

**Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo
du 19 décembre 2012**

Compte-rendu de séance

Présents :

Elus CARUT : Gérard ANDRE (Président) – Philippe GOIRAN – Adeline ROUCHON
Lucien EMERAS

Excusés : Christian LAVIGNE – François BRIANÇON

Ville de Toulouse : Nicole DEDEBAT

Pôle Handicap Ville de Toulouse: Maxime ARCAL

Direction Départementale des Territoires : excusée

Tisséo - SMTC : Cyril LADIER – Gilles DADOU – Christophe DOUCET – Vincent
GEORJON – Alexandre BLAQUIERE

Tisséo - EPIC : Marie-Hélène TEXIER - Marc ROUX – Jean-Pierre TERRAL
Thierry BURGUION – Eric KERGOSIEN

Associations représentées :

ADAPEI 31	Michèle CHAVES
AFTC	Jacky BENA
AJH	Jacky BALDELLI
ANPEA	Simone MIQUEL
ANPIHM	Christiane ROUAIX - Eric NOURRISSON
APF	Monsieur WEISEMBERGER
ASEI ESAT René CAMINADE	Patrick DE DOURAYNE
ASEI Centre Lestrade	Cendrine CARRER excusée
ASEI Centre Pierre Froment	Laurent WALLEZ
AVH	Jean-Michel CONCAUD – Jean-François PUJOL
CTEB	Monique TRUQUET
GIHP	Odile MAURIN Catherine COUSERGUE Jean BOULLAUD – Jean FRONTIN – Jean-Louis ANTONA – Linda PEZIER
IJA	Anna BARTOLUCCI excusée
FNATH	Florentin MUNOZ
SURDID'OC	Armand CAPIO
TOLOSA-AST	Emmanuelle BAILLEF
UNADEV	Jean-Michel CHARVET
URAPEI	Simone OLTRA

Ordre du jour :

- **Projet « Aérotram »: film de présentation**
- **Pôle d'échange Arènes : reportage TLT et précisions du SMTC sur les remarques des Associations**
- **Point sur les travaux de mise en accessibilité des agences commerciales**
- **Accessibilité physique des 10 lignes de bus structurantes du réseau**
- **Mise en accessibilité des arrêts de bus : Programme 2013**
- **Communication de la lettre adressée au Ministre de l'Ecologie, du développement Durable et De l'Energie**
- **Sécurisation et accessibilité des arrêts en zone rurale**

- **Questions diverses**

Présentation du projet « Aérotram »
Chef de projet SMTC: Cyril LADIER

Projection du film « Le téléporté à la conquête des métropoles »

Un nouveau mode de transport est pressenti pour connecter l'Oncopole, le CHU de Rangueil et l'Université des Sciences Paul-Sabatier. Un téléphérique automatisé qui permettra de franchir le coteau de Pech-David en 10 minutes au lieu des 32 minutes nécessaires actuellement pour son contournement en métro et bus.

Les gares du téléporté favoriseront la multi modalité avec gare bus, parking relais et local vélos.

La gare du CHU, placée à proximité de parking existant permettra de rejoindre l'accueil de l'Hôpital par une passerelle. Celle de l'Université sera connectée directement au métro et aux bus.

Tisséo prévoit l'acquisition de vingt cabines accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet serait soumis à l'enquête publique mi-2015 et le début de travaux est prévu pour mi-2016.

Commentaires et préconisations :

- Recherche d'un même niveau de service que celui du métro, utilisable avec le même titre de transport bus/métro
- Souci d'intégration architecturale des stations
- Contrôle du nombre de personne à bord des cabines par un personnel qualifié Tisséo
- Risque de blocage des Télécabines : faible / technique éprouvée dans des conditions climatiques défavorables (vent, gel.)
- Accessibilité identique à celui d'une rame métro – arrêt intégral des cabines pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite
- Travail spécifique à faire sur l'emplacement des barres de maintien (pour mémoire, la barre de maintien au centre de la plateforme d'accueil des PMR dans les rames du tramway gêne l'accès aux personnes en fauteuil roulant)
- Mettre à profit les retours d'expérience sur le mode de transport Tramway et mettre en place un groupe de travail spécifique « Accessibilité du Téléporté » avec les Associations
- Au niveau de la gare du CHU RANGUEIL : veiller à minimiser les distances à parcourir entre l'arrivée des télécabines et le hall d'accueil du CHU



Exemple d'un Téléporté dans la ville de Bolzano. Italie

Pôle d'échanges Arènes

Chef de projet : Gilles DADOU

Présentation du reportage TLT (16 novembre 2012)

Située à Toulouse, sur la rive gauche de la Garonne à l'ouest du quartier Saint Cyprien le pôle d'échanges des Arènes est un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transport de voyageurs.

Dans ce secteur se trouvent plusieurs établissements scolaires importants tels le lycée des Arènes et le lycée technique Déodat de Séverac, ainsi qu'un établissement hospitalier la clinique Pasteur située de l'autre côté de la voie de ferrée.

30000 usagers des transports en commun du réseau Tisséo (Bus, Tramway, ligne A du métro), transitent chaque jour sur ce pôle et il convient d'y ajouter les usagers de la desserte ferrée périurbaine appelée Ligne C, liaison entre Toulouse et Colomiers.

Cette liaison cadencée fait partie intégrante du réseau de transports en commun urbains.

Les quais de la gare SNCF St Cyprien sont accessibles depuis la station métro par un couloir souterrain.

Avec l'arrivée du tramway ligne T1 fin 2010, il était nécessaire d'organiser les flux des passagers sur une station complexe qui présentent plusieurs niveaux.

Les améliorations :

La nouvelle signalétique directionnelle testée sur ce site en raison de sa polyvalence en termes de modes de transport permet aux usagers de se repérer facilement dans les zones inter-stations et inter-modales ;

Des nouveaux équipements ont été prévus pour permettre à tous un cheminement accessible, parfaitement balisé pour les personnes déficientes visuelles.

Des escaliers mécaniques permettent l'accès direct aux quais du terminus tramways. Côté « Gare bus », un escalier mécanique et deux ascenseurs permettent aux personnes à mobilité réduite de poursuivre leur voyage sans obstacle. Des emplacements réservés pour personnes à mobilité réduite sont parfaitement identifiés à proximité du cheminement piéton.

Le cheminement à partir du parc relais est également balisé à l'aide de ligne de guidage au sol pour les déficients visuels.

Un parc pour vélo a été aménagé pour faciliter l'usage de ce mode doux de transport en correspondance avec les modes lourds de transports.

Tous les escaliers du pôle Arènes ont été sécurisés avec des nez de marche contrastés et antidérapantes. Les escaliers de liaison entre la gare bus et le tunnel d'accès à la gare SNCF ont fait l'objet d'un lifting salutaire.

Côté agence commerciale, tout a été pensé pour accueillir les usagers valides et non valides dans les meilleures conditions. Située au niveau N-1, l'agence a doublé de surface.

Les aménagements intérieurs sont calqués sur ceux de l'agence de Jean JAURES : banque d'accueil rabassée, portes coulissantes automatique, éclairage optimisé et mobiliers contrastés, ligne de guidage au sol, bornes de calcul d'itinéraire à hauteur réglable pour en faciliter l'utilisation.

Lors de l'atelier CARUT du 16 octobre 2012 les associations ont fait des remarques pour améliorer et rendre conforme le pôle d'échanges aux exigences de la loi de 2005 :

- Fermer le passage entre les deux rampes d'escaliers
- Supprimer l'obstacle au sol en bas d'escalier.
- Poids des portes et sens d'ouverture portes
- Eblouissement dans le tunnel en venant des quais SNCF
- Manque une bande de confidentialité dans l'agence commerciale
- Les vitres de l'ascenseur ne sont pas protégées en bas.
- Un panneau ancien à supprimer en face des places PMR du parking
- Il manque deux bandes podotactiles en arrivant sur les quais du tramway
- Hauteur réglementaire des bornes d'informations voyageurs
- Escalier d'accès au parking géré par la Société des Chalets

Précisions apportées par le chef de projet sur les travaux à effectuer sur l'année 2013

- assurer la sécurité entre les deux rampes d'escalier en condamnant le passage étroit
- Mise en place d'une bande de confidentialité dans l'agence commerciale
- Enlèvement d'un ancien panneau au niveau des places réservées PMR du parking
- Mise en place de bandes podotactiles sur le quai de la station tramway dès que les travaux ligne Garonne le permettront.
- Positionnement à hauteur réglementaire des bornes d'information voyageurs

En revanche, il ne sera pas possible de supprimer la bêche du bas de l'escalier qui est un élément indissociable de l'ouvrage. L'émergence est fortement contrastée du fait de la peinture jeune qui le recouvre. Protéger la bêche revient à créer de nouvelles émergences. Un avertissement tactile au sol est préférable. La pose de clous contrastés visuellement et tactilement sera étudiée.

Par ailleurs les modifications du sens d'ouverture des portes d'entrée à la station relève d'un investissement important. Laisser les portes ouvertes de la station de métro n'est pas réglementaire. Toutes les portes des stations sont conçues sur ce le même principe. Le poids des portes est fonction de leur empattement. Des travaux ne sont pas envisagés car jugés non prioritaires.

L'éblouissement à la sortie du tunnel est difficile à traiter. La pose d'un pare soleil pourrait être envisagé. Concernant la mise aux normes de l'escalier qui dessert le

parking n-1, la société des Chalets a été contactée. A ce jour, cette société de gérance immobilière n'a pas donné suite. Le Président Gérard ANDRE entrera en contact avec le Président de la Société des Chalets Jean-Michel FABRE pour débloquer la situation.

Mise en accessibilité des agences commerciales

Chef de projet : Gilles DADOU – Jean-Pierre TERRAL – Thierry BURGUION

Le diagnostic « accessibilité » des agences commerciales réalisé en 2009 pour les besoins du Schéma Directeur d'Accessibilité avait révélé un important décalage dans le respect des normes d'accessibilité applicables aux établissements recevant du public (ERP). Un volet « Accueil Clientèle » figure parmi les 10 volets thématiques inscrits au Schéma Directeur d'Accessibilité.

Le service commercial de la Régie des transports et la direction des Investissement du SMTC ont travaillé de concert pour définir, en étroite collaboration avec les associations membres de la CARUT, les besoins en termes d'agencement et d'équipement d'une agence accessible pilote.

Dans ce contexte, l'agence de Jean Jaurès a fait l'objet d'une attention toute particulière tant dans la phase de conception que dans celle de la réalisation du projet.

Conçue comme modèle à dupliquer sur les projets à venir, cette agence a fait figure de prototype et son agencement fait référence. Depuis, deux autres agences ont été créées sur ce modèle. Il s'agit des Agence Arènes et Agence Basso-Cambo.



Les équipements dont sont dotées les agences pour assurer un accueil accessible à tous :

- portes automatiques,
- guichets accessibles aux personnes en situation de handicap,
- fiches horaires disposées à hauteur de personnes en fauteuil,
- borne de recherche d'itinéraires à hauteur modulable,
- boucle-audio amplifiant les sons pour les personnes malentendantes appareillées.



De plus, une formation de sensibilisation à la problématique du handicap a été dispensée à l'ensemble du personnel pour accueillir dans les meilleures conditions les personnes en situation de handicap.

Quatre conseillers clientèle ont été formés à la pratique de la Langue des Signes Française.

Le programme de modernisation et/ou de création des agences se poursuit sur la station Marengo-SNCF ainsi que sur le site Aéroport Toulouse Blagnac.

Le terminus ligne A « Balma-Gramont » sera doté d'une agence commerciale temporaire de type Algeco accessible PMR)

L'agence Capitole sera quant à elle définitivement fermée début 2013 pour cause d'inaccessibilité structurelle.

Commentaires :

- Le déficit intellectuel doit être pris en compte et des mesures spécifiques prévues pour l'accueil de ces personnes fragilisées. Jean-Pierre TERRAL, responsable de volet SDA précise que l'ensemble des personnels travaillant en agence, bénéficie d'une formation de sensibilisation à la problématique du

handicap d'une durée de 2 jours en plus du module de formation prévue au Schéma Directeur d'Accessibilité lequel s'adresse à l'ensemble du personnel Tisséo. La déficience intellectuelle est abordée dans ce module de formation. Les 43 agents du service commercial sont à même aujourd'hui d'accueillir l'ensemble des personnes à mobilité réduite, et toutes les personnes atteintes de troubles visuels, auditifs, cognitifs et psychiques dans les meilleures conditions qui soient.

Mise en accessibilité des arrêts de bus

Chef de projet : Gilles DADOU

2009 / 2015 SIMULATION DE PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS DE BUS POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU URBAIN

ESTIMATION DU NOMBRE DE QUAIS QUI SERONT AMENAGES PAR FAMILLE DE PROJETS (*Valeurs non contractuels*)

	2009	2010	2011	2012	Mise à jour 2012	2013	2014	2015
Nombres de quais aménagés à travail constant		70	110	110	287	110	110	110
Nombres de quais aménagés au bénéfice des Bus en Site Propre						60	70	70
Nombres de quais aménagés au bénéfice des lignes structurantes		20	20	40	64	50	40	40
Nombres de quais accessibles en cumul	1233	1323	1453	1603	1954	2174	2394	2614
Nombres de quais non accessibles en cumul	1717	1627	1497	1347	1267	1047	827	607



Une première simulation de programmation a été présentée en juin 2012. Les premiers éléments de la simulation prévoyaient la réalisation de 140 quais aménagés dont 40 au bénéfice des lignes structurantes. La mise à jour des données de suivi de programme de l'année 2012 traduit de manière réaliste les efforts consentis en la matière, puisque le nombre exact de quais aménagés sera de 351 dont 64 au bénéfice des lignes structurantes ;

Pour 2013 est prévu l'aménagement de 220 quais dont 60 au titre des transports en site propre.

De ce fait, l'estimation en % du nombre de quais accessibles sur le réseau urbain à l'horizon 2015 passerait de 72,2% à 81,2%.

Accessibilité physique des 10 lignes de bus structurantes du réseau fin 2012

AVANCEMENT DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES 10 PREMIERES LIGNES DU RESEAU A LA FIN 2012

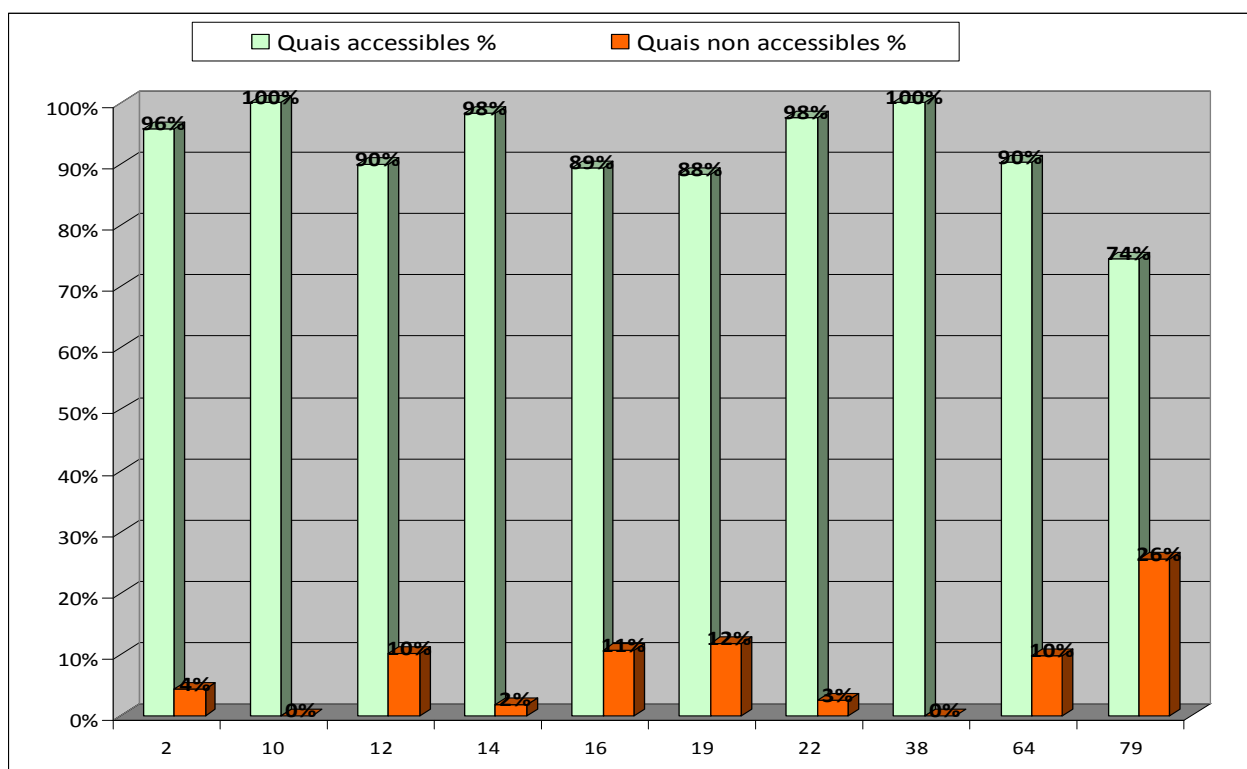
Lignes	Quais accessibles	Quais non accessibles	Cheminevements accessibles	Cheminevements non accessibles
2	44	2	40	6
10	42	0	39	3
12	36	4	29	11
14	59	1	55	5
16	59	7	50	16
19	53	7	42	18
22	39	1	29	11
38	44	0	31	13
64	74	8	59	23
79	64	22	33	53

tisséo



Page 5

Il est rappelé que les 10 premières lignes du réseau réalisent 80% du trafic annuel de voyageurs. Un certain nombre d'arrêt de bus ne seront pas traités avant la fin de l'année 2012 en raison de travaux de voirie prévus en 2013 pour la transformation de ligne de bus classique en ligne de bus à haut niveau de service (ligne 16 et 64). En revanche, la ligne 79 marque le pas en raison de modifications organisationnelles du service « Gestion Voirie » du SICOVAL.



Commentaires :

- Toulouse Métropole se dote d'un Schéma Directeur d'Aménagement de la voirie et des espaces publics (SDAVE). Le SDAVE permettra aux communes membres d'élaborer les plans d'aménagement de la voirie communale et des espaces publics. Avec un plan annuel des travaux de voirie, Tisséo pourra adapter en cohérence son propre calendrier de travaux pour chaque commune.
- Le GHIP rappelle la demande de transmission de la liste des arrêts de bus qui ne seront pas rendus accessibles en 2015 avec les motifs de l'absence de mise en conformité.
- Le Président rappelle qu'une réponse a été adressée par courrier au GIHP suite à la demande enregistrée lors de la CARUT de juin 2012
- Le GHIP invite Tisséo à consolider l'offre de transport dans les nouvelles zones d'habitats. L'offre de transport doit être suffisante pour permettre aux personnes handicapées de profiter de l'offre locative adaptée à leur handicap. Faute d'avoir une offre de transport qui permet aux PMR de se déplacer tous les jours de la semaine et le Week-end, certaines personnes handicapées ne peuvent profiter de logements neufs, adaptés ou bien adaptables.
- Le Président évoque le contexte de forte croissance démographique enregistrée sur l'agglomération toulousaine depuis une dizaine d'années. De nouvelles zones sont urbanisées pour accueillir les nouveaux arrivants ce qui nécessitent en effet des créations de lignes de bus pour desservir ces nouveaux quartiers. Aujourd'hui les études d'aménagement de nouvelles zones urbaines sont couplées à celles de leur desserte en matière de transport en commun. Il s'agit de respecter les principes des Contrat d'Axe :

L'autorité organisatrice des transports s'engage sur

- Un projet de transports en commun

Les communes, les communautés d'agglomération s'engagent sur des moyens permettant :

- Plus de densité et de mixité autour du projet de transport
- Plus d'accessibilité aux transports en commun
- Plus de facilité pour l'insertion des sites propres

Sur un territoire vaste comme celui sur lequel s'exerce notre compétence transport, il est difficile de contenter tout le monde en même temps, qui plus est, dans un contexte financier restreint.

L'ANPEA signale un obstacle récemment implanté au milieu d'un cheminement piétonnier de liaison entre le terminus du métro à Basso-Cambo et le parking du supermarché situé à proximité. Les services ne sont-ils pas sensibilisés à la problématique du handicap ? Comment éviter que cela ne se reproduise ?

Le GIHP signale un obstacle sur le cheminement piétonnier avenue de Narbonne, ainsi que le caractère dangereux de la circulation des cyclistes à contre-sens. Par ailleurs le stationnement des deux roues (cycles, motos..) sur les trottoirs constitue des obstacles au cheminement accessible.

Monsieur Philippe GOIRAN membre élu de la CARUT et en charge de la politique «vélo» au sein de Toulouse Métropole, évoque le souci permanent des élus de faciliter l'usage des modes doux pour effectuer ses déplacements.

Face à une augmentation de l'utilisation du vélo pour se déplacer, de nombreuses pistes cyclables sont créées, certaines en lien avec les modes lourds de transports en commun. Les cheminements piétonniers sont prévus dans les projets urbains pour permettre à chacun une mobilité, confortable accessible et sécurisée. Certes des erreurs peuvent être relevées sur le terrain. Elles doivent être signalées, commentées au sein des services concernés et enfin réparées par les acteurs métiers eux-mêmes. Par ailleurs, dans des espaces contraints, il est parfois difficile de respecter les normes relatives aux cheminements piétons et pistes cyclables. Concernant le stationnement des vélos sur les trottoirs, il déplore d'une part le manque d'éducation de certains individus ainsi que le manque d'appui-vélo en regard de l'accroissement du nombre de cyclistes.

Le GIHP fait remarquer l'espace réservé aux cycles est plus important que celui réservé aux piétons et s'étonne que depuis la loi de 1975, il y ait encore autant d'erreurs dans l'application des règles en vigueur.

Mme DEDEBAT précise qu'un travail de sensibilisation a été fait en direction des personnels d'encadrement. La sensibilisation doit se poursuivre au sein des équipes techniques. Instiller la culture de l'accessibilité dans toutes les phases d'un projet nécessite une prise de conscience collective tout au long du processus. Un plan de formation est prévu sur 2013 au sein des pôles territoriaux. A noter la diffusion du cahier de recommandations réglementaires et d'usages pour l'accessibilité des bâtiments élaborés par la Mairie de Toulouse ainsi que l'élaboration d'une Charte Technique d'aménagement de l'accessibilité de la voirie et des espaces mise au point par la CUGT en partenariat étroit avec les associations PMR.

Accessibilité des arrêts de bus : Programme 2013

Chef de projet : Gilles DADOU

Le programme prévisionnel des travaux pour 2013 peut évoluer en fonction des modifications de programmes voiries des EPCI. La volonté politique est de réaliser le maximum de travaux de mise en accessibilité. En décembre 2012, le programme 2013 s'établit comme suit :

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
<i>PLAN ANNUEL DES SERVICES</i>		
10	2	CUTM
20	8	CUTM
21	6	CUTM
46	4	CUTM
48	24	CUTM
49	6	CUTM
51	3	CUTM
54	4	CUTM
68	2	CUTM
70	8	CUTM
78	10	CUTM
83	10	CUTM
108	4	CUTM
109	10	CUTM
TAD 105	12	CUTM
X	20	CUTM
TOTAL	133	



PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
<i>AMENAGEMENTS SECURITAIRES DES ARRETS DE LIGNES REGULIERES OU TAD</i>		
	6	CUTM
	8	SICOVAL
	10	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	32	
<i>MISE EN ACCESSIBILITE</i>		
	40	CUTM
	14	SICOVAL
	18	CAM
	8	SITPRT
TOTAL	80	
<i>RENOUVELLEMENT URBAIN</i>		
	15	CUTM
	12	SICOVAL
	22	CAM
	16	SITPRT
TOTAL	65	

PROGRAMME DES TRAVAUX 2013

N° DES LIGNES	NOMBRE D'ARRETS	ZONES GEOGRAPHIQUES CONCERNEES
<i>LIGNES STRUCTURANTES</i>		
16	10	CUTM
64	20	CUTM
TOTAL	30	
TOTAL POUR L'ENSEMBLE :		340

Communication de la lettre adressée au Ministre de l'Ecologie, du développement Durable et De l'Energie

Rappel du contexte : Comme évoqué lors de la précédente réunion CARUT, la mise en accessibilité des arrêts en zone rurale est problématique à plus d'un titre. En effet, la sécurité des usagers PMR après dépose sur un arrêt non pourvu de cheminements stables et accessibles n'est pas assurée et par ailleurs créer un îlot accessible (quai + cheminements attenants en amont et en aval du quai sur 50m)

dans un contexte non urbanisé (absence de trottoir, d'éclairage,...) ne permet pas la continuité du cheminement accessible.

500 arrêts situés en zone rurales ont été recensés. Il s'agit plus précisément des arrêts de Transport à la Demande (TAD), très souvent implantés au bord des routes plus ou moins circulées et ce au fil du temps et des demandes formulées par les Communes.

La loi de 2005 impose aux Autorités organisatrice de transport de rendre accessibles ces arrêts au même titres que les arrêts en zone urbanisés. Mais comment parvenir à concilier offre de service équitable et accessible sur tout un territoire, sécurité des usagers, programmation des travaux de voirie et respect des échéances fixées par la loi.

Un courrier été adressé par Pierre COHEN, Président de Tisséo, à Mme Delphine BATHO, Ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie pour lui faire part des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de loi de 2005.

Mme Delphine BATHO a transmis le courrier à Monsieur Frédéric CUVILLIER, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, ministre compétent sur ce dossier.

Copie du courrier est joint au présent compte-rendu de séance.

Commentaires :

Copie du courrier a été adressé aux associations de la CARUT. Certaines associations disent ne pas l'avoir reçu. En fin de séance, des copies du courrier sont remises en main propre aux associations qui en font la demande.

Sécurisation et accessibilité des arrêts en zone rurale

Chargé d'étude : Maxime RAVENEL

Une démarche de sécurisation des arrêts est menée en parallèle de celle de leur mise en accessibilité. Des situations à risques ont fait l'objet d'un diagnostic exhaustif sur lequel s'enclenche une démarche de concertation et de négociation avec les gestionnaires de voirie.

Pour chaque arrêt répertorié, une discussion s'engage entre Tisséo et le gestionnaire de voirie pour faire cesser le danger par des aménagements appropriés et conforme à un cahier des charges. Une convention de mandat est établie, les travaux programmés. Faute d'accord, l'arrêt est supprimé.

Désormais la création de nouveaux arrêts sur le réseau Tisséo est encadrée par des règles strictes (délibération SMTC D.2010.04.11.12.3)

Sécurisation des arrêts / Zone rurale / Accessibilité

Suivi de la démarche : mis à jour déc. 2012

	Arrêts TAD & LR : orientation confirmée	Arrêts TAD & LR : en attente de négociation	Total mis à jour à déc. 2012
Orientation aménagement	39	36	75
Orientation suppression	22	72	94
Total	61	108	169