Thau AGGLO

Engagés par nature

Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T

Document de synthèse

Approuvé par le Conseil Communautaire de Thau agglo le 16 Novembre 2011

SOMMAIRE

PREAMBULE 4

1 DU CADRE GENERAL A L'APPROCHE DEVELOPPEE PAR THAU AGGLO 5
1.1 Les principes établis par les textes règlementaires 5
1.2 Le Schéma Directeur d'Accessibilité, un outil de planification et de coordination 8
1.3 La prise en compte de tous les publics et de l'ensemble de la chaîne des déplacements 10
1.3.1 Quelques données de cadrage 10
1.3.2 Les types de handicap pris en compte 10
1.3.3 Les étapes du déplacement 11

2 LES DEMARCHES ENGAGEES PAR LES AUTRES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORTS DU TERRITOIRE 14
2.1 Le Schéma Directeur d'Accessibilité Régional 14
2.1.1 Le diagnostic 15
2.1.2 La programmation 15
2.1.3 Les aspects financiers 16
2.2 Le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Hérault Transport 17
2.2.1 Le diagnostic 18
2.2.2 La programmation 19

3 LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE THAU AGGLO 20
3.1 La démarche engagée par Thau agglo 20
3.1.1 Une élaboration en plusieurs étapes 20
3.1.2 Le processus de concertation : un élément central du projet 23
3.2 De l'analyse diagnostic à la définition des enjeux et objectifs 24
3.2.1 Les principaux éléments issus du diagnostic 24
3.2.2 Les enjeux identifiés 27
3.3 Des enjeux au plan d'actions 29
3.4 Les principales actions du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T 30
3.4.1 L'aménagement des points d'arrêt 30
3.4.2 Les moyens de substitution 33
3.4.3 Le matériel roulant 34
3.4.4 La procédure de dépôt de plainte 35
3.4.5 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : information et communication 36

3.4.6 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : coordination entre la Thau agglo et les autres AOT 37
3.4.7 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : les outils de mise en œuvre et de suivi 38
3.5 Le planning de mise en œuvre 39
3.6 Modalités de révision et suivi du projet 40

4 ANNEXES 41
4.1 Annexe 1 : Données générales issues de l'enquête HID 1998 - 2001 réalisée par l'INSEE 41
4.2 Annexe 2 : Chiffres HID par typologie de handicap 42
4.3 Annexe 3 : liste des critères analysés dans le cadre de l'audit d'accessibilité du réseau 43
4.4 Annexe 4 : Délibération créant la CIAPH 47
4.5 Annexe 5: Associations représentatives des personnes en situation de handicap associées au processus de concertation 49
4.6 Annexe 6: Le formulaire de dépôt de plainte 50
4.7 Annexe 7 : Exemple de fiche arrêt 51
4.8 Annexe 8 : Extrait de la Charte d'Aménagement et d'Equipements des arrêts 52
4.9 Annexe 9 : Cartographie du phasage prévisionnel d'aménagement des points d'arrêt 54
4.10 Annexe 10 : Quelques exemples de rendus cartographiques issus du diagnostic 60
4.11 Annexe 11 : Plan du réseau 61

PREAMBULE

Dans le cadre des compétences dévolues à une Communauté d'agglomération, Thau agglo est Autorité Organisatrice des Transports (AOT). A ce titre, elle doit, au sein de son Périmètre de Transports Urbains (PTU)[1], élaborer, mettre en œuvre et promouvoir une politique des transports visant à faciliter la mobilité de tous les citoyens.

Afin d'atteindre cet objectif, Thau agglo mène une politique volontariste qui s'est traduite récemment par la création de nouvelles lignes vers les communes de Gigean, Vic-la-Gardiole et Mireval, par un changement de charte graphique et par une amélioration de la lisibilité du service. Pour accompagner ces changements, le réseau TOTEM est devenu, depuis septembre 2010, le réseau **Thau agglo Transport (T.A.T).**

Avec T.A.T, Thau agglo exprime sa volonté d'assurer un service public des transports mieux maillé au plus près des besoins de la population. Le nouveau réseau TAT constitue le fil conducteur du développement et de l'aménagement équilibré du territoire.

En matière d'**accessibilité**, les actions menées par Thau agglo, se traduisent notamment par le soutien financier au GIHP Languedoc-Roussillon, par la création d'une Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH) mais également par l'élaboration de son **Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T**.

Bien plus qu'une obligation réglementaire, Thau agglo souhaite, au travers de ce Schéma Directeur, améliorer la chaîne des déplacements et affirmer plus encore son souhait de rendre accessible l'ensemble de son réseau pour toutes les personnes handicapées.

Ainsi, le document de planification présenté ici permettra de fixer un cap aux actions à mettre en œuvre par Thau agglo et ses partenaires.

[1] 8 communes : Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Frontignan, Gigean, Marseillan, Mireval, Sète et Vic-la-Gardiole

1 DU CADRE GENERAL A L'APPROCHE DEVELOPPEE PAR THAU AGGLO

1.1 Les principes établis par les textes règlementaires

Si plusieurs textes affirmaient déjà des principes en matière d'amélioration de l'accessibilité[2], c'est la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui a introduit l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif dans un délai défini.

La loi établit deux principes fondamentaux…

- la prise en compte de **tous les types de handicap** : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite…,

Source : Cahier pratique Le Moniteur – Accessibilité de la voirie et des espaces publics - Avril 2011.

- le traitement de l'intégralité de **la chaîne des déplacements** : cadre bâti, voirie, espaces publics, systèmes de transport et leur intermodalité.

Elle établit également des obligations en matière de transport auxquelles doivent se conformer les Autorités Organisatrices de Transport:

- Etablissement d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport collectif dans un délai de 3 ans pour lequel les services de transports collectifs, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la

---

[2] **Loi n°75-534 dite d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 et textes d'applications** : « favoriser l'accès de la ville et de ses équipements à tous, quel que soit leur degré de mobilité ».

Loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1152 du 30 décembre 1982 : « droit au transport pour tous ».

Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 et textes d'application : « favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public ».
Par ailleurs, la **Directive 2001/85/CE de l'Union Européenne** établit l'adaptation des véhicules de transports collectifs aux Usagers à Mobilité Réduite.

demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au JO du 12 février 2005). La mise en accessibilité des transports collectifs implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts, et continuité des cheminements),

- Mise en accessibilité du matériel roulant. Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers (ou à la demande) doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- Mise en place, en cas d'Impossibilité Technique Avérée (ITA), de services de substitution adaptés et à un coût pour l'usager égal à celui du service régulier existant,
- Mise en place d'une procédure de dépôt de plainte,
- Création d'une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées (dans le cas de Thau agglo, il s'agit d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées),
- Elaboration d'une annexe accessibilité dans les Plans de Déplacements Urbains.

La loi fixe également des obligations en matière de voirie :

- élaboration de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret du 21 décembre 2006. L'article 2 du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise que « *le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics [...] est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. [...] Il tient compte des dispositions de plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.*» En ce qui concerne le territoire de Thau agglo, les communes sont compétentes pour réaliser ces plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

La loi stipule que « …l'aménagement,… est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible ». Les prescriptions s'appliquent pour toutes réalisations nouvelles ou lors de travaux modifiant la structure de l'assiette des voies, de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies.

La loi impose également des obligations pour les Etablissements Recevant du Public (ERP)

- Réalisation d'un diagnostic d'accessibilité des ERP du 1er groupe (1ère à 4ème catégorie),
- Au 1er janvier 2011 : l'ensemble des parties accueillant du public, des préfectures et des établissements d'enseignement supérieurs appartenant à l'Etat doivent être accessibles,
- Au 1er janvier 2015 : L'ensemble des ERP du 1er groupe (1ère à 4ème catégorie) doit être accessible,
- Après 2015 : Tout les ERP devront être accessible.

Enfin, la loi pose le principe d'une concertation accrue avec la mise en place de Commissions d'Accessibilité pour les Personnes handicapées

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 prévoit que dans toutes les communes de 5000 habitants et plus, une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée.

Cette commission s'inscrit dans une logique globale d'amélioration du cadre de vie. Elle a pour objet de dresser un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle intervient également pour organiser le recensement des logements accessibles.

Elle établit un rapport annuel présenté devant le conseil communautaire. Ce dernier est adressé au Préfet du Département, au Président du Conseil Général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et transports concernés par son rapport.

Cette commission ne dispose pas de pouvoir de décision, elle a un rôle uniquement consultatif. Elle peut, pour exemple, **ce qui a été le cas pour Thau agglo, être associée à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics.**

Le dernier alinéa de l'article 46 précisait que lorsque la compétence transports ou aménagement du territoire était exercée par un Etablissement Public de Coopération Intercommunale, la commission doit être créée auprès de ce groupement. Toutefois, la complexité de la mise en œuvre de cette commission

intercommunale d'accessibilité a poussé le législateur à préciser, dans la loi n°2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allégement des procédures (article 98 modifiant l'article L2143-3 du CGCT), le fonctionnement de cette commission. Il faut dorénavant retenir :

- Les EPCI de plus de 5000 habitants ont l'obligation de créer une commission intercommunale d'accessibilité.
- Les communes de plus de 5 000 habitants doivent créer une commission communale d'accessibilité. Ces dernières peuvent si elles le souhaitent confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'EPCI.

Les commissions communales et intercommunales peuvent coexister (ce qui n'était pas le cas dans les textes initiaux de la loi du 11 février 2005) en exerçant leurs missions dans le cadre des compétences dévolues aux communes et aux intercommunalités.

1.2 Le Schéma Directeur d'Accessibilité, un outil de planification et de coordination

Il doit définir précisément les modalités choisies et validées par l'Autorité Organisatrice de Transport pour répondre à son obligation de mise en œuvre de l'accessibilité pour les services relevant de sa compétence. Il est élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés par la mise en accessibilité du réseau et notamment les associations représentatives de personnes en situation de handicap, les communes du territoire et les partenaires.

Bien que la loi définisse précisément les obligations de mise en accessibilité des systèmes de transport et de certains de ses éléments (matériels roulants, emplacements d'arrêts de véhicules de transport public sur voirie, informations) un certain nombre d'entre elles restent imprécises et relèvent donc directement de l'approche de l'accessibilité développée et portée par l'Autorité Organisatrice de Transport.

Il est important de préciser que la prise en compte des publics handicapés et à mobilité réduite dans l'évolution du réseau concourt à l'amélioration de la qualité des services et participe ainsi à proposer un réseau plus attractif pour l'ensemble de la population du territoire.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Thau agglo concerne principalement les personnes handicapées et à mobilité réduite définies dans le cadre des deux textes ci-après.

	TEXTE DE REFERENCE	DEFINITION
PASSAGERS A MOBILITE REDUITE	**Définition de la directive européenne 2001/85/CE**	**Passagers à mobilité réduite :** toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).
PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP	**L.114 du Code de l'Action Sociale et des Familles/ partie législative (JO du 23 décembre 2000)**	**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.

1.3 La prise en compte de tous les publics et de l'ensemble de la chaîne des déplacements

A l'origine de la réflexion sur l'accessibilité il y a l'humain, placé au cœur des problématiques de développement durable abordées par Thau agglo (démarche PDU, développement économique, …). Ce public, directement concerné et défini par les textes réglementaires, représente un large panel d'individus connaissant des freins à la mobilité.

L'analyse de l'accessibilité développée par Thau agglo s'appuie donc sur la prise en compte de l'ensemble des tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Ainsi, l'analyse de l'accessibilité dans le cadre du Schéma Directeur a été menée à partir d'une typologie de publics pour d'une part, asseoir une base commune à l'élaboration du diagnostic d'accessibilité pour les différentes composantes du réseau (véhicules, points d'arrêt, services) et d'autre part, faciliter l'émergence des enjeux et la production d'un plan d'actions.

1.3.1 Quelques données de cadrage

Les données relatives à la population en situation de handicap varient fortement en fonction de la définition donnée au terme (plusieurs composantes : déficiences, limitations d'activité, incapacité…) et des sources disponibles qui ne permettent pas de recoupement sans double compte.
Ainsi, à l'échelle nationale les chiffres les plus couramment utilisés sont ceux issus de l'enquête Handicap, incapacités, dépendance (HID) réalisée par l'INSEE entre 1998 et 2001.

Près de 12 millions de personnes en France sont directement concernées par le handicap au sens large (allant d'incapacités isolées et mineures à des niveaux d'incapacités et de limitations fortes et multiples - cf. Annexe 1 et 2).
Les chiffres issus de la HID par typologie de handicap sont instructifs) et posent au-delà du nombre des individus, la question du polyhandicap, du public âgé et plus globalement du public potentiellement concerné par la question du handicap et de la mobilité réduite.

1.3.2 Les types de handicap pris en compte

Pour faciliter l'approche méthodologique et le regroupement d'enjeux, **une typologie par type de handicap** et de freins à la mobilité a été élaborée :

	CATEGORIE		EXEMPLES DE PERSONNES CONCERNEES (non exhaustif)
HANDICAP MOTEUR		**Les handicaps provisoires ou autres PMR**	Les utilisateurs de fauteuil roulant permanents (manuels, ou électriques), les utilisateurs de fauteuil temporaires. Les personnes souffrant d'incapacités cardio-respiratoires ou viscérales. Les personnes avec poussette ou bagages encombrants. Les personnes âgées ayant des problèmes de marche. Les personnes souffrant d'un handicap temporaire par accident. Les femmes enceintes, les personnes avec enfants en bas âge. Les personnes transportant des bagages lourds.
HANDICAPS SENSORIELS		**Les handicaps visuels**	Les personnes souffrant de handicaps visuels (personnes aveugles ou malvoyantes) et les personnes âgées.
		Les handicaps auditifs	Les personnes souffrant de handicaps auditifs (personnes sourdes, malentendantes) et les personnes âgées.
		Les handicaps cognitifs	Les personnes ayant des difficultés ou incapacités cognitives (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial) et les personnes souffrant d'un handicap psychique. Les personnes âgées (…) et les enfants.

1.3.3 Les étapes du déplacement

La mise en parallèle d'actions liées aux différentes étapes du déplacement permet d'approcher au mieux la nature des problèmes que pourraient rencontrer les personnes inscrites dans les différentes catégories.

La classification suivante a été prise en compte :

	ETAPES DU DEPLACEMENT
PREPARATION DU DEPLACEMENT	1. **Etape d'information préalable** sur la programmation et la préparation du déplacement, 2. **Étape d'accès au service de transports** (réservation, achat de titre, relais humain…).
DEPLACEMENT	3. **Première étape de déplacement** (accès au point d'arrêt, attente, suivi d'informations sur le voyage), 4. **Seconde étape « montée dans le véhicule »,** 5. **Troisième étape, le voyage** (conception et sécurité de la place du voyageur), 6. **Quatrième étape « descente du véhicule »,** 7. **Cinquième étape « fin de voyage et accès au pôle de destination ».**

ETAPES DU DEPLACEMENT	ACTIONS LIEES
1- Préparation du déplacement	Se renseigner pour préparer son voyage / Consulter les services existants, horaires, itinéraires à partir des différents supports (papier, Internet, plan) / Réserver son voyage.
2- Achat du titre	Accéder au lieu de vente / Consulter les titres disponibles / Acheter un titre.
3- Accès au point d'arrêt	Pratiquer le cheminement d'accès à l'arrêt et le point de prise en charge.
4- Attente à l'arrêt	Consulter l'information transport / Attendre le véhicule.
5- Montée dans le véhicule	Repérer le bon véhicule / Monter dans le véhicule.
6- Voyage	Valider le titre / Se déplacer dans le véhicule / Accéder au siège / Repérer et accéder aux emplacements réservés / S'asseoir et se lever / S'informer sur le trajet en cours / Identifier l'arrêt de descente / Effectuer la demande d'arrêt.
7- Descente	Descendre du véhicule / S'orienter vers la destination finale
8- Fin du voyage	Accéder au lieu de destination finale / Pouvoir emprunter les correspondances avec les autres services de transport / Pouvoir effectuer une réclamation sur les services de transport utilisés.

Cette approche de l'accessibilité a constitué la toile de fond de l'analyse. C'est sur cette base que :

- **Des grilles de critères d'accessibilité** (Cf. Annexe 3) par type de handicap ont été définies et utilisées pour apprécier l'accessibilité des différentes composantes du réseau : points d'arrêt, matériel roulant, information et signalétique, billettique et équipements, exploitation et organisation des services, intermodalité,

- **Les besoins** ont été recensés et analysés dans le cadre du processus de concertation,

- **Des enjeux et des objectifs** partagés ont pu être élaborés.

2 LES DEMARCHES ENGAGEES PAR LES AUTRES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORTS DU TERRITOIRE

L'ensemble des schémas directeurs d'accessibilité mis en œuvre sur le territoire de Thau agglo par les autres AOT devant être coordonnés avec celui de Thau agglo, il s'agit de présenter ici de manière synthétique les démarches réalisées par la Conseil Régional du Languedoc-Roussillon et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH).

2.1 Le Schéma Directeur d'Accessibilité Régional

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Régional (SDRA) a été approuvé le 21 avril 2009.

Le réseau TER ferroviaire du Languedoc-Roussillon se caractérise par :

- **47 gares** dont 7 gares nationales et 40 gares de la Région (dont 20 desservies par les Grandes Lignes)
- **1 400 kilomètres de réseau**
- **17 000 voyageurs quotidiens**
- **200 trains circulant par jour**
- **50 cars** circulant quotidiennement, affectés aux deux lignes routières d'intérêt régional et **aux 10 lignes routières affectées en substitution à des services ferroviaires**

Le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité porté par la Région a été élaboré selon une démarche participative. Une concertation étroite a été menée avec l'Etat (représenté par la Direction Régionale de l'Equipement), la SNCF, RFF, les autres autorités organisatrices de transports et les associations représentatives des personnes handicapées.

La concertation avec ces associations s'est appuyée sur les instances déjà en place : l'Observatoire Régional du Handicap, crée en 2005 et le groupe de travail Handicap et transport TER, qui en est l'émanation. La Région s'était en effet déjà impliquée sur cette thématique, avec notamment le programme régional d'accessibilité aux sites, équipements et dispositifs financés par elle même. Elle a donc mis à profit les partenariats noués à ces occasions.

Pour le territoire de Thau agglo, il est important de noter que le SDRA concerne principalement la gare de Frontignan. En effet, la gare de Sète fait partie des 7 gares nationales et relève du Schéma Directeur National d'Accessibilité porté par la SNCF. Quant aux deux haltes ferroviaires (ou Points d'arrêt non gérés –PANG) de Marseillan (forte activité saisonnière) et Vic-Mireval, elles ne relèvent pas de la catégorie

d'installations ouvertes au public (IOP) et, pour cela, ne sont donc pas soumises à une obligation de mise en accessibilité du cadre bâti.

L'élaboration du SDRA se compose des éléments suivants :

- Un recensement des besoins des usagers en situation de handicap sur le réseau TER du Languedoc-Roussillon
- Un état des lieux du réseau TER : biens immobiliers (gares/ haltes ferroviaires et routières) et mobiliers (matériels roulants ferroviaires et routiers)
- Une déclinaison opérationnelle de la mise en accessibilité du réseau TER en Languedoc-Roussillon.

2.1.1 Le diagnostic

Sans être ici exhaustif, le diagnostic a en exergue certaines insuffisances au niveau de l'accueil-accompagnement, de l'accessibilité physique et de l'information.
Les attentes sont particulièrement fortes pour les agglomérations et les communes touristiques : Montpellier, Carcassonne, Perpignan, Nîmes…
La gare de Frontignan est quant à elle considérée comme totalement inaccessible.
En ce qui concerne, les deux haltes de Marseillan et Vic-Mireval, la Région préconise une reprise du passage planchéié (pour faciliter le franchissement des voies).

2.1.2 La programmation

Le SDRA prévoit :

- Une programmation des travaux progressive et réaliste visant in fine une accessibilité maximale.
- Des investissements nouveaux dans les 40 gares du territoire régional et, bien que la loi du 11 février 2005 et ses textes d'application ne prévoient pas la mise en accessibilité des haltes ferroviaires, deux d'entres elles seront tout de même concernées (Saint Géniès de Malgoirès dans le Gard et La Bastide Saint-Laurent les Bains en Lozère).
- Des services d'assistance en complément des investissements.
- Une amélioration progressive de l'autonomie grâce, en particulier, au rehaussement des quais.
- Un effort supplémentaire sur le matériel roulant (rénovation des 6 Corail et amélioration de l'accessibilité des 46 rames AGC et de 9 rames X73500).
- Aucune demande de dérogation.

Les travaux inhérents à ces actions se dérouleront selon trois phases :

Phase 1 : **travaux légers pour améliorer dès que possible l'accessibilité**

- Mise en accessibilité des abords de 31 gares (repérage parking, place de stationnement, éclairage, amélioration des cheminements,…)

- Mise en accessibilité des équipements de quais dans 39 gares (signalisation, sonorisation, traitement des sols,…)
- Rénovation des passages planchéiés dans 25 gares (BEV, dispositif comble-lacune,…)

Phase 2 : **réalisation des travaux les plus complexes** (ascenseurs, rehaussement des quais,…)

- **Reconstruction complète de la gare de Frontignan** : il s'agit de la réalisation d'une nouvelle gare totalement accessible avec des quais conformes et des ouvrages dénivelés équipés d'ascenseurs
- Mise en accessibilité des bâtiments voyageurs dans 21 gares (portes automatiques, guidage au sol, signalétique, guichets, zone d'attente,…)
- Mise en accessibilité des ouvrages dénivelés dans 8 gares (bornes d'accès, portes, éclairage,…)
- Rehaussement des quais à 55 centimètres dans 6 gares

Phase 3 : **amélioration des deux haltes et fin du rehaussement des quais**

- Fin des rehaussements de quais pour 22 gares
- Mise en accessibilité des ouvrages dénivelés dans 2 gares
- Amélioration de l'accessibilité dans les 2 haltes (abords, équipements des quais, rénovation d'un passage planchéié

En parallèle à ce programme de travaux, la Région s'implique notamment dans la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers.

Aussi compte tenu du nombre très important de points d'arrêt (192, tous considérés comme inaccessibles), le SDRA propose une mise en accessibilité en deux temps :

- Priorité 1 : Les points d'arrêt situés dans les gares ou haltes SNCF au nombre de 69
- Priorité 2 : Les points d'arrêt hors gares, communs avec d'autres AOT, dont le nombre est de 123

Par ailleurs, lors du prochain renouvellement de contrat, l'appel d'offres imposera l'utilisation de matériel roulant conforme à la réglementation. Ainsi, en 2015, l'ensemble du matériel roulant sera accessible.

2.1.3 Les aspects financiers

L'évaluation des coûts nécessaires à la mise en accessibilité s'établit à **121,5 millions d'euros**, ainsi répartis :

Gares et haltes : 110 millions d'euros dont 80 millions sur le périmètre propriété de RFF et 30 millions sur le périmètre propriété SNCF ;

Matériel roulant : 5 millions d'euros au titre des améliorations à apporter ; ils seront pris intégralement en charge par la Région. Cette somme viendra donc s'ajouter aux 225 millions d'euros de matériel livré, ou en commande depuis 2005 ;

Haltes routières : 6,5 millions d'euros, qui correspondent au coût de l'aménagement de 192 points d'arrêt, d'ici 2015.

2.2 Le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Hérault Transport

Le Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH ou Hérault Transport) a adopté son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports, le 18 juin 2010.
Le SMTCH est un établissement public qui gère, pour le compte du Conseil Général et des 4 Communautés d'Agglomérations de l'Hérault, les transports scolaires et, pour le compte du Département, les transports collectifs interurbains.

Le réseau départemental se compose de :

- **64 lignes régulières ;**
- **Desserte estivale ;**
- **Plusieurs lignes de marché ;**
- **1 052 arrêts** hors agglomération sur les 1 762 existants ;
- **4 gares routières** sur les 8 existantes : Saint-Pons de Thomières, Bédarieux, Béziers, Pézenas, Clermont-l'Hérault, Gignac, Sète, Montpellier ;
- **132 cars affectés aux lignes régulières** sur les 516 véhicules.

En matière de structuration du service, le territoire se répartit de la manière suivante :

- **Autour de Montpellier**, le territoire est bien couvert par le réseau Hérault Transport : **25 lignes** (soit presque la moitié des lignes régulières) desservent la ville. A l'est, la densité de lignes est assez importante. Les lignes partent toutes de Montpellier et desservent jusqu'à une cinquantaine de kilomètres les communes extérieures. A l'ouest, les lignes sont comparativement plus courtes et moins nombreuses.

- **Au niveau de Béziers**, le réseau de lignes (18 lignes) est également organisé en étoile autour de l'agglomération, de manière plus homogène mais moins dense qu'autour de Montpellier.

- **Au niveau de Sète,** à l'inverse de Montpellier et Béziers, le réseau n'est pas organisé en étoiles. Seules 7 lignes desservent Sète et traverse la ville d'Est en Ouest. Ces lignes sont principalement reliées à Montpellier.

- **Un réseau structurant** dont un grand axe traverse le département d'Est en Ouest depuis Montpellier, Clermont l'Hérault, Bédarieux et jusqu'à St Pons de Thomières.

En matière de transport scolaire spécialisé et pour répondre aux différents types de handicap, Hérault Transport propose plusieurs moyens de transport aux familles des élèves : transport collectif, taxi, véhicule sanitaire léger … Au total 100 véhicules de 8 places sont adaptés au transport des scolaires handicapés. Le budget alloué aux transports scolaires spécialisés est de 3 millions d'euros.

On compte environ **2 500 élèves** qui relèvent du champ du handicap dans le département dont 700 inscrits à Hérault Transport.
Au niveau du transport des élèves à destination des établissements scolaires classiques : il est pris en charge sur les lignes de transport scolaire Hérault Transport, sinon, la Maison des Personnes Handicapées de l'Hérault (MPHH) notifie le besoin d'un transport scolaire adapté.

Il est également à noter qu'Hérault Transport finance le GIHP (Groupement pour l'insertion des Personnes Handicapées Physiques).

2.2.1 Le diagnostic

Les points d'arrêts :

Sur les 1 052 arrêts analysés, peu sont en zone rurale ; près des ¾ se situent dans un environnement de hameau et 19% en zone urbaine. Les 2% d'arrêts spécifiques correspondent aux arrêts des gares routières qui sont assimilés à des arrêts urbains.

Près de 80% des arrêts sont équipés de poteaux ou d'abribus. Ils sont donc facilement repérables par les usagers.

La quasi-totalité des arrêts dispose d'une information de qualité, essentiellement des baromètres et les fiches horaires. 98% des arrêts matérialisés ont leurs noms affichés.

En revanche, près de 70% des cheminements ne sont pas accessibles.

Le matériel roulant:

Sur les 516 véhicules, seuls 132 sont affectés aux lignes régulières. Sur le transport scolaire spécifique, les élèves handicapés sont pris en charge à bord des 100 véhicules adaptés (non comptabilisés dans le parc ci-dessus).
Si jusqu'alors, aucun véhicule n'était accessible, cela n'est plus le cas du fait du renouvellement des marchés de transport à l'été 2009. **Depuis Juillet 2009, 40% des lignes comptent 100% de leurs véhicules accessibles**.

L'information:

L'information aux arrêts joue un rôle important car elle constitue le point d'accès au réseau Départemental. Une nouvelle charte graphique d'information aux arrêts a été mise en place. Son déploiement sur l'ensemble du territoire est en cours. Cette

dernière sera par ailleurs améliorée afin qu'elle soit au maximum en adéquation avec les textes réglementaires en vigueur.

Les Impossibilités Techniques Avérées (ITA):

Sur les 1052 arrêts recensés, 390 sont définis comme ITA. Ce résultat place le département de l'Hérault dans la moyenne des autres réseaux départementaux.

2.2.2 La programmation

Le matériel roulant est la thématique principale sur laquelle l'architecture des scénarios s'est basée. La contrainte est de devoir renouveler les véhicules par axe plutôt que par ligne afin d'harmoniser l'offre matériel roulant entre les lignes d'un même axe. Cela permet ainsi de faire passer les véhicules d'une ligne à l'autre sur un même axe.

En effet, le matériel roulant est de la compétence d'Hérault Transport alors que les aménagements des arrêts sont de la compétence des collectivités compétentes en matière de voirie.

	Progression de l'accessibilité du matériel roulant					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
véhicule plancher bas	3%	3%	14%	18%	21%	60%
Progression accessibilité	50%	52%	63%	68%	72%	100%

La programmation des points d'arrêts sera en étroite relation avec la programmation des lignes Hérault Transport, c'est-à-dire en fonction des lignes dont les véhicules seront en plancher bas ou haut.

Aussi, en synthèse de la programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité d'Hérault Transport, il convient de retenir le tableau suivant :

	2010	2011	2012	2 013	2 014	2 015
Progression accessibilité ARRET			39%	59%	71%	100%
Progression accessibilité MATERIEL	50%	52%	63%	68%	72%	100%
Progression accessibilité LIGNE			40%	60%	74%	100%

3 LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE THAU AGGLO

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Thau agglo a porté sur les composantes suivantes :

- Les **services** à savoir l'ensemble des lignes du réseau régulier (11) et les services estivaux (2). Ces services génèrent plus de 1,4 million de kilomètres annuels pour plus de 1 800 000 voyageurs.
    - Ligne 1- Sète (Le Barrou - Gare SNCF)
    - Ligne 2- Sète (Centre Malraux - Passage Le Dauphin)
    - Ligne 3- Sète (Gare SNCF - Centre Malraux)
    - Ligne 4- Sète (Passage Le Dauphin)
    - Ligne 5- Sète (Hôpital - Les Pierres Blanches - Hôtel de Ville)
    - Ligne 6- Sète (Passage Le Dauphin)
    - Ligne 9 (uniquement l'été) – Sète/Marseillan
    - Ligne 10- Sète/Balaruc-les-Bains/Balaruc-le-Vieux
    - Ligne 11- Sète/Frontignan/Vic-la-Gardiole/Mireval
    - Ligne 12 – Sète/Frontignan
    - Ligne 13 – Sète/ Balaruc-le-Vieux/ Gigean
    - Ligne 14- Balaruc-les-Bains/Balaruc-le-Vieux
    - Ligne 15 (uniquement l'été)- Marseillan

- Les **points d'arrêt** et les **pôles d'échanges** (près de 430 points d'arrêt),

- Les **points de vente** (15 points + 1 agence commerciale),

- Les **véhicules** (31),

3.1 La démarche engagée par Thau agglo

3.1.1 Une élaboration en plusieurs étapes

Au préalable, il convient de préciser que l'ensemble du processus a été suivi par un comité technique et un comité de pilotage.
Les élus et membres de ces deux instances ont affirmés leur volonté d'élaborer et valider un schéma qui place au cœur du dispositif l'individu. Ce principe a permis d'éclairer certains choix et de revenir, au-delà des préoccupations techniques et

financières, à l'objet principal de la démarche : **la personne à mobilité réduite et plus globalement l'usager.** La démarche de concertation qui s'est tenue tout au long de l'élaboration et qui va être présentée ci-après illustre l'intérêt d'un tel document.

3.1.1.1 La constitution d'une Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH) au sein de Thau agglo

En date du 10 mars 2010 (cf. Annexe 4), Thau agglo a reconstitué sa Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH) en axant les prérogatives de cette dernière sur les compétences de la collectivité : le transport et ses propres ERP.

La CIAPH de Thau agglo est constituée de deux représentants par commune, de représentants des transporteurs. de représentants des personnes handicapées et d'un représentant d'une association d'usagers.

Thau agglo, **a souhaité donner à cette CIAPH[3] un rôle majeur** en faisant de cette instance **le comité de pilotage pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité.**

3.1.1.2 L'audit du réseau et le diagnostic stratégique - 6 mois

Cette étape a consisté à définir le référentiel d'évaluation de l'accessibilité du réseau, à réaliser les audits d'accessibilité et à mener la concertation auprès des acteurs concernés. L'objectif était d'aboutir à une vision stratégique de l'état des lieux.

L'analyse de l'accessibilité du réseau a consisté à:

- **Rappeler** le cadre réglementaire et les normes en vigueur,
- **Elaborer** Le diagnostic d'accessibilité au regard des besoins évalués par type de handicaps en prenant en compte la notion de chaîne des déplacements,
- **Définir** des premières perspectives pour Thau agglo et proposer des axes de travail qui découlent des enjeux,
- **Caractériser l'offre** : définition du référentiel d'évaluation technique de l'accessibilité du réseau à partir des critères réglementaires et des audits,
- **Elaborer** le référentiel d'évaluation de l'accessibilité du réseau de transport de la Communauté d'Agglomération.

[3] Par ailleurs, cette CIAPH, se réunira par la suite une à deux fois par an afin de faire le bilan des actions pressenties mais également pour mettre à jour, si nécessaire, ce document de planification.

3.1.1.3 La définition des orientations sur la base des enjeux et des priorités arbitrées - 5 mois

Les caractéristiques du territoire font que l'ensemble des habitants ne dispose pas d'un niveau d'accessibilité équivalent. Une attention particulière a donc été portée à ce que l'équité territoriale prime dans les choix en matière de mise en accessibilité du réseau pour ne pas léser les communes périphériques par rapport à celle du centre.

Pour cela, il s'agissait ici d'aboutir à l'élaboration de scénarii contrastés de mise en œuvre de l'accessibilité.

L'élaboration du cadre stratégique correspondant :

- Au cadre général du projet reprenant les arbitrages exprimés sur les enjeux (priorités thématiques, nature de l'accessibilité choisie …),
- La préparation des ateliers de créativité

Les ateliers de créativité pour l'élaboration des constantes du projet :

- La visite terrain pour une vision collective des seuils d'accessibilité,
- Les 4 ateliers thématiques pour un approfondissement des solutions à chaque type d'obstacles,
- Les 2 ateliers transversaux pour une validation de la faisabilité et de la cohérence d'ensemble des solutions.

L'élaboration des scénarii pédagogiques :

- La construction de 2 scénarios contrastés, en réponse aux objectifs,
- Le chiffrage et la programmation des investissements et simulation d'avancement en 2015,
- L'analyse comparative multicritères.

3.1.1.4 La finalisation du projet– 4 mois

Cette dernière étape avait pour objectif d'élaborer l'ensemble des livrables nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

- Le rapport technique détaillé (incluant notamment la programmation des investissements, l'évaluation des services de substitution et le registre de dépôt de plainte),
- Les fiches « actions » et les modalités d'insertion des initiatives ou des projets compatibles déjà engagés (dont la procédure de dépôt de plainte),
- Les chartes d'aménagement et d'équipement des points d'arrêt et du matériel roulant,
- La compilation des comptes-rendus d'ateliers et de réunions de validation permettant de retracer l'ensemble du processus de concertation,
- La liste des Impossibilités Techniques Avérées.

3.1.2 Le processus de concertation : un élément central du projet

La mise en œuvre de l'accessibilité de la chaîne de déplacement implique plusieurs acteurs. La coordination des démarches et l'adhésion des différents partenaires au Schéma directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T sont fondamentales pour que sa mise en œuvre soit une réussite. C'est d'ailleurs pour cela que Thau agglo a associée tout au long la démarche ses principaux partenaires et des associations représentant d'associations tous les handicaps (Cf. Annexe 5).

Le premier temps de rencontre a eu lieu lors de l'élaboration du diagnostic d'accessibilité.

Il avait pour objectif principal, sur la base d'un questionnaire, d'identifier les obstacles rencontrés par type de handicap aux différentes étapes du déplacement. Cette rencontre a permis à chacun de s'exprimer, d'établir les bases du diagnostic des besoins (étapes critiques du déplacement, nature des principaux obstacles rencontrés, besoins spécifiques en terme de déplacement) et d'identifier les premiers enjeux d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

Le second temps de concertation s'est déroulé en plusieurs étapes tout au long de l'élaboration des scénarii de mise en accessibilité du réseau TAT.

<u>Le test terrain : un temps fédérateur et de partage.</u>
La visite terrain organisée sur quatre sites présélectionnés avec un bus accessible avait pour objectif d'établir une perception commune des obstacles et contraintes de chacun des participants. Les personnes en situation de handicap, les élus et les techniciens ont échangés, partagés et pris conscience des contraintes de chacun pour se forger une culture commune à la base du travail collectif d'élaboration du référentiel d'accessibilité.

<u>Les ateliers d'élaboration des scénarii :</u>
Grâce à ces échanges, il a été possible de définir des objectifs généraux et des seuils du référentiel d'accessibilité (arrêts et services) et trouver des solutions qui conviennent à tous les acteurs.

La finalisation de la construction collective des actions, lors de la seconde journée de concertation, où, dans le cadre d'Ateliers, les participants se sont attachés à décliner concrètement les solutions envisagées la veille pour arriver à définir les actions portées par chacun (leur nature et leur contenu).

A l'issue de cette seconde journée, une synthèse collective a permis de partager le travail élaboré par chaque groupe.

Une mise en situation des élus, techniciens et personnes en situation de handicap propice à l'élaboration d'une culture « accessibilité » commune et à une prise de conscience des difficultés de chacun.

3.2 De l'analyse diagnostic à la définition des enjeux et objectifs

3.2.1 Les principaux éléments issus du diagnostic

3.2.1.1 Synthèse de l'analyse des points d'arrêt[4]

Le diagnostic des points d'arrêt est issu d'une analyse à trois niveaux (configuration et positionnement de l'arrêt, performances par type de handicap et espace fonction, et enfin sécurité). Ces trois filtres d'analyse permettent de définir le niveau d'accessibilité du point d'arrêt à partir de l'ensemble des caractéristiques relevées (Cf. Annexe 7 - exemple d'une fiche de synthèse arrêt).

Les principaux points issus de l'analyse des points d'arrêt du réseau sont présentés ci-après.

[4] Une cartographie en lien avec la base de données dont est issue l'analyse a été réalisée (Cf. Annexe 10).

Le premier niveau d'analyse comprend la configuration et le positionnement[5] des points d'arrêt :

- Un **positionnement plutôt bon** de la majorité (73%) des arrêts,
- Un **problème de configuration**[6] pour 42% des arrêts en fonction de leur localisation,
- Un **mauvais aménagement des arrêts** qui tire le niveau d'accessibilité du réseau vers le bas (longueur du quai inappropriée, absence de bordure, qualité du revêtement inconfortable voir impraticable),
- Des **lacunes** d'informations réseau,
- Des p**roblèmes de pente** qui place tout le mont St-Clair en Impossibilité Technique Avérée (ITA).

Le positionnement des points d'arrêt est globalement satisfaisant mais certaines configurations complexifient l'accessibilité des points d'arrêts du réseau T.A.T

Le second niveau d'analyse concerne l'accessibilité par types de handicap :

Pour le handicap moteur :

- 50 % des arrêts ne sont pas accessibles pour des motifs liés au niveau d'aménagement, aux pratiques de l'espace public et à l'ergonomie de l'arrêt qui ne permet pas un accostage correct du véhicule,
- 65% des cheminements ne sont pas accessibles majoritairement pour des problèmes de pente et de dévers et dans une moindre mesure pour des problèmes de qualités des revêtements.

Pour le handicap visuel :

- 60 % des arrêts ne sont pas accessibles (absence de bordure,…),
- 60% des cheminements ne sont pas accessibles (absence de passage piétons ou traversée non normalisée - bandes d'éveil et de vigilance manquantes, stationnement gênant,…).

Pour le handicap auditif:

- 85 % des arrêts ne sont pas accessibles car le nom de l'arrêt est absent sur le site. Il est à noter que depuis l'audit, Thau agglo a réalisé un travail important ayant permis d'aboutir à la pose, sur près de 90% des poteaux d'arrêts, de leurs noms respectifs. La finalisation de cette action est à ce jour en cours et sera finalisée avant la fin de l'année 2011,

[5] Configuration : correspond au choix d'aménagement du point d'arrêt (en ligne, en alvéole, en demi-alvéole, sur accotement, etc.). Le positionnement quant à lui correspond à l'implantation du point d'arrêt en fonction de son environnement urbain et routier (en sortie de virage, en section rectiligne, etc.).

[6] A travers cet élément, on retrouve ici, en partie, les aspects liées à la sécurité

- Aucun cheminement ne peut être considéré comme inaccessible pour ce handicap. 57% d'entre eux ont tout de même été diagnostiqués comme satisfaisants.

Pour le handicap cognitif :

- La majorité des arrêts est classée comme non accessible. Cela renvoie principalement à l'absence de noms des arrêts.
- Plus de la moitié des cheminements (58%) sont considérés comme non accessibles.

L'analyse du niveau d'accessibilité des points d'arrêt par type de handicap est dans la moyenne haute des réseaux d'agglomérations similaires. Des marges d'amélioration aisées à mettre en œuvre sont identifiées.
De plus, depuis la réalisation de l'audit, les noms sur les têtes de poteau ont été posés dans leur très grande majorité (finalisation prévue d'ici fin 2011), ce qui relève le niveau d'accessibilité du réseau.

3.2.1.2 Synthèse du niveau d'accessibilité du matériel roulant

La synthèse de l'analyse du matériel roulant fait apparaître les points suivants :

- **Le parc de bus offre un niveau d'accessibilité « satisfaisant » aux handicapés moteurs.** Une accessibilité de niveau « excellence » renvoie principalement à des notions d'exploitation : présence d'un valideur à l'arrière, deuxième place UFR,
- **Pour les autres types de handicaps, le véhicule est jugé « non accessible».** Le niveau « basique » peut facilement être atteint pour les handicaps auditif et cognitif via l'information fixe embarquée (schéma de ligne lisible). Cependant, il faut pondérer ce constat car **l'information dynamique visuelle et sonore intérieure** (obligatoire et en cours de déploiement pour une mise en œuvre sur l'ensemble du réseau d'ici la fin 2012) permet de pallier à ce manque. **L'affectation totale des véhicules** aux lignes serait également une solution pour la pose d'informations fixes embarquées permanentes,
- Il sera par contre plus coûteux pour le handicap visuel : problème de contraste de l'habillage intérieur. Pour les futurs véhicules, des modifications devront être apportées au cahier des charges lors des commandes. Il sera également possible de réaliser ces modifications avant le renouvellement du matériel roulant.

3.2.1.3 Le recensement des obstacles et des besoins à travers l'analyse des questionnaires diffusés auprès des associations représentatives des personnes en situation de handicap.

L'analyse et la synthèse de l'enquête « Obstacles et besoins » menée auprès des représentants d'associations de personnes en situation de handicap a permis

d'identifier, à chaque étape de déplacement, le nombre de remarques émises par type de handicap représenté.
Ce tableau permet d'identifier les moments du déplacement qui cristallisent les plus forts niveaux de problèmes perçus mais aussi ceux moins prégnants. Ce constat est apprécié par type de handicap[7] (associations à la source de l'information).

	Préparation du déplacement	Achat du titre	Accès à l'arrêt	Attente	Accès au véhicule	Voyage à l'intérieur du véhicule	Sortie du véhicule	Après le voyage	Total
Handicap moteur	2	1	1	4	2	3	0	1	14
Handicap visuel	2	0	0	1	4	4	2	0	13
Handicap cognitif	0	2	0	2	2	2	0	0	8
Total	4	3	1	7	8	9	2	1	35

1 à 2 remarques évoquées

3 à 4 remarques évoquées

D'une manière générale, les obstacles sont concentrés sur 3 étapes de déplacement et ce pour tous les handicaps: l'attente à l'arrêt, l'accès au véhicule et le voyage et l'aménagement (18 obstacles énoncés (soit 51%) dont 11 ont trait à l'équipement du véhicule et 7 à l'aménagement des trottoirs.

3.2.2 Les enjeux identifiés

Le diagnostic est basé sur des audits techniques et des éléments issus de la concertation. Cette double approche menait depuis le début de la réflexion et poursuivie dans le cadre de la définition des enjeux est synthétisée dans le tableau ci-après

Les codes couleurs utilisés :

Personnes en situation de handicap moteur (dont UFR)

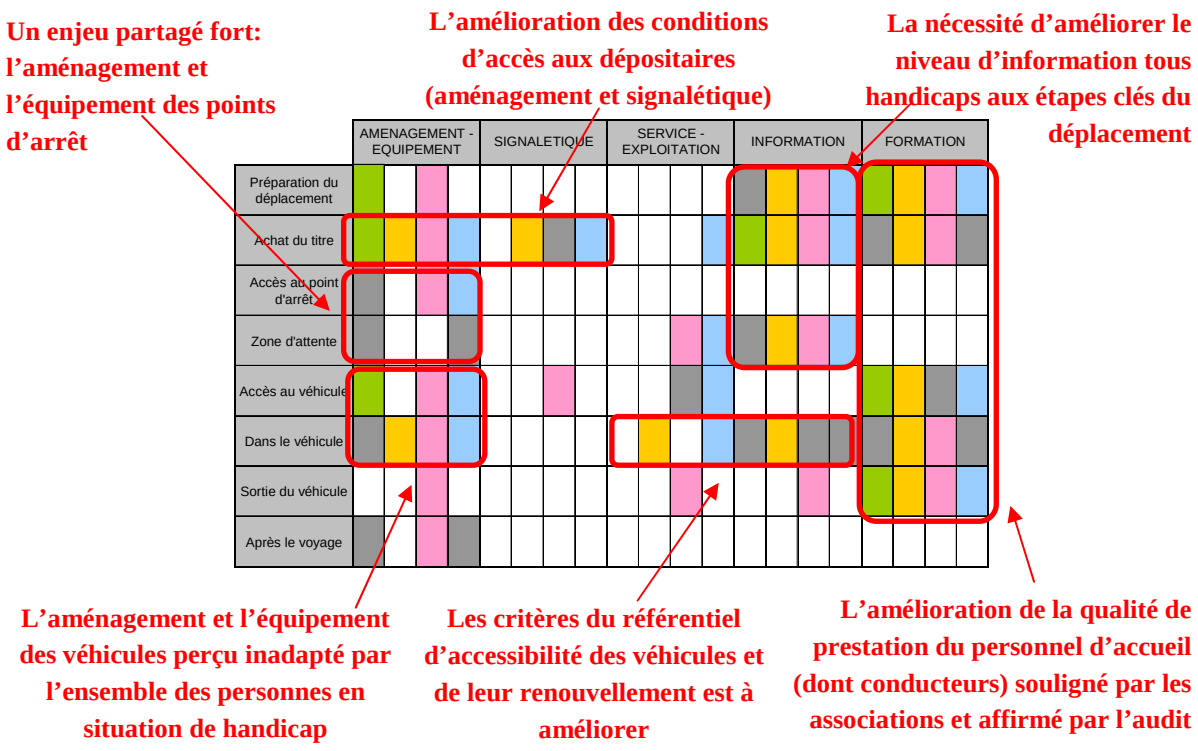
Personnes en situation de handicap visuel.

Personnes en situation de handicap auditif.

Personnes en situation de handicap cognitif

Constat partagé : audit technique Iter / concertation.

[7] Associations à la source de l'information



Sur la base des enjeux identifiés, sept grands objectifs ont été formulés et validés par les membres du comité de pilotage. Il s'agit de :

- **Mettre progressivement aux normes les points d'arrêt en coordination avec les démarches engagées par les autres collectivités**
- **Mettre aux normes le (les) point(s) de vente**
- **Améliorer le niveau d'information tous handicaps aux étapes préliminaires au déplacement**
- **Améliorer la qualité de l'information déjà présente dans et sur les véhicules.**
- **Créer et mettre en œuvre un référentiel d'accessibilité des véhicules à travers le cahier des charges pour en améliorer l'accessibilité**
- **Améliorer la qualité de prestation du personnel d'accueil (dont les conducteurs) en collaboration avec les associations**
- **Mettre en œuvre une instance d'échange et de travail transversale**

3.3 Des enjeux au plan d'actions

Sur la base de ces enjeux, deux scénarios constitués sur la base d'un même tronc commun furent élaborés.

Un tronc commun : Il s'agissait ici de mettre en exergue les efforts actuellement réalisés par Thau agglo tant au niveau du renouvellement des véhicules, que de la mise en place, avec son délégataire, d'un module de formation à destination des conducteurs que de la mise en œuvre dans les mois à venir de l'information sonore et visuelle à bord des véhicules.

Un premier scénario- Une approche par ligne : Une mise en accessibilité complète des arrêts, ligne après ligne avec un souci de priorisation de l'aménagement, de la signalétique et de l'affectation des véhicules en fonction de l'importance des axes.

Un second scénario- Une approche par site : Garantir un niveau d'accessibilité minimum sur l'ensemble des déplacements (sauf impossibilités techniques avérées).

Sur la base de tableaux multicritères comme celui présenté ci-dessous, les membres du comité de pilotage ont souhaité privilégier le premier scénario en assurant toutefois, un nombre minimal d'arrêts accessibles sur l'ensemble des huit communes de Thau agglo.

Appréciation Technique et financière	Scénario 1 (Axe)	Scénario 2 (Transversal)
Appréciation de la Visibilité et de la Lisibilité du réseau accessible		
Appréciation du niveau d'optimisation des moyens d'exploitation (Sc1: affectation progressive par ligne rendue accessible; Sc2: affectation en fonction des points d'arrêts prioritaires qui induira une ventilation plus forte des moyens)		
Appréciation du coût d'exploitation du réseau de substitution (Sc1: un service à priori plus dans l'esprit de la loi; Sc2: un service zonal qui devra être limité par la définition des ayants droit et / ou des moyens affectés).		
Appréciation des investissements (renouvellement Véhicules et SAEIV) (Sc1 et Sc2: un même niveau d'investissements)		
Appréciation de la complexité des montages partenariaux (Sc1: qui va induire des montages partenariaux dans un premier temps avec la ville de Sète; Sc2: un montage privilégié avec plusieurs partenaire – Communes).		

	Bilan positif
	Bilan « plutôt » positif
	Bilan « plutôt » négatif
	Bilan négatif
	Bilan pénalisant

3.4 Les principales actions du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T

Le projet final, bien que concernant toutes les composantes du réseau **concerne essentiellement l'aménagement des points d'arrêt et une série d'actions transversales** (registre de dépôt de plainte, mise en œuvre des bases de données et outils de suivi …).

Les éléments ici présentés constituent les principales actions du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau T.A.T. Tous ces éléments sont détaillés dans le cadre des annexes techniques (notamment l'annexe A concernant les fiches actions).

3.4.1 L'aménagement des points d'arrêt

La programmation proposée permettra d'améliorer fortement la situation actuelle. Les travaux seront quant à eux réalisés en se basant sur la Charte d'Aménagement et d'Equipements des points d'arrêt.

Seuls les points d'arrêt validés par la CCDSA comme étant des Impossibilités Techniques Avérée (8,1% des points d'arrêt) ne seront pas rendus accessibles (uniquement pour le handicap moteur).

La définition du planning de mise en œuvre des aménagements des points d'arrêt du réseau TAT s'appuie sur plusieurs critères qui renvoient à une approche pragmatique où la prise en compte du maximum d'usagers, la coordination et la cohérence des actions engagées par les différents partenaires sont priorisées et conjuguées.

Le choix d'un planning réaliste qui n'ambitionne pas une mise en accessibilité à 100% de l'ensemble des composantes du réseau, **a été proposé par Thau agglo et validé par l'ensemble des membres du Comité de pilotage**. Ce positionnement s'inscrit dans la ligne de conduite menée depuis le début de la démarche d'élaboration qui a consisté à travailler en toute transparence et honnêteté avec les représentants d'associations de personnes en situation de handicap qui continueront à être associés pendant la phase de mise en œuvre.

La programmation de l'aménagement des points d'arrêt est élaborée suivant plusieurs principes. Le premier d'entre eux est **la logique de ligne** pour privilégier la chaîne de déplacement. Les suivants sont directement issus des **grands principes d'élaboration du schéma directeur. Ainsi toutes les communes seront concernées par l'aménagement des points d'arrêt** qui seront choisis en fonction du niveau stratégique de l'arrêt (équipement desservi, pôles PMR à proximité, densité et fonction de la zone desservie, type d'axe routier), des opportunités de travaux mais aussi du traitement du registre de dépôt de plainte.

Les points d'arrêts communs au réseau urbain de Thau agglo et au réseau interurbain du Conseil Général de l'Hérault feront l'objet de temps d'échanges et de concertation pour une action coordonnée et cohérente. Les points relatifs au calendrier des aménagements, à la répartition financière, à la configuration et à l'aménagement des arrêts seront examinés et définis.

Le planning prévisionnel d'aménagement des points d'arrêt proposé est le suivant (Cf. Annexe 9) :

<u>Etape 1 : 2011 – 2012</u> : ligne 3 avec une priorité de travaux sur les arrêts stratégiques identifiés et sur les points d'arrêt situés sur des sections de voirie faisant l'objet de travaux (ce principe sera décliné pour l'ensemble des lignes) + arrêts principaux pour les autres communes en fonction des opportunités, des demandes spécifiques, des données de comptages, de la présence à proximité de pôles générateurs de trafic,….

Etape 2 : 2013 : lignes 1, 6, 10 et 11 + arrêts principaux pour les autres communes en fonction des opportunités, des demandes spécifiques, des données de comptages, de la présence à proximité de pôles générateurs de trafic,….

Etape 3 : 2014 : lignes 2, 4, 12 et 14 + arrêts principaux pour les autres communes en fonction des opportunités, des demandes spécifiques, des données de comptages, de la présence à proximité de pôles générateurs de trafic,…..

Etape 4 : 2015 : lignes 5, 9, 13 et + arrêts principaux pour les autres communes en fonction des opportunités, des demandes spécifiques, des données de comptages, de la présence à proximité de pôles générateurs de trafic,…..

Au-delà de 2015 : le reste des arrêts.

La logique de mise en œuvre de l'accessibilité choisie et les moyens mobilisés permettront une mise en accessibilité de 30.7% des arrêts du réseau TAT soit 75% de la fréquentation globale du réseau.

Estimation des coûts :
L'estimation des coûts d'aménagement des points d'arrêt du réseau s'appuie sur un coût moyen d'intervention sur la zone arrêt et la zone cheminement hors équipement du point d'arrêt (abris, poteau).
D'après l'audit technique, le niveau d'accessibilité à atteindre défini en concertation et les coûts unitaires transmis par Thau agglo, la mise en accessibilité du réseau de transport urbain est estimée à environ **5 millions d'euros** (dont 60% pour la mise en accessibilité de la zone arrêt).

LE PHASAGE				
Phasage des actions de mise en accessibilité	**Lignes prioritaires**	**Nbr Arrêts mis en accessibilité**	**% des arrêts du réseau par phase**	**% des arrêts du réseau cumulés**
Etape 1 (fin 2011-2012)	*3*	39	9,8%	9,8%
Etape 2 (2013)	*1,6,10,11*	29	7,3%	17,1%
Etape 3 (2014)	*2,4,12,14*	29	7,3%	24,4%
Etape 4 (2015)	*5,9,13,15*	27	6,3%	30,7%
Etape 5 (après 2015)	*Toutes*	306	69,3%	100,0%
Nombre total d'arrêt du réseau	*430*			
ITA	*35*			
TOTAL RESEAU (Hors ITA)	**13 lignes**	**395**	**100%**	**100%**

La répartition des compétences fait que le gestionnaire de la voirie (responsable des aménagements) n'est pas l'Autorité Organisatrice des Transports. Afin de garantir la réalisation des aménagements, Thau agglo souhaite financer les aménagements des points d'arrêt du réseau TAT.

Les documents de référence :
Annexe D : La Charte d'Aménagement et d'Equipement des points d'arrêt.

Annexe C : La liste des ITA.
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.2 Les moyens de substitution

Les services de substitution doivent permettre d'effectuer le déplacement dans le cas où le service proposé est inaccessible à l'usager en situation de handicap.

La mise en œuvre des services de substitution doit intervenir dans un délai de trois ans à compter de la validation des ITA par le Préfet sur avis de la CCDSA.
La mise en œuvre pourrait s'effectuer soit dans le cadre d'un marché spécifique ou dans le cadre du renouvellement de la DSP actuelle. Dans tous les cas, en fonction de la définition des services retenue, la solution permettant une optimisation des services est préconisée.

Ces services concernent deux cas :

- assurer de manière temporaire une offre en attendant la mise en accessibilité des arrêts : cette mise en œuvre devrait intervenir au plus tard en 2015.
- Assurer définitivement une offre là où il y a impossibilité technique de rendre l'arrêt accessible : cette mise en œuvre devra intervenir à compter de trois ans à partir de l'accord dérogatoire de mise en accessibilité des ITA accordé par le Préfet après avis de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité.

Les services de substitution au regard de la loi, doivent a minima assurer la desserte des lignes ou arrêts définis comme non accessibles à l'horizon 2015 et au-delà en réponse aux ITA.
Ces services n'ont pas vocation à assurer du porte à porte ni l'accompagnement des personnes.

Leur définition devra être précisée lors de leur mise en œuvre, en fonction du réseau et de son niveau d'accessibilité.

La question de la déviation des services de transport les jours de marché ou lors de perturbations sur le réseau interroge la mise en accessibilité du réseau. Il est proposé :

- pour les services de transport modifiés de manière régulière dans leurs itinéraires, les jours de marchés, d'aménager des points d'arrêt accessibles ;
- pour les services de transport modifiés de manière temporaire (ex : perturbations en cas de travaux) d'informer les usagers via les vecteurs d'information transport de Thau agglo et de s'assurer que les arrêts provisoires mis en place le temps des travaux soient accessibles au plus grand nombre.

Les services de substitution seront définis en fonction des variables suivantes :

- la nature du handicap et les freins à la mobilité pris en charge ;
- le processus d'accès au service ;
- la consistance du service à travers ses différentes composantes ;
- les impacts économiques et financiers ;
- les conditions de mises en œuvre.

Dans le cadre de la réflexion partenariale menée, les membres du comité de pilotage ont décidés que la définition de ces services nécessitait un travail collectif complémentaire à part entière. Cette réflexion sera menée ultérieurement, en amont de l'obligation de mise en œuvre définie par la loi.

Estimation des coûts :
L'évaluation des coûts sera directement issue de la définition du service.
Toutefois une évaluation de la demande basée sur les données issues du diagnostic confrontées à celles d'autres territoires permet d'aboutir à une demande d'environ 1% à 2% de l'usage du réseau correspondant aux PMR moteur et visuel.

Les documents de référence :
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.3 Le matériel roulant

Le matériel roulant neuf doit être accessible et conforme à la réglementation et notamment à l'arrêté du 3 août 2007 (information et signalétique extérieure et intérieure et aménagement des véhicules).

Au-delà des prescriptions réglementaires, les caractéristiques des véhicules ont été débattues et arrêtées en concertation avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap. Les véhicules actuellement en circulation donne entière satisfaction. Seules deux évolutions sont attendues pour améliorer leur niveau d'accessibilité :

- un défilement plus lent de l'information visuelle sur les bandeaux intérieurs et extérieurs,
- un meilleur niveau de contraste chromatique sièges / sol / paroi à l'intérieur des véhicules.

Au rythme de renouvellement du parc planifié (2 véhicules par an) **l'ensemble des véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau[8] sera accessible à l'horizon 2013** (à

[8] 26 véhicules et 5 véhicules de réserve sont actuellement nécessaires pour l'exploitation du réseau un jour normal de semaine.

réseau constant) et au-delà, les véhicules de réserve seront des véhicules de roulement accessibles également.

L'affectation des véhicules aux lignes se fera en fonction du plan de mise en accessibilité du réseau (aménagement des points d'arrêt).

Estimation des coûts :
Le coût de ce renouvellement, à réseau constant, est d'environ **1,6 million d'euros** (2 véhicules par an jusqu'en 2013).

Documents de référence :
Annexe E : Charte d'Aménagement du matériel roulant.
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.4 La procédure de dépôt de plainte

La procédure de dépôt de plainte est demandée dans le cadre de la loi. Le rôle qu'elle jouera dans la mise en œuvre du schéma ira au-delà d'un simple recueil des difficultés rencontrées lors d'un déplacement sur le réseau de transport urbain. En effet, totalement intégrée aux outils de suivi, l'analyse des remarques effectuée permettra :

- d'apporter une réponse précise en mettant en parallèle le problème rencontré et la programmation des actions ;
- de faire évoluer ponctuellement le programme d'actions en cas de remarques récurrentes (ex : avancer la mise en œuvre d'une action) ;
- d'enrichir le programme d'actions en cas de difficultés soulevées et non traitées dans le cadre de ce dernier.

Afin de faciliter le recueil des doléances, le registre sera proposé sous format papier à l'accueil de l'Autorité Organisatrice de Transport (Agence commerciale) et sous la forme d'un lien Internet depuis le site de Thau agglo (Cf. Annexe 6).

Estimation des coûts :
Cette action n'a pas d'impact financier pour Thau agglo.

Documents de référence :
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.5 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : information et communication

L'information et la communication sur le réseau sont des vecteurs essentiels de l'amélioration de son accessibilité.

Elles concourent à rendre le réseau plus lisible (information transport tous supports, information spécifique accessibilité) pour l'ensemble des usagers, ce qui est un enjeu de premier plan pour l'amélioration de son accessibilité et de son attractivité.

Les volets d'actions suivants sont proposés :

- **En complément de la charte graphique revisitée dernièrement et déployée sur le réseau, l'information transport sera revisitée et complétée avec :**
    - la finalisation de l'équipement des points d'arrêt et notamment la diffusion de l'information statique aux points d'arrêt sur l'ensemble du réseau (grille horaire, plan de quartier, plan de réseau schématique),
    - la finalisation de la mise en œuvre obligatoire de l'information dynamique à bord des véhicules (sonore et visuelle) mais aussi la généralisation du schéma de ligne (affectation des véhicules),
    - l'intégration de l'information « accessibilité » sur l'ensemble des supports en fonction de l'avancement de la mise en œuvre du schéma (annuellement) et ce, via plusieurs vecteurs (agence commerciale TAT, journal de Thau agglo, Offices de Tourisme, Gare SNCF),
    - la mise en accessibilité du site de Thau agglo (normalisation et synthèse vocale),
    - la consultation et l'impression de carte simplifiée par ligne en complément de la conception de fiches horaires détaillées (tous les horaires pour l'ensemble des points d'arrêt de la ligne sur demande),
    - la réalisation d'un plan schématique du réseau beaucoup plus lisible en concertation avec les associations représentatives des PMR visuels,
    - la formalisation en gros caractères du numéro de téléphone du réseau TAT sur le guide horaire (action déjà réalisée)

- **L'accès aux titres et l'amélioration de l'intermodalité :**
    - Prévoir la possibilité d'acheter des billets en d'autres lieux que l'agence commerciale ou les points de vente actuellement recensés (gare de Sète),
    - l'envoi des formulaires par la poste pour la demande de carte d'abonnement.
- **La diffusion via le numéro de téléphone existant de l'information transport spécifique pour les PMR** qui permettra de recueillir les informations nécessaires à un déplacement sur le réseau, mais aussi de gérer le déplacement des personnes en situation de handicaps qui le souhaitent (ex : lien avec le référent transport dans les établissements de travail spécialisés).

La majorité des actions d'amélioration de l'information et de la communication est initiée et sera poursuivie indépendamment de l'approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité de Thau agglo.

Estimation des coûts :
Déjà intégré dans les dépenses prévues pour l'amélioration de l'attractivité du réseau.
Documents de référence :
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.6 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : coordination entre la Thau agglo et les autres AOT

L'enjeu de coordination est fort afin d'assurer une mise en accessibilité cohérente de la chaîne de déplacement.
Pour y répondre il est proposé de mettre en œuvre des protocoles d'échanges et de coordination à deux niveaux :

- interne à Thau agglo pour assurer la coordination entre les services
- externe, entre Thau agglo et les maîtres d'ouvrages de la voirie (Communes, Conseil Général, Etat) et entre Thau agglo et les AOT (Conseil Général, Région) du territoire pour une gestion de l'intermodalité efficace :
    - protocole de contrôle des aménagements de points d'arrêt réalisés sur la base de la Charte d'Aménagement des points d'arrêt ;
    - protocole de coordination entre Thau agglo et les communes ayant définies un PAVE, ayant programmé des travaux pour une coordination des actions d'aménagement sur la voirie.

Des éléments de coordination sont déjà en œuvre dans le cadre des échanges en Comités technique et de pilotage. Il s'agira de les poursuivre dans le cadre du Groupe de suivi de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité et de

formaliser (protocole) ceux impliquant la responsabilité de Thau agglo en tant qu'AOT (ex : validation des travaux effectués sur les points d'arrêt).

Estimation des coûts :
Intégrée dans le fonctionnement de Thau agglo.

Documents de référence :
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.4.7 Les actions transversales d'amélioration de l'accessibilité du réseau : les outils de mise en œuvre et de suivi

La traduction de ce travail collectif correspond à un ensemble d'outils destinés à cadrer, planifier et suivre la mise en œuvre de l'accessibilité du réseau.

Le principal outil, parce qu'il est partagé et qu'il permettra un déploiement uniforme de la mise en accessibilité des points d'arrêt, **correspond à la Charte d'Aménagement et d'Equipement des points d'arrêt** (Cf. Annexe 8 du présent document et annexe techniques D).

L'outil technique associé et exploité au sein de Thau agglo est la base de données des arrêts gérée sous AUDITER© (Cf. Annexe 7). Il permettra un suivi de la réalisation des travaux de mise en accessibilité des arrêts et une mise à jour des données techniques les concernant (niveau d'accessibilité).

Le planning de mise en œuvre sera un outil à part entière de suivi de l'avancement des actions. Il sera revisité en fonction de l'actualisation du schéma.

Un fichier de recensement et de traitement des remarques issues du dépôt de plainte sera mis en œuvre pour :

- compiler les remarques effectuées et les réponses apportées par Thau agglo ;
- intégrer les remarques et leur analyse dans le suivi notamment pour statuer sur l'intérêt de revisiter le phasage de mise en œuvre.

Estimation des coûts :
Coût d'achat du logiciel compris dans la prestation d'étude d'élaboration.
Documents de référence :
Annexe A : Rapport fiches actions.

3.5 Le planning de mise en œuvre

	PLANNING INDICATIF DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS	COUT ANNUEL	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Années ultérieures à 2015
	GROUPE 1							
1.1	Actions relatives à la conception des chartes dans les domaines de l'aménagement et des fournitures d'équipements et de mobiliers		o	Etape 1	Etape 2	Etape 3	Etape 4	
1.2		Cf. convention actuelle et future	o					
1.3		Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA		o				
1.4		Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA	En fonction du planning des études de faisabilité du pôle d'échange de la gare de sète					
1.5			o					
	GROUPE 2							
2.1	Actions relatives à la constitution des bases de données et des outils de suivi	Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA		o	Mise en place de la procédure			
2.2		Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA	o					
	GROUPE 3							
3.1	Actions relatives à l'élaboration et à l'application des chartes de conception des documents d'information et des supports de communication	Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA		o	Mise en place de la procédure	Evolution possible de la charte		
3.2		En fonction de l'externalisation ou pas de la prestation	Utilisation de la charte graphique actuelle			Evolution possible en fonction de la charte graphique		
3.3			Utilisation de la charte graphique actuelle			Evolution possible en fonction de la charte graphique		
3.4		/		o	Mise en place de la procédure			
	GROUPE 4							
4.1	Actions relatives à la mise en œuvre de formations concourant à l'adaptation des services à la personne	15 000 €	o	Renouvellement du plan de formation en fonction des besoins emis par les PMR et de la periodicite de formation des agents				
4.2		Variable en fonction du nombre d'agents formés	o					
	GROUPE 5							
5.1	Actions relatives à l'élaboration et l'adaptation du règlement intérieur et des procédures	Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA		o	Possibilité d'évolution avec validation de la CIA			
5.2		A évaluer à l'issue du travail de définition des contours du service		o				
5.3		Intégré aux coûts de fonctionnement de la CA	o	Possibilité d'évolution avec validation de la CIA				
5.4			o					
5.5				o				
5.6				o				

o Conception de la fiche action (ou cahier des charges)

Etape de test et de mesures correctives (ou sélection de l'aménageur)

Etape de généralisation et d'actualisation ou de mise en œuvre des projets

3.6 Modalités de révision et suivi du projet

La mise en œuvre du Schéma Directeur d'accessibilité du réseau T.A.T telle que planifiée s'inscrit dans le long terme, toutefois ce schéma va aussi vivre et évoluer au gré des aménagements, des avancées technologiques, des priorités revisitées en fonction des retours issus du registre de dépôt de plainte.

La poursuite du travail initié lors de l'élaboration de ce document avec les représentants des personnes en situation de handicap est un enjeu de premier plan pour assurer l'efficience des actions proposées. Un groupe de suivi sera constitué pour suivre l'avancée de ce schéma.

Au-delà des bilans annuels qui permettent de dresser un état des lieux d'avancement de la mise en œuvre, il est proposé de réaliser une révision de ce document dans un délai de trois ans à cinq ans à compter de son approbation par Thau agglo.

4 ANNEXES

4.1 Annexe 1 : Données générales issues de l'enquête HID 1998 - 2001 réalisée par l'INSEE

Fig. 3 : Caractérisation des sept « populations handicapées »

Populations	Effectif (en milliers)	Caractérisation	Groupes d'âge sur ou sous-représentés
Population 1 : des incapacités isolées et mineures	5 300	personnes qui ne déclarent qu'une (ou plusieurs) incapacité, sans restriction d'activité ni reconnaissance administrative	
Population 2 : des incapacités diffuses non repérées	800	personnes qui ne déclarent qu'une limitation d'activité, sans incapacité ni reconnaissance administrative	moins de 30 ans sur-représentés
Population 3 :des modes de reconnaissance aux critères disparates	1 200	personnes qui déclarent une reconnaissance d'un taux d'invalidité ou d'incapacité, sans incapacité ni limitation	moins de 40 ans sur-représentés
Population 4 : les personnes âgées dépendantes	2 300	personnes qui déclarent une (ou plusieurs) incapacité et une restriction de leurs activités, sans reconnaissance administrative	croît avec l'âge
Population 5 : le noyau dur du handicap	1 200	personnes qui déclarent à la fois une ou plusieurs incapacités, une limitation des activités et une reconnaissance d'un taux d'incapacité ou d'invalidité	30-59 ans sur-représentés
Population 6 : les personnes présentant des déficiences intellectuelles ou mentales	650	personnes qui déclarent avoir une (ou plusieurs) incapacités avec reconnaissance d'un taux d'invalidité mais sans limitation	moins de 70 ans sur-représentés
Population 7 : des maladies limitantes	325	personnes qui déclarent une limitation avec reconnaissance d'un taux d'incapacité ou d'invalidité, sans incapacité	30-59 ans sur-représentés

Champ : population de plus de 16 ans vivant en domicile ordinaire en France métropolitaine.

Source : [2]

Source : Le Handicap, chiffres, février 2004, Centre Technique National Etudes et Recherche (CTNERHI).

4.2 Annexe 2 : Chiffres HID par typologie de handicap

Au total, 1,7 million de personnes souffrent d'une déficience visuelle :
560 000 malvoyants légers[9] ;
932 000 malvoyants moyens ;
207 000 malvoyants profonds, dont environ 61 000 aveugles complets.

30 % des déficients visuels souffrent d'un polyhandicap.
61 % des déficients visuels sont des personnes âgées de plus de 60 ans.
Moins de 1 % des déficients visuels (8 000 personnes environ) se servent d'interfaces d'ordinateurs (reconnaissance vocale, écran tactile, synthèse vocale).
15 % des aveugles ont appris le braille, 10 % l'utilisent pour la lecture et 10 % pour l'écriture également.
L'apprentissage du braille est plus rare chez les malvoyants profonds (3 % environ) et les malvoyants moyens (1 % environ).

Au total, 5,18 millions de personnes souffrent d'une déficience auditive :
1,43 million de personnes souffrent d'une déficience auditive moyenne à sévère ;
303 000 personnes souffrent d'une déficience auditive profonde ou totale.
Quatre déficients auditifs sur cinq déclarent une ou plusieurs autres déficiences, le plus fréquemment d'ordre moteur (44 %).
Moins de 1 % des déficients auditifs (44 000) déclarent utiliser la langue des signes (8 % chez les personnes ayant une déficience auditive profonde ou totale).

Les déficiences motrices concernent environ 2 300 000 personnes, soit 4 % de la population générale.
Parmi ces personnes, la déficience motrice est isolée ou prédominante pour environ 850 000 d'entre elles : 1,5 % de la population générale est ainsi considérée « handicapé moteur ».

Environ 700 000 personnes souffrent de handicaps intellectuels (difficultés de l'apprentissage, du langage, ou retards mentaux).

---

[9] Définitions extraites du document « Les personnes ayant un handicap visuel – les apports de l'enquête HID » (format PDF), juillet 2005, Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) du Ministère de la Santé et des Sports.
Aveugles ou malvoyants profonds : aveugles ou ayant une vision résiduelle limitée à la distinction de silhouettes.
Malvoyants moyens : incapacité visuelle sévère en vision de loin (beaucoup de difficultés ou une incapacité totale à reconnaître un visage à quatre mètres) ou en vision de près (beaucoup de difficultés ou incapacité totale à lire, écrire ou dessiner).
Malvoyants légers : n'ont pas déclaré d'incapacités visuelles sévères pour la vision de loin ou la vision de près. Pour cette raison, un grand nombre de ces malvoyants ne seraient probablement pas considérés comme déficients visuels selon les définitions légales ou les critères couramment utilisés dans la pratique médicale.

4.3 Annexe 3 : liste des critères analysés dans le cadre de l'audit d'accessibilité du réseau

L'analyse de l'audit des points d'arrêt se décline suivant 3 niveaux de classifications :

- La configuration de l'arrêt et de son positionnement ;
- L'évaluation des performances de l'arrêt par type de handicap et par espace « fonction » (zone «arrêt» et zone « cheminement ») ;
- La hiérarchisation des priorités d'intervention, selon plusieurs critères : le niveau de l'accessibilité, le niveau de l'équipement (ERP) desservi par l'arrêt, le niveau de la sécurité.

Les critères pris en compte sont les suivants (second et troisième niveaux) :

HANDICAP MOTEUR

	NON ACCESSIBLE	BASIQUE	SATISFAISANT	EXCELLENCE
ARRET	Mauvaise ergonomie (catégorie "5" de TYPO_ERGO)	Aménagement suffisant (revêtement et/ou bordure)	Absence de stationnement gênant approche du bus et/ou accès au bus	Absence de stationnement gênant approche du bus et/ou accès au bus
	OU	*OU*	*ET*	*ET*
	Aménagement insuffisant (revêtement et/ou bordure)	Pas de stationnement gênant approche du bus et/ou accès au bus	Bordure standard minimum	Bordure >18cm
	ET	*OU*	*ET*	*ET*
	Stationnement gênant approche du bus et/ou accès au bus	Plus de 90cm entre bordure et mobilier	Quai >8m	Quai >8m
	ET		*ET*	*ET*
	Moins de 90cm entre bordure et mobilier		Plus de 90cm entre bordure et mobilier	Plus de 90cm entre bordure et mobilier
				ET
				Pas d'obstacle montée/descente
CHEMINEMENT	Pente/devers (>4% et >2%)	Terrain plat (pente <4% et devers <2%)	Terrain plat (pente <4% et devers <2%)	Terrain plat (pente <4% et devers <2%)
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Largeur accotement <1,40m	Largeur accotement >1,40m	Largeur accotement >1,40m	Largeur accotement >1,40m
			ET	*ET*
			Cheminement libre (absence de stationnement gênant)	Cheminement libre (absence de stationnement gênant)
			ET	*ET*
			Bordure + revêtement	Bordure + revêtement
				ET
				Bateau à chaque traversée de rue

HANDICAP VISUEL

	NON ACCESSIBLE	BASIQUE	SATISFAISANT	EXCELLENCE
ARRET	Mauvaise ergonomie (catégorie "5" de TYPO_ERGO)	Absence de stationnement gênant accès au bus	Absence de stationnement gênant accès au bus	Absence de stationnement gênant accès au bus
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Stationnement gênant à l'arrêt	Pas d'obstacle montée/descente	Pas d'obstacle montée/descente	Pas d'obstacle montée/descente
	OU		*ET*	*ET*
	Mobilier gênant montée/descente		Bordure + revêtement	Bordure + revêtement
				ET
				Plaque podotactile + guidage
				ET
				Information sonore minimale (bus et/ou arrêt)
CHEMINEMENT	Stationnement gênant le cheminement	Absence de stationnement gênant le cheminement	Absence de stationnement gênant le cheminement	Absence de stationnement gênant le cheminement
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Absence d'éclairage	Présence d'éclairage	Présence d'éclairage	Présence d'éclairage
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Absence de passage piéton + feux + signal sonore	Présence de passage piéton	Présence de passage piéton + feux	Présence de passage piéton + feux + signal sonore
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Aménagement insuffisant (revêtement et/ou bordure)	Aménagement suffisant (revêtement et/ou bordure)	Aménagement suffisant (revêtement et/ou bordure)	Aménagement suffisant (revêtement et/ou bordure)
			ET	*ET*
			Bateau à chaque traversée de rue	Bateau et plaque podotactile à chaque traversée de rue

HANDICAP AUDITIF

	NON ACCESSIBLE	BASIQUE	SATISFAISANT	EXCELLENCE
ARRET	Mauvaise ergonomie (catégorie "5" de TYPO_ERGO)	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Identification : absence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue ET absence d'Information de base (fiche horaire + plan de réseau)	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue
	ET	*OU*	*ET*	*ET*
	Jalonnement : absence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : absence de signalisation routière et plaque de rue ET présence d'Information de base (fiche horaire + plan de réseau)	Information : présence de fiche horaire et de plan de réseau	Orientation : présence de plan de quartier
	ET			*ET*
	Orientation : absence de plan de quartier			Information : présence de fiche horaire et de plan de réseau
	ET			*ET*
	Information : absence de fiche horaire et de plan de réseau			Information dynamique à l'arrêt
CHEMINEMENT		Jalonnement : absence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue
		ET	*OU*	*ET*
		Orientation : absence de plan de quartier	Orientation : présence de plan de quartier	Orientation : présence de plan de quartier

HANDICAP COGNITIF

	NON ACCESSIBLE	BASIQUE	SATISFAISANT	EXCELLENCE
ARRET	Mauvaise ergonomie (catégorie "5" de TYPO_ERGO)	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Identification : présence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt
	OU	*ET*	*ET*	*ET*
	Identification : absence d'équipement normalisé et de nom d'arrêt	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue
	ET	*ET*	*ET*	*ET*
	Jalonnement : absence de signalisation routière et plaque de rue	Information : présence de fiche horaire et de plan de réseau	Orientation : présence de plan de quartier	Orientation : présence de plan de quartier
	ET		*ET*	*ET*
	Orientation : absence de plan de quartier		Information : présence de fiche horaire et de plan de réseau	Information : présence de fiche horaire et de plan de réseau + information dynamique et sonore
	ET		*ET*	*ET*
	Information : absence de fiche horaire et de plan de réseau		Absence de stationnement gênant accès au bus	Absence de stationnement gênant accès au bus
			ET	*ET*
			Information accessible en approche et en hauteur	Aménagement minimum du quai (revêtement et/ou bordure)
				ET
				Information accessible en approche et en hauteur
CHEMINEMENT	Jalonnement : absence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue	Jalonnement : présence de signalisation routière et plaque de rue
	ET	*ET*	*ET*	*ET*
	Orientation : absence de plan de quartier	Présence d'éclairage	Absence de stationnement gênant le cheminement	Orientation : présence de plan de quartier
		ET	*ET*	*ET*
	Stationnement gênant le cheminement	Présence de passage piéton	Présence d'éclairage	Absence de stationnement gênant le cheminement
	OU		*ET*	*ET*
	Absence d'éclairage		Présence de passage piéton + feux	Présence d'éclairage
	OU			*ET*
	Absence de passage piéton			Présence de passage piéton + feux
	OU			*ET*
	Aménagement insuffisant (revêtement et/ou bordure)			Aménagement suffisant (revêtement et/ou bordure)

URGENCE DE MISE EN ACCESSIBILITE

Peu d'enjeu	A considérer	Prioritaire	Très prioritaire
Arrêt "marginal" à déplacer	Différent des autres catégories	Arrêt "Important" à déplacer	Arrêt "stratégique" à déplacer
Arrêt avec une fréquentation quasi nulle (inférieure à 10 usagers)		Arrêt "stratégique" ou à très forte fréquentation autres	Arrêt "stratégique" ou à très forte fréquentation (+250 usagers) ET Critères "adaptable" ou "inaccessible" pour au moins 3 types de handicaps
		Arrêt "important" ou à fréquentation élevée (50 à 250 usagers) avec critères "adaptable" ou "inaccessible" pour au moins 2 types de handicaps	

URGENCE SECURITE ARRET

	Moyenne ou faible	Elevée	Très élevée
1- DANGEROSITE	Présence d'une bordure matérialisant le quai	Absence de bordure matérialisant le quai	Absence de bordure matérialisant le quai
		Ergonomie standard ne nécessitant pas forcément un aménagement : ligne, alvéole, demie-alvéole, piste filante, courbe concave/convexe	Ergonomie atypique faute d'aménagement : Accotement ou carrefour utilisé comme alvéole ou demie-alvéole, ou autres

URGENCE SECURITE ROUTE

	Sans enjeu	Faible	Moyenne	Elevée	Très élevée
1- DANGEROSITE	Arrêt situé en section de voirie rectiligne	Arrêt situé en entrée de virage, dans un virage ou en sortie de virage	Arrêt situé en entrée de virage, dans un virage ou en sortie de virage	Arrêt situé en entrée de virage, dans un virage ou en sortie de virage	Arrêt situé en entrée de virage, dans un virage ou en sortie de virage
			Transfert souhaitable	Transfert souhaitable	Transfert souhaitable
				La chaussée est supérieure à 6m de large OU le trafic est important	La chaussée est supérieure à 6m de large OU le trafic est important
					La vitesse pratiquée est supérieure à la vitesse règlementaire

	Faible ou sans enjeu	Moyenne	Elevée	Très élevée
2- URGENCE	Dangerosité faible ou sans enjeu	Dangerosité Moyenne à Très Elevée	Dangerosité Moyenne à Très Elevée	Dangerosité Moyenne à Très Elevée
			Arrêt "Important" ou à forte fréquentation (entre 1 000 et 10 000 usagers/an)	Arrêt "stratégique" ou à très forte fréquentation (+ de 10 000 usagers/an)

VOCATION & EQUIPEMENT

	Critère 1	Critère 2	Critère 3	Critère 4	Catégorie
Satisfaisant	Pôle "stratégique"	Présence d'un abri normalisé	Info de base (fiche horaire, plan réseau)	Ligne zig-zag	***A1***
Moyennement		*Différent des autres catégories*			***A2***
Insatisfaisant		Pas d'abri normalisé			***A3***
Satisfaisant	Pôle "important"	Présence d'un abri normalisé	Info de base (fiche horaire, plan réseau)	Ligne zig-zag	***B1***
Moyennement		*Différent des autres catégories*			***B2***
Insatisfaisant		Pas d'abri normalisé			***B3***
Satisfaisant	Pôle "secondaire"	Présence d'un abri normalisé ou d'un poteau normalisé	Info de base (fiche horaire)		***C1***
Moyennement		*Différent des autres catégories*			***C2***
Insatisfaisant		Pas d'abri ni de poteau normalisés	Pas de ligne zig-zag		***C3***
Satisfaisant	Pôle "marginal"	Présence d'un abri normalisé ou d'un poteau normalisé			***D1***
Moyennement		*Différent des autres catégories*			***D2***
Insatisfaisant		Pas d'abri ni de poteau	Pas de ligne zig-zag		***D3***

4.4 Annexe 4 : Délibération créant la CIAPH

Thau AGGLOMÉRATION

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 MARS 2010

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
N° 2010-1

22 MARS 2010
BUREAU DU COURRIER

Affichage		Présents	26	Pour	35
		Absents	13	Contre	0
Membres en exercice	39	Représentés	9	Abstention	0

OBJET : Commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH) – Création et désignation des membres.

L'an deux mille dix et le 10 mars, le Conseil de la Communauté d'agglomération du bassin de Thau, légalement convoqué le 04 mars 2010, s'est réuni à Mireval, sous la présidence de Monsieur Pierre Bouldoire, Président.
Etaient présents : Pierre Bouldoire, Président, François Commeinhes, Yves Michel, Gérard Canovas, Francis Veaute, Francis Foulquier, Jean-Pierre Deneu, Max Serres, Vice-présidents, Jean-Pierre Arnoux, Blandine Authié, Alain Bertes, Alain Bonafoux, Jean-Louis Bourmond, Antoine De Rinaldo, Francis Di Stefano, Roland Etre, Marie-Chrisitine Fabre de Roussac, Georges Hernandez, Joël Lafage, Patricia Martin, Serge Païola, Claude Palpacuer, Sylvie Pradelle, Michel Rico, Max Savy, Hugues Vidal, Conseillers communautaires.
Etaient absents excusés : Emile Anfosso ayant donné pouvoir à Serge Païola, Sarah Bassi ayant donné pouvoir à Marie-Chrisitine Fabre de Roussac, Norbert Chaplin ayant donné pouvoir à Max Serres, Geneviève Feuillassier ayant donné pouvoir à Gérard Canovas, Jean-Claude Gros ayant donné pouvoir à Antoine De Rinaldo, Francis Hernandez, Loïc Linares ayant donné pouvoir à Alain Bonafoux, Régis Lombardi, Laurence Magne ayant donné pouvoir à Blandine Authié, Catherine Maraval, Moussa Naïm, Danièle Sagols ayant donné pouvoir à Georges Hernandez, Jean-Marie Taillade ayant donné pouvoir à François Commeinhes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L.2143-3 modifié par l'article 98 de la loi n°2009-526 du 12 mai 2009,
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 délibération du Conseil communautaire du 19 décembre 2007 portant création de la Commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH).
Considérant l'obligation faite aux établissements publics de coopération intercommunale, de 5 000 habitants et plus, compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, de créer une CIAPH,
Considérant l'adoption de la loi du 12 mai 2009 nécessitant pour Thau agglomération de reconstituer cette commission.

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit que dans toutes les communes de 5000 habitants et plus, une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée. Lorsque la compétence transports ou aménagement du territoire est exercée par un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), la commission doit être créée auprès de ce groupement.
Par délibération du 19 décembre 2007, Thau agglomération a créé sa CIAPH. Il convient dorénavant de reconstituer cette commission suite à l'adoption de la loi du 12 mai 2009 (article 98 modifiant l'article L. 2143-3 du CGCT) qui est venue préciser leur fonctionnement.
Cette commission ne dispose pas de pouvoir de décision, elle a un rôle uniquement consultatif. Elle pourra, pour exemple, être associée à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics. Il est proposé que cette commission exerce ses missions dans la limite de ses seules compétences, à savoir le transport et le bâti (pour son patrimoine propre).
Les missions de la CIAPH sont les suivantes :
- Dresser un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- Recenser des logements accessibles,
- Etablir un rapport annuel présenté devant le Conseil communautaire.
Cette commission est présidée, de droit, par le Président de Thau agglomération qui arrête la liste de ses membres. Il est proposé que cette commission soit composée de la manière suivante :
- Des représentants de Thau agglomération : deux représentants titulaires par commune, dont un élu communautaire, et deux suppléants, dont un élu communautaire pour y siéger,
- Des représentants des transporteurs,

République Française – Département de l'Hérault

- Des représentants des personnes handicapées : il est à noter que toutes ces associations sont membres du Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes Handicapées et Maladie Chronique (CLCPH),
- Un représentant d'une association d'usagers,

Le Conseil communautaire, après en avoir délibéré, décide :
De créer une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées,
De décider que la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées exercera ses missions dans le cadre des seules compétences de Thau agglomération,
De procéder au scrutin,
De décider, à l'issue du vote, que cette commission sera composée des représentants suivants :
Pour Thau agglomération :

Titulaires :		Suppléants :	
Balaruc-le-Vieux :	M. CHAPLIN Norbert	Balaruc-le-Vieux :	M. SERRES Max
	M. ETRE Roland		M. URBAIN André
Balaruc-les-Bains :	Mme FEUILASSIER Geneviève	Balaruc-les-Bains :	M. ARNOUX Jean-Pierre
	Mme LANET Brigitte		Mme GHINAMO Dominique
Frontignan :	M. LINARES Loïc	Frontignan :	Mme SAGOLS Danièle
	M. OLIVIER Laurent		Mme RASTOUL Yvette
Gigean :	Mme PRADELLE Sylvie	Gigean :	M. BERTES Alain
	M. GIMENEZ Jacques		Mme PECH-HAINAUT Nancy
Marseillan :	M. LAFAGE Joël	Marseillan :	Mme FABRE DE ROUSSAC
	Mme BRISSOIS Colette		Mme GRESSIER
Mireval :	M. PALPACUER Claude	Mireval :	M. VIDAL Hugues
	M. NADAL André		M. PIAUD Daniel
Sète :	M. NAIM Moussa	Sète :	M. DE RINALDO Antoine
	Mme LE SAUSSE Delphine		Mme POUZOULET Colette
Vic-la-Gardiole :	M. DENEU Jean-Pierre	Vic-la-Gardiole :	M. BOURMOND Jean-Louis
	M. ROULLEAUX Jean-Jacques		Mme GRESSARD RAMBERG Florence

Pour les usagers :
- Un représentant d'UFC-Que choisir,
Pour les transporteurs :
- Un représentant de CFT et un représentant du GIHP,
Pour les personnes handicapées :
- Un représentant du CLCPH,
- Un représentant de l'Association des Paralysés de France (APF),
- Un représentant de la Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés (FNATH),
- Un représentant de l'Union des Aveugles et Handicapés de la Vue (UAHV),
- Un représentant de l'association SURDI 34,
- Un représentant de l'Union Nationale des Amis et Familles de Malades Psychiques (UNAFAM),
- Un représentant de l'Association pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées (ADAPT),
étant précisé que le Président de Thau agglomération préside de droit cette commission, et qu'en fonction des thèmes abordés, la Communauté d'agglomération pourra associer d'autres partenaires tels que des représentants d'institutions (Etat, Conseil Général...) ou d'organismes en lien avec la problématique évoquée.

Pierre Bouldoire
Président

4.5 Annexe 5: Associations représentatives des personnes en situation de handicap associées au processus de concertation

Organisme / Collectivité	Handicap représenté
Auxiliaire des Aveugles	Non-voyant
UAHV - L'Union des Aveugles et Handicapés de la Vue	Non-voyant
RETINA France	Mal et non voyant
ADAPT - Association pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées	Tous handicaps
Association Frédéric PEYSON	Sourd et malentendant
SURDI 34	Sourd et malentendant
APF - Association des paralysés de France	Moteur
UFC Que Choisir Sète	Tous handicaps
UNAFAM - Union Nationale des Amis et Familles de Malades Psychiques	Cognitif et moteur
FNATH – Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés	Tous handicaps
Comité de Liaison et de Coordination des associations Jeunesse Handicapées et Malades Chroniques	Tous handicaps
GIHP - Groupement pour L'insertion des Personnes Handicapées Physiques	Moteur

4.6 Annexe 6: Le formulaire de dépôt de plainte

Thau AGGLO

Engagés par nature

Thau agglo s'engage dans les transports en commun

Amélioration de l'accessibilité du réseau TAT : Formulaire de dépôt de plainte

Lieu de l'obstacle	
Commune et Nom de la rue	
Nom de l'arrêt et N° ligne de bus	
Date et Heure	
Direction de la ligne	

Votre handicap	✓
Moteur	
Cognitif	
Visuel	
Auditif	

Plainte concernant	✓
L'arrêt de bus	
Le véhicule	
L'information (Plan, guide horaires ...)	
L'attitude du personnel	
Autres	

A quelle étape ?	✓
La préparation	
Achat du titre	
Accès à l'arrêt	
Attente	
Montée dans le bus	
Voyage	
Descente du bus	
Fin de voyage	

Vos coordonnées
Nom et Prénom
Adresse
E-Mail

Objet de la doléance (expliquez votre problème en quelques lignes)

A déposer à l'agence TAT située au, 6 Quai de la Résistance à Sète
ou a transmettre à Thau agglo, 4 Avenue d'Aigues - BP 600 - 34110 Frontignan Cedex
ou par Email via le site internet www.thau-agglo.fr

4.7 Annexe 7 : Exemple de fiche arrêt

ANALYSE DE L'ACCESSIBILITE AUX POINTS D'ARRÊT

Balaruc les Bains	Balaruc les Bains - VVF - 1	FICHE DETAILS

Sens	Aller (vers centre)	Nom de la voie	Avenue de Pasteur
GPS (degrés décimaux)	43.43958 N, 3.6748 E	Lignes	10,14
Zone Protégée	Non	Arrêt spécifique au CG	Non

Accessibilité générale

Environnement et configuration : niveau de compatibilité de l'ergonomie de l'arrêt par rapport au contexte urbaine et routier	Note T1 /5
Configuration adaptée	5

Positionnement : niveau d'accessibilité lié au positionnement de l'arrêt mis en corrélation avec l'ergonomie	Note T2 /5
A4 - Bien placé, bonne configuration, urbain	5

Accessibilité par handicap

MOTEUR		Note/5
Zone Arrêt	Basique	1
Zone Cheminement	Basique	1

VISUEL		Note/5
Zone Arrêt	Satisfaisant	3
Zone Cheminement	Basique	1

AUDITIF		Note/5
Zone Arrêt	Non accessible	0
Zone Cheminement	Satisfaisant	3

COGNITIF		Note/5
Zone Arrêt	Non accessible	0
Zone Cheminement	Basique	1

Notes des traitements	20	Note/50
Impossibilité Technique Potentielles	**Non**	

Iter - KT/Juillet 2010 Page 1 sur 5

4.8 Annexe 8 : Extrait de la Charte d'Aménagement et d'Equipements des arrêts

Les principes généraux d'aménagement d'un arrêt de bus : Hauteur du quai (2/7)

Thau AGGLO
Engagés par nature

La hauteur de quai fixée à **18 cm.**

Il s'agit du meilleur compromis entre le matériel roulant, la pente créée lors de la sortie de la rampe d'accès PMR, les manœuvres des véhicules en entrée d'alvéole (protection des bas de caisse) et l'aménagement visant à combler la lacune de reprise de pente pour rejoindre le niveau d'une bordure standard.

La hauteur du quai devra être constante sur toute la longueur de l'arrêt par rapport à la chaussée.

Les principes généraux d'aménagement d'un arrêt de bus : L'aire d'attente (3/7)

Thau AGGLO
Engagés par nature

La localisation de la porte avant par un repère au sol

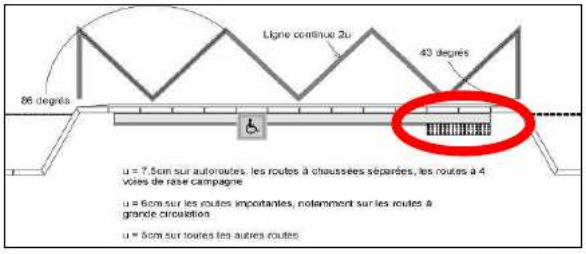
Il s'agit de guider les personnes mal ou non-voyante ainsi que les personnes atteintes de certains troubles mentaux ou psychiques.

Pour la Thau agglo, il s'agit de la mise en place d'une **surépaisseur** au droit de la porte de montée (inutile à l'arrière).

Cette surépaisseur doit servir d'indication et non d'avertissement. ***Pour cela les DPN (Dalles Podotactiles Normalisées décrites par la norme NF P98-351) ne sont donc pas conseillées, afin de ne pas confondre le quai avec une traversée piétonne.***

Ses dimensions seront en revanche du même ordre (environ 40x40 cm) et devra être installée sur au moins 0,80 m de long (équivalent de 2 BEV).

Source : ITER



p.9

Les principes généraux d'aménagement d'un arrêt de bus : L'aire d'attente (4/7)

Thau AGGLO
Engagés par nature

Le mobilier

Son niveau d'accessibilité est étroitement lié au type d'équipement présent et son implantation. L'espacement entre les mobiliers, qu'ils soient de type « transport » ou de type « voirie » (arbres, luminaires, banc, poubelles,...), ne devra jamais **réduire le cheminement (longitudinal ou transversal) à moins de 1,40 m**, sauf très exceptionnellement et ponctuellement sur 0,90m.

La zone d'embarquement devra avoir un **diamètre minimum de 1,50 m pour faciliter la giration des fauteuils.**

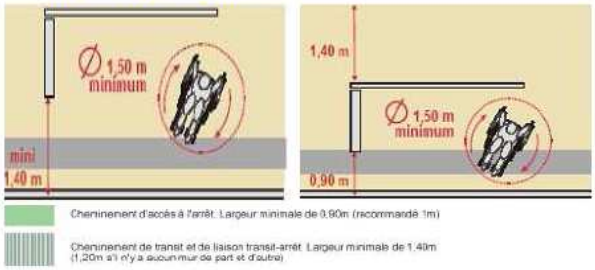
L'aménagement

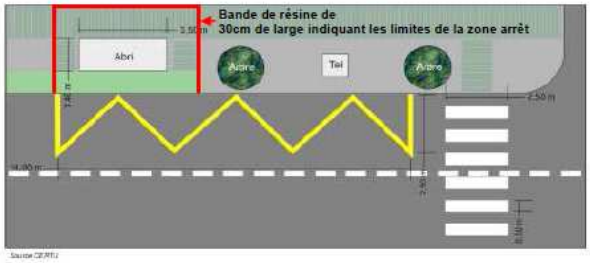
Un revêtement de type enrobé devra être utilisé par défaut (pas de pavés autobloquants).

En revanche, dans les zones urbaines protégées, il pourra être appliqué un revêtement désactivé dont le grain devra être le plus fin possible afin de ne pas gêner le cheminement des handicapés moteurs et des non-voyants.

Le respect des normes en terme **de pente (≤4%)** et de **dévers (≤2%)** devra être suivi. Devant les sorties de garage , la collectivité veillera à adoucir au maximum les dévers.

Une attention toute particulière sera apportée au niveau du contraste chromatique entre la chaussée (sombre) et l'accotement (plus clair). De plus, une bande de résine d'une largeur de 30 cm pourra délimiter le tour de la zone arrêt pour les personnes non voyante (la résine pourra être remplacée par un autre matériau si la zone urbaine est protégée).





p.10

Équipement du point d'arrêt : Implantation d'un abri (2/4)

Thau AGGLO
Engagés par nature

Cette page ainsi que les deux suivantes présentent des exemples d'aménagement de points d'arrêt. Les aménagements à réaliser devront tendre vers ces objectifs.

Implantation type préconisée

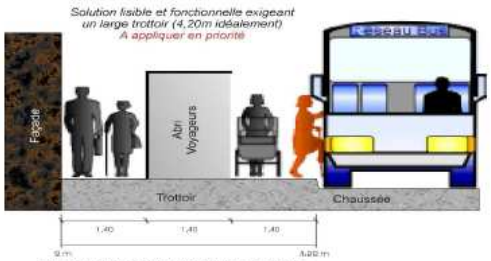
Son accessibilité peut se limiter à **un seul côté s'il existe un cheminement à l'arrière**. Elle devra être assurée des deux côtés si l'abri est adossé à une façade et ce sur 1,40 m de large (90 cm au droit de la paroi la plus large en cas d'impossibilité technique).

L'accotement maximal nécessaire à prioriser est de **4,20 m** (1,40 m de cheminement, 1,40 m de largeur d'abri et 1,40 m d'accès à l'abri). Il pourra se limiter à **3,20 m** si l'on considère l'abri comme mobilier urbain (donc réduction ponctuelle de cheminement à 0,90 m à l'arrière).

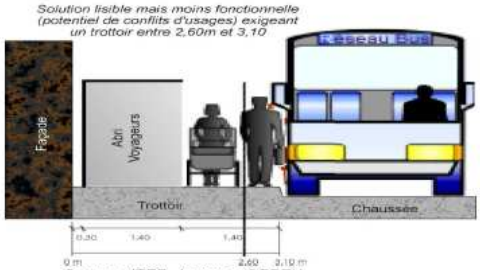
En deçà de cette largeur, il faudra reculer l'abri en façade pour combiner cheminement et accès à l'abri devant l'abri. Dans ce cas, l'accotement devra faire au moins 2,60 m (il inclus 30 cm à l'arrière de l'abri pour permettre l'écoulement des eaux et le nettoyage).

En deçà de cette largeur, il faudra qu'il soit implanter un poteau, soit opter pour un abri-auvent (sans paroi latérale). Ce dernier est accepté jusqu'à 1,70 m de largeur d'accotement. Il est en revanche préconisé que l'abri soit positionné au droit de la porte de montée.

Point d'arrêt avec maintien des cheminements piétons
Exemple de dissociation des cheminements de transit et du point d'arrêt. La circulaire du 23 juin 2000 préconise cependant une largeur minimum de 1,80m (fascicule P98-350 de l'AFNOR) pour les cheminements principaux



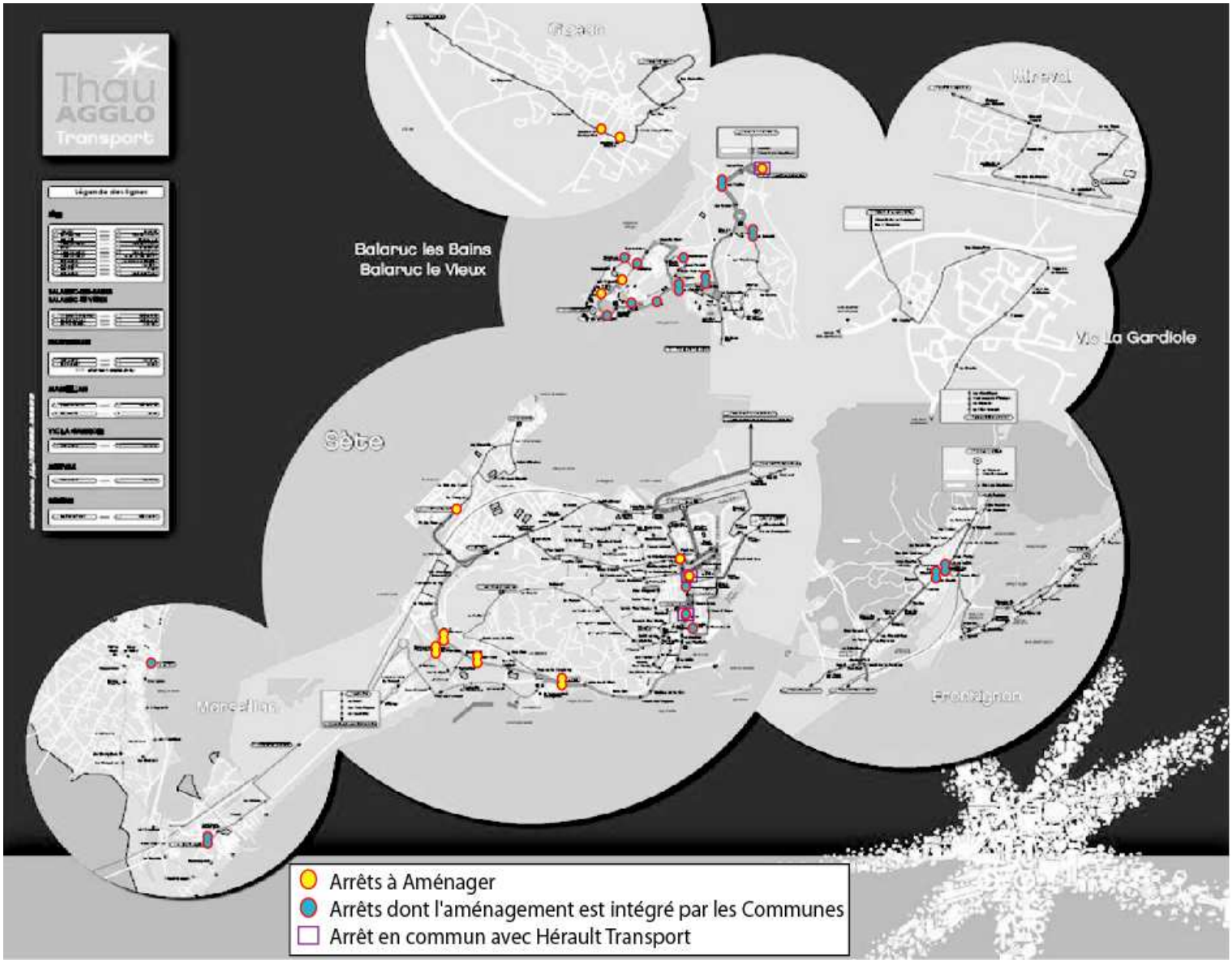
Point d'arrêt combinant espace d'attente et cheminement au droit de l'abri.
Exemple d'association des cheminements de transit et du point d'arrêt.



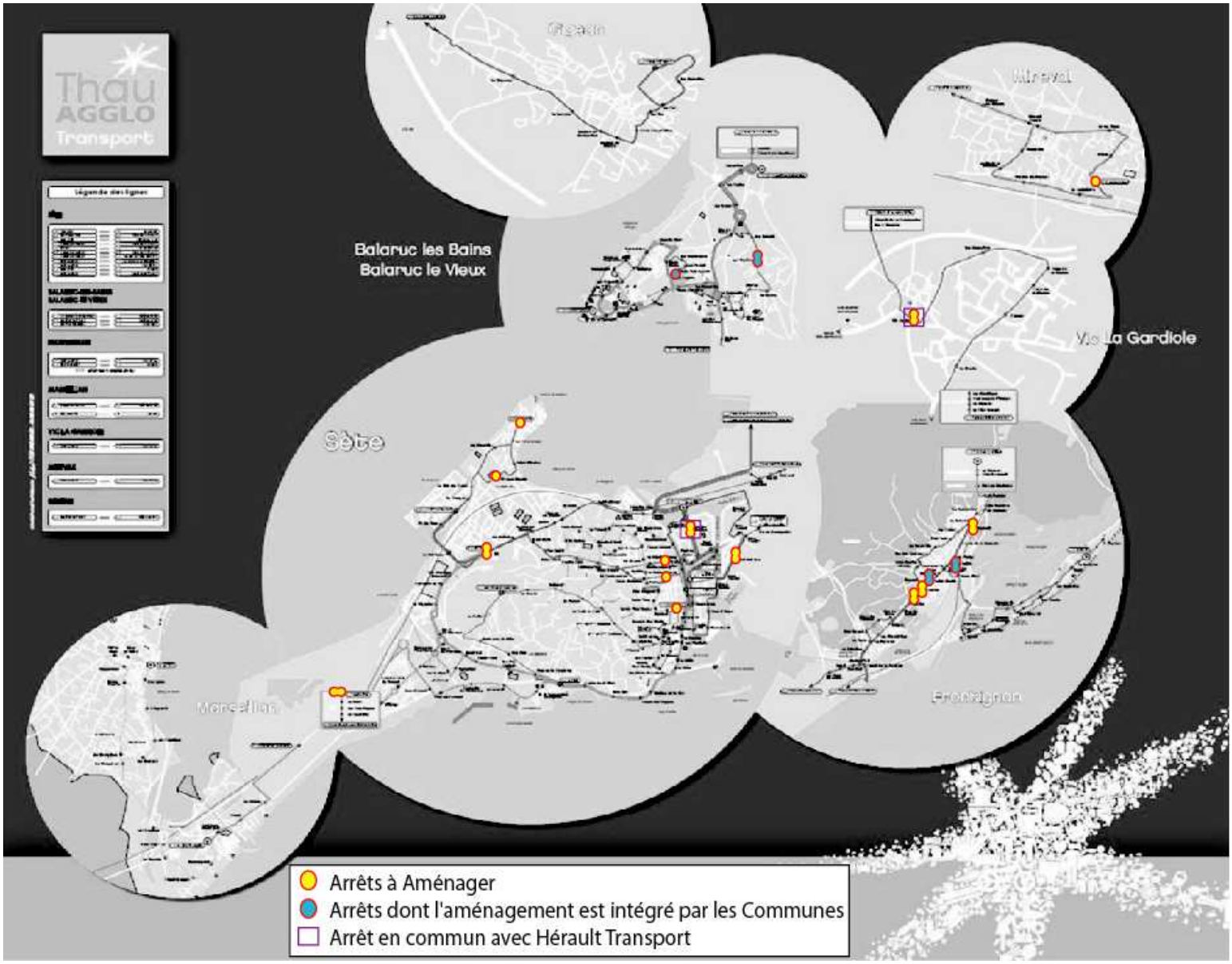
Source : ITER / normes CERTU

p.15

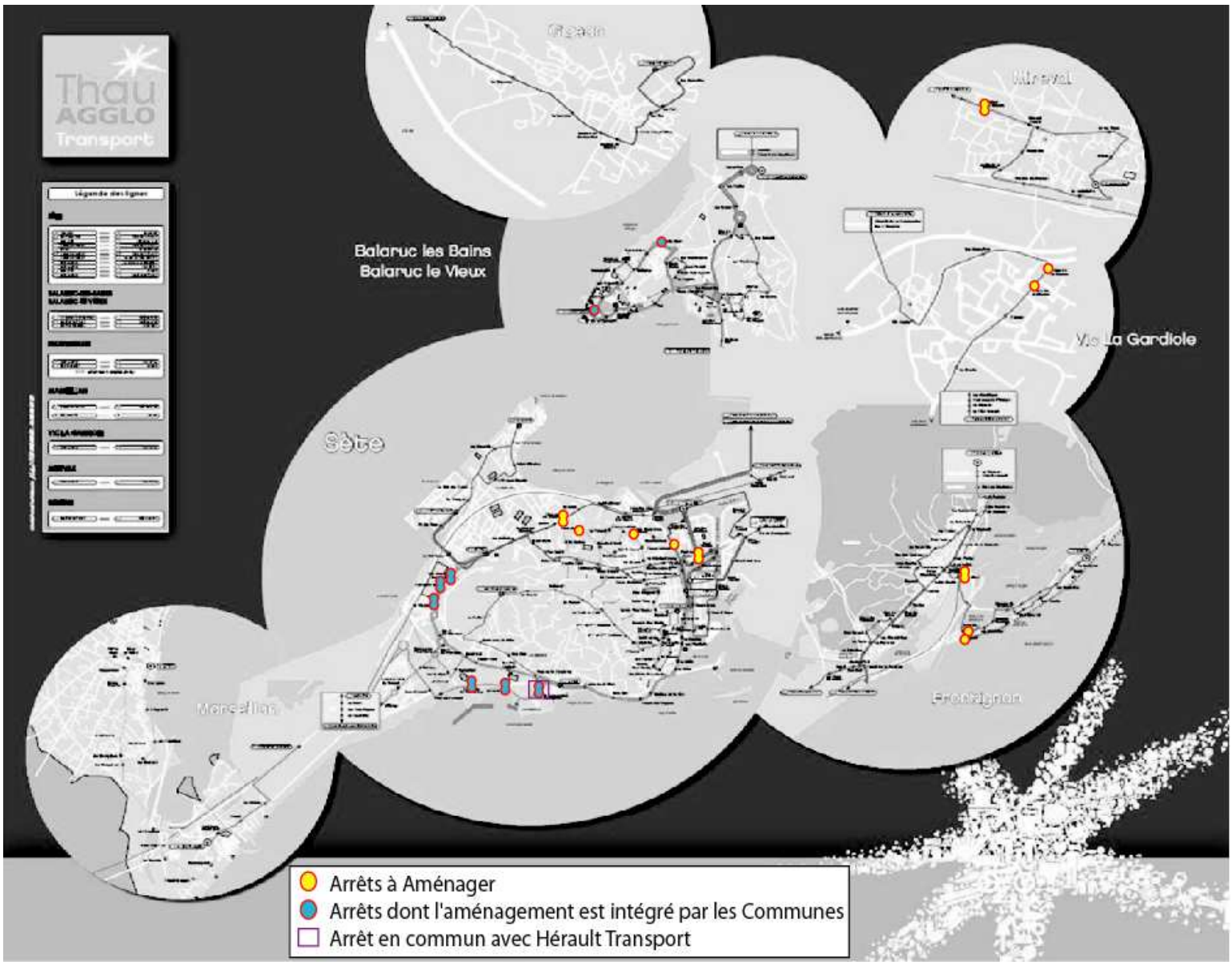
4.9 Annexe 9 : Cartographie du phasage prévisionnel d'aménagement des points d'arrêt



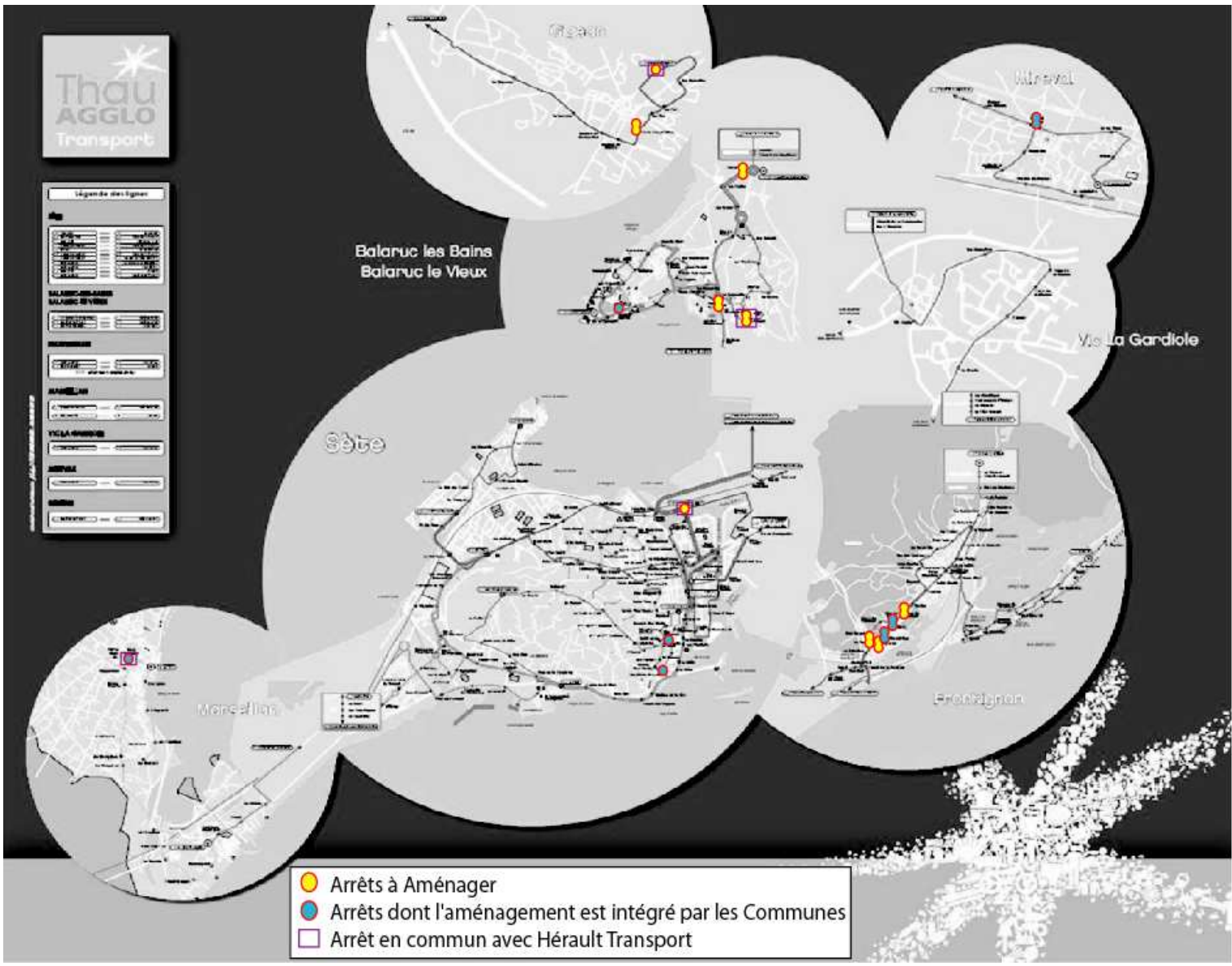
Phase 1 - 2011/2012			
Sète - Centre Malraux	Sète - Rond Point de l'Europe	Balaruc les Bains - Naïade	Balaruc le Vieux - Ecole
Sète - Noël Guignon	Balaruc les Bains - Les Ecureuils	Balaruc les Bains - Les Mouettes	Frontignan - Commissariat
Sète - La Vigie	Balaruc les Bains - VVF	Balaruc les Bains - Les Mouettes	Frontignan - Commissariat
Sète - La Vigie	Balaruc les Bains - Centre Commercial	Balaruc les Bains - Les Etourneaux	Frontignan - Terres Blanches
Sète - Fonquerne Pergoline	Gigean - Avenue de Montpellier	Balaruc les Bains - Port	Frontignan - Terres Blanches
Sète - Fonquerne Pergoline	Gigean - Avenue de Béziers	Balaruc les Bains - Sévigné	Balaruc les Bains - Tamaris
Sète - Pont Virla	Sète - Centre d'Art	Balaruc les Bains - Place des Fêtes	Balaruc les Bains - Tamaris
Sète - Julio Curie	Sète - Passage le Dauphin	Balaruc les Bains - Place des Fêtes	Marseillan - Méditerranée
Sète - Julio Curie	Sète - Epi d'Or	Balaruc les Bains - Thermes Hespérides	Marseillan - Méditerranée
Sète - Rond Point de l'Europe	Balaruc les Bains - Poste	Balaruc le Vieux - Ecole	Marseillan - Le Port



Phase 2 - 2013			
Sète - Le Barrou	Sète - Le Saunier	Frontignan - St Raphaël	Frontignan - St Martin
Sète - La Médiathèque	Sète - Le Saunier	Frontignan - St Raphaël	Frontignan - Gambetta
Sète - La Médiathèque	Sète - CES Jean Moulin	Frontignan - Calade	Frontignan - Gambetta
Sète - Hôpital	Sète - Maréchal Juin	Frontignan - Calade	Frontignan - St Martin
Sète - Hôpital	Sète - Maréchal Juin	Frontignan - Piscine	Balaruc les Bains - La Pinède
Sète - Hôtel de Ville	Mireval - Le Cardinal	Frontignan - Piscine	
Sète - Théâtre Molière	Vic la gardiole - Centre	Balaruc les Bains - Les Peyrières	
Sète - Théâtre Molière	Vic la gardiole - Centre	Balaruc les Bains - Les Peyrières	

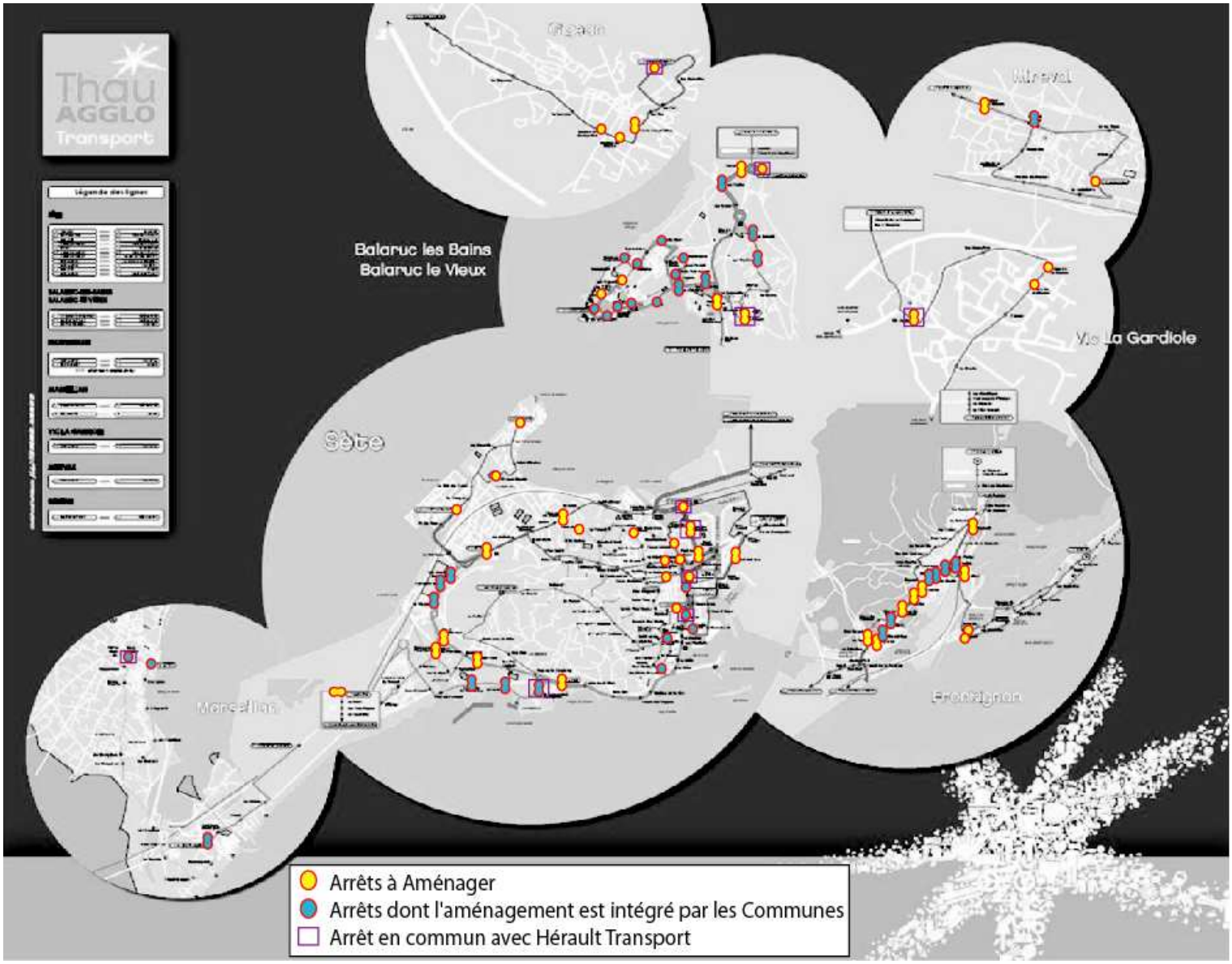


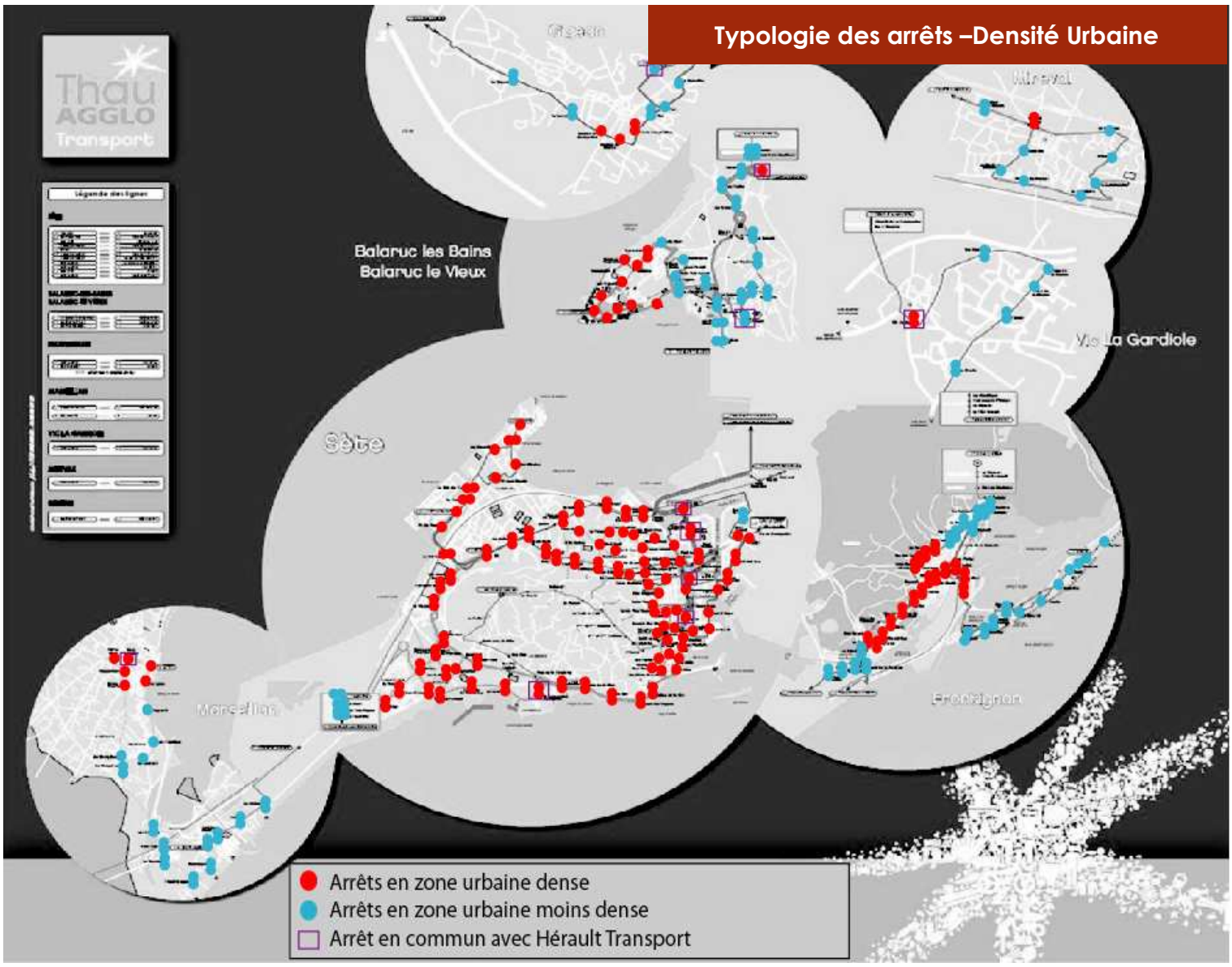
Phase 3 - 2014			
Sète - Pont de Pierre	Vic la Gardiole - Croix de la Mission	Sète - Espace Brassens	Sète - Le Lazeret
Sète - Pont de Pierre	Frontignan - Gare SNCF	Sète - Cimetière le Py	Sète - Notre Dame du Souvenir
Sète - Charles de Gaulle	Frontignan - Gare SNCF	Sète - Cimetière le Py	Sète - Notre Dame du Souvenir
Sète - Charles de Gaulle	Frontignan - L'entrée	Sète - Le Vignerai	Balaruc les Bains - Lo Solehau
Sète - Conservatoire	Frontignan - L'entrée	Sète - Le Vignerai	Balaruc les Bains - Chemin Haut
Sète - Commissariat	Mireval - Maison de retraite	Sète - Corniche de Neubourg	
Sète - Jaen Massé	Mireval - Maison de retraite	Sète - Corniche de Neubourg	
Vic la gardiole - Croix de la Mi	Sète - Espace Brassens	Sète - Le Lazeret	



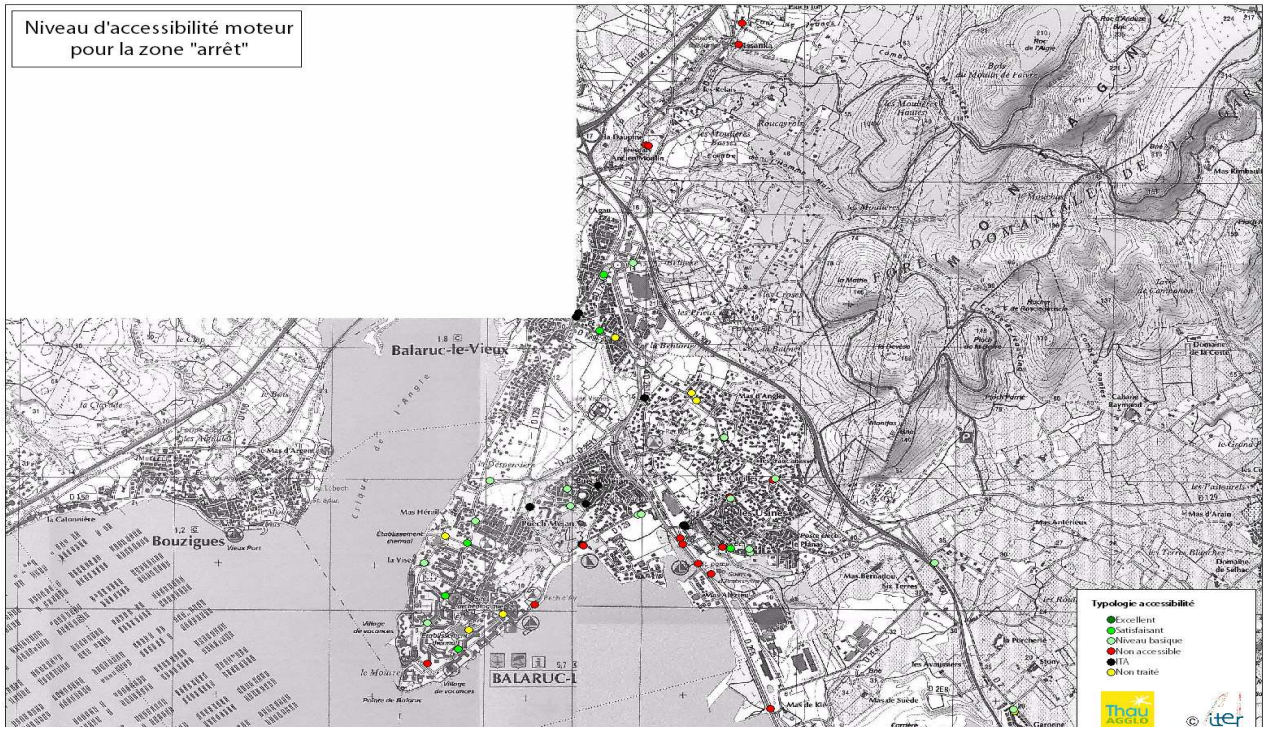
Phase 4 - 2015			
Balaruc les Bains - Port Suttel	Frontignan - La Poste	Frontignan - Mas du Reboul	Frontignan - Félibre
Balaruc les Bains - Port Suttel	Frontignan - La Peyrade	Sète - Gare SNCF	Frontignan - Les Hirondelles
Balaruc les Bains - Maison du Peuple	Frontignan - La Peyrade	Mireval - Centre	Frontignan - Les Hirondelles
Balaruc les Bains - Maison du Peuple	Frontignan - Mas du Reboul	Mireval - Centre	Balaruc les Bains - Thermes Athéna
Balaruc le Vieux- Cimetière	Gigean - Route de Montbazin	Sète - Rue E.Bonnet	
Balaruc le Vieux- Cimetière	Gigean - Cave Coopérative	Sète - Cimetière Paul Valéry	
Frontignan - La Poste	Gigean - Cave Coopérative	Frontignan - Félibre	

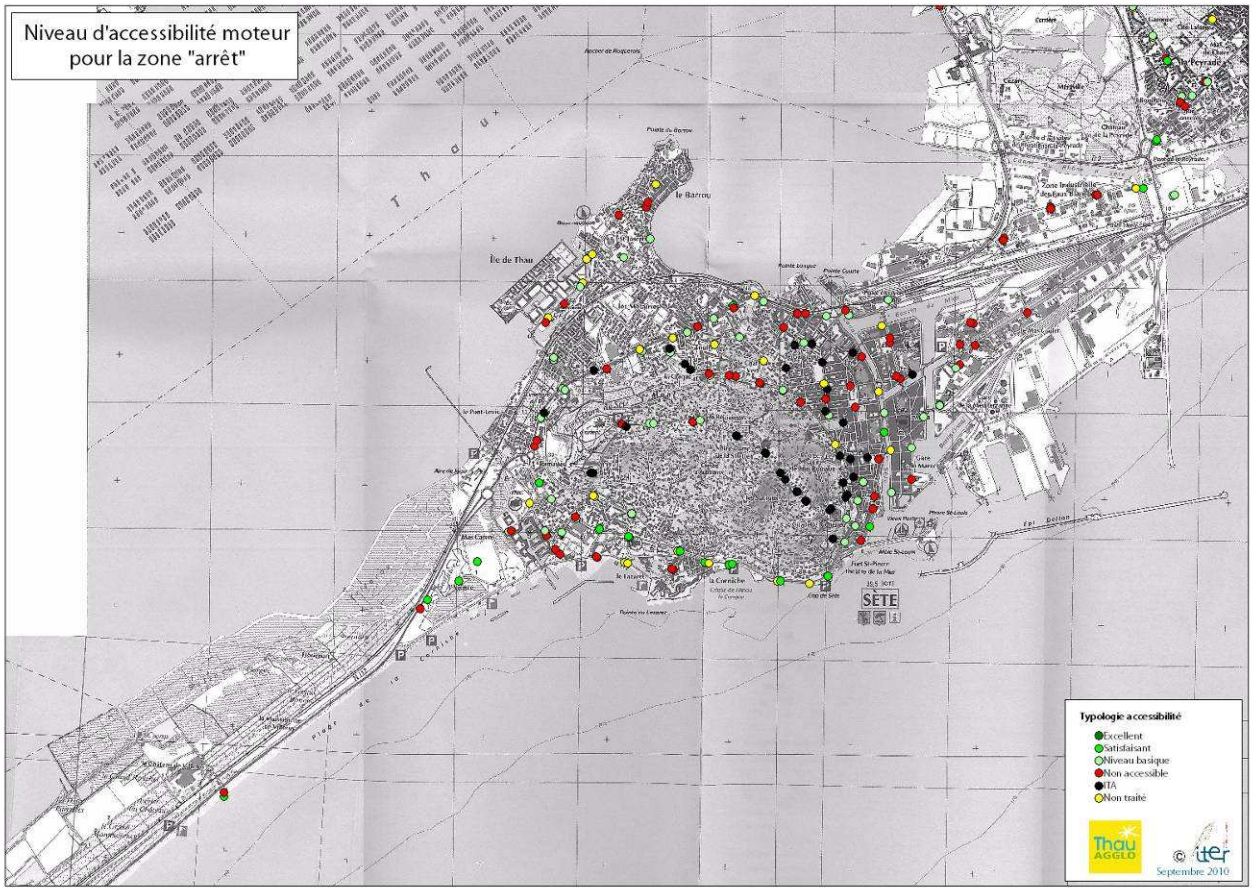
Synthèse prévisionnelle – Les 4 premières phases




Typologie des arrêts –Densité Urbaine
Thau AGGLO Transport
Balaruc les Bains
Balaruc le Vieux
Vic La Gardiole
Sète
Arrêts en zone urbaine dense
Arrêts en zone urbaine moins dense
Arrêt en commun avec Hérault Transport

4.10 Annexe 10 : Quelques exemples de rendus cartographiques issus du diagnostic





4.11 Annexe 11 : Plan du réseau