

EN ATTENTE DE DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 19 OCTOBRE
TRANSMISSION À LA
PRÉFECTURE POUR LE
27 SEPTEMBRE 2015

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE NANTES MÉTROPOLE



2015

Édito

Nantes Métropole mène, depuis de nombreuses années déjà, une politique ambitieuse en faveur de l'accessibilité et de l'inclusion des personnes en situation de handicap. Il est nécessaire de poursuivre les efforts en ce sens.

Pour mettre en œuvre sa stratégie, Nantes Métropole construit un cadre programmatique des enjeux d'accessibilité à court et moyen termes. Pour ce mandat, Nantes Métropole s'est d'ores et déjà engagé à : élaborer l'Agenda d'Accessibilité Programmée des Établissements Recevant du Public ainsi que des Installations Ouvertes au Public (ADAP) ; à mettre en place un Schéma Directeur d'Accessibilité de la voirie et de l'Espace public (SDA), actuellement en projet ; et à établir son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée des Transports Collectifs (SDAP-TC).

Aujourd'hui, la métropole nantaise dispose d'un des meilleurs réseaux de transports publics de France. Les habitants de Nantes Métropole bénéficient ainsi d'une offre de transports très variée, tandis que de nombreux aménagements de l'espace public ont été réalisés pour modérer la circulation automobile et donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture.

Cette offre se doit d'être accessible à toutes et à tous, notamment aux personnes les plus modestes et les plus fragiles dont font partie les personnes en situation de handicap. Avec l'ambition de construire une société plus accessible, plus inclusive, plus juste et plus égalitaire, il s'agit aussi d'encourager leur autonomie.

Ce nouveau Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectif (SDATC) de Nantes métropole, rebaptisé conformément à l'ordonnance du 26 septembre 2014 « SDAP-TC » (Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée) est un outil au service de cette ambition pour les années à venir. Le précédent SDATC, approuvé en 2009, proposait déjà une programmation importante de mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs.

A travers une nouvelle délégation, créée en 2014, consacrée aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap, la Métropole développe une approche fondée sur la notion d'accessibilité universelle, impliquant un engagement collectif et transversal qui mobilise l'ensemble des Vice-président-e-s en charge des différentes politiques publiques (voirie, espaces publics, transports en commun, habitat et emploi). Parallèlement, la délégation des déplacements et des transports place la continuité de la chaîne de déplacements au cœur de ses actions.

Une ambition qui tire sa force et sa réalité d'une prise de conscience globale et d'un travail partenarial entre les élu-e-s, technicien-ne-s, associations et citoyens, qui œuvrent au quotidien pour une plus grande accessibilité de notre Métropole. De fait, lorsque Nantes Métropole intervient pour l'accessibilité des espaces publics et des modes de transport pour les personnes en situation de handicap, cette amélioration bénéficie à l'ensemble de nos concitoyens, à mobilité réduite ou non.

Pour être au plus près des priorités des usagers, la concertation a été placée au cœur de la démarche de construction du SDAP-TC. Elle a permis de faire intervenir plusieurs des associations représentatives des personnes à mobilité réduite et handicapées du territoire pour parvenir à des actions partagées, pour vivre dans une société plus accessible, plus juste et plus égalitaire.

Jacques Garreau

Vice-président aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap

Bertrand Affilé

Vice-président aux déplacements et aux transports publics

Sommaire

	ÉDITO	3
	SOMMAIRE	4
01	LE CONTEXTE DE PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE SUR NANTES MÉTROPOLE	7
	RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE	8
	Des évolutions depuis 2005 désormais au cœur des projets8	
	L'ordonnance du 26 septembre 2014, de nouvelles modalités d'application.....9	
	UN CHANGEMENT DE PARADIGME : DU « HANDICAP » À « L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE »	11
	Rappel sur les différentes familles de handicaps11	
	Mobilité réduite et Accessibilité universelle, des notions incontournables intégrées par Nantes Métropole14	
	1975/2015 : 40 ANS D' ACTIONS EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS	15
02	CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU SDAP-TC	19
	LA DÉMARCHE DE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ-AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE	20
	ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU TAN (2014/2015)	21
	Description du réseau21	

03

Accessibilité des points d'arrêt du réseau	24
Accessibilité du matériel roulant.....	28
Description du service Proxitan	30
UN PROCESSUS DE CONCERTATION RENFORCÉ À NANTES MÉTROPOLE	32
Des instances multiples et renouvelées	32
Une démarche autour des thématiques de l'accessibilité	32
ENJEUX ET PROGRAMME D' ACTIONS	35
SYNTHÈSE DE L'ACTION MÉTROPOLITAINE	36
SYNTHÈSE DES ACTIONS	38
01 - Disposer d'une information en ligne accessible	39
02 - Éditer des matériels d'information accessibles à tous	40
03 - Disposer d'une information complète à l'arrêt	41
04 - Rendre accessible l'ensemble des arrêts du réseau TAN	42
05 - Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité au réseau structurant	44
06 - Continuer le déploiement de mobilier urbain accessible aux arrêts du réseau TAN	45
07 - Poursuivre la mise en accessibilité de l'intégralité du matériel roulant	46
08 - Continuer le déploiement d'outils embarqués	47
09 - Réfléchir aux évolutions possibles du service Proxitan	48
10 - Mieux comprendre les problématiques de repérage et	

d'orientation dans les pôles d'échanges multimodaux	49
11 - Faciliter le signalement des obstacles au déplacement	50
12 - Former le personnel de l'exploitant du réseau TC à l'accueil des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite	51
13 - Favoriser le suivi de formations relatives à l'accessibilité par le personnel de Nantes Métropole	52
14 - Veiller à l'accessibilité des points de vente et d'information	53
15 - Produire un bilan annuel des actions réalisées	54
16 - Mettre en place un outil SIG permettant de suivre l'évolution de l'accessibilité du réseau	55
17 - Intégrer les personnes handicapées dans les enquêtes voyageurs	56
18 - Mettre en œuvre des temps de concertation réguliers avec les associations représentatives	57
LISTE DES SIGLES	59
ANNEXES	61



Le contexte de prise en compte de l'accessibilité universelle sur Nantes Métropole

01

- Un SDAP-TC élaboré suite à l'ordonnance du 26 septembre 2014, permettant d'étendre les délais de mise en accessibilité du réseau TC prévus par la loi Handicap du 11 février 2005.
- Une prise en compte de l'ensemble des handicaps et des situations de mobilité réduite, dans une démarche d'accessibilité universelle permettant de répondre aux besoins de toute la population : ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.
- Un document qui s'inscrit dans la continuité de 40 ans d'action en faveur de l'accessibilité aux transports collectifs.

RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

DES ÉVOLUTIONS DEPUIS 2005 DÉSORMAIS AU CŒUR DES PROJETS

La loi du 11 février 2005 sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté en matière de handicap », précise les principes fondateurs, le cadre des actions à conduire et fixe des échéances. La loi précise notamment que « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté. »

Plusieurs obligations s'imposent aux collectivités territoriales dans ce cadre, notamment :

- Le passage de la problématique du handicap à celle de la mobilité réduite qui englobe un public plus large (personnes âgées, familles avec poussette,...),
- Des échéances en matière d'accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transport collectifs
- Une obligation de diagnostic et de programmation : définition d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDATC – annexé au PDU), de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et de diagnostics accessibilité pour les ERP (de catégories 1 à 4)
- Une obligation de concertation (CAPH communales et intercommunales) et de rapports annuels d'accessibilité
- La prise en compte du principe de continuité de l'accessibilité de la chaîne de déplacement, qui dessine donc le périmètre d'action de la métropole. Il s'agit de rendre accessible le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité aux personnes en situation de handicap. Cette notion implique une forte coordination des acteurs.

TOUS LES DOMAINES DE LA VIE CONCERNÉS



ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALISÉE

A tous les handicaps



Sur toute la chaîne de déplacement



PRINCIPE DE NON-DISCRIMINATION

Condition d'accès



Condition d'accès



DOUBLE APPROCHE

Actions sur l'environnement
(conception/adaptation)



Aussi, la métropole s'efforce de garantir la cohérence des pratiques sur l'ensemble du territoire afin de faciliter les déplacements, d'encourager l'autonomie des personnes en situation de handicap et garantir leur inclusion dans la société.

Il s'agit d'atteindre deux objectifs de la loi :

- Rendre cohérents entre eux les différents outils à la croisée des enjeux de développement urbain et de déplacements
- Veiller à la continuité des cheminements, dans une logique d'itinéraires

Par ailleurs, la loi recommande de privilégier la concertation et a prévu, pour ce faire, la création de Commissions pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CAPH). Cette obligation concerne les communes de 5 000 habitants et plus, ainsi que les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagements de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Des commissions communales (CCAPH) et intercommunales (CIAPH) sont amenées à coexister sur un même territoire.

Les missions des CIAPH portent sur les champs de compétences de l'EPCI, et remplissent les missions suivantes :

- dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- établir un rapport annuel présenté en Conseil Municipal et adressé au représentant de l'Etat dans le département, au Président du Conseil Général, au Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par ce rapport ;
- faire toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;
- élaborer un système de recensement de l'offre de logements accessibles.

L'ORDONNANCE DU 26 SEPTEMBRE 2014, DE NOUVELLES MODALITÉS D'APPLICATION

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 est 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.

Elle tend à redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Celle-ci imposait la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP) au 1^{er} janvier 2015 et celle des transports publics au 13 février 2015.

Prenant acte de la complexité technique et financière à laquelle sont confrontées les collectivités, et devant l'impossibilité de respecter ces échéances, l'ordonnance simplifie et explicite les normes d'accessibilité. Elle prévoit en outre la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Ces agendas impliquent la rédaction et le dépôt de nouveaux documents de programmation financière des travaux d'accessibilité. Ils constituent un engagement des acteurs publics et privés, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis.

Dans le domaine des transports, cette ordonnance introduit donc deux grandes nouveautés :

- l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais seulement ceux identifiés de manière prioritaire
- la mise en place d'un document spécifique, le SDAP-TC (Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée).

Elle permet ainsi, dans le cas du transport urbain de voyageurs, de disposer d'un délai supplémentaire de 3 ans à compter de l'approbation du SDAP-TC pour atteindre les objectifs fixés en matière d'acces-

sibilité du service de transport public (6 ans pour le transport interurbain, 9 ans pour le transport ferroviaire).

Cette ordonnance est complétée de décrets spécifiques au domaine des transports :

- le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au SDAP-TC pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, qui définit le contenu du SDAP-TC, les conditions de son approbation, ainsi que les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDAP-TC.
- 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.

Enfin, un arrêté en date du 27 mai 2015 vient préciser les éléments à fournir dans le cas d'une demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDAP-TC.

Ces textes (ordonnance, décrets et arrêté) sont disponibles en annexes.

UN CHANGEMENT DE PARADIGME : DU « HANDICAP » À « L'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE »

RAPPEL SUR LES DIFFÉRENTES FAMILLES DE HANDICAPS



Selon l'article L. 114 de la loi du 11 février 2005. - « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Il est difficile de connaître avec précision le nombre de personnes handicapées, le type de déficience dont elles souffrent et à quel degré. On estime que 13,4 % de la population souffre de déficiences motrices, 11,4 % pour les troubles sensoriels, 9,8 % concernant les troubles organiques (cardio-vasculaires, respiratoires...), 6,6 % pour le handicap intellectuel ou mentales. Cependant, toutes les personnes souffrant d'une gêne, d'un handicap ne sont pas identifiées administrativement. De plus, la notion de handicap a évolué et intègre désormais le contexte et l'environnement de la personne. Le nombre de personnes en situation de handicap recouvre donc des réalités différentes selon la définition retenue du handicap.



Handicap visuel

On entend par « déficient visuel » les personnes qui sont aveugles (non voyantes), les personnes amblyopes (malvoyantes) et celles dont la vue a fortement baissé (personnes âgées, ...).

Les personnes aveugles et fortement malvoyantes peuvent avoir des restes de perception visuelle. Il existe en fait de nombreux types de déficiences visuelles : vision floue, centrale ou périphérique, tubulaire, morcelée, vision réduite selon la luminosité, difficulté de balayage, absence de relief, de couleurs... Ces personnes ont souvent des difficultés de latéralisation et de repérage dans l'espace, de perception du paysage et du mouvement à divers degrés.

Pour se déplacer, les personnes malvoyantes utilisent leur potentiel visuel restant (perception lumineuse) et développent d'autres modes de perceptions : perceptions sonores (son, présence des masses), tactiles (toucher, relief, thermique), olfactives (boulangerie, métro, décharge), cinesthésiques et kinesthésiques (perception de la position et des mouvements de son corps). Elles doivent en permanence s'imaginer l'espace : elles utilisent donc leur potentiel cognitif afin d'observer, analyser, interpréter, déduire, mémoriser pour pouvoir se représenter l'espace, s'orienter et transposer leurs déplacements. Les conseils des instructeurs de locomotion, l'aide matérielle (cane) ou animale (chien guide) contribuent à leur autonomie lors de leurs déplacements dans l'espace public qui reste néanmoins complexe, éprouvant en matière de concentration et potentiellement dangereux.



Handicap auditif

Les personnes sourdes plus ou moins profondes (de naissance ou non) n'entendent rien, ou perçoivent un message sonore extrêmement déformé (comprendre une phrase, interpréter un son, localiser sa provenance...). De nombreux sourds de naissance ont des problèmes de lecture. Une prothèse ne peut combler leur carence auditive. Les sourds profonds pratiquent en général la langue des signes pour communiquer.

Les personnes malentendantes entendent, mais mal, et peuvent souvent récupérer énormément grâce à leur prothèse. Ainsi, ces personnes sont confrontées à des problèmes d'audition et également de compréhension de l'environnement.

D'autres troubles acoustiques existent :

- Les acouphènes qui produisent un bruit, entendu jour et nuit, dans l'oreille ou dans la tête, sans aucun stimulus sonore extérieur.
- L'hyperacousie, qui est une intolérance parfois très élevée à certaines fréquences et à certains sons même les plus banals. Elle s'accompagne d'acouphènes dans 40 % des cas. Cette pathologie est invalidante car elle génère une grande fatigabilité, et des douleurs importantes quotidiennement.
- La maladie de Ménière est une affection de l'oreille interne qui regroupe quatre symptômes : crises de vertiges, baisse de l'audition, acouphènes de tonalité grave, sensation de plénitude dans l'oreille.

Ces trois types de pathologies s'accompagnent parfois d'une baisse de l'audition.

Ces usagers peuvent donc avoir des problèmes d'interprétation de l'espace public. Ils peuvent notamment ne pas être alertés sur certains dangers (voiture qui klaxonne, signal sonore du tramway...) ou encore ne pas entendre des consignes (annonce sonore en bus...). Ces troubles auditifs parasitent la perception de l'environnement et l'identification des sons. Il génère par ailleurs une grande fatigabilité...



Handicap mental et psychique

Le handicap psychique est caractérisé par un déficit relationnel, des difficultés de concentration, une grande variabilité dans la possibilité d'utilisation des capacités alors que la personne garde des facultés intellectuelles normales.

Le handicap mental résulte le plus souvent de pathologies identifiables (traumatisme, anomalie génétique, accident cérébral). Il associe une limitation des capacités intellectuelles qui n'évoluent pas à une stabilité dans les manifestations des symptômes. Ces personnes sont parfois polyhandicapées à des degrés différents : troubles secondaires du langage, de la motricité, des perceptions sensorielles, du discernement. Ce handicap génère une incidence sur la capacité d'abstraction, de concentration, de coordination, de mémorisation, de repérage dans l'espace et le temps.

Ces personnes peuvent donc avoir du mal à interpréter l'espace, à se repérer et se diriger. La déficience générant des raisonnements logiques différents, elles sont susceptibles d'échouer dans des situations a priori « simples » : elles peuvent avoir du mal à identifier les situations dangereuses ou inversement vivre des situations banales de façon anxiogène (peur de l'environnement, changement de repères liés à des travaux...).



Handicap moteur et moteur cérébral

Une mobilité réduite est la conséquence de handicaps physiques entraînant une difficulté ou une incapacité à marcher. Cela concerne en particulier les personnes en fauteuil, ou appareillées : on peut distinguer « personnes assises » (en fauteuil roulant) et les « personnes handicapées moteur debout » (atteintes modérées, légères, principalement liées aux rhumatismes et à l'arthrose, mais aussi des paralysies partielles)... Ces handicaps interviennent à tout âge, de la petite enfance au quatrième âge.

Les personnes infirmes motrices cérébrales (IMC) : d'origine cérébrale, cette déficience peut altérer les capacités motrices et parfois l'intelligence. Les troubles moteurs sont, par définition, toujours présents

chez l'IMC ; d'autres troubles sont contingents (sensoriels, intellectuels, de langage, de geste, de posture).

Le handicap moteur génère donc des incapacités à franchir certains obstacles qui paraissent pourtant anecdotiques pour une personne bien marchante (changement de niveaux, ressaut, escaliers, pentes...). Les déplacements sont plus longs et peuvent générer une grande fatigue pour ces personnes.



Poly-handicap et Handicap invisible

Le handicap invisible se définit par la diminution de l'usage d'une ou de plusieurs fonctions ou par une grande fatigabilité d'une diminution de l'usage d'une ou de plusieurs fonctions. Certains déficits visibles sont accompagnés de déficits invisibles, parfois plus handicapants. Les fonctions le plus souvent impliquées sont la locomotion, la vue, l'audition, la parole ainsi que le comportement général. Les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes en surpoids, les convalescents ou victimes d'une maladie handicapante (cardiopathie, diabète, fibromyalgie, néphropathie, lombalgie...)...

Le groupe des personnes atteintes d'un handicap invisible est certainement le plus important par le nombre.

TYPE DE DÉFICIENCE		GENES RENCONTRÉES OU PERÇUES, BESOINS CORRESPONDANTS
HANDICAPS MOTEURS	Utilisateurs de fauteuil roulant	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux • franchir des obstacles et des dénivelés (marches, pentes) • franchir des passages étroits • atteindre certaines hauteurs • saisir, utiliser des objets, des équipements • voir à certaines hauteurs
	Personnes ayant des difficultés motrices temporaires ou permanentes	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur des sols peu praticables ou encombrés d'obstacles • se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer • se déplacer rapidement • franchir sans appui des marches ou des dénivelés • franchir sans appui des passages étroits • rester debout longtemps
HANDICAPS SENSORIELS	Personnes ayant des déficiences visuelles	<ul style="list-style-type: none"> • voir (comprendre) les « grandes formes » • distinguer les couleurs • lire ce qui est « écrit fin » • déchiffrer la signalisation • se repérer dans l'espace • s'orienter • se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues ou voiture)
	Personnes ayant des déficiences auditives	<ul style="list-style-type: none"> • distinguer les sons • se déplacer en sécurité
HANDICAPS COGNITIFS PSYCHIQUES ET MENTAUX	Personnes ayant des troubles des fonctions cognitives ou psychiques	<ul style="list-style-type: none"> • comprendre la signalétique • mémoriser un itinéraire • se repérer sur un plan • se repérer dans l'espace en particulier se déplacer dans des lieux peu familiers
	Personnes ayant des troubles des fonctions mentales	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des capacités d'analyse réduites ou difficiles à mobiliser • se repérer dans l'espace et le temps • difficultés face à l'imprévu ou à l'inconnu
AUTRES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	Personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires ou viscérales	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer • franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer • rester debout longtemps • se déplacer longtemps sans aller aux toilettes
	Enfants	<ul style="list-style-type: none"> • se déplacer sur de longues distances • rester debout longtemps • atteindre certaines hauteurs • voir à certaines hauteurs • lire ou comprendre des informations complexes
	Personnes âgées ou fatigables	<ul style="list-style-type: none"> • difficultés motrices • réduction des capacités visuelles, auditives et de mémorisation • moindre adaptation aux variations climatiques

Source : CERTU

MOBILITÉ RÉDUITE ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE, DES NOTIONS INCONTOURNABLES INTÉGRÉES PAR NANTES MÉTROPOLE

La notion de personnes à mobilité réduite

La notion de personnes à mobilité réduite (PMR) inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière réduite provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen).

Depuis plusieurs années, le terme « Personnes à Mobilité Réduite » a été adopté pour englober les personnes gênées dans leurs déplacements, du fait de l'environnement, et ne se restreint pas uniquement au handicap moteur.

Les PMR regroupent donc toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant ou handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge...

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent, car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

La notion d'accessibilité universelle : une invitation à innover pour la qualité d'usage

L'accessibilité doit permettre l'autonomie et la participation de tous sur le territoire, en réduisant ou en supprimant les discordances entre capacités, besoins, souhaits de chacun et les composantes de l'environnement. Cet objectif implique de garantir une chaîne de déplacements qui comprenne le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Les situations de handicap étant le résultat d'une interaction entre des déficiences d'un individu, et de son environnement physique, social et culturel ; il est fondamental de s'inspirer de la conception universelle pour que chaque réponse bénéficie au plus grand nombre.

Si les normes d'accessibilité sont souvent perçues comme des contraintes, elles constituent de fait un atout : les aménagements a priori conçus pour un public en situation de handicap renforcent le bien-être de tous, handicapés ou non (personnes âgées, accidentés de la vie, enfants en bas âge, familles avec poussettes, livreurs, touristes avec valises, étrangers...).

La notion de conception universelle, qui se développe de plus en plus, invite les professionnels à intégrer, dans leur projet d'aménagement, une vision sociétale et humaniste incluant systématiquement le plus grand nombre. L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.

L'accessibilité universelle est d'ailleurs un des principes de la charte d'aménagement et de gestion de l'espace public à Nantes Métropole. Cette charte adoptée en 2013 est un référentiel commun à tous les intervenants sur l'ensemble du territoire communautaire, construite pour répondre à ces objectifs stratégiques de la politique de l'espace public.

Elle décline les grands principes d'aménagements.

- en portant un regard plus large sur les usagers et la qualité d'usage
- en trouvant le juste équilibre entre normes, usages, fonctionnalités, esthétique, et coûts
- en réduisant les situations d'exclusion ou les situations handicapantes
- en proposant des solutions sécurisantes et praticables pour tous
- à ne plus percevoir l'accessibilité comme une contrainte, mais comme un levier de réponses innovantes et la garantie d'un confort d'usage pour tous.

1975/2015 : 40 ANS D' ACTIONS EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'accessibilité, l'accès de tous au territoire et à l'ensemble de ses activités est une action transversale des politiques publiques. C'est une constante des politiques menées à Nantes Métropole, une action volontariste depuis plusieurs années qui a d'ailleurs été récompensée par des prix décernés à la ville de Nantes et à Nantes Métropole (2^e ville d'Europe à l'« Acces City Award » en 2012).

Juin 1975

Adoption de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées.

Octobre 1977

Le Centre d'Action et de Recherche pour l'Insertion des Personnes Handicapées (CARIPH), association fondée fin 1976, met en place les premiers transports spécifiques sur l'agglomération nantaise avec deux véhicules, dont un prêté, et quelques taxis volontaires. 86 personnes sont membres de l'association en décembre 1977.

Avril 1979

Un service de transport spécifique, à la demande, financé par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Nantaise (le SITPAN), organisé par la Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise (La Semitan), sous l'égide du CARIPH, est mis en place. Pour bénéficier de ce service, la personne doit adhérer au CARIPH, être en possession d'une carte d'invalidité permanente à 80 % et être âgée de moins de 75 ans.

1991-1992

Près de sept ans après l'ouverture de la ligne 1 du tramway, afin d'augmenter sa capacité et permettre un accès PMR, toutes les voitures du parc tramway sont allongées par l'adjonction d'une troisième caisse centrale, partiellement surbaissée, et équipée de palettes accessibles aux PMR.

1994

Édition du premier guide pratique de la personne handicapée par le District de l'Agglomération Nantaise et l'Auran.

1995

Édition de la première version du guide d'aménagement des arrêts de bus accessibles à tous.

1996

Dans le cadre de la politique d'accessibilité des transports collectifs développée par l'agglomération nantaise, les premiers bus articulés à plancher bas (Heuliez GX 417) sont mis progressivement en service sur le réseau Tan (10 en 1996 et 8 en 1997). Les affrétés engagent la même démarche.

Juin 1996

Le District adopte l'uniformisation de la tarification sociale entre toutes ses communes membres. Le service de transport spécifique évolue et devient Handitan. Le nombre d'adhérents atteint 770. En 10 ans, leur nombre a progressé de près de 50 %. Pour accéder au service de transport à la demande, il faut désormais être inscrit auprès du service, habiter l'agglomération, et être détenteur d'une carte d'invalidité à 80 %. En outre, les usagers du service bénéficient de la même tarification que celle appliquée à l'ensemble du réseau.

2000

Édition du second guide pratique de la personne handicapée par le District de l'Agglomération Nantaise

2000-2001

Arrivée d'un nouveau matériel tramway lié au prolongement de la ligne 1 et à l'ouverture de la ligne 3 : des véhicules de 5 modules à plancher bas intégral.

Octobre 2000

Adoption du Plan de Déplacements Urbains (PDU) par le District de l'Agglomération Nantaise.

Novembre 2005

La volonté de proposer un service qui s'adresse aux personnes dont la mobilité individuelle est réduite, soit par un handicap, soit par un trop grand éloignement géographique du réseau TAN, permet de débiter l'expérimentation d'un service ayant pour vocation de regrouper l'ensemble de l'offre de transport à la demande développé par la TAN. Le service Proxitan est progressivement mis en place.

Dans la mesure où le principe de fonctionnement repose sur la réservation de course par le client, Proxitan utilise la plateforme logistique gérée par Handitan. Le lancement de Proxitan s'accompagne de la création d'un logo qui reprend l'identité visuelle de la Tan et remplace celui d'Handitan.

Décembre 2005

Décision prise par la communauté urbaine de Nantes de créer une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH) ayant un rôle consultatif et chargée de formuler des avis sur les actions de Nantes Métropole dans les domaines qui relèvent de sa compétence tels que les transports collectifs, la voirie et l'aménagement de l'espace public, les politiques de solidarités et d'emplois.

Décembre 2006

Publication par la communauté urbaine de Nantes d'un guide de mise en oeuvre de l'accessibilité à l'espace public dont les préconisations et recommandations ont été adoptées en conseil et sont mises en oeuvre lors de la réalisation de travaux sur la voirie et l'espace public.

2007

Édition du troisième guide de la personne handicapée par Nantes Métropole communauté urbaine

Mars 2007

Mise à jour du document « Charte-Guide d'aménagement des arrêts bus accessibles à tous » adopté par le Conseil communautaire de juin 2007.

23 octobre 2009

Approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports en Commun (SDATC) en Conseil Communautaire de Nantes Métropole. Ce document de programmation des opérations de mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs a été élaboré par les services de Nantes Métropole et de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (AURAN).

Le SDATC de Nantes Métropole a poursuivi 5 objectifs prioritaires :

- Améliorer l'accessibilité pour tous les types de handicap
- Compléter l'accessibilité des lignes déjà dotées de véhicules accessibles
- Compléter l'accessibilité des arrêts de tramways (lignes 1 et 2), des pôles d'échanges, des 24 centres-villes, des arrêts desservant des établissements recevant du public et des parcs relais
- Étendre l'accessibilité à l'ensemble du réseau
- Former, informer, faire savoir.

2013

Adoption de la charte d'aménagement et de gestion de l'espace public à Nantes Métropole, instituant un référentiel commun à tous les intervenants sur l'ensemble du territoire communautaire.

2014

Renouvellement de la CIAPH à l'occasion du nouveau mandat, avec une recomposition visant à lui donner davantage d'envergure et de lui permettre de contribuer plus efficacement aux divers champs de compétence de la Métropole.

2015

Elaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDAP-TC) prévu par l'Ordonnance du 26 septembre 2014, ainsi que du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (SDA).

Contexte et méthodologie d'élaboration du SDAP-TC

02

- Un travail qui s'appuie sur un diagnostic détaillé de l'accessibilité actuelle du réseau TAN et sur une concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées et à mobilité réduite
- 2 342 points d'arrêt sur le réseau TAN en 2014/2015, dont 621 non-accessibles (26,5 %)
- 379 arrêts sont identifiés comme prioritaires (au sens de la loi) pour leur mise en accessibilité
- 98 % du matériel roulant circulant sur le réseau respecte les normes d'accessibilité
- 92 % de la population de Nantes Métropole se situe à moins de 500 mètres d'un arrêt accessible
- 96 % des voyages sur le réseau se font à partir d'un arrêt accessible

LA DÉMARCHE DE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ- AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE

Objet et contenu du SDAP-TC

Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDAP-TC) est un outil de politique publique introduit par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour poursuivre après le 13 février 2015 le programme de mise en accessibilité des transports collectifs.

Le SDAP-TC, élaboré par l'AOT (autorité organisatrice de transport), complète et actualise le SDATC adopté par Nantes Métropole en 2009. Il donne la possibilité de disposer d'une période supplémentaire de trois ans (dans le cas des transports urbains de voyageurs) à compter de son approbation pour mettre en œuvre les actions nécessaires à la mise en accessibilité du réseau.

Les décrets n°2014-1321 et n°2014-1323 du 4 novembre 2014 viennent notamment préciser le contenu du SDAP-TC :

- une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure,
- une identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité,
- une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité
- une liste des impossibilités techniques avérées (points d'arrêt) et de la mise en place des services de substitution dans les 18 mois le cas échéant,
- la programmation des travaux et des financements mobilisés,
- les modalités de formation du personnel en contact avec le public,
- une réflexion sur l'information adaptée en matière de transport,
- un calendrier de réalisation de ces actions
- l'engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées,
- les modalités de suivi et d'actualisation

Instruction du dossier

Les textes prévoient que le SDAP-TC soit déposé auprès du Préfet (Direction Départementale des Territoires et de la Mer – DDTM) avant le 27 septembre 2015, accompagné de la délibération de l'AOT portant son adoption. A compter de la réception du dossier, et s'il est jugé incomplet, la DDTM dispose alors d'un délai de deux mois pour notifier à l'AOT les éléments complémentaires à fournir. Elle disposera alors d'un délai d'un mois maximum pour transmettre ces informations à la DDTM.

Lorsque le SDAP-TC est réputé complet, la DDTM le transmet pour avis à la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) qui dispose de deux mois pour se prononcer sur le dossier. A défaut, l'avis de la CCDSA est tacite.

Prenant en compte le délai de deux mois pour recueillir l'avis de la CCDSA, la DDTM dispose de cinq mois pour se prononcer sur le SDAP-TC. Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation vaut approbation implicite. Elle peut encore néanmoins demander des compléments à l'AOT si un rejet est envisagé, avec les points à modifier et le délai donné (celui-ci s'inscrivant dans les cinq mois possibles pour l'instruction).

Si à l'issue de l'instruction, le dossier est rejeté, la DDTM peut accorder jusqu'à 6 mois à l'AOT pour présenter un nouveau SDAP-TC conforme. Les échéances de réalisation du SDAP-TC courent à partir de son approbation.

Suivi du dossier

Le code des Transports, modifié par le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, précise à l'article R1112-22 les modalités de suivi du SDAP-TC. Aussi, l'AOT doit transmettre à la DDTM un point de situation en fin de première année et un bilan de réalisation à l'issue de la période (date d'approbation + 3 ans). Lorsque des modifications sont survenues sur le réseau de transport, le SDAP-TC doit intégrer ces évolutions.

ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU TAN (2014/2015)



Plusieurs sources de données sont mobilisées pour réaliser ce diagnostic du réseau TAN, correspondant au réseau tel qu'il était défini pour l'année 2014/2015. La majeure partie du diagnostic présente l'état du réseau à fin 2014 (matériel roulant, accessibilité des arrêts, Proxitan...), à l'exception des données de fréquentation détaillées fournies par la SEMITAN pour 2014/2015.

DESCRIPTION DU RÉSEAU

Caractéristiques générales

Le réseau TAN est exploité par la SEMITAN dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). Il connaît une augmentation continue de l'offre et de la fréquentation depuis plusieurs années.

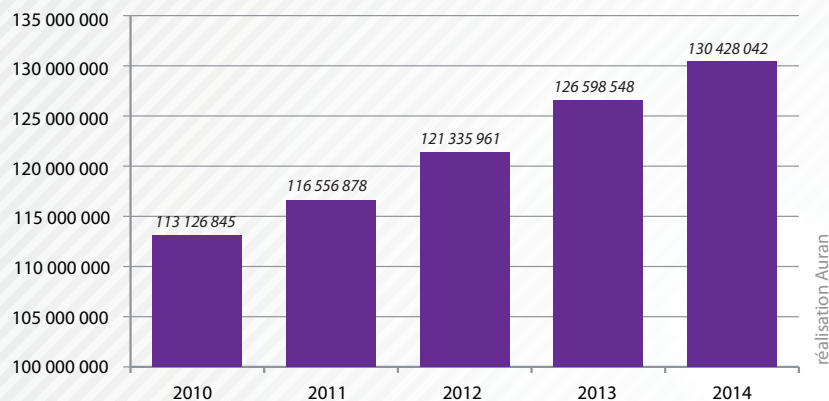
Il représente en 2014 une offre globale annuelle de 27,3 millions de kilomètres, en hausse de 14,8 % par rapport à 2010. La fréquentation annuelle s'élève quant à elle à 130,4 millions de voyages (97,5 millions de déplacements), soit une augmentation de 15,2 % entre 2010 et 2014.

Typologie de l'offre

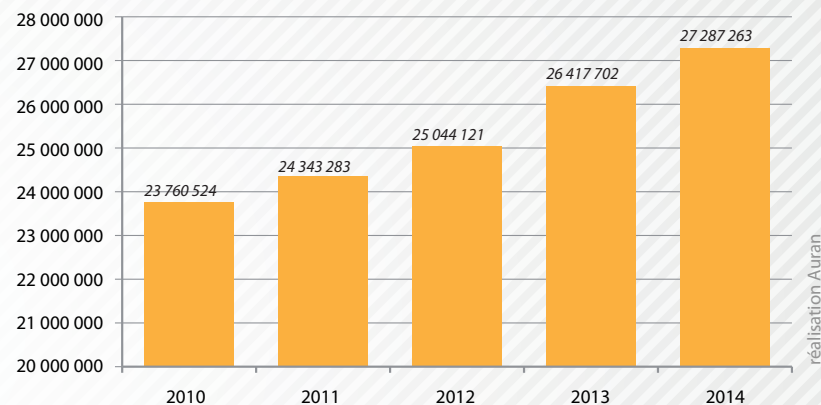
L'offre sur le réseau peut se décomposer selon plusieurs types :

- Le réseau **Tramway** (lignes 1, 2 et 3) et **BusWay** (ligne 4)
- Le réseau **Chronobus** (lignes C1 à C7) proposant un niveau de service accru par rapport aux autres lignes bus (fréquence de passage de 5 à 8 minutes en heures de pointe, amplitude de fonctionnement élargie de 5h00 à 00h30, aménagements spécifiques, accessibilité améliorée aux arrêts...).
- Le réseau **Bus**, comptant au total 45 lignes circulant sur l'ensemble de Nantes Métropole, dont 4 lignes Express (E1, E4, E5 et E8) qui assurent des liaisons rapides depuis le centre de Nantes vers les communes périphériques de l'agglomération. Une navette aéroport propose par ailleurs une liaison depuis le centre-ville de Nantes vers l'aéroport Nantes-Atlantique, et dispose d'une tarification particulière. L'exploitation de certaines de ces lignes est confiée par la SEMITAN à d'autres transporteurs (lignes affrétées).
- Les navettes fluviales **Navibus**, avec deux lignes régulières circulant sur la Loire et l'Erdre. Le Navibus est accessible avec les mêmes titres que les autres lignes du réseau.

Réseau TAN / Nombre de voyages annuels



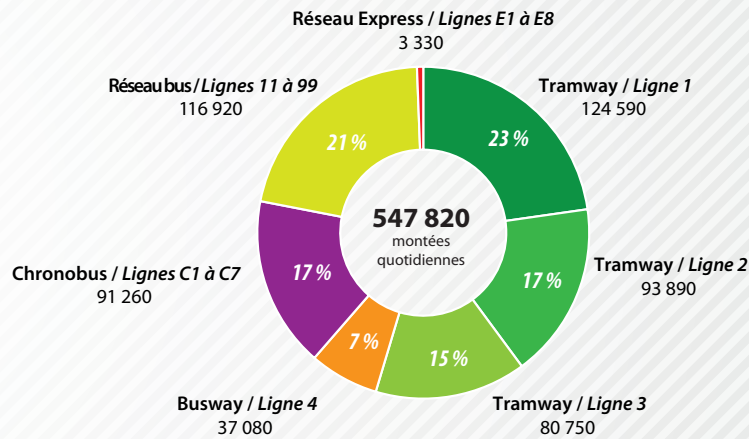
Réseau TAN / Kilomètres annuels parcourus



- Le réseau **Proxitan**, service de transport à la demande adapté aux personnes à mobilité réduite (voir p.30 « Description du réseau Proxitan »).

L'ensemble du réseau TAN (hors navette aéroport, navettes fluviales et Proxitan) représente 547 820 montées quotidiennes en jour rose, réparties de la manière suivante :

Réseau TAN / fréquentation quotidienne selon le type d'offre (2014/2015)



Le terme de « réseau structurant » sur Nantes Métropole renvoie aux lignes du réseau Tramway, Busway, ainsi que les lignes Chronobus. Il se distingue par ses caractéristiques en termes d'offre (amplitude horaire, fréquence de passage), de fréquentation et d'accessibilité. Le réseau structurant représente ainsi 78 % de la fréquentation totale du réseau en 2014/2015.

Le réseau de nuit (à partir de 22h30) s'appuie sur les lignes du réseau structurant, ainsi que sur les lignes 27, 29, 36, 85, 86 et 89. Certaines de ces lignes peuvent voir leur tracé modifié par rapport à leur fonctionnement en journée, par exemple la C3 avec terminus à Mairie de Saint-Herblain à la place de Boulevard de la Baule.

Le réseau de nuit est complété avec le service Luciole, qui propose des navettes le jeudi entre Hangar à Bananes et Commerce, et le samedi vers les principaux quartiers de Nantes.

ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊT DU RÉSEAU

Etat des lieux

Le réseau TAN compte 2 342 points d'arrêt desservis par des lignes régulières d'après l'offre pour l'année 2014/2015.

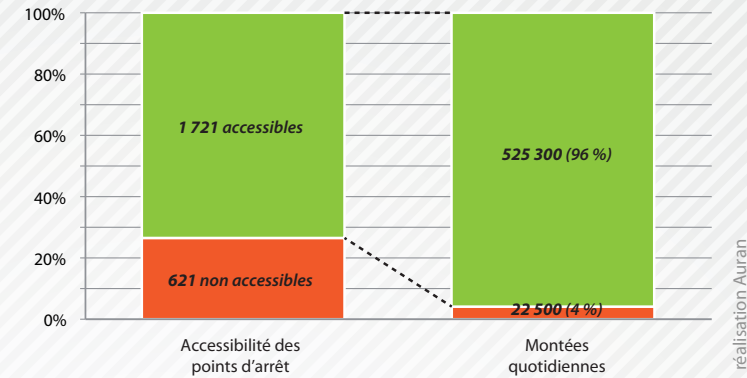


La notion de point d'arrêt est à distinguer de la station : une station correspond à un nom commercial, alors que le point d'arrêt correspond à l'arrêt desservi dans un sens donné par une ou plusieurs lignes. La station Commerce, par exemple, compte ainsi 13 points d'arrêt différents.

D'après les critères établis par Nantes Métropole pour évaluer l'accessibilité des points d'arrêt du réseau (issus des textes réglementaires et de la charte des arrêts accessibles), ce sont aujourd'hui 1 721 d'entre eux qui sont classés comme accessibles (73,5 %), contre 51 % lors de l'élaboration du SDATC de 2009. La réalisation des lignes Chronobus a notamment permis de rendre accessibles un nombre important d'arrêts dans des temps limités, tout en améliorant les dispositifs d'information voyageurs à quai.

	Fréquentation Totale	Accessibilité
Tramway	299 230	100 %
Busway	37 080	100 %
Chronobus	91 260	99 %
Bus	120 250	82 %
TOTAL TAN	547 820	96 %












Réseau TAN / Accessibilité des points d'arrêt

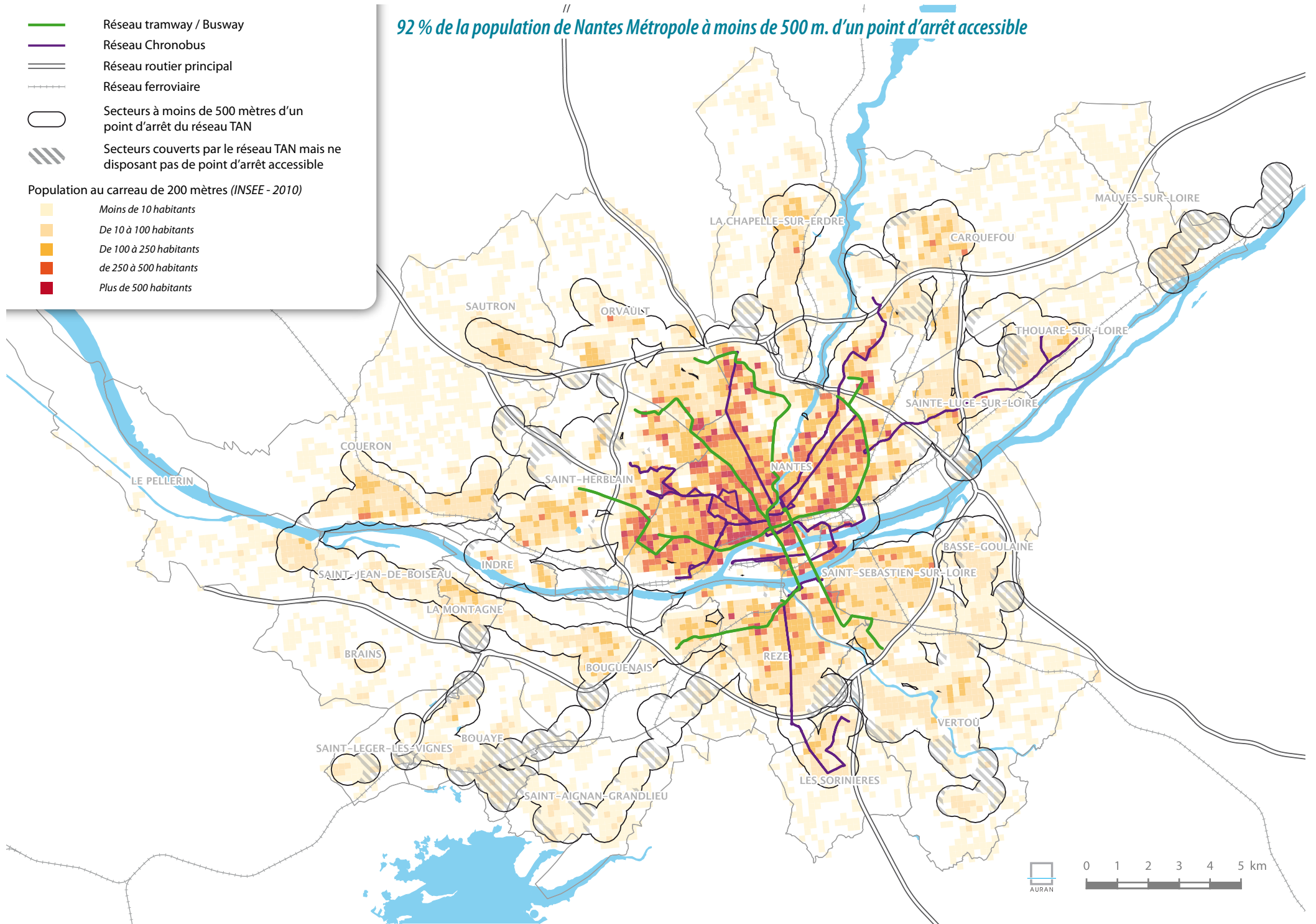


A noter que certains arrêts peuvent cependant nécessiter une manœuvre du véhicule (agenouillement et déploiement d'une palette) pour compenser la hauteur du quai. Ces arrêts sont néanmoins considérés accessibles dans la mesure où les autres caractéristiques principales de l'arrêt respectent les normes (pentes, débattement permettant le retournement des usagers en fauteuil, ...).

Si l'amélioration de la situation est notable, il reste donc encore 621 points d'arrêt à aménager, représentant 4 % des montées quotidiennes effectuées sur le réseau.

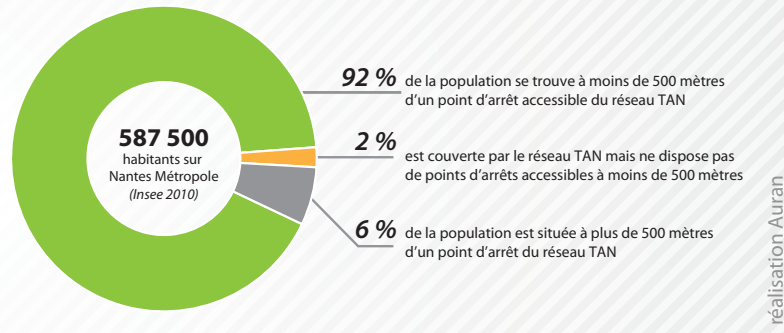
92 % de la population de Nantes Métropole à moins de 500 m. d'un point d'arrêt accessible

-  Réseau tramway / Busway
 -  Réseau Chronobus
 -  Réseau routier principal
 -  Réseau ferroviaire
 -  Secteurs à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt du réseau TAN
 -  Secteurs couverts par le réseau TAN mais ne disposant pas de point d'arrêt accessible
- Population au carreau de 200 mètres (INSEE - 2010)
-  Moins de 10 habitants
 -  De 10 à 100 habitants
 -  De 100 à 250 habitants
 -  de 250 à 500 habitants
 -  Plus de 500 habitants



A partir des données carroyées de population sur Nantes Métropole en 2010¹, il est possible d'estimer que 94 % de la population métropolitaine se situe à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt du réseau de transport collectif. Croisé avec l'accessibilité des arrêts, 92 % de la population de Nantes Métropole est à moins de 500 mètres d'un arrêt accessible (cf. carte p. 25).

Couverture de la population en fonction de l'accessibilité des points d'arrêt



Accessibilité des pôles d'échanges

Le réseau de transports publics de Nantes Métropole compte 19 pôles d'échanges principaux, dont 4 situés au cœur de l'hypercentre (cf. carte p. 29). Ces pôles d'échanges représentent en 2014/2015 le tiers des montées quotidiennes relevées sur le réseau.

Sur les 116 points d'arrêt recensés dans ces pôles d'échanges, 1 seul est pour le moment encore inaccessible au regard des normes considérées (arrêts BLVU7 sur Mendès-France – Bellevue, desservi par la ligne 74).

La situation sur l'ensemble des pôles d'échanges de l'agglomération montre donc une amélioration par rapport à l'état des lieux réalisés dans le SDATC de 2009, où 85 % des points d'arrêt étaient accessibles.

¹ Les données carroyées permettent de disposer de la population sur l'ensemble du territoire métropolitain par carreau de 200x200 mètres. Bien que plus anciennes que les dernières données disponibles par l'INSEE (2012), ces données permettent de disposer d'une répartition plus fine de la population et donc de mieux approcher la couverture par le réseau TAN.

Identification des arrêts prioritaires du réseau TAN

L'ordonnance du 26 septembre 2014 introduit un changement important par rapport aux anciens SDATC, dans la mesure où l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus l'intégralité des points d'arrêt, mais seulement ceux identifiés de manière prioritaire.



La notion d'arrêt prioritaire est définie par la loi (décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014). Aussi, un point d'arrêt sera prioritaire dès lors qu'il répond au moins à une des conditions suivantes :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport urbain ;
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- 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.

Lorsque l'application de ces critères ne permet pas d'identifier un point d'arrêt prioritaire dans une commune à desservir, l'AOT doit déterminer a minima un point d'arrêt à rendre accessible par commune.

Appliqués aux 621 points d'arrêt identifiés comme non-accessibles, ces différents critères ont permis de mettre en avant 379 points d'arrêt prioritaires pour leur mise aux normes d'accessibilité (cf. carte ci-contre).

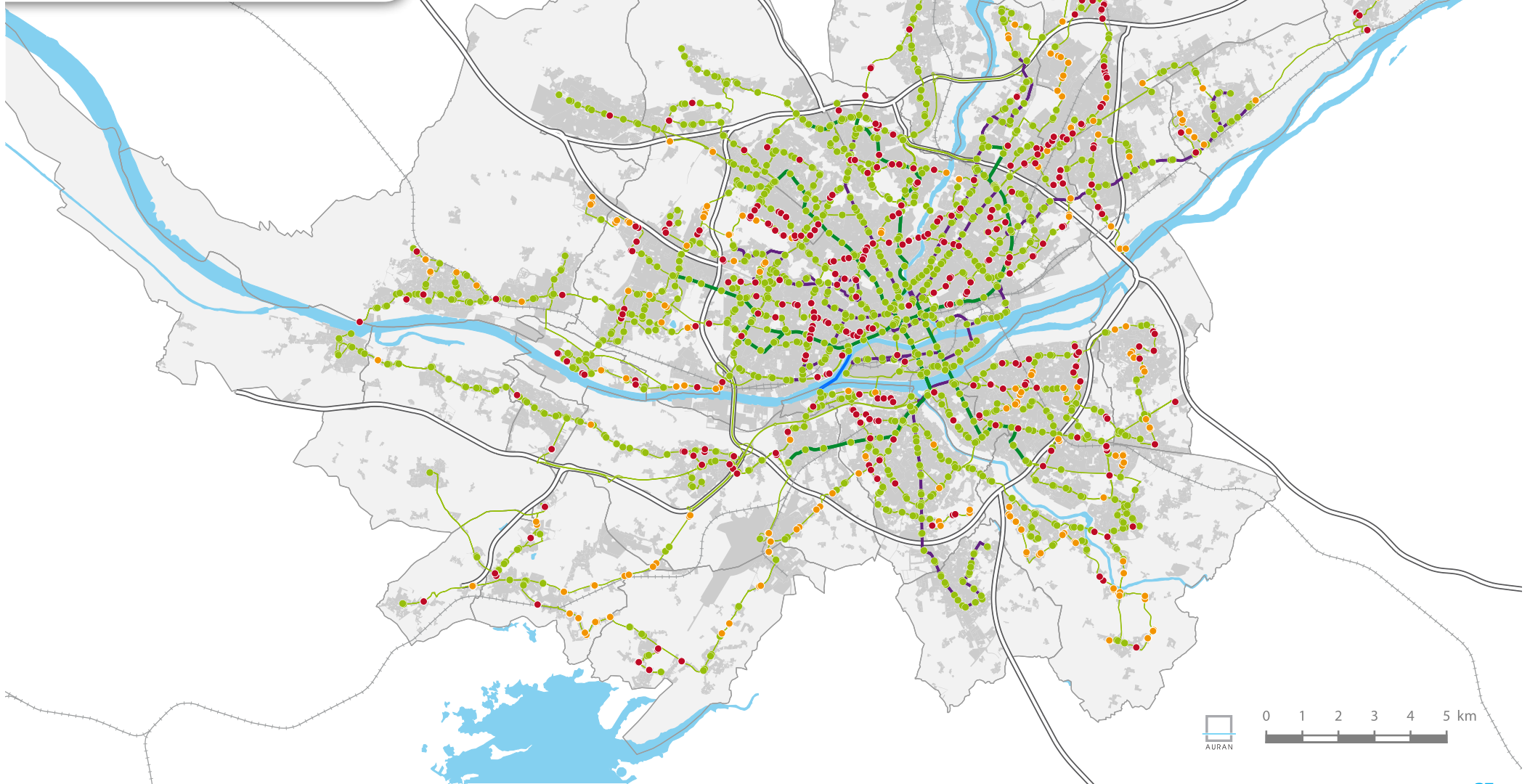
Bien que la détermination de ces arrêts prioritaires ne concerne que 60 % des arrêts aujourd'hui inaccessibles, l'objectif à terme pour Nantes Métropole reste bien l'accessibilité totale de son réseau.

2 342 points d'arrêt sur le réseau TAN (2014/2015) dont 74 % accessibles

- Réseau tramway / Busway
- Réseau Chronobus
- Réseau Navibus
- Réseau Bus
- Réseau routier principal
- Réseau ferroviaire

2 342 points d'arrêt sur le réseau TAN

- 1 721 arrêts accessibles
- 379 arrêts non accessibles prioritaires
- 242 arrêts non accessibles non prioritaires



ACCESSIBILITÉ DU MATÉRIEL ROULANT

Description du parc de véhicules sur le réseau

Le parc de matériel roulant sur le réseau TAN à fin 2014 comporte un total de 611 véhicules, pour partie affrétée². Le parc propre SEMITAN se décompose de la façon suivante :

Type	Parc	Accessibles	% accessibles
Tramway	91	91	100 %
Busway	23	23	100 %
Autobus (standards et articulés)	349	340	97,5 %
Total	463	454	98 %

A fin 2014, 98 % du parc SEMITAN est accessible aux personnes en fauteuil, avec seulement 9 autobus non accessibles, utilisés occasionnellement sur des renforts de lignes.

Le parc affrété compte quant à lui 148 véhicules, dont 118 accessibles complètement aux personnes en fauteuil (plancher bas + palette), soit un taux d'accessibilité de 80 %.

Enfin, le parc Proxitan compte 49 véhicules (dont 17 affrétés). Si les véhicules utilisés (minibus) ne sont pas équipés de plancher bas, le service comporte de fait une assistance humaine permettant l'installation des usagers dans le véhicule.

La majorité des lignes exploitées par la SEMITAN (à l'exception des lignes 80, 85, 89, 90, 96, 36, 97 et navette aéroport) sont également

équipées d'un système d'aide à l'exploitation (SAE) permettant de disposer d'annonces visuelles et sonores de la destination et du prochain arrêt à l'intérieur du bus, ainsi que d'une annonce sonore (ligne et destination) déclenchée par télécommande à l'extérieur du bus. Sur les lignes affrétées, seule la C4 dispose de ces informations.

Les lignes non suivies SAE sont équipées d'un système d'information clientèle embarqué permettant d'afficher l'heure et la destination.

Lignes dotées de matériel roulant accessible

Alors que l'ensemble du matériel roulant n'est pas encore totalement accessible, certaines lignes ont néanmoins la garantie de toujours disposer de véhicules équipés de plancher bas, accessibles aux usagers en fauteuil roulant. Ces lignes sont identifiables par un pictogramme spécifique figurant dans le guide complet des horaires édité chaque année.

En 2014/2015, sur les 56 lignes régulières du réseau TAN, 41 d'entre elles sont associées à ce pictogramme (dont les trois lignes de tramway, le Busway, et les 7 lignes de Chronobus). Ces lignes représentent 98 % de la fréquentation quotidienne du réseau (contre 90 % en 2009).

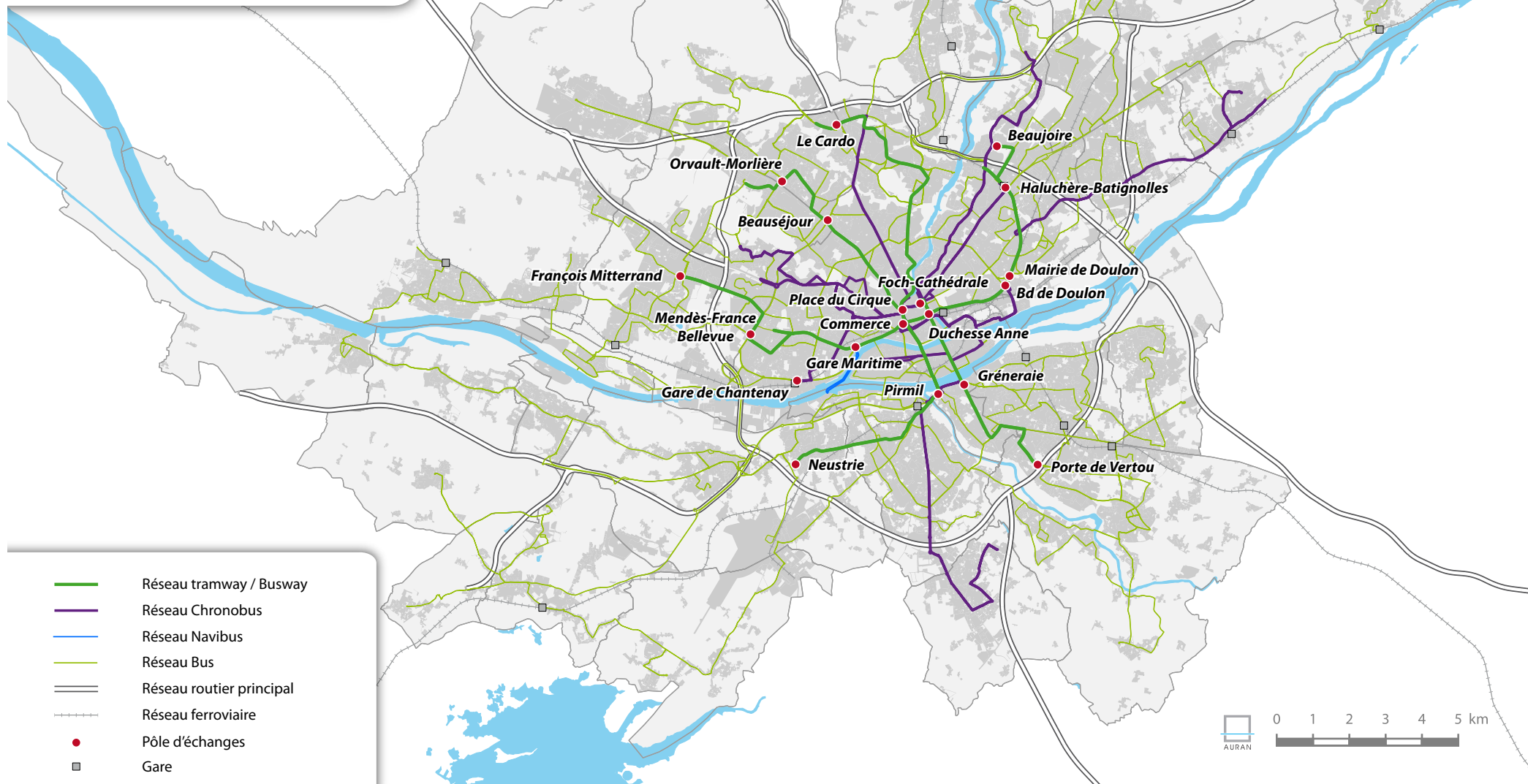
Le croisement de cette information avec les données de fréquentation disponibles aux arrêts montre qu'aujourd'hui, plus de 9 voyageurs sur 10 montent dans un véhicule dont l'accessibilité est garantie à partir d'un arrêt lui aussi accessible.

² Liste des lignes affrétées (2014/2015) : C4, 27, 33, 47, 59, 66, 67, 68, 74, 77, 81, 84, 86, 87, 88, 91, 93, 95, 98, 99, E1, E4, E5, E8

Pôle d'échanges	Arrêts	Fréquentation
Beaujoire	4	3 108
Beauséjour	11	6 753
Boulevard de Doulon	4	2 931
Commerce	13	62 168
Duchesse Anne	4	16 563
Foch - Cathédrale	5	6 885
François Mitterrand	5	4 017
Gare de Chantenay	5	1 798
Gare Maritime	3	5 947
Gréneraie	7	7 025
Haluchère-Batignolles	9	11 625
Le Cardo	6	3 128
Mairie de Doulon	4	3 599
Mendès-France - Bellevue	7	7 761
Neustrie	9	4 322
Orvault - Morlière	5	4 711
Pirmil	7	16 240
Place du Cirque	4	11 524
Porte de Vertou	4	2 173

116 points d'arrêt dans les 19 pôles d'échanges principaux du réseau TAN

1 seul arrêt non accessible (dans le pôle Mendès-France Bellevue)



DESCRIPTION DU SERVICE PROXITAN

Dès 1979, les collectivités locales de l'époque ont mis en œuvre un service spécifique de transport pour les personnes à mobilités réduites. Celui-ci a connu de nombreuses évolutions au cours des années pour aboutir à sa forme actuelle :

- système de transport à la demande, en porte à porte, sur les 24 communes de Nantes Métropole
- service accessible aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité à 80 % délivrée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH)
- service accessible avec la tarification du réseau urbain
- service fonctionnant avec un système de réservation pouvant se faire entre 10 jours et la veille du déplacement (avant 16h)
- service accessible gratuitement pour l'accompagnateur (âgé d'au moins 10 ans et en mesure d'assister la personne à mobilité réduite), si la demande est faite lors de la réservation
- service fonctionnant de 6h30 à minuit du lundi au vendredi, de 7h15 à minuit le samedi et de 9h à 22h20 le dimanche et les jours fériés (hors 1er mai)

Ainsi sur la période 2002/2014, le nombre de bénéficiaires et le nombre de courses réalisées ont fortement augmenté pour atteindre respectivement 4 850 bénéficiaires et 191 313 courses.

La ventilation de la fréquentation par type de handicap est la suivante :

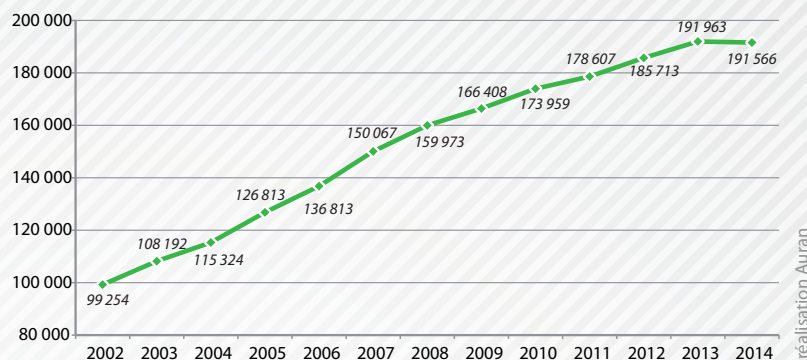
- déficients intellectuels : 17 % des inscrits et 36 % des voyages
- déficients sensoriels : 17 % des inscrits et 18 % des voyages
- déficients moteurs : 31 % des inscrits et 25 % des voyages
- fauteuils roulants : 33 % des inscrits et 19 % des voyages

Ces proportions sont relativement stables dans le temps avec tout de même une tendance à l'augmentation des déficients intellectuels et une tendance à la baisse des déficients moteurs.

Malgré l'accroissement des moyens dédiés au service (49 véhicules au total, dont une partie sous-traitée par la SEMITAN), cette situation conduit à des problèmes de saturation essentiellement aux heures de pointes (taux de refus de l'ordre de 2,5 %).

Face à ce constat, Nantes Métropole va engager prochainement une réflexion globale sur le devenir du service à la fois en terme d'accès, de fonctionnement et de qualité de service proposés aux bénéficiaires, mais aussi en lien avec la politique d'accessibilité de l'ensemble des services de mobilités.

Proxitan / Fréquentation annuelle



Proxitan / Kilomètres annuels parcourus

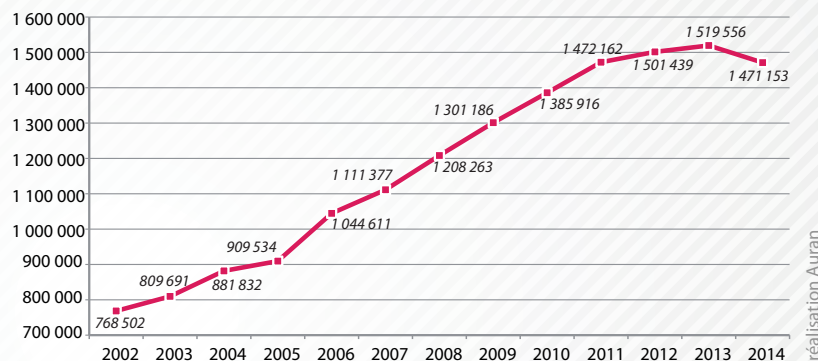


Tableau de synthèse de l'accessibilité du réseau, ventilé par lignes

	Ligne	Arrêts	Fréquentation	Accessibilité des arrêts						Accessibilité du matériel
				Arrêts accessibles	%	Montées accessibles	%	Descentes accessibles	%	
Ⓒ Tramway	1	68	124 590	68	100%	124 590	100%	124 590	100%	Garantie
Ⓒ Tramway	2	60	93 890	60	100%	93 890	100%	93 890	100%	Garantie
Ⓒ Tramway	3	64	80 750	64	100%	80 750	100%	80 750	100%	Garantie
Ⓒ Busway	4	30	37 080	30	100%	37 080	100%	37 080	100%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C1	58	19 850	56	97%	19 600	99%	19 590	99%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C2	52	13 030	52	100%	13 030	100%	13 030	100%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C3	88	15 220	85	97%	15 080	99%	15 190	100%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C4	52	8 610	52	100%	8 610	100%	8 610	100%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C5	36	12 790	36	100%	12 790	100%	12 790	100%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C6	90	16 830	85	94%	16 450	98%	16 240	96%	Garantie
Ⓒ Chronobus	C7	50	4 930	50	100%	4 930	100%	4 920	100%	Garantie
Bus	11	90	5 930	58	64%	4 290	72%	4 060	68%	Garantie
Bus	12	75	5 780	63	84%	4 840	84%	5 200	90%	Garantie
Bus	23	89	7 580	65	73%	5 810	77%	6 000	79%	Garantie
Bus	25	65	10 760	59	91%	10 380	96%	10 430	97%	Garantie
Bus	26	81	4 890	60	74%	3 610	74%	3 700	76%	Garantie
Ⓒ Bus	27	61	2 180	42	69%	1 630	75%	1 730	79%	Garantie
Bus	28	55	1 890	43	78%	1 640	87%	1 640	87%	Garantie
Ⓒ Bus	29	56	3 210	33	59%	2 230	69%	2 360	74%	Garantie
Bus	30	74	3 560	54	73%	3 110	87%	3 070	86%	Garantie
Bus	33	33	670	18	55%	360	54%	560	84%	Non Garantie
Ⓒ Bus	36	61	2 690	43	70%	2 280	85%	2 420	90%	Garantie
Bus	39	47	3 220	31	66%	2 510	78%	2 530	79%	Garantie
Bus	42	56	2 710	39	70%	2 230	82%	2 370	87%	Garantie
Bus	47	66	320	33	50%	250	78%	210	66%	Non Garantie
Bus	54	50	5 610	38	76%	5 010	89%	4 920	88%	Garantie
Bus	59	95	2 560	70	74%	2 320	91%	2 290	89%	Garantie
Bus	66	11	290	9	82%	260	90%	280	97%	Non Garantie
Bus	67	32	210	11	34%	80	38%	70	33%	Non Garantie
Bus	68	40	130	16	40%	50	38%	50	38%	Non Garantie
Bus	70	59	8 280	29	49%	4 980	60%	5 090	61%	Garantie
Bus	73	91	4 720	77	85%	4 440	94%	4 400	93%	Garantie
Bus	74	18	230	13	72%	110	48%	200	87%	Non Garantie
Bus	75	58	1 730	42	72%	1 250	72%	1 420	82%	Garantie
Bus	77	55	470	34	62%	370	79%	370	79%	Non Garantie
Bus	79	50	1 390	48	96%	1 360	98%	1 360	98%	Non Garantie
Bus	80	55	2 590	32	58%	1 810	70%	2 020	78%	Garantie
Bus	81	80	3 060	55	69%	2 620	86%	2 600	85%	Garantie
Bus	84	51	700	40	78%	600	86%	580	83%	Non Garantie
Ⓒ Bus	85	50	2 970	33	66%	2 500	84%	2 390	80%	Garantie
Ⓒ Bus	86	68	3 310	56	82%	2 870	87%	2 950	89%	Garantie
Bus	87	64	1 510	34	53%	1 020	68%	1 070	71%	Non Garantie
Bus	88	42	850	23	55%	670	79%	680	80%	Non Garantie
Ⓒ Bus	89	74	2 890	55	74%	2 600	90%	2 490	86%	Garantie
Bus	90	29	1 950	24	83%	1 700	87%	1 800	92%	Garantie
Bus	91	85	3 960	66	78%	3 560	90%	3 500	88%	Garantie
Bus	93	38	1 300	20	53%	1 010	78%	940	72%	Non Garantie
Bus	95	45	1 980	24	53%	1 590	80%	1 280	65%	Non Garantie
Bus	96	57	1 600	44	77%	1 370	86%	1 320	83%	Garantie
Bus	97	65	2 950	53	82%	2 680	91%	2 630	89%	Garantie
Bus	98	58	1 380	31	53%	970	70%	940	68%	Non Garantie
Bus	99	71	2 910	59	83%	2 680	92%	2 640	91%	Garantie
Ligne Express	E1	20	1 340	19	95%	1 280	96%	1 280	96%	Garantie
Ligne Express	E4	12	550	12	100%	550	100%	550	100%	Garantie
Ligne Express	E5	21	820	14	67%	390	48%	440	54%	Garantie
Ligne Express	E8	24	620	22	92%	600	97%	600	97%	Non Garantie

Les données de fréquentation sont entendues en montées quotidiennes sur le réseau, en jour rose, pour 2014/2015

L'accessibilité du matériel est celle indiquée dans le guide horaire des arrêts, édition 2014/2015, pages 2 à 4

Les lignes appartenant au réseau de nuit (après 22h30) sont signalées par le pictogramme Ⓒ

UN PROCESSUS DE CONCERTATION RENFORCÉ À NANTES MÉTROPOLE

DES INSTANCES MULTIPLES ET RENOUELÉES

La création de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH) de Nantes Métropole a été décidée en Conseil Communautaire de décembre 2005.

En 2014, et à l'occasion du nouveau mandat politique, il a été proposé de repenser la composition et le fonctionnement de l'instance afin de donner plus d'envergure à la CIAPH et de lui permettre de contribuer plus efficacement aux divers champs de compétences de la métropole.

Cette commission, aujourd'hui présidée par M. Jacques GARREAU, Vice-président en charge des déplacements doux, des continuités piétonnes et du handicap, se compose :

- d'un collège d'élus restructuré, associant vice-présidents et conseillers métropolitains représentant plusieurs des champs de compétence de Nantes Métropole afin de favoriser une prise en compte transversale de l'accessibilité
- d'un collège des associations et des usagers élargi, garant de la représentativité de l'ensemble des types de handicap. Les usagers intéressés par l'accessibilité ont également été conviés à y siéger en plus des associations.
- d'un collège des experts et personnalités qualifiées renforcé, comptant maintenant 10 membres et permettant d'intégrer de nouveaux champs d'expertise tels que le commerce et l'industrie, le design ou encore le logement social.

Cette nouvelle organisation sera consolidée et renforcée fin 2015, les perspectives étant :

- de faire évoluer la CIAPH vers la Commission Métro-

politaine de l'Accessibilité Universelle et la renommer CIA, fin 2015, conformément à la loi (ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014)

- d'ouvrir la commission aux représentants des personnes âgées sur le territoire métropolitain
- de mettre en œuvre un programme de travail annuel par des ateliers de concertation
- de développer des outils de suivi de l'accessibilité et notamment un système d'information géographique.

Au-delà de la CIA, de nouvelles instances ont également été créées :

- Le Groupe Accessibilité Universelle 24 (GAU24) a été créé, en Janvier 2015, afin de permettre aux élu-e-s en charge de la politique Handicap dans les 24 communes de Nantes Métropole de développer leurs échanges, ainsi que de suivre la politique métropolitaine en matière de handicap et d'accessibilité. Ce groupe de liaison politique réunit, une fois par an, les 24 élu-e-s concerné-e-s, sous la présidence du Vice-président en charge du Handicap.
- Un Conseil des Usagers de l'Espace Public, animé par Nantes Métropole en lien avec les communes, sur les thématiques des usages, de la conception et de la gestion de l'espace public.

UNE DÉMARCHE AUTOUR DES THÉMATIQUES DE L'ACCESSIBILITÉ

Afin de structurer et d'optimiser le travail de la CIA, des ateliers thématiques ont été mis en place. Les thèmes des transports, de la continuité de la chaîne des déplacements, du logement, des commerces ou de l'emploi font partie des enjeux prioritaires à traiter.

La CIA a donc été concertée sur des ateliers concernant l'élaboration

du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (SDA) et le renouvellement du Schéma Directeur d'Accessibilité programmée des Transports en Commun (SDAP-TC) dès janvier 2015. Cela s'est traduit par l'organisation d'ateliers thématiques mêlant nécessairement les réflexions autour de ces deux schémas.

Des PAVE au SDA, un corollaire du SDAP-TC

Un atelier a ainsi été consacré à la chaîne des déplacements dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (SDA). En lien avec les enjeux de développement urbain, ce document recense et classe sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires à traiter en priorité. L'objectif étant d'améliorer l'accès aux services à tous et particulièrement aux personnes en situation de handicap (tous types de handicap) dans leur vie quotidienne. Nantes Métropole a souhaité partager sa méthodologie d'identification des itinéraires avec les associations et les usagers via la CIA.

En effet, une rue, un bâtiment public ou une ligne de transport peut être accessible sans pour autant que l'ensemble du trajet le soit. Replacer les enjeux d'accessibilité à l'échelle de territoires pertinents est donc indispensable pour rendre la ville accessible à tous et garantir la continuité de la chaîne des déplacements. L'accessibilité représente ainsi un nouvel enjeu du futur PLU Métropolitain.

La Mission Egalité/Mission Handicap a missionné l'AURAN en septembre 2014 afin d'élaborer ce schéma et définir, en accord avec les usagers, les enjeux et les actions à prioriser (espace public, transports et équipements publics). Le SDA, en particulier, ciblera les axes de voirie prioritaires sur lesquels un diagnostic évaluant le niveau d'accessibilité est jugé indispensable.

Le SDA recense et classe donc sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires à traiter en priorité. L'objectif étant d'améliorer l'accès aux services à tous et aux personnes en situation de handicap dans leur vie quotidienne. Il s'agit d'aller au-delà des PAVE concentrés prioritairement sur les centralités de bourg.

Le projet de priorisation s'appuie notamment sur :

- le réseau de transports en commun

- la hiérarchisation des destinations par thèmes
- la prise en compte des lieux porteurs d'animation
- le lien avec les autres documents de planification et de programmation (PAVE, PLUM, SDAP-TC, PCDD).

Intégrant pleinement l'accessibilité du réseau de transports collectifs, le SDA s'inscrit donc dans une logique de synergie avec le SDAP-TC.

Une concertation au cœur de la définition des objectifs du SDAP-TC

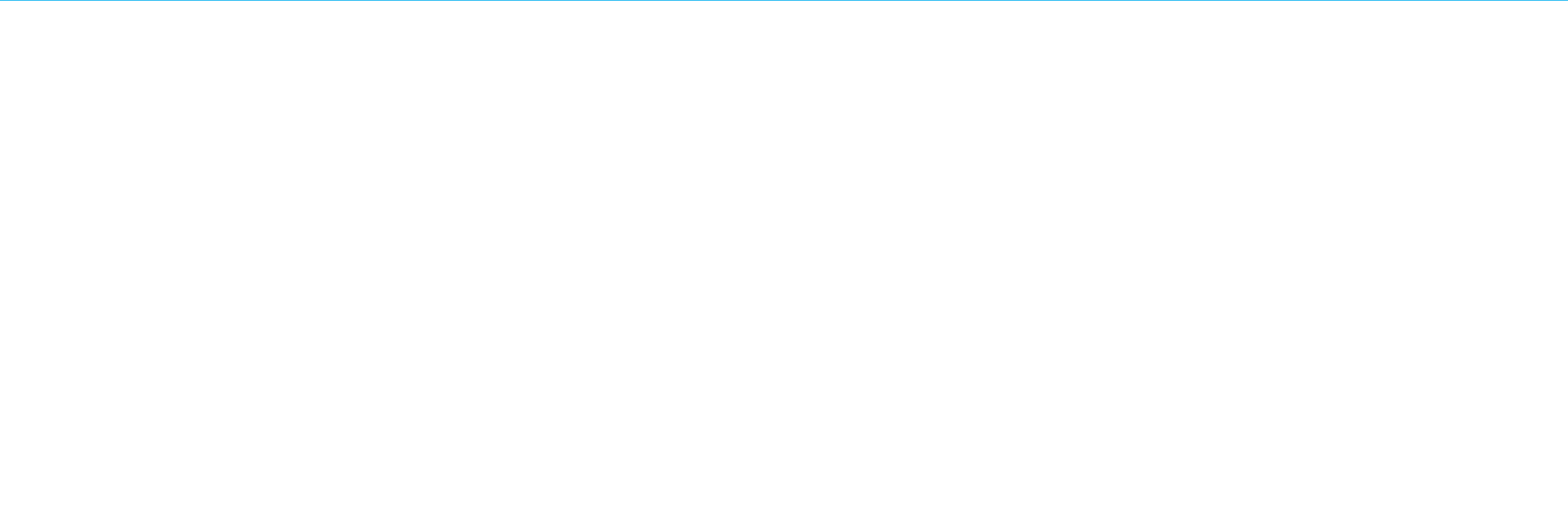
Dans le même temps, Nantes Métropole a également ouvert la concertation pour élaborer le nouveau SDAP-TC.

Cette concertation a été l'occasion de revenir sur les critères à prendre en compte pour évaluer le caractère prioritaire des arrêts à rendre accessibles. Ainsi, quatre critères ont été jugés pertinents pour compléter les critères de priorisation définis par la loi :

- Données d'exploitation (fréquentation des arrêts, correspondances, sécurité, ...)
- Données urbaines (centralités, intensité d'usage de l'espace public)
- Données sur les Établissements Recevant du Public (emploi, culture, commerce, établissements adaptés...)
- Données recueillies auprès des associations représentant les personnes handicapées (et la CIA) sur les besoins actuels et futurs.

Suite à cet atelier, les associations ont également transmis une liste par type d'équipements à desservir d'après plusieurs niveaux de priorité (cf. liste des équipements en annexe). Ces éléments ont ensuite été intégrés dans l'analyse des arrêts pour le SDAP-TC, mettant en avant les arrêts non-accessibles permettant la desserte d'établissements jugés prioritaires (cf. action 4 « Rendre accessible l'ensemble des arrêts du réseau TAN »).

Les arbitrages effectués chaque année pour déterminer les arrêts qui feront l'objet d'aménagement intégreront nécessairement ces critères afin d'assurer l'accessibilité de tous à ces établissements, et tiendront compte également des orientations issues du SDA une fois approuvé afin de garantir l'accessibilité de l'intégralité de la chaîne de déplacements vers ces établissements.



Enjeux et programme d'actions

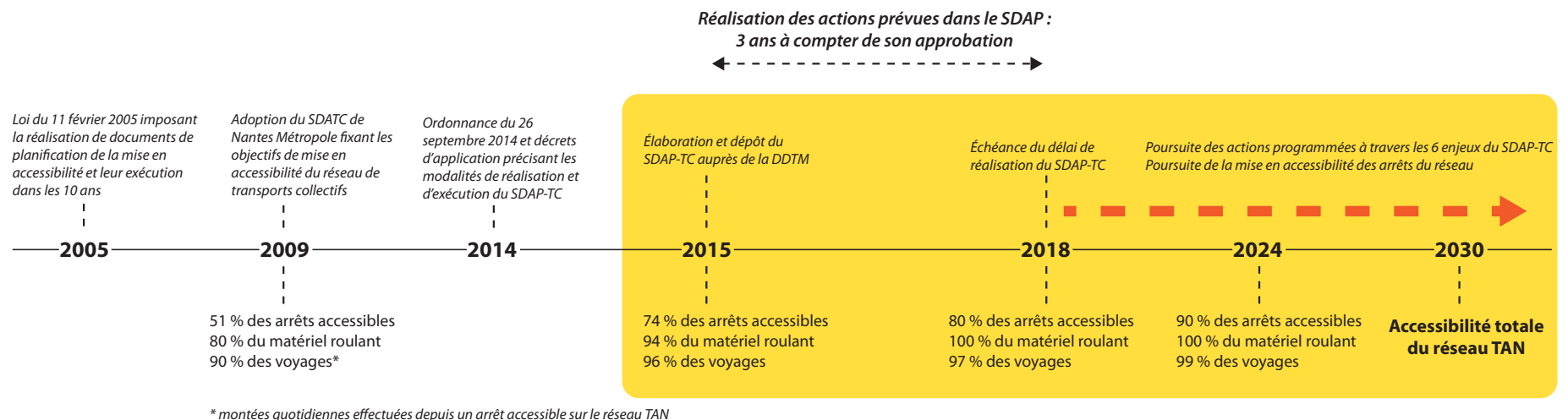
03

- Une politique de mise en accessibilité du réseau de transports collectifs qui s'appuie sur 6 enjeux fondamentaux, déclinée au travers de 18 actions.
- Un programme d'actions qui décline les engagements pris pour la mise en accessibilité sur la période 2016-2018, mais des actions pouvant se poursuivre au-delà pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale du réseau de transports collectifs fixé par la Métropole.
- Des actions qui permettent de couvrir l'ensemble des champs de l'accessibilité pour répondre aux besoins de tous les usagers : information voyageur, formation des personnels, programmation des travaux d'accessibilité, ...

SYNTHÈSE DE L'ACTION MÉTROPOLITAINE

Sur la base du diagnostic effectué sur l'accessibilité du réseau de transports collectifs, d'après les objectifs fixés par la loi, et dans la continuité des actions entreprises depuis plusieurs années par Nantes Métropole, un programme d'action a été défini autour de 6 enjeux fondamentaux : informer, accéder, circuler, accompagner, évaluer, adapter.

Ces enjeux, déclinés en 18 actions, ont pour objet de couvrir l'ensemble des champs de l'accessibilité pour les usagers du réseau. S'ils s'inscrivent dans le respect des exigences fixées par les textes réglementaires, ils viennent également formaliser l'investissement de la collectivité dans les actions de mise en accessibilité et la recherche de nouvelles méthodes pour être au plus près des besoins de tous. Sans hiérarchisation particulière entre eux, les 6 enjeux retenus illustrent une logique transversale qui servira de cadre à l'action de Nantes Métropole pour les années à venir afin de parvenir à l'accessibilité totale du réseau de transports collectifs.





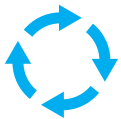
INFORMER

Avoir accès à une information adaptée est un préalable essentiel à l'autonomie de tous. Cela passe par la possibilité de disposer de supports d'information répondant aux besoins des personnes en situation de handicap, mais également par une mise à disposition facilitée de l'état de l'accessibilité au réseau.



ACCÉDER

Élément fort des nouveaux SDAP-TC, l'accessibilité des arrêts prioritaires du réseau de transports collectifs revêt forcément un aspect indispensable à la bonne circulation des usagers. Au-delà de l'aménagement des points d'arrêt encore non-accessibles, il s'agira également de poursuivre l'amélioration de la qualité des aménagements (mobilier urbain), ou encore de mieux prendre en compte l'accessibilité de l'intégralité de la chaîne de déplacement à travers une approche croisée avec le projet de Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (SDA).



CIRCULER

Alors que la quasi totalité du parc circulant sur le réseau TAN est accessible, la prochaine DSP devrait permettre d'atteindre l'objectif de 100 % du matériel roulant aux normes d'accessibilité. Dans une perspective d'amélioration continue des conditions de circulation, l'accent sera aussi mis sur le déploiement progressif de dispositifs d'information embarqués.



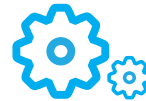
ACCOMPAGNER

Alors que les personnes handicapées ou à mobilité réduite peuvent avoir des difficultés à se déplacer, il est essentiel que l'ensemble des personnels en contact avec ces publics soit formé. Cela passe à la fois par la formation des conducteurs, mais aussi par une sensibilisation de l'ensemble des acteurs du territoire garantissant une prise en compte des besoins spécifiques de ces publics.



ÉVALUER







Le cadre réglementaire du SDAP-TC implique de réaliser des bilans annualisés des actions en faveur de l'accessibilité, ce qui est déjà mis en place avec la CIA et se poursuivra dans ce cadre. C'est aussi disposer d'outils actualisés pour suivre plus facilement l'évolution de l'accessibilité du réseau, et poursuivre les processus de concertation réguliers déjà initiés avec plusieurs instances où les associations de personnes à mobilité réduite ou handicapées sont représentées.



ADAPTER

Tant le réseau que les besoins des usagers peuvent être amenés à évoluer dans le temps. C'est pourquoi il est nécessaire de faire évoluer les services dédiés déjà en place pour les personnes handicapées (Proxitan). Adapter, c'est également prendre en compte les remarques émises par les usagers tout en leur donnant des moyens simples et efficaces pour les exprimer, ou encore anticiper et mieux cibler les besoins de certains publics (problématiques de repérage et d'orientation).

SYNTHÈSE DES ACTIONS

		Financement	Maîtrise d'Ouvrage	Échéances	
	INFORMER	ACTION 1 <i>Disposer d'une information en ligne accessible</i>	DSP TAN, marché Destineo	Exploitant du réseau TC, collectivités	automne 2015 : refonte du site internet ; printemps 2016 : intégration possible dans Destineo ; tout au long du contrat de DSP
		ACTION 2 <i>Éditer des matériels d'information accessibles à tous</i>	DSP TAN	Exploitant du réseau TC	tout au long du contrat de DSP
		ACTION 3 <i>Disposer d'une information complète à l'arrêt</i>	DSP TAN, contrat mobilier urbain	Nantes Métropole, exploitant du réseau TC	mi-2016 : arrivée des nouveaux mobiliers urbains
	ACCÉDER	ACTION 4 <i>Rendre accessible l'ensemble des arrêts du réseau TAN</i>	250 000 € / an pendant 5 ans dédiés spécialement à la mise en accessibilité des arrêts ; intégration dans les budgets liés aux projets urbains / projets de transport	Nantes Métropole, SEM / SPL	2018 : 80 % des arrêts accessibles sur le réseau ; 2024 : 90 % des arrêts accessibles (dont l'intégralité des arrêts prioritaires) ; 2030 : accessibilité totale de l'ensemble des points d'arrêts du réseau
		ACTION 5 <i>Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité au réseau structurant</i>	Tramway : 300 000 € ; Busway : 600 000 € ; Chronobus : 1 250 000 €	Nantes Métropole et maîtrise d'ouvrage déléguée pour les opérations Chronobus ; exploitant du réseau TC pour le tramway ; mandataire pour le Busway	2016 pour les stations de tramway ; 2018-2019 pour les autres opérations
		ACTION 6 <i>Continuer le déploiement de mobilier urbain accessible aux arrêts du réseau TAN</i>	Non connu à ce jour	Nantes Métropole	Fin 2016 - début 2017
	CIRCULER	ACTION 7 <i>Poursuivre la mise en accessibilité de l'intégralité du matériel roulant</i>	Achat de 80 bus articulés : 40 000 000 € ; achat de 20 Busways de 24 m : 20 000 000 €	SEMITAN en tant que mandataire	Arrivée des nouveaux bus entre 2016 et 2017 ; renouvellement des contrats d'affrètement d'ici 2018
		ACTION 8 <i>Continuer le déploiement d'outils embarqués</i>	SAE bus : 800 000 € pour l'équipements des 80 nouveaux bus ; SAE tramway : de 4 à 7 millions d'€ ; panneaux d'information : études en cours	Nantes Métropole et mandataire éventuel	Arrivée des nouveaux bus entre 2016 et 2017 ; renouvellement du SAE tramway prévu pour 2020
	ADAPTER	ACTION 9 <i>Réfléchir aux évolutions possibles du service Proxitan</i>	DSP TAN	Nantes Métropole, exploitant du réseau Proxitan	Mise en place dans le cadre du prochain contrat de DSP (1er janvier 2018)
		ACTION 10 <i>Mieux comprendre les problématiques de repérage et d'orientation dans les pôles d'échanges multimodaux</i>	Nantes Métropole	Nantes Métropole	2016-2018
		ACTION 11 <i>Faciliter le signalement des obstacles au déplacement</i>	Non connu à ce jour	Nantes Métropole, exploitant du réseau TC	2016-2018
	ACCOMPAGNER	ACTION 12 <i>Former le personnel de l'exploitant du réseau TC à l'accueil des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite</i>	DSP TAN	Nantes Métropole, exploitant du réseau TC	tout au long du contrat de DSP
		ACTION 13 <i>Favoriser le suivi de formations relatives à l'accessibilité par le personnel de Nantes Métropole</i>	Nantes Métropole	Nantes Métropole	2016-2018
		ACTION 14 <i>Veiller à l'accessibilité des points de vente et d'information</i>	DSP TAN 3 millions € prévus pour le renouvellement des distributeurs de titres de transport	Exploitant du réseau TC	Mise à jour régulière de l'information sur l'accessibilité des points de vente ; renouvellement des distributeurs de titres de transport prévu à l'horizon 2020
	ÉVALUER	ACTION 15 <i>Produire un bilan annuel des actions réalisées</i>	Nantes Métropole	Nantes Métropole	2016-2018
		ACTION 16 <i>Mettre en place un outil SIG permettant de suivre l'évolution de l'accessibilité du réseau</i>	200 000 €	Nantes Métropole, prestataire extérieur	fin 2016
		ACTION 17 <i>Intégrer les personnes handicapées dans les enquêtes voyageurs</i>	DSP TAN	Exploitant du réseau TC, collectivités	En fonction des dates de réalisation des enquêtes
		ACTION 18 <i>Mettre en œuvre des temps de concertation réguliers avec les associations représentatives</i>	Nantes Métropole	Nantes Métropole	Plusieurs moments de concertation chaque année

01 - DISPOSER D'UNE INFORMATION EN LIGNE ACCESSIBLE



DESCRIPTION DE L'ACTION

Le site web de la SEMITAN (et ses applications mobile) constitue le vecteur d'information le plus important du réseau. Il permet de connaître l'offre de transport, les services, le fonctionnement du réseau en temps réel, les tarifs, les arrêts accessibles, l'achat de titres. Plus de 5 millions de connections ont été réalisées en 2014. Des améliorations ont été apportées au cours des années afin de le rendre le plus accessible possible.

Cependant face à la progression de ce moyen de communication et à l'évolution des outils informatique, une refonte importante va être apportée au cours de l'automne 2015. Celle-ci va porter sur :

- l'amélioration de la lisibilité du site pour tous les supports : tablette, téléphone, ordinateur
- la création d'une rubrique accessibilité
- l'intégration des arrêts accessible sur le plan interactif

Au-delà de cette étape importante, Nantes métropole sera vigilante afin que l'exploitant porte une attention toute particulière à l'amélioration régulière de son site et de ses outils informatique dans un souci de faciliter l'accès au plus grand nombre.

Ainsi l'affichage de l'accessibilité des arrêts lors d'une recherche d'itinéraire via DESTINEO sera testé en fin d'année et mis en œuvre si l'expérience est concluante au printemps 2016

FINANCEMENT

- intégré dans la DSP TAN
- pour DESTINEO : intégré au marché DESTINEO regroupant l'ensemble des collectivités participantes (région, département, autorités organisatrices)

MAÎTRISE D'OUVRAGE

- exploitant pour les outils de communication du réseau TAN
- collectivités pour DESTINEO

ÉCHÉANCES

automne 2015 pour la refonte du site

printemps 2016 pour DESTINEO

tout au long du contrat de DSP pour l'amélioration continue du site et de ses applications



INFORMER

02 - ÉDITER DES MATÉRIELS D'INFORMATION ACCESSIBLES À TOUS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce domaine a déjà fait l'objet de nombreuses actions afin de faciliter la diffusion de l'information à l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Ainsi, la SEMITAN a mis en œuvre les points suivants :

- Liste des lignes accessibles aux PMR sur le plan de poche
- Pictogrammes PMR sur les fiches horaires de chaque ligne dont l'accessibilité du matériel roulant est garantie
- Édition dépliant PMR double lecture (Braille)
- Édition de fiches horaires Braille et envoi à la demande par courrier (service payant)

Les efforts seront poursuivis au cours des prochaines années à travers la création et amélioration des documents, en lien avec les besoins émis par les associations.

FINANCEMENT

Intégré dans la DSP TAN

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Exploitant du réseau TC

ÉCHÉANCES

Cette action s'inscrit dans une logique d'amélioration continue des supports d'information.

03 - DISPOSER D'UNE INFORMATION COMPLÈTE À L'ARRÊT



DESCRIPTION DE L'ACTION

Les informations disponibles à l'arrêt sont situées a minima sur le poteau d'arrêt ou sur l'abribus quand il y en a un, ainsi que sur les panneaux d'information en temps réel quand ils sont présents.

Sur le poteau d'arrêt, on retrouve le nom de l'arrêt, les numéros de lignes en passage, leur schéma de ligne et leur fiche horaire (heure théorique de passage à l'arrêt). Lorsque les arrêts possèdent un abribus, ceux-ci disposent en plus d'un plan général du réseau et d'un plan de quartier.

Les panneaux d'information temps réel affichent les temps d'attente des bus des différentes lignes en passage à l'arrêt. Les panneaux installés depuis 2006 sont équipés d'une synthèse vocale activée par la télécommande universelle. Cette fonction est déployée systématiquement lors de l'implantation ou du renouvellement des panneaux d'information. Les futurs mobiliers urbains (dont le renouvellement fait actuellement l'objet d'un dialogue compétitif) pourront intégrer directement ces panneaux d'information temps réel (cf. action 6 « Continuer le déploiement de mobilier urbain accessible aux arrêts du réseau TAN »).

FINANCEMENT

L'information fixe est financée dans le contrat de délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport.

Le déploiement de nouveaux dispositifs se fera essentiellement dans le cadre du futur contrat mobilier urbain.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole, exploitant du réseau TC

ÉCHÉANCES

Les principales nouveautés en matière d'information arriveront avec les nouveaux mobiliers urbains à partir de mi-2016.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'ensemble des arrêts de Nantes Métropole devra à terme être accessible, ce qui représente 621 arrêts au moment de l'élaboration du SDAP-TC. Compte tenu de ce nombre, il n'est pas possible de disposer d'éléments détaillés de programmation.

Le travail mené dans le cadre de la concertation avec les différentes associations a permis d'aboutir à une distinction des arrêts en **cinq grandes familles** (le détail des arrêts est disponible en annexes). Cette classification permet de disposer d'une hiérarchisation relative afin de faciliter la programmation de la mise en accessibilité des 621 arrêts :

- Famille 1 Arrêts situés sur les lignes structurantes du réseau **(6)**
- Famille 2 Arrêts situés dans les pôles d'échanges principaux **(1)**
- Famille 3 Arrêts situés à moins de 200 mètres d'un équipement ayant été jugé prioritaire dans le cadre de la concertation avec les associations représentatives (cf. annexes) **(181)**
- Famille 4 Autres arrêts prioritaires au sens de la loi **(191)**
- Famille 5 Autres arrêts non-accessibles et non prioritaires **(242)**

Ces familles peuvent évoluer, et plusieurs critères permettront d'arbitrer de manière fine la programmation annuelle prévue par Nantes Métropole et la SEMITAN, au regard d'opportunités (modification de ligne, travaux) ou de l'évolution du réseau.

Ainsi, de manière non-exhaustive, pourront être considérés : la fréquentation de l'arrêt, la desserte d'équipements prioritaires (notamment les ESAT ou les IME), l'accessibilité du cheminement (en lien avec le SDA en projet), l'existence ou non d'arrêts accessibles dans le périmètre immédiat de l'arrêt concerné, le fait qu'il s'agisse d'un arrêt accessible uniquement dans un sens, etc. Dans tous les cas, les arrêts des 2 premières familles seront rendus accessibles d'ici à 2017.

Les choix de mise en accessibilité dépendront également des opportunités. Les évolutions du réseau pourront aussi conduire à ajuster les arrêts à rendre accessibles (suppression ou ajouts de points d'arrêt).



Le projet de Schéma Directeur d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics (SDA), élaboré de manière volontaire par Nantes Métropole (cf. p. 33), constitue un outil pertinent pour le SDAP-TC.

En effet, s'il ne fait pas l'objet d'obligation réglementaire, il constitue un outil de connaissance et de priorisation de l'accessibilité de l'ensemble des cheminements. Il recense et classe sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires à traiter en priorité, dont les abords des arrêts de transport collectif.

Dans une volonté de mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements, le niveau d'accessibilité des axes du SDA sera renseigné à terme dans le SIG. Les arrêts dont les abords sont accessibles (ou programmés) pourront ainsi faire l'objet d'une plus grande priorité, et inversement.

FINANCEMENT

Une enveloppe annuelle de 250 000 € par an sur 5 ans est dévolue spécifiquement à la mise en accessibilité des arrêts prioritaires (familles 1 à 4). Ceci permet l'aménagement de 15 à 20 arrêts par an.

Par ailleurs, lors de la réalisation d'aménagements de voirie, projets neufs ou de rénovation, les arrêts situés dans le périmètre d'intervention seront mis en accessibilité. Annuellement, entre 10 et 30 arrêts sont aménagés par ce biais.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Les arrêts sont généralement réalisés sous maîtrise d'ouvrage directe de Nantes Métropole. Toutefois, les Sociétés d'Economie Mixte (SEM) ou les Sociétés Publiques Locales (SPL) d'aménagement peuvent assurer la maîtrise d'ouvrage directe ou indirecte des arrêts inclus dans leur périmètre d'intervention.

ÉCHÉANCES

A raison d'une quarantaine d'arrêts par an rendus accessibles, les échéances principales de mise en accessibilité du réseau de transports collectifs de l'agglomération nantaise sont les suivantes :

- 2018 (3 ans) : 80 % des arrêts accessibles (dont 100 % des arrêts sur le réseau structurant et dans les pôles d'échanges)
- 2024 (9 ans) : 90 % des arrêts accessibles (100 % des arrêts identifiés comme prioritaires)
- 2030 (15 ans) : 100 % des arrêts accessibles

Toutefois, les principaux arrêts desservant le territoire sont d'ores et déjà accessibles. La priorisation de traitement mise en place permettra de répondre au mieux aux besoins de déplacements des populations les plus fragiles.



05 - POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU STRUCTURANT

DESCRIPTION DE L'ACTION

Bien que certains points d'arrêt soient déjà considérés comme accessibles, les évolutions du réseau peuvent conduire à adapter certains d'entre eux. Au-delà de la mise en accessibilité des arrêts prioritaires, les investissements seront donc amenés à se poursuivre sur la totalité des arrêts du réseau pour garantir aux usagers la meilleure qualité possible.

Ainsi, l'arrivée de nouveaux Busway d'une longueur de 24m sur la ligne 4 impliquera certains ajustements notamment aux arrêts Foch-Cathédrale ou Duchesse Anne avec une amélioration de l'accostage et donc de l'accessibilité pour tous.

L'installation de bandes podotactiles et la suppression des poteaux gênant le passage se poursuivent sur les stations de tramway pour une finalisation en 2016.

Enfin, la création de nouvelles lignes Chronobus (C9 et C20), le prolongement de la ligne C3 vers Ar Mor et la modification de l'itinéraire de la C6 pour un passage à double sens entre la place Doumer et le Bd Guist'haou permettront de mettre en accessibilité l'ensemble des arrêts sur ces trajets à l'horizon 2018-2019.

FINANCEMENT

Le montant nécessaire à l'amélioration de l'accessibilité des stations de tramway est de 300 000 €.

La reconfiguration des stations Foch et Duchesse Anne sur le Busway, comprise dans l'opération d'arrivée des véhicules de 24m est estimée à 600 000 €.

La mise en accessibilité des quais, incluse dans les différentes opérations Chronobus, est estimée quand à elle à 1 250 000 €.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Sur le tramway, les opérations de mise en accessibilité sont réalisées dans le cadre de la DSP TAN. Pour le Busway, Nantes Métropole déléguera sa maîtrise d'ouvrage à un mandataire.

Les opérations Chronobus seront sous maîtrise d'ouvrage directe de Nantes Métropole et pour partie sous maîtrise d'ouvrage de LOD dans le cadre des aménagements de la ZAC du boulevard de la Baule (prolongement C3).

ÉCHÉANCES

2016 pour les stations de tramway.

2018-2019 pour les autres opérations.

06 - CONTINUER LE DÉPLOIEMENT DE MOBILIER URBAIN ACCESSIBLE AUX ARRÊTS DU RÉSEAU TAN



DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre du SDAP-TC et du renouvellement du mobilier des lignes de transports en commun de l'agglomération nantaise (SEMITAN) prévu en 2016, Nantes Métropole a recueilli l'avis des associations, en janvier 2015, sur le confort et l'accessibilité des arrêts existants auprès de plusieurs associations (ADAPEI, AFM, APF, CSCS44...) représentant différentes formes de handicap (personnes sourdes, déficients intellectuels, personnes en fauteuil roulant).

La question du confort d'usage et de l'ergonomie des aubettes, regroupait plusieurs champs tels que la lisibilité des informations (hauteur horaires, typographie, taille des caractères, contrastes), la compréhension des informations (directions, identification des lignes, plan du réseau), les informations au sol (Pictogramme PMR, dalle podotactile), les dispositifs de repos.

Ces préconisations sont intégrées dans les différents cahiers des charges relatifs à ces consultations, garantissant la mise en place d'un mobilier urbain répondant aux besoins de l'ensemble des publics utilisateurs des transports collectifs.

FINANCEMENT

Non connu

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

ÉCHÉANCES

Fin 2016 – début 2017 : déploiement du nouveau mobilier urbain bus

07 - POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE L'INTÉGRALITÉ DU MATÉRIEL ROULANT

DESCRIPTION DE L'ACTION

Concernant la flotte de véhicules propriété de Nantes Métropole et mise à disposition de la SEMITAN, un renouvellement important est engagé avec l'arrivée en 2016 et 2017 de 80 nouveaux bus articulés en remplacement des véhicules les plus anciens (dont les derniers bus non accessibles).

L'élaboration du cahier des charges de ces bus a donné lieu à une séance de travail avec les associations afin d'en faciliter l'usage pour tous. Le 1er juillet 2015, 8 membres d'associations représentants la déficience visuelle (collectif COPHAVI), le handicap moteur (APF) et la déficience intellectuelle (UNAPAEI) ont été sollicités pour donner leurs observations sur le modèle de bus le plus récent acquis par la SEMITAN.

Une visite du bus et des échanges sur les possibilités ou des contraintes techniques qui se sont déroulés en présence du responsable du département Matériel roulant de la DSP, de la direction des déplacements et de la mission handicap de Nantes Métropole.

A cette occasion, des échanges ont eu lieu sur les problématiques liés aux :

- synthèse vocales et télécommandes (volume sonore, fonctionnement...)
- les places réservées pour les personnes à mobilité réduite et les UFR (signalétique, emplacement...)
- les panneaux d'information embarqués
- le compostage (localisation des validateurs, modalités...)
- la signalétique à bord

Le remplacement des Busways par des véhicules de 24 m d'ici 2020

sera aussi l'occasion de travailler à une amélioration de l'usage pour tous de ces véhicules.

Pour les autres véhicules, enfin, les futurs contrats d'affrètement imposeront qu'ils soient accessibles. Les éléments du cahier des charges élaboré pour les bus Nantes Métropole pour en faciliter l'usage sera transmis aux sociétés affrétées pour l'acquisition de leurs nouveaux véhicules.

FINANCEMENT

L'accessibilité des nouveaux matériels roulants est incluse dans le prix d'achat des bus. Pour mémoire, le coût d'acquisition d'un bus articulé est de l'ordre de 500 000 €, soit 40 000 000 € pour 80 bus et les Busways de 24 m sont estimés à 1 000 000 €, soit 20 000 000 € pour les 20 véhicules.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le renouvellement en cours de 80 bus est assuré par la SEMITAN, mandataire de Nantes Métropole.

Les contrats avec les sociétés affrétées sont conclus par la SEMITAN, mais ce sont ensuite les sociétés qui achètent directement leurs bus. L'acquisition des Busway de 24m devrait être confiée à un mandataire.

ÉCHÉANCES

L'arrivée des 80 nouveaux bus est prévue entre 2016 et 2017.

Les contrats d'affrètement devraient être renouvelés d'ici la rentrée 2018, date à laquelle tous les véhicules du parc seront accessibles.



DESCRIPTION DE L'ACTION

Le déploiement du nouveau système d'aide à l'exploitation a permis de diffuser à l'intérieur des bus équipés une information visuelle et sonore du prochain arrêt et à l'extérieur, un système sonore déclenché par la télécommande universelle indiquant le numéro de la ligne et sa destination. 230 bus sont aujourd'hui équipés du système. Les 80 futurs bus articulés viendront compléter cette flotte de bus équipés de ce système.

Par ailleurs, une réflexion est en cours pour permettre la diffusion de ces mêmes informations embarquées dans les bus affrétés.

En plus de ces informations, une étude a été lancée pour intégrer de nouveaux panneaux d'information à l'intérieur des véhicules, permettant l'affichage permanent du schéma de la ligne, le prochain arrêt avec les lignes en correspondance et le temps d'accès aux principales stations de la ligne. Le prototype a fait l'objet d'une séance de travail avec les associations et des améliorations sont en cours, notamment pour la mise en place de pictogramme représentant les principaux lieux desservis par la ligne. Ces nouveaux dispositifs pourraient être intégrés dans les 80 futurs bus.

Concernant les tramways, les informations embarquées sont similaires à celles des bus. Toutefois, le système d'aide à l'exploitation (SAE) actuel ne permet pas les annonces sonores à l'extérieur des véhicules. Une étude est engagée sur son évolution ou son remplacement d'ici 2020, qui permettra d'intégrer cette nouvelle fonction.

FINANCEMENT

Le coût du système d'aide à l'exploitation, qui intègre la diffusion des informations sonores et visuelles est de l'ordre de 10 000 € par bus soit 800 000 € pour les 80 bus.

Pour les panneaux d'information et les tramways, les études sont en cours pour déterminer les enveloppes budgétaires à dégager. Le renouvellement du SAE Tramway est aujourd'hui estimé entre 4 et 7 millions d'euros.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole est maître d'ouvrage, et s'appuie le cas échéant sur un mandataire.

ÉCHÉANCES

Les futurs bus équipés des systèmes d'aide à l'exploitation et potentiellement des nouveaux panneaux d'information seront livrés en 2016-2017.

L'évolution du SAE Tramway est prévue à l'horizon 2020.



ADAPTER

09 - RÉFLÉCHIR AUX ÉVOLUTIONS POSSIBLES DU SERVICE PROXITAN

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de faire évoluer le service Proxitan, une démarche sera menée fin 2015 en associant étroitement l'ensemble des acteurs : usagers, association de personnes à mobilité réduite via les instances de concertation (CIA), partenaires institutionnels, mission évaluation, exploitant.

Elle se basera sur un diagnostic qualitatif et quantitatif du service Proxitan, une analyse de la réglementation, un benchmark des solutions mises en œuvre dans les autres agglomérations afin de pouvoir proposer des réponses au cours de l'année 2016-2017.

Les actions retenues seront mises en œuvre dans le cadre du futur contrat de DSP qui prendra effet au 1er janvier 2018.

FINANCEMENT

DSP TAN

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole et exploitant du service Proxitan

ÉCHÉANCES

Futur contrat de DSP prenant effet au 1er janvier 2018.

10 - MIEUX COMPRENDRE LES PROBLÉMATIQUES DE REPÉRAGE ET D'ORIENTATION DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



ADAPTER

DESCRIPTION DE L'ACTION

La taille des pôles d'échanges multimodaux, la densité de la signalétique, le manque de pictogrammes universels, la complexité des sites en matière d'orientation et de localisation des différentes lignes constituent quelques exemples de difficultés potentiellement rencontrées par les usagers. Des difficultés renforcées pour les personnes déficientes intellectuelles ou atteintes de troubles cognitifs.

En octobre 2014, la Mission Handicap a conduit une première expérimentation sur le repérage dans l'espace des personnes déficientes intellectuelles (deux demi-journées sur la pôle d'échanges multimodal de la Haluchère). La participation de testeurs adultes venant d'ESAT ont permis de finaliser un protocole et des questionnaires pour des journées d'évaluation qui auront lieu début 2016.

Ces expérimentations permettront d'intégrer des préconisations dans les futurs cahiers des charges des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) ainsi que de capitaliser les besoins sur l'espace public par la création de fiches thématiques dans le guide accessibilité piétons.

Le projet implique de :

- Définir les modalités du partenariat et les outils à mettre en place lors de réunions entre Nantes Métropole et l'ADAPEI.
- Se nourrir d'expérience similaires réalisés dans d'autres collectivités (benchmark, rencontres, etc...).
- Définir un protocole méthodologique
- Mettre en place des tests et des outils d'observation avec des usagers déficients intellectuels, et éven-

tuellement un autre corpus de testeurs tels que les personnes âgées, sur le repérage dans l'espace sur les sites intermodaux et sur les difficultés rencontrées lors de déplacements en transports en communs.

- Élaborer de façon conjointe des réponses adaptées en termes de signalétiques et d'aménagements pour apporter des améliorations concrètes aux sites (réaménagements, signalétique...).
- Élaborer des outils d'aide à l'autonomie : co-concevoir des outils pour les centres d'accueil (ESAT...) et si besoin des outils d'informations spécifiques.
- Planifier chaque année des actions par thématiques (2016 : évaluation de la signalétique ; 2017 : création d'outils d'accompagnement vers l'autonomie ; 2018 : sensibilisation des chauffeurs à la déficience intellectuelle).

FINANCEMENT

Nantes Métropole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

ÉCHÉANCES

2016-2018



ADAPTER

11 - FACILITER LE SIGNALEMENT DES OBSTACLES AU DÉPLACEMENT

DESCRIPTION DE L'ACTION

Nantes Métropole, conformément aux obligations de la loi du 11 février 2005 (article L1112-7 du Code des Transports), propose déjà un cahier des doléances disponible sur son site internet afin de recueillir les remarques des usagers sur les conditions d'accessibilité aux transports.

Afin de renforcer les retours des usagers, Nantes Métropole a lancé en 2015 une nouvelle application mobile dédiée à la mobilité et à la vie quotidienne. Cette application évolutive, encore en version pilote, sera enrichie par les contributions des citoyens-usagers et des communes pour devenir, fin 2015, une version co-construite.

Disponible gratuitement sur smartphones et tablettes, « Nantes dans ma poche » répond en temps réel aux questions que se posent au quotidien les usagers, mais aussi de signaler des dysfonctionnements. Si son objet n'est donc pas restreint au champ de l'accessibilité aux transports, il s'agit d'un outil présentant un intérêt notable dans ce but et dont la valorisation peut constituer un enjeu auprès des personnes à mobilité réduite.

FINANCEMENT

Non connu à ce jour

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole, exploitant du réseau TC

ÉCHÉANCES

2016-2018

12 - FORMER LE PERSONNEL DE L'EXPLOITANT DU RÉSEAU TC À L'ACCUEIL DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET À MOBILITÉ RÉDUITE



DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre de la formation initiale, les conducteurs sont sensibilisés sur les points suivants :

- Apprentissage de l'accostage aux quais PMR,
- Apprentissage de la manœuvre de sortie de rampe escamotable. La procédure écrite est présente dans le poste de conduite de chaque autobus,
- Traitement technique des incidents et communication aux PMR.

Un suivi en ligne est par ailleurs réalisé 3 fois par an.

Sur 2014, ce sont ainsi 90% des 1 200 conducteurs qui ont pu bénéficier d'un suivi de conduite assuré par leur supérieur hiérarchique : ce dernier s'assure que les manœuvres d'accostage ainsi que celle de sortie de rampe escamotable sont bien assimilées. Dans le cas contraire, une action de formation est engagée lors d'un atelier spécifique autobus ou tramway.

Ces actions de formation se poursuivront afin que l'ensemble des conducteurs soit familier des équipements et procédures spécifiques à utiliser.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'accueil des personnes handicapées dans les transports collectifs, Nantes Métropole a sollicité sa délégation de service public transport pour étoffer le contenu de leur formation : l'exploitant devra approfondir sa connaissance à l'ensemble des handicaps et notamment aux spécificités de la déficience intellectuelle et de la déficience auditive.

Nantes Métropole propose dans ce cadre :

- de participer au cahier des charges des formations
- de s'appuyer par ailleurs sur le matériel de sensibilisation au handicap déjà mis à disposition par la Métropole en direction des collectivités et des associations
- de s'appuyer sur les projets programmés sur 2016-2018 avec les publics déficients intellectuels

FINANCEMENT

DSP TAN

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole, exploitant du réseau TC

ÉCHÉANCES

Tout au long du contrat de DSP

13 - FAVORISER LE SUIVI DE FORMATIONS RELATIVES À L'ACCESSIBILITÉ PAR LE PERSONNEL DE NANTES MÉTROPOLE

DESCRIPTION DE L'ACTION

La Mission handicap a organisé un module de sensibilisation, par le biais d'une mise en situation de handicap, en septembre 2014 à l'occasion du séminaire organisé par la Direction des Déplacements qui a permis de toucher une quarantaine d'agents.

Au-delà de la direction des déplacements, des modules de formation « prise en compte de l'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes handicapées dans les projets d'aménagement public » ont été organisés par la mission handicap dans les pôles de proximité avec le CNFPT.

De même, des demi-journées de sensibilisation à l'accessibilité universelle auprès des développeurs urbains des Directions Territoriales d'Aménagement (DTA) et des responsables urbains, afin de créer une culture commune de l'accessibilité aux agents dont les métiers sont en lien avec le développement urbain.

Ces demi-journées seront reconduites ultérieurement pour élargir le public visé. En effet, forte de ses expériences, la Mission Égalité réalise pour 2016 un catalogue d'offre de services (actions de sensibilisation, matériels pour mise en situation...) pour sensibiliser les services et directions concernées à la prise en compte de l'accessibilité d'usage dans tous les projets et actions menés par la collectivité.

FINANCEMENT

Nantes Métropole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

ÉCHÉANCES

2016-2018

14 - VEILLER À L'ACCESSIBILITÉ DES POINTS DE VENTE ET D'INFORMATION



DESCRIPTION DE L'ACTION

Les principaux circuits de vente doivent pouvoir être accessibles aux personnes à mobilité réduite

Plusieurs actions ont déjà été engagées dans ce but, notamment avec l'aménagement d'un accès PMR et la mise en place d'un guichet spécifique prioritaire à l'Espace Mobilité, ainsi que le déploiement d'une fonction vocale accessible aux déficients visuels sur une soixantaine de distributeurs de titres de transport répartis sur les principaux points d'arrêt du réseau.

Les efforts se poursuivront au cours des prochaines années, avec une prise en compte des questions de l'accessibilité des PMR dans le cadre de la réflexion sur le renouvellement des distributeurs de titres. Un travail sera également mené sur l'identification des points de vente dépositaires accessibles.

FINANCEMENT

Intégré dans la DSP TAN.

Le budget prévu pour le renouvellement des distributeurs de titres de transports s'élève à 3 millions d'euros.

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Exploitant du réseau TC

ÉCHÉANCES

Mise à jour régulière de l'information sur l'accessibilité des points de vente

Le renouvellement des matériels pour les distributeurs de titres de transports est prévu à l'horizon 2020.

15 - PRODUIRE UN BILAN ANNUEL DES ACTIONS RÉALISÉES

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un bilan des actions menées par la métropole sur l'ensemble de ses compétences est rédigé et présenté chaque année aux membres de la CIA. Par ailleurs, des focus sur des thématiques spécifiques (transport notamment) sont régulièrement abordés en plénière CIA et font l'objet d'échanges.

Le rapport annuel de cette instance et des actions métropolitaines, ainsi que le SDAP-TC seront disponibles et téléchargeables sur le site internet de Nantes Métropole :

<http://www.nantesmetropole.fr/pratique/handicap>

Conformément aux obligations liées au SDAP-TC, un envoi sur l'évolution de la mise en accessibilité sera également fait à la préfecture.

FINANCEMENT

Nantes Métropole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

ÉCHÉANCES

2016-2018

16 - METTRE EN PLACE UN OUTIL SIG PERMETTANT DE SUIVRE L'ÉVOLUTION DE L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU



DESCRIPTION DE L'ACTION

Durant l'année 2014 et 2015, un groupe de travail réunissant Direction de l'Espace Public, Pôles de Proximité, Mission Égalité/Mission Handicap et Direction des Ressources Numériques a été constitué pour caractériser les critères d'accessibilité et pouvoir lancer un diagnostic sur le niveau d'accessibilité des principaux axes piétons priorités dans le projet de SDA.

Des axes qui desservent les transports en communs, les parkings, les établissements recevant du public, les commerces et services de santé ainsi que les établissements spécialisés.

Mi-2016, un diagnostic de la voirie actualisé va permettre de renseigner le niveau d'accessibilité de la voirie et de nourrir le Système d'Information Géographique (SIG). Cet état des lieux et son actualisation permettront de hiérarchiser la programmation des travaux au regard des continuités piétonnes et des enjeux de mise en accessibilité :

Le niveau d'accessibilité de chaque arrêt de bus et des chemine-ments alentours sera donc renseigné et contribuera à la lecture de l'évolution du réseau chaque année.

FINANCEMENT

200 000 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole et prestataire extérieur

ÉCHÉANCES

fin 2016

17 - INTÉGRER LES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LES ENQUÊTES VOYAGEURS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Chaque année, plusieurs enquêtes sont réalisées sur le réseau TAN pour mieux connaître les besoins et les usages des voyageurs. Si les personnes à mobilité réduite peuvent être interrogées de la même manière que les autres usagers, il apparaît pertinent d'adapter les enquêtes auprès de ce public spécifique pour mieux prendre en compte les difficultés que ces personnes peuvent rencontrer au quotidien.

FINANCEMENT

DSP TAN

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Exploitant du réseau TC, collectivités

ÉCHÉANCES

En fonction des dates de réalisation des enquêtes

18 - METTRE EN ŒUVRE DES TEMPS DE CONCERTATION RÉGULIERS AVEC LES ASSOCIATIONS REPRÉSENTATIVES

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mission handicap et la direction des déplacements sollicitent depuis de nombreuses années les associations de personnes en situation de handicap par le biais du CNAU (conseil nantais de l'Accessibilité Universelle) ou de la CIA : visite sur site, découverte du matériel roulant ou co-construction de stratégies.

Par ailleurs, les demandent émanant de la CIA ou des usagers sont prises en compte et contribuent au cahier des charges des concertations.

Depuis 2015, des groupes de travail ont eu lieu notamment sur les arrêts prioritaires, le confort d'usage des aubettes ou encore l'ergonomie des bus

FINANCEMENT

Nantes Métropole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

ÉCHÉANCES

En 2016, d'autres thématiques sont prévues :

- évaluation in situ et réflexion sur le repérage et la signalétique des pôles d'échanges multimodaux en collaboration avec l'association ADAPEI.
- démarche pour l'autonomisation des personnes atteintes de troubles cognitifs et de déficiences intellectuelles.

En 2016/2017 :

- évaluation et réflexion sur le transport à la demande (Proxitan)
- démarche pour l'autonomisation des personnes atteintes de troubles cognitifs et de déficiences intellectuelles

Liste des sigles

ADAP / Agenda d'Accessibilité Programmée

ADAPEI / Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés

AFM / Association Française contre les Myopathies

AOT / Autorité Organisatrice des Transports

APF / Association des Paralysés de France

AURAN / Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

CIA / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

CIAPH / Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

CNAU / Conseil Nantais pour l'Accessibilité Universelle

DDTM / Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DSP / Délégation de Service Public

ERP / Etablissement Recevant du Public

SDATC / Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports collectifs

SDAP-TC / Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée

SEMITAN / Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

PDU / Plan de Déplacements Urbains

SIG / Système d'Information Géographique

SDA / Schéma Directeur d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics

PAVE / Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PMR / Personne à Mobilité Réduite

SAE / Système d'Aide à l'Exploitation

SIC / Système d'Information Clientèle

IOP / Installations Ouvertes au Public

EPCI / Etablissement Public de Coopération Intercommunale

MDPH / Maison Départementale des Personnes Handicapées

GAU24 / Groupe Accessibilité Universelle 24

PLUM / Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

ESAT / Etablissement et Service d'Aide par le Travail

IME / Institut Médico-Educatif

SPL / Société Publique Locale

CSCS44 / Centre Socio-Culturel des Sourds de Loire-Atlantique

COPHAVI / Comité des Organisations pour les Personnes HAndicapées Visuelles

DTA / Direction Territoriale d'Aménagement

PEM / Pôle d'Echanges Multimodal

ANNEXES

04

Liste des annexes

- Liste des 621 arrêts non-accessibles sur le réseau TAN, avec classification d'après les 5 familles, fréquentation quotidienne à l'arrêt (2014/2015), niveau de priorité du cheminement sur lequel l'arrêt se situe (projet de SDA).
- Liste des catégories d'équipements dont la desserte apparaissait prioritaire lors de la concertation avec les associations.
- Extraits du guide d'aménagement des arrêts de bus de Nantes Métropole.
- Textes de loi (Ordonnance du 26 septembre 2014 et décrets relatifs au SDAP-TC)
- Règlement du service Proxitan

Liste des 621 arrêts non-accessibles sur le réseau TAN, avec classification d'après les 5 familles, fréquentation quotidienne à l'arrêt (2014/2015), niveau de priorité du cheminement sur lequel l'arrêt se situe (projet de SDA)

Famille 1 / Arrêts prioritaires (situés sur des lignes structurantes du réseau)

Nom	Code	Lignes	Commune	MD ¹	SDA ²
St-Pierre	STPI1	11 12 C1 C6	Nantes	715	1
St-Pierre	STPI2	11 12 C1 C6	LU Nantes	557	1
Anatole France	AFRA3	54 C6	Nantes	334	1
Raoul Dufy	RDFY1	C3	Nantes	165	1
Doumer	DOME1	C6	Nantes	84	1
Equipement	EQPE1	54 C6	Nantes	436	2

Famille 2 / Arrêts prioritaires (situés dans les grands pôles d'échange de l'agglomération)

Nom	Code	Lignes	Commune	MD	SDA
Mendès-France-Bellevue	BLVU7	74	Saint-Herblain	86	1

Famille 3 / Arrêts prioritaires (à moins de 200 mètres des équipements mis en avant lors de la concertation)

Nom	Code	Lignes	Commune	MD	SDA
Recteur Schmitt	RTSC4	'6 66 75 80 E5	RB Nantes	823	1
Zola	ZOLA1	11 70	RB Nantes	673	1
Zola	ZOLA2	11 23	Nantes	530	1
St-Jean-Baptiste de la Salle	SBSA1	23 70	RB Nantes	494	1
St-Jean-Baptiste de la Salle	SBSA2	23 70	RB RS Nantes	446	1
Egalité	EGLI4	11 70	RB Nantes	336	1
Egalité	EGLI3	11 70	RB Nantes	327	1
Bourgeonnière	BOGE3	26 86	RS Nantes	309	1
Cambronne	CBSS1	29 39	Saint-Sébastien-sur-Loire	306	1
Allende	ALDE1	36 99	Bouguenais	304	1
Pouliguen	PLGU1	23	Nantes	300	1
Pouliguen	PLGU2	23	Nantes	297	1
Dalby	DALB3	12	Nantes	276	1
Joliverie	JLVE1	42	Nantes	268	1
Bottière	BTIE1	11	Nantes	254	1
Fantaisie	FATA2	86 96	RS Nantes	251	1
Espace Diderot	DIDE3	33	Rezé	238	1
Convention	CVTI2	11 70	RB Nantes	235	1
Enchanterie	ECTE2	11	Nantes	228	1
Le Corbusier	LCBU2	30 97	Rezé	220	1
Lippmann	LIPP1	11	Nantes	215	1
Repos de Chasse	RPCH1	23	Nantes	215	1
Enchanterie	ECTE1	11	RB Nantes	213	1
Savarières	SAVA3	39	Saint-Sébastien-sur-Loire	209	1
Bottière	BTIE2	11	Nantes	194	1
Aristide Briand	BIAN1	75 95	Carquefou	188	1
Savarières	SAVA4	39 RT	Saint-Sébastien-sur-Loire	184	1
République	RPBL1	26 LU ZT	Nantes	181	1
Mairie de Rezé	MREZ1	30 97	Rezé	177	1
Marrière	MRR12	11	Nantes	171	1
Fantaisie	FATA1	86 96	RS Nantes	169	1
Convention	CVTI1	11 70	RB Nantes	164	1
La Houssais	LHOU2	30 RT	Rezé	157	1

Haute Forêt	HFNA2	23 70	RB Nantes	149	1
Bobby Sands	BSAN1	93	RS Saint-Herblain	149	1
Savarières	SAVA2	29	Saint-Sébastien-sur-Loire	148	1
Centre de Bouguenais	BOCE1	36	Bouguenais	142	1
Val d'Or	VORR2	25 59 96	RS Orvault	140	1
Chevalerie	CVLE2	26	Nantes	138	1
Mairie de Rezé	MREZ2	30 97	Rezé	135	1
Bourgeonnière	BOGE4	26 86	RS Nantes	134	1
Bobby Sands	BSAN2	93	Saint-Herblain	131	1
Cabrol	CABR2	70	RB Nantes	129	1
Berligout	BLGO1	84 91	Couëron	126	1
Fresche Blanc	FBLA2	26 86	RS Nantes	124	1
Marcel Hatet	MHAT1	12	Nantes	124	1
Berligout	BLGO2	84 91	Couëron	123	1
Tréca	TRCA1	80	Nantes	114	1
Gilière	GLIE1	86 96	RS La Chapelle-sur-Erdre	114	1
Tréca	TRCA2	80	Nantes	109	1
Landreau	LDRE3	87	RB Nantes	109	1
Marcel Hatet	MHAT2	12	Nantes	100	1
Haute Indre	HIND1	81	Indre	98	1
Centre de Carquefou	CACE3	75 E5	RB Carquefou	97	1
Sables d'Or	SAOR1	77	Thouaré-sur-Loire	95	1
Centre de Bouguenais	BOCE2	36	Bouguenais	94	1
Pâtis Rondin	PATR1	11	Nantes	94	1
Perrines	PRNE1	12 87	RB Nantes	91	1
Haute Indre	HIND2	81	Indre	84	1
Aveneaux	AVEN2	73	RS Saint-Herblain	84	1
Cuvier	CUVI2	11	Nantes	82	1
Jean V	JEVV1	11	Nantes	82	1
Tertre	TENA4	11	Nantes	81	1
Jules Ferry	JFER2	80	Sainte-Luce-sur-Loire	79	1
Bouteillerie	BTLE2	11	Nantes	78	1
Manufacture	MNFA3	12	Nantes	74	1
Martellière	MTLI2	27 28	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	74	1
Manufacture	MNFA4	12	Nantes	73	1
Moinard	MOIN2	91	Couëron	72	1
Pottier	POTT2	36 99	Bouguenais	71	1
Cimetière de Bouaye	BYEE1	88	Bouaye	71	1
Cimetière de Bouaye	BYEE2	88	Bouaye	69	1
Perrines	PRNE2	12 87	RB Nantes	69	1
René Bouhier	RBHI2	11	Nantes	68	1
Cabrol	CABR1	70	RB Nantes	65	1
Beauger	BEGE1	23 70	LU RB Nantes	64	1
Jean V	JEVV2	11	Nantes	64	1
Halvêque	HAVE3	95	ZB Nantes	64	1
Beauger	BEGE2	23 70	RB Nantes	64	1
Beaugard	BRGA1	73	Saint-Herblain	64	1
René Bouhier	RBHI1	11	Nantes	61	1
Bougainville	BGVI1	81	Nantes	58	1
Gustave Roch	GURO2	26	LU RT Nantes	58	1
Echalier	ECLI2	29	Basse-Goulaine	57	1

MD : somme des montées et descentes quotidiennes à l'arrêt (jour rose, 2014/2015) SDA : niveau de priorité du cheminement sur lequel l'arrêt se situe d'après le projet de Schéma Directeur d'Accessibilité (1 = priorité forte, 3 = priorité faible, np = cheminements non priorités)

Jules Ferry	JFER1	80 RB Sainte-Luce-sur-Loire	56	1
Landas	LDSS2	33 Rezé	54	1
Baudelaire	BDEL2	59 89 Saint-Herblain	53	1
Helvétie	HVTI2	87 Nantes	52	1
Casimir Périer	CSMP2	26 Nantes	51	1
Léon Say	LSYY1	26 Nantes	49	1
Landas	LDSS1	33 Rezé	49	1
Internat Laënnec	INLA1	93 Saint-Herblain	49	1
Léon Say	LSYY2	26 Nantes	48	1
Cuvier	CUV1	11 Nantes	48	1
Echalier	ECLI1	29 Basse-Goulaine	47	1
Sanitat	SNTA1	11 Nantes	47	1
Helvétie	HVTI1	87 RB Nantes	47	1
Mahaudières	MHDI1	97 Rezé	45	1
Petit Breton	PBRE2	11 Nantes	44	1
Courocerie	CRCE2	80 87 Nantes	41	1
Corniche	CONI2	79 Orvault	41	1
Danube	DANU1	95 Carquefou	40	1
Picaudière	PCDI1	85 Carquefou	39	1
Géraudière	GERA3	96 Nantes	38	1
Courocerie	CRCE1	80 87 RB Nantes	37	1
Géraudière	GERA1	96 Nantes	36	1
Haute Ile	HILE1	36 Rezé	35	1
Cheveux Blancs	CVBL1	89 RS Orvault	32	1
Papotière	PPTR2	87 Nantes	32	1
Mahaudières	MHDI2	97 Rezé	32	1
Jean Monnet	JMON1	28 42 97 RT Vertou	30	1
Point du jour	PDJO1	59 Nantes	29	1
Danube	DANU2	95 Carquefou	29	1
Internat Laënnec	INLA2	93 Saint-Herblain	27	1
Cheveux Blancs	CVBL2	89 RS Orvault	27	1
Point du jour	PDJO2	59 Nantes	27	1
Bio Ouest Laënnec	BOUE1	93 Saint-Herblain	25	1
Bio Ouest Laënnec	BOUE2	93 Saint-Herblain	22	1
Papotière	PPTR1	87 Nantes	21	1
Buisson	BUSS2	87 RB Sainte-Luce-sur-Loire	20	1
Soweto	SOWE2	93 Saint-Herblain	18	1
Aveneaux	AVEN1	73 Saint-Herblain	18	1
Centre de Mauves	MAUC1	67 Mauves-sur-Loire	18	1
Fresnel	FNLL1	11 Nantes	18	1
Golf	GOLF1	89 Saint-Herblain	17	1
Jean Jaurès	JJCE2	86 RS La Chapelle-sur-Erdre	16	1
Centre de Mauves	MAUC2	67 Mauves-sur-Loire	16	1
Vincent Scotto	VSCO4	86 Nantes	15	1
Soweto	SOWE1	93 Saint-Herblain	14	1
Malraux	MLRA1	77 Nantes	14	1
Plessis	PLES2	86 RS La Chapelle-sur-Erdre	11	1
Choblèterie	CBTE2	47 Vertou	11	1
Plessis	PLES1	86 RS La Chapelle-sur-Erdre	10	1
Savarières	SAVA6	30 Saint-Sébastien-sur-Loire	10	1
Moulin à l'Huile	MHUI4	33 Rezé	9	1

BN	BNTA1	28 RT Vertou	9	1
Mairie de Carquefou	HVCQ2	75 Carquefou	3	1
Frémoire	FRMO2	47 Vertou	3	1
Grande-Bretagne	GBTA2	77 Carquefou	2	1
Frémoire	FRMO1	47 Vertou	2	1
La Hache	LHAC1	77 Carquefou	1	1
Danemark	DAKK3	77 Carquefou	0	1
Gibraye	GIBR2	29 39 RT Saint-Sébastien-sur-Loire	435	2
Ecole Centrale-Audencia	ECSU4	75 80 E5 RB Nantes	404	2
Ecole Centrale-Audencia	ECSU3	66 75 80 E5 Nantes	354	2
Stade SNUC	SNUC2	70 RB Nantes	271	2
Stade SNUC	SNUC1	70 RB Nantes	216	2
Grand Bois	GBOI1	25 RS Saint-Herblain	188	2
Métairie	MTIE3	29 39 Saint-Sébastien-sur-Loire	133	2
Ménétrier	MNTR2	11 Nantes	108	2
Crémeterie	CRME1	23 Saint-Herblain	93	2
Forum d'Orvault	FORU2	89 RS Orvault	84	2
Arago	ARAG2	95 Carquefou	53	2
Sageran	SGRA1	26 54 Nantes	51	2
Gare de Mauves	MAGA1	67 Mauves-sur-Loire	48	2
Arago	ARAG1	95 Carquefou	48	2
Clos Ami	CLAM3	73 Saint-Herblain	35	2
Golf	GOLF2	89 Saint-Herblain	25	2
Salorges	SLGE1	81 Nantes	24	2
Petite Censive	PCSI1	73 Nantes	23	2
Petit Port	PPFA3	26 Nantes	114	3
Boissière	BOSI3	96 Nantes	105	3
Clos Bonnet	CLBO1	97 Rezé	71	3
Chapeau Verni	CVER3	42 Vertou	60	3
Géraudière	GERA4	73 Nantes	55	3
Jean Jaurès	JJCE1	86 RS La Chapelle-sur-Erdre	42	3
Anatole France	AFRA2	26 54 Nantes	328	np
Palmiers	PAMI2	42 RT Nantes	72	np
Palmiers	PAMI1	42 RT Nantes	71	np
Saupin	SAPI2	27 42 RT Vertou	44	np
Gare de Mauves	MAGA2	67 Mauves-sur-Loire	42	np
Gare de Vertou Sud	GVSU2	27 42 RT Vertou	37	np
Gare de Vertou Sud	GVSU1	27 42 RT Vertou	33	np
Gare de Bouaye	BYGA1	68 Bouaye	26	np
Gare de Bouaye	BYGA2	68 Bouaye	25	np
Buisson	BUSS1	87 Sainte-Luce-sur-Loire	18	np
Pierre Abélard	PIEA2	68 Bouaye	13	np
Pierre Abélard	PIEA1	68 Bouaye	11	np
Châtelets	CHTE1	27 28 29 39 RT Nantes	9	np
Grande-Bretagne	GBTA1	77 Carquefou	4	np
Parc des sports	PSPO3	77 Thouaré-sur-Loire	3	np

Famille 4 / Autres arrêts prioritaires (au sens de la loi)

Nom	Code	Lignes	Commune	MD	SD
Vieux Doulon	VDLO2	12	87 Nantes	547	
Rond-Point de Paris	RPAR3	70	LU RB Nantes	485	
Rond-Point de Paris	RPAR4	70	RB Nantes	447	
Zola	ZOLA4	70	RB Nantes	344	
Belges-Montbazon	BELM1	70	Nantes	247	
Boulay Paty	BPTY1	70	RB Nantes	238	
Belges-Montbazon	BELM2	70	Nantes	225	
Placis	PLAC2	27 28	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	212	
Fallières	FALI1	54	Nantes	169	
Eraudière	ERDI3	23	Nantes	155	
Val d'Or	VORR1	25 59	96 Orvault	123	
Fructidor	FTDO1	26	Nantes	121	
Eraudière	ERDI4	23	Nantes	119	
Gagnerie	GAGN2	12	Nantes	116	
Gagnerie	GAGN1	12	Nantes	110	
Val du Cens	VDCE2	90	RS Sautron	88	
Croix de Rezé	XREZ2	98	Rezé	81	
Croix de Rezé	XREZ1	98	Rezé	79	
Clos Bonnet	CLBO2	97	Rezé	77	
Congo	CNGO1	59 89	RS Saint-Herblain	67	
Ladoumègue	LADO1	85	Carquefou	61	
Géraudière	GERA5	73	Nantes	59	
Bougainville	BGVI2	81	Nantes	59	
Moinard	MOIN1	91	Couëron	51	
Haute Ile	HILE2	36	Rezé	47	
Pasteur	PSIN1	81	Indre	44	
Champagnère	CPGN2	29	Basse-Goulaine	43	
Grande Ouche	GOCH1	29	Basse-Goulaine	42	
Grande Ouche	GOCH2	29	Basse-Goulaine	40	
Ladoumègue	LADO2	85	RB Carquefou	39	
Briandière	BRDI1	99	La Montagne	37	
Pasteur	PSIN2	81	Indre	36	
Jean Bart	JBAR1	81	Indre	32	
Bd de La Baule	BBAU3	59	Saint-Herblain	31	
Rocade	ROCA2	97	RT Vertou	31	
Rocade	ROCA1	97	Vertou	19	
Californie	CALI1	30	Rezé	18	
Quai Brunais	QBNA1	73	81 Indre	18	
St-Jean	SJEA3	30	Nantes	14	
St-Jean	SJEA1	30	Saint-Sébastien-sur-Loire	14	
Moulin Neuf	MNEF1	87	RB Nantes	6	
Lemoine	LMNE1	23 70	LU RB Nantes	471	
Vaucanson	VCSO1	11	23 Nantes	329	
Boulay Paty	BPTY2	70	RB Nantes	247	
Port Boyer	PBYE2	23	RB Nantes	243	
Fleuriaye	FLEU2	75	E5 Carquefou	228	
Fleuriaye	FLEU1	75	E5 RB Carquefou	222	

Morhonnrière-Petit Port	MORH4	26	LU Nantes	192	2
Solidarité	SLDA3	70	RB Nantes	168	2
Fleuriaye	FLEU3	95	Carquefou	166	2
Beauséjour	BSE12	25	LU Nantes	138	2
Cimetière St-Clair	CSCL2	23	Nantes	138	2
Couëron	CERO1	E1	Couëron	127	2
Gambetta	GAMB2	11	Nantes	125	2
Solidarité	SLDA4	70	RB Nantes	124	2
Tribunes	TRNE2	25	Nantes	123	2
Métairie	MTIE1	29 39	Saint-Sébastien-sur-Loire	120	2
Cimetière St-Clair	CSCL1	23	Nantes	98	2
Koufra	KOUF3	23	Nantes	90	2
Corbières	COBI2	39	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	89	2
Courteline	CTL1	25	RS Saint-Herblain	88	2
Chassay	CSAY3	80	Sainte-Luce-sur-Loire	68	2
Corbières	COBI1	39	Saint-Sébastien-sur-Loire	59	2
Désirade	DRAD2	85	RB Carquefou	55	2
Désirade	DRAD1	85	Carquefou	52	2
Péguy	PGUY1	59	Saint-Herblain	47	2
Congo	CNGO2	59 89	RS Saint-Herblain	46	2
Moulinets	MLNE2	91	Saint-Herblain	44	2
Péguy	PGUY2	59	Saint-Herblain	42	2
Châtelier	CTIE2	36	Bouguenais	34	2
Moulinets	MLNE1	91	Saint-Herblain	34	2
Châtelier	CTIE1	36	Bouguenais	34	2
Jumelière	JUME1	85	Carquefou	34	2
Escall	ESCA2	27	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	34	2
Clos Ami	CLAM4	84	Saint-Herblain	28	2
Jumelière	JUME2	85	RB Carquefou	25	2
Port la Blanche	PLBL2	75	Nantes	24	2
Balinière	BALI3	98	Rezé	23	2
Chassay	CSAY1	80	Sainte-Luce-sur-Loire	21	2
Preux	PREU1	59	Saint-Herblain	18	2
Port la Blanche	PLBL1	75	RB Nantes	16	2
Mignonnerie	MGNO1	80	Sainte-Luce-sur-Loire	15	2
Touzelles	TZEL1	29	Basse-Goulaine	12	2
Mortier Vannerie	MVAN1	28	RT Vertou	11	2
Dukas	DUKA2	89	Saint-Herblain	10	2
Angle Chaillou	ACHA2	96	Nantes	6	2
Angle Chaillou	ACHA1	96	Nantes	5	2
Poyaux	POYA1	33	Rezé	3	2
Poyaux	POYA2	33	Rezé	1	2
Vaucanson	VCSO2	11	23 Nantes	262	3
Casimir Périer	CSMP3	26 70	RB Nantes	112	3
Casimir Périer	CSMP1	70	RB Nantes	54	3
Bouvardière	BVDI2	54 59	RS Saint-Herblain	49	3
Beauvoir	BVOI1	99	Bouguenais	47	3
Verger	VEGE1	95	Carquefou	41	3
Beauvoir	BVOI2	99	Bouguenais	38	3
Gassendi	GASS1	81	Nantes	22	3
Faneurs	FANE1	91	Couëron	20	3

Quai Brunais	QBNA2	73 81	Indre	18
Verrière	VEIE2	96	La Chapelle-sur-Erdre	14
Parc de la Sèvre	PSEV1	97	Vertou	14
Gassendi	GASS2	81	Nantes	13
Verrière	VEIE1	96	La Chapelle-sur-Erdre	13
Epinay	EPYY1	85	Carquefou	11
Chapelles	CP3R1	33	Rezé	2
La Herdrie	LHER1	27 29 39	Basse-Goulaine	950
Rond-Point de Rennes	RREN4	26 70	RB Nantes	550
Rond-Point de Rennes	RREN3	26 70	RB Nantes	503
Placis	PLAC1	27 28	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	240
Méditerranée	MEDI1	85	Carquefou	182
Méditerranée	MEDI2	85	RB Carquefou	165
Clétras	CLET1	80 85	Nantes	163
Lemoine	LMNE2	23	Nantes	160
Tortière	TOTR2	23 70	RB Nantes	153
Clétras	CLET2	80 85	Nantes	146
Tortière	TOTR1	23 70	LU RB Nantes	122
La Cogne	LCOG2	86 96	RS La Chapelle-sur-Erdre	110
Mermoz	MMSS2	27 28	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	102
Parc de la Bouvre	PB1B4	36 74 99	Bouguenais	98
Carquefou	CARQ1	85	E5 Carquefou	98
Bergeronnettes	BGTT2	54 59	RS Saint-Herblain	97
Maison Radieuse	MRDI1	30	Rezé	94
Rabine	RABI1	89	RS Orvault	92
Bergeronnettes	BGTT1	54 59	RS Saint-Herblain	84
Beaugency	BGKY2	39	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	84
Bac de Couëron	CBAC1	91	Couëron	82
Pipay	PIPA1	11	Nantes	79
Rabine	RABI2	89	RS Orvault	76
Robert Scott	RSCO2	27	Basse-Goulaine	67
Fontaine	FOTA2	39	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	66
Fontaine	FOTA1	39	Saint-Sébastien-sur-Loire	65
Verlaine	VERL1	54 59	Saint-Herblain	64
Verlaine	VERL2	54 59	Saint-Herblain	59
Bouvardière	BVDI1	54 59	RS Saint-Herblain	56
Belle-Ile	BIEE1	91	Couëron	43
Roche Maurice	RMAU1	81	Nantes	41
Bastille	BAST1	36 74 88 99	Bouguenais	41
Bouvernère	BVER1	59 89	RS Saint-Herblain	41
La Garde	LGAR1	80	Nantes	40
De Gaulle	DEGL1	73 79	RS Orvault	39
Juiverie	JUIV1	81 91	Saint-Herblain	36
La Garde	LGAR4	85	Nantes	35
Picaudière	PCDI2	85	RB Carquefou	35
Parc de la Bouvre	PB1B2	99	Bouguenais	35
Pipay	PIPA2	11	Nantes	34
Bénélux	BNLU1	80 87	RB Nantes	34
Bénélux	BNLU2	80 87	Nantes	31
Pressoir	PRSS1	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	30

Pressoir	PRSS2	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	28
Bouvernère	BVER2	59 89	RS Saint-Herblain	27
Cassegrain	CSGR1	42	Vertou	27
Rinière	RNIE2	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	27
Chézine	CZIN1	89	Saint-Herblain	27
Pâtis Brûlé	PBLE3	30	Saint-Sébastien-sur-Loire	26
Zac-des-Coteaux	ZDCO1	88	Bouaye	25
Chézine	CZIN2	89	Saint-Herblain	23
Bouvre	BOVR1	36	Bouguenais	23
Pâtis Brûlé	PBLE2	30	Saint-Sébastien-sur-Loire	22
Rinière	RNIE1	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	21
Bougon	BUON2	74	Bouguenais	21
Esso	ESSO1	81	Saint-Herblain	20
Libération	LIBE1	E8	La Montagne	20
Parc Bel Air	PBAI1	27 42	RT Vertou	19
Sorin	SORI2	36	Rezé	18
Parc Bel Air	PBAI2	27 42	RT Vertou	17
Portereau	PTRE2	39	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	15
Garotterie	GARO1	98	Saint-Aignan-Grandlieu	14
Platière	PLTI1	36	Rezé	14
Moulin à l'Huile	MHUI1	33	Rezé	13
Jahardières	JHDI2	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	12
Esso	ESSO2	81	Saint-Herblain	12
Grimau	GRMA1	93		11
Platière	PLTI2	36	Rezé	11
Portereau	PTRE1	39	RT Saint-Sébastien-sur-Loire	10
Grimau	GRMA2	93	Saint-Herblain	9
Libération	LIBE2	E8	La Montagne	9
Franklin	FRKL2	84	C3 Saint-Herblain	9
Jahardières	JHDI1	68 98	Saint-Aignan-Grandlieu	8
Castorama	CAST2	77	Nantes	7
Europe	EUCA2	77	Carquefou	7
Franklin	FRKL1	84	C3 Saint-Herblain	7
Castorama	CAST1	77	Nantes	6
Sorin	SORI1	36	Rezé	5
Europe	EUCA1	77	Carquefou	2
Moinet	MONE2	77	Carquefou	1
Moinet	MONE1	77	Carquefou	1
Renault	RNLT1	77	Carquefou	1
Le Clémois	LLMO1	88	Saint-Léger-les-Vignes	0

Famille 5 / Arrêts non-prioritaires

Nom	Code	Lignes	Commune	MD	SDA
Parc Chantrerie	PHTR1	75 RB	Nantes	20	1
Magnoliers	MGLI2	59 RS	Saint-Herblain	19	1
Lycée Rieffel	LYRI2	90 RS	Saint-Herblain	126	2
Déportés	DPTE2	27	Saint-Sébastien-sur-Loire	67	2
Basse-Goulaine	BGLA2	29	Basse-Goulaine	64	2
Lycée Rieffel	LYRI1	90	Saint-Herblain	62	2
Basse-Goulaine	BGLA1	29	Basse-Goulaine	46	2
Usine à gaz	UGAZ2	81	Saint-Herblain	40	2
Ampère	APER1	95	Carquefou	39	2
Ampère	APER2	95	Carquefou	31	2
Paix	PABO1	36	Bouguenais	17	2
Marie Galante	MGAL1	87	Thouaré-sur-Loire	13	2
Marie Galante	MGAL2	87	Thouaré-sur-Loire	6	2
Plinguetière	PGTI2	98	Saint-Aignan-Grandlieu	31	3
Justice	JTIC1	91	Saint-Herblain	28	3
Pont de la Métairie	PMTR4	87	Thouaré-sur-Loire	16	3
Haudrière	HDIE2	47	Vertou	4	3
Haudrière	HDIE1	47	Vertou	1	3
Jonelière	JNLI1	26	Nantes	343	np
Bergerie	BGSH1	73	Saint-Herblain	123	np
Aérospatiale	AESP1	98	Bouguenais	104	np
Naudières	NDRE1	30 RT	Rezé	103	np
Bellevue	BLSL1	80	Sainte-Luce-sur-Loire	97	np
Léon jost	LJOS1	26	Nantes	96	np
Le Halleray	LHLE1	87	Thouaré-sur-Loire	83	np
Aérospatiale	AESP2	98	Bouguenais	81	np
Chohonnière	COHO2	87	Sainte-Luce-sur-Loire	81	np
Léon jost	LJOS2	26 LU	Nantes	75	np
Jaunaie	JNAI2	91	Couëron	73	np
Purfina	PFNA2	81	Saint-Herblain	72	np
Eugène Sue	ESUE2	89	Saint-Herblain	70	np
Purfina	PFNA1	81	Saint-Herblain	66	np
Parc	PACQ2	85 RB	Carquefou	65	np
Croisy	XSYY1	90 RS	Orvault	64	np
Fauvelière	FAUV2	95	Carquefou	63	np
Aéroport	AEPO1	98	Bouguenais	61	np
Chêne Gala	CGLA2	97 RT	Rezé	60	np
Les Salles	LSLL2	23	Nantes	59	np
Largeau	LAGE4	28 RT	Saint-Sébastien-sur-Loire	58	np
Jaunaie	JNAI1	91	Couëron	58	np
Croisy	XSYY2	90 RS	Saint-Herblain	57	np
Tristan Bernard	TBER1	29	Basse-Goulaine	57	np
Verdure	VDUR1	81	Indre	54	np
Tristan Bernard	TBER2	29	Basse-Goulaine	54	np
Housseau	HOSE1	95	Carquefou	53	np
Fauvelière	FAUV1	95	Carquefou	53	np
Chohonnière	COHO1	87	Sainte-Luce-sur-Loire	52	np
Pégers	PEGE1	47	Vertou	51	np

Eugène Sue	ESUE1	89	Saint-Herblain	51	np
Poitou	PTGO1	29	Basse-Goulaine	51	np
Tertre	TEGO2	29	Basse-Goulaine	51	np
Bignons	BIGN2	27 RT	Saint-Sébastien-sur-Loire	50	np
Coqueluchon	CQLU1	42	Vertou	50	np
Les Salles	LSLL1	23	Nantes	49	np
Poitou	PTGO2	29	Basse-Goulaine	47	np
Aéroport	AEPO2	98	Bouguenais	47	np
Housseau	HOSE2	95	Carquefou	46	np
Tertre	TEGO1	29	Basse-Goulaine	44	np
Coqueluchon	CQLU2	42	Vertou	43	np
Cochardières	CCDI3	93	Saint-Herblain	42	np
Bois de La Noé	BLNO2	88	Bouaye	42	np
Pluchets	PUCH2	84	Saint-Herblain	41	np
Hauts de Couëron	HCOU1	93	Couëron	40	np
Bois de La Noé	BLNO1	88	Bouaye	40	np
Galheur	GALH1	98	Bouguenais	39	np
ICAM	ICAM1	95	Carquefou	37	np
Galheur	GALH2	98	Bouguenais	36	np
Grande Pièce	GDPI1	27	Saint-Sébastien-sur-Loire	36	np
Bergerie	BGSH2	73 RS	Saint-Herblain	36	np
Closeaux	CLSE1	73 RS	Saint-Herblain	34	np
Sartre	SRTR1	84	Saint-Herblain	34	np
Pétréls	PETR1	80	Nantes	33	np
Ravardière	RAVA2	99	Bouguenais	33	np
Champ de Manoeuvre	CDMA2	95	Nantes	32	np
Savonnières	SVNN1	81	Indre	30	np
Lourneau	LRNE1	39	Saint-Sébastien-sur-Loire	29	np
Jacques Demy	JCDM1	68	Bouaye	29	np
Malnoue	MNSS1	30	Saint-Sébastien-sur-Loire	28	np
Malnoue	MNSS2	30	Saint-Sébastien-sur-Loire	28	np
Cartier	CATI1	87	Thouaré-sur-Loire	28	np
Coquelicots	COQU1	91	Couëron	27	np
Europe	EUVE2	28 RT	Vertou	27	np
Belem	BLEM1	87	Thouaré-sur-Loire	27	np
Rosenberg	RSNB1	93	Saint-Herblain	27	np
Pas d'Ane	PDAN2	42	Vertou	26	np
Les Ailes	LAIL1	98	Bouguenais	26	np
North'House	NOHH2	30	Rezé	24	np
Imprimeurs	IMPR1	93	Couëron	24	np
Rivière	RIVI1	29	Basse-Goulaine	24	np
Bodinière	BDIN4	81	Saint-Herblain	24	np
Basse Ile	BILE1	36	Rezé	24	np
Rivière	RIVI2	29	Basse-Goulaine	24	np
Grammoire	GRAM2	42	Vertou	24	np
Closeaux	CLSE2	73	Saint-Herblain	24	np
La Combe	LCMB2	91	Couëron	24	np
Cartier	CATI2	87	Thouaré-sur-Loire	23	np
Petit Plessis	PPSI1	67	Mauves-sur-Loire	23	np
St-Martin	SMAR1	91	Couëron	23	np
Petit Plessis	PPSI2	67	Mauves-sur-Loire	23	np

Garotterie	GRTE2	59 RS Saint-Herblain	23	np	Pontereau	PONT2	67 Mauves-sur-Loire	13	np
Usine à gaz	UGAZ1	81 Saint-Herblain	22	np	Maison Poitard	MPTA2	88 Saint-Aignan-Grandlieu	12	np
Belem	BLEM2	87 Thouaré-sur-Loire	22	np	Imprimeurs	IMPR2	93 Couëron	12	np
Pas d'Ane	PDAN1	42 Vertou	22	np	Villeneuve	VINE2	30 Saint-Sébastien-sur-Loire	12	np
Rosenberg	RSNB2	93 Saint-Herblain	22	np	La Forêt	LFOR1	88 Bouaye	11	np
Largeau	LAGE1	30 RT Saint-Sébastien-sur-Loire	22	np	Robinière 1	RBNI1	33 Rezé	11	np
Jaguère	JGUE2	98 Rezé	22	np	Le Cellier	CELL2	67 Le Cellier	11	np
Porte Douillard	PDOU2	75 Nantes	22	np	Bourrelière	BORL1	47 Vertou	11	np
Robinière 3	RBNi3	33 Rezé	22	np	Pâtis Viaud	PTVi1	47 Vertou	11	np
Charmes	CHME1	27 Basse-Goulaine	21	np	Syrma	SYRM2	77 Carquefou	11	np
ICAM	ICAM2	95 Carquefou	21	np	L'Aufrère	AUFR1	33 Rezé	11	np
Jaguère	JGUE1	98 Rezé	21	np	Faraday	FDAY2	84 Saint-Herblain	10	np
Parc Chantrerie	PHTR2	75 Nantes	21	np	La Barre	BARR1	67 Mauves-sur-Loire	9	np
Pont de la Métairie	PMTR3	87 Thouaré-sur-Loire	20	np	Ouche Blanche	OBLA1	33 Rezé	9	np
Coquelicots	COQU2	91 Couëron	20	np	Place St Méen	PSME1	67 Le Cellier	9	np
Vertonne	VTNN1	28 RT Vertou	20	np	Faraday	FDAY1	84 Saint-Herblain	9	np
Terpsichore	TPCH1	95 Carquefou	20	np	Erdreau	EDRE2	75 Carquefou	8	np
Melpomène	MPMN1	95 Carquefou	20	np	Place St Méen	PSME2	67 Le Cellier	8	np
Violettes	VILE2	30 RT Saint-Sébastien-sur-Loire	20	np	Pontereau	PONT1	67 Mauves-sur-Loire	7	np
Pont de Chézine	PCZI2	59 RS Saint-Herblain	20	np	Gauchoux	GCOU1	98 Saint-Aignan-Grandlieu	7	np
Le Cellier	CELL1	67 Le Cellier	20	np	Bastière	BSTI1	47 Vertou	7	np
Trois Chênes	TCHE1	87 Sainte-Luce-sur-Loire	20	np	Noé Blanche	NBLA2	85 Nantes	7	np
Violettes	VILE1	30 RT Saint-Sébastien-sur-Loire	19	np	Jacques Demy	JCDM2	68 Bouaye	7	np
Largeau	LAGE2	30 Saint-Sébastien-sur-Loire	19	np	Epinais	EPIN1	98 Saint-Aignan-Grandlieu	6	np
Melpomène	MPMN2	95 Carquefou	19	np	Epinais	EPIN2	98 Saint-Aignan-Grandlieu	6	np
Justice	JTIC2	91 Saint-Herblain	19	np	Pâtis Viaud	PTVi2	47 Vertou	6	np
Sartre	SRTR2	84 Saint-Herblain	18	np	Erdreau	EDRE1	75 RB Carquefou	6	np
Garotterie	GARO2	98 Saint-Aignan-Grandlieu	18	np	La Barre	BARR2	67 Mauves-sur-Loire	6	np
Fief Guérin	FGRI1	88 Bouaye	18	np	Mississipi	MSSI2	89 Saint-Herblain	6	np
CIFAM	CIFA4	77 RB Carquefou	18	np	Frégate	FRGA1	80 Sainte-Luce-sur-Loire	6	np
Lindbergh	LBER2	98 Saint-Aignan-Grandlieu	18	np	Gauchoux	GCOU2	98 Saint-Aignan-Grandlieu	5	np
Bourrelière	BORL2	47 Vertou	18	np	Tertre	TEBS2	99 Saint Jean de Boiseau	5	np
Terpsichore	TPCH2	95 Carquefou	17	np	Robinière 2	RBNI2	33 Rezé	5	np
La Forêt	LFOR2	88 Bouaye	17	np	Champonnière	CHPO2	47 Vertou	5	np
Charmes	CHME2	27 Basse-Goulaine	17	np	Chinon	CNON1	67 Thouaré-sur-Loire	5	np
Bois des Anses	BANS2	87 Nantes	17	np	Chaupières	CPRE2	87 Nantes	4	np
Porte Douillard	PDOU1	75 RB Nantes	17	np	Criport	CRPO2	47 Vertou	4	np
La Plée	LPLE4	27 Basse-Goulaine	17	np	Mazères	MAZE1	67 Le Cellier	4	np
Lindbergh	LBER1	98 Saint-Aignan-Grandlieu	16	np	Criport	CRPO1	47 Vertou	4	np
Vertonne	VTNN2	28 Vertou	16	np	Ouche Blanche	OBLA2	33 Rezé	4	np
La Lorie	LLOR2	93 Saint-Herblain	16	np	Perdriaux	PEDR1	47 Vertou	4	np
Grammoire	GRAM1	42 Vertou	14	np	Perdriaux	PEDR2	47 Vertou	3	np
Maison Poitard	MPTA1	88 Bouaye	14	np	Bastière	BSTI2	47 Vertou	3	np
La Lorie	LLOR1	93 Saint-Herblain	14	np	Usine Brûlée	UBRU1	81 Saint-Herblain	3	np
Magnoliers	MGLI1	59 RS Saint-Herblain	14	np	Tertre	TEBS1	99 Saint Jean de Boiseau	3	np
Boutière	BOTI2	47 Vertou	14	np	Mississipi	MSSI1	89 Saint-Herblain	3	np
Fief Guérin	FGRI2	88 Bouaye	14	np	Matière	MATI2	77 Thouaré-sur-Loire	3	np
Syrma	SYRM1	77 Carquefou	14	np	Portillon	PTON1	47 Vertou	3	np
Ville-au-Denis	VDNI1	88 Bouguenais	14	np	Chaupières	CPRE1	87 Nantes	3	np
Grimm	GRIM4	84 Saint-Herblain	13	np	Noé Rocard	NRCA1	47 Vertou	2	np
Ville-au-Denis	VDNI2	88 Bouguenais	13	np	Terres Quartières	TRQU1	68 Bouaye	2	np

Petit Rocher	PRHE1	80 Sainte-Luce-sur-Loire	2	np
Clouet	CLUE2	47 Vertou	2	np
Noé Rocard	NRCA2	47 Vertou	2	np
Frégate	FRGA2	80 Sainte-Luce-sur-Loire	2	np
Bernard	BNAR1	33 Rezé	2	np
Petit Rocher	PRHE2	80 Sainte-Luce-sur-Loire	2	np
Jouetterie	JOTE2	68 Bouaye	2	np
Landas	LDAS2	47 Vertou	2	np
L'Angebert	AGBE1	47 Vertou	2	np
Mocquelière	MQLI1	59 RS Saint-Herblain	2	np
Droitière	DROI2	67 Mauves-sur-Loire	2	np
Herbray	HBRA1	47 Vertou	2	np
Mazères	MAZE2	67 Le Cellier	2	np
Clouet	CLUE1	47 Vertou	2	np
Herbray	HBRA2	47 Vertou	2	np
Chopin	COPI1	91 Couéron	2	np
Landas	LDAS1	47 Vertou	1	np
Terres Quartières	TRQU2	68 Bouaye	1	np
Usine Brûlée	UBRU2	81 Saint-Herblain	1	np
Beauvaiserie	BEVA1	68 Bouaye	1	np
Chinon	CNON2	67 RB Thouaré-sur-Loire	1	np
Jouetterie	JOTE1	68 Bouaye	1	np
Grassinière	GSIN2	47 Vertou	1	np
Droitière	DROI1	67 Mauves-sur-Loire	1	np
Davum	DAVU1	77 Carquefou	1	np
Beauvaiserie	BEVA2	68 Bouaye	1	np
Moulinier	MNIE1	68 Bouaye	1	np
Moulinier	MNIE2	68 Bouaye	1	np
Place des Pêcheurs	PLPC2	68 Bouaye	1	np
Place des Pêcheurs	PLPC1	68 Bouaye	0	np
Matière	MATI1	77 Thouaré-sur-Loire	0	np
Portillon	PTON2	47 Vertou	0	np
Grassinière	GSIN1	47 Vertou	0	np
Ennerie Corbon	ENCO1	88 Saint-Léger-les-Vignes	0	np
L'Angebert	AGBE2	47 Vertou	0	np
Davum	DAVU2	77 Carquefou	0	np
Ennerie Corbon	ENCO2	88 Saint-Léger-les-Vignes	0	np
Mocquelière	MQLI2	59 RS Saint-Herblain	0	np
Portillon	PTON4	47 Vertou	0	np
Aéroclub	AECL1	NA Bouguenais	-	np
Aéroclub	AECL2	NA Bouguenais	-	np

Liste des catégories d'équipements dont la desserte apparaissait prioritaire lors de la concertation avec les associations

Plusieurs catégories d'établissements ont fait l'objet d'une attention particulière lors de la concertation engagée avec les associations. Les établissements appartenant à ces catégories ont permis la définition d'une « famille » d'arrêts spécifique (famille 3), regroupant l'ensemble des arrêts prioritaires non-accessibles à moins de 200 mètres de l'un d'entre eux.

Ces catégories sont les suivantes

- Gares
- Parcs-relais
- Établissements de santé
- Centres de réadaptation
- Maisons de retraite
- Maisons de repos ou de convalescence
- SAVS (Service d'accompagnement à la vie sociale) et SAMSAH (Service d'accompagnement médico-social pour adultes handicapés)
- Hébergement pour adultes et adolescents handicapés
- Etablissements scolaires (supérieur, secondaire, groupes scolaires, établissements intégrant des classes spécialisées CLISS, ULIS...)
- Etablissements d'enseignement adaptés (IME...)
- Entreprises adaptées (ESAT...)
- Mairies et mairies annexes
- Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH)
- Grands équipements sportifs et équipements accueillant des groupes handisport
- Grands équipements culturels
- Espaces verts (grands parcs)

Extraits du guide d'aménagement des arrêts de bus de Nantes Métropole



GUIDE BUS

Principe d'aménagements et d'équipements
 sur le territoire de Nantes Métropole



INTRODUCTION	3
TEXTES CADRES	4
FONCTIONNALITES DU QUAI ACCESSIBLE	5
UN CONCEPT QUI APPREHENDRE LE MIEUX L'ACCESSIBILITE.....	5
PRENDRE EN COMPTE LES CHEMINEMENTS D'APPROCHE	5
OFFRIR DES SERVICES, DE LA SIGNALETIQUE ET DES INFORMATIONS.....	5
FACILITER LA MONTEE ET LA DESCENTE.....	5
OFFRIR UN EQUIPEMENT DE CONFORT	5
LES DISPOSITIFS COMPLEMENTAIRES OBLIGATOIRES COMMUNAUTAIRES.....	6
IMPLANTATIONS ET DIMENSIONS DU QUAI STANDARD	7
L'IMPLANTATION ET LA GEOMETRIE	7
LES LONGUEURS DE QUAI.....	8
LES CIRCULATIONS DES USAGERS	8
LES DISPOSITIFS COMPLEMENTAIRES OBLIGATOIRES COMMUNAUTAIRES.....	9
MATERIAUX ET PROCEDES DE CONSTRUCTION DE QUAI	10
DISPOSITION GENERALE	10
LES BORDURES.....	10
LE REVETEMENT DE TROTTOIR	12
LE PROCEDE DE CONSTRUCTION DU QUAI SUR SEMELLE BETON	12
LE PROCEDE DE CONSTRUCTION DU QUAI AVEC BCMC.....	13
LE QUAI PROVISOIRE COMPATIBLE	14
LES CAS DE MISE EN ŒUVRE.....	14
LES FONCTIONNALITES.....	14
LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE	14
LES SITES DE MISE EN ŒUVRE.....	14
LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	14
CONCEPTION DE QUAI	16
LE PRINCIPE DE CHEMINEMENT LE LONG DU BATI AVEC ABRI	16
LE PRINCIPE CHEMINEMENT EN BORDURE DE QUAI AVEC ABRI	17
LE PRINCIPE DE CHEMINEMENT AVEC POTEAU D'ARRET	18
LES INFORMATIONS AU SOL	19
LES TYPES DE MOBILIERS.....	21
LES DESSINS DE BORDURES D'EXTREMITES DE QUAI STANDARD	22
REFERENTS	25
ANNEXES	26
ANNEXE 1 : LE KIT BUS TAN.....	27
ANNEXE 2 : FICHES CHRONOBUS.....	30

Introduction

La continuité de la chaîne de déplacement est un principe en vertu duquel tout obstacle, qu'il vienne du bâti, de la voirie, de l'espace public, des systèmes de transport et de leur inter modalité, doit être supprimé pour ne pas nuire à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

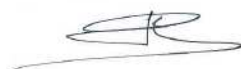
La conception et l'aménagement des arrêts de bus participent de cette démarche. L'accessibilité aux transports depuis la voirie constitue dès lors un enjeu auquel les politiques menées dans l'agglomération nantaise ont, d'une manière constante, cherché à répondre.

C'est ainsi que Nantes Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun et gestionnaire du domaine public, a inscrit l'accessibilité dans les objectifs de son plan de déplacements urbains. Cette démarche s'inscrit dans le schéma directeur d'accessibilité des transports en commun, approuvé en octobre 2009, dont les objectifs répondent à ceux définis par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

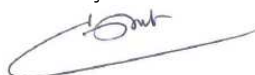
L'obligation d'accessibilité vise ainsi les travaux ayant pour effet de modifier la structure ou l'assiette de la voie et des trottoirs. Le présent guide recense et détaille les différents dispositifs mis à jour dans le respect des directives énoncées par l'arrêté du 15 janvier 2007. Ils devront être mis en œuvre pour satisfaire à cet engagement.

La première publication de ce document en 1995 était, s'il est nécessaire de le redire, le reflet d'une volonté politique engagée par l'intercommunalité, confirmée par l'approbation de ce document en juin 2007 par le conseil communautaire de Nantes métropole.

Liliane PLANTIVE



Jean-François RETIERE



Textes cadres

- Conformité au schéma directeur d'accessibilité loi du 11 février 2005 art.45,
- Le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie est des espaces publics.
- Le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 de 21 décembre 2006.
- Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux modifications des mesures des obstacles bas installés sur la voirie et les espaces publics.
- Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs d'octobre 2009, annexe 2 du Plan de Déplacements Urbains.
- Code de la route :
 - Section 4 : Signalisation routière - article R411-25
 - Section 2 : Arrêt ou stationnement dangereux, gênant ou abusif - article R417-10
extrait de cet article
2° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis, des véhicules titulaires du label " autopartage " prévu par le décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label " autopartage " ou des véhicules affectés à un service public l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé.
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière :
 - 7ème partie Marques sur chaussée - article 118-3.

Fonctionnalités du quai accessible

Un concept qui appréhende le mieux l'accessibilité...

L'objectif du quai est de rendre accessible les montées et descentes à partir de la zone d'attente sur des lignes de bus dotées de matériels accessibles.

L'aménagement d'un arrêt de bus doit permettre

- De prendre en compte les cheminements d'approche.
- D'offrir des services ou renseignements essentiels accessibles et lisibles.
- De faciliter la montée et la descente.
- D'offrir un espace d'attente confortable.

L'implantation du quai tient compte des contraintes du site, de la sécurité des voyageurs ainsi que des autres usagers de la chaussée et des conditions d'exploitation.

Prendre en compte les cheminements d'approche

Respect des directives énoncées par l'arrêté du 15 janvier 2007 :

- Largeur, devers, pente en long, qualité du sol...
- Un cheminement accessible entre trottoir et arrêt, dégagé de tout obstacle.
- Détection du mobilier par le respect de l'abaque de détection du mobilier (arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007).

Offrir des services, de la signalétique et des informations

- Les affichages concernant le réseau TC et plus particulièrement la ligne.
- Identification des lignes par code couleur, confirmer l'accessibilité de celles-ci sur les cartes par un pictogramme.
- Une billetterie accessible sur les lignes sans service commercial à bord du véhicule.
- La pose d'un SIC (service d'information clientèle) pour les bus offrant un haut niveau de service.

Faciliter la montée et la descente

- La conception doit permettre l'accostage au plus près sur toute la longueur du véhicule avec comme objectif une lacune horizontale faible et une lacune verticale permettant l'accès aux utilisateurs en fauteuil roulant avec un maximum de sécurité et un confort de manœuvre sur une rampe escamotable.
- Le fauteuil roulant doit pouvoir être manœuvré sur le quai au droit de la palette et en approche de ce point d'embarquement.
- Garantir une zone libre de tout obstacle en bordure du quai et/ou dégager une continuité piétonne traversant l'arrêt par le positionnement du mobilier en place.
- Le stationnement licite ou illicite d'automobiles ne devra pas perturber la circulation piétonne des usagers des transports en commun ni l'accostage du bus. La pose de potelets anti-stationnement sera réalisée en limite de la zone libre de tout obstacle.

Offrir un équipement de confort

- Systématiquement :
 - Un poteau d'arrêt.

- Un dispositif de repos : banc ou appui ischiatique.
- Une corbeille à papier.
- Bénéficier de l'éclairage public ambiant ou d'un éclairage spécifique.



➢ Si possible :

- un abri contre les intempéries, situé en tête de quai. Son attribution est soumise à la fréquentation clientèle.
- Avec protection latérale publicitaire ou non publicitaire
- Sans protection latérale.

L'abri ne doit pas être un obstacle à la visibilité entre le piéton et les véhicules.

Les dispositifs complémentaires obligatoires communautaires

1 - La dalle DPSU (Dalle Podotactile en Site Urbain)

Rappel de l'arrêté du 15 janvier 2007 concernant la mise en œuvre de bandes d'éveil de vigilance : dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.

Par sa hauteur (20cm), un quai bus n'est pas considéré comme présentant une situation de danger majeur, d'où le choix de la DPSU développée par la Communauté Urbaine de Nantes. Son domaine d'application est associé aux quais bus accessibles ou compatibles en information au sol pour localiser la première porte du bus, zone d'attente des voyageurs :

- La dalle DPSU se différencie des dalles normalisées (bande d'éveil de vigilance, BEV, norme NF P 98-351) par l'émergence de plots carrés.
- Ce dispositif podotactile (DPSU) sera posé dans la partie haute du quai au droit de la première porte.
- Les conditions de pose sont les mêmes dans le cas d'un poteau d'arrêt.
- La couleur de la dalle sera contrastée par rapport au revêtement du quai.
- Elle peut-être en résine collée sur le revêtement du trottoir.
- Elle ne devra pas être métallique ou de matériau sensible à la chaleur (chien d'aveugle) ou au gel (glissance).

2 - Clou à l'effigie du pictogramme fauteuil

- La montée des personnes en fauteuil se fait par la deuxième porte. Cet accès sera identifié par la pose d'un macaron encastré, affleurant le revêtement et non en débord portant le symbole du fauteuil roulant (ø 15 cm), bronze ou aluminium selon la nécessité de contraste avec le sol environnant.

Implantations et dimensions du quai standard

L'implantation et la géométrie

Elles doivent répondre à 2 principes

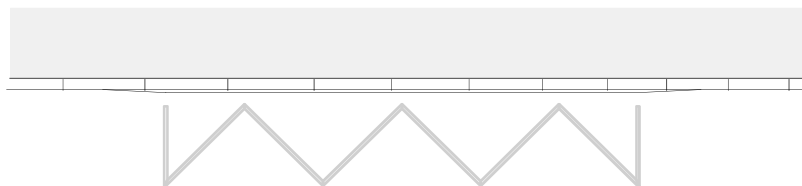
- Simplifier l'approche du conducteur.
- Garantir cette approche.

Chaque aménagement ayant une spécificité propre, nous ne pouvons pas développer toutes les hypothèses d'intégration dans le site (consulter les référents).

Pour obtenir un accostage correct proche de la lacune horizontale souhaitée, il est impératif de limiter les manœuvres. Il est nécessaire de garantir une approche rectiligne en amont du quai sur un minimum de vingt mètres appelée zone de préparation à l'accostage.

En zone urbaine, l'arrêt sera pratiqué en ligne ou en avancé, conformément au paragraphe 12 de l'article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007. La nécessité de le soustraire totalement ou partiellement à la circulation générale par une enclave devra être motivée. Sa conception sera réalisée en concertation avec l'exploitant (voir contact TAN).

1- Arrêt en ligne



- sur voie sans stationnement ou couloir de bus

Si l'environnement le permet, si l'approche le rend nécessaire, le bord du quai peut être légèrement avancé, pour faciliter l'approche en ligne par une prise en compte des possibilités de trajectoire suivies par les trains de pneu.

2- Arrêt en avancée de trottoir



- situé en zone avec stationnement longitudinal sur trottoir

La préconisation de Nantes Métropole est de dégager les 5,00m en amont de la bordure de quai accessible de tout arrêt ou stationnement licite ou illicite de véhicule afin de garantir l'approche.

Dans tous les cas une analyse des pratiques de stationnement sera réalisée sur 20,00m en amont et 5,00m en aval pour garantir une approche rectiligne. Le stationnement en épi sera supprimé pour du stationnement longitudinal. La place la plus proche du quai sera d'une largeur de 2,20m minimum.

L'approche, sera toujours garantie, sinon le stationnement sera neutralisé par un

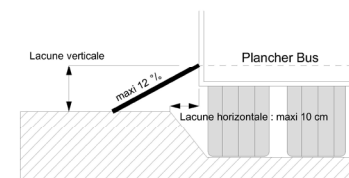
réaménagement, des appuis vélos, des potelets...

3- Lacunes

La lacune horizontale est réduite au maximum et ne doit pas dépasser 10cm.

Pour les usagers en fauteuils roulant les lacunes sont compensables par une palette rétractable dont la pente ne doit pas être supérieure à 12 %.

Palette pour Fauteuil roulant



Les longueurs de quai

Est comprise comme longueur de quai la partie à hauteur constante hors rampant.

Longueur standard de quai : 18,00m réduite exceptionnellement selon la capacité du site à 15m mais aucune réalisation ne sera inférieure à 9,00m.

Sur les lignes de Chronobus le quai standard fera systématiquement une longueur de 18m.



Les circulations des usagers

➤ Les largeurs de circulation d'usagers :

- Extrait de l'arrêté du 15 janvier 2007 : une largeur minimale de passage de 0,90m, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri voyageur éventuel. Si le cheminement pour piéton n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40m.
- Si la largeur de circulation n'est pas en bordure de quai, la disposition communautaire préconise au cas où le passage de 1,40m n'est pas acquis, une bande parallèle au quai d'une largeur minimum de 1,20m, libre de tout obstacle (mobilier, arbres, ...).
- Au droit de la deuxième porte utilisée par les usagers en fauteuil roulant, le dégagement du mobilier devra permettre d'y inscrire un rectangle de 2,00m de large par 3,00m de long, au bord du quai.
- La pente d'embarquement de la palette escamotable ne sera pas supérieure à 12%.
- Pour le passage d'un aménagement vélo sur un quai bus, espace mixte piéton vélo, se référer à la fiche 1.2, séparation et cohabitation piéton - cycles, du guide vélo.

Ceci nous amène à définir des largeurs minimales en fonction du mobilier :

1 - Avec poteau d'arrêt équipé d'un appui ischiatique :

- Quai mini de 2,00m.

2 - Abri sans protection latérale équipé d'un appui ischiatique :

- Quai mini de 2,35m = 1.40m + largeur mobilier 0.45m + réserve arrière 0.50m

3 - Abri avec protection latérale

Rappel : Une largeur de passage entre le nez de bordure et le retour de l'abri de 0.90m ou de 1.40m si le cheminement piéton n'est pas accessible entre le bâti et l'abri.

La pose d'un abri ne doit pas générer une diminution de la largeur de passage du cheminement, par la réservation d'un espace pour le nettoyage entre la vitre et la propriété riveraine. Des fonds d'abri sans entretien seront étudiés par les fournisseurs de mobilier.

3.1 - sans publicité

- Entre bord du quai et protection latérale, 1.40m de largeur de passage :
Quai mini de **2.90m** = **1.40m** + largeur mobilier 1.00m + réserve arrière 0.50m
- Entre abri et bâti 1.40m de largeur de passage, il faut une largeur de passage de 0.90m entre le retour de l'abri et le bord du quai :
Quai mini de **3.30m** = **1.40m** + largeur mobilier 1.00m + passage devant l'abri 0.90m

3.2 - avec publicité

- Entre bord du quai et protection latérale, 1.40m de largeur de passage :
Quai mini de **3.40m** = **1.40m** + largeur mobilier 1.50m + réserve arrière 0.50m
- Entre abri et bâti 1.40m de largeur de passage, il faut une largeur de passage de 0.90m entre le retour de l'abri et le bord du quai :
Quai mini de **3.80m** = **1.40m** + largeur mobilier 1.50m + passage devant l'abri 0.90m

Voir dessin de conception de quai

Les dispositifs complémentaires obligatoires communautaires

➤ DPSU :

- Sa longueur est de 1.50m et sa largeur de 41.5cm
- Elle est posée à 50cm du début de quai et à 40cm du bord du quai. Elle matérialise la porte avant du bus.
- Elle est indépendante de la situation de l'abri ou du poteau d'arrêt

➤ Clou :

- Il est posé à 1.00m du bord de quai, à 5.75m du début de la DPSU

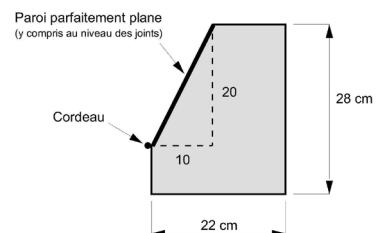
Voir dessin de conception de quai

Matériaux et procédés de construction de quai

Disposition générale

Le constructeur devra avoir en tête que cet ensemble est appelé à supporter des sollicitations dynamiques importantes. En effet, l'objectif fixé au conducteur d'accoster avec une lacune horizontale faible, 10cm maximum, conduira automatiquement à développer des efforts importants sur la bordure.

Les bordures



1- Généralité

- Les bordures seront en granit.
- Le profil de la bordure de quai à un fruit de 63° déportant le fil d'eau 10cm en avant pour une hauteur de 20cm.
- Le parement incliné sera poli.
- Le parement supérieur sera bouchardé.
- Le raccordement du quai aux bordures courantes sera réalisé par des bordures biseautées et polies de même nature que celles du quai. Sa longueur adaptée au profil du site est souvent de 2.00m (voir type de bordure en annexe). Un soin particulier devra être porté au raccordement en largeur entre bordure existante/bordure biseautée du quai.
- Le caniveau, en chaînette, béton ou tout autre matériau sera arrêté au joint entre bordure existante et bordure polie de quai.

2- Caractéristiques techniques

Les éléments de bordure en granit devront répondre aux caractéristiques suivantes par référence à la norme NFP.98-304 :

➤ a - Taille :

- La taille se fait par sciage au fil, au disque, au châssis.
- Les arêtes sont sans écornure. Les abouts sont perpendiculaires aux faces vues dans toute la hauteur, sans amaigrissement.

➤ b - Aspect :

- Aucune bordure ne doit contenir de fente, de fil ou de partie friable ou tendre. La couleur des éléments livrés doit être homogène.

de surface pour obtenir une continuité parfaite de la surface « polie miroir ».

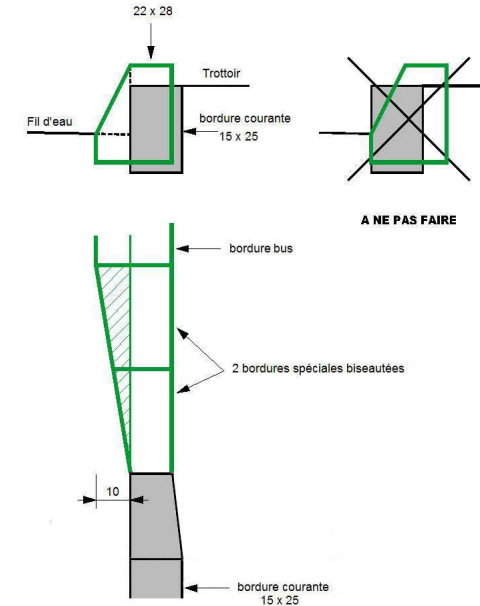
- b1 – Les parements non vus sont bruts de sciage :
 - Les ondulations ou décrochements ne doivent pas s'écarter du plan général de + 2 mm. La profondeur des petits creux ne doit pas dépasser 0,5 mm.
- b2 – Les parements vus sont « polis miroir » en face inclinée et bouchardés en face supérieure :
 - L'arête supérieure est légèrement chanfreinée (1 cm – 1 cm) ou rabattue et arrondie à la boucharde pour la rendre moins agressive. Dans ce cas, le rayon de l'arrondi doit être au moins égal à 2 cm.
- b3 – Les abouts sont bouchardés en zone centrale jusqu'à 15 mm des arêtes afin de ne pas les fragiliser, ceci afin d'obtenir une bonne adhérence des matériaux composant les joints.
- c – Tolérances :
 - La tolérance sur la longueur des éléments est de + 2 mm.
 - La tolérance transversale est de + 1 mm toute face.
- d – Caractéristiques physiques :
 - La masse volumique mesurée conformément à la norme doit être supérieure à 2,6,
 - Le coefficient d'absorption d'eau mesuré conformément à la norme doit être inférieur à 1 %.
- d1 – Résistance à l'abrasion :
 - À l'issue de l'essai réalisé conformément à l'article 9,5 de la norme, les éprouvettes doivent présenter une longueur d'empreinte inférieure à 22 mm.
- d2 – Résistance à la compression :
 - La résistance moyenne à la compression, mesurée conformément à la norme, doit être supérieure à 140 MPa.
- d3 – Résistance à la flexion :
 - La résistance moyenne à la flexion, mesurée conformément à la norme NFB.10.510 doit être supérieure à 15 MPa.

3- Pose des bordures

- Tolérances :
 - La tolérance de pose est fixée à + 1 mm entre éléments de bordure tant en plan qu'en nivellement (aligner les bordures à l'avant). Cette tolérance qui peut paraître draconienne s'obtient assez facilement en pratique et est indispensable pour éviter l'usure des flancs de pneu.
- Mortier de pose :
 - La pose se fera sur béton B25 dosé à 350 kg de ciment formant une semelle en béton armé permettant d'obtenir les tolérances ci-dessus.
 - Lors de la pose, il faut aligner l'avant des bordures et raccorder les bordures de quai sur les bordures courantes comme indiqué sur le croquis ci-dessous (voir plan d'ensemble).

Afin d'obtenir les tolérances de pose indiquées ci-dessus, il est souhaitable de dresser la semelle en béton armé à la règle et de poser sur un mortier colle.

- Joints :
 - Pour éviter les éclats de bordures, celles-ci seront posées avec un joint.
 - Les joints de bordure feront 5 mm et seront réalisés en mortier de réparation (résine pouvant être poncée : il faut être très vigilant sur les quantités d'eau de gâchage et utiliser un malaxeur). Laisser un joint sec aux deux extrémités (après les bordures de transition) afin de permettre la dilatation.
 - Le joint sera poncé à la pierre ponce après durcissement et recouvert d'un durcisseur



Le revêtement de trottoir

Le revêtement de trottoir peut être de l'asphalte, de l'enrobé, du béton ou du pavé. Un aspect plus harmonieux peut être obtenu par la pose de plaques en granit accolées à la bordure sur la longueur de l'arrêt.

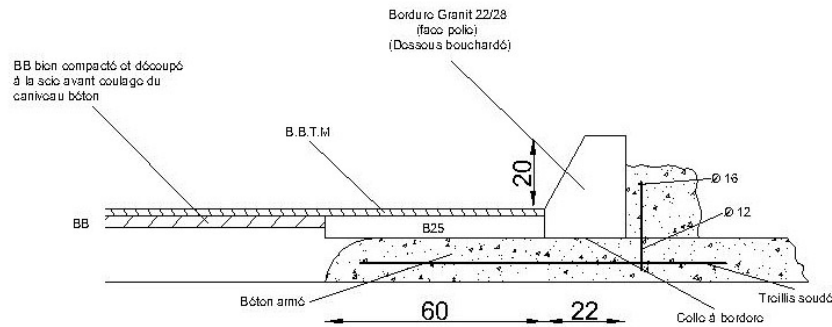
Toutefois, dans une qualité environnementale moindre, le revêtement du quai (trottoir) sera homogène jusqu'à la bordure de quai.

Le procédé de construction du quai sur semelle béton

- La semelle en béton armé est indispensable pour obtenir un blocage correct de l'ensemble et une bonne répartition des efforts. D'une largeur supérieure à 1.00m, elle sera coulée en une fois.
- Un bon blocage avant et arrière permet de bien buter la bordure et de la réduire en dimensions (problème de poids à la pose).
- La réalisation du caniveau en béton coulé en place (B25) permet de constituer une bonne butée avant de la bordure tout en évitant de détériorer la face inclinée au compactage des enrobés. Dans le cas d'une voirie neuve, le BBTM peut venir jusqu'à la bordure (utilisation d'un petit compacteur en rive).
- La pente transversale du caniveau ne devra pas dépasser les 3% sur les 60cm de largeur.

Le quai provisoire compatible

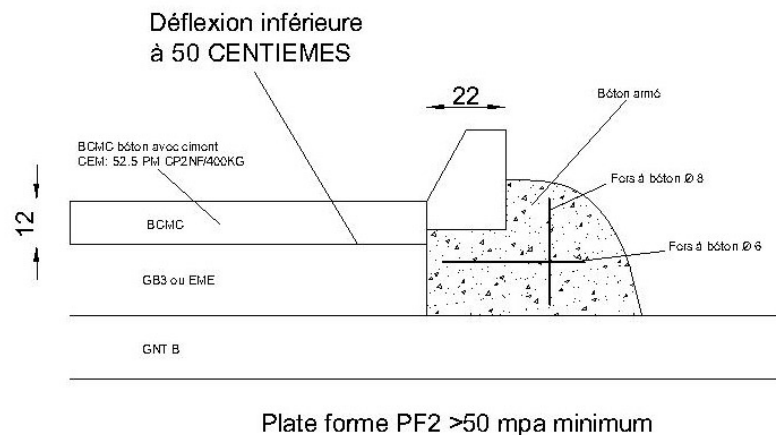
Il est concevable de créer des quais dits «provisoires compatibles» par la pose de matériaux sur l'existant. Ce type d'aménagement reprendra les caractéristiques des quais standard. La vue de bordure sera comprise entre 14cm et 20cm. Les matériaux mis en œuvre ne permettent pas un accostage par contact, garant d'une lacune minimale.



Le procédé de construction du quai avec BCMC

Le développement des bus à haut niveau de service est générateur d'ornière sur les zones d'arrêts. Nantes Métropole met en œuvre des zones d'arrêt en béton de ciment mince collé (BCMC).

Se référer à la fiche Matériau de voirie, BCMC arrêt Chronobus pour les règles de réalisation.



Les cas de mise en œuvre

- Lorsque le contexte environnemental le permet et plus particulièrement :
 - Si la ligne est en période de test : nouvelle offre, nouveau service.
 - Dans le cas d'une déviation importante style BRT (Bus Relais Tram) ou sur une longue période.
 - Si une évolution de l'aménagement est prévue dans un programme à moyen terme (± 5 ans).
 - Dans le cadre d'un entretien en urgence (désordre important,...).

Les fonctionnalités

- Il reprend les grands principes et fonctionnalités d'un quai standard.
- Prendre en compte les cheminements d'approche :
 - Faciliter la montée et descente, avec un minimum d'accessibilité par l'utilisation de la rampe escamotable ou l'agenouillement du bus.
 - Offrir un équipement de confort.
 - Mise en place des dispositifs complémentaires communautaires DPSU et clou.

Les conditions de mise en œuvre

- L'emprise existante permet l'ajout de matériaux de rattrapage.
- Les travaux ne compromettent pas les qualités de portance existantes de la chaussée.

Les sites de mise en œuvre

- La suppression d'une enclave.
- La création d'une avancée dans un linéaire de stationnement.
- Le rehaussement d'un trottoir.

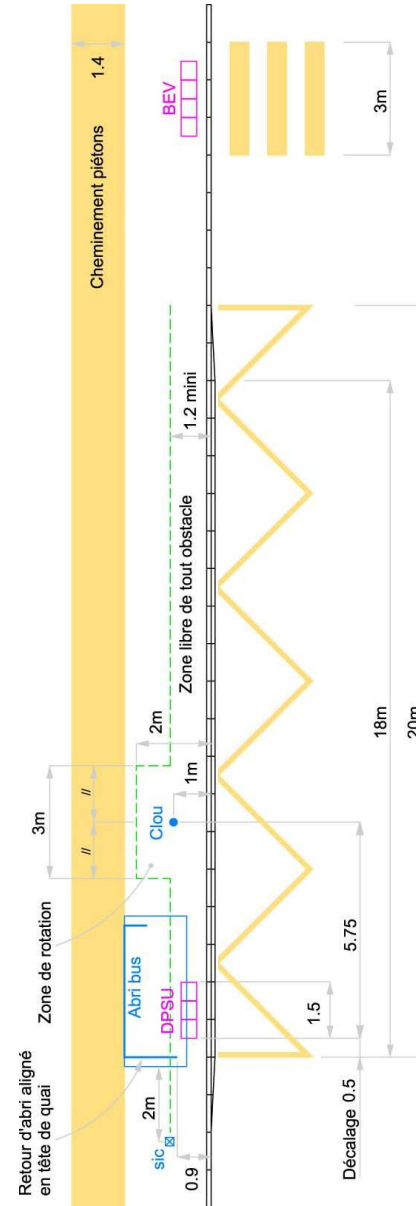
Les moyens de mise en œuvre

- Par éléments de bordure droite ou biaise, de tous types (granits, bétons,...), remplissage enrobé ou béton.
- Par du béton fibré coffré, l'accroche au sol existant sera renforcé par la pose de tiges « fer à béton » Ø10mm introduite dans des trous réalisés dans l'ancienne chaussée, un ferrailage type longrine homogénéisera l'ensemble. Un ragréage peut s'avérer nécessaire sur la partie verticale s'il y a eu conservation de l'ancienne bordure. Dans ce cas un produit de type résine colle rétablit un esthétisme satisfaisant.

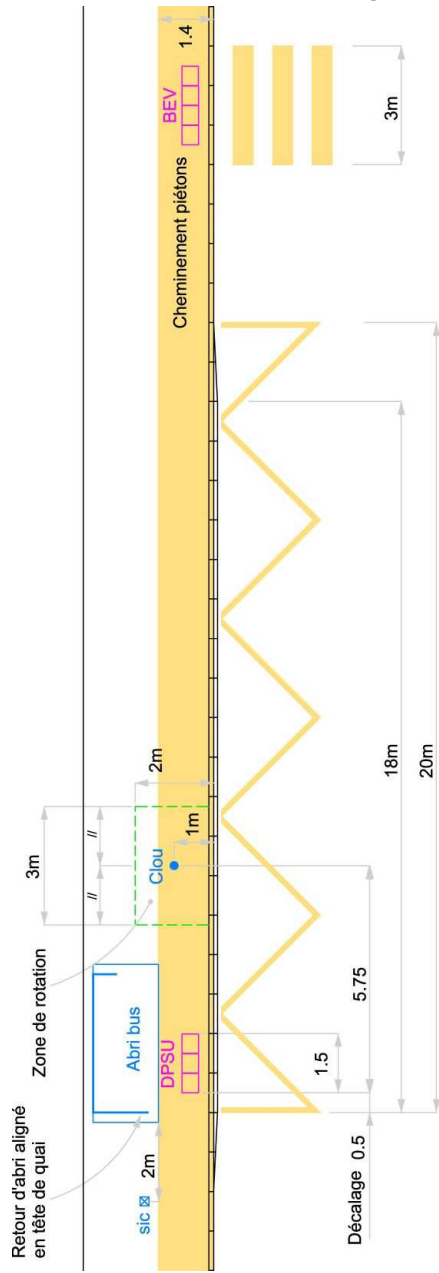


Conception de quai

Le principe de cheminement le long du bâti avec abri

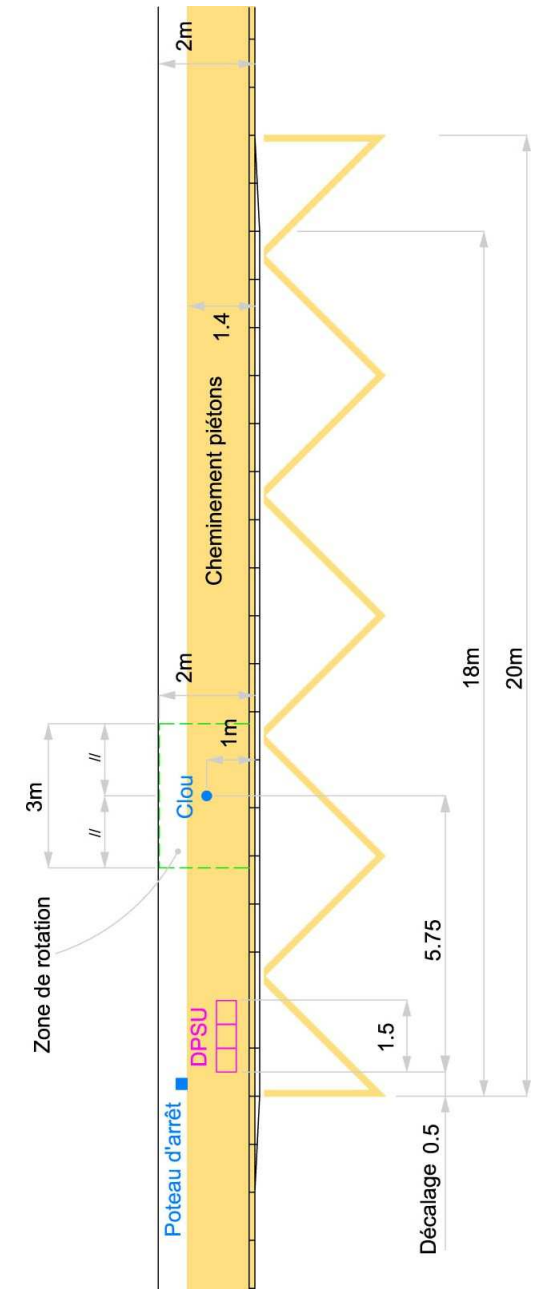


Le principe cheminement en bordure de quai avec abri



17

Le principe de cheminement avec poteau d'arrêt



18

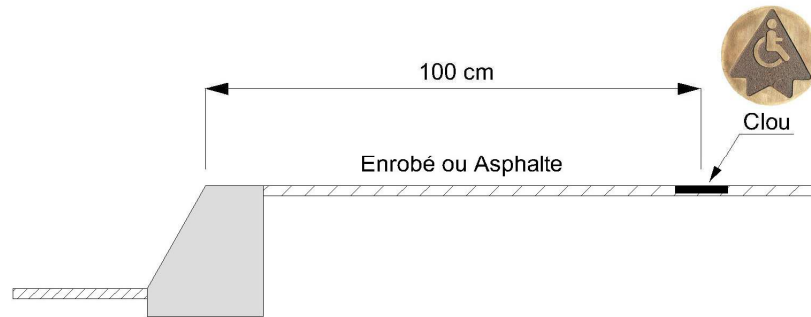
Les informations au sol

1- Clou à l'effigie du pictogramme Fauteuil

Ce clou matérialise l'emplacement de la deuxième porte. Il est posé à 1.00 m du nez de quai, à 5.75 m du début de la DPSU matérialisant la première porte.

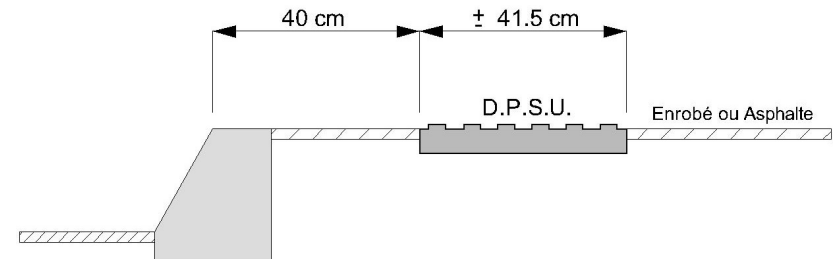
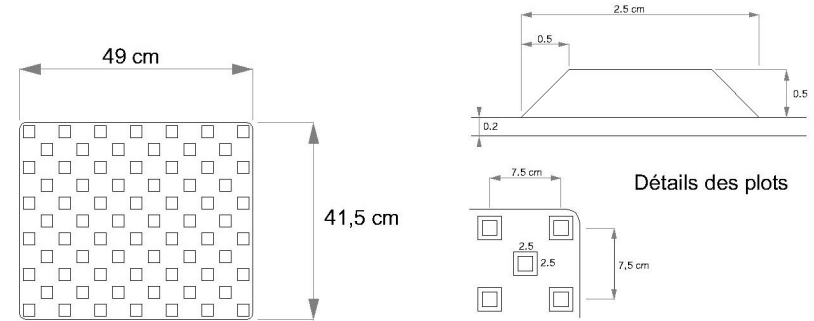
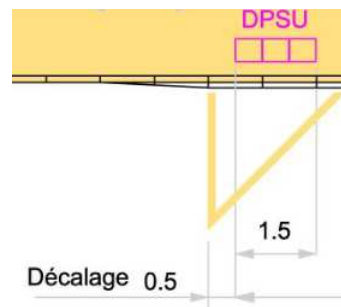


Pictogramme sur clou Ø 15 cm Bronze ou alu selon nécessité de contraste avec le sol environnant



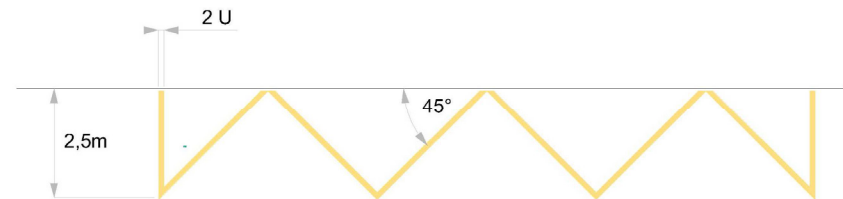
2- Les dalles DPSU (Dalle Podotactile en Site Urbain)

Développées dans la communauté urbaine de Nantes, elles se différencient des dalles d'éveil et vigilance par l'émergence de plots carrés. Les dimensions de chaque dalle sont précisées dans le croquis ci-dessous. Trois dalles juxtaposées sont nécessaires pour obtenir le dispositif communautaire obligatoire de 1.50m

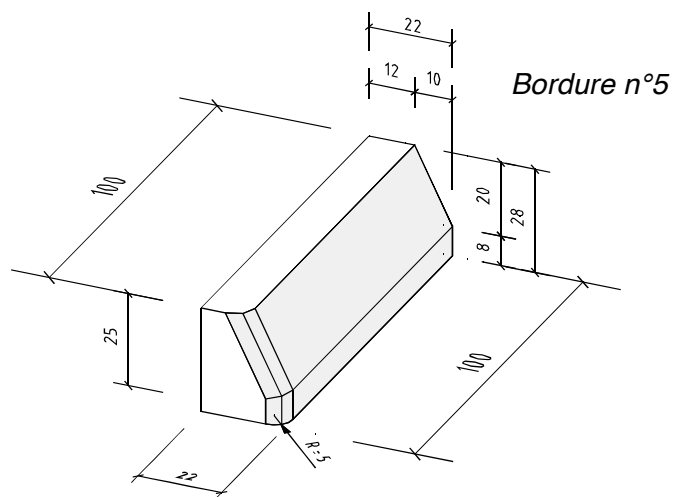
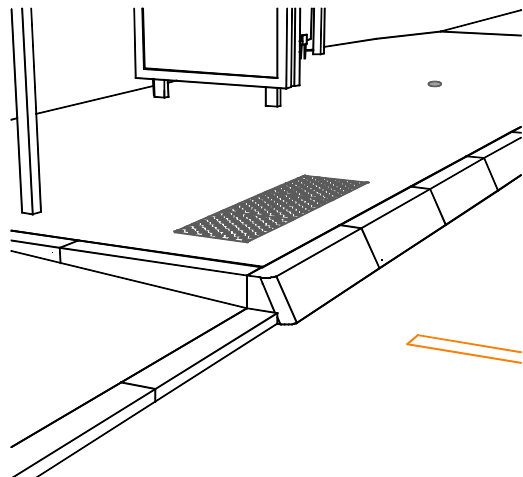


3- Signalisation horizontale

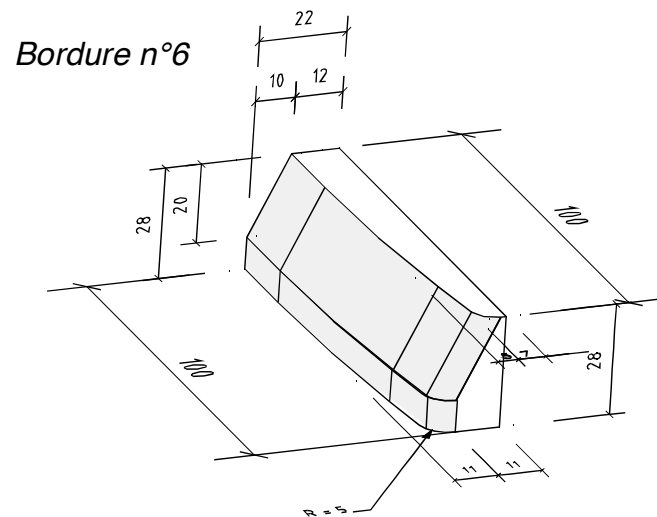
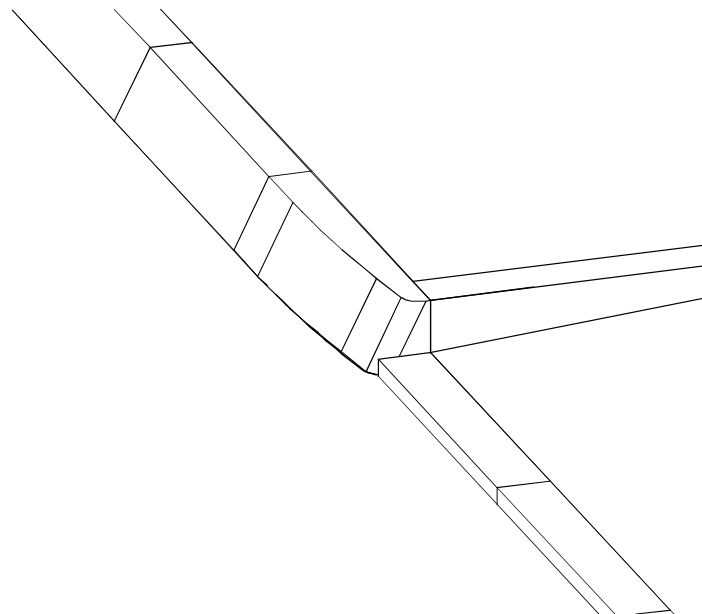
Le marquage horizontal de l'arrêt sera réalisé selon les prescriptions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, la 7e partie Marques sur chaussée article 118-3 - marques relatives aux transports en commun. Sa fonction est de délimiter l'emprise de la zone d'interdiction de stationner ou de s'arrêter nécessaire au positionnement d'un bus. Cette ligne est de couleur jaune, de longueur minimum 10m et de largeur 2U (U=5cm).



2 - Extrémité interrompue en sortie d'arrêt



3 - Extrémité interrompue en entrée d'arrêt



Textes de loi (Ordonnance du 26 septembre 2014 et décrets relatifs au SDAP-TC)

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ ET DES DROITS DES FEMMES

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 I^{er}

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^{er}

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 l'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. 1112-1¹ 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-agenda 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^e 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 I^{er} du livre I^{er} 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^o A l'article L. 1821-1, les mots : « Les chapitres II et III » sont remplacés par les mots : « Le chapitre III » ;

2^o 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 1^{er} 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 1^{er} 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^{er}. – Il est ajouté au chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} 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 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'Île-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° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés.

« 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 transmettent, 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 si le 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^{er} du livre I^{er} 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^{er} du livre I^{er} 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),

Décrète :

Art. 1^{er}. – Il est inséré au chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} 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^{er} du livre I^{er} 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^o 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^{er} 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^{er} 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^o 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^o 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^o 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^o 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^o 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^o, 3^o, 5^o, 6^o, 7^o, 11^o et 12^o 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^o 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^o 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

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

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

NOR : DEVK1414411A

Publics concernés : autorités organisatrices de transport, Etat.

Objet : l'objet de l'arrêté, qui concerne les schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, est double. Il définit :

- le contenu du dossier de demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée ;
- des seuils conditionnant l'acceptation d'une telle demande par le préfet, quand elle est faite pour motifs financiers. Ces seuils permettent de démontrer que soit l'autorité organisatrice de transport n'est pas en capacité de financer les travaux d'accessibilité à sa charge dans le cadre d'un schéma - agenda, donc d'établir la programmation physico-financière correspondante de manière sincère, soit l'exécution des engagements qu'elle a pris dans un tel schéma - agenda est devenue impossible en raison de la dégradation de sa situation financière survenue depuis l'approbation du schéma - agenda.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : 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 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 ; cet outil est adopté 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 le schéma - agenda ; ont toutefois été prévus des modalités de prorogation éventuelle des délais associés au dépôt du schéma - agenda ou à son exécution en cas de difficultés financières, techniques ou administratives.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Cet arrêté est pris pour l'application du II de l'article R. 1112-19 et du III de l'article R. 1112-21 du code des transports.

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,

Vu le code des transports ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 juillet 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - I. - Le dossier de demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour difficultés techniques ou financières ou pour un cas de force majeure prévu au II de l'article R. 1112-19 du code des transports comporte :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V. - Lorsque la demande porte sur une prorogation de délais de dépôt ou d'exécution en raison de difficultés techniques, le dossier comprend, outre les éléments prévus au I, tous éléments utiles prévus au II de l'article R. 1112-19 du code des transports de nature à établir ces difficultés. Ces éléments peuvent notamment concerner une modification substantielle du champ de compétence de l'autorité organisatrice de transport, des appels d'offre infructueux, des délais de livraison de matériel, des contraintes imprévues découvertes lors des études préalables aux travaux ou lors des travaux.

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

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

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

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

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

III. - Conformément au III de l'article R. 1112-21 du code des transports, la situation budgétaire et financière d'une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre en charge de la mise en accessibilité d'un ou plusieurs services de transport public de voyageurs justifie la prorogation des délais d'exécution de son schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée quand les éléments du dossier de la demande présentée relatifs aux comptes clos ou aux comptes prévisionnels prévus au III de l'article 1^{er} établissent la situation financière délicate définie au I du présent article pour le dernier exercice clos,

pour l'exercice en cours ou pour l'un des exercices restant à venir du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée approuvé.

Art. 3. – Le directeur des services de transport et le directeur général des finances publiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 27 mai 2015.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD

*Le ministre des finances
et des comptes publics,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général
des finances publiques,*
B. PARENT

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports, de la mer
et de la pêche,*
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD

Règlement du service Proxitan



PROXITAN

Règlement du service des personnes à mobilité réduite

Proxitan - 74 bis rue du Bêle - 44300 Nantes - 02 51 81 78 78

Proxitan est un service de la SEMITAN qui agit par délégation de Nantes Métropole, Autorité Organisatrice des transports urbains. Proxitan est un service de transport public à la demande, réservé aux personnes résidant dans l'une des communes de Nantes Métropole et titulaires d'une carte d'invalidité à 80% minimum, délivrée par la MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées). Les dessertes des écoles, collèges et lycées ne sont pas de la compétence de Proxitan mais dépendent de l'autorité à laquelle sont rattachés ces établissements. Proxitan n'assure pas les transports médicaux et ne peut se substituer aux ambulances.

Périmètre de déplacement

Le lieu de prise en charge et la destination de la course doivent être à l'intérieur du périmètre de Nantes Métropole.

Réservation en appelant : 02 51 81 78 78

Les réservations se font uniquement par téléphone du lundi au vendredi entre 8h15 et 16h. Les réservations peuvent se faire jusqu'à 10 jours à l'avance maximum. Aucune course ne peut être réservée pour le jour même.

Conditions de transport

Proxitan assure un service de porte-à-porte, la prestation ne comprend pas le portage dans les escaliers, la montée dans les étages ou l'accompagnement dans les bâtiments (privés ou publics). Les choix de véhicules, de groupage, des itinéraires sont de la responsabilité de la Semitan. Sauf exception et seulement après autorisation de la Semitan, la destination de la course ne peut être modifiée. L'utilisateur ne peut bénéficier de 2 réservations dans un intervalle de temps inférieur à 45 minutes. Dans la mesure du possible, le temps de transport sera inférieur à 1 heure.

Accompagnateur

L'accompagnateur, âgé d'au moins 10 ans, est une personne qui est en mesure d'assister la personne handicapée avant la montée et après la descente du véhicule. La présence d'un accompagnateur est obligatoire à l'intérieur du véhicule lorsque le bénéficiaire n'a pas d'autonomie suffisante (physique ou intellectuelle). Une personne bénéficiaire du service Proxitan ne peut être accompagnateur. L'accompagnateur voyage gratuitement ; il faut mentionner sa présence dès la réservation de la course.

Le conducteur peut accepter plusieurs accompagnateurs, sous réserve du nombre suffisant de places disponibles dans le véhicule. Chaque accompagnateur supplémentaire doit s'acquitter d'un ticket 1 heure (en vente auprès du conducteur) même si par ailleurs, il est titulaire d'un titre de transport Tan.

Prix de la course - Contrôle

A la montée dans le véhicule, l'utilisateur doit montrer son titre de transport ou s'acquitter d'un ticket auprès du conducteur. Seuls les titres de transport délivrés par la Tan sont acceptés sur Proxitan. Seuls les titulaires d'une carte famille nombreuse Bleue 30% et plus ou les titulaires de la carte 60 ans et plus - Retraité / Tarif Réduit (personne non imposable) peuvent utiliser des Tickets Tarif Réduit sur le service Proxitan.

Annulation en appelant : 02 51 81 78 78

Les annulations perturbent le service. Lorsque la course réservée est annulée le jour-même, celle-ci sera facturée sur les bases suivantes :

- pas de pénalité sur la 1^{ère} annulation du mois
- Pénalité sur la base du prix du Ticket 1 heure à la 2^{ème} annulation du mois
- Pénalité sur la base du prix de deux Tickets 1 heure à partir de la 3^{ème} annulation du mois.

Une facture récapitulative sera envoyée mensuellement.

En cas d'annulations excessives, Proxitan pourra suspendre momentanément les demandes de transport.

Ponctualité

Tout retard pénalise la clientèle. Il est demandé d'être à l'endroit prévu au minimum 5 minutes avant l'horaire convenu lors de la réservation. Sauf cas exceptionnel, si l'utilisateur n'est pas présent à l'horaire convenu, l'ensemble de ses réservations de la journée est suspendu. Proxitan pourra, en cas de retards répétés, suspendre momentanément les demandes de transport.

Sécurité

A bord du véhicule, les utilisateurs doivent se conformer aux règles de sécurité notamment en ce qui concerne le port de la ceinture. Le conducteur pourra refuser le transport d'une personne s'il considère que la sécurité ne peut être correctement assurée (fauteuil en mauvais état, fauteuil sans points d'ancrages, poussette vétuste ou non adaptée au handicap, refus de mettre la ceinture,...).

Comportement à bord du véhicule

Le conducteur pourra refuser le transport d'une personne s'il considère que son comportement va représenter une gêne pour les autres utilisateurs : état d'ébriété, fumeur, agressivité, hygiène... Proxitan pourra, en cas de récurrence, suspendre momentanément les demandes de transport.

Animaux

A l'exception des chiens guides, lesquels sont admis gracieusement, la présence d'animaux est interdite dans les véhicules. Les animaux domestiques de petite taille pourront cependant être admis lorsqu'ils sont installés dans un panier ou sac convenablement fermé. Le conducteur pourra refuser un transport s'il considère que l'animal crée une gêne pour les autres utilisateurs (odeurs, encombrements...).

Bagages

Seuls les bagages ou colis peu encombrants sont autorisés à bord du véhicule. Les objets restent sous l'entière responsabilité de leur propriétaire. Le conducteur pourra refuser un transport s'il considère que les objets créent une gêne pour les autres utilisateurs (encombrement, odeur, produit inflammable...).

Réclamation - Recours

Proxitan s'engage à répondre dans un délai maximum de 14 jours aux réclamations formulées par les utilisateurs.



Nantes Métropole
2, cours du Champ de Mars
44923 Nantes cedex 9
Tel : 02 40 99 48 48
Site internet : www.nantesmetropole.fr



AURAN – Agence d’Urbanisme de la Région Nantaise
2, cours du Champ de Mars - BP 60827
44008 Nantes cedex 1
Tel : 02 40 84 14 18
Site internet : www.auran.org