



SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE DES TRANSPORTS DE LA COBAS

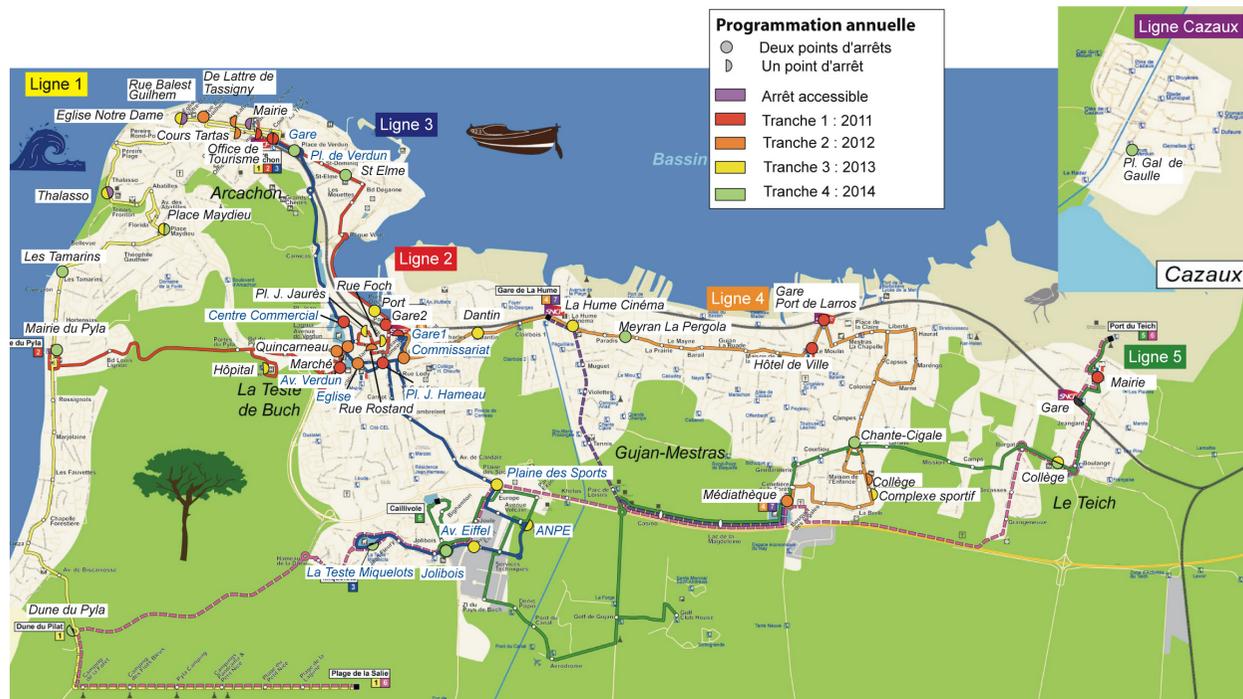
PLAN DU DOCUMENT

■ Plan

- Rappel du contexte
- Cadre réglementaire
- Les transports collectifs
- Le territoire
- La chaîne de déplacements
- Définition des arrêts prioritaires
- Audit des points d'arrêts prioritaires
- Justificatifs des ITA
- Estimation approximative des coûts
- Programmation
- Dispositif de concertation
- Engagement des parties prenantes
- Annexes

RAPPEL DU CONTEXTE

- Un schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs réalisé en 2011
- Quelques arrêts mis en accessibilité depuis 2011
- Un réseau qui a connu des évolutions (2 lignes supplémentaires...)
- Des évolutions réglementaires majeures à prendre en compte
- Une étude qui constitue une actualisation du SDA initialement réalisé par erea-conseil



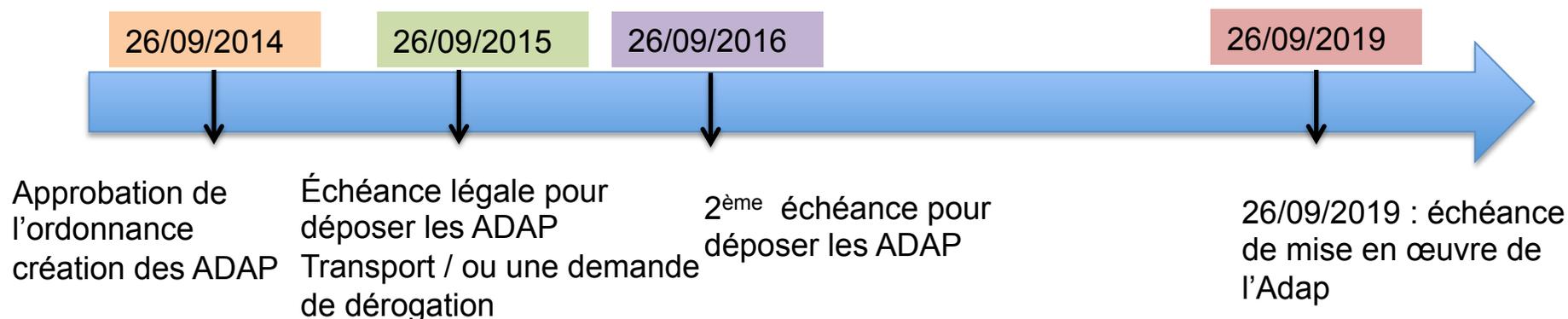
Programmation annuelle prévue en 2011

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ Le 26 septembre 2014 : approbation de l'ordonnance mettant en place un nouvel outil « les Agendas d'Accessibilité Programmée »

■ De nouveaux délais :

- 12 mois à compter de la publication de l'ordonnance du 26 septembre 2014
- Des dérogations d'un an supplémentaire accordées, soit pour le 26 septembre 2016
- De très nombreuses collectivités en retard sur le sujet
- Des délais de mise en œuvre de 3 ans pour les réseaux urbains routiers et 6 ans sur les services réguliers interurbains



- En cas de force majeure, une demande de dérogation de 12 mois peut être demandée pour la mise en œuvre

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ Les principaux apports de l'ADAP – Transport

- Un assouplissement de la mise en accessibilité des arrêts initialement imposée par la loi du 11 février 2005
 - ▣ Une typologie de critères pour l'ordre de priorité de la mise en accessibilité des arrêts
 - ▣ Une obligation de mise en accessibilité tous les arrêts prioritaires en fin d'ADAP
 - *Sur les réseaux urbains et non urbains : 100 % des arrêts prioritaires*
 - *Sur le transport scolaire : au cas par cas dans le cadre d'un projet personnalisé l'arrêt le plus proche du domicile et de l'établissement scolaire*
 - ▣ La définition des arrêts en Impossibilité Technique Avérée : arrêt dont la pente ou l'étroitesse de l'emprise de la voirie ne permettent pas la mise en accessibilité

- L'obligation d'un plan de formation à l'accueil et à l'accompagnement des personnes handicapées

- La mise en place de nouveaux délais
 - ▣ 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
 - ▣ 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

Source : 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 CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ Le contenu obligatoire d'un Adap

- Une description du service de transports publics et de son accessibilité
- L'identification des arrêts à rendre accessibles en priorité
- La définition des arrêts en Impossibilité Technique Avérée
- La mise en place d'un quota de matériel roulant accessible affecté à chaque ligne et son évolution dans le temps
- La programmation d'un plan de formation
- Un calendrier de mise en œuvre des mesures d'information aux usagers relatives aux transports les plus accessibles
- La programmation des travaux et des financements associés
- L'engagement de l'AOM et des autres parties prenantes impliquées
- Les modalités de suivi et d'actualisation

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ Les critères de sélection d'un arrêt prioritaire

- Critère 1 : « il est situé sur une ligne d'un réseau structurant **de transport public urbain** »
- Critère 2 : « il est desservi par au moins 2 lignes de transport public »
- Critère 3 : « il constitue un **pôle d'échanges** »
- Critère 4 : « il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un **pôle générateur de déplacements** ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées »

Définitions :

- 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
- 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 ;
- 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

Source : 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

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ La définition d'un pourcentage de matériel roulant accessible pour chaque réseau et son évolutivité (décret du 24 décembre 2015)

- Le matériel roulant accessible doit être affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées

TYPE DE VÉHICULE		Proportion minimale de matériel roulant accessible				
Classification au sens de l'article R. 311-1 du code de la route	Classification selon la capacité	Du 01/07/2016 au 30/06/2017	Du 01/07/2017 au 30/06/2018	Du 01/07/2018 au 30/06/2019	Du 01/07/2019 au 30/06/2020	A compter du 01/07/2020
Catégories M1 et N1 (véhicules de 8 places assises maximum)		58 %	72 %	86 %	100 %	100 %
Catégories M2 et M3	Autobus de faible capacité (22 passagers maximum)	75 %	87 %	100 %	100 %	100 %
	Autobus (23 passagers minimum)	75 %	83 %	91 %	100 %	100 %
	Autocars de faible capacité (22 passagers maximum)	52 %	68 %	84 %	100 %	100 %
	Autocars (23 passagers minimum)	45 %	58 %	72 %	86 %	100 %

Source : décret du 24 décembre 2015 relatif à la mise en accessibilité du matériel roulant

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

■ La notion de transport public urbain régulier

- En matière de transport public régulier de personnes routier ou guidé, est considéré par la loi comme un service de transport urbain tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, soit au moyen de véhicules de transport guidé au sens de l'article L. 2000-1 du code des transports, soit au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont **l'espacement moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères** définis par décret. Le présent décret vient définir ces critères :

- **Article 1** : Pour l'application du 2° du II de l'article L. 1231-2 du code des transports, tout service régulier de transport public de personnes routier urbain **présente un espacement moyen des arrêts inférieur ou égal à 500 mètres ET un ratio entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse inférieur ou égal à 2,5**
- **Article 2** : Pour un service donné, l'espacement moyen des arrêts est défini **comme l'intervalle moyen en mètres entre les arrêts desservis sur le trajet aller et retour**, en ne prenant en compte que le trajet ouvert à la clientèle
- **Article 3** : Pour un service donné, le ratio entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse correspond au **nombre maximal de trajets aller et retour ouverts à la clientèle effectués pendant une heure par des véhicules routiers affectés à ce service divisé par le nombre minimal de trajets aller et retour ouverts à la clientèle effectués pendant une heure par les mêmes véhicules**. Ce ratio est calculé à l'intérieur de la plage horaire allant **de 8 heures à 19 heures du jour ouvré**, en dehors des périodes de vacances scolaires, qui présente l'offre de transport la plus élevée en nombre de trajets aller et retour.

Source : extrait du décret n° 2015 – 1610 du 8 décembre 2015 relatif aux critères d'espacement moyen des arrêts et de variation de la fréquence de passage des services réguliers de transport public routier urbain de personnes



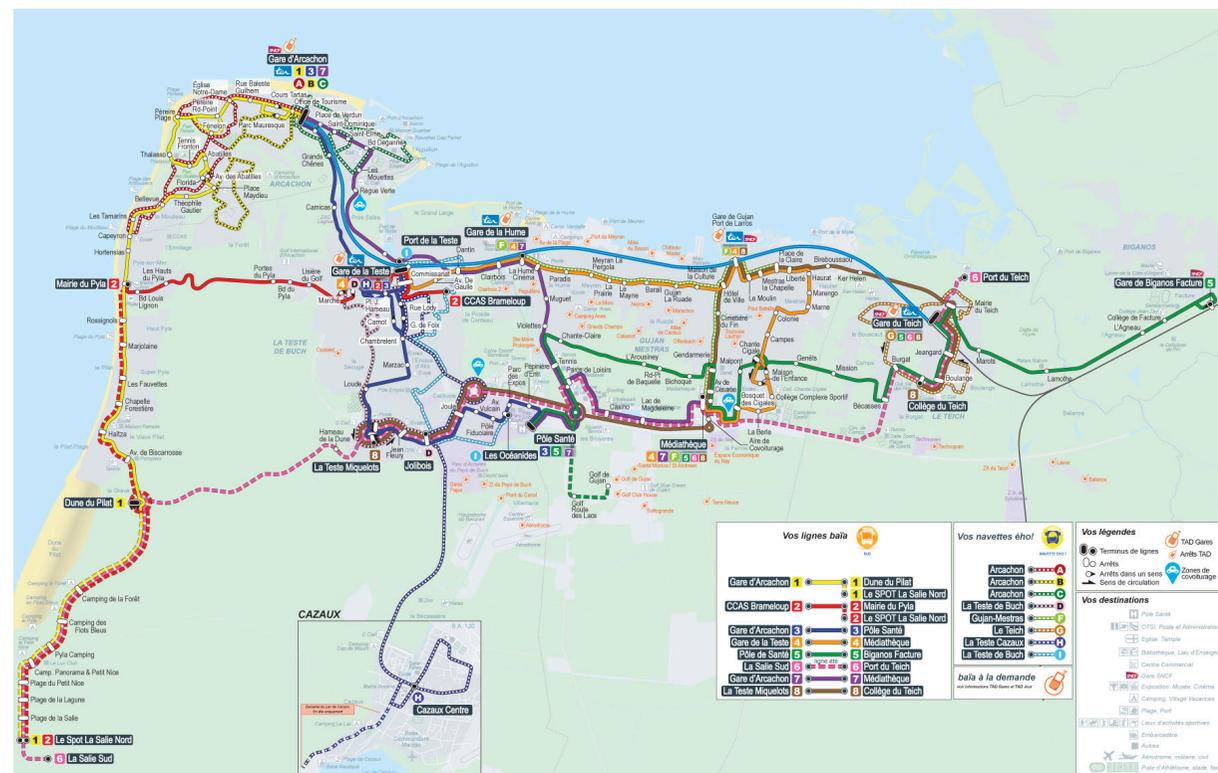
LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Les évolutions du réseau depuis 2008

- Une restructuration du réseau impliquant la création de 2 lignes supplémentaires et environ 25 nouveaux arrêts en 2014
- Ajout de 7 navettes Eho supplémentaires desservant les centres villes

■ Les types de services du réseau baïa

- 8 lignes régulières, dont 1 saisonnière (ligne 6)
- 8 navettes Eho
- Un service de transport à la demande zonal
- Un service de transport à la demande dédié aux personnes à mobilité réduite

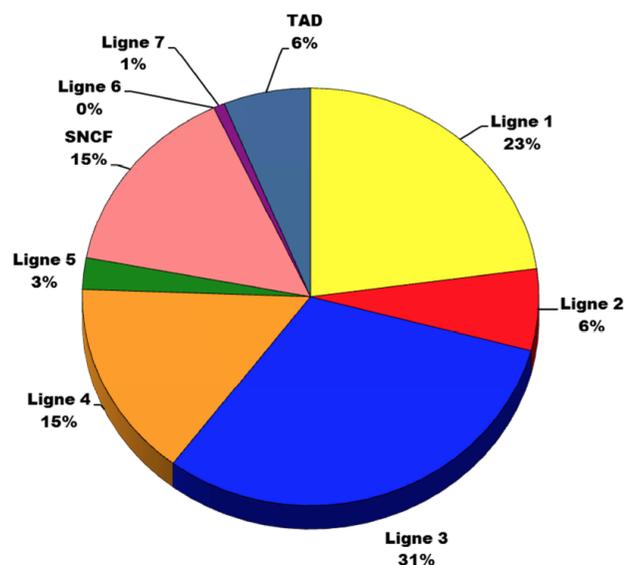


LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Les lignes régulières

- 8 lignes dont 7 lignes régulières
- Une ligne saisonnière : la ligne 6 reliant le port du Teich aux plages océanes
- Les lignes 3 et 1 représentent la majeure partie de la fréquentation du réseau
- Un renforcement de l'offre sur la ligne 4 lors de la dernière restructuration, faisant d'elle une ligne structurante du réseau

Fréquentation mensuelle baïa



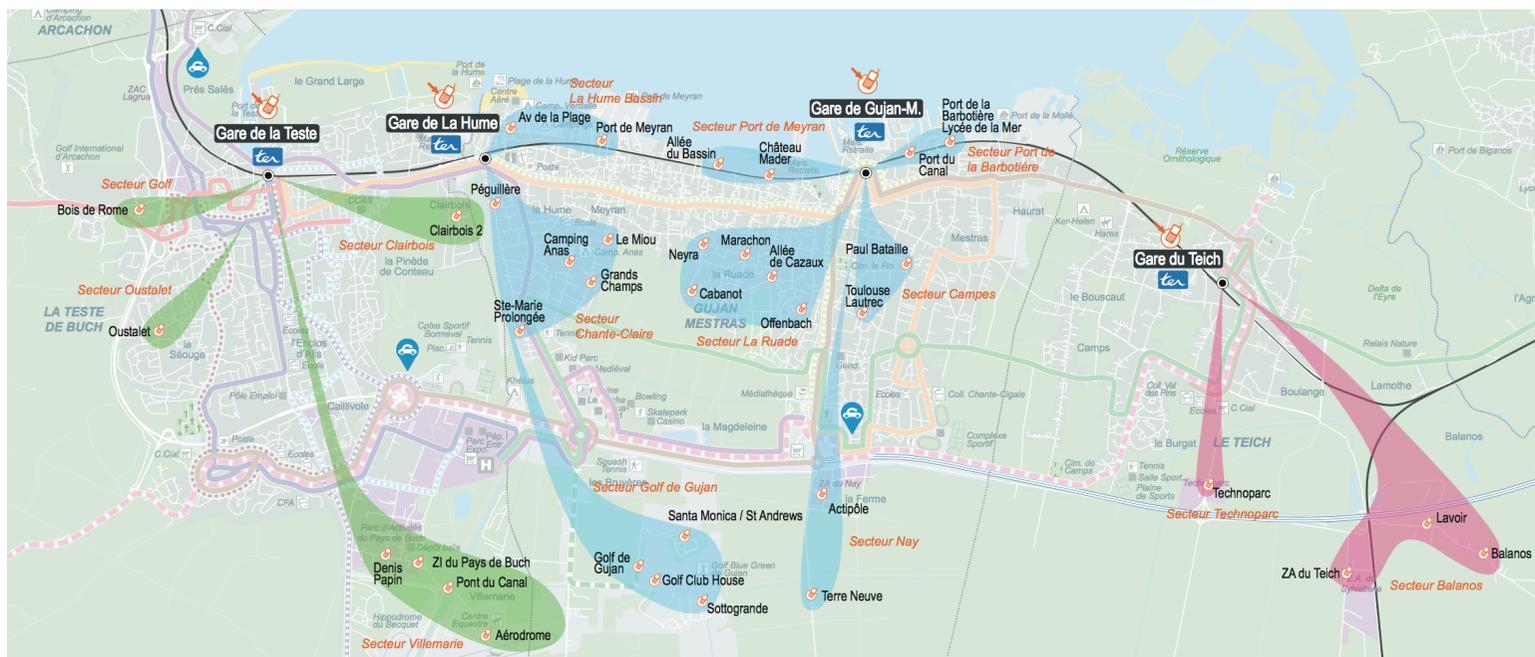
Lignes	Intitulé	Fréquentation de avril à juin 2015
1	Gare d'Arcachon – Dune du Pilat – Le Spot de la Salie Nord	18 589
2	CCAS Brameloup – Mairie du Pilat - Le Spot de la Salie Nord (terminus estival)	5 121
3	Gare d'Arcachon – Pôle de Santé	25 329
4	Gare de La Teste - Médiathèque	12 432
5	Pôle de Santé – Biganos Facture	1 976
6	La Salie Sud – Port du Teich (ligne estivale)	Absence de données
7	Gare d'Arcachon - Médiathèque	645
8	La Teste Miquelots – Collège du Teich	Absence de données
Total lignes régulières		64 090
TAD		5 029
SNCF		12 232
Total baïa		81 351

Source : rapport annuel 2015 – Transdev Urbain

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Un service de transport à la demande

- 1 service complémentaire aux lignes régulières
- Une fréquentation toujours en croissance
- 2 types de services
 - ▣ Le TAD gare proposant 3 allers retours par jour vers les gares en correspondance avec les horaires des trains
 - ▣ Le TAD jours proposant 4 allers retours par jour aux heures creuses depuis les points éloignés des lignes régulières vers les centres

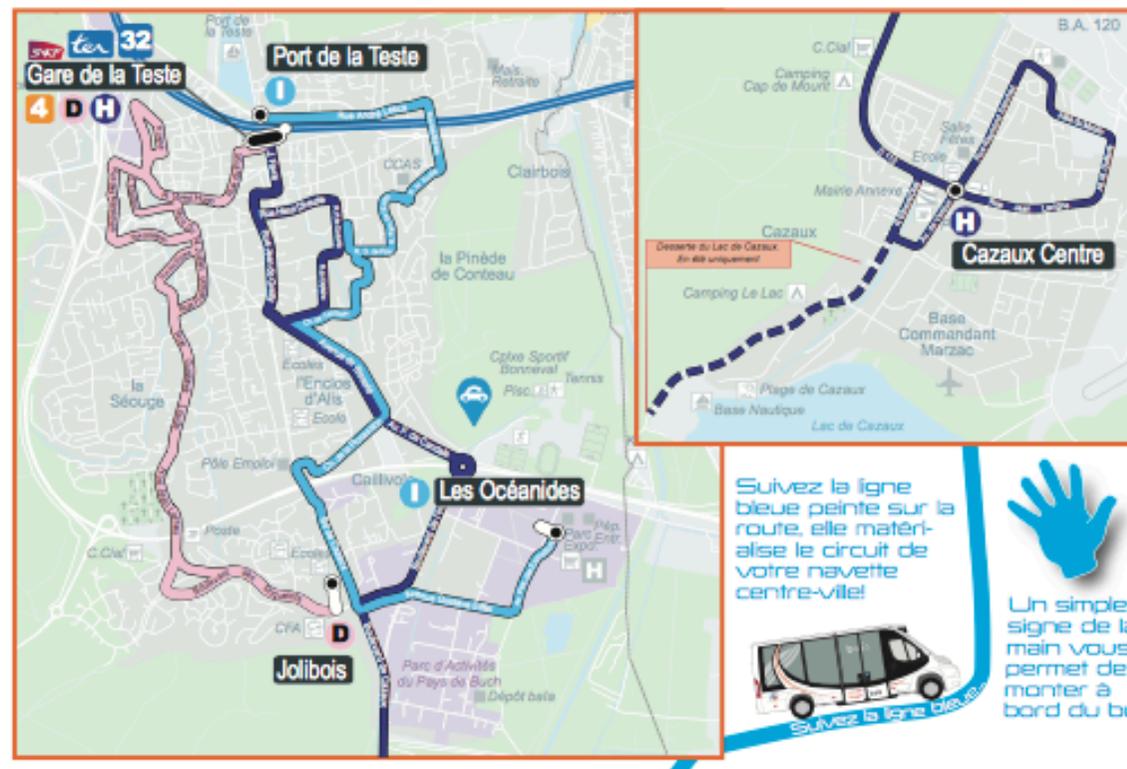


Source : www.bus-baia.fr

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Les navettes Eho

- 8 lignes de desserte de centres villes, complémentaires aux lignes régulières
 - ▣ 3 desservant le centre ville d'Arcachon (ABC) depuis la gare vers le Moulleau, les Abatilles et l'Aiguillon
 - ▣ 3 desservant La Teste de Buch depuis la gare vers les Miquelots et la Plaine des Sports, et depuis le Port vers le Parc des Expositions (D,H,I)
 - ▣ 1 reliant les deux gares de Gujan et la médiathèque (F)
 - ▣ 1 circulant dans le centre du Teich



- Pas d'arrêt défini : montée et descente à la demande du voyageur sur le circuit
- 4 lignes concentrant les $\frac{3}{4}$ de la fréquentation : les 3 navettes d'Arcachon et la navette reliant Cazaux au centre ville de La Teste

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Le TPMR

- Un service dédié aux personnes titulaires de la carte d'invalidité à 80%
- Un fonctionnement en porte à porte, ouvert du lundi au samedi de 7h00 à 20h00, sur réservation la veille pour le lendemain
- Une mise en place d'un seuil de réservation fixé à une course par semaine par voyageur, afin d'éviter la surcharge du service
- Une moyenne de 14 voyageurs par jour en 2015
- Une évolution de la typologie d'utilisateurs depuis les dernières années, avec moins de personnes handicapées moteur (18%) et davantage de personnes atteintes de troubles cognitifs ou handicaps liés à la vieillesse
- Un accompagnement qualitatif, la majorité des usagers étant des habitués et connus des conducteurs

Répartition des clients par commune

Arcachon	25%
La Teste de Buch	27%
Gujan-Mestras	41%
Le Teich	7%

Répartition des destinations

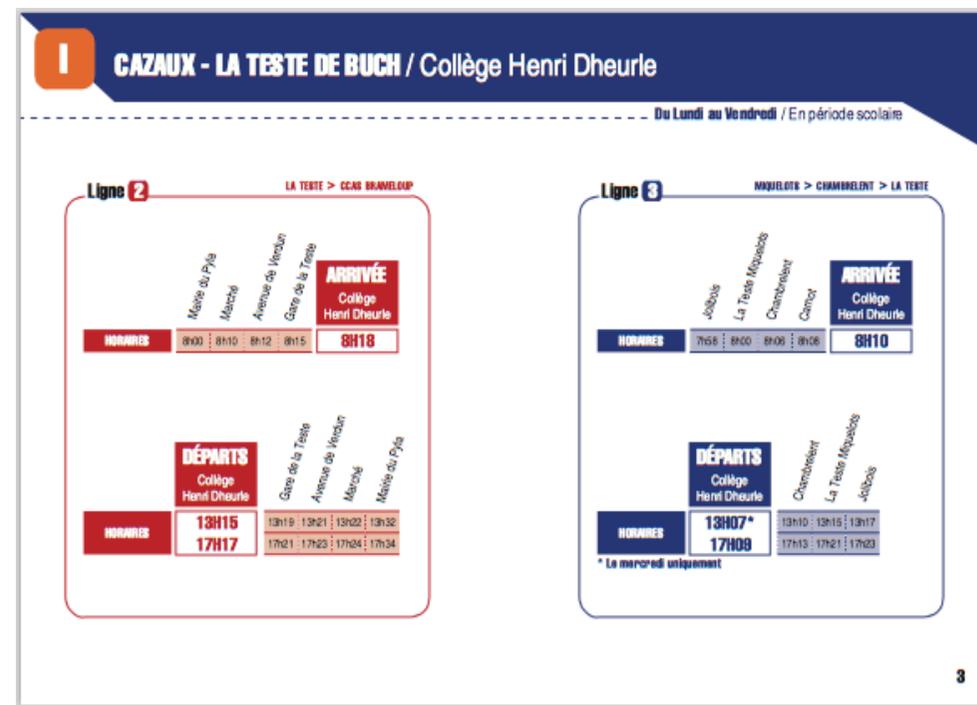
Arcachon	29%
La Teste de Buch	34%
Gujan-Mestras	29%
Le Teich	8%

Source : entretien téléphonique avec Witransport

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Le transport scolaire

- 26 circuits effectués en autocar
- Un cas particulier, puisque la réglementation indique que la mise en accessibilité doit être étudiée au cas par cas, au point d'arrêt le plus proche du domicile et de l'établissement scolaire, à la demande des familles
- **Seul le matériel roulant desservant des arrêts accessibles doit être équipé**
- Une obligation : **définir les modalités de demande** de mise en accessibilité des points d'arrêts



Extrait du guide des transports scolaires

Source : ordonnance du 26 septembre 2014 relative aux agendas d'accessibilité programmée

Les transports scolaires font l'objet d'un traitement spécifique à l'article L. 3111-7-1 du code des transports. Il est désormais clairement indiqué que la mise en accessibilité des services de transports scolaires ne signifie pas l'adaptation de l'ensemble des points d'arrêts.

Les représentants légaux des enfants, lorsque le projet personnalisé de scolarisation (PPS) prévoit l'utilisation du réseau de transports collectifs, peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêts les plus proches du domicile et de l'établissement scolaire. Un car scolaire accessible doit également être mis à disposition dans ce cas.

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- Application du décret relatif au transport public urbain au réseau de transports collectifs baïa
- 2 critères à prendre en compte : l'espacement moyen entre les arrêts et le ratio entre la fréquence en heure de pointe sur la fréquence en heure creuse
- Seule la ligne 4 est classée en réseau urbain

N° de ligne	Longueur ligne aller (m)	Longueur ligne retour (m)	Nombre d'arrêt aller	Nombre d'arrêt retour	Espacement moyen	Critère <=500m	Fréquence en HP (Nombre trajet/h)	Fréquence en HC	Critère HP/HC<=2,5	Type de service
1	24523	24700	44	32	648	Non	2,3	1,4	1,6	Non urbain
2	8029	7619	14	15	540	Non	1,8	1,3	1,4	Non urbain
3	12685	13343	24	25	531	Non	3,3	2,3	1,4	Non urbain
4	13506	13190	31	32	424	Oui	2,5	1,9	1,3	Urbain
5	24705	24806	29	36	762	Non	1	0,7	1,4	Non urbain
7	14818	14854	21	21	706	Non	1,8	0,9	2	Non urbain
8	16601	16601	21	21	791	Non	0,8	1	0,8	Non urbain

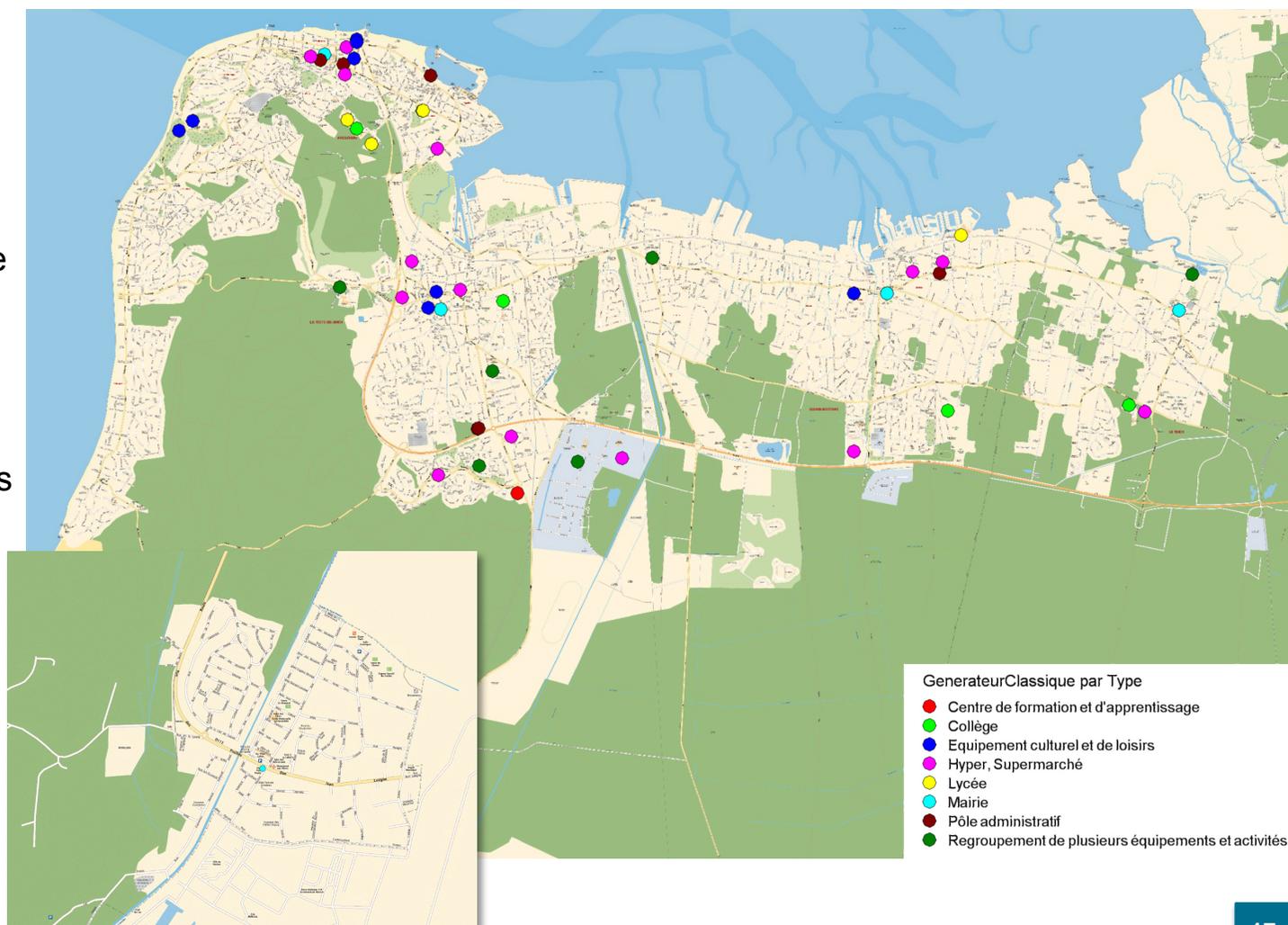
- Par conséquent, **le critère 1** de sélection des arrêts prioritaires « arrêt situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain » **ne s'applique pas**
- Le délai de mise en accessibilité des arrêts **des lignes 1,2,3,5,6,7,8 est de 6 ans** et celui de la ligne 4 est de 3 ans

LE TERRITOIRE

■ Mise à jour des générateurs de déplacements classiques

Recensement des générateurs de déplacements selon la définition réglementaire : « 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 », soit :

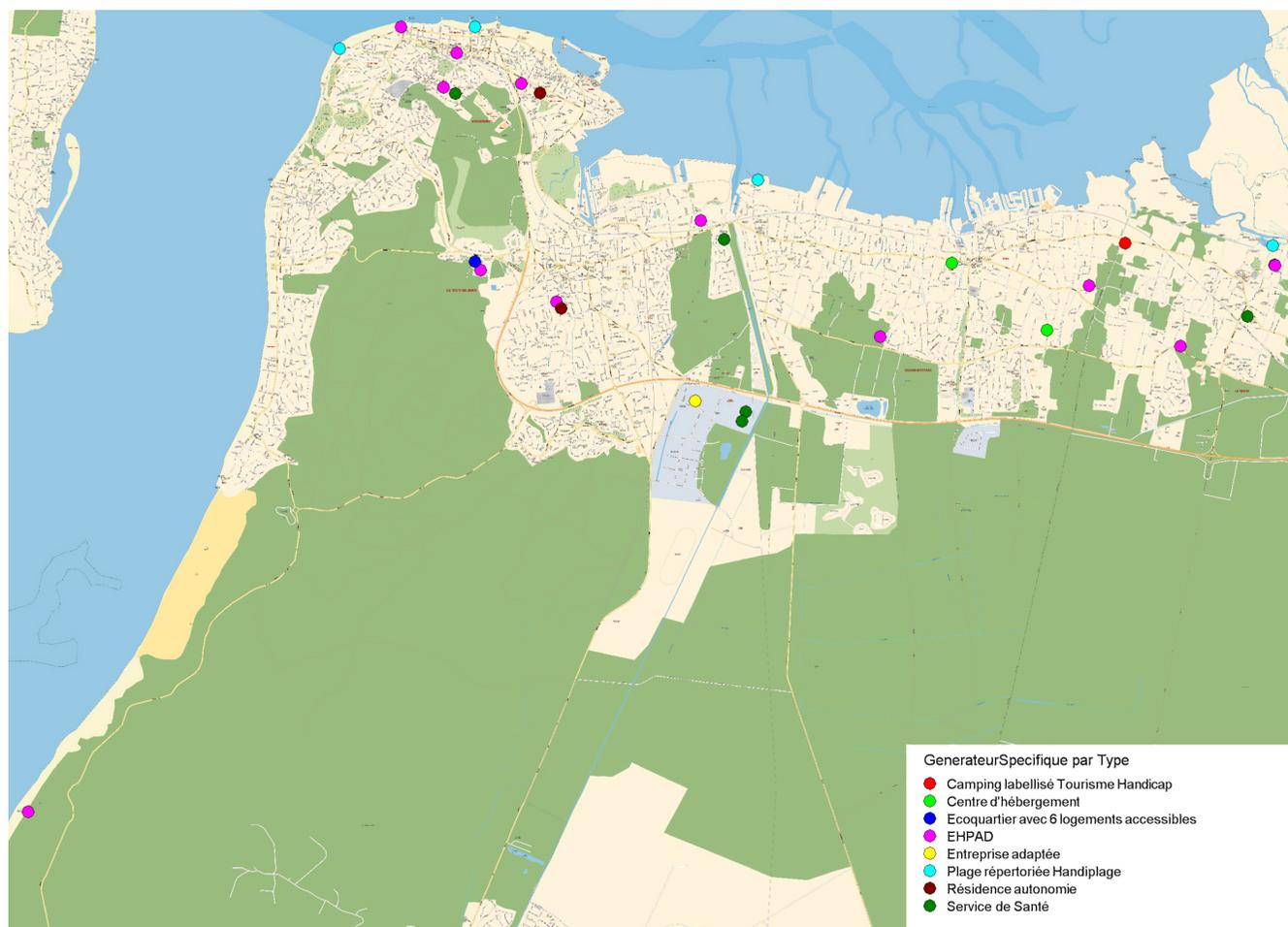
- Les pôles administratifs et les mairies
- Les collèges, les lycées et le centre de formation et d'apprentissage
- Les équipements culturels et de loisirs (salles de spectacles, théâtres... d'une capacité de 300 personnes environ)
- Les hyper supermarchés
- Les regroupements de plusieurs équipements, activités ou résidences impliquant le dépassement du seuil de 300 personnes (exemple : zone d'activité de La Teste, le centre de la Hume, le port du Teich...)



LE TERRITOIRE

■ Mise à jour des générateurs de déplacements spécifiques

- Recensement des générateurs spécifiques à partir des éléments de 2008, actualisés en 2016
- Identification de tous les générateurs spécifiques définis au sens de la loi : toutes les structures d'accueil des personnes handicapées et des personnes âgées
 - ▣ Maisons de retraites et EHPAD
 - ▣ Services de santé
 - ▣ Centres d'hébergements de personnes handicapées
 - ▣ Entreprises adaptées
 - ▣ Plages répertoriées par Handiplage
 - ▣ Campings labellisés par Tourisme Handicap



LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Niveau d'accessibilité du parc et son affectation par ligne

- **Les véhicules non équipés**
 - ▣ 4 MINIBUS 9 places Trafic RENAULT
 - ▣ 2 MINIBUS 9 places Combi PEUGEOT
- **Les véhicules totalement équipés**
 - ▣ 3 GX 327 HEULIEZ THERMIQUE
 - ▣ 1 GX 327 HEULIEZ HYBRIDE
 - ▣ 3 GX 127 HEULIEZ THERMIQUE
 - ▣ 1 URBANWAY IRISBUS THERMIQUE
 - ▣ 7 MICROBUS GRUAU THERMIQUE
- **Les véhicules partiellement équipés**
 - ▣ 4 ZEUS BREDA MENARINIBUS équipés d'un emplacement UFR , de rampes manuelles, mais pas de SAEIV
- **Les véhicules du TPMR**
 - ▣ 2 véhicules de 5 et 9 places
 - *Un véhicule de 4 places + 1 emplacement UFR*
 - *Un véhicule modulable en 2 emplacements UFR + 7 personnes valides ou 4 UFR*

Services	Véhicule
Ligne 1	Standard
Ligne 2	Midibus
Ligne 3	Standard
Ligne 4	Standard
Ligne 5	Microbus
Ligne 6	Autocar
Ligne 7	Microbus
Ligne 8	Midibus
Navettes Eho	Minibus
TAD	Minibus + VL
TPMR	Minibus 5 places PMR et Minibus 9 places PMR

LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Niveau d'accessibilité du parc et affectation par ligne

- Les lignes régulières sont toutes desservies par des véhicules de type autobus équipés
- La ligne 6 saisonnière est desservie par un autocar non équipé
- Les navettes Eho sont desservies par 7 véhicules totalement équipés et 4 véhicules sans SAEIV
- Le TAD est desservi par des véhicules légers ne nécessitant pas de plancher bas, ni de rampe
- Les véhicules du TPMR sont intégralement équipés et le service peut être déclenché pour desservir les arrêts du TAD

■ Plan de renouvellement : en 2017 acquisition de 3 véhicules

■ Au final, un très bon niveau d'accessibilité du parc, seule la ligne 6 nécessitant un équipement en hayon élévateur et SAEIV

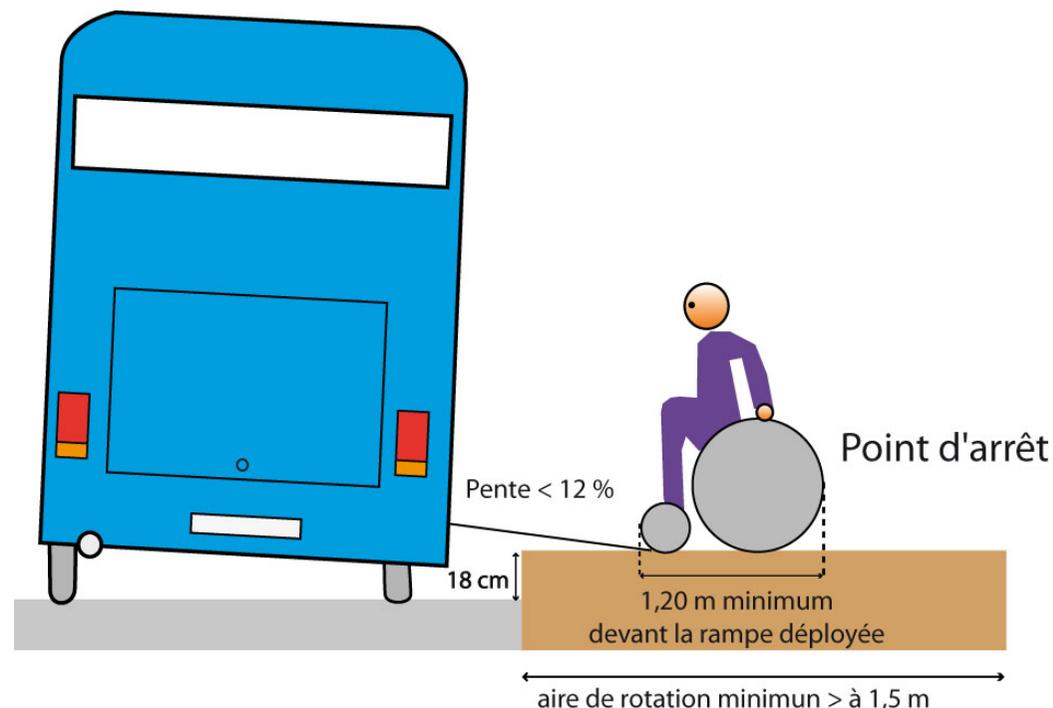


Exemple d'aménagement intérieur du véhicule TPMR

LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Le couple matériel roulant – point d'arrêt

- La nécessité d'aménager un arrêt et le type de mise en accessibilité est étroitement lié au matériel roulant utilisé
- Sur le réseau TAD, le type de véhicules (minibus et véhicule léger) utilisé ne nécessite pas d'aménagement d'arrêt
- Les navettes Eho n'ont pas d'arrêt prédéfini
- **Seuls les arrêts des lignes régulières nécessitent donc d'être aménagés**
- **L'un des critères majeurs sur les arrêts desservis en bus étant la pente de la rampe d'un maximum de 12 %, impliquant une hauteur de trottoir de 18 cm**
- Sur les arrêts desservis en car, la largeur de l'aire d'attente devra atteindre **2,9 m**
- **Le cas particulier des arrêts desservis à la fois en bus et en car (ligne 6) devra être considéré**

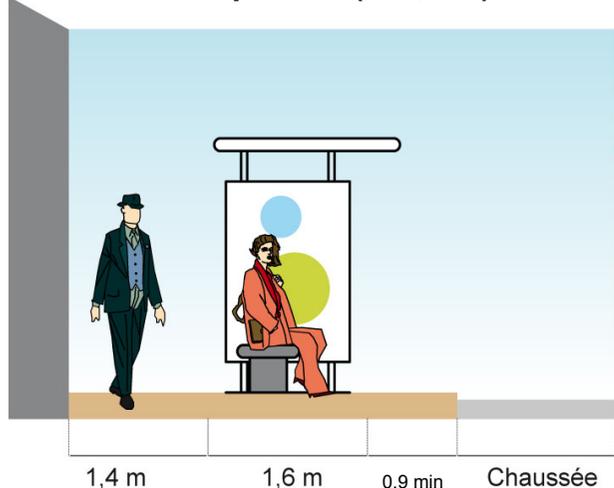


LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Référentiel bus : aménagement type en fonction de la largeur

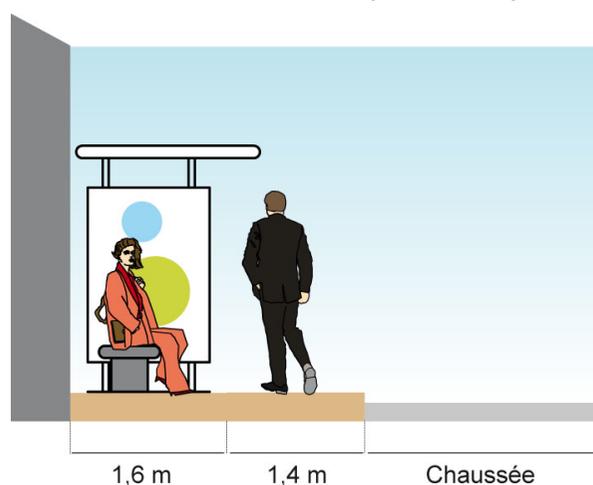
- 3 types de configurations possibles en fonction de l'emprise disponible

Accessibilité optimale ($> 3,9\text{ m}$)



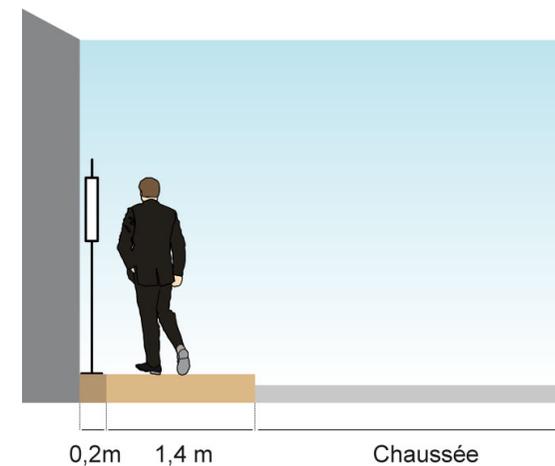
Cheminement à l'arrière pour les flux de piétons et à l'avant pour les voyageurs
 Pour une largeur $>$ à 4,4 m : aribus fermé à privilégier
 Pour une largeur comprise entre 4,4 m et 3,9 m : aribus ouvert à privilégier

Accessibilité confortable (3 – 3,9 m)



Cheminement partagé pour les voyageurs et les piétons

Accessibilité restreinte ($< 3\text{ m}$)

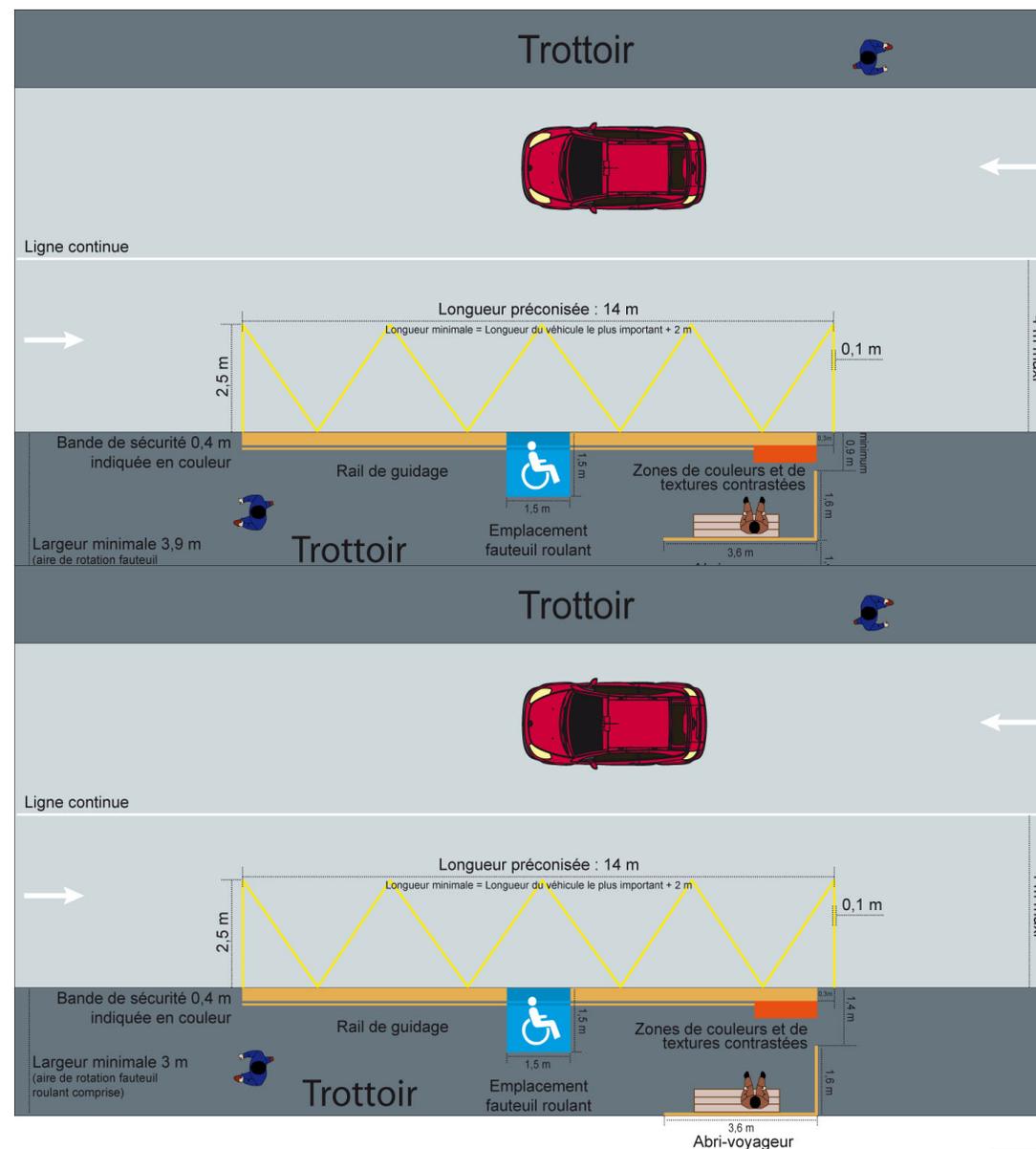


Conservation nécessaire d'un passage de circulation libre de tout obstacle d'1,4 m

LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Référentiel bus : aménagement type en fonction de la largeur

- **Longueur du quai recommandée** : 14 m et une rampe d'inclinaison maximale de 4 % de chaque côté
- **Largeur du quai** :
 - un cheminement d'1,4 m minimum libre de tout obstacle
 - une aire de rotation de 1,5 m doit être possible
- **Accès au quai** : une pente maximale de 4 % en amont et en aval de l'espace d'attente
- Un dévers maximum de 2% perpendiculaire à la voirie
- **3 configurations possibles**

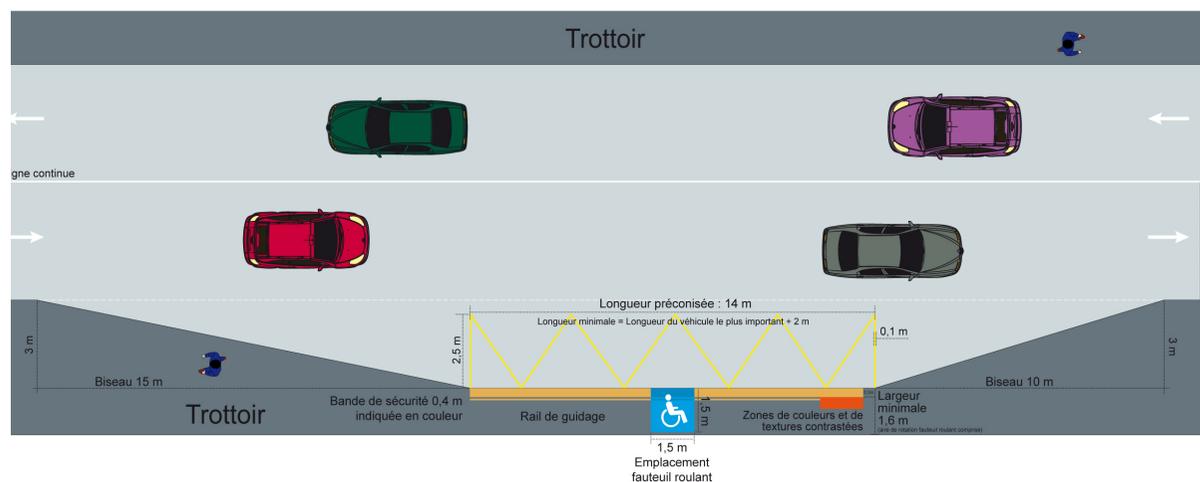
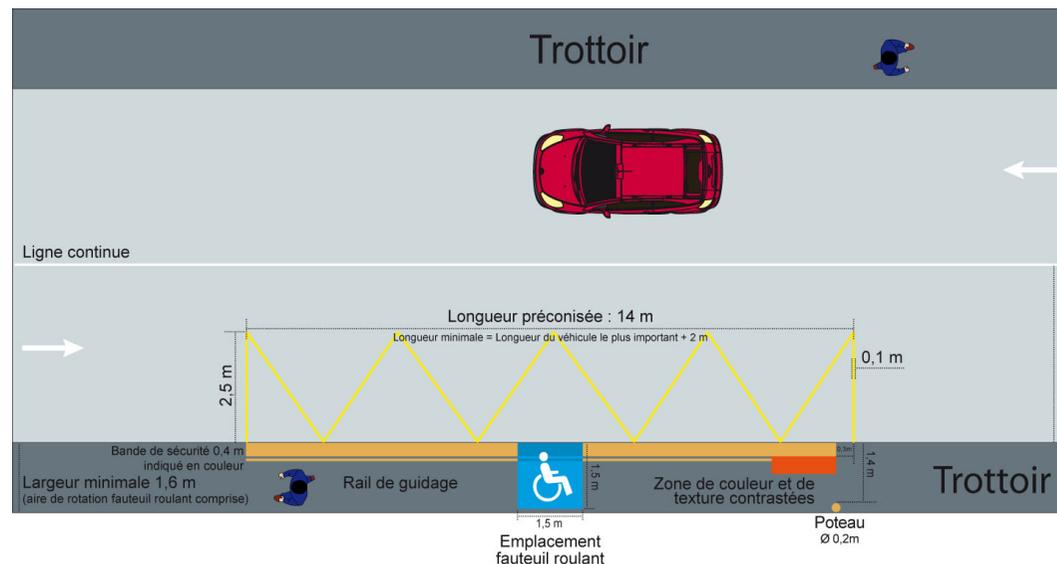


LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Référentiel bus : aménagement type en fonction de la largeur

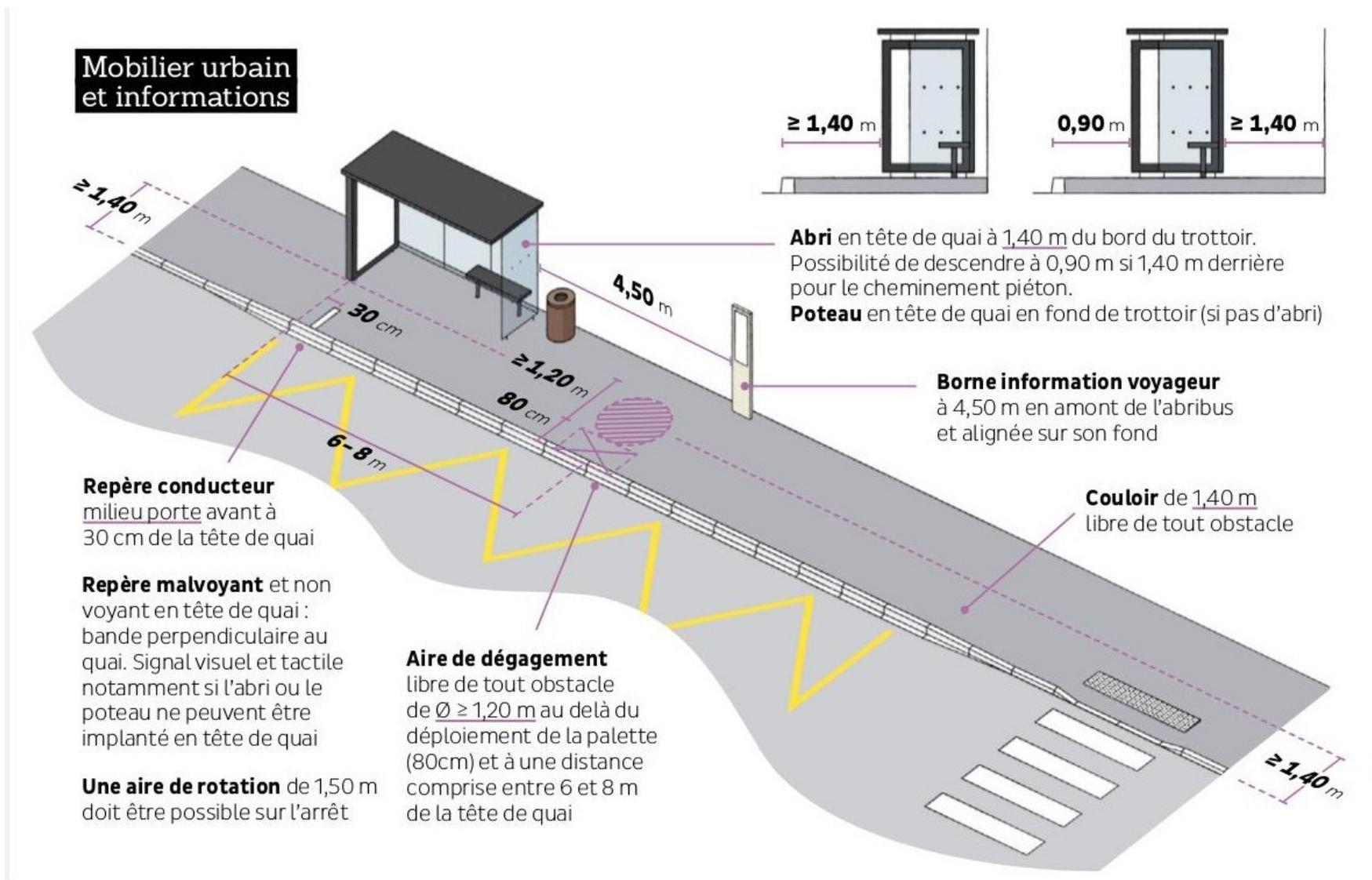
- Pour les arrêts en alvéole, des biseaux de 15 m en amont et 10 m en aval de l'aire d'attente, soit une longueur totale de l'arrêt à 39 m
- L'aménagement de l'aire d'attente est réalisée selon le même référentiel que les arrêts en ligne

Configuration 3 : arrêt en ligne avec une accessibilité restreinte (entre 1,6 et 3 m)



Arrêt en alvéole

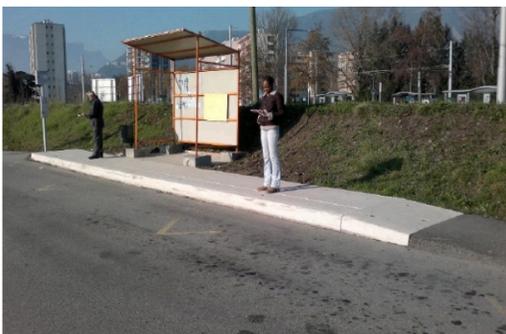
LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS



LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Référentiel : le cas des transports scolaires

- Exemple d'aménagements temporaires : le Handiquai



Terminus provisoire d'une ligne de bus dans l'attente d'un réaménagement urbain (commune de Saint-Martin d'Hères)

- Exemple d'aménagement temporaire : le quai modulable de la société espagnole ZICLA



Grille d'accès



Continuité avec le trottoir grâce à la grille d'accès



Avant : plate-forme en bois



Aménagement d'un quai de bus modulaire

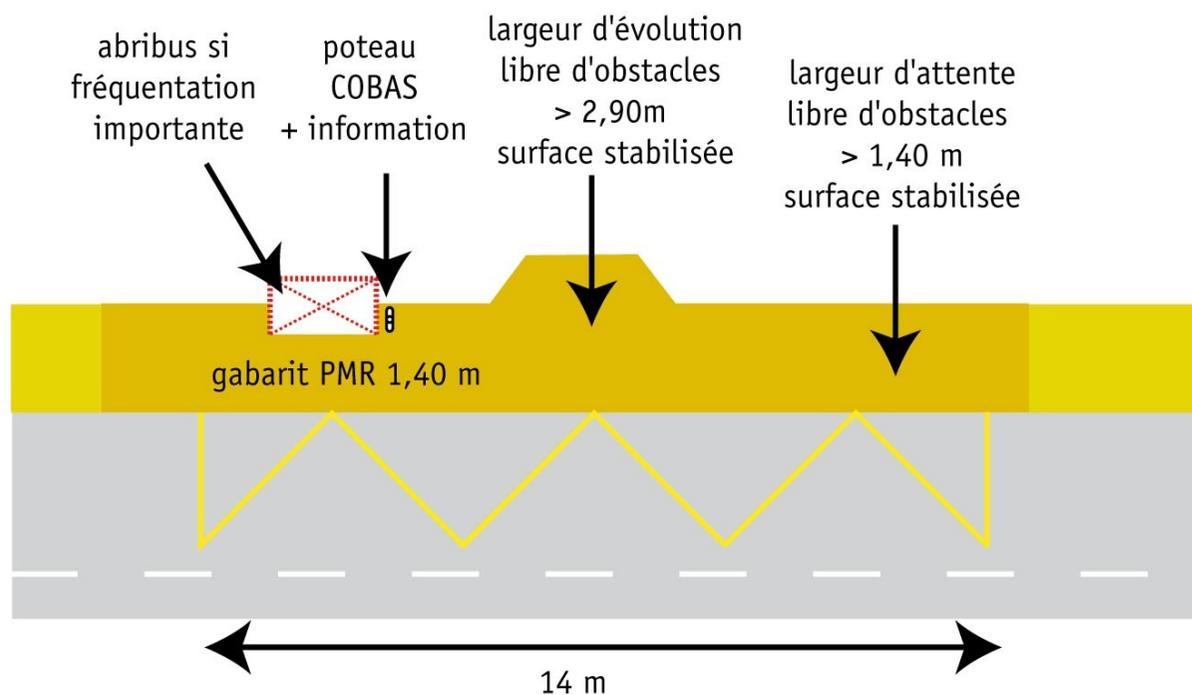


Des aménagements temporaires et réutilisables permettant de répondre aux demandes particulières

LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

■ Référentiel : le transport à la demande et les arrêts desservis par autocars

- Les arrêts desservis en car : deux différences majeures avec les arrêts desservis en bus
 - ▣ Une largeur de l'aire d'attente plus importante
 - ▣ Pas de nécessité de rehausser la bordure de trottoir



- Les arrêts desservis en transport à la demande
 - ▣ Seules les prescriptions relatives à l'information s'appliquent

LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

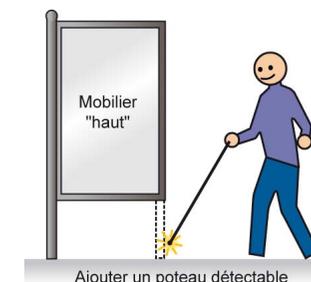
■ Référentiel

■ Les revêtements

- Plats, non glissants, non salissants, sans obstacle à la roue ou à la canne
- Les aménagements doivent être réalisés de préférence de manière cohérente et homogène sur l'ensemble des arrêts :
 - ▣ Une bande contrastante indiquant le nez de quai et la localisation de la porte avant du bus (repère conducteur) : attention pas de bande podotactile type traversée piétonne pouvant être source de danger
 - ▣ Une bande jaune en zigzag peinte sur la chaussée (repère conducteur/évite le stationnement illicite)
 - ▣ Une bande de guidage parallèlement au quai (mutualisation possible de cet aménagement avec la bordure haute, type Urbabus, voir ci-contre)

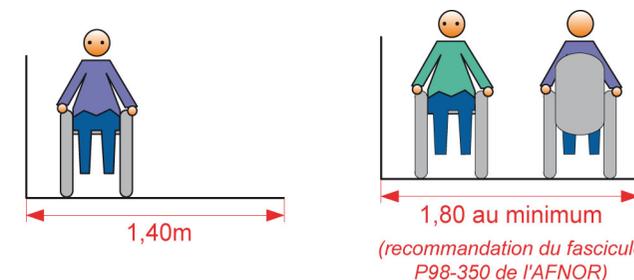
■ L'information aux arrêts

- Informations sur les poteaux/abribus positionnées à une hauteur adéquate, avec des caractères adaptés et un bon contraste
- Intégralité de l'information sur les points d'arrêt (plan de ligne, fiche horaire, correspondances...) et lisibilité optimisée
- Adaptation du mobilier support aux exigences d'accès



■ L'accessibilité des cheminements d'accès à l'arrêt

- Non incluse dans le cadre de l'AD'AP, à prendre en compte dans le cadre du PAVE réalisé par chaque commune



DÉFINITION DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ La méthode de sélection des arrêts prioritaires

- Application des 4 critères réglementaires au territoire
- Une méthodologie sur logiciel SIG offrant une précision d'analyse et la mise en place d'un outil de suivi pour la mise en œuvre
- Un réseau ne permettant pas d'appliquer le critère 1 : « il est situé sur une ligne d'un réseau structurant **de transport public urbain** », les caractéristiques du réseau ne correspondant pas à un réseau urbain



- Critère 2 : « il est desservi par au moins 2 lignes de transport public » : **au total 59 points d'arrêts concernés**
- Critère 3 : « il est un pôle d'échange », soit les gares et quelques arrêts majeurs, desservis par plusieurs lignes, notamment Médiathèque, Pôle santé, Jolibois

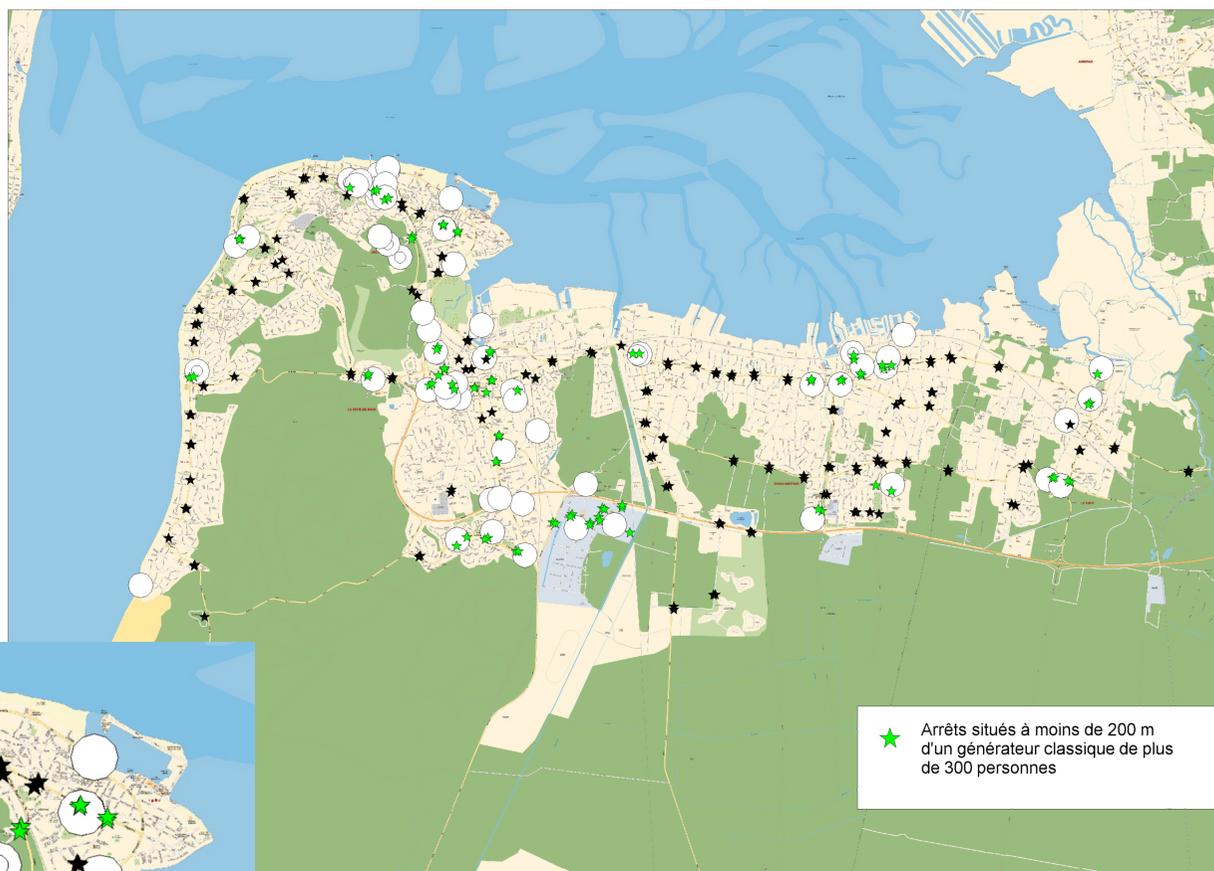
NB : le critère 3 n'a pas d'incidence sur le nombre d'arrêts prioritaires, puisque tous les pôles d'échanges sont desservis par au moins deux lignes

Les arrêts desservis par 2 lignes dont 1 saisonnière n'ont pas été sélectionnés parmi les arrêts prioritaires

DÉFINITION DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ La méthode de sélection des arrêts prioritaires

- Critère 4 : « il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un **pôle générateur de déplacements** ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées »
- Un recensement des pôles générateurs effectué sur la base des mises à jour de la première commission d'accessibilité, des données transmises par les communes (La Teste et Arcachon) et des recherches complémentaires sur internet
- Création de cercles de 200 m sous logiciel SIG, afin de déterminer les points d'arrêts situés dans un rayon de 200 m
 - Autour des équipements pour personnes handicapées et personnes âgées : 19 points d'arrêt
 - Autour des générateurs classiques : 79 points d'arrêt

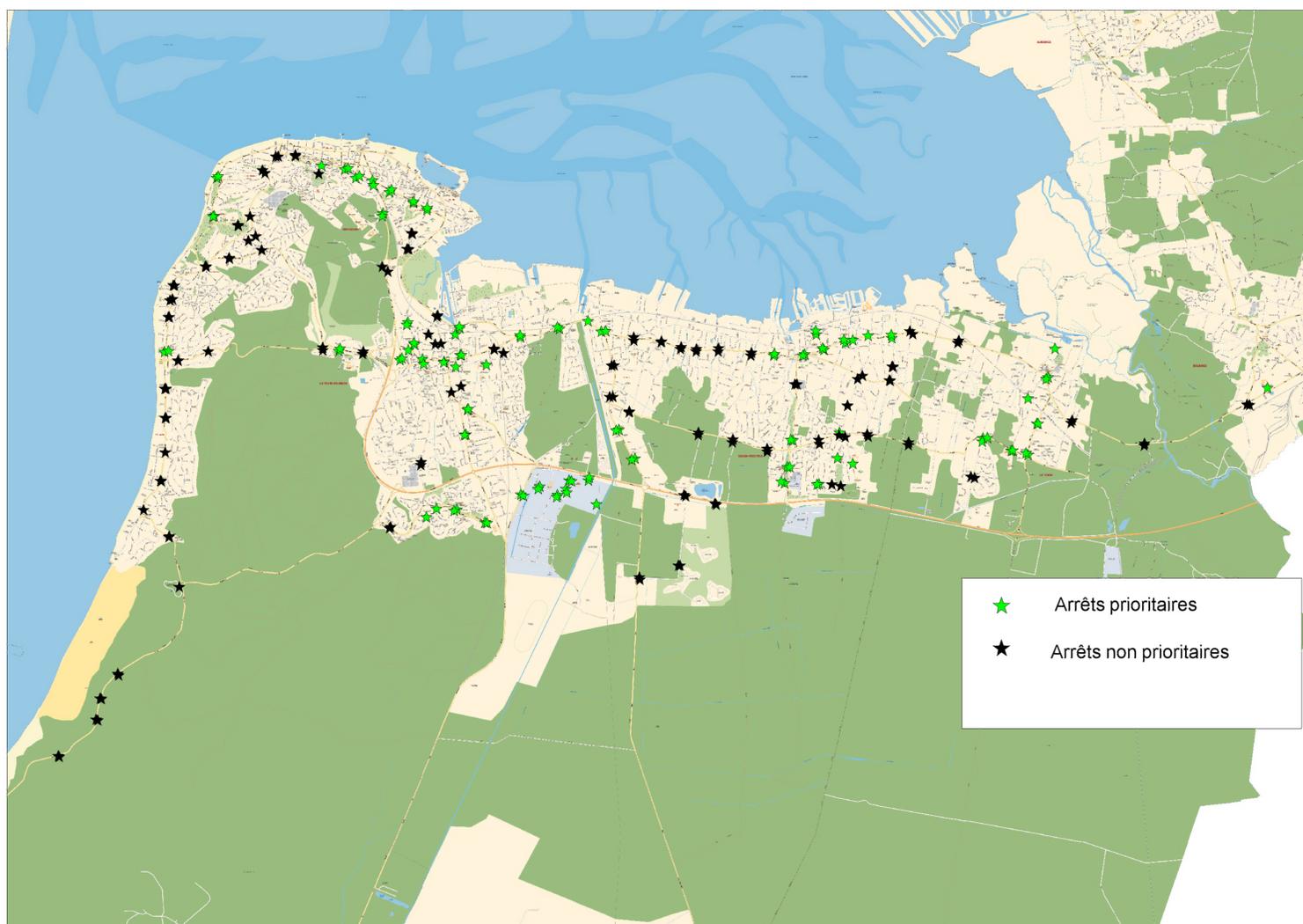


Carte des arrêts situés à moins de 200 m d'un générateur classique (300 emplois ou habitants)

DÉFINITION DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Les arrêts prioritaires

- Après application des 4 critères réglementaires, **118 points d'arrêts prioritaires**, parmi **270 points d'arrêt**, soit **44%**



AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Le relevé des points d'arrêt prioritaires

- Un relevé effectué sur :
 - ▣ Les nouveaux arrêts créés depuis 2009, parmi les arrêts prioritaires
 - ▣ Un échantillonnage des arrêts mis en accessibilité depuis 2009
 - ▣ Un échantillonnage parmi les arrêts récemment équipés d'abribus par la ville de La Teste de Buch



Arrêt mis en accessibilité depuis 2009 (Jolibois)



Nouvel arrêt créé depuis 2009 non accessible (Les Océanides)

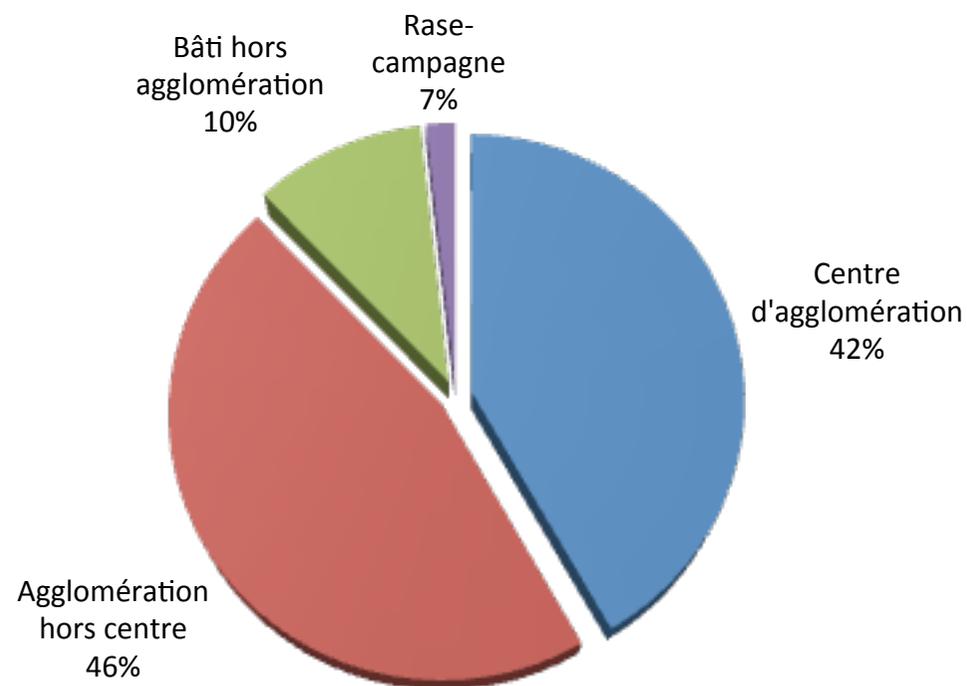
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – environnement

- Une majorité d'arrêts situés en agglomération (88%)
- Quelques arrêts situés en rase campagne



*Arrêt desservant les plages à La Teste de Buch
(Plage du Petit Nice)*



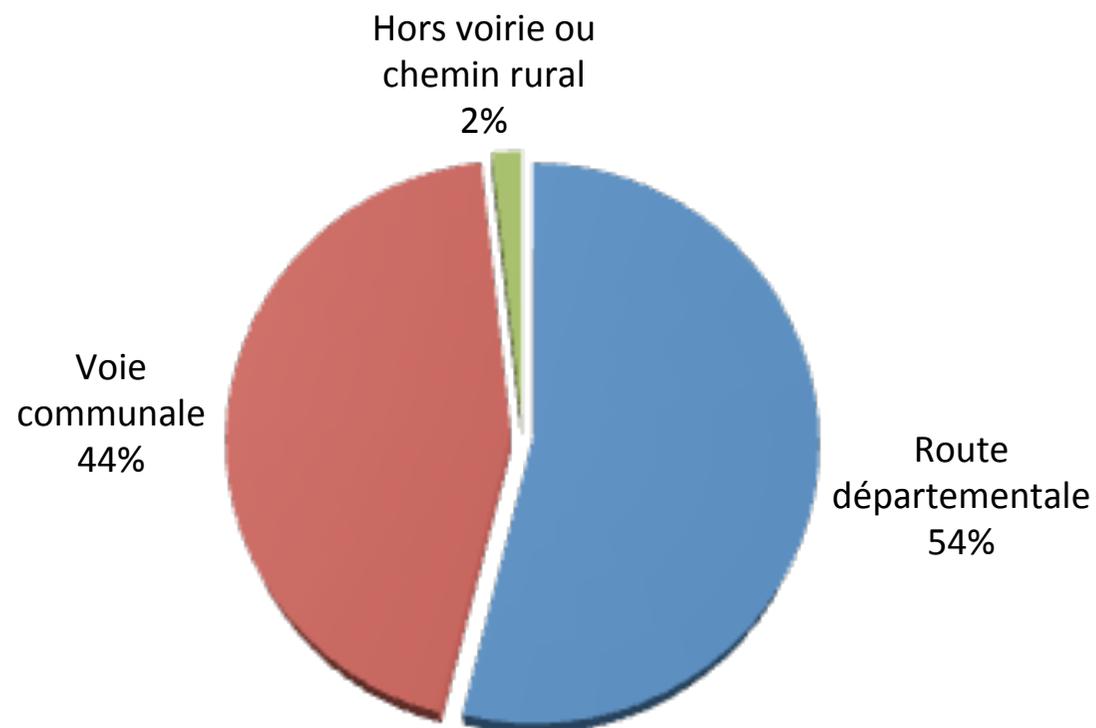
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – domanialité des voies

- Plus de la moitié des arrêts prioritaires située sur des routes départementales
- Néanmoins les communes restent maîtres d'ouvrage sur les trottoirs et bas côtés



Arrêt situé sur une départementale à Gujan-Mestras (Gendarmerie)



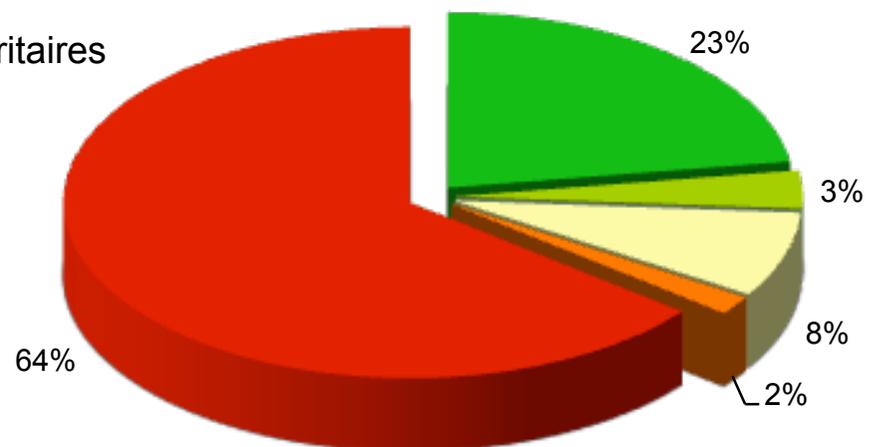
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – équipement

- Une majorité d'arrêts situés sur voirie sur file de circulation (64%)
- Quelques encoches aménagées également (23%)
- Les autres types de stationnement restant très minoritaires



Exemple d'arrêt en encoche à Gujan-Mestras
(Gendarmerie)



- Encoche aménagée
- Demi-encoche aménagée
- Encoche inversée aménagée
- Autre aménagement hors voirie
- Hors voirie non aménagé
- Partiellement sur file de circulation non aménagé
- Sur voirie hors circulation
- Sur voirie sur file de circulation

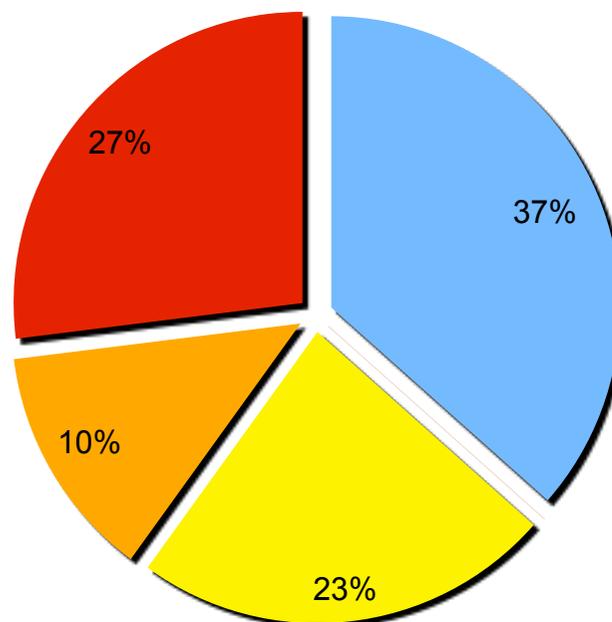
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – équipement

- Un tiers des arrêts prioritaires est équipé d'abris
- Sur un tiers des arrêts, il est possible d'implanter des abris en effectuant des travaux
- Un tiers des arrêts ne présente pas l'emprise publique nécessaire pour implanter un abri



Arrêt avec abris à La Teste de Buch (Eglise)



- Existant bon état
- Existant mauvais état
- Autre type d'abri
- Pas d'abri : implantation possible sans travaux importants
- Pas d'abri : implantation possible après travaux
- Pas d'abri : implantation impossible sans acquisition foncière

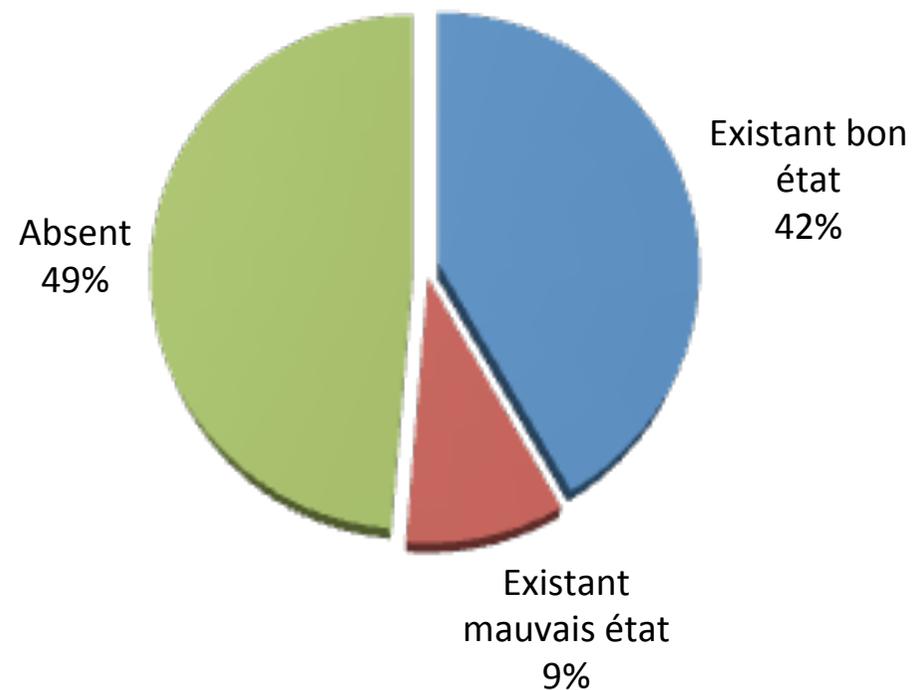
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires - équipement

- Le marquage au sol reste absent dans la moitié des cas (49%)
- En revanche, lorsqu'il existe, il est souvent en bon état (42%)



Marquage au sol en bon état (Port de La Teste)



AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – largeur de l'aire d'attente

- Si l'on considère le critère de la largeur d'attente, 70% des arrêts prioritaires sont accessibles
- 22% des arrêts sont potentiellement accessibles après dégagement des obstacles
- Seuls 8% ont une largeur insuffisante

Largeur d'attente sans tenir compte des obstacles					
Largeur minimale de passage entre obstacles sur l'aire d'attente	< 0,50 m	0,50 à 1 m	1 à 1,50 m	1,5 à 2 m	> 2 m
< 0,50 m	5	1		3	2
0,50 à 1 m		3	3	4	6
1 à 1,50 m		2	6	7	7
1,5 à 2 m				11	12
> 2 m		0		5	38



Impossible d'afficher l'image. Votre ordinateur manque peut-être de mémoire pour ouvrir l'image ou l'image est endommagée. Redémarrez l'ordinateur, puis ouvrez à nouveau le fichier. Si le x rouge est toujours affiché, vous devrez peut-être supprimer l'image avant de la réinsérer.

Arrêts parfaitement accessibles PMR	66
Arrêts accessibles mais améliorables	14
Arrêts potentiellement accessibles mais à dégager des obstacles	15
Arrêts en limite d'accessibilité	6
Arrêts en limite d'accessibilité à dégager des obstacles	5
Arrêts inaccessibles PMR	9

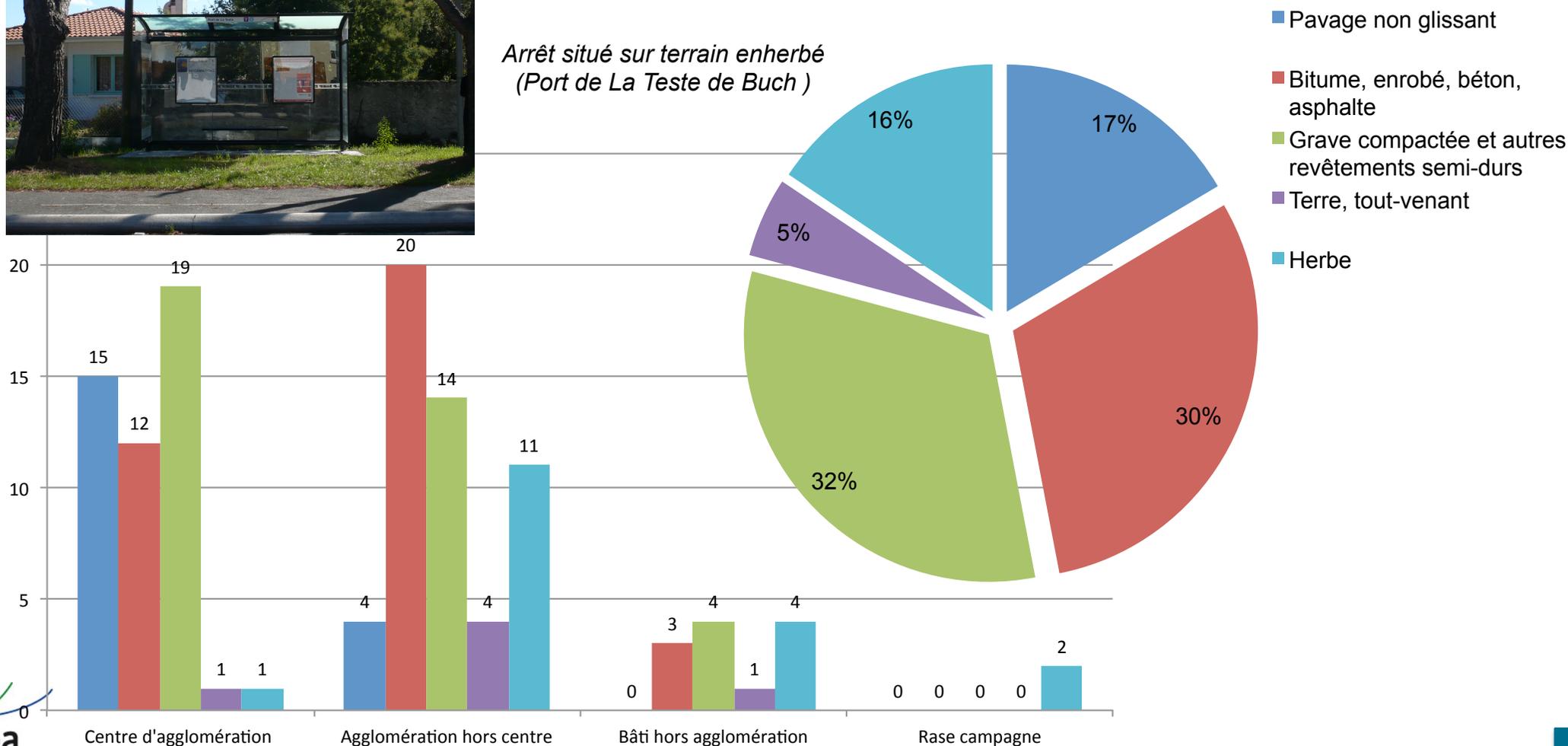
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – revêtement de l'aire d'attente

- Deux-tiers des arrêts disposent d'un type d'un revêtement accessible (pavage, enrobé et grave compactée)
- Néanmoins, un tiers est situé sur des surfaces enherbées ou de la terre, dont certains sont en agglomération



Arrêt situé sur terrain enherbé
(Port de La Teste de Buch)



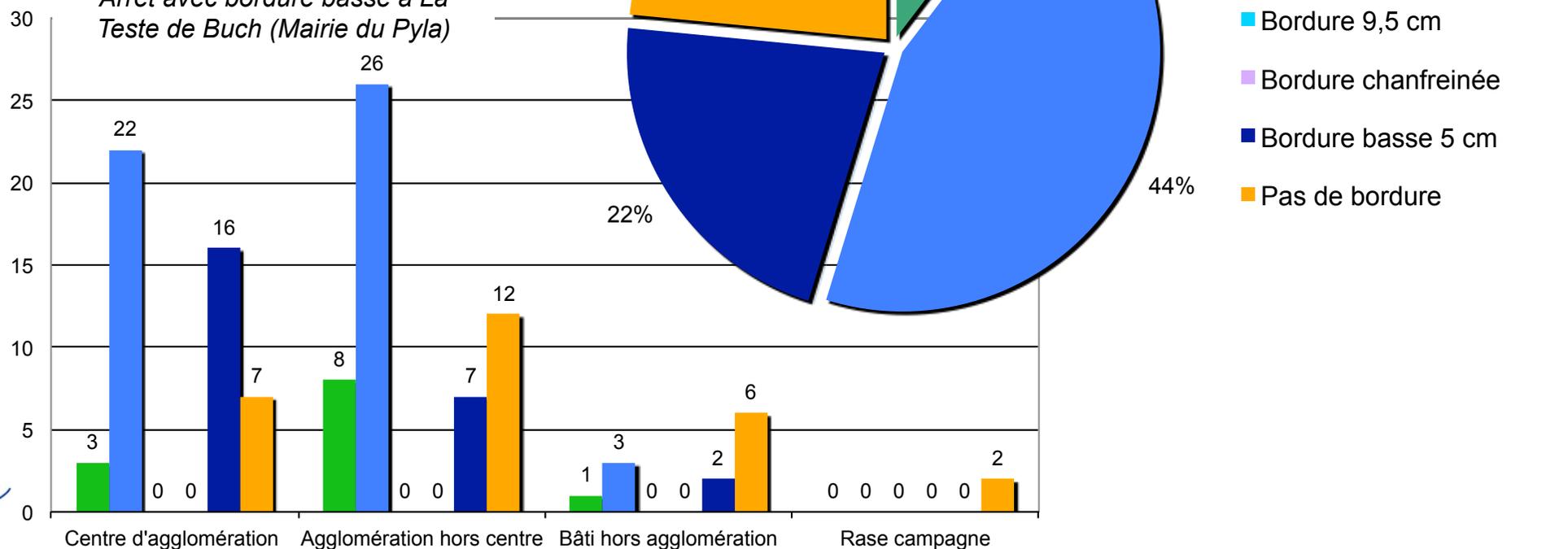
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – bordures de trottoir

- La moitié des arrêts dispose d'une bordure de trottoir (54%)
- Néanmoins, l'autre moitié (46%) n'a pas de bordure ou seulement une bordure basse, notamment en agglomération



Arrêt avec bordure basse à La Teste de Buch (Mairie du Pyla)



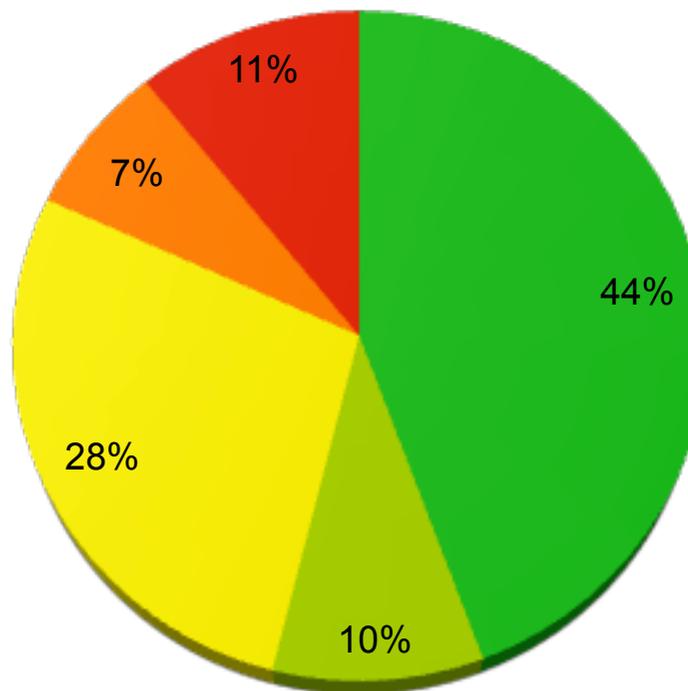
AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – conditions de marche jusqu'à l'arrêt

- Sur une majeure partie des points d'arrêt, les cheminements d'accès sont accessibles en fauteuil ou présentent de bonnes conditions de marche
- En revanche, pour 18% des arrêts les conditions de marche sont difficiles, voire impossibles sans passage sur la chaussée



Arrêt avec conditions de marche difficiles à La Teste de Buch (Les Océanides)

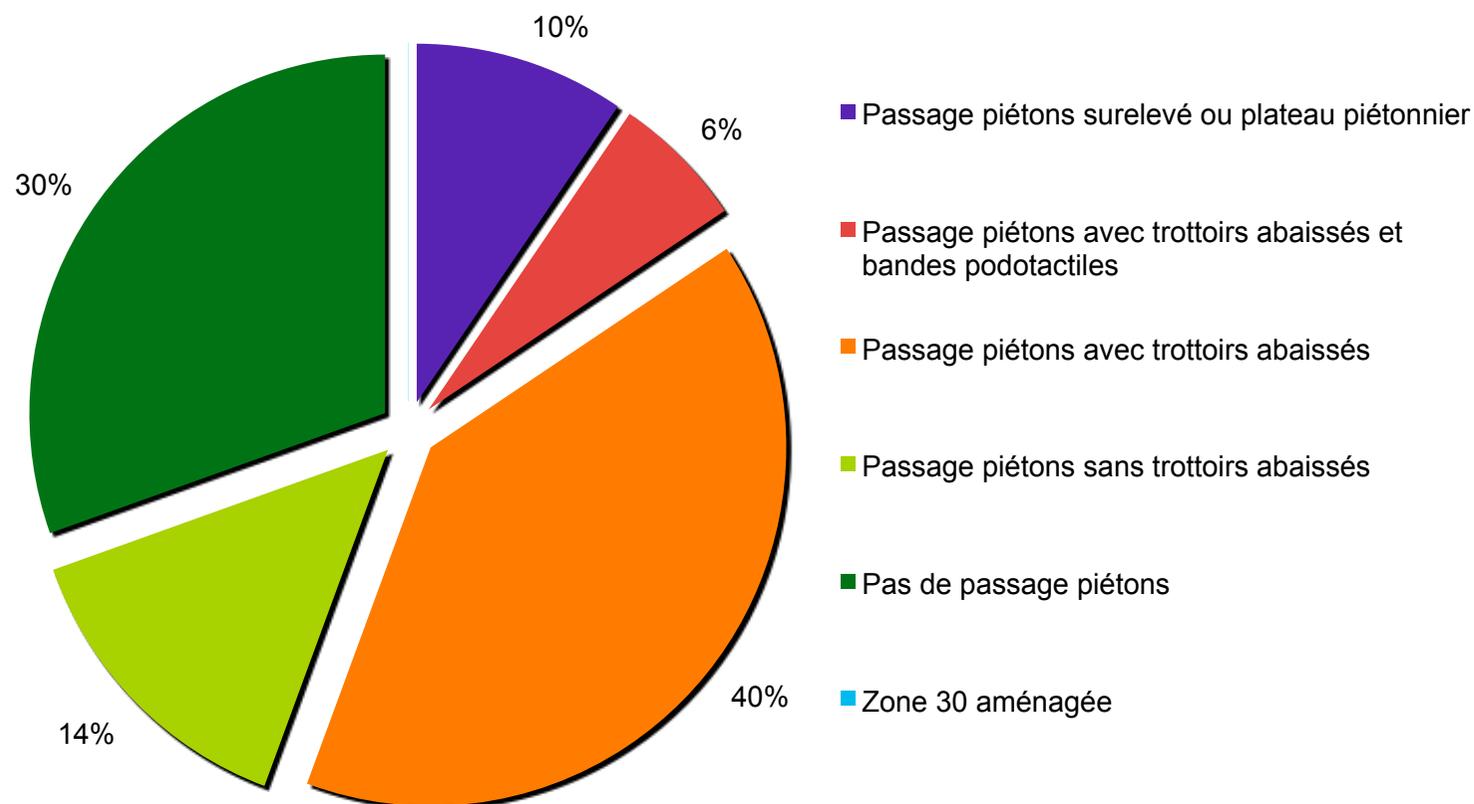


- Tous fauteuils
- Fauteuils manuels
- Pas de fauteuils mais bonne marche
- Cheminement malaisé
- Pas de cheminement

AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – les traversées

- La moitié des arrêts dispose d'une traversée accessible (56%)
- L'autre moitié en revanche n'est pas équipée de passage piéton ou dispose d'une traversée sans trottoir abaissé



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

■ Audit des points d'arrêt prioritaires – les travaux réalisés depuis 2009

- Le relevé des points d'arrêt qui ont fait l'objet de travaux depuis 2009 a révélé un bilan très positif : des travaux parfaitement conformes avec un très bon niveau d'accessibilité



*Arrêt totalement accessible à La Teste de Buch
(Eglise)*



*Arrêt totalement accessible à Gujan-Mestras
(Collège Chante-Cigale)*

AUDIT DES ARRÊTS PRIORITAIRES

■ Audit des points d'arrêt sur les arrêts prioritaires – bilan des 118 points d'arrêt

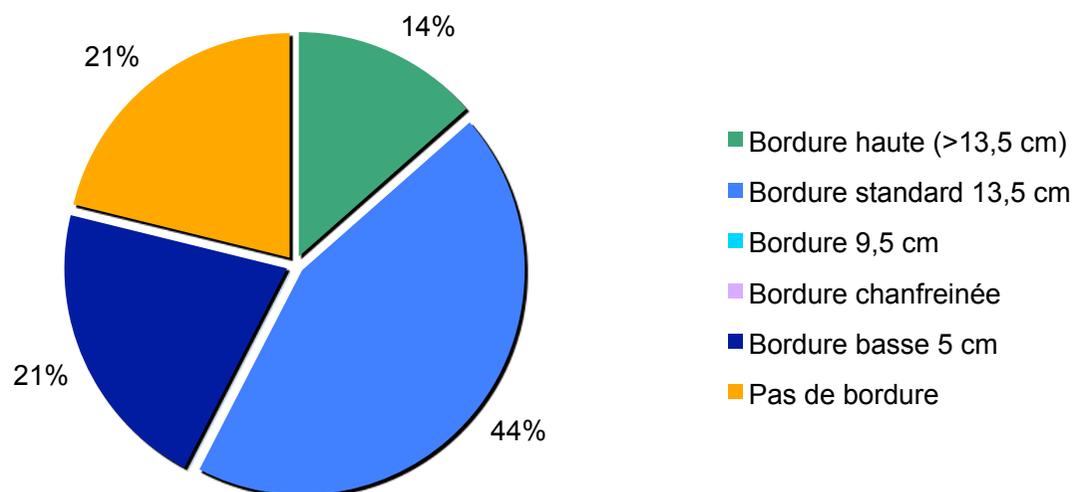
● Un bilan plutôt positif

- ❑ 9% des arrêts prioritaires sont totalement accessibles
- ❑ Si l'on considère le critère de la largeur d'attente uniquement, **9% des arrêts sont accessibles** sous condition de dégagement des obstacles
- ❑ Seuls 7% présentent une largeur d'emprise non accessible

● Les besoins concernent principalement

- ❑ L'équipement de l'arrêt, en particulier le marquage au sol
- ❑ Les types de revêtements, présentant un trop grand nombre de surface non carrossables
- ❑ Les bordures de trottoirs, encore souvent absentes ou à rehausser pour offrir une hauteur compatible avec les rampes d'accès des véhicules des lignes régulières
- ❑ L'amélioration des cheminements d'accès et des traversées piétonnes, à coordonner en priorité avec les démarches de PAVE à l'échelle communale

● Au final, des travaux à effectuer, mais avec un coût relativement modéré



JUSTIFICATION DES ARRÊTS EN ITA

■ Les arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Rappel de la Loi : « 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 » (source : même décret). Si des arrêts sont considérés en ITA, un service de substitution au réseau régulier devra être mis en place »
- Au total, **12 points d'arrêts** ont été établis en ITA



Arrêt en ITA sur critère de largeur insuffisante à La Teste de Buch (Commissariat)

Source : 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

JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À ARCACHON

■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 9 : PEREIRE PLAGE (Nord)
- Lignes desservants l'arrêt : 1
- Motifs : pente importante
 - ▣ Pente avec une forte montée supérieure à 5%
 - ▣ Largeur sans les obstacles supérieures à 2 mètres
 - ▣ Déplacement impossible (pente continue et piste cyclable gênante)

Source : 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



JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À LA TESTE DE BUCH

■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 111 : LA TESTE MIQUELOTS (Sud)
- Lignes desservants l'arrêt : 3R, 6R, 8R

- Motifs : pente importante
 - ▣ Pente avec une forte montée supérieure à 5%
 - ▣ Largeur sans les obstacles entre 1,5 et 2 mètres



Source : 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

JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À LA TESTE DE BUCH

■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 147 : COMMISSARIAT (Ouest)
- Lignes desservants l'arrêt : 4, 2, 3
- Motifs : largeur sans obstacle insuffisante
 - ▣ Pente faible ou plate
 - ▣ Largeur sans les obstacles de moins de 0,5 mètre

Source : 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



JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À LA TESTE DE BUCH

■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 169 : COMMISSARIAT (Est)
- Lignes desservants l'arrêt : 4R, 2R, 3R
- Motifs : largeur sans obstacle insuffisante
 - ▣ Pente faible ou plate
 - ▣ Largeur sans les obstacles de moins de 0,5 mètre

Source : 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



JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À LA TESTE DE BUCH

■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 269 : PLAGE LE PETIT NICE (Ouest)
- Lignes desservants l'arrêt : 1R, 6R

- Motifs : pente importante
 - ▣ Pente avec une forte montée supérieure à 5%
 - ▣ Largeur sans les obstacles supérieures à 2 mètres
 - ▣ De plus, absence de cheminements desservant l'arrêt

Source : 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



JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À GUJAN MESTRAS



■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 130 : MAISON DE LA CULTURE (Sud)
- Lignes desservants l'arrêt : 4

- Motifs :
 - Parvis aménagé
 - Inversion des pentes
 - Problème de traitement d'écoulement des eaux
 - Accessibilité des espaces et des commerces

Source : 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

JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À GUJAN MESTRAS



■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 134 : LA CHAPELLE (Sud)
- Lignes desservants l'arrêt : 4, 8

- Motifs :
 - Parvis aménagé
 - Inversion des pentes
 - Problème de traitement d'écoulement des eaux
 - Accessibilité des espaces publics

Source : 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

JUSTIFICATIFS DES ARRÊTS EN ITA À GUJAN MESTRAS



■ Audit des points d'arrêt prioritaires : Arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée

- Arrêt 135 : PLACE DE LA CLAIRE (Sud)
- Lignes desservants l'arrêt : 4, 8

- Motifs :
 - Pente faible ou plate
 - Parvis aménagé
 - Inversion des pentes
 - Problème de traitement d'écoulement des eaux
 - Accessibilité des espaces publics

Source : 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