€		
	Tranche 5					56 quais 444 000€	
	Tranche 6						22 quais 164 000 €

Figure 73: Programmation selon la fourchette basse de prix

Année		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total		319 quais, 3 110 000 €							
Fourchette de prix haute	Tranche 1	45 quais 447 000€							
	Tranche 2		46 quais 445 000€						
	Tranche 3			46 quais 444 000€					
	Tranche 4				49 quais 437 000€				
	Tranche 5					43 quais 443 000€			
	Tranche 6						44 quais 440 000 €		
	Tranche 7							45 quais 445 000€	
	Tranche 8								1 quai 9 000€

Figure 74 : Programmation selon la fourchette haute du prix

Cette programmation n'est qu'une base théorique sur laquelle la CAN s'appuiera pour produire annuellement une liste plus précise des arrêts à aménager. Elle détaille néanmoins la démarche en ce qui concerne le nombre d'arrêt et de capitaux voués à la mise en accessibilité pour chaque année. Sachant qu'il y a 223 quais prioritaires non accessibles dont 43 praticables, l'objectif à atteindre est d'aménager les 180 quais d'ici le 31 décembre 2018 pour répondre aux exigences de la réglementation. A défaut d'atteindre l'objectif en totalité, la CAN étendra son transport de substitution pour les quais prioritaires non accessibles à cette échéance. La programmation telle que présentée ci-dessus permet de montrer qu'en prenant en compte la fourchette basse, les délais de 3 ans pourront être tenus. En tenant compte de la fourchette haute, il faudra prévoir 4 ans. Cette programmation devra être mise à jour au cours de l'année 2017, dès que le nouveau réseau sera connu.

## 3.2. Pistes d'actions complémentaires

- 3.2.1. Préparer son voyage : informations et services accessibles avant le voyage
- 3.2.2. Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite
- 3.2.3. Evaluer la possibilité de passer d'un arrêt diagnostiqué praticable en accessible
- 3.2.4. Création quai idéal type afin de réaliser des tests pour vérifier son accessibilité auprès de tous les usagers
- 3.2.5. Communication
- 3.2.6. Formation
- 3.2.7. Préconisation des aménagements possibles pour les autres types de handicap

### Cadre réglementaire

Article 47 de la loi du 11 février 2005 : Les services de communication publique en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées. L'accessibilité des services de communication publique en ligne concerne l'accès à tout type d'information sous forme numérique quels que soient le moyen d'accès, les contenus et le mode de consultation. Les recommandations internationales pour l'accessibilité de l'internet doivent être appliquées pour les services de communication publique en ligne.

### Usagers cibles



### Contexte actuel

- Le site mobilité 79 propose un service permettant d'établir son voyage en transport en commun à l'avance.

### Objectifs de la CAN

- Rendre accessible les informations utiles à la préparation du voyage pour tous les usagers

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Mettre en ligne le Sd'AP, ainsi que tous les autres documents concernant l'accessibilité		
2	Mieux communiquer et informer les personnes sur les différents types d'offre (à la demande, TPMR, service de substitution, arrêts accessibles/non accessibles)		
3	Mettre une page en ligne et réaliser une brochure d'informations sur les équipements à disposition des PMR		
4	Maintenir la possibilité de prendre des renseignements auprès d'un conseiller téléphonique		

### Acteurs

- Elu(e)s en charge :
- Service associés :
- Partenaires :

### Coût estimé

€

## Suivi et réalisation

### Indicateurs de réalisations

- Date de mise en ligne des documents
- Date des mises à jour

### Indicateurs de résultats

- Enquête satisfaction

#### Cadre réglementaire

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité- Agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur

#### Contexte actuel

- Dans le cadre de l'application de la loi du 11 février 2005, la CAN souhaite rendre accessible tous les arrêts de bus du réseau.

#### Objectifs de la CAN

- Créer et/ou aménager des quais répondant aux normes d'accessibilité pour les PMR

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Tenir à jour le tableau de diagnostic des arrêts, ainsi que chaque fiche arrêt.	CAN	
2	Continuer à rendre accessible des arrêts par ordre de priorité.	CAN	
3	Communiquer efficacement sur les changements, les modifications et les nouveaux aménagements d'arrêts.	CAN	

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :
- Service associés :
- Partenaires :

#### Cout estimé

€

### Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre de quais prioritaires aménagés

#### Indicateurs de résultats

- Enquête de satisfaction des usagers

#### Cadre réglementaire

Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité- Agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur

#### Contexte actuel

- Lors d'une réunion de la commission intercommunale pour l'accessibilité, des tests ont été menés afin de voir si certains des arrêts déjà aménagés par la CAN étaient accessibles aux personnes handicapées. Il s'est avéré qu'un des quais classés en praticable était en pratique accessible à une personne en fauteuil roulant.
- Actuellement, la CAN dispose de quais non accessibles au sens de la loi mais qui pourraient être considérés comme accessibles à la suite de différents tests à réaliser avec les associations concernées

#### Objectifs de la CAN

- Assurer l'accessibilité de tous les quais du réseau et tenir des réalités du terrain dans la définition des degrés d'accessibilité

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Lister tous les arrêts diagnostiqués praticables		
2	Prévoir des demi-journées avec des personnes handicapées pour aller sur le terrain pour regarder si les arrêts sont accessibles		

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :**
- Service associés :**

#### Coût estimé

€

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

#### Indicateurs de résultats

- Nombre de quais testés

### Cadre réglementaire

#### Contexte actuel

- Actuellement, la loi impose en particulier des normes sur le handicap moteur. Cependant, on retrouve moins de normes en ce qui concerne les autres types de handicap.

#### Objectifs de la CAN

- Rendre accessible tous les arrêts pour tous les types de handicap

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Création d'un quai type et procéder à des essais avec les associations concernés	CAN	
2	Création d'un comité de pilotage pour rechercher des solutions pour aidés les autres types de handicap	CAN	

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :
- Service associés :
- Partenaires :

#### Coût estimé

€

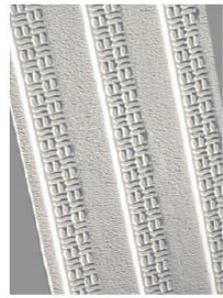
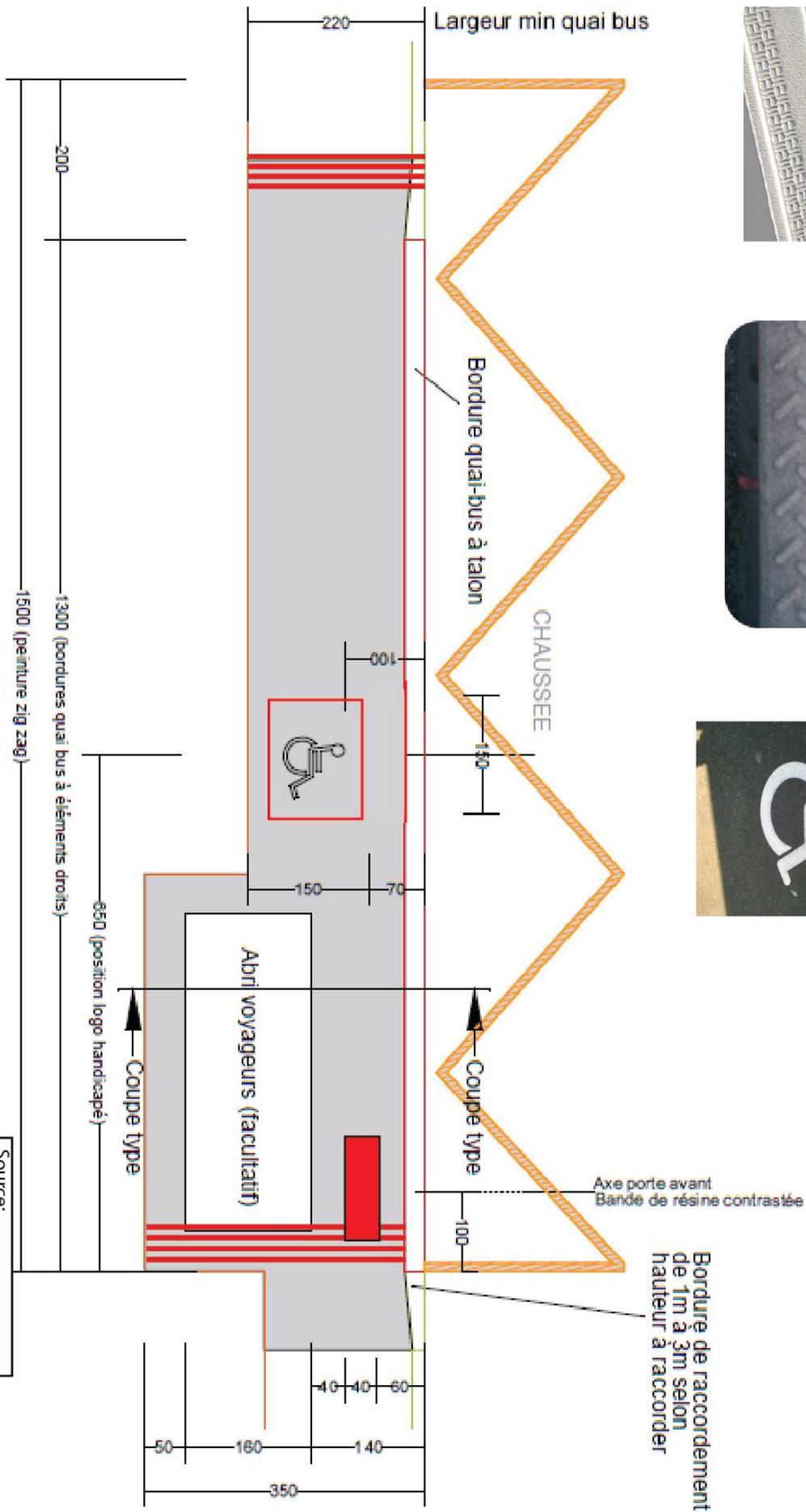
## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Date de création du quai
- Date de création du comité
- Nombre de mesures mises en place par le comité
- Nombre de quai de ce type réalisés

#### Indicateurs de résultats

- 
- Enquête satisfaction



Source:  
zebra-marquage.com  
tactifrance.com  
Réalisation:  
LAPLACE Edurne  
CAN

### Contexte actuel

#### Cadre réglementaire

Décret no 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

- La mise en conformité du réseau de transport public va s'étendre sur plusieurs années, il est important alors de tenir informer les usagers de l'évolution du niveau d'accessibilité des transports. En outre d'après la loi, doit figurer dans le Sd'AP

« la durée en nombre d'heures des actions (...)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 »

### Objectifs de la CAN

- Communiquer sur le niveau d'accessibilité de son service de transport
- Permettre à tout voyageur en situation de handicap de préparer au mieux son voyage

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Mettre en place des logos « arrêts accessibles » sur les arrêts	CAN	2016
2	Afficher et fournir des schémas de lignes (sur le site Internet) avec les arrêts accessibles signalés par le logo	CAN	2016
3	Communiquer sur les arrêts rendus accessibles sous forme de rapports périodiques	CAN	2016
4	Informers régulièrement les agents du kiosque en lien avec les clients sur les arrêts rendus accessibles	CAN	2016

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :
- Service associés :
- Partenaires :

#### Coût estimé

€

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre d'arrêts possédant les logos
- Contrôle qualité auprès des agents

#### Indicateurs de résultats

### Cadre réglementaire

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur

Arrêté du 21 juillet 2008 relatif au titre professionnel d'agent(e) commercial(e) et de conduite du transport routier urbain de voyageurs

Arrêté du 21 juillet 2008 relatif au titre professionnel de conducteur (trice) du transport routier interurbain de voyageurs

### Contexte actuel

- Ce que la CAN doit prévoir en ce qui concerne la formation du personnel (décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014):

« 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 »

- La mise en accessibilité du réseau de transport sur le territoire de la CAN, ne passe pas seulement par des travaux mis en place sur le matériel roulant ou encore au niveau des arrêts de bus, elle passe aussi par la formation du personnel et sa capacité à s'adapter à tout type de handicap.
- Le contrat de délégation de service public prendra fin en août 2016, ainsi dans le cadre du prochain contrat, un plan de formation sera demandé à l'exploitant et intégrera le contenu des fiches actions suivantes.

### Objectifs de la CAN

- Assurer un accueil de qualité, au sein du réseau de transport de la CAN, notamment pour les personnes en situation de handicap.
- Avoir un personnel sensibilisé au handicap et capable d'adapter son attitude en fonction de la situation et donc du type de handicap.
- Permettre à toute personne souffrant d'un handicap ou se trouvant en situation de mobilité réduite de pouvoir bénéficier d'un service de transport.
- Mettre en place un plan de formation et s'assurer de sa mise en œuvre par le ou les exploitants.

	Mesures	Pilote	Lancement
1	Sensibilisation des agents au handicap		
2	Formation technique des conducteurs de bus	Service transport et l'exploitant	Nouveau contrat transport
3	Formation des conducteurs accompagnateurs		
4	Initiation à la langue des signes		

### Contexte actuel

- Les agents sont les principaux intermédiaires des usagers du réseau de transports en commun. Ils sont là pour accueillir, orienter, aider la clientèle. C'est pourquoi, afin que chaque usager puisse parcourir le réseau sans contrainte, nous pensons nécessaire que chaque agent opérant sur le PTU de la CAN soit sensibilisé au handicap.
- Actuellement, certains agents ont déjà été sensibilisés au handicap par le biais de formations. Il s'agit là de pérenniser voire renforcer ces formations

### Actions

**Personnel concerné :** tous les agents travaillant à la SEMTAN, à TPC (conducteurs et autres agents)

**Thématiques abordées :** connaissance des différents types de handicap, attitude à adopter, accueil personnalisé, information à apporter aux voyageurs sur les dispositifs...

**Modalités de formation :** Théorie et mise en pratique

-> Possibilité d'échanger avec les associations

-> Formation en interne possible à condition que celle-ci ait reçu un agrément et une validation par la CAN

-> Pour tout nouveau conducteur n'ayant jamais eu de formation lié à l'accueil de personnes handicapées il sera nécessaire d'avoir une formation au minima d'une journée (7 h) dans les premiers mois suivants l'embauche, pour les conducteurs expérimentés un rappel tous les 2 ans pourra être mis en place (formation d'une demi-journée (3h)

### Programmation

Tous les conducteurs fin 2018 devront être formés

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :**
- Services associés :**
- Partenaires :**

#### Coût estimé

€

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre de personnes formées
- Contrôle qualité (appel client mystère, test avec associations...)

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Mettre en place une enquête de satisfaction auprès des associations
- Bilan contrôle qualité

### Contexte actuel

- Actuellement le parc de bus urbain dispose de 52 bus équipés de palettes. Le parc de car interurbain n'appartient pas à l'exploitant mais à ses sous-traitants. Les cars sont tous équipés de plateformes. De plus, sur le PTU de la CAN 215 arrêts sont, à ce jour, accessibles. Néanmoins, il est nécessaire de former les conducteurs aux techniques d'accostage et à l'utilisation de la palette et de la plateforme afin d'améliorer le confort de tous les usagers et la prise en charge des personnes en fauteuil roulant.
- Pour rappel, les conducteurs ont déjà une formation technique, il s'agit là de la compléter mais surtout de la renforcer.

### Actions

**Personnel concerné :** les conducteurs de bus pour le réseau urbain et de cars pour le réseau interurbain

**Thématiques abordées :** Utilisation du bus et de ces équipements c'est-à-dire apprentissage des techniques pour accoster (accostage avec bordure bus qui facilite la manœuvre et accostage avec bordure simple) ; sortie de palette et/ou de la plate-forme ; agenouillement

**Modalités de Formation :** théorique et pratique parking (palette) et sur le terrain (accostage et agenouillement)

### Programmation

Le contrat de délégation de service touchant à sa fin, un nouveau contrat sera à mis en place en août 2016.

100% des conducteurs devront être formés au début du contrat.

A partir de 2018, un rappel sera fait tous les ans et concernera 50% des conducteurs.

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- exploitant et service transport CAN
- association CIA/PMR

#### Coût estimé

€

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Contrôle qualité (Test de contrôle palette, questionnaire et/ou mise en situation des conducteurs)

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Mettre en place une enquête de satisfaction auprès des associations
- Bilan des contrôles qualité

## Contexte actuel

- Les conducteurs accompagnateurs sont des conducteurs spécialisés pour les personnes souffrant d'un lourd handicap (titulaire d'une carte d'invalidité à 80%).
- Que ce soit du côté des usagers ou des agents, des insatisfactions concernant le déroulement des courses se font connaître. Bien que TPC propose une formation à tous ses agents, il semble que cela ne suffise pas.
- La formation dispensée actuellement, par l'organisme de formation V.A.D, a lieu dans les deux premiers mois d'embauche du conducteur et dure 7 heures. Elle consiste principalement en l'accueil du client, l'apprentissage des gestes et postures, l'apprentissage du maniement du matériel roulant (sortie de palette).
- Les conducteurs intérimaires sont suivis lors des quinze premiers jours par un conducteur titulaire.
- Les thématiques abordées lors de cette formation sont justes, néanmoins il semble nécessaire de les approfondir.

## Actions

**Thématiques abordées :** connaissance de la clientèle, prise en charge du client, gestes et postures, formation de premiers secours type PSC1

**Personnel concerné :** les conducteurs du service TPMR (Mobitan)

**Modalités de formation :** Proposer une formation par modules/type de handicap (troubles mentaux, handicap moteur, auditif,...), théorie et pratique

## Programmation

Formation générale de 2 jours (14h) à l'embauche

Révision une fois par an (formation d'une demi-journée) les années suivantes

### Usagers cibles

### Acteurs

### Coût estimé



- Elu(e)s en charge :**
- Services associés :** TPC
- Partenaires :** organisme de formation

€

## Suivi et réalisation

### Indicateurs de réalisations

### Indicateurs de résultats

- Mise en place des formations
- Contrôle qualité

- Retours clients et agents
- Enquête satisfaction
- Bilan contrôle qualité

## Contexte actuel

- Actuellement, sur la CAN les personnes à handicap sensoriel tel que la surdité par exemple ne bénéficient pas d'actions spécifiques à leur handicap.
- Ainsi, pour répondre au mieux aux besoins de cette clientèle, il est proposé de former les agents du kiosque aux bases du langage des signes français.

## Actions

**Personnel concerné :** En priorité, les agents du Kiosque (5 agents dont 3 temps plein et 2 temporaires)

**Thématiques abordées :** Sensibilisation pour tous les conducteurs

Formation des agents présents au Kiosque à la langue des signes

**Modalités de formation :**

Initiation à la Langue des Signes Français.

Théorie et pratique (mise en situation)

## Programmation

Initiation dès 2016 :

2 agents sur deux demi-journées

3 agents sur deux autres demi-journées

Les autres années :

Rappel tous les 12 à 24 mois

## Usagers cibles

## Acteurs

## Coût estimé



- Elu(e)s en charge :**
- Services associés :**
- Partenaires :** organisme de formation

€

# Suivi et réalisation

## Indicateurs de réalisations

## Indicateurs de résultats

- Retour clients et agents
- Mise en situation associations

### Cadre réglementaire

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

### Contexte actuel

- La loi impose de rendre accessible les réseaux de transports publics à tous les types de handicap. Cependant, pour certains types, la loi n'est pas très explicite. C'est pourquoi, dans les fiches actions qui vont suivre, seront faites, principalement des préconisations d'actions à mener pour améliorer l'accessibilité sur le réseau.

### Objectifs de la CAN

- Rendre le réseau accessible pour toutes les personnes quel que soit leur type de handicap.
- Afficher une information claire et lisible pour l'ensemble des usagers des transports en commun de la CAN.

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	L'information Voyageur au niveau du bus	CAN	
2	L'information Voyageur aux quais	CAN	
3	Homogénéisation de l'information des abris et poteaux	CAN	
4	Clarification de l'information dans les matériels roulants	CAN	
5	Handicap visuel : Accès à l'information de manière tactile	CAN	

### Usagers cibles



### Acteurs

- Elu(e)s en charge :
- Service associés :
- Partenaires :

### Cout estimé

€

## Suivi et réalisation

### Indicateurs de réalisations

- Nombre d'abris de bus modifiés
- Nombre de bus modifiés

### Indicateurs de résultats

- Enquête de satisfaction auprès des usagers



Girouette avant, arrière et latérale d'un bus

Source : [www.transbus.org](http://www.transbus.org)

[www.mes-annes-50.com](http://www.mes-annes-50.com)

[inforesauratp.overg-blog.com](http://inforesauratp.overg-blog.com)



Actuellement, la SEMTAN n'a pas les outils nécessaires pour pouvoir communiquer sur des données en temps réel. Elle ne dispose pas non plus de l'information visuelle et sonore embarquée obligatoire.

Ainsi, afin de permettre aux usagers du réseau de disposer de cette information sur le réseau tout le long de son trajet, une information visuelle et sonore sera mise en place par bandeau ou écran à l'intérieur du bus.

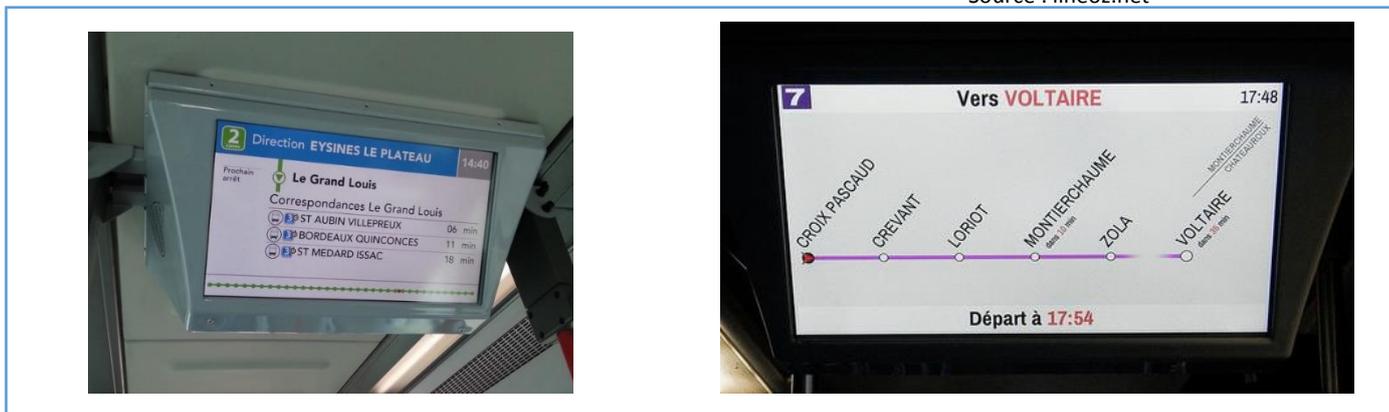
En effet, selon l'annexe 11, les informations à transmettre sont :

- Le nom de la ligne desservie par le bus
- Les terminus
- Le prochain arrêt
- Estimation du temps réel pour atteindre les terminus



Ecran d'information à l'intérieur du bus

Source : lineoz.net





Actuellement, la CAN n'a pas les outils nécessaires pour pouvoir communiquer sur des données en temps réel au niveau des quais.

Ainsi, la mise en place d'écran d'information au niveau des arrêts permettraient aux usagers de connaître :

- Le temps d'attente avant l'arrivée du bus
- La destination du bus et l'estimation du temps réel pour atteindre les terminus
- Les messages d'informations voyageurs

Ecran d'information au niveau d'un quai bus  
Source : lumiplan.com

De plus, afin de rendre l'information Voyageur plus lisible et accessible à tous, on préconise d'homogénéiser l'ensemble des poteaux et ainsi de mettre l'information à une hauteur ou tout type de personnes pourra la voir et la lire.

D'après le cabinet d'étude Mobhilis, la hauteur idéale serait située entre 0,90 m et 1m50.

Enfin, la loi précise que « les caractères doivent présenter une hauteur de 1,5 cm pour une lecture à 4 mètres et de 20 cm pour une lecture à 6 m.

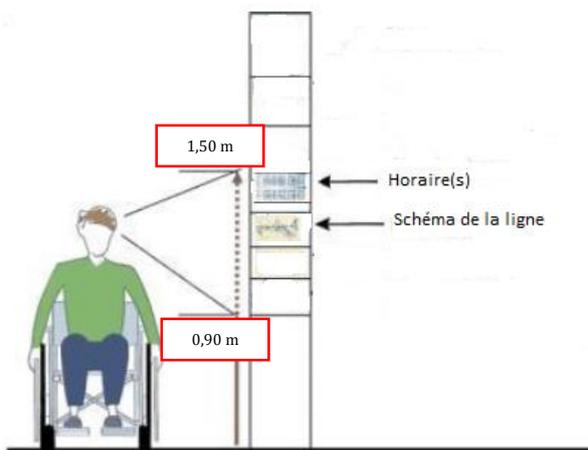


Schéma indicatif de la hauteur permettant l'accès à l'information  
Source : SDA de la communauté d'agglomération de Brive  
Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658  
du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour  
l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les lignes passantes sont indiquées sans le code couleur, de loin la lisibilité de l'information est moins bonne



Afin de permettre une prise de l'information rapide aux abords du quai, il est proposé **d'homogénéiser les codes couleurs de communication des lignes de bus**. En effet, il serait intéressant de reprendre le code couleur des lignes de bus (déjà mis en place dans les fiches horaires, au niveau des poteaux indicatif...) sur le bandeau latéral situé en partie haute des abris bus.

Il est également préconisé, toujours dans le but de permettre une prise d'information rapide et fiable, de mettre **des indications en braille** sur les abris et poteaux indicatifs pour les personnes en situation de handicap visuel.

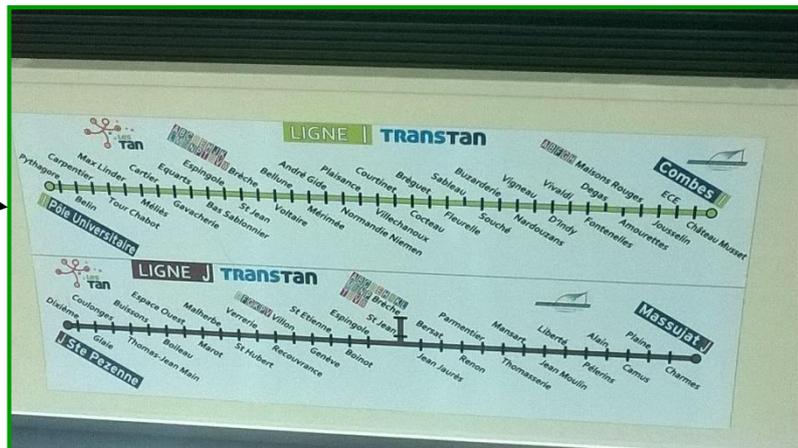
Il faudra également réfléchir à la mise en place de **pictogrammes explicatifs simples** pour les personnes en situation de handicap cognitif.



Les lignes passantes sont indiquées avec le code couleur, de loin la lisibilité de l'information est améliorée

Dans les bus de la CAN sont présentés les schémas de chaque ligne du réseau.

Pour tous les usagers et notamment pour les personnes en situation de handicap cognitif, l'information actuelle est complexe et il est parfois très difficile de s'y retrouver et de comprendre l'information donnée.



Actuellement, les bus appartenant à la CAN, sont utilisés pour toutes les lignes du réseau, c'est pourquoi, les usagers du réseau les TAN retrouvent dans chaque bus, le schéma de l'ensemble des lignes du réseau. Cependant, ce trop-plein d'information peut prêter à confusion.

Il est donc conseillé d'utiliser **un système d'encoche et de pancartes**. A chaque prise de service, le conducteur mettrait la pancarte de la ligne correspondante dans les différentes encoches du bus. L'utilisateur aurait alors le schéma d'une seule ligne de bus, celle qu'il est en train d'emprunter.



Dans cet exemple, un seul schéma de ligne est indiqué (parfois plusieurs fois le long du bus), celui de la ligne empruntée.

En lien avec la fiche action numéro 4, il sera possible de mettre différents types de marquages pour permettre un meilleur repérage du quai. En effet, sur les quais qui seront mis en accessibilité, on pourra y ajouter :



Mise en place d'une bande contrastée permettant le repérage de l'entrée du bus (bande type DPSU pour Dalle Podotactile en Site Urbain)



Mise en place d'une bordure bus tout le long du quai avec relief



Mise en place du logo PMR au niveau de la sortie palette



Mise en place d'une bande de guidage à l'avant et à l'arrière du quai afin de délimiter le quai mais aussi de pouvoir repérer l'abri de bus ou le poteau

### 3.3. Suivi et actualisation du Sd'AP

---

#### 3.3.1. Suivi

La mise en application du Sd'AP sera suivie par des réunions de présentation de l'avancement de la mise en accessibilité du réseau. Ces présentations se feront lors des réunions de la commission intercommunale pour l'accessibilité (2 réunions annuelles en prévision, une en juin et une en décembre). Une première aura lieu en décembre 2015, lors de laquelle sera présentée la programmation pour l'année 2016 ainsi que le bilan sur la mise en accessibilité du réseau sur l'année 2015. Pour les années à suivre, il y aura à minima une réunion annuelle où un bilan d'accessibilité sera fait plus une réunion en cours d'année qui permettra à la fois à la CAN de présenter les propositions et actions qu'elle compte mettre en place mais aussi à l'ensemble des acteurs de la CIA de se concerter et de réfléchir ensemble sur les actions à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité sur le réseau.

Enfin, la CAN mettra régulièrement à disposition, des comptes rendus à l'Etat afin de le tenir informé du niveau d'avancement.

#### 3.3.2. Actualisation

Etant donné que la CAN est en phase de relancer son contrat de transport, un nouveau réseau sera proposé en janvier 2017, ainsi lors de la mise en place de ce nouveau réseau, l'actualisation du Sd'AP sera réalisée. Au-delà de cette actualisation importante et nécessaire, des actualisations plus sommaires pourront être réalisées en cas de besoin et notamment pour suite à des évolutions réglementaires ou liées au contexte local.

## Annexe 1 : Liste des points d'arrêts en fonction de leur fréquentation

Non aménagé et non accessible				Non aménagé mais praticable			
Fréquence 0							
Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens	Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens
Pôle Emploi(-)	Niort	E	Bois Chamailard	MACIF	Niort	E	CAF
Pôle Emploi(-)	Niort	E	CAF	Curie	Niort	H	Maisons rouges
Parc des expos	Niort	R1; R2	1				
MACIF	Niort	E	Bois Chamailard				

Non aménagé et non accessible				Non aménagé mais praticable			
Fréquentation [1;5]							
Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens	Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens
St-Martin	Niort	G; R1; R2; S1;	Gare	Bourgeois	Niort	G; K; P	Thomas Jean Main
Dixième	Niort	J; D101	Sainte Pezenne	Bourgeois	Niort	G; K; P	Maisons rouges
Piscine	Magné	T; Ma	Gare SNCF				
Piscine	Magné	T; Ma	Coulon				

Non aménagé et non accessible				Non aménagé mais praticable			
Fréquentation [6; 10]							
Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens	Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens
Nerval	Niort	L	Surimeau	Limoges	Niort	D; W	Darwin
Nerval	Niort	L	Aiffres gare				
Mansart	Niort	G; J	Thomas Jean Main				
Mansart	Niort	G; J	Maisons rouges				
Limoges	Niort	D; W	Telouze				
Coubertin	Niort	; H; L; N; R2; S	CAF				
Buzarderie	Niort	I	Combes				
Château Musset	Chauray	I	Combes				
Château Musset	Chauray	I	Pole universitaire				
Fief St-Maurice	Aiffres	L	Vers Aiffres gare				

Non aménagé et non accessible

Non aménagé mais praticable

### Fréquentation [11;20]

Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens	Nom de l'arrêt	Ville	Ligne	Sens
Verte Vallée	Niort	K; D101	Chaintre Brulée	Marot	Niort	J; D101	Sainte Pezenne
Verte Vallée	Niort	K; D101	Bellevue	Marot	Niort	J; D101	Massujat
Verrerie	Niort	D; J; V; D101	Darwin	Follereau	Niort	L	Surimeau
Verrerie	Niort	D; J; V; D101	Telouze	Denis Papin	Niort	H	Maisons rouges
Venise Verte	Niort	C; T; Ma	Vers Aiffres Mairie	Arago	Chauray	A	Ebaupin
Venise Verte	Niort	C; T; Ma	Vers Sevreau				
Vallée Guyot	Niort	D; K; W	Telouze				
Tardy	Niort	G; S1; S2	Maisons rouges				
Tardy	Niort	G; S1; S2	Thomas Jean Main				
Plaine	Niort	G; J	Maisons rouges				
Plaine	Niort	G; J	Thomas Jean Main				
Normandie	Niort	H	Maisons rouges				
Normandie	Niort	H	ITEP				
Moindreau	Niort	H	ITEP				
Marais	Niort	C; H	Vers Aiffres Mairie				
Marais	Niort	C; H	Vers Sevreau				
Largeau	Niort	; R1; R2; S1; S	Maisons rouges				
Largeau	Niort	; R1; R2; S1; S	ITEP				
La Fontaine	Niort	H	ITEP				
La Fontaine	Niort	H	Maisons rouges				
Garenne	Niort	C; H	Vers Aiffres Mairie				
Garenne	Niort	C; H	Vers Sevreau				
Emile Zola	Niort	H	ITEP				
Emile Zola	Niort	H	Maisons rouges				
Deville	Niort	H	Maisons rouges				
Deville	Niort	H	ITEP				
Denis Papin	Niort	H	ITEP				
Burgonce	Niort	H	ITEP				
Burgonce	Niort	H	Maisons rouges				
Buissons	Niort	J; D101	Sainte Pezenne				
Buissons	Niort	J; D101	Massujat				
Salle des sports	Magné	T; Ma	Gare SNCF				
Salle des sports	Magné	T; Ma	Coulon				
Magné Ecoles	Magné	T; Ma	Gare SNCF				
Magné Ecoles	Magné	T; Ma	Coulon				
Versaines	Chauray	A; O	Ebaupin				
Versaines	Chauray	A; O	Parpin				
Conciergerie	Chauray	B	Château Driguët				
Ampère	Chauray	A	Ebaupin				
Ampère	Chauray	A	Parpin				

## Annexe 2 : Inventaire des différents matériels roulants du parc urbain



Heuliez GX 117



Heuliez GX 137



Heuliez GX 187



Heuliez GX 317



Heuliez GX 327



Heuliez GX 337



Heuliez GX 427



Heuliez GX 77



Heuliez GX 107



Mercedes  
Cytios

## Annexe 3 : Inventaire des différentes Bordure quai bus



**BIVOIS**



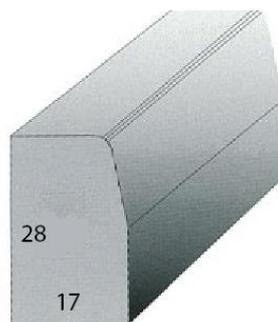
**CELTYS**



**GIRPAV**



**SOTUBEMA**



**T3**

## Abris Clear Channel



Standard



Brennus



Sedecca



Antidalisme



Refuge

# Abris JC Decaux



Standard



Foster



Dôme

## Autres types d'abri



MDO



Conseil Général



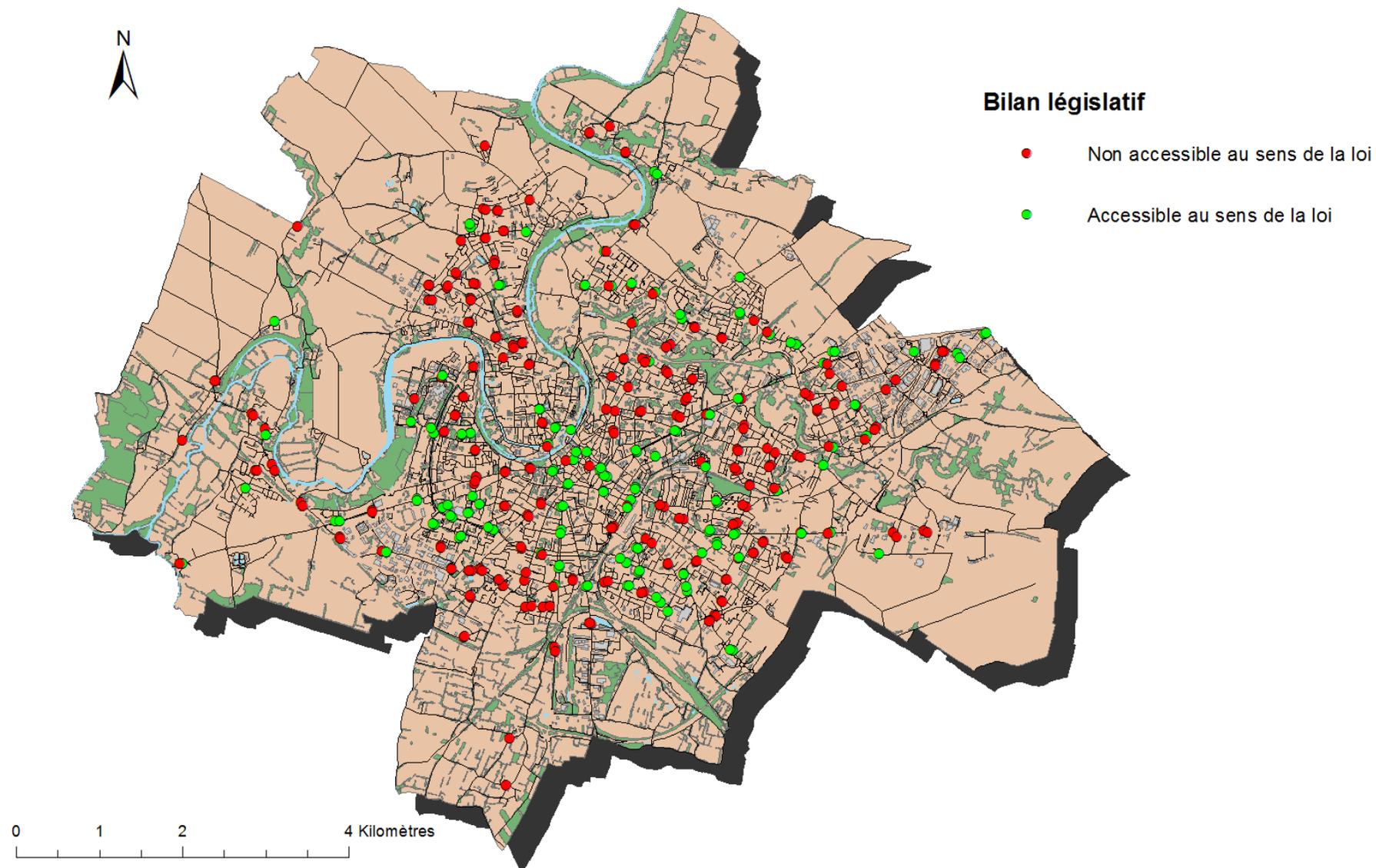
Rousseau



Bois

## Annexe 5 : Carte présentant le bilan de l'accessibilité des arrêts à Niort

### Bilan de l'accessibilité des arrêts sur la commune de Niort



## Annexe 6 : Tableau présentant les quais aménagés par la CAN mais non accessibles ou seulement praticables

Nom	Commune	Ligne	Sens	Bilan
Cartier	Niort	G; I; R1; R2; S1; S2	Maisons rouges	Aménagé mais non accessible
Chauray	Chauray	B; O	Hôpital	Aménagé mais non accessible
Curie	Niort	E; L; N; R1; R2; S1; S2	Bois Chamillard	Aménagé mais non accessible
Halte	Niort	C	Vers Aiffres mairie	Aménagé mais non accessible
Jamine	Aiffres	L	Vers Aiffres gare	Aménagé mais non accessible
Jamine	Aiffres	L	Vers Surimeau	Aménagé mais non accessible
Levant	Aiffres	L	Vers Surimeau	Aménagé mais non accessible
Mérimée	Niort	A; B; I	Ebaupin	Aménagé mais non accessible
Moie	Aiffres	C	Vers Aiffres mairie	Aménagé mais non accessible
Moulin	Aiffres	L	Vers Aiffres gare	Aménagé mais non accessible
Pied de fond	Niort	E	Bois Chamillard	Aménagé mais non accessible
Plantes	Aiffres	L; O	Vers Aiffres gare	Aménagé mais non accessible
Route de Frontenay	Saint-Symphorien	U	St Symphorien	Aménagé mais non accessible
Route de Frontenay	Saint-Symphorien	U	Gare SNCF	Aménagé mais non accessible
St-Gelais Ecoles	Saint-Gelais	N; O	St Gelais	Aménagé mais non accessible
Taillées(-)	Bessines	E	Montamisé	Aménagé mais non accessible
Temple	Niort	citi_tan; R1; S1	1	Aménagé mais non accessible
Arandelles	Chauray	B	Château Driguet	Aménagé mais praticable
Arandelles	Chauray	B	Hôpital	Aménagé mais praticable
Bergson	Niort	L	Aiffres gare	Aménagé mais praticable
Bergson	Niort	L	Surimeau	Aménagé mais praticable
Bois Chamillard(-)	Bessines	E	CAF	Aménagé mais praticable
Bois Chamillard(-)	Bessines	E	Bois Chamillard	Aménagé mais praticable
Centre St Maxire	Saint-Maxire	P	Gare SNCF	Aménagé mais praticable
Château Driguet	Chauray	O; B	Echiré	Aménagé mais praticable

Chauray	Chauray	B; O	Château Driguet	Aménagé mais praticable
Cité	Niort	G; L; R1; R2; S1; S2	Thomas Jean Main	Aménagé mais praticable
D'Agescy	Niort	E; H; L; N; R1; R2; S1; S2	Bois Chamillard	Aménagé mais praticable
D'Agescy	Niort	E; H; L; N; R1; R2; S1; S2	CAF	Aménagé mais praticable
Levant	Aiffres	L	Vers Aiffres gare	Aménagé mais praticable
MAAF	Chauray	B; F	Château Driguet	Aménagé mais praticable
Moulin à vent	Niort	H	ITEP	Aménagé mais praticable
Parpin	Chauray	A; B; O	Ebaupin	Aménagé mais praticable
Place des 5 Villages	Vouillé	O; W	Echiré	Aménagé mais praticable
Plantes	Aiffres	L; O	Vers Surimeau	Aménagé mais praticable
Pointe du Moulin	Aiffres	C	Vers Aiffres Mairie	Aménagé mais praticable
Sevreau	Niort	T; Ma	Coulon	Aménagé mais praticable
Souché	Niort	I	Pôle universitaire	Aménagé mais praticable
TAN	Niort	H	ITEP	Aménagé mais praticable
Tourterelles	Niort	L	Aiffres gare	Aménagé mais praticable
Trévins	Chauray	A; O	Ebaupin	Aménagé mais praticable
Vigneau	Niort	A; I	Parpin	Aménagé mais praticable

## Annexe 7 : Tableau présentant le niveau d'accessibilité ainsi que le caractère prioritaire des arrêts périurbains de la CAN

Nom des arrêts	Commune	Ligne	Prioritaire/Non prioritaire	Accessibilité des arrêts
3 arrêts : Coulon Poste, L'Autremont et Préplot	Coulon	T; Ma	5 arrêts prioritaires	3 arrêts accessibles et 2 arrêts non accessibles
4 arrêts : Bizard, centre Echiré, Chataigners et ZA Le Luc	Echiré	N	2 arrêts prioritaires et 6 arrêts non prioritaires	6 arrêts accessibles et 2 arrêts non accessibles
1 arrêt : Grand'Place	Epannes	M	2 arrêts non prioritaires	1 arrêt accessible et 1 arrêt non accessible
4 arrêts : Les trois rois, Les Halles et Migault	Frontenay-Rohan-Rohan	M	2 arrêts non prioritaires et 2 arrêts prioritaires	1 arrêt non accessible et 3 arrêts accessibles
5 arrêts : Magné écoles, piscine, Repentie, Salle des sports, Stade	Magné	T; Ma	10 arrêts prioritaires	9 arrêts non accessibles et 1 arrêt accessible
4 arrêts : Colliberts, Mauzé mairie, Place Tombouctou et square	Mauzé-sur-le-Mignon	M	6 arrêts non prioritaires	4 arrêts non accessibles et 2 arrêts accessibles
6 arrêts : Centre bourg, Chambelle, Chiron Mallet, Les places, Vergers, Zone artisanale	Prahecq	RDS	12 arrêts non prioritaires	6 arrêts non accessibles et 6 arrêts accessibles
4 arrêts : Les champs, Saint Gelais École, Saint Gelais Église et Tournay	Saint-Gelais	N; O	8 arrêts non prioritaires	6 arrêts non accessibles et deux arrêts accessibles
4 arrêts : Centre st Maxire, Route de Coursay, Route de Niort, Tout vent	Saint-Maxire	P	7 arrêts non prioritaires	7 arrêts non accessibles
2 arrêts : Ecole st Remy et Salle communale	Saint-Rémy	V	4 arrêts non prioritaires	2 arrêts non accessibles et 2 arrêts accessibles
3 arrêts : Route de Frontenay, Parc municipal et Stade st Symphorien	Saint-Symphorien	U	6 arrêts non prioritaires	6 arrêts non accessibles
1 arrêt : Salle des Fêtes	Sciecq	P	1 arrêt non prioritaire	1 arrêt non accessible

2 arrêts : centre Villiers et Le bout du jour	Villiers-en-Plaine	V	4 arrêts non prioritaires	2 arrêts accessibles et 2 arrêts non accessibles
3 arrêts : Gascougnolles, Place des cinq villages et Boussantain	Vouille	O; W; RDS	5 arrêts non prioritaires	5 arrêts non accessibles

## Annexe 8 : Rapport annuel type de pour la commission intercommunale pour l'accessibilité



[Choisir la date]

Commission intercommunale pour  
l'accessibilité

# RAPPORT ANNUEL

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS



---

## Sommaire

I.	Préambule.....	128
II.	Présentation générale.....	131
III.	Accessibilité : les transports.....	132
IV.	Accessibilité : la voirie et les espaces publics.....	133
V.	Accessibilité : le bâti - les logements.....	134
VI.	Accessibilité : le bâti – les établissements recevant du public.....	135
VII.	Autres actions mises en place par la CIA et par d’autres services/organismes.....	136
VIII.	Conclusion.....	137
IX.	Fiche de synthèse.....	138
X.	Annexes.....	139

## I. PREAMBULE

- Présentation du but global de ce rapport

Ce rapport rédigé par la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées de l'Agglomération du Niortais a pour objectif de présenter les diverses actions de la commission mises en place au cours de l'année 2015 ainsi que de montrer l'état d'accessibilité du territoire.

Ce document sera présenté en conseil intercommunal et adressé au préfet M..., représentant de l'état dans les Deux-Sèvres, au président du conseil général M..., au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, au comité départemental des retraités et des personnes âgées ainsi qu'à toutes les autres personnes concernées par ce rapport.

- Rappel des textes de loi

La mise en accessibilité de la chaîne de déplacement qui concerne le bâti, la voirie, les espaces publics et le transport, est devenue une priorité. L'accessibilité pour tous les individus est codifiée par des lois, notamment par **la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'article L2143-3 du code général des collectivités territoriales** définit les conditions de mise en place des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité des personnes handicapées. Ainsi, « dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées » de plus « lorsque la compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire est exercée au sein d'un établissement public de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement. Elle est alors présidée par le président de l'établissement. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus »

- Définition des différents types de Handicap

Etant donné que ce document traite des actions mises en place pour améliorer l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite, il nous a semblé important de rappeler quelques définitions.

Ainsi, **d'après l'article L114 du code de l'action sociale et des familles :**

- le handicap se définit comme tel : 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 »

-la notion de personne à mobilité réduite, **d'après la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001**, comme ceci « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

---

La loi du 11 février 2005 reconnaît 6 types de handicap (définitions tirées du Sd'AP).

- Le handicap moteur :

Le handicap moteur ou déficience motrice recouvre l'ensemble des troubles (troubles de la dextérité, paralysie,...) pouvant entraîner une atteinte partielle ou totale de la motricité, notamment des membres supérieurs et/ou inférieurs (difficultés pour se déplacer, conserver ou changer une position, prendre et manipuler, effectuer certains gestes). Ce handicap a pour conséquence la réduction de l'autonomie de la personne et il nécessite parfois le besoin de recourir à une aide extérieure pour l'accomplissement des gestes de la vie quotidienne.

L'atteinte de la motricité peut être partielle ou totale, temporaire ou incurable. Ces personnes peuvent être en fauteuil roulant, se déplacer avec un déambulateur, une canne, des béquilles ou être mal marchantes. Elles rencontrent des difficultés liées aux changements de niveaux (escaliers) et pour l'accès au matériel roulant.

- Le handicap sensoriel

Le handicap sensoriel résulte d'une atteinte d'un ou plusieurs sens dont les plus connus sont les atteintes de la vue et de l'ouïe. Cependant, il peut aussi altérer l'odorat (anosmie) et en répercussion le goût.

Le handicap auditif ou déficience auditive désigne l'altération plus ou moins sévère de la capacité auditive d'une ou de deux oreilles. Cela entraîne une incapacité à capter les informations sonores et une impossibilité à y répondre correctement oralement. Nous distinguons trois types de personnes atteintes par ce type de handicap, les personnes atteintes de surdité (perte totale de la capacité auditive unilatérale ou bilatérale), les sourdes-muettes et les malentendantes. Ces personnes développent leur sens visuel afin de compenser.

Le handicap visuel ou déficience visuelle désigne l'altération plus ou moins prononcée du champ de vision de l'acuité visuelle. Nous distinguons deux types de personnes, les personnes atteintes de cécité (personnes aveugles qui utilisent d'autres sens afin de faire une représentation mentale des lieux ou des trajets) et les personnes malvoyantes (personnes voyant mal mais possédant la vision partielle ou floue).

- Le Handicap mental

Le handicap mental résulte d'un arrêt du développement mental ou un développement mental incomplet, caractérisé par une insuffisance des facultés et du niveau global d'intelligence, notamment au niveau des fonctions cognitives, du langage, de la motricité et des performances sociales. Ce handicap implique une déficience au niveau du développement intellectuel mesuré par rapport à ce qui est considéré, dans une société, comme un développement intellectuel « normal » en fonction de l'âge réel de la personne.

Il s'agit d'une déficience des fonctions mentales et intellectuelles, qui entraîne des difficultés de réflexion, de compréhension et de conceptualisation, conduisant automatiquement à des problèmes d'expression et de communication chez les personnes atteintes. Des critères importants entrent en compte, comme les aptitudes à manier des concepts abstraits et faire face à des situations compliquées et variées. La principale difficulté des personnes en situation de handicap mental est liée au fait de se situer dans l'espace et dans le temps.

- Le handicap psychique

La notion de handicap psychique se distingue du handicap mental par le fait que la cause du handicap reste inconnue. Il apparaît souvent à l'âge adulte alors que le handicap mental apparaît, lui, à la

---

naissance. De plus, des thérapies adaptées permettent dans certains cas de réduire le handicap psychique, voire de guérir la perturbation des facultés mentales.

Ce handicap se définit par l'atteinte d'une pathologie mentale entraînant des troubles mentaux, affectifs et émotionnels, soit une perturbation dans la personnalité, sans pour autant avoir des conséquences sur les fonctions intellectuelles. Les symptômes, essentiellement comportementaux, causent une profonde souffrance au malade et font obstacle à son intégration sociale. La difficulté à concentrer son attention, l'angoisse ou encore les pensées obsessionnelles peuvent les empêcher d'accomplir une tâche, d'effectuer un travail alors même qu'ils auraient, par ailleurs, les compétences requises.

- Le handicap cognitif

Le handicap cognitif se rapporte aux fonctions de la cognition qui sont lire, parler, mémoriser, comprendre, la faculté de percevoir (voir, entendre) et la faculté de motricité. Ce handicap entraîne des difficultés dans l'acquisition, le traitement et le stockage d'une information mais aussi dans l'action et la communication. Les personnes atteintes de ce handicap ont des difficultés à se situer dans l'espace et dans le temps, elles sont toujours à la recherche d'informations visuelles et sonores simplifiées.

- Le polyhandicap

Le polyhandicap est un handicap grave dont l'expression est multiple : il se caractérise par une déficience mentale sévère associée à des troubles moteurs, entraînant une restriction externe de l'autonomie et des possibilités de perception, d'expression et de relations. Les personnes polyhandicapées sont gravement dépendantes, ne parlent pas ou très peu et sont souvent repliées sur elles-mêmes.

---

## II. PRESENTATION GENERALE

### A. Présentation de la CIA

Année de création. Membres. Missions (celles définies par la loi, voir l'article L 2143-3 du code général des collectivités territoriales). Organisation (sous commissions/groupes de travail, nombre de réunions...)

### B. Présentation du territoire concerné

Date de création de la Communauté d'Agglomération. Nombre de communes. Nombre d'habitants. Nombre de personnes handicapées.

Possibilité de mettre une carte du territoire

### C. Bilan de l'année passée

Quelles étaient les actions phares des années précédentes. Exemple : présenter le travail fait avec les associations sur le terrain.

Donner des chiffres concernant la mise aux normes de la voirie, des transports,...

### D. Présentation des autres rapports des commissions pour l'accessibilité sur le territoire

Comme le précise la loi, toute commune de plus de 5000 habitants se doit d'avoir sa propre commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées. Les communes de Niort avec plus de 57 600 habitants, d'Aiffres avec plus de 5 300 habitants et de Chauray avec plus de 6 400 habitants répondent donc à ce critère.

Présenter rapidement leur composition, organisation, l'année de création et si leurs rapports sont disponibles

### III. ACCESSIBILITE : LES TRANSPORTS

#### Objectif de la partie :

Ex : Dans cette partie nous présenterons un bilan sur la thématique des transports, notamment en faisant un état des lieux de l'existant mais aussi en présentant les actions menées en terme d'accessibilité sur le réseau de transport/ sur le territoire.

#### A. Contexte général et législatif

Loi du 11 février 2005 + décret et directive de 2006 et 2014 qui ont suivi (loi sur mise en accessibilité des services de transport collectif + arrêts à rendre prioritaires...)

Dire qui a la compétence transport.

#### B. Description de du service et réseau de transport

Quelle ligne dessert quel type d'endroit/ vocation de chaque ligne (ex lignes InterTAN à la demande)

#### C. Description du document de planification qui régit le tout

S'il existe (ici SD'AP et PDU ?). Présentation de l'acteur qui s'occupe de le mettre en œuvre (ici service transport de la CAN). A chaque sous partie, mettre en avant le montant estimé des travaux avec un petit encadré de couleur).

##### a. Etat de la mise en accessibilité des arrêts

Par lignes de bus. Avec possibilité de tableau détaillé en annexe. Combien d'arrêts aux normes. Présenter les différents niveaux d'accessibilité (accessible selon la loi, non aménagé accessible...)

Mettre une carte du réseau de bus ?

##### b. Présentation de l'avancement sur la mise aux normes du matériel roulant

Présentation du matériel roulant. Type de bus et de car utilisé. Combien sont accessibles...

##### c. Présentation de l'état et de l'avancement sur l'information Voyageur (visuelle et sonore)

*Système d'information embarquée (définition/description)*

Parler du niveau d'installation sur l'ensemble des lignes

*Bornes d'informations Voyageur aux arrêts (définition/ description)*

#### D. Éléments de suivis

Dire qu'il y a une base de données. SIG – dire si certains documents de planification sont en cours de révision.

#### E. Difficultés rencontrées et ce qu'il reste à faire pour les années suivantes

Ex :

Contraintes financières qui ont ralenti la mise en place des travaux.

Difficultés au niveau de l'accès à la donnée/ aux informations.

Problèmes de communication entre les services

Nombre d'arrêts à rendre accessible. Travail sur le matériel roulant. Réflexion sur la planification.

Arrêts prioritaires...

## IV. ACCESSIBILITE : LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

### Objectif de la partie

Ex : L'objectif de cette partie est de montrer l'avancement de la mise en conformité de la voirie et de l'espace public par commune / ou à l'échelle de la communauté d'agglomération.

#### A. Contexte général et législatif

Voir loi du 11 février 2005

Ici, la communauté d'agglomération du Niortais, n'a pas la compétence voirie. Donc ce sont les communes qui se chargent des aménagements sur la voirie. Ainsi, chaque commune de plus de 500 habitants située dans le périmètre de la CAN a son propre Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE).

Néanmoins, la communauté d'agglomération dispose de la compétence voirie dans certaines situations c'est le cas pour les zones d'activité économique située sur le territoire. Actuellement, on en recense 18.

#### B. Présentation du document d'urbanisme (PAVE)

Acteur (qui s'en charge/ qui a la compétence).

Présenter objectif de ce document d'urbanisme. Axes/ Plan d'action

#### C. Présentation des différents axes

(Si chaque Commune à son PAVE faire à chaque fois une synthèse de ce qui a été fait sur l'ensemble du territoire avec une estimation du coût global et mettre en annexe un tableau détaillé par communes)

- a. Mise en conformité des traversées piétonnes
- b. Place de stationnement
- c. Éclairage
- d. Autres

#### D. Éléments de suivis

Base de données- Documents de planification en révision...

#### E. Difficultés rencontrées et ce qu'il reste à faire pour les années suivantes

Ex :

Contraintes financières qui ont ralenti la mise en place des travaux.

Difficultés au niveau de l'accès à la donnée/ aux informations.

Problèmes de communication entre les services

---

## V. ACCESSIBILITE : LE BATI - LES LOGEMENTS

### Objectif de la partie

#### A. Rappel (législatif) sur les obligations en matière de logement

Voir:

Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création

Par exemple les articles concernant l'accessibilité des cheminements et des entrées.

#### B. Présentation du document d'urbanisme/ de planification (PLH)

Dire si politique Habitat. Acteur

#### C. Présentation du processus de recensement utilisé

Date du dernier recensement ?

Présenter les acteurs qui ont participé.

Les objectifs de ce recensement par exemple : connaître le niveau d'accessibilité du parc de logement, avoir une base de recensement, permettre l'amélioration offre-demande...

#### D. Présentation des aides financières si elles existent

Possibilité aide régionale

Prime/aide l'OPAH/l'ANAH

Aide financière possible de la Communauté d'Agglomération

#### E. Éléments de suivis

#### F. Difficultés rencontrées et ce qu'il reste à faire

Ex :

Contraintes financières qui ont ralenti la mise en place des travaux.

Difficultés au niveau de l'accès à la donnée/ aux informations.

Problèmes de communication entre les services

## VI. ACCESSIBILITE : LE BATI – LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

### Objectif de la partie

#### A. Ce que dit la loi

Voir : Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création

#### B. Constat- état des lieux sur l'accessibilité des ERP

Acteurs : Qui a la compétence, qui a fait le diagnostic

Quand est-ce que le diagnostic a commencé, nombre d'ERP, nombre d'ERP à rendre accessible

#### C. Travaux effectués sur les ERP en 2014 et 2015

Lister les travaux faits. Si nombreux possibilité de les mettre sous forme de tableau pour une plus grande lisibilité. Dire qui prend en charge les travaux. Montant estimé des travaux

Avec une carte montrant les ERP aux normes actuellement ?

#### D. Présentation de l'outil de suivi (base de données, SIG...)

#### E. Aides financières

S'il y a des aides financières pour aider à la mise aux normes des ERP en parler

Parler des actions mises en place pour inciter à la mise aux normes des ERP privés (campagne de sensibilisation...)

#### F. Difficultés rencontrées et ce qu'il reste à faire

Ex :

Contraintes financières qui ont ralenti la mise en place des travaux.

Difficultés au niveau de l'accès à la donnée/ aux informations.

Problèmes de communication entre les services

---

## VII. AUTRES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LA CIA ET PAR D'AUTRES SERVICES/ORGANISMES

### A. Emplois des personnes handicapées

S'il y a un plan d'action/ programme pour l'emploi des personnes handicapées le présenter

Présenter le nombre de personnes handicapées sur le territoire, le nombre de travailleurs handicapés...

### B. Volet formation du personnel

Programme de formation du personnel actuellement mis en place et présentation du programme de formation qui sera mis en place dans le cadre du Sd'AP

### C. Système d'information

Parler de la mise en conformité des sites internet des collectivités

### D. Actions culturelles et sportives

Présenter les actions mises en œuvre (sport, culture,...) en faveur des personnes handicapées à l'échelle communale, intercommunale...

### E. Faits marquants de l'année 2015

Y mettre des évènements, actions... sur l'ensemble du territoire en lien avec le handicap

## CONCLUSION

Bilan de l'année en cours.

Résumé des difficultés.

Ce qu'il reste à faire

## FICHE DE SYNTHÈSE

Service de transport	
Date d'élaboration du SD'AP	
Nombre de points d'arrêts par service	
Nombre de points d'arrêts accessibles et %	
Nombre de matériel roulant	
Nombre de matériel roulant accessible	

Cadre bâti- ERP	
Nombre d'ERP publics et privés	
Nombre d'ERP rendus accessibles	

Cadre Bâti - Logement	
Nombres de logements publics et privés	
Nombres de logements accessibles	

Voirie et Espaces publics	
Date d'élaboration du PAVE	
Nombre de passages piétons rendus accessibles en 2014 sur l'ensemble de la CA	
Places de stationnement ?	
Cout global des travaux sur l'année	

## ANNEXES

Index des sigles

Tableaux



## Annexe 9 : Délibération de la CIA de 2014



Votants : 83  
Convocation du Conseil d'Agglomération :  
le 7 novembre 2014  
Affichage du Compte-rendu Sommaire :  
le 18 novembre 2014

### EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance du lundi 17 novembre 2014

#### ASSEMBLEES ET AFFAIRES JURIDIQUES – CREATION ET DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE

##### Titulaires présents :

Jérôme BALOGE, Jeanine BARBOTIN, Jean-Claude BARRAUD, Alain BAUDIN, Anne BAUDOIN, Thierry BEAUFILS, Jacques BILLY, MarieChristelle BOUCHERY, Yamina BOUDAHMANI, Jean BOULAIS, Michel BOURUMEAU, Christian BREMAUD, Dany BREMAUD, Amaury BREUILLE,  
Jacques BROSSARD, Sophie BROSSARD, Carole BRUNETEAU, Jean-Romée CHARBONNEAU, Charles-Antoine CHAVIER, Jean-Luc CLISSON, Brigitte COMPETISSA, Didier DAVID, Luc DELAGARDE, Stéphanie DELGÜTTE, Thierry DEVAUTOUR, Romain DUPEYROU, Gérard EPOULET,  
Jean-Claude FRADIN, Jean-Martial FREDON, Isabelle GODEAU, Robert GOUSSEAU, Véronique HENIN-FERRER, Christine HYPEAU, Florent  
JARRIAULT, Agnès JARRY, Bruno JUGE, Gérard LABORDERIE, Lucien-Jean LAHOUSSE, Alain LECOINTE, Jacqueline LEFEBVRE, Alain LIAIGRE, Elisabeth MAILLARD, Elmano MARTINS, Philippe MAUFFREY, Josiane METAYER, Dany MICHAUD, Jean-Pierre MIGAULT, Marie-Paule MILLASSEAU, Joël MISBERT, Serge MORIN, Jacques MORISSET, Rose-Marie NIETO, René PACAULT, Michel PAILLEY, Michel PANIER, Eric  
PERSAIS, Claire RICHECOEUR, Sylvette RIMBAUD, Claude ROULLEAU, Jean-François SALANON, Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Nathalie  
SEGUIN, Florent SIMMONET, Michel SIMON, Dominique SIX, Marc THEBAULT, Patrick THOMAS, Elodie TRUONG, Yvonne VACKER

##### Titulaires absents ayant donné pouvoir :

Marie-Chantal GARENNE à Jérôme BALOGE, Alain GRIPPON à Marc THEBAULT, Anne-Lydie HOLTZ à Dominique SIX, Guillaume JUIN à Alain BAUDIN, Rabah LAICHOURL à Alain LIAIGRE, Simon LAPLACE à Romain DUPEYROU, Sophia MARC à Jacques BILLY, Sebastien PARTHENAY à  
Luc DELAGARDE, Stéphane PIERRON à Anne BAUDOIN, Alain PIVETEAU à Elodie TRUONG, Adrien PROUST à Jean-Claude FRADIN, Michel  
VEDIE à Jean-François SALANON

##### Titulaires absents suppléés :

Daniel BAUDOIN par Anne-Marie PROUST, Sylvie DEBOEUF par Geneviève COUTINOT

##### Titulaires absents :

Christelle CHASSAGNE, Pascal DUFORESTEL, Gérard GIBAUT, Dominique JEUFFRAULT, Marcel MOINARD

##### Titulaires absents excusés :

Marie-Chantal GARENNE, Alain GRIPPON, Anne-Lydie HOLTZ, Guillaume JUIN, Rabah LAICHOURL, Simon LAPLACE, Sophia MARC, Sebastien  
PARTHENAY, Stéphane PIERRON, Alain PIVETEAU, Adrien PROUST, Michel VEDIE

Président de séance : Jérôme BALOGE

Secrétaire de séance : Romain DUPEYROU

**C- 2-11-2014**

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20141117-C02-11-  
2014- DE  
Date de télétransmission : 21/11/2014  
Date de réception préfecture :  
21/11/2014

# COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

CONSEIL D'AGGLOMERATION DU 17 NOVEMBRE 2014

## ASSEMBLEES ET AFFAIRES JURIDIQUES – CREATION ET DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE

Monsieur **Jérôme BALOGE**, Président, expose,

Après examen par la Conférence des Maires,

Vu l'article L2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), modifié par ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014,

Vu la délibération du 22 septembre 2008 portant création de la commission intercommunale pour l'accessibilité,

Considérant l'élargissement du territoire au 1er janvier 2014 à 45 communes,

Une nouvelle commission intercommunale pour l'accessibilité doit être créée en remplacement de celle qui existait.

Pour rappel, cette commission est obligatoirement créée auprès d'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) de plus de 5 000 habitants dès lors qu'il exerce les compétences en matière de transports ou aménagement de l'espace. Lorsqu'elles coexistent, la commission intercommunale d'accessibilité et les commissions communales d'accessibilité veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent chacune dans leur domaine de compétences.

### LES MISSIONS

Cette commission a pour mission de :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- Formaliser toutes propositions de nature à améliorer les conditions d'accessibilité de l'existant,
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- Présenter un rapport annuel devant le Conseil communautaire et le transmettre au représentant de l'Etat dans le département, au Président du Conseil général, au Conseil départemental consultatif de personnes handicapées, au Comité départemental des retraités et des personnes âgées et à l'ensemble des responsables d'installations, bâtiments, lieux de travail concernés par le contenu du rapport,
- Emettre un avis sur les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP),
- Etre destinataire des documents de suivi des Ad'AP et des attestations d'achèvement des travaux prévus par les Ad'AP,
- Tenir à jour, par voie électronique, la liste des Etablissements Recevant du Public (ERP) situés sur le territoire intercommunal qui ont élaboré un Ad'AP et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20141117-C02-11- 2014- DE Date de télétransmission : 21/11/2014 Date de réception préfecture : 21/11/2014
--

## LE FONCTIONNEMENT

Cette commission se réunira, à minima, une fois par an.

Des sous-commissions par secteur de compétences (cadre bâtis et patrimoine communautaire, transports, voirie, logement) seront créées afin de faciliter le travail de la commission. Chaque sous-commission de travail sera composée d'un ou plusieurs membres élus, d'un ou plusieurs représentants d'associations de personnes handicapées et d'usagers et de techniciens. Ces sous-commissions se réuniront au gré des besoins. Chacune d'elle sera animée par un président.

La commission intercommunale pourra être représentée dans le cadre des commissions communales d'accessibilité par un ou plusieurs membres élus.

Dans une logique de cohérence territoriale, la commission définira les modalités d'organisation d'un travail partagée avec les communes qui le souhaiteront.

## LA COMPOSITION

La composition de la commission doit être la plus large possible. Les associations de personnes handicapées et les associations d'usagers peuvent donc être représentées.

Cette commission concerne l'ensemble des handicaps à savoir :

- Les déficients physiques : personnes en fauteuil roulant, personnes marchant difficilement ;
- Les déficients visuels : personnes aveugles et personnes malvoyantes ;
- Les déficients auditifs : personnes sourdes et personnes malentendantes ;
- Les déficients mentaux, psychiques et cognitifs : personnes atteinte d'une déficience intellectuelle, personne présentant des dysfonctionnements des fonctions cognitives et personne atteinte de troubles psychiques invalidants.

Cette commission concerne l'ensemble des usagers et représentants de la population à savoir :

- Des représentants des personnes âgées
- Des représentants d'associations de parents d'élèves
- ...

Il est donc proposé la composition suivante :

**Président de la commission** : Monsieur Jérôme BALOGE, Président

Elus :

- Monsieur Claude ROULLEAU, Vice-Président en charge du développement économique et des voiries ;
- Monsieur Thierry DEVAUTOUR, Vice-Président en charge des équipements ;
- Monsieur Alain BAUDIN, Vice-Président en charge de la Politique de la Ville et de la Cohésion Sociale ;
- Madame Elisabeth MAILLARD, Vice-Présidente en charge de la culture et du patrimoine historique ;

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20141117-C02-11- 2014- DE Date de télétransmission : 21/11/2014 Date de réception préfecture : 21/11/2014
--

- Monsieur Jacques BILLY, Vice-Président en charge de l'aménagement du territoire et du logement ;
- Madame Dany BREMAUD, Vice-Présidente en charge du Développement Durable ;
- Monsieur Alain LECOINTE, Membre du Bureau en charge de la mobilité et des transports ;
- Monsieur Christian BREMAUD, Membre du Bureau en charge de l'habitat ;
- Madame Jacqueline LEFEBVRE, adjointe au Maire de Niort, en charge de l'accessibilité ;
- Monsieur le Président ou Madame la Présidente de la Commission Communale pour l'Accessibilité de la Ville de Niort ;
- Monsieur Jacques BROSSARD, Maire de Chauray ou son représentant ;
- Monsieur le Président ou Madame la Présidente de la Commission Communale pour l'Accessibilité de la ville de Chauray ;
- Madame Caroline LEFEBVRE, adjointe au Maire d'Aiffres, Présidente de la Commission Communale d'Accessibilité.

#### Autres membres :

Outre les élus désignés, il y a lieu d'ajouter comme membre de droits au moins 1 représentant et 1 suppléant pour chaque grand type de handicap décrit précédemment ainsi que pour chaque association et structure listée ci-dessous.

Compte tenu du souhait d'associer le plus grand nombre, la commission pourra intégrer d'autres représentants d'associations qui se feront connaître, ainsi que toute personne qualifiée qu'elle jugera utile.

- Monsieur Le Préfet des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de la Chambre de Commerces et d'Industrie ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat ou son représentant ;
- Monsieur Le Président du Comité Départemental des Retraités et des Personnes Agées (CODERPA 79) ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'association « Se déplacer à Niort » ou son représentant ;
- Monsieur Le Président du Comité Départemental Handisport ou son représentant ;
- Madame La Directrice de la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés (ADAPEI) ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association des Paralysés de France (APF) ;
- Monsieur Le Président de l'Association GPA 79-16, groupe PEP APAJH ou son représentant ;

<p>Accusé de réception en préfecture  079-200041317-20141117-C02-11-  2014- DE  Date de télétransmission : 21/11/2014  Date de réception préfecture :  21/11/2014</p>
---

- Madame La Présidente du groupement des Deux-Sèvres de la Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés (FNATH) ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'Union Départementale de la Fédération des Malades et Handicapés ou son représentant ;
- Madame La Directrice du foyer de vie Les Genêts (Association régionale pour handicapés physiques) ;
- Madame La Présidente de l'Union nationale des amis et familles de malades mentaux, section des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de Trisomie 21 Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Directeur de la Maison d'accueil spécialisée publique de Niort Le Fief Joly ou son représentant ;
- Monsieur le Président de l'Association Autisme 79 ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'Association de Loisirs pour Enfants à Pathologie Autistique à Niort ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Diapasom ou son représentant ;
- Monsieur le Président de l'Association Sourds 79 ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Valentin Haüy au service des aveugles et des malvoyants ou son représentant ;
- Monsieur le Président de l'Association des Chiens guides d'aveugles 79 ou son représentant ;

Il est demandé au Conseil d'Agglomération de bien vouloir :

- Arrêter la nouvelle composition de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité,
- Arrêter les modalités de fonctionnement de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

**Le conseil adopte à l'unanimité cette délibération.**

Pour : 83  
 Contre : 0  
 Abstention : 0  
 Non participé : 0

**Jérôme BALOGE**

**Président**

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20141117-C02-11- 2014- DE Date de télétransmission : 21/11/2014 Date de réception préfecture : 21/11/2014
--

## Annexe 10 : Délibération engageant la CAN dans la réalisation de son Ad'AP et de son Sd'AP en janvier 2015



Votants : 82  
Convocation du Conseil d'Agglomération :  
le 16 janvier 2015  
Affichage du Compte-rendu Sommaire :  
le 27 janvier 2015

### EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance du lundi 26 janvier 2015

DIRECTION GENERALE DES SERVICES – ENGAGEMENT DANS L'ELABORATION DES AGENDA ET SCHEMA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DANS LE SECTEUR DU BATIMENT ET DES TRANSPORTS

#### **Titulaires présents :**

Jérôme BALOGE, Jeanine BARBOTIN, Jean-Claude BARRAUD, Alain BAUDIN, Anne BAUDOUIN, Thierry BEAUFILS, Jacques BILLY, MarieChristelle BOUCHERY, Yamina BOUDAHMANI, Jean BOULAIS, Michel BOURUMEAU, Christian BREMAUD, Amaury BREUILLE, Jacques BROSSARD, Sophie BROSSARD, Carole BRUNETEAU, Jean-Romée CHARBONNEAU, Charles-Antoine CHAVIER, Jean-Luc CLISSON, Brigitte COMPETISSA, Didier DAVID, Sylvie DEBOEUF, Luc DELAGARDE, Stéphanie DELGUTTE, Thierry DEVAUTOUR, Pascal DUFORESTEL, Gérard EPOULET, Jean-Claude FRADIN, Jean-Martial FREDON, Marie-Chantal GARENNE, Gérard GIBAUT, Isabelle GODEAU, Robert GOUSSEAU, Alain GRIPPON, Véronique HENIN-FERRER, Christine HYPEAU, Florent JARRIAULT, Agnès JARRY, Bruno JUGE, Gérard LABORDERIE, Simon LAPLACE, Alain LECOINTE, Alain LIAIGRE, Elisabeth MAILLARD, Sophia MARC, Elmano MARTINS, Philippe MAUFFREY, Josiane METAYER, Dany MICHAUD, Jean-Pierre MIGAULT, Marie-Paule MILLASSEAU, Marcel MOINARD, Serge MORIN, Jacques MORISSET, René PACAULT, Michel PANIER, Eric PERSAIS, Stéphane PIERRON, Alain PIVETEAU, Adrien PROUST, Claire RICHECOEUR, Claude ROULLEAU, Jean-François SALANON, Florent SIMMONET, Michel SIMON, Dominique SIX, Marc THEBAULT, Patrick THOMAS, Yvonne VACKER, Michel VEDIE

#### **Titulaires absents ayant donné pouvoir :**

Christelle CHASSAGNE à Simon LAPLACE, Romain DUPEYROU à Florent SIMMONET, Anne-Lydie HOLTZ à Jeanine BARBOTIN, Dominique JEUFFRAULT à Alain BAUDIN, Guillaume JUIN à Agnès JARRY, Rabah LAICHOURE à Brigitte COMPETISSA, Jacqueline LEFEBVRE à Marc THEBAULT, Michel PAILLEY à Marie-Chantal GARENNE, Sebastien PARTHENAY à Eric PERSAIS, Sylvette RIMBAUD à Christine HYPEAU, Nathalie SEGUIN à Gérard EPOULET

#### **Titulaires absents suppléés :**

Daniel BAUDOUIN par Anne-Marie PROUST

#### **Titulaires absents :**

Lucien-Jean LAHOUSSE, Joël MISBERT, Rose-Marie NIETO, Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Elodie TRUONG

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20150126-C01-01-2015- DE  
Date de télétransmission : 29/01/2015  
Date de réception préfecture : 29/01/2015

**Titulaires absents excusés :**

Dany BREMAUD, Christelle CHASSAGNE, Romain DUPEYROU, Anne-Lydie HOLTZ, Dominique JEUFFRAULT, Guillaume JUIN, Rabah LAICHOIR,  
Jacqueline LEFEBVRE, Michel PAILLEY, Sebastien PARTHENAY, Sylvette RIMBAUD, Nathalie SEGUIN

**Président de séance :** Jérôme BALOGE

**Secrétaire de séance :** Yamina BOUDAHMANI

C- 1-01-2015

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS**

**CONSEIL D'AGGLOMERATION DU 26 JANVIER 2015**

**DIRECTION GENERALE DES SERVICES – ENGAGEMENT DANS  
L'ELABORATION DES AGENDA ET SCHEMA D'ACCESSIBILITE  
PROGRAMMEE DANS LE SECTEUR DU BATIMENT ET DES  
TRANSPORTS**

Monsieur **Jérôme BALOGE**, Président, expose,

Après examen par la Conférence des Maires,

Sur proposition du Président,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 complétée par les décrets d'application du 4 et du 5 novembre 2014 ;

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose que tous les Etablissements Recevant du Public (ERP), de catégories 1 à 5, ainsi que les services de transports collectifs (infrastructures et matériels roulants) soient accessibles à tous les usagers et ce, quel que soit le type de handicap, avant le 1er janvier 2015.

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20150126-C01-01-2015- DE  
Date de télétransmission : 29/01/2015  
Date de réception préfecture : 29/01/2015

Depuis cette loi, les progrès en matière d'accessibilité sont tangibles. Néanmoins, une grande proportion de maîtres d'ouvrage et d'exploitants concernés n'est pas en mesure de tenir le rendez-vous du 1er janvier 2015.

Face à ce constat, le Gouvernement, par l'intermédiaire du comité interministériel du handicap, a lancé une grande concertation de fin 2013 à début 2014 afin de réussir le rendez-vous de 2015. La mise en place de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) constitue la proposition phare de cette concertation.

À travers cet outil, le gouvernement a souhaité accorder un délai supplémentaire de mise en accessibilité à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et exploitants en contrepartie d'un engagement formalisé dans un Agenda d'Accessibilité Programmée par lequel chacun s'engage sur un calendrier budgétaire des travaux de mise en accessibilité restant à réaliser pour chaque équipement le concernant.

Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération du Niortais s'est engagée dans des travaux de mise en accessibilité de ses bâtiments et de son service de transports collectifs sans pour autant parvenir à rendre la totalité accessible pour tous les types de handicaps.

Prenant en compte les évolutions réglementaires récentes, la Communauté d'Agglomération s'engage donc dans un Agenda d'Accessibilité Programmée, pour son patrimoine d'Etablissements Recevant du Public ainsi que pour l'ensemble des équipements de son réseau de transport collectif. Les Agendas et Schémas d'Accessibilité Programmée bâtiments et transports de la Communauté d'Agglomération, devront être déposés auprès du Préfet du département des Deux-Sèvres avant le 27 septembre 2015.

Afin d'organiser et de planifier les travaux de mise en accessibilité, les Agendas et Schémas bâtiments et transports de la Communauté d'Agglomération seront élaborés en lien étroit avec les acteurs locaux et notamment les membres de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

Considérant que ces deux documents seront soumis à une évolution annuelle, la mise en place des modalités de suivi et d'évaluation devant être intégrée à la démarche,

Considérant l'avis de la Commission Intercommunale d'Accessibilité,

Il est demandé au Conseil d'Agglomération de bien vouloir :

- Approuver l'engagement de la Communauté d'Agglomération du Niortais dans l'élaboration des Agenda et Schéma d'Accessibilité Programmée dans le secteur du bâtiment et des transports.

**Le conseil adopte à l'unanimité cette délibération.**

Pour : 82  
Contre : 0  
Abstention : 0  
Non participé : 0

**Jérôme BALOGÉ**

**Président**

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20150126-C01-01-2015- DE Date de télétransmission : 29/01/2015 Date de réception préfecture : 29/01/2015
---



En savoir plus sur ce texte...

JORF n°0159 du 11 juillet 2014 page 11494  
texte n° 2

LOI

**LOI n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées (1)**

NOR: AFSX1405233L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnances toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Définir les conditions dans lesquelles peut être prorogé le délai fixé pour que les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public soient, en application de la section 3 du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier du code de la construction et de l'habitation, rendus accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap, lorsque le propriétaire ou l'exploitant de l'établissement ou de l'installation dépose ou s'engage à déposer un agenda d'accessibilité programmée soumis à l'approbation de l'autorité administrative et qu'il respecte cet agenda, ces formalités s'imposant pour tout établissement recevant du public ou installation ouverte au public n'ayant pas accompli les diligences de mise en accessibilité prévues par la [loi n° 2005-102 du 11 février 2005](#) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. A cette fin, l'ordonnance précise notamment :

- a) Le contenu des agendas d'accessibilité programmée relatif aux actions nécessaires à la mise en accessibilité et à leur programmation ainsi que, le cas échéant, aux dérogations sollicitées ;
- b) Les modalités et les délais de présentation de l'agenda à l'autorité administrative, les cas de suspension ou de prorogation de ces délais, ainsi que les modalités et délais d'accord de cette autorité. Les modalités de présentation sont précisées, notamment pour les établissements ou installations dont le bail est en cours ou est conclu à compter de la publication des ordonnances prévues au premier alinéa du présent article. Les délais de présentation ne peuvent excéder douze mois à compter de la publication des ordonnances prévues au même premier alinéa ;

- c) Les délais de réalisation des actions nécessaires à la mise en accessibilité de l'établissement ou de l'installation, en prévoyant les cas dans lesquels ces délais peuvent être suspendus ou prorogés ;
- d) Les obligations du propriétaire ou de l'exploitant de l'établissement ou de l'installation en matière d'information de l'autorité administrative et de la commission prévue à l'[article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales](#) sur l'exécution de l'agenda, les modalités d'un point d'étape à mi-période lorsque la durée de l'agenda est supérieure à trois ans et les modalités d'attestation de l'achèvement des actions prévues à l'agenda d'accessibilité programmée ;
- e) Les sanctions administratives encourues par le propriétaire ou l'exploitant de l'établissement ou de l'installation en cas de non-dépôt d'un agenda d'accessibilité programmée et de non-respect des obligations qui leur incombent en application des b à d.
- Les dispositions prévues aux a à e peuvent être différentes selon le nombre d'établissements faisant l'objet d'un agenda d'accessibilité programmée appartenant à un même propriétaire ou gérés par un même exploitant, selon les caractéristiques de ces établissements, selon la nature des aménagements à y apporter ou pour tenir compte de motifs d'intérêt général ;
- 2° Définir les conditions dans lesquelles le propriétaire ou l'exploitant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public est soumis aux sanctions pénales prévues à l'[article L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation](#) au titre de l'obligation de mise en accessibilité de ces établissements et installations ;
- 3° Modifier les règles d'accessibilité s'appliquant aux établissements recevant du public dans un cadre bâti existant et les modalités de leur mise en œuvre, définir les critères d'appréciation de la dérogation pour disproportion manifeste prévue à l'article L. 111-7-3 du même code et adapter la mise en œuvre de l'obligation de mise en accessibilité au cas des établissements recevant du public situés dans des immeubles en copropriété ; 4° Déterminer les règles particulières applicables aux travaux modificatifs demandés ou effectués par les acquéreurs de maisons individuelles ou de logements situés dans des bâtiments d'habitation collectifs vendus en l'état futur d'achèvement ;
- 5° Prévoir l'obligation d'inclure dans les parties communes des nouveaux immeubles d'habitation tout ou partie des places de stationnement adaptées aux véhicules des personnes handicapées et définir les modalités de gestion de ces places ;
- 6° Déterminer les modalités du suivi, au moins biennal, et de l'évaluation de l'avancement de la mise en accessibilité de tous les établissements recevant du public par l'ensemble des parties prenantes au dossier de l'accessibilité représentées dans les six collèges de l'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle, auxquelles s'ajoutent des représentants du Parlement.

## Article 2

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnances toute mesure relevant du domaine de la loi afin :

- 1° D'adapter les obligations relatives à l'accessibilité des services de transport public de voyageurs prévues par le code des transports :
- a) En définissant les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles des transports urbains et des transports routiers non urbains et les délais de leur mise en accessibilité ;
- b) En précisant les conditions dans lesquelles le matériel roulant en service au 13 février 2015 est rendu progressivement accessible ;

- c) En précisant la notion d'impossibilité technique mentionnée à l'article L. 1112-4 du code des transports pour les réseaux de transport existants et les modalités de fonctionnement des services de transport de substitution à mettre en place dans les conditions prévues à ce même article ;
  - d) En définissant un régime spécifique de mise en œuvre de l'obligation d'accessibilité du service de transport scolaire prévu à l'article L. 3111-7 du même code, prenant en compte les modalités de scolarisation des personnes handicapées arrêtées en application de l'article L. 112-2 du code de l'éducation ;
  - e) En prévoyant les modalités d'intégration des obligations prévues en application du b du présent 1° pour le matériel roulant routier dans les conventions mentionnées à l'article L. 1221-3 du code des transports et les modalités d'une délibération annuelle des autorités organisatrices de transport sur la mise en œuvre de l'obligation d'accessibilité des services dont elles ont la charge ;
  - f) En modifiant la dénomination de la procédure prévue à l'article L. 1112-7 du même code ; 2° En ce qui concerne les gares et autres points d'arrêt ferroviaires :
    - a) De moduler les obligations de leur mise en accessibilité selon qu'ils revêtent ou non un caractère prioritaire et d'adapter les délais de mise en œuvre de ces obligations dans les conditions prévues au 3° du présent article ;
    - b) De préciser les cas dans lesquels l'obligation d'accessibilité peut être mise en œuvre par la mise en place d'un transport de substitution ;
    - c) De préciser les conditions dans lesquelles leur propriétaire ou leur exploitant est soumis aux sanctions prévues à l'article L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation au titre de l'obligation de mise en accessibilité de ces établissements recevant du public ;
- 3° De permettre de proroger le délai de mise en accessibilité du service de transport public de voyageurs au-delà de la date prévue à l'article L. 1112-1 du code des transports lorsque l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat a déposé un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée approuvé par l'autorité administrative et que cette autorité organisatrice ou l'Etat respecte cet agenda.

A cette fin, l'ordonnance précise notamment :

- a) Le contenu des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée, leur articulation avec les schémas directeurs d'accessibilité prévus à l'article L. 1112-2 du même code et les modalités des engagements respectifs des autorités organisatrices de transport et des autorités responsables d'infrastructure dans la mise en accessibilité du service de transport public de voyageurs ;
- b) Les modalités et délais de présentation des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée à l'autorité administrative ainsi que les cas de suspension ou de prorogation de ces délais et les modalités et délais d'accord de cette autorité. Ces délais ne peuvent excéder douze mois à compter de la publication des ordonnances prévues au premier alinéa du présent article ;
- c) Selon le type de transport public, le délai maximal, au-delà de la date prévue à l'article L. 1112-1 dudit code, de réalisation des mesures prévues par un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée et les cas dans lesquels ce délai peut être suspendu ou prorogé ;
- d) Les obligations de l'autorité organisatrice de transport en matière d'information de l'autorité administrative et de la commission prévue à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales sur la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée et la sanction du manquement à ces obligations ;
- e) Les sanctions administratives encourues en cas de dépôt à l'autorité administrative d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée au-delà des délais prévus au b du présent 3°, en cas de manquement aux obligations définies en application du d ou en cas

de non-respect des obligations de formation des personnels en contact avec le public et d'information des usagers figurant dans le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée.

### Article 3

I. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnances toute mesure relevant du domaine de la loi afin :

1° D'une part, de fixer le seuil démographique en dessous duquel l'élaboration par une commune d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, prévue à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 précitée, est facultative, ce seuil ne pouvant être supérieur à 500 habitants ; d'autre part, de déterminer les conditions dans lesquelles l'élaboration de ce plan peut être confiée à un établissement public de coopération intercommunale ;

2° De fixer le seuil démographique en dessous duquel l'élaboration par une commune d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, prévue au même article 45, peut être circonscrite à la programmation des travaux ou équipements d'accessibilité relatifs aux voies les plus fréquentées.

Ce seuil ne peut être supérieur à 1 000 habitants ;

3° D'étendre le champ des bénéficiaires des dispositions autorisant l'accès des chiens guides d'aveugle et des chiens d'assistance des personnes handicapées aux transports et aux lieux publics, ainsi qu'aux lieux d'exercice d'une activité professionnelle, formatrice ou éducative ;

4° De modifier la dénomination des commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées et élargir leur composition afin de tenir compte de tous les acteurs concernés par un cadre de vie adapté, et compléter leurs missions, dont celle de dresser une liste publique, par voie électronique, des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public accessibles ou en cours de mise en accessibilité, que ces derniers relèvent du secteur public ou du secteur privé ;

5° De créer un fonds destiné à recevoir le produit des sanctions financières prononcées en lien avec les agendas d'accessibilité programmée et les schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée et de prévoir les modalités de sa gestion, associant à parité les représentants de l'Etat et des collectivités territoriales, d'une part, ainsi que les représentants des personnes en situation de handicap et des acteurs de la vie économique, d'autre part ;

6° De tirer les conséquences des modifications prévues au 3° de l'article 1er, aux 1° et 2° de l'article 2 et au présent article sur la rédaction de l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 précitée ; 7° De procéder :

a) A l'extension et à l'adaptation à Mayotte du chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports et de l'article 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social ;

b) Le cas échéant, aux adaptations nécessaires des dispositions prises en application des articles 1er et 2 de la présente loi ainsi que des 1° à 6° du présent article, en ce qui concerne le Département de Mayotte et, lorsque ces dispositions relèvent de la compétence de l'Etat, en ce qui concerne les collectivités de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy et de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

8° De préciser les conditions dans lesquelles est rendue obligatoire l'acquisition de compétences à l'accueil et à l'accompagnement des personnes handicapées dans la formation des professionnels appelés à être en contact avec les usagers et les clients dans les établissements

recevant du public. Ces compétences doivent tenir compte de toutes les situations de handicap, particulièrement le handicap moteur, visuel, auditif, mental, cognitif et psychique, le polyhandicap et le trouble de santé invalidant.

II. - Le Gouvernement présente au Parlement, avant le 31 décembre 2014, un rapport sur les mesures mises en œuvre pour assurer la gratuité d'accès aux transports en commun pour les chiens guides d'aveugle et les chiens d'assistance pour personnes handicapées.

#### Article 4

Les ordonnances prévues aux articles 1er à 3 sont prises dans un délai de cinq mois à compter de la publication de la présente loi.

Pour chacune des ordonnances prévues aux mêmes articles 1er à 3, un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de cinq mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Le Gouvernement présente au Parlement un rapport d'évaluation de la mise en œuvre des ordonnances mentionnées au premier alinéa du présent article, à l'issue d'un délai de trois ans à compter de leur publication, ainsi qu'un rapport annuel au Parlement portant sur l'utilisation du produit des sanctions financières en vue d'améliorer l'accessibilité.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 10 juillet 2014.

François Hollande

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Manuel Valls

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Ségolène Royal

La garde des sceaux, ministre de la justice,

Christiane Taubira

La ministre des affaires sociales et de la santé,

Marisol Touraine

La ministre du logement et de l'égalité des territoires,

Sylvia Pinel

La ministre des outre-mer,

George Pau-Langevin

(1) Travaux préparatoires : loi n° 2014-789. Sénat : Projet de loi n° 447 (2013-2014) ; Rapport de Mme Claire-Lise Campion, au nom de la commission des affaires sociales, n° 460 (2013-2014) ; Avis de M. Jean-Jacques Filleul, au nom de la commission du développement durable, n° 464 (2013-2014) ; Texte de la commission n° 461 (2013-2014) ; Discussion et adoption, après engagement de la procédure accélérée, le 28 avril 2014 (TA n° 102, 2013-2014). Assemblée nationale : Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1896 ; Rapport de M. Christophe Sirugue, au nom de la commission des affaires sociales, n° 1985 ; Avis de M. Jean-Louis Bricout, au nom de la commission du développement durable, n° 1959 ; Discussion les 10 et 11 juin 2014 et adoption le 11 juin 2014 (TA n° 350). Sénat : Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, n° 619 (2013-2014) ; Rapport de Mme Claire-Lise

Campion, au nom de la commission mixte paritaire, n° 631 (2013-2014) ; Texte de la commission n° 632

(2013-2014) ; Discussion et adoption le 24 juin 2014 (TA n° 145, 2013-2014). Assemblée nationale : Rapport de M. Christophe Sirugue, au nom de la commission mixte paritaire, n° 2041 ; Discussion et adoption le 26 juin 2014 (TA n° 366).

ORDONNANCE

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

NOR: AFSX1415328R

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes, Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le [code de l'action sociale et des familles](#) ;

Vu le [code de la construction et de l'habitation](#) ;

Vu le [code général des collectivités territoriales](#) ;

Vu le [code des transports](#) ;

Vu la [loi n° 65-557 du 10 juillet 1965](#) fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis ;

Vu la [loi n° 87-588 du 30 juillet 1987](#) portant diverses mesures d'ordre social ;

Vu la [loi n° 2005-102 du 11 février 2005](#) pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu la [loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014](#) habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu la saisine du conseil territorial de Saint-Barthélemy en date du 3 juillet 2014 ;

Vu la saisine du conseil territorial de Saint-Martin en date du 3 juillet 2014 ;

Vu la saisine du conseil général de Mayotte en date du 4 juillet 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Pierre-et- Miquelon en date du 4 juillet 2014 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 24 juin

2014 ;

Le Conseil d'Etat  
entendu ; Le conseil

des ministres  
entendu, Ordonne :

► Chapitre Ier : Dispositions relatives aux obligations d'accessibilité applicables au cadre bâti et aux agendas d'accessibilité programmée pour les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public

Article 1

I. - L'article 8 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est précédé d'un « I. - » ;

2° Après le deuxième alinéa, il est inséré deux alinéas ainsi rédigés :

« II. - Le règlement de copropriété des immeubles dont le permis de construire est délivré conformément à un plan local d'urbanisme ou à d'autres documents d'urbanisme imposant la réalisation d'aires de stationnement prévoit qu'une partie des places de stationnement adaptées prévues au titre de l'obligation d'accessibilité définie à l'article L. 111-7-1 du code de la construction et de l'habitation est incluse dans les parties communes. « Le règlement de copropriété des immeubles prévoit, dans des conditions définies par décret, les modalités selon lesquelles ces places de stationnement adaptées sont louées de manière prioritaire aux personnes handicapées habitant la copropriété. »

II. - La deuxième phrase de l'article L. 111-7-1 du code de la construction et de l'habitation est complétée par les mots : « et aux logements vendus en l'état futur d'achèvement et faisant l'objet de travaux modificatifs de l'acquéreur. »

Article 2

Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° A l'article L. 111-7, la référence : « L. 111-7-3 » est remplacée par la référence : « L. 111-7-11 » ; 2° L'article L. 111-7-3 est ainsi modifié :

- a) Au premier alinéa, les mots : « existants recevant du public » sont remplacés par les mots : « recevant du public situés dans un cadre bâti existant » ;
- b) Au troisième alinéa, le mot : « existants » est remplacé par les mots : « dans un cadre bâti existant » et au quatrième alinéa, après les mots : « établissements recevant du public » sont insérés les mots : « situés dans un cadre bâti existant » ;
- c) Au quatrième alinéa, les mots : « disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences » sont remplacés par les mots : « disproportion manifeste entre les améliorations apportées par la mise en œuvre des prescriptions techniques d'accessibilité, d'une part, et leurs coûts, leurs effets sur l'usage du bâtiment et de ses abords ou la viabilité de l'exploitation de l'établissement, d'autre part » et l'alinéa est complété par les mots : « Ces décrets précisent également les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent exceptionnellement être accordées pour l'ouverture d'un établissement recevant du public dans un immeuble collectif à usage principal d'habitation existant lorsque les copropriétaires refusent les travaux de mise en accessibilité dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis » ;
- d) Au cinquième alinéa, les mots : « après avis conforme » sont remplacés par les mots : « après avis » ;

e) Le cinquième alinéa est complété par la phrase suivante : « L'avis est conforme et la demande de dérogation fait nécessairement l'objet d'une décision explicite quand elle concerne un établissement recevant du public répondant à des conditions de fréquentation définies par décret. » ; f) L'article est complété par deux alinéas ainsi rédigés :  
« Une dérogation est accordée pour les établissements recevant du public situés dans un immeuble collectif à usage principal d'habitation existant à la date de publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 lorsque les copropriétaires refusent les travaux de mise en accessibilité dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis. « Le propriétaire ou l'exploitant d'un établissement recevant du public transmet à l'autorité administrative dans le délai prévu à l'article L. 111-7-6 un document établissant la conformité de cet établissement aux exigences d'accessibilité prévues au présent article dont le contenu est défini par décret. A défaut il soumet à cette autorité un agenda d'accessibilité programmée dans les conditions définies aux articles L. 111-7-5 à L. 111-7-11 . »

### Article 3

Après l'article L. 111-7-4 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés les articles L. 111-7-5 à L. 111-7-11 ainsi rédigés :

« Art. L. 111-7-5. - I. - Le propriétaire ou l'exploitant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public qui ne répond pas au 31 décembre 2014 aux exigences d'accessibilité définies à l'article L. 111-7-3 élabore un agenda d'accessibilité programmée. Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires pour que l'établissement réponde à ces exigences et prévoit le programme et le calendrier des travaux ainsi que les financements correspondants.

« II. - Le contenu et les modalités de présentation d'un agenda d'accessibilité programmée sont précisés par décret pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées.

« Art. L. 111-7-6. - I. - Le projet d'agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014.

« Ce délai peut être prorogé pour une durée maximale de trois ans dans le cas où les difficultés techniques ou financières liées à l'évaluation ou à la programmation des travaux l'imposent ou en cas de rejet d'un premier agenda.

« II. - Lorsqu'un agenda d'accessibilité programmée porte sur des établissements recevant du public ou des installations ouvertes au public situés dans plusieurs départements, la décision de validation relative à l'agenda et à la prolongation éventuelle de la durée de cet agenda prévue au III et au IV de l'article L. 111-7-7 est prise par le représentant de l'Etat du département :

« 1° Dans lequel est domiciliée la personne physique qui a déposé la demande ;

« 2° Dans lequel est implanté le siège ou le principal établissement, pour une société ayant son siège à l'étranger, de la personne morale privée qui a déposé la demande ;

« 3° Dans lequel est implanté le siège de l'établissement public ou de la collectivité territoriale qui a déposé la demande ;

« 4° Dans lequel est situé le siège de l'administration centrale de l'Etat, du service à compétence nationale de l'Etat, du service déconcentré ou délocalisé de l'Etat, de l'échelon territorial du ministère de la défense, de la cour ou de la juridiction ou de l'unité de la gendarmerie nationale qui a déposé la demande.

« Art. L. 111-7-7. - I. - La durée d'exécution d'un agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder trois ans à compter de son approbation.

« II. - La durée d'exécution d'un agenda d'accessibilité programmée peut porter sur deux périodes de trois ans maximum chacune, sauf si l'ampleur des travaux ne le justifie pas, lorsqu'il concerne :

« 1° Un établissement susceptible d'accueillir un public excédant un seuil fixé par le règlement de sécurité ; « 2° Lorsque le même propriétaire ou exploitant met en accessibilité un patrimoine constitué de plusieurs établissements ou installations comportant au moins un établissement mentionné au 1°.

« III. - En cas de contraintes techniques ou financières particulières, la durée totale d'un agenda d'accessibilité programmée concernant un ou plusieurs établissements recevant du public n'appartenant pas aux catégories mentionnées au II du présent article peut porter sur deux périodes de trois ans maximum. Dans ce cas, l'agenda ne peut être approuvé que par décision expresse et motivée de l'autorité administrative compétente. « IV. - A titre exceptionnel, dans le cas d'un patrimoine dont la mise en accessibilité est particulièrement complexe en raison des exigences de continuité de service, du nombre de communes d'implantation, du nombre et de la surface des bâtiments concernés ou du montant des investissements nécessaires rapporté au budget d'investissement mobilisable par le responsable de la mise en accessibilité, la durée totale d'un agenda d'accessibilité programmée peut porter sur trois périodes de trois ans maximum chacune. Dans ce cas, l'agenda ne peut être approuvé que par décision expresse et motivée de l'autorité administrative compétente.

« V. - Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées.

« Art. L. 111-7-8. - En cas de force majeure, la prorogation de la mise en œuvre de l'agenda d'accessibilité programmée peut être demandée. Elle est prononcée par décision expresse de l'autorité administrative qui l'a validé pour une durée maximale de trois ans, renouvelable si les circonstances de force majeure ou leurs conséquences l'imposent.

« En cas de difficultés techniques ou financières graves ou imprévues, ou en cas d'obligation de reprise d'une procédure administrative, cette autorité peut autoriser une prorogation de la durée de cet agenda pour une durée maximale de douze mois.

« Art. L. 111-7-9. - Un décret précise les modalités de suivi de l'exécution des agendas d'accessibilité programmée en tenant compte de leur durée ainsi que les modalités d'attestation de l'achèvement des travaux et les conditions de transmission de cette attestation à l'autorité administrative.

« Art. L. 111-7-10. - L'absence, non justifiée, de dépôt du projet d'agenda d'accessibilité programmée dans les délais prévus à l'article L. 111-7-6 est sanctionnée par une sanction pécuniaire forfaitaire de 1 500 € quand l'agenda porte sur un seul établissement dont l'effectif du public est inférieur au seuil mentionné au II de l'article L. 111-7-7 et de 5 000 € dans les autres cas. La durée du dépassement est imputée sur la durée de l'agenda d'accessibilité programmée. La sanction pécuniaire est recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

« L'absence, non justifiée, de transmission des documents de suivi prévus par le décret mentionné à l'article L. 111-7-9 ou la transmission de documents de suivi manifestement erronés ainsi que l'absence de transmission de l'attestation d'achèvement à chaque autorité administrative compétente sont sanctionnées par une sanction pécuniaire forfaitaire de 1 500 € quand l'agenda porte sur un seul établissement dont l'effectif du public est inférieur au seuil mentionné au II de

l'article L. 111-7-7 et de 2 500 € dans les autres cas. La sanction pécuniaire est recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

« Art. L. 111-7-11. - I. - En l'absence de tout commencement d'exécution de l'agenda d'accessibilité programmée, en cas de retard important dans l'exécution des engagements pour la ou les périodes échues de l'agenda ou lorsqu'au terme de l'échéancier de programmation des travaux les engagements de travaux figurant dans l'agenda d'accessibilité programmée n'ont pas été tenus, l'autorité administrative qui l'a approuvé peut mettre en œuvre une procédure de constat de carence dans des conditions précisées par décret.

« Pour engager cette procédure et décider de l'une des mesures définies aux II et III, cette autorité tient compte de l'importance de l'écart entre les engagements et les réalisations constatées sur l'ensemble des périodes échues de l'agenda d'accessibilité programmée, des difficultés rencontrées par le maître d'ouvrage et des travaux en cours de réalisation.

« II. - La carence du maître d'ouvrage est prononcée par un arrêté motivé qui précise, selon les manquements relevés, la mesure retenue par l'autorité administrative :

« 1° En l'absence de tout commencement d'exécution de l'agenda d'accessibilité programmée, l'abrogation de la décision approuvant l'agenda d'accessibilité programmée ainsi que le signalement au procureur de la République ;

« 2° En cas de retard important dans l'exécution des engagements pour la ou les périodes échues de l'agenda d'accessibilité programmée, la constitution d'une provision comptable correspondant au montant des travaux non réalisés sur la ou les périodes échues ;

« 3° Au terme de l'échéancier de programmation des travaux, quand les engagements de travaux figurant dans l'agenda d'accessibilité programmée n'ont pas été tenus :

« a) L'élaboration d'un nouvel échéancier de travaux avec un aménagement des délais prévus à l'article L. 111-7-7 ne pouvant excéder douze mois supplémentaires, si la durée de l'agenda d'accessibilité programmée n'a pas déjà été prorogée en application du deuxième alinéa de l'article L. 111-7-8, quand des contraintes techniques ou financières ne permettent pas de respecter les engagements initiaux ;

« b) Une mise en demeure du maître d'ouvrage de terminer les travaux dans le cadre d'un nouvel échéancier de travaux correspondant à un aménagement des délais prévus à l'article L. 111-7-7 ne pouvant excéder douze mois ainsi que la constitution d'une provision comptable ;

« c) La fixation d'une sanction pécuniaire pour non-respect des engagements de l'agenda d'accessibilité programmée.

« La provision comptable ne peut excéder le montant des travaux non réalisés.

« III. - Le montant de la sanction pécuniaire mentionnée au II peut être compris entre 5 % et 20 % du montant des travaux restant à réaliser. Elle ne peut toutefois être supérieure à :

« a) 5 % de la capacité d'autofinancement pour une personne morale de droit privé ou pour un établissement public ;

« b) 5 % du revenu fiscal de référence établi au titre de la pénultième année pour une personne physique ; « c) 2 % du montant des dépenses d'investissement figurant dans le compte administratif établi au titre du pénultième exercice pour une collectivité territoriale ;

« d) 2 % des dépenses d'investissement indiquées dans les annexes de la dernière loi de règlement pour l'action qui finance l'agenda d'accessibilité programmée pour l'Etat.

« Pour la mise en œuvre des dispositions des a et b, l'autorité administrative compétente est habilitée à demander à la personne ayant déposé l'agenda d'accessibilité programmée de lui transmettre les documents établissant respectivement sa capacité d'autofinancement ou son revenu fiscal de référence. En l'absence de réponse, le plafond n'est pas applicable.

« En outre la sanction pécuniaire ne peut excéder le montant de l'amende prévue au premier alinéa de l'article L. 152-4 multipliée par le nombre d'établissements recevant du public non rendus accessibles, entrant dans le périmètre de l'agenda d'accessibilité programmée.

« Le produit des sanctions pécuniaires prévues au présent article est recouvré comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine et est versé au fonds d'accompagnement de l'accessibilité universelle prévu à l'article L. 111-7-12.

« IV. - Un décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées détermine les conditions d'application du présent article. »

#### Article 4

I. - Avant l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation, est inséré l'article L. 111-7-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 111-7-12. - Un fonds national d'accompagnement de l'accessibilité universelle est institué afin de participer au financement d'actions de mise en accessibilité d'établissements recevant du public dont la situation financière des responsables ne permet pas la mise en œuvre et d'actions de recherche et de développement en matière d'accessibilité universelle.

« Le fonds est administré par un conseil de gestion qui est composé à parité de représentants de l'Etat et des collectivités territoriales, d'une part, et de représentants de personnes en situation de handicap, pour tous les types de handicap notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, et des acteurs de la vie économique, d'autre part.

« La gestion comptable et financière de ce fonds est assurée par la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie dans les conditions prévues instituée par [article L. 14-10-1 du code de l'action sociale et des familles](#). Cette gestion fait l'objet d'une comptabilité séparée.

« Les ressources de ce fonds proviennent des sanctions pécuniaires mentionnées à l'article L. 111-7-11 du présent code et au III de l'article L. 1112-2-4 du code des transports.

« Un décret précise la composition du conseil de gestion, les modalités de désignation de ses membres, ses missions et les modalités de son fonctionnement. Il détermine également les modalités de l'engagement et du contrôle des ressources affectées au fonds. »

II. - A la fin du 1° du I de l'article L. 14-10-1 du code de l'action sociale et des familles, il est inséré les mots suivants : « et d'assurer la gestion comptable et financière du fonds pour l'accompagnement de l'accessibilité universelle prévu à l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation ; ». Article 5

L'article L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

I. - Au premier alinéa, la référence : « L. 111-7 » est remplacée par les références : « L. 111-7-1, L. 111-7-2, L. 111-7-3 ».

II. - Après le quatrième alinéa, il est inséré un nouvel alinéa ainsi rédigé :  
« A compter de la fin du douzième mois suivant la publication de l'[ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014](#), le propriétaire ou l'exploitant responsable de la mise en accessibilité d'un

établissement recevant du public qui n'a pas rempli les obligations prévues à l'article L. 111-7-3 est puni des peines prévues au premier alinéa. »

► Chapitre II : Dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public et aux schémas directeurs d'accessibilité des services agendas d'accessibilité programmée

## Article 6

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après le premier alinéa de l'article L. 1112-1 sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

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

« Les dispositions relatives à la mise en accessibilité des points d'arrêt du service de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1.

« Les bâtiments et installations recevant du public faisant partie des gares ferroviaires considérées comme des points d'arrêt non prioritaires et pour lesquelles des mesures de substitution pour l'accès des personnes handicapées sont mises en place ne sont pas soumis aux dispositions du troisième alinéa de l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation. » ;

2° L'article L. 1112-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. Toutefois, une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. « Les règles relatives au matériel roulant des services de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1. » ; 3° Au premier alinéa de l'article L. 1112-4, les mots : « Lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible » sont remplacés par les mots : « Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, » et les mots : « trois ans » sont remplacés par les mots : « dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative » ;

4° A l'article L. 1112-7, les mots : « dépôt de plainte » sont remplacés par le mot : « signalement » ; 5° Il est inséré, après l'article L. 3111-7, un article L. 3111-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-7-1. - Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie

à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article. »

Article 7

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

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

« Pour les services de transport ferroviaire, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée inclut également, au titre des obligations d'accessibilité prévues aux deux premiers alinéas de l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation, les travaux relatifs aux gares et aux autres points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires ainsi que les mesures de substitution prévues pour ceux qui ne le sont pas en application de l'article L. 1112-1.

« 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.

« Il précise les modalités de son actualisation.

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

« Le schéma directeur d'accessibilité des services-agenda d'accessibilité programmée peut être élaboré par chaque autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, le cas échéant en complétant le schéma directeur d'accessibilité prévu à l'article L. 1112-2 s'il existe. Il se substitue alors à ce schéma directeur d'accessibilité des services de transport.

« 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.

« III. - Dans un délai de cinq mois après son dépôt, le représentant de l'Etat dans le département se prononce, après avis de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, sur la validation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne concernant pas les services de transport ferroviaire d'intérêt national. Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée concerne un réseau de transport public local desservant plusieurs départements, la décision de validation relative aux éléments prévus à l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1 est prise par le représentant du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice des transports qui a déposé la demande.

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée relatif aux services ferroviaires d'intérêt national est soumis à la validation du ministre chargé des transports qui rend sa décision, après avis des commissions départementales consultatives de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité concernées, dans un délai de six mois.

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'[ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014](#).

« Ce délai peut être prorogé pour une durée maximale de trois ans dans le cas où les difficultés techniques ou financières liées à l'élaboration ou à la programmation du schéma l'imposent ou dans le cas d'un rejet d'un premier schéma.

« Art. L. 1112-2-2. - La durée de réalisation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder, à compter de son approbation :

« 1° Une période de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain mentionnés à l'article L. 1231-1 ;

« 2° Deux périodes de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport routier public non urbain mentionnés aux articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et pour les services réguliers et à la demande de transport public dans la région Ile-de-France mentionnés à l'article L. 1241-1, sous réserve des services mentionnés au 3° ;

« 3° Trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire et, en Ile-de-France, les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional.

« Art. L. 1112-2-3. - En cas de force majeure, la prorogation de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée peut être demandée et prononcée par décision expresse de l'autorité administrative. Cette prorogation prolonge les délais prévus par le schéma directeur d'accessibilité programmée pour une durée maximale de trois ans, renouvelable si les circonstances de force majeure font obstacle à l'achèvement du schéma dans ce délai.

« En cas de difficultés techniques ou financières graves ou imprévues, l'autorité administrative peut autoriser une prorogation de la durée du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour une durée maximale de douze mois.

« Art. L. 1112-2-4. - I. - A l'issue de chaque période, un bilan des travaux d'accessibilité effectués est transmis à l'autorité administrative compétente.

« L'absence non justifiée de transmission de ces bilans ou la transmission d'un bilan manifestement erroné est sanctionnée par une sanction pécuniaire forfaitaire de 2 500 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

« II. - Le dépôt, sans justification, d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée au-delà de la date prévue est sanctionné par une sanction pécuniaire forfaitaire de 5 000 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et par une réduction de la durée maximale prévue à l'article L. 1112-2-2 pour le schéma directeur d'accessibilité programmée-agenda d'accessibilité programmée à hauteur du nombre de mois de retard.

« III. - Au terme du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, lorsque les engagements en matière de formation et de mise à disposition des usagers des informations relatives au service de transport public prévus à l'article L. 1112-2-1 n'ont pas été mis en œuvre, l'autorité administrative peut engager une procédure de carence dans des conditions précisées par décret.

« Après avoir mis, selon le cas, l'autorité organisatrice de transport de services non ferroviaires ou, pour les services ferroviaires, l'exploitant du service ou le gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis en mesure de présenter ses observations, cette autorité peut mettre en demeure respectivement cette dernière ou ce dernier de satisfaire à ses obligations dans un délai déterminé et imposer la constitution d'une provision comptable correspondant aux actions non réalisées.

« Au terme de ce délai, une sanction pécuniaire peut être prononcée à concurrence du coût des actions non réalisées. La sanction est prise en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la personne n'ayant pas rempli ses obligations. Elle ne peut pas être supérieure à 10 % du montant des dépenses réelles de formation et de communication figurant dans les dépenses réelles de fonctionnement du compte administratif établi au titre du pénultième exercice pour la collectivité territoriale ou à 10 % du montant des dépenses de formation et de communication figurant dans les comptes du pénultième exercice de l'exploitant de services ferroviaires ou du gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis.

« Le produit des sanctions pécuniaires prévues à l'alinéa précédent est recouvré comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et versé au fonds dédié à l'accompagnement de l'accessibilité universelle défini à l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation.

« Un décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées détermine les conditions d'application du présent article. »

#### Article 8

I. - Après le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports, sont insérés les deux alinéas suivants : « Elle précise le pourcentage de matériel roulant accessible affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs mis en œuvre au moment de la passation de la convention et, le cas échéant, la progression de ce pourcentage pendant la durée de celle-ci en application du deuxième alinéa de l'article L. 1112-3. Elle prévoit des pénalités pour non-respect des obligations prévues par le premier alinéa de l'article L. 1112-3.

« Quand l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, elle délibère chaque année sur les conditions d'exécution, par le titulaire, du service public en matière d'accessibilité. Elle examine, le cas échéant, les pénalités appliquées pour non-respect des obligations de la convention en matière d'accessibilité. » II. - Après le premier alinéa de l'article L. 1221-10 du même code, est inséré l'alinéa suivant :

« Chaque année, l'autorité organisatrice de transport délibère sur les conditions dans lesquelles la régie met en œuvre l'obligation d'accessibilité du service public, notamment en ce qui concerne la mise en service de matériel roulant accessible prévue à l'article L. 1112-3. »

## ► Chapitre III : Dispositions diverses

### Article 9

L'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « dans sa totalité » sont supprimés ;

2° Au dernier alinéa du I, après les mots : « établi dans chaque commune » sont insérés les mots : « de plus de 500 habitants » ;

3° Après le dernier alinéa du I, est inséré l'alinéa suivant :

« Pour les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compris entre 500 et 1 000 habitants, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fixe les mêmes dispositions sur les zones à circulation piétonne reliant les pôles générateurs de déplacements présents sur leur territoire. Les communes de moins de 500 habitants peuvent élaborer un plan de mise en accessibilité de la

voirie et des aménagements des espaces publics dans les mêmes conditions. »

### Article 10

Au premier alinéa de l'article 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social, après les mots : « code de l'action sociale et des familles » sont insérés les mots : « ou de la carte de priorité pour personne handicapée prévue à l'article L. 241-3-1 du même code ou la personne chargée de leur éducation pendant toute leur période de formation. »

### Article 11

L'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées » sont remplacés par les mots : « d'associations ou organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, d'associations ou organismes représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que de représentants d'autres usagers de la ville » ;

2° Au premier, au sixième et au dernier alinéa, les mots : « aux personnes handicapées », sont supprimés ;

3° Au septième alinéa, les mots : « des personnes handicapées » sont supprimés ;

4° Au troisième alinéa, après les mots : « au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, » sont ajoutés les mots : « au comité départemental des retraités et des personnes âgées, » ; 5° Après le deuxième alinéa, sont insérés les alinéas suivants :

« Elle est destinataire des projets d'agendas d'accessibilité programmée prévus à l'article L. 111-7-5 du code de la construction et de l'habitation concernant des établissements recevant du public situés sur le territoire communal.

« Elle est également destinataire des documents de suivi définis par le décret prévu à l'article L. 111-7-9 du code de la construction et de l'habitation et de l'attestation d'achèvement des travaux prévus dans l'agenda d'accessibilité programmée mentionnée au même article quand l'agenda d'accessibilité programmée concerne un établissement recevant du public situé sur le territoire communal.

« Pour les services de transport ferroviaire, la commission est destinataire des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée prévus à l'article L. 1112-2-1 du code des transports quand ils comportent un ou plusieurs établissements recevant du public situés sur le territoire communal ainsi que des bilans des travaux correspondant à ces schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée prévus au I de l'article L. 1112-2-4 du même code.

« La commission communale pour l'accessibilité tient à jour, par voie électronique, la liste des établissements recevant du public situés sur le territoire communal qui ont élaboré un agenda d'accessibilité programmée et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.  
» Article 12

L'acquisition de connaissances dans les domaines de l'accueil et de l'accompagnement des personnes handicapées est obligatoire dans la formation des professionnels appelés à être en contact avec les usagers et les clients dans les établissements recevant du public.

Les formations qui préparent aux métiers dont les fonctions relèvent de l'accueil et de l'accompagnement des usagers ou clients dans les établissements recevant du public comportent un enseignement permettant l'acquisition de connaissances sur les différentes situations de handicap.

La liste des diplômes, titres et certifications à finalité professionnelle acquis conformément aux dispositions des articles L. 335-5 et L. 335-6 du code de l'éducation et inscrits au répertoire national des certifications professionnelles qui prévoient l'acquisition de compétences portant sur l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées et les références communes des contenus devant figurer dans les formations conduisant à l'obtention de ces diplômes, titres, et certifications sont fixées par décret.

#### Chapitre IV : Dispositions relatives à l'outre-mer et à l'entrée en vigueur de ▶ l'ordonnance

##### Article 13

Après le dernier alinéa de l'article 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 susvisée, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article est applicable à Mayotte. »

##### Article 14

Le 7° de l'article L. 161-3 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par les alinéas suivants : « 7° Pour l'application des articles L. 111-7-1 et L. 111-7-3 et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral ;

« 7° bis Pour l'application de l'article L. 111-7-5, les mots : "au 31 décembre 2014" sont remplacés par les mots : "au 28 août 2018" ;

« 7° ter Pour l'application de l'article L. 111-7-6, les mots : "dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014" sont remplacés par les mots : "avant le 28 février 2019" ; « 7° quater Pour l'application de l'article L. 152-4, les mots : "à compter

de la fin du douzième mois suivant la publication de l'[ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014](#)” sont remplacés par les mots : “à compter du 28 février 2019”. »

#### Article 15

I. - Le chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports est applicable à Mayotte dans les conditions prévues au chapitre unique du titre II du livre VIII de cette même partie.

II. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article L. 1821-1, les mots : « Les chapitres II et III » sont remplacés par les mots : « Le chapitre III » ; 2° Les articles suivants sont insérés après l'article L. 1821-1 :

« Art. L. 1821-1-1. - Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-1, les mots : “avant le 13 février 2015” sont remplacés par les mots : “avant le 29 août 2018”.

« Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-2-1, les mots : “dans les douze mois suivant la publication de l'[ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014](#)” sont remplacés par les mots : “avant le 28 février 2019”.

« Art. L. 1821-1-2. - Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-2-2 et jusqu'au 31 décembre 2015 , les attributions dévolues à la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral.

« Art. L. 1821-1-3. - Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-5, les mots : “au 12 février 2005 ” sont

remplacés par les mots : “à la date de publication de la présente ordonnance”. » Article 16

I. - Les articles 6 et 7 de la présente ordonnance ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'ils concernent les transports routiers.

II. - A l'article L. 1831-1 du code des transports, les mots : « de la section 2 du chapitre II et » sont supprimés. Article 17

A l'article L. 2571-2 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté, après les mots : « et L.

2224-12-5 », les mots : « ainsi que les troisième, quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article L. 2143-3 ».

#### Article 18

Les dispositions de l'article 1er de la présente ordonnance sont applicables respectivement aux logements et aux copropriétés des immeubles bâtis dont la demande de permis de construire est déposée à compter du 1er janvier 2015.

#### Article 19

Le Premier ministre, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes, la ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, la ministre des outre-mer et la secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Fait le 26 septembre 2014.

François Hollande

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Manuel Valls

La ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes,

Marisol Touraine

La ministre de l'écologie, du développement durable et de  
l'énergie, Ségolène Royal

La ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité,

Sylvia Pinel

La ministre des outre-mer,

George Pau-Langevin

La secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion,  
Ségolène Neuville

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

NOR : DEVK1414410D

**Publics concernés :** autorités organisatrices de transport ; Etat.

**Objet :** contenu et conditions d'approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose aux services de transport public de voyageurs d'être accessibles avant le 13 février 2015. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit la mise en place d'un outil d'application volontaire, le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, donnant la possibilité de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs en contrepartie de la mise en place d'un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité prévues, qui peut amener à sanctionner, dans le cadre d'une procédure de carence, les manquements à certains des engagements pris par le signataire dans l'agenda.

Le décret définit le contenu du schéma directeur d'accessibilité ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité.

**Références :** le code des transports modifié par le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 111-19-10 et R. 111-19-30 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 et D. 1112-8 à D. 1112-14 ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 21 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, notamment son article 16 ;

Vu les lettres de saisine du conseil général de Mayotte et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon en date du 30 juin 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Barthélemy en date du 3 juillet 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Martin en date du 29 juillet 2014 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 24 juin 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est ajouté au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports (partie réglementaire) une section 3 ainsi rédigée :

*« Section 3*

*« Schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs*

*« Sous-section 1*

*« Compétences*

*« Art. R. 1112-11. – I. – L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, est compétente pour approuver le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée statue sur les demandes tendant à la prorogation du délai de dépôt de ce schéma prévue au même III de l'article L. 1112-2-1 présentées par l'autorité organisatrice de transport auteur de ce schéma.*

*« II. – L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, a approuvé le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée prend les décisions relatives à la prorogation du délai de mise en œuvre de ce schéma prévue à l'article L. 1112-2-3, celles relatives aux sanctions prévues au II de l'article L. 1112-2-4 ainsi que celles relatives à la procédure de carence et aux sanctions prévues au III du même article. Les sanctions prévues par le deuxième alinéa du I de l'article L. 1112-2-4 sont prononcées par le représentant de l'Etat de chacun des départements concernés par le schéma, et, pour les services ferroviaires d'intérêt national, par le ministre chargé des transports.*

*« Sous-section 2*

*« Elaboration*

*« Art. R. 1112-12. – I. – L'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat coordonne, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour le service de transport public de voyageurs dont elle est responsable, les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires prévus par le I de l'article L. 1112-2-1, pour lesquels elle a, le cas échéant, été désignée chef de file en application du II du même article.*

*« II. – Le projet de schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée 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.*

*« III. – Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis doit être sollicité sur le projet de schéma en application du II de l'article L. 1112-2-1 sont, outre les gestionnaires mentionnés par ces dispositions, les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes*

handicapées et d'usagers choisies par l'autorité organisatrice de transport, qui réunit ces parties au sein d'un comité constitué à cet effet.

« Art. R. 1112-13. – I. – Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée indique le ou les services de transport public de voyageurs et le département sur lesquels il porte et la collectivité publique qui en est responsable, exception faite des services ferroviaires d'intérêt national pour lesquels est élaboré un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée unique.

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

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

« a) La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes mentionnées au 1° du I de l'article D. 1112-10 et pour l'Ile-de-France les lignes prioritaires mentionnées au I de l'article D. 1112-11 ;

« b) La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;

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

« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux à y mener pour les rendre accessibles ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« *Sous-section 3*

« *Instruction de la demande*

« *Art. R. 1112-14.* – Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée est adressé, en deux exemplaires par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente pour l'approuver en application du III de l'article L. 1112-2-1, accompagné, lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, de la délibération adoptant ce schéma.

« La demande peut porter simultanément sur plusieurs schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée.

« Pour les services de transport ferroviaire, une copie de la demande est également adressée à chacune des commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations accessibles au public des gares prioritaires qui la transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« *Art. R. 1112-15.* – Le délai d'instruction de la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée fixé par le III de l'article L. 1112-2-1 court à compter de la réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier joint à la demande est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, dans le délai de deux mois à compter de la réception de la demande, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courrier électronique, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« *Art. R. 1112-16.* – Le projet de schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée est transmis pour avis à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévue à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation qui se prononce sur le respect, par ce projet, des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique, au sens de l'article L. 1112-4, qu'il comporte.

« Lorsque ce projet comporte le préambule prévu par l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1, la commission du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice de transport auteur du projet se prononce également sur ce préambule et sur les autres éléments qui portent sur plusieurs départements prévus au II de l'article R. 1112-12.

« Lorsque la commission ne s'est pas prononcée dans un délai de deux mois à compter de sa saisine sur le projet de schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, elle est réputée avoir émis un avis.

« *Sous-section 4*

« *Décision d'approbation*

« *Art. R. 1112-17.* – I. – Un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée ne peut être approuvé que si les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des services de transport sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont applicables et s'il ressort de la présentation des travaux et actions à réaliser pour l'accessibilité des bâtiments et installations associés aux points d'arrêt prioritaires des services de transport ferroviaire, qu'ils devraient permettre d'assurer la conformité aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées qui leur sont respectivement applicables.

« II. – Lorsque le dossier de demande d'approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée n'a pas été déposé dans le délai imparti, que ce délai résulte des dispositions générales ou d'une décision individuelle, et que ce retard n'est pas justifié, la durée du dépassement du délai imparti pour le dépôt du schéma est imputée sur la durée d'exécution de ce schéma.

« *Art. R. 1112-18.* – I. – Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée à l'expiration du délai prévu par le III de l'article L. 1112-2-1 vaut approbation implicite du schéma et, le cas échéant, octroi implicite des dérogations pour impossibilité technique avérée sollicitées.

« II. – Lorsque l'autorité compétente envisage de refuser l'approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, elle peut demander à l'auteur du projet de lui

soumettre un projet modifié, sur des points et dans un délai qu'elle indique. En ce cas, les consultations prévues sur le projet sont limitées à ces modifications.

« III. – Lorsque l'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée est refusée, l'autorité qui prend cette décision peut également préciser le délai laissé pour présenter un nouveau projet, qui ne peut excéder six mois.

« IV. – Le préfet ayant statué sur la demande de schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée tient à jour, sur le site internet de la préfecture, un document retraçant les demandes d'approbation enregistrées, les services de transports publics de voyageurs concernés, la décision prise ainsi que la durée octroyée pour mettre en œuvre le schéma.

« V. – Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports a été élaboré en application du I de l'article L. 1112-2, le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée approuvé dans les conditions prévues par la présente section s'y substitue à la date de son approbation.

#### « Sous-section 5

##### « Prorogation des délais

« Art. R. 1112-19. – I. – Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

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

« Art. R. 1112-20. – Le délai d'instruction de la demande de prorogation des délais de dépôt ou de mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans le délai d'un mois à compter de la réception de la demande, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« Art. R. 1112-21. – I. – La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée.

« A défaut de notification d'une décision explicite du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la demande de prorogation est réputée rejetée.

« II. – Lorsque la demande de prorogation des délais de dépôt est refusée, l'autorité qui prend cette décision précise le délai laissé pour présenter de nouveau à l'approbation un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée qui ne peut excéder six mois.

« III. – Le bénéfice de la prorogation de la durée d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée de douze mois prévue par le second alinéa de l'article L. 1112-2-3 est accordé notamment quand l'analyse du dossier fait apparaître le dépassement des seuils déterminés par l'arrêté prévu par le II de l'article R. 1112-19.

« IV. – Les décisions de prorogation de délai sont enregistrées sur le document relatif aux schémas directeur d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée disponible sur le site internet de la préfecture prévu par le III de l'article R. 1112-18.

#### « Sous-section 6

##### « Suivi de l'avancement du schéma

« Art. R. 1112-22. – I. – Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception : « 1° A l'issue de la première année, un point de situation ;

« 2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

« Lorsque le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée concerne un service de transport ferroviaire, ces bilans sont également adressés aux commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations associés aux gares qui les concernent qui les transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« II. – Le bilan prévu au 2° du I indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. » **Art. 2.** – Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article R. 1821-1, les mots : « du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> ainsi que » sont supprimés ;

2° Il est inséré au chapitre unique du titre II du livre VIII de la première partie un article ainsi rédigé :

« *Art. R. 1821-2.* – Pour l'application des dispositions de la section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévues à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral. »

**Art. 3.** – Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

**Art. 4.** – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des finances et des comptes publics et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

MANUEL VALLS

Par le Premier  
ministre :

*La ministre  
de l'écologie, du  
développement  
durable et de  
l'énergie,*

SÉGOLÈNE ROYAL

*Le ministre des finances  
et des comptes publics,*

MICHEL SAPIN

*Le secrétaire  
d'Etat chargé des  
transports, de la mer*

*et de la pêche,*

ALAIN VIDALIES

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

**Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée**

NOR : DEVT1415389D

**Publics concernés :** *autorités organisatrices des transports ; Etat ; gestionnaires de voirie et de points d'arrêt ferroviaires ; exploitants de services de transport ferroviaire.*

**Objet :** *conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.*

**Entrée en vigueur :** *le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.*

**Notice :** *la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose aux services de transport public de personnes d'être accessibles avant le 13 février 2015. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit la mise en place d'un outil, l'agenda d'accessibilité programmée – schéma directeur d'accessibilité – permettant de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de personnes.*

*Le décret définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à l'exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorités.*

**Références :** *le texte du présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.*

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment ses articles L. 114-4 et L. 312-1 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-7 à L. 111-8-4, R. 111-19-8, R. 123-2, R. 123-18 et R. 123-19 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1 à L. 1112-10, L. 1231-1, L. 1231-4, L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, notamment son article 6 ;

Vu le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n°2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu les lettres en date du 27 juin 2014 par lesquelles le conseil général de Mayotte et les conseils territoriaux de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ont été saisis pour avis ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 juillet 2014

; Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est inséré au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports (partie réglementaire), avant l'article D. 1112-1, l'intitulé suivant :

« *Section 1*

« **Dispositions applicables au matériel roulant**

**Art. 2.** – Il est ajouté au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports (partie réglementaire), après l'article D. 1112-7, une section 2 ainsi rédigée :

« *Section 2*

« **Dispositions applicables aux**

**points d'arrêt** » Art. D. 1112-8. – Au sens de la présente section, on entend par :

« 1<sup>o</sup>Gare accessible ou point d'arrêt accessible :

« – soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1<sup>er</sup> et 2 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ou, lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation, aux dispositions de l'article R. 111-19-8 de ce code ;

« – soit un point d'arrêt ferroviaire qui répond aux dispositions de l'annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ainsi qu'aux dispositions de l'article R. 111-19-8 du code de la construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 de ce code ;

« 2<sup>o</sup>Fréquentation d'un arrêt : la moyenne journalière, pour les deux dernières années disponibles à la date de la publication du présent décret, du cumul des montées et des descentes ou du double des montées de voyageurs ;

« 3<sup>o</sup>Ligne routière urbaine structurante : en dehors de l'Ile-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 ;

« 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 ;

« 5° Pôle générateur de déplacements : 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 ;

« 6° Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : 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 ;

« 7° Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1 ;

« 8° Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11.

« Art. D. 1112-9. – L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1.

« Cette liste est approuvée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport et, pour l'Etat, fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

« L'autorité organisatrice de transport ou l'Etat peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« Art. D. 1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

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

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

« 3° Il constitue un pôle d'échanges ;

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

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

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

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

« Art. D. 1112-11. – I. – Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 2° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 3° 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 conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.

« Art. D. 1112-12. – I. – Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d’Ile-de-France, un point d’arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l’article L. 1112-1, s’il n’appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l’article L. 1112-5 et s’il répond au moins à l’une des conditions suivantes :

« 1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Ile-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Ile-de-France ;

« 2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d’une structure d’accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« La mise en accessibilité des points d’arrêt prioritaires ainsi identifiés s’effectue sans préjudice de l’application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l’annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d’interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

« II. – Lorsque l’application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l’objectif que tout point d’arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d’un point d’arrêt ferroviaire accessible, l’autorité organisatrice de transport ou, en l’absence d’une telle autorité, l’Etat, détermine un point d’arrêt à rendre accessible afin d’atteindre cet objectif.

« Art. D. 1112-13. – Pour les transports publics guidés, tous les points d’arrêt et gares qui n’appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l’article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l’article L. 1112-1, à l’exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d’Ile-de-France.

« Art. D. 1112-14. – L’autorité organisatrice de transport compétente ou l’Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d’arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l’ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l’approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

« Art. D. 1112-15. – La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d’un point d’arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d’arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l’emprise de ce point d’arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d’arrêt une fois la rampe déployée, et qu’aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d’arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

**Art. 3.** – Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu’elles concernent le transport routier.

**Art. 4.** – La ministre de l’écologie, du développement durable et de l’énergie et le secrétaire d’Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

MANUEL VALLS

Par le Premier  
ministre : *La*  
*ministre de*  
*l’écologie, du*  
*développement*  
*durable et de*  
*l’énergie,*  
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d’Etat*  
*chargé des transports,*  
*de la mer et de la*  
*pêche,*  
ALAIN VIDALIES

## Bibliographie

### Pour le schéma directeur d'accessibilité

#### Ouvrages électroniques

Agglo de Brive. *Schéma directeur d'Accessibilité des Transports Publics de l'Agglo de Brive* - [mai 2015]

<http://www.agglo-brive.fr/ImgPDF/sda-agglo-de-brive.pdf>

Agglo de Brive. *Règlement du transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite - Libeo accessible* - [mai 2015]

[www.libeo-brive.fr/ftp/files/2012\\_07\\_05 - Règlement du service Libeo Accessible \(2\).pdf](http://www.libeo-brive.fr/ftp/files/2012_07_05_-_Règlement_du_service_Libeo_Accessible_(2).pdf)

Agglomération du Pays D'Aubagne et de l'Étoile. *Schéma d'accessibilité des transports Collectifs*. 2008.

[http://www.agglo-paysdaubagne.com/sites/default/files/sdat\\_0.pdf](http://www.agglo-paysdaubagne.com/sites/default/files/sdat_0.pdf)

ASH. *Les différents types de handicaps et les structures de l'ASH*. Nice, Novembre 2014- [avril/mai 2015]

[http://www.ac-nice.fr/ienash/ash/file/Formation/M1/5\\_StageM1\\_types\\_de\\_handicaps.pdf](http://www.ac-nice.fr/ienash/ash/file/Formation/M1/5_StageM1_types_de_handicaps.pdf)

Communauté d'Agglomération du Niortais. « Schéma directeur d'accessibilité du réseau urbain de transports collectifs » dans : *Plan de déplacements Urbains : Le projet de PDU 2009-2019 de la CAN*. Niort. Annexe 5.

CCAPH de Niort. *Rapport 2013 : Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées de la Ville de Niort*. Niort, Février 2014.

Communauté d'agglomération du Niortais. *Règlement voyageurs du réseau de transport de la Communauté d'Agglomération du Niortais*. Niort, 2014.

RAZA Frédéric. Association des Paralysés de France Service Accessibilité Universelle. *Éléments pour répondre à votre sollicitation relative aux TPRM*. juin 2011

#### Rapports

CAMPION Claire-Lise. *Réussir : Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics*. Rapport : Paris, 2013.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000147.pdf>

FORTHIN Sébastien. *Elaboration de schéma directeur d'accessibilité / Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP ou SDA/Ad'AP) de la communauté d'agglomération du Niortais : Cahier des charges du stage des étudiants du département Aménagement et Environnement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours*. Cahier des charges : Niort, 2015

Transdev Poitou-Charentes. *Etude TAD/TPMR-Réseau les Tan : Bilan Janvier - Décembre 2014* Rapport annuel : 2014.

Transdev Poitou-Charentes. Récapitulatif des missions Origine- Destination TAD et TPRM. Niort, juin 2015

Tryom Marketing. *Enquête Origine - Destination 2012 sur le réseau de transports LES TAN : Synthèse-STD pour Ville de Niort.* Rapport d'enquête, Niort, mai 2013.

## Sites web

Buszoom [Mai 2015]. [http://www.buszoom.com/presentation/?rub\\_code=71](http://www.buszoom.com/presentation/?rub_code=71). 2015.

Comité National Coordination Action Handicap [22 avril 2015].  
<http://www.ccah.fr/former/formations/les-differents-types-de-handicap>

FINESS [juin 2015]. <http://finess.sante.gouv.fr>

Info Optymo [mai 2015]. <http://info.optymo.fr/votre-voyage/transport-des-personnes-a-mobilite-reduite-tpmr>.

Service Public [juin 2015]. <http://www.service-public.fr/>

Azalys-Blois. [mai 2015]. <http://www.azalys-blois.fr/se-deplacer/transport-a-la-demande/handigo/>

## Articles

Le Monde. « La preuve par la carte : non, « tout le monde » ne possède pas une voiture ». [10 mai 2015].

<http://transports.blog.lemonde.fr/2015/05/03/la-preuve-par-la-carte-non-tout-le-monde-ne-possede-pas-une-voiture/>

MORMICHE Pierre. «Le handicap se conjugue au pluriel.» Insee Première, n°742, Octobre 2000, [ mai 2015].

[http://www.insee.fr/fr/ffc/docs\\_ffc/IP742.pdf](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/IP742.pdf)

## Tableurs/ Fichiers Excel

SEMTAN. *Rapport annuel.* 2005 à 2015.

Transdev Poitou-Charentes. *Tableau de bord 2014.*

## Pour le rapport annuel type pour la commission intercommunale sur l'accessibilité

### Images

Logo de bas de page : <http://www.atelierciel.fr/accessibilite-batiment-public/>

### Rapports annuels des commissions pour l'accessibilité consultés

Agglo de Brive. *Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées de l'agglomération de Brive* : Rapport annuel 2013.

<http://www.agglo-brive.fr/ImgContenu/rapport-ciaph-2013.pdf>

Limoges Métropole Communauté d'Agglomération. *Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées* : Rapport annuel 2013.

[http://www.agglo-limoges.fr/sites/default/files/rapport\\_ciaph\\_2013\\_vf.pdf](http://www.agglo-limoges.fr/sites/default/files/rapport_ciaph_2013_vf.pdf)

Communauté d'Agglomération du Grand Guéret. *Rapport annuel de la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (C.I.A.P.H)* : Année 2012.

[http://www.agglo-grandgueret.fr/sites/default/files/documents/rapport\\_annuel\\_2012\\_ciaph.pdf](http://www.agglo-grandgueret.fr/sites/default/files/documents/rapport_annuel_2012_ciaph.pdf)

Ville Niort. *Rapport 2013* : Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées de la Ville de Niort. Niort, Février 2014.

Agglomération D'Agen. *Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées* : Rapport d'activité 2012- « Vers le territoire accessible à tous ». Agen, Décembre 2012.

[http://www.agglo-agen.net/sites/www.agglo-agen.net/IMG/pdf/2012\\_annexe\\_rapport\\_annuel\\_d\\_activite.pdf](http://www.agglo-agen.net/sites/www.agglo-agen.net/IMG/pdf/2012_annexe_rapport_annuel_d_activite.pdf)

Ville d'Angoulême. *Commission Communale d'Accessibilité* : Ville d'Angoulême – Rapport annuel 2012. [mai 2015].

[http://www.angouleme.fr/IMG/pdf/22\\_-\\_ANNEXE-RAPPORT\\_ANNUEL\\_2012\\_DE\\_LA\\_COMMISSION\\_COMMUNALE\\_ACCESSIBILITE\\_DES\\_PERSONNES\\_HANDICAPEES.pdf](http://www.angouleme.fr/IMG/pdf/22_-_ANNEXE-RAPPORT_ANNUEL_2012_DE_LA_COMMISSION_COMMUNALE_ACCESSIBILITE_DES_PERSONNES_HANDICAPEES.pdf)

Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne. *Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées* : Rapport annuel 2012. Octobre 2013.

<http://portes-essonne-environnement.fr/wp-content/uploads/2014/03/Rapport-annuel-accessibilite%CC%81-2012.pdf>

### Documents méthodologiques consultés

Certu. *Ville accessible à tous - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite* : Les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH) - Des structures de gouvernance au service de la chaîne du déplacement. FICHE n°10, mai 2010. [mai 2015]

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/CERTU%20Fiche%20VAT%20n%C2%B010%20CAPH.pdf>

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. *Commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées* : Un rapport annuel : pourquoi ? [mai 2015]

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport-type\\_des\\_CAPH.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport-type_des_CAPH.pdf)



35 allée Ferdinand de Lesseps

BP 30553 37205

TOURS cedex 3

**Sous la direction de :**

Hamdouch Abdelillah

Cessy Eloïse

Laplace Eburne

Parmentier Félix

Rivière Christophe

**Type d'exercice :** stage de groupe

**Promotion :** 2014 - 2015

**Schéma directeur d'accessibilité- agenda d'accessibilité programmée de la communauté d'agglomération du Niortais : Etude sur la mise en accessibilité du réseau de transport de la CAN**

**Résumé :**

Ce stage, effectué au sein du service transport et déplacements de la communauté d'agglomération du Niortais (CAN), avait pour but d'élaborer le schéma directeur d'accessibilité programmée de la communauté d'agglomération. Il s'agit d'un document traitant de l'accessibilité (aux personnes à mobilité réduite) du service de transport de la CAN (arrêts de bus, matériel roulant,...). Dans un premier temps, nous avons décrit le contexte législatif actuel concernant l'élaboration de ce document et cherché à connaître les différents critères qui permettent de définir si un arrêt de bus est accessible ou non au regard de la loi. Nous avons par la suite mené une étude sur le terrain sur l'ensemble des arrêts du réseau urbain et sur une partie du réseau périurbain de la communauté d'agglomération afin de savoir si chacun d'eux est accessible au sens de la loi ou non. L'ensemble des informations récoltées sur le terrain (mesures, environnement, photos,...) a été entré dans une base de données. Ensuite, nous avons déterminé quels étaient les arrêts qui sont à aménager de manière prioritaire au sens de la loi. A l'issue de cette étude, un classement a été établi selon plusieurs critères pour faire ressortir les points d'arrêts les « plus » prioritaires. Une estimation du coût de la réhabilitation a été établie sur chaque arrêt de la communauté d'agglomération non accessible au sens de la loi. Une programmation de mise en accessibilité a donc été proposée à l'issue de l'ensemble des études réalisées dans le cadre du Sd'AP. Des idées d'actions à mener ont été proposées afin de rendre l'ensemble des arrêts accessible pour tous les types de handicaps.

**Mots clés :** Poitou-Charentes, Deux-Sèvres, 79, Niort, Communauté d'agglomération du Niortais, Schéma directeur d'accessibilité programmée, accessible, prioritaire.