

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DU RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS AGGLO'BUS



RAPPORT DU 25 SEPTEMBRE 2013



SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : CONTEXTE	4
1-A Un nouveau cadre législatif.....	4
1-A1 La Loi pour l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005	4
a) Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées.....	4
b) L'accessibilité de la chaîne de déplacements.....	4
c) Tous les handicaps sont concernés	5
1-A2 Les obligations nées de la Loi et de ses textes d'application	5
a) L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité.....	5
b) Les véhicules des transports publics	6
c) Les arrêts d'autobus ou d'autocars	6
d) Les gares et les établissements recevant du public.....	6
e) L'information et la vente des titres.....	6
1-A3 Les dérogations à la mise en accessibilité complète du réseau.....	7
a) Les arrêts d'une ligne accessible.....	7
b) Les établissements recevant du public.....	7
c) Le réseau de transport dans sa globalité.....	7
1-B Le nouveau réseau urbain de l'agglomération du Grand Guéret.....	8

CHAPITRE 2 : LES ASPECTS RESPECTANT DÈS L'ORIGINE LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES.....	12
2-A Les véhicules.....	12
2-B L'information des voyageurs	14
2-C Le point d'information.....	16
2-D Le transport de substitution des trois lignes de bus.....	16
CHAPITRE 3 : LES ASPECTS A TRAITER	18
3-A Les arrêts d'autobus	18
3-A1 Méthode de travail	18
a) La visite terrain.....	18
b) Chiffrage de la mise en accessibilité des arrêts	19
3-A2 Résultats	19
a) Situation des arrêts traités en priorité 1	19
b) Travaux réalisés pour chacun des arrêts de la priorité 1	22
c) Situation des arrêts pressentis pour être traités en priorité 2.....	22
d) Travaux à prévoir pour les arrêts pressentis pour être traités en Priorité 2	34
3-B La formation des agents.....	35
CHAPITRE 4 : CONCLUSION.....	37

CHAPITRE 1 : CONTEXTE

1-A Un nouveau cadre législatif

1-A1 La Loi pour l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005

- a) Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées

La loi du 11 février 2005 marque une étape importante dans le développement et l'organisation des transports collectifs français.

Centré sur l'autonomisation et l'égalité de traitement des personnes handicapées, le texte prévoit, dans ses articles 45 et suivants, un important volet concernant les déplacements.

En vertu de ce texte, et en premier lieu, toutes les Autorités Organisatrices de Transports doivent élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics dont elles sont responsables.

En second lieu, en application de ce Schéma Directeur d'Accessibilité, les Collectivités devront prendre toutes mesures utiles pour ouvrir leurs transports publics aux personnes qui ne peuvent aujourd'hui – pour une raison ou pour une autre – disposer d'un

libre accès aux gares, stations, points de vente de titres, points d'informations et véhicules de transports publics.

- b) L'accessibilité de la chaîne de déplacements

Le Code des Transports répartit la compétence « transports publics » sur différentes collectivités publiques : l'État lui-même, les Régions, les Départements, les Communes ou regroupements intercommunaux.

Or, dans la loi de février 2005, le législateur a pris bien soin de préciser : "*La chaîne du déplacement, qui comprend les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite*"¹.

La circulaire d'application de cette loi insiste sur ce point : "*Les différentes Autorités Organisatrices des transports publics urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner dans l'élaboration de leurs schémas respectifs*".

¹ Extrait de l'article 45

Or, la difficulté de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement réside dans la multiplicité des acteurs susceptibles d'intervenir.

Le cheminement piéton et/ou différents réseaux de transports en correspondances sont autant d'éléments de la chaîne de déplacements qui, parce qu'ils sont gérés par des organisateurs différents, peuvent être rendu accessibles à des rythmes et priorités différents.

Il est donc apparu essentiel de mener le Schéma Directeur du réseau AGGLO'BUS en partenariat avec les A.O.T. qui organisent un autre service de transport public desservant le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret, à savoir le Département de la Creuse et la Région Limousin.

c) Tous les handicaps sont concernés

La loi de février 2005 rappelle que nous ne saurions assimiler les personnes handicapées aux seuls usagers en fauteuil roulant : *"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."*²

Cette définition a le mérite de rappeler :

- que le handicap n'est pas que moteur, mais qu'il est également intellectuel ou sensoriel ;

² Extrait de l'article 2, lequel reprend stricto sensu l'article L – 114 du Code de l'Action Sociale et des Familles

- que l'on ne parle de personne handicapée que si l'altération est longue, ou bien permanente, ce qui signifie que ni une femme enceinte ni une personne plâtrée à la suite d'une fracture ne sont considérées comme handicapées.

L'accès aux transports publics peut être empêché par de nombreux facteurs physiques ou psychologiques, et il ne s'agira pas uniquement pour les Autorités Organisatrices de supprimer ou de contourner les marches, les dénivelés, les lacunes horizontales ou verticales susceptibles d'empêcher une personne en fauteuil roulant d'accéder aux gares, arrêts, stations ou véhicules.

Les handicaps visuels et auditifs doivent tout autant être pris en compte, et leur oubli entraverait les possibilités de déplacements d'une fraction importante de la population.

Plus difficiles à traiter, les problèmes d'ordre psychiques ou cognitifs ne doivent pas pour autant être négligés.

1-A2 Les obligations nées de la Loi et de ses textes d'application

a) L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports aux personnes handicapées doit décrire :

- les modalités de la mise en accessibilité du réseau considéré ;
- les éventuels cas de dérogation à la mise en accessibilité complète, et les services de substitution qui viennent pallier les carences ;

- les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres Autorités Organisatrices ;
- la programmation et le montant des investissements à réaliser pour satisfaire aux objectifs de la loi.

b) Les véhicules des transports publics

Tous les nouveaux véhicules de transports publics achetés par les Autorités Organisatrices de Transports ou les transporteurs doivent être accessibles aux personnes atteintes de tous types de handicaps, et doivent donc répondre aux caractéristiques décrites dans une circulaire européenne spécifique (n° 2001/85).

Une circulaire ministérielle a cependant assoupli cette règle concernant les véhicules affectés exclusivement aux transports scolaires interurbains : les A.O.T. peuvent renouveler leur parc avec des véhicules non accessibles jusqu'au 12 février 2015 à condition que le matériel de remplacement soit équipé de ceintures de sécurité.

c) Les arrêts d'autobus ou d'autocars

Tous les arrêts de transports publics routiers doivent être mis en accessibilité, en se conformant aux prescriptions de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Concernant l'information des voyageurs, à chaque emplacement d'arrêt :

- les lignes de transport et leur destination doivent être mentionnées ;

- le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne, doit être inscrit sur le poteau arrêt ou l'abribus en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond. Le nom du point d'arrêt doit pouvoir être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond.

d) Les gares et les établissements recevant du public

Les gares routières et les autres établissements recevant du public intégrés au système de transport public doivent répondre aux critères d'accessibilité mentionnés aux décrets n° 2006-555 et 2006-1657, ainsi qu'à leurs arrêtés.

Ces prescriptions incluent en particulier des éléments concernant :

- l'entrée, la circulation, la sortie du bâtiment ;
- la possibilité d'avoir accès à l'ensemble des services qui y sont délivrés.

e) L'information et la vente des titres

Les espaces d'information et de vente de titres de transports doivent également être rendus accessibles à toutes les personnes handicapées et pour ce faire, doivent répondre aux normes suivantes :

- la hauteur des guichets se situe entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Une aire de rotation doit être prévue, comprise entre 0,90 mètre et 1,30 mètre ;
- ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief.

Par ailleurs, les sites Internet doivent être accessibles aux personnes malvoyantes, c'est à dire répondre, par exemple, à la norme internationale W3C³.

1-A3 Les dérogations à la mise en accessibilité complète du réseau

Une A.O.T. peut sous certaines conditions décrites ci-après, se soustraire à une mise en accessibilité complète de tous les éléments de son système de transports.

Les cas de dérogations pour motif d' « Impossibilité Technique Avérée » sont exposés ci-après.

a) Les arrêts d'une ligne accessible

Lorsqu'une A.O.T. entreprend la mise en accessibilité d'une ligne donnée, tous les arrêts sur voirie située sur cette ligne doivent être eux-mêmes traités conformément aux textes précités, afin de permettre l'embarquement ou la dépose d'usagers en situation de handicap.

Cependant, si le gestionnaire de la voirie ne peut satisfaire, pour un arrêt donné, à toutes les exigences de la loi, il peut déroger à l'obligation posée par les textes en utilisant la procédure « d'Impossibilité Technique Avérée ».

La demande de reconnaissance de l'Impossibilité Technique Avérée est formulée au Préfet par le gestionnaire de la voirie.

³ Il ne s'agit ici que d'un exemple, car plusieurs normes coexistent.

Elle est accordée après avis favorable de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité.

b) Les établissements recevant du public

S'agissant des établissements recevant du public, et en particulier des gares routières, trois cas de dérogations sont prévus :

- en cas d'impossibilité technique résultant de contraintes liées à la topographie, aux constructions existantes ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsque les travaux d'accessibilité sont susceptibles d'avoir des conséquences excessives sur l'activité de l'établissement.

Les dérogations seront accordées par arrêté préfectoral sur demande du gestionnaire de l'établissement après avis conforme de la Commission Consultative Départementale de la Sécurité et de l'Accessibilité.

Elles s'accompagnent obligatoirement de mesures de substitution pour les établissements recevant du public remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ferroviaires ou routières de voyageurs.

c) Le réseau de transport dans sa globalité

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité d'un réseau de transport collectif dans sa globalité est limité à deux cas :

- les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés : ces derniers ne sont pas astreints à

respecter le délai limite de dix ans pour rendre leur réseau accessible ;

- en cas d'Impossibilité Technique Avérée de mise en accessibilité, constatée à l'échelle du réseau.

Dans le cas du réseau de transports dans son ensemble, l'Impossibilité Technique Avérée s'analyse au travers de l'audit du réseau qui a été mené dans le cadre des travaux préparatoires à la rédaction du Schéma Directeur d'Accessibilité et est prononcé par le Président de l'Autorité Organisatrice.

Cependant, aucun texte ne prévoit, dans ce cas, une autorisation du Préfet et un passage devant la C.C.D.S.A.

Si l'impossibilité technique est reconnue, l'Autorité Organisatrice de Transport concernée doit mettre en œuvre des transports de substitution dans un délai de trois ans à compter de la date de la reconnaissance.

Pour les usagers, le coût du transport de substitution ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

1-B Le nouveau réseau urbain de l'agglomération du Grand Guéret

La Communauté de Communes de Guéret St Vaury s'étant transformée, le 1^{er} janvier 2013, en Communauté d'Agglomération, elle a pris le statut d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains et, suivant les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales, elle a maintenant la pleine compétence Transports sur son territoire de compétence.

Le réseau AGGLO'BUS est mis en service depuis le 2 septembre 2013, après une première année d'élaboration d'un « Plan Global de Déplacements » (en 2011 / 2012), puis une seconde année de préparation opérationnelle (en 2012 / 2013).

Il dessert les communes suivantes :

- Ajain - **secteur 2** ;
- Anzême - **secteur 1** ;
- Bussière-Dunoise - **secteur 6** ;
- Gartempe - **secteur 5** ;
- Glénic - **secteur 1** ;
- Guéret (**arrivée du secteur 1 et du secteur 4**) ;
- Jouillat - **secteur 1** ;
- La Brionne - **secteur 4** ;
- La Chapelle-Taillefert - **secteur 4** ;
- La Saunière - **secteur 3** ;
- Montaignut-le-Blanc - **secteur 5** ;
- Saint-Christophe - **secteur 4** ;
- Saint-Eloi - **secteur 4** ;
- Saint-Fiel - **secteur 1** ;
- Saint-Laurent - **secteur 3** ;
- Saint-Léger-le-Guérotois - **secteur 4** ;
- Saint-Sulpice-le-Guérotois (Est)- **secteur 1** ;

- Saint-Sulpice-le-Guérétois (Ouest) - **secteur 6** ;
- Saint-Silvain-Montaigut - **secteur 5** ;
- Saint-Vaury - **secteur 6** ;
- Saint-Victor-en-Marche - **secteur 4** ;
- Sainte-Feyre - **secteur 3** ;
- Savennes - **secteur 4** .

La gestion et l'exploitation du réseau AGGLO'BUS ont été confiées pour l'essentiel, à la société EUROP VOYAGES 23, par le biais d'un marché public à bons de commande d'une durée de 4 ans, arrivant à échéance le 18 août 2017.

Seule la ligne A est mise en œuvre par une Régie de transport communautaire disposant de ses propres véhicules et conducteurs.

Le réseau est composé de trois lignes urbaines et de six services de Transport à la Demande :

- Ligne A : ligne cœur de ville, Gare SNCF – Place du Marché – Hôpital, fonctionnant toute l'année, du lundi au samedi midi, à raison d'un passage toutes les 20 minutes environ ;
- Ligne B : ligne Nord-Sud, Parc d'Activités – Charsat – Anna Quinquaud, fonctionnant toute l'année, du lundi au samedi midi, à raison d'un passage toutes les 50 minutes environ ;
- Ligne C : ligne Est-Ouest, Courtille – Beauregard – Pommeil, fonctionnant toute l'année du lundi au samedi midi, à raison d'un passage toutes les 50 minutes environ ;
- TAD Guéret Nord susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes

référéncées secteur **1** dans la liste précédente, à raison de deux allers-retours par jour ;

- TAD Ajain susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes référencées secteur **2** dans la liste précédente, à raison de deux allers-retours par jour ;
- TAD Sainte-Feyre susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes référencées secteur **3** dans la liste précédente, à raison de deux allers-retours par jour ;
- TAD Guéret Sud susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes référencées secteur **4** dans la liste précédente, à raison de deux allers-retours par jour ;
- TAD Montaigut-le-Blanc susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes référencées secteur **5** dans la liste précédente, à destination de Montaigut-Station à raison de deux allers-retours par jour, et à destination de Saint-Vaury les mardis et jeudis ;
- TAD Saint-Vaury susceptible de fonctionner toute l'année du lundi au samedi midi et desservant les communes référencées secteur **6** dans la liste précédente, à raison de deux allers-retours par jour.

Par ailleurs, en vertu d'une convention avec la Région Limousin et le Conseil Général de la Creuse, les détenteurs d'un titre de transport AGGLO'BUS peuvent, à l'intérieur du Périmètre de Transport Urbain, utiliser les trains et autocars de ces deux A.O.T.

Le réseau AGGLO'BUS est exploité avec le matériel roulant suivant :

- six véhicules légers de moins de neuf places ;
- trois autobus urbains « Midibus » d'une longueur de 10,50 mètres maximum ;
- trois autocars servant essentiellement à des services de doublages scolaires.

Par ailleurs, un point d'information clientèle sera implanté à l'intérieur de la gare SNCF.

La tarification commerciale du réseau est la suivante :

Nom du titre	Prix de vente au public en €	Ayants-droits	Durée de validité
Ticket SOLO	1 €	Tous usagers	Une année après la date d'achat
Ticket DUO	1,50 €	Tous usagers	Une année après la date d'achat
Ticket DECIMO Carnet de 10 tickets	7 €	Tous usagers	Une année après la date d'achat
Abonnement mensuel PASS Mobilité	25 €	Tous usagers	Un mois civil
Abonnement mensuel PASS Jeunes	20 €	Toute personne âgée de moins de 25 ans (le titre est utilisable par l'utilisateur jusqu'à la veille du jour de son 25 ^{ème} anniversaire)	Un mois civil
Abonnement mensuel réduit PASS Liberté	12,50 €	Usagers ayants-droit à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (C.M.U.C.), sur présentation de l'attestation y afférant, délivrée par la Caisse d'Allocation Familiale.	Un mois civil
Carte de transport scolaire (de niveau 1 pour le Conseil	135 €	Les ayants-droit à ce titre sont déterminés par règlement du Conseil Général de la Creuse, adopté par la Communauté	Une année scolaire (payable en trois fois, à la fin de chaque trimestre scolaire)

Nom du titre	Prix de vente au public en €	Ayants-droits	Durée de validité
Général)		d'Agglomération du Grand Guéret ⁴	
Carte de transport scolaire Evasion (de niveau 2 pour le Conseil Général)	180 €	Les ayants-droit à ce titre sont déterminés par règlement du Conseil Général de la Creuse, adopté par la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret	Une année scolaire (payable en trois fois, à la fin de chaque trimestre scolaire)

⁴ Par exception, les écoliers habitant Guéret et fréquentant une école maternelle ou primaire située dans cette même ville peuvent se voir délivrer une carte de transports scolaires s'ils habitent à, au minimum, 500 mètres de l'école qu'ils fréquentent.

CHAPITRE 2 : LES ASPECTS RESPECTANT DÈS L'ORIGINE LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

2-A Les véhicules

S'agissant des véhicules, les autobus du réseau AGGLO'BUS répondent tous aux caractéristiques décrites dans la circulaire européenne n° 2001/85 depuis le premier jour de la mise en service du réseau.

Ainsi, les véhicules justifient des caractéristiques suivantes :

- La hauteur de la première marche d'accès au véhicule doit être de 25 à 32 cm à partir du sol ;
- Les autobus doivent être équipés de quatre sièges réservés aux personnes en situation de handicap ;
- Les sièges réservés disposent d'un accoudoir amovible ;
- La largeur de ces sièges est de 44 cm au minimum et leur hauteur est comprise entre 40 et 50 cm ;
- Les sièges doivent être implantés directement sur le plancher du véhicule, et non pas sur une surélévation.
- Doit être prévu un emplacement vide, d'au moins 75 cm de largeur et 1,30 m de longueur, pour que chaque

utilisateur de fauteuil roulant puisse voyager dos à la route (photo 1) ;

- L'emplacement doit être équipé d'un adossoir protégeant l'utilisateur en fauteuil et les autres passagers en cas de choc (photo 1) ;
- Des commandes permettant de demander le prochain arrêt au conducteur doivent être placées à côté de chaque place réservée, et dans chaque zone réservée aux fauteuils roulants (photo 1), et elles doivent être placées à une hauteur comprise entre 70 cm et 1,20 m au-dessus du plancher (photo 1) ;

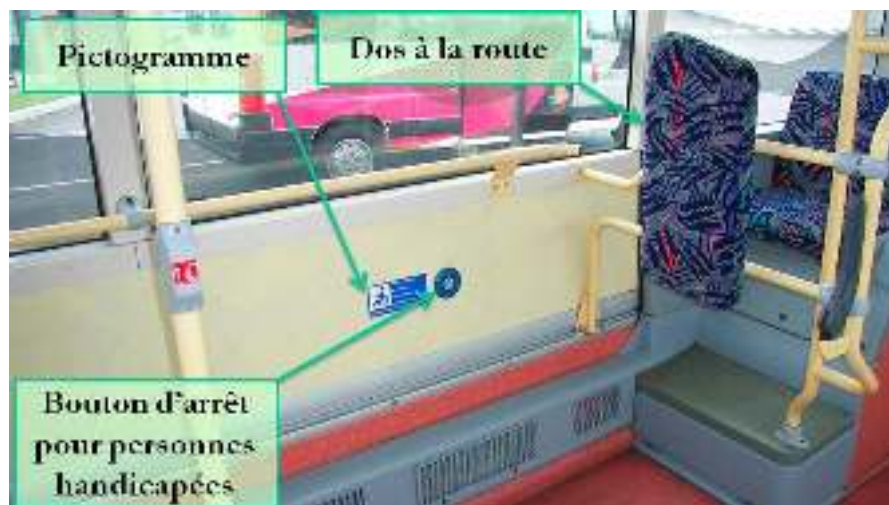


Photo 1

- Sur les véhicules disposant d'un emplacement pour fauteuil roulant et de sièges réservés aux autres usagers en situation de handicap doivent figurer les deux pictogrammes réglementaires, visibles de l'extérieur, placés à l'avant du côté du bord de la chaussée et à côté de la porte de service appropriée ;



- Les pictogrammes doivent également être placés à l'intérieur du véhicule, à proximité du ou des emplacement(s) prévu(s) pour les fauteuils roulants, et à proximité des sièges réservés ;

- Les autobus doivent être munis d'une rampe rétractable permettant aux usagers en fauteuil roulant d'accéder aux véhicules (photo 2).



Photo 2

Les véhicules affectés au T.A.D. seront également accessibles. Cependant, s'agissant de véhicules de moins de 9 places qui n'ont pas le statut d'autobus, seule l'accessibilité aux usagers en fauteuil roulant doit être garantie (voir photo 3).

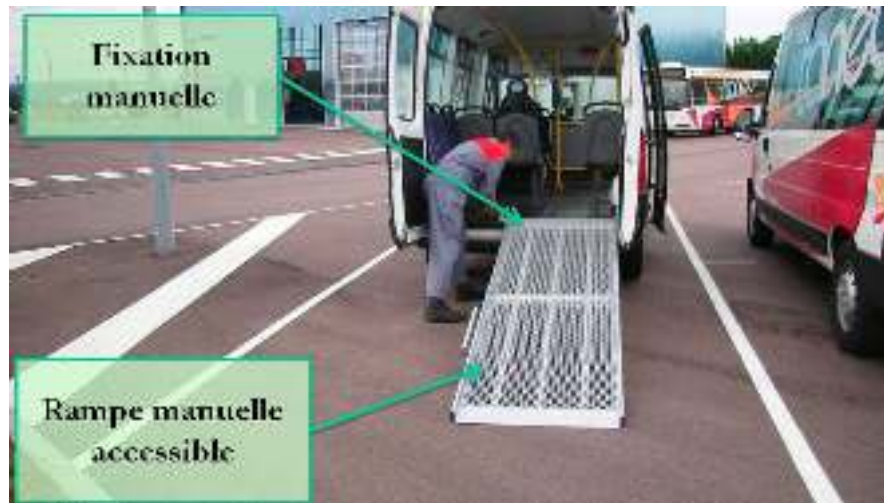


Photo 3

2-B L'information des voyageurs

Le système d'information voyageurs installé sur les véhicules destinés à la clientèle qui attend l'autobus aux arrêts, répond aux caractéristiques suivantes :

- Une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée par un haut parleur situé près de la porte avant ou par un système équivalent ;
- Pour les véhicules de moins de 22 places, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur ;
- Sur la face avant, la ligne et la destination doivent être indiquées sur un panneau ou une girouette, le plus bas

possible au-dessus du champ de vision du conducteur ou au-dessus du pare-brise (photo 4) ;



Photo 4

- Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 18 cm pour la destination et de 20 cm pour la ligne ;
- Sur le côté droit, l'indication de ligne et de destination doit être proposée panneau situé entre 120 cm et 250 cm du sol en arrière de la porte avant. Un deuxième panneau est placé vers la dernière double porte dans le cas d'un véhicule articulé. Les lettres et les chiffres ont une hauteur minimale de 8 mm.
- A l'arrière, l'indication de la ligne doit être proposée par un panneau situé à une hauteur minimale de 80 cm du sol. L'inscription a une hauteur de 20 cm minimum.
- Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond conformément au paragraphe « Contraste visuel ».

En cas d'affichage électronique, la girouette est éclairée en permanence, son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l'absence de reflets.

Par ailleurs, à l'intérieur des autobus, les passagers ont droit à la délivrance d'une information sonore et visuelle répondant aux caractéristiques suivantes :

- Nom des arrêts :

- A bord de l'autobus, le nom du prochain arrêt doit être présenté sous forme sonore et visuelle par un équipement embarqué ; l'information doit être perceptible par l'ensemble des voyageurs et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite. Dans les véhicules de moins de 22 places, s'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information doit être délivrée par le conducteur ;
- Pour les annonces visuelles, les caractères doivent avoir une hauteur minimale de 3 cm pour les minuscules et 5 cm pour les majuscules. Sur les panneaux électroniques, le message doit rester fixe pendant au moins dix secondes. L'écriture doit être de couleur contrastée par rapport au fond.

- Messages de service :

- En cas de lignes à fourche, ou de services partiels, les informations doivent être fournies par l'afficheur visuel et doublées d'une annonce vocale de la destination ou du changement.

- Plans de ligne :

- Les plans de ligne placés à l'intérieur du véhicule ont des inscriptions contrastées et des caractères d'au moins 1 cm. Ils doivent indiquer les correspondances avec les autres modes de transport ;
- Doivent être mis à la disposition des voyageurs au minimum un plan dans les véhicules d'une longueur inférieure ou égale à 8 m, 2 plans dans les véhicules d'une longueur inférieure ou égale à 13,5 m et 3 plans dans les véhicules de plus de 13,5 m et les véhicules articulés ;
- Les informations fournies doivent être perceptibles et compréhensibles par l'ensemble des voyageurs et notamment ceux qui occupent les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.

- Autres dispositions :

- La prise en compte de la demande d'arrêt doit être fournie sous une forme sonore et visuelle ;
- Le dispositif d'ouverture de porte, lorsqu'il existe, doit comporter un symbole graphique d'un relief d'au moins 1 mm permettant son identification par une personne déficiente visuelle ;
- Les sièges réservés aux personnes en situation de handicap sont signalés par le pictogramme adéquat ;
- L'ouverture et la fermeture des portes doivent être signalées par un dispositif sonore.

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire.

Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d'éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l'objet. Le contraste de luminance doit être d'au moins 70 %.

2-C Le point d'information

Comme précisé dans le chapitre 1, les espaces d'information et de vente de titres de transports doivent également être rendus accessibles à toutes les personnes handicapées et pour ce faire, doivent répondre aux normes suivantes :

- la hauteur des guichets se situe entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Une aire de rotation doit être prévue, comprise entre 0,90 mètre et 1,30 mètre ;
- ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le point d'information doit être implanté à l'intérieur de la gare SNCF.

La gare SNCF étant accessible, le point d'information le sera donc également.

Ainsi, lors de sa venue au point d'information, toute personne en situation de handicap sera en mesure :

- de pouvoir disposer d'une information lorsqu'elle en formule la demande ;
- d'acheter un titre de transport.

Note 1 :

Les travaux de construction du point d'information, à l'intérieur de la gare SNCF, pouvant ne pas être achevés avant la fin de l'année 2013, un point d'information provisoire est dressé à l'extérieur de la gare, mais il est lui aussi accessible.

2-D Le transport de substitution des trois lignes de bus

Les arrêts des trois lignes urbaines seront rendus progressivement accessibles entre l'été 2013 et la fin de l'année 2014 (voir chapitre suivant).

En conséquence, pendant les 18 premiers mois de fonctionnement du réseau, il est possible qu'un usager en situation de handicap ne puisse pas utiliser les lignes de transport urbain car l'arrêt de montée et / ou l'arrêt de descente ne seront pas accessibles.

Sont considéré comme usager en situation de handicap tout usager détenteur d'une carte d'invalidité mentionnant un taux d'incapacité d'au moins 80 % et qui, à raison de son handicap, est dans l'impossibilité d'emprunter un autobus urbain.

Dans ce cas de figure, l'usager en situation de handicap aura la capacité de solliciter la réservation d'un minibus accessible pour effectuer le trajet impossible à réaliser par bus, dans les conditions suivantes :

- l'usager concerné réservera le service dans les mêmes conditions que ce qui est décrit au règlement d'exploitation du réseau concernant les transports à la demande périurbains ;

- le service de substitution effectué par le minibus équipé d'une rampe prend en charge et dépose l'utilisateur à l'adresse de son choix sur le territoire de la ville de Guéret ;
- l'utilisateur s'acquiesce de son titre de transports, dans les mêmes conditions que s'il avait pris l'autobus, le conducteur se charge de l'oblitération du titre de transports.

Il est en particulier spécifié que :

- un transport de substitution ne peut pas être réservé, et effectué, pour un jour et pour une heure à laquelle les lignes régulières ne circulent pas ;

- le minibus ne peut venir qu'en substitution des trois lignes urbaines du réseau, et non pas des lignes périurbaines TRANSCREUSE ou T.E.R. routier et ferroviaire ;
- lorsque tous les arrêts des trois lignes régulières urbaines auront été traités en accessibilité, le service de substitution sera supprimé définitivement.

CHAPITRE 3 : LES ASPECTS A TRAITER

3-A Les arrêts d'autobus

Lors de son lancement, le réseau AGGLO'BUS comptabilise 63 arrêts.

L'environnement de chacun des 63 arrêts pressentis a donc été audité, afin d'évaluer les travaux à effectuer pour le rendre accessible.

3-A1 Méthode de travail

La méthode employée pour auditer l'accessibilité des arrêts pressentis puis présenter toute proposition d'aménagement afin d'améliorer leur accessibilité s'est décomposée en deux étapes :

- la visite terrain ;
- le premier chiffrage de la mise en accessibilité des futurs arrêts pressentis.

a) La visite terrain

La première partie du travail a consisté en deux journées de visite terrain dont l'objectif était :

- de localiser les futurs emplacements de chaque arrêt ;

- d'étudier l'accessibilité actuelle des points d'arrêts pressentis ;
- de photographier les 63 futurs emplacements des points d'arrêts du réseau « AGGLO'BUS » sous plusieurs angles ;
- d'estimer les travaux qui devaient être réalisés sur chacun d'entre eux afin de les rendre accessibles à tous types de handicaps.

Lors de chacun des audits de terrain, nous avons en particulier étudié les points suivants :

- la topographie et le palier de repos (taux de pente de la voie où s'arrête l'autobus) ;
- la hauteur des trottoirs ;
- l'éclairage (au droit de l'arrêt et à ses abords immédiats) ;
- les passages piétons et leur abaissement ;
- le positionnement du futur arrêt par rapport à la chaussée (précision sur l'aménagement prévu pour le stationnement de l'autobus, appréciation de l'entrave faite ou non à la circulation, notamment lorsqu'il doit prendre en charge un U.F.R.) ;

- l'alignement du véhicule sur l'arrêt (facilité ou non de l'accostage de l'autobus le long du trottoir) ;
- la largeur de l'implantation au droit de l'arrêt (surface prévue suffisamment large ou non pour permettre le déplacement et les manœuvres des personnes en situation de handicap et notamment les U.F.R.), et la qualité du sol sur toute la longueur du stationnement de l'autobus ;
- la qualité des cheminements en amont et en aval de l'arrêt (qui doivent être praticables et aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics) ;
- l'accessibilité du futur point d'arrêt dans l'état actuel de son environnement (précisions sur la possibilité de transformer le lieu pour le rendre accessible, ou bien s'il relève d'une Impossibilité Technique Avérée) ;
- propositions de travaux éventuels ou d'aménagements pour rendre l'arrêt accessible (coût estimatif de ces propositions).

b) Chiffrage de la mise en accessibilité des arrêts

Lors de nos visites-terrains, et lorsque nous constatons qu'un arrêt ne pourrait pas être accessible, nous avons estimé, en première approche, les travaux à réaliser et les coûts à engager pour le rendre conforme à la loi.

3-A2 Résultats

a) Situation des arrêts traités en priorité 1

Arrêt Gare SNCF



Arrêt Gare SNCF



Arrêt Hôtel de Ville



b) Travaux réalisés pour chacun des arrêts de la priorité 1

Lignes	Nom de l'arrêt	Aménagements à prévoir
A, B, C	<ul style="list-style-type: none"> Hôtel de Ville 	<ul style="list-style-type: none"> Suppression de places de stationnement ; Élargissement et rehaussement du trottoir ; Mise aux normes du cheminement pour piétons ; Création d'une traversée pour piétons.
A, B, C	<ul style="list-style-type: none"> Gare SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> Suppression de places de stationnement ; Création de deux quais accessibles ; Création de traversées pour piétons accessibles.

Note : il est à noter que les aménagements effectués à l'arrêt gare SNCF sont provisoires, eu égard au fait qu'un pôle intermodal doit y être aménagé ultérieurement à l'horizon 2016 / 2017.

c) Situation des arrêts pressentis⁵ pour être traités en priorité 2

⁵ Le terme « arrêts pressentis » est employé volontairement eu égard au fait qu'à l'issue de campagnes de comptages qui seront réalisés en novembre 2013, certains arrêts pourraient être supprimés ou ajoutés et donc la liste des arrêts à traiter en priorité 2 pourrait évoluer.

Place du marché

Ligne A - arrêt N°4 - Place du Marché



Projet: Poteau simple.
Création qual à la place du zébra.

rue Carnot/ square Jorrand



Place Bonnyaud

Ligne A - arrêt N°5 - Place Bonnyaud



Projet : Poteau simple, voire un abribus à terme.
Rehausser le trottoir.
Suppression 3 places.

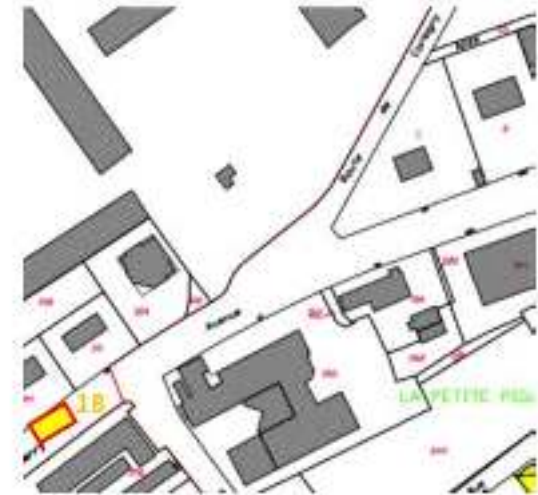


Clinique de la Marche

Ligne B - arrêt N°19 - Clinique



Projet : abribus
Rehausser le trottoir,



Anna Quinquaud

Ligne B - arrêt N°7 – EHPAD A. Quinquaud



Projet : Poteau simple.
Création du quai



Fayolle

Ligne 1 - arrêt - Fayolle



Projet : Poteau simple.
Propriété ville de Guéret, parcelle 16.
Création du quai.



N°11 rue Fayolle (Ligne B arrêt N°12)



Lycée Favard

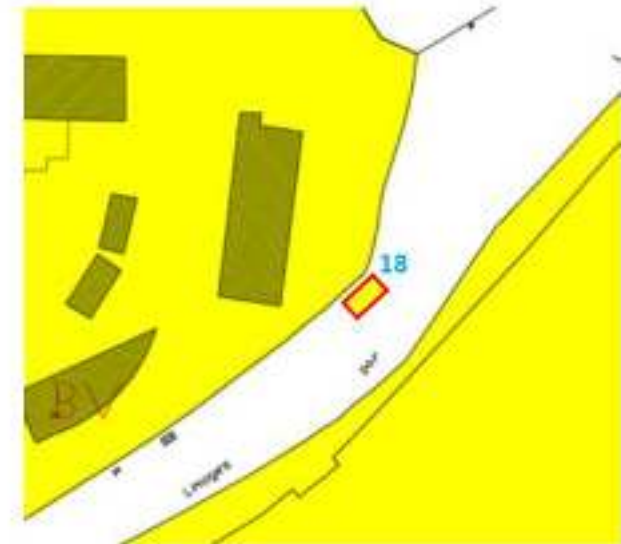
Ligne C - arrêt N°18 - Favard



Projet : Poste simple, voire un abribus à terme.

Attention travaux de terrassement dans le talus pour une distance de 3 mètres depuis le caniveau.

Suppression 3 places de stationnement.



Collège Marouzeau

Ligne B - arrêt N°4 - Marouzeau



Projet : Poteau simple, voire un abribus à terme
Modifier le barrièrage.



(Ligne A arrêt N°6)



Collège Nadaud

Ligne B - arrêt N°16 - Collège Nadaud



Projet : Poteau simple.



(Ligne C arrêt N°29)



De Pierrebourg

Ligne C - arrêt N°29 - De Pierrebourg



Projet : Poteau simple, abribus à terme
Voir propriétaire parcelle privée N°152
Création quai

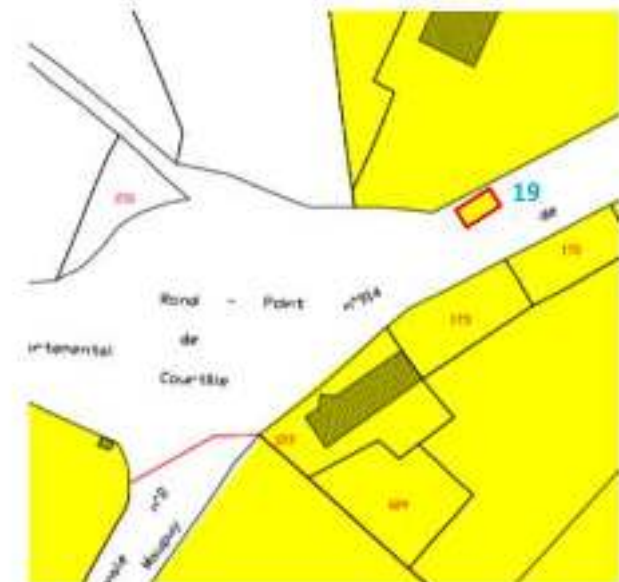


Courtille

Ligne C - arrêt N°19 - Courtille



Projet : Poteau simple, voire un abribus à terme.
Attention travaux de terrassement dans le talus pour une distance de 8 mètres depuis le carreau.
Suppression 3 places de stationnement.



Note : l'arrêt Hôpital n'apparaît pas dans cette liste car la caserne des pompiers attenante devrait déménager dans un futur proche et, en conséquence, le secteur sera réaménagé.

d) Travaux à prévoir pour les arrêts pressentis pour être traités en Priorité 2

Ligne	Nom de l'arrêt	Principaux aménagements à prévoir
A	Place du marché	<ul style="list-style-type: none"> • Comblement de l'alvéole afin d'élargir et de rehausser le trottoir existant ; • Création de traversées pour piétons accessibles.
C	Guillaumin	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement de trottoir ; • Suppression de places de stationnement ; • Création d'une contre-alvéole.
A	Place Bonnyaud	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une contre-alvéole ; • Rehaussement de trottoir ; • Suppression de places de stationnement ; • Création de traversées pour piétons accessibles.
B	Clinique de la Marche	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement de trottoir ; • Suppression de places de stationnement.
B	Anna Quinquaud	<ul style="list-style-type: none"> • Élargissement du trottoir.
A et B	Fayolle	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression d'une bordure ; • Déplacement ou suppression d'un arbre.

Ligne	Nom de l'arrêt	Principaux aménagements à prévoir
C	Lycée Favard	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement et élargissement du trottoir.
A et B	Collège Marouzeau	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement du trottoir ; • Déplacement ou suppression des barrières ; • Création de traversées pour piétons accessibles.
B	Collège Nadaud	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement de trottoir ; • Suppression du végétal ; • Création de traversées pour piétons accessibles.
C	De Pierrebourg	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement de trottoir ; • Déplacement d'un candélabre.
C	Courtille	<ul style="list-style-type: none"> • Élargissement du bas côté ; • Création d'un trottoir ; • Création de traversées pour piétons accessibles.

3-B La formation des agents

Les conducteurs d'autobus du réseau AGGLO'BUS accueillent dans leurs véhicules des usagers qui utilisent peu les transports publics, et

qui peuvent ressentir des difficultés à se familiariser avec un système de transports nouveau pour eux.

Aussi, il paraît utile de leur proposer une sensibilisation à l'accueil et à l'assistance du public, et en particulier des usagers en situation de handicap.

Le candidat retenu pour exploiter les six T.A.D. et deux des trois lignes régulières urbaines du réseau AGGLO'BUS proposera, comme il s'y est engagé dans la réponse à l'appel d'offres qui a permis de le désigner, dans son plan de formation à destination des

conducteurs, un volet ayant trait à l'accueil des personnes à mobilité réduite.

Tous les conducteurs devront avoir été formés au cours de la première année de fonctionnement du réseau.

CHAPITRE 4 : CONCLUSION

La situation de la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret est particulière, puisque le Département de la Creuse est le dernier de France où il n'existe actuellement aucun Périmètre de Transport Urbain.

Aussi, alors que tous les réseaux de transports avaient dix ans pour se mettre en conformité avec la loi de 2005, l'Autorité Organisatrice Guéretoise ne dispose, elle, que de 18 mois pour satisfaire à la totalité des objectifs de la loi.

De plus, elle va devoir y satisfaire sans aucun recul, puisqu'elle étrennera, en même temps que son Schéma Directeur d'Accessibilité, tous les volets de la compétence transport urbain qu'elle ne détenait pas encore.

Cependant, les élus communautaires ont décidé que, malgré tous ces obstacles, le réseau AGGLO'BUS serait rendu totalement accessible à tous les handicaps dès la fin de l'année 2014.

Seront donc traités :

- tous les véhicules de transport public, et ce, dès la mise en service du réseau ;
- le point d'information clientèle, et ce, dès la mise en service du réseau ;

- l'information des voyageurs sonore et visuelle à bord des véhicules, et ce, dès la mise en service du réseau.

Le point le plus difficile, notamment pour un département à dominante rurale, concerne l'accessibilité des arrêts.

Cependant, l'agglomération consentira ici un effort tout particulier, puisqu'elle a choisi de traiter en 18 mois les 63 arrêts du réseau d'autobus.

De plus, malgré qu'aucun texte de loi ne l'y oblige, et en attendant que tous les arrêts soient traités en accessibilité complète, la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret a décidé qu'un transport de substitution permettrait aux usagers en situation de handicap d'effectuer un déplacement sur l'une des trois lignes régulières urbaines au moyen d'un transport de substitution si l'arrêt de départ et / ou d'arrivée n'est pas encore rendu accessible.

Aussi, nous pouvons ici conclure, même s'il n'a été créé que tout récemment, que le réseau AGGLO'BUS sera, à l'échéance de la loi, l'un des plus accessibles de France.