



***SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE***

***AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE***

## **RESEAU COLIBRI**

**Communauté de Communes de Miribel  
et du Plateau**



---

# SOMMAIRE

<b>PARTIE 1 – DEFINITION ET CADRE LEGAL</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES DES DIFFERENTS TYPES DE HANDICAP</b>	<b>6</b>
DEFICIENCES MOTRICES	6
DEFICIENCES VISUELLES	9
DEFICIENCES AUDITIVES	11
DEFICIENCES MENTALES ET PSYCHIQUES	13
<b>PARTIE 3 - PRESENTATION DU RESEAU COLIBRI</b>	<b>15</b>
<b>PARTIE 4 - LA DEMARCHE DU SDAT DU RESEAU COLIBRI</b>	<b>16</b>
<b>PARTIE 5 - AMENAGEMENT D'UN ARRET TYPE : REFERENTIEL</b>	<b>23</b>
<b>PARTIE 6 - RESULTATS DES DIGNOSTICS</b>	<b>36</b>
<b>PARTIE 7 – DEFINITION ET LISTE DES ARRÊTS PRIORITAIRES</b>	<b>39</b>
<b>PARTIE 8 – DEROGATION POUR IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE</b>	<b>43</b>
<b>PARTIE 9 - LE PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU</b>	<b>46</b>
<b>PARTIE 10 - FORMATION DU PERSONNEL</b>	<b>49</b>

---

# PARTIE 1 - DEFINITION ET CADRE LEGAL

## Contexte réglementaire

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, apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité.

L'amélioration de l'accessibilité est en effet l'assurance de se déplacer en toute sécurité et confortablement pour tous les habitants et les citoyens ; en particulier les personnes à mobilité réduite telles que les personnes handicapées (personnes souffrant d'un handicap moteur, visuel, auditif, mental ou psychique.), mais aussi les personnes âgées, les parents avec leurs enfants en bas âge, etc.

L'accessibilité est la capacité de se déplacer sans difficulté sur l'ensemble du territoire dans tous les espaces (voirie, cadre bâti, les transports et leur intermodalité).

L'accessibilité revêt donc une notion d'itinéraire et concerne l'ensemble de la chaîne des déplacements. L'accessibilité doit être continue, sans obstacle et praticable en toute sécurité, à n'importe quel moment pour n'importe quel motif. Si c'est à la Communauté de communes que revient la compétence d'aménager ses arrêts de bus, ce sont les communes, grâce à leurs Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, qui restent compétentes pour le reste du cheminement urbain.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 oblige la réalisation d'un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) pour les réseaux de transport existants. Cette programmation doit être élaborée, au plus tard, pour le 27 septembre 2015.

Le réseau COLIBRI de la Communauté de communes de Miribel et le Plateau existe depuis 2012. Le lancement du réseau devait passer par des étapes de « test » avant d'engager de gros travaux d'aménagement des arrêts.

Depuis septembre 2013, la Communauté de communes s'est lancée dans cette démarche.

Les éléments que l'on retrouve dans ce document est l'œuvre d'un travail de concertation entre l'intercommunalité, les communes, les associations de personnes handicapées, l'exploitant et le département.

Le document recouvre ainsi des éléments de diagnostic d'accessibilité du réseau de transports et le programme des actions que souhaite mettre en place la collectivité pour favoriser l'accessibilité pour tous.

**Principaux textes législatifs et réglementaires** concernant l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées :

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Il abroge le décret 99-757 du 31 août 1999).
- Décret et arrêté du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques
- Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006).
- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

#### **Normes**

- NF P98-351/cheminements (2011) – insertion des personnes handicapées – éveil de vigilance.
- Norme S 32-002 (2004) Acoustique – insertion des personnes handicapées – répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants.

#### **Les matériels roulants**

- Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs
- Arrêté du 3 mai 2007 relatif aux transports en commun de personnes modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982
- Directive 2001/85/CE du parlement européen (annexe 7)

## **SDA – Ad'AP : Définition**

Document fondateur, le SDA-Ad'Ap fige l'état des lieux de l'accessibilité du réseau de transports en communs de la communauté de communes de Miribel et le Plateau et fixe la marche à suivre pour améliorer l'accessibilité de ce réseau.

Le SDA-Ad'Ap doit notamment préciser :

- Le contexte et les modalités de la démarche enclenchée ;
- L'état des lieux de l'accessibilité du réseau de transport en commun (le diagnostic) ;
- Les modalités de mise en accessibilité des différents types de transports (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, l'accessibilité des arrêts de bus et la continuité de la chaîne de déplacement) ;
- Programmer les investissements à réaliser, les mesures d'organisation et de suivis.
- Préciser les cas d'impossibilités techniques avérées pour rendre accessible un arrêt de bus.

## PARTIE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES DES DIFFERENTS TYPES DE HANDICAP

L'adaptation d'un réseau de transports aux personnes handicapées est une démarche complexe qui nécessite de prendre en compte des critères techniques précis. Mais avant toute chose, il convient de s'interroger sur les publics concernés par cette démarche, ainsi que sur leurs besoins.

Les notions de handicap sont complexes : Il n'existe pas un public handicapé, mais des publics handicapés.

L'origine et la définition des différents types de handicap font appel à de nombreuses disciplines médicales, techniques et psychosociologiques.

L'objectif ici est d'aborder simplement ce thème afin d'éclairer la réflexion sur la réalité des situations rencontrées par les personnes handicapées.

La sensibilisation à ces notions est essentielle pour aborder, en toute connaissance de cause, une démarche d'amélioration de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

### ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MOTRICES



#### 1. CONTEXTE

La motricité est la fonction générale relative au maintien de la posture et à la production de mouvements de différentes natures : volontaires, automatiques ou réflexes.

La déficience motrice se traduit par la perte ou l'altération d'une structure ou d'une fonction physiologique ou anatomique. Elle peut résulter d'une atteinte du système nerveux, qui peut affecter le système nerveux central, comprenant l'encéphale et la moelle épinière, ou bien le système nerveux périphérique, qui relie la moelle aux organes, notamment les muscles, par l'intermédiaire des nerfs périphériques. La déficience motrice peut aussi être due à une atteinte des muscles ou du squelette.

Il est fréquent de constater une confusion entre déficience motrice, personnes à mobilité réduite et personnes en fauteuil roulant.

- La mobilité réduite est l'une des conséquences des déficiences motrices mais n'est pas la seule.
- Les personnes à mobilité réduite n'utilisent pas toutes des fauteuils roulants. Certaines utilisent des cannes ou des béquilles. D'autres, ont une station debout difficile, une marche hésitante ou encore un équilibre précaire.

Les démarches de normalisation des équipements et des objets reposent souvent sur la notion de moyenne anthropométrique. Cette référence est construite à partir de la moyenne des dimensions observées chez l'ensemble des individus. Ne considérer que cette moyenne est une source importante des difficultés rencontrées par les personnes déficientes motrices.

#### 2. DIFFICULTES RENCONTREES EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

En matière d'accessibilité, la déficience motrice affecte le cheminement, la posture, l'atteinte, la préhension, la vitesse d'exécution, le champ de vision.

- Difficultés de cheminement

Le déplacement est assuré par la marche qui met en jeu une coordination complexe du mouvement et de l'équilibre.

Les déficiences motrices affectent souvent la marche et se traduisent par des situations très différentes :

- l'impossibilité de marcher peut être compensée par l'usage du fauteuil roulant manuel ou électrique, utilisé en autonomie ou avec accompagnement.

- l'incapacité de marcher naturellement peut être compensée par l'usage de déambulateurs, de cannes ou de béquilles.
- la difficulté de marcher se traduit par des problèmes d'équilibre, d'endurance ou encore d'agilité.

En avançant dans l'âge, les personnes vieillissantes cheminent avec de plus en plus de difficultés, recherchent des mains courantes pour améliorer des équilibres, évitent les escaliers roulants et les fortes pentes et recherchent les bâtiments aménagés de plain-pied ou équipés d'ascenseurs.

- **Difficulté de posture**

Des déficiences motrices ou des mensurations éloignées des moyennes anthropométriques affectent parfois la posture de la personne. Des difficultés liées à la posture peuvent entraîner des douleurs, de la fatigue et interdire l'atteinte, l'actionnement et l'observation de dispositifs de commande et d'information.

Des bancs sans accoudoirs, avec une assise trop basse et un dossier trop incliné vers l'arrière, ne sont pas utilisables par des personnes âgées et des personnes atteintes de problèmes dorsaux. Paradoxalement, ils équipent souvent les jardins publics et les squares qui sont par essence des lieux propices à la socialisation des personnes âgées ou malades. Il est encore rare de trouver dans ces espaces publics des appuis « assis debout » ou ischiatiques qui conviennent parfaitement au repos de ces personnes.

- **Difficulté d'atteinte**

L'usage d'un lieu ou d'un équipement n'est pas seulement lié à la possibilité de s'y rendre et à la qualité des cheminements qui y conduisent. Il est lié à la capacité des personnes à utiliser les services qui sont proposés.

Les personnes de petite taille ou des personnes en fauteuil roulant rencontrent des difficultés pour atteindre le bouton d'une sonnette installé à 1,60 m. Les personnes de forte corpulence et des personnes marchant avec des béquilles rencontrent des difficultés pour utiliser un lave main installé dans une niche étroite de 0,70 m de large.

Que penser des distributeurs automatiques de boissons installés dans les lieux publics dont la trappe d'accès au produit est située à moins de 0,50 m du sol demande un accroupissement et dont l'ouverture du volet de protection réclame une contorsion simultanée de l'avant-bras du poignet et de la main !

- **Difficulté de préhension**

Les déficiences motrices ne concernent pas seulement les jambes et la locomotion. Elles affectent également les membres supérieurs.

Attraper une main courante, actionner une poignée de porte, manipuler un dispositif de commande, voici des gestes simples de la vie de tous les jours rendus impossibles par un manque de force ou une difficulté de coordination.

Une attention particulière doit être apportée à la préhension des dispositifs de commandes, d'alarme, et de sécurité. Les « arpenteurs » de l'association belges GAMAH qui délivrent l'indice d'accessibilité « PASSE PARTOUT » utilisent un test simple et pratique. Les commandes sont jugées accessibles lorsqu'elles peuvent être actionnées avec le poing fermé. Il est intéressant de tenter l'expérience sur un mitigeur de lave main ou sur le verrou de la porte d'un WC.

- **Lenteur de mouvement**

La vitesse d'exécution des mouvements est affectée par les problèmes de coordination et par les déficiences motrices. Les temporisations des ouvertures et fermetures des portes automatiques d'ascenseurs sont calculées de manière à optimiser le débit de personnes transportées en heure de pointe. Les réglages observés dans les ascenseurs des ERP sont souvent inadaptés aux personnes en fauteuil roulant ou aux personnes marchant avec des béquilles. Il en est de même pour les réglages des extinctions automatiques de luminaires dans les circulations d'immeubles. Dans bien des cas, ce sont les personnes qui ont le plus besoin de ces équipements, qui rencontrent le plus de difficultés pour les utiliser.

- Champ visuel modifié

C'est la conséquence la moins évidente des déficiences motrices. La mobilité de la tête, du cou, du buste et du corps tout entier sont mises à contribution pour diriger le regard lors de la marche ou de la recherche d'informations nécessaires au cheminement. Les informations situées dans le champ visuel d'une personne valide ne sont pas forcément présentes dans celui d'une personne penchée vers l'avant en raison d'un problème de dos ou d'une personne en fauteuil roulant. Ce sont encore une fois les personnes ayant le plus besoin des informations d'aide au cheminement qui risquent de ne pas pouvoir en disposer. Les diagnostiqueurs testent les implantations de panneaux de signalétique en position assise et en s'interdisant les mouvements du cou et du buste. C'est souvent plus éclairant que de mesurer les distances au sol.

## ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES VISUELLES



### 1. CONTEXTE

La déficience visuelle concerne les personnes aveugles (non voyantes), les personnes amblyopes (malvoyantes) et celles dont la vue a fortement baissé, notamment les personnes âgées.

L'amblyopie est un terme général désignant, après toutes corrections, un degré de vision très médiocre. La nature et le degré des déficiences sont multiples et les handicaps sont très variables selon l'individu et les conditions environnantes. On peut noter des situations très diverses :

- vision floue,
- vision dans des fourchettes de distances réduites,
- champ rétréci ou entrecoupé,
- difficulté de balayage du regard,
- vision réduite dans la luminosité ou la pénombre,
- sensibilité aux variations brusques de luminosité,
- absence ou altération des reliefs,
- absence ou altération de couleurs

Pour les personnes aveugles de naissance, la compensation par les autres sens est indispensable. Elles utilisent l'ouïe, l'odorat et le toucher. Elles se font une représentation mentale des lieux et des trajets.

Les personnes devenues aveugles, ou avec un reste de perception visuelle, font appel à des références visuelles acquises (couleurs, composition) et préfèrent les solutions faisant appel aux informations vocales.

### 2. DIFFICULTES RENCONTREES EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

En matière d'accessibilité, les déficiences visuelles affectent le cheminement, l'orientation, l'information et la sécurité des personnes.

Elles sont liées en premier lieu à l'impossibilité pour les déficients visuels de détecter les obstacles.

Pour y remédier, les personnes aveugles se déplacent souvent avec une canne ou avec un chien guide. C'est la raison pour laquelle l'aménagement des cheminements et des espaces doivent être adaptés à l'usage de ces aides techniques (repérages tactiles pour la canne et mise en place de repérages simples et standardisés pour les chiens guide dressés). Attention, ces aides ne permettent pas de détecter les obstacles en hauteur.

Les difficultés de cheminement des déficients visuels peuvent être liées à l'absence de guidage continu permettant de suivre un itinéraire, notamment lors de croisements ou de changements de directions.

Les personnes déficientes visuelles ont souvent des difficultés de latéralisation et de repérage dans l'espace, de perception de l'espace et du mouvement. Pour cette raison, elles ont besoin de plus d'espace et de plus de temps afin de compenser les difficultés d'anticipation des mouvements. L'organisation de l'espace sans obstacle et le renforcement des contrastes tactiles et visuels sont des actions efficaces pour améliorer le cheminement des personnes déficientes visuelles.

- Difficulté de localisation et d'orientation

Le piéton utilise en permanence la vision pour appréhender l'espace dans lequel il se déplace et pour décider des changements de direction. Les problèmes rencontrés par les personnes malvoyantes sont d'autant plus importants que la déficience visuelle est sévère. La difficulté est majeure pour les aveugles qui font alors appel à des aides techniques telles que la canne, le chien guide ou les nouvelles technologies.

Les situations rencontrées par les non-voyants diffèrent suivant qu'elles cheminent sur un itinéraire connu ou inconnu.

Dans le cas d'un itinéraire connu et habituel tel que le trajet domicile-travail, la personne déficiente visuelle va utiliser des repères faisant appel à ses autres sens.

L'odeur de la boulangerie ou les bruits d'enfants d'une école maternelle peuvent constituer de bons repères pour se localiser. Le changement de revêtement de sol détectable à la canne peut aider un aveugle à repérer l'entrée de son immeuble.

Dans le cas d'un itinéraire habituel, la personne déficiente peut faire appel à un instructeur de locomotion pour l'aider à prendre ses repères. Par la suite elle fait appel à sa mémoire pour s'orienter au fur et à mesure qu'elle reconnaît ses repères tactiles, visuels et olfactifs. Dans certains cas, il est nécessaire de poser des repères tactiles supplémentaires pour palier à des discontinuités du guidage. Un fil d'Ariane, naturel ou rapporté, doit être continu.

Dans le cas d'un itinéraire inconnu et emprunté pour la première fois, la situation est beaucoup plus complexe. La personne déficiente visuelle doit trouver toutes les informations pour son orientation et sa localisation sur l'itinéraire, au fur et à mesure de son déplacement. Il est nécessaire de faire appel à des systèmes de guidage complets et normalisés. En général ces équipements sont mis en œuvre pour des trajets particuliers : un circuit de découverte dans un musée, le guidage depuis l'entrée d'un bureau de poste sur la voie publique jusqu'au guichet d'accueil, etc...

- Difficulté pour être informé

Des informations sont transmises en permanence aux piétons par des messages visuels (signalétiques, panneaux d'information, écrans dynamiques, signaux par feux lumineux) et par des messages sonores (alarmes sonores, messages vocaux). Les déficients visuels, quelle que soit la gravité de leur situation, sont tous en difficulté en raison de l'importance des informations visuelles utilisées pour l'information dans les ERP.

Pour les malvoyants, l'appréhension de l'information est séquentielle du fait de leur vision non globale. Elles éprouvent des difficultés de lecture (panneaux d'orientation, d'information, cartels, etc.). Pour ces personnes, l'orientation et l'accès à l'information sont facilités par l'utilisation d'idéogrammes, de maquettes et d'objets à toucher, d'informations sonores, de textes bien éclairés et bien contrastés.

Pour les non-voyants, le mode d'information réellement adapté est vocal ou sonore. C'est la raison pour laquelle la demande d'équipement de feux de signalisation routière sonores est une revendication très forte des associations de personnes aveugles. Il en est de même pour l'équipement des bus avec des messages vocaux pour annoncer les stations ou l'équipement des cabines d'ascenseur avec des messages sonores pour annoncer le sens de progression et l'étage.

Les informations en braille apportent une solution pour les personnes qui pratiquent ce mode de communication tactile. Il ne faut pas pour autant considérer que l'information de tous les déficients visuels est solutionnée par des inscriptions en braille. La proportion de déficients visuels qui pratiquent le braille est faible. Par ailleurs, la localisation du panneau d'information en braille est souvent délicate.

Dans les ERP, l'intervention du personnel d'accueil est souvent nécessaire pour l'information et l'accompagnement des personnes déficientes visuelles.

- Difficulté pour être averti en cas d'urgence ou de danger

Les messages visuels d'urgence sont parfois utilisés pour avertir des piétons et des usagers de dangers éventuels. C'est le cas du gyrophare de l'engin de chantier ou du feu à éclat activé pendant la manœuvre de la porte automatique d'un garage.

Il est bien évident que ces signaux sont mal, ou ne sont pas perçus par des personnes déficientes visuelles.

Ces informations capitales pour la sécurité doivent être doublées par des signaux sonores appelant les malvoyants à la vigilance.

## ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES AUDITIVES



### 1. CONTEXTE

La déficience auditive concerne les personnes sourdes de naissance, les personnes devenues sourdes, les personnes malentendantes et celles dont l'ouïe a fortement baissé, notamment les personnes âgées. Les situations des personnes déficientes auditives sont très diverses.

Les personnes sourdes n'entendent pas les sons et ne peuvent être aidées que par des techniques visuelles (langage des signes, lecture labiale, etc.)

Parmi les personnes sourdes « de naissance », certaines atteintes de surdité profonde maîtrisent mal le français écrit. La langue des signes permet aux personnes atteintes de surdité sévère ou profonde de communiquer aisément. Les personnes devenues sourdes à l'âge adulte maîtrisent le français et utilisent l'écrit comme tout entendant.

Les personnes sourdes plus ou moins profondes n'entendent rien ou presque, ou perçoivent un message extrêmement déformé. Une prothèse ne pourra pas toujours les aider pour appréhender la langue orale. Lors d'échanges avec un interlocuteur, elles ont souvent recours à la lecture labiale. Pour elles, toute communication est fatigante car elle nécessite un effort de concentration.

Les personnes sourdes non locutrices de la langue des signes peuvent utiliser le langage parlé complété (LPC).

Les personnes malentendantes disposent d'un reste d'audition exploitable. Elles peuvent bénéficier d'aides sonores (prothèses auditives, appareil auditifs, boucles magnétiques) et utiliser la technique de lecture labiale.

### 2. DIFFICULTES RENCONTREES EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

En matière d'accessibilité, les déficiences auditives affectent la communication, l'information et la sécurité des personnes.

- Difficultés de communication

Il s'agit de la situation de handicap la plus aigüe des déficients auditifs. L'échange de propos et d'idées est rendu délicat. Les solutions pour réduire ces difficultés sont multiples et doivent être associées afin de convenir aux différents degrés de gravité.

Le lieu où a lieu l'échange d'information doit être silencieux, sans bruits de fond et d'une bonne qualité acoustique.

Les techniques mises en œuvre pour permettre la communication doivent répondre aux différentes situations :

- langage des signes pour les sourds de naissance
- lecture labiale et écrit pour les devenus sourds et pour les malentendants sévères.
- boucle d'induction magnétique pour les malentendants possédant des prothèses auditives.
- bonne articulation et bonne diction de la part des personnels d'accueil pour les malentendants légers.

La complexité de ce sujet et la diversité des situations expliquent en partie la faible quantité de lieux publics adaptés à ce jour pour l'accueil de toutes les formes de déficience auditive.

Une difficulté spécifique concerne l'usage des interphones et des systèmes de communication à distance. Ils doivent systématiquement être complétés par des systèmes utilisant l'image et les consignes visuelles.

- Difficulté pour être informé

Dans les ERP et IOP de grandes dimensions, des informations sont souvent transmises aux usagers par des messages auditifs (annonces vocales) et par des messages sonores (alarmes sonores). Les déficients auditifs, quel que soit la gravité de leur situation, sont tous en difficulté pour accéder à ses informations. C'est le cas notamment des informations sonores en temps réels diffusées dans les gares et dans les aéroports.

Pour les malentendants, le doublage de toutes les annonces sonores par des annonces visuelles (écrit, symboles, schémas, etc.) peut constituer une solution efficace.

Pour les personnes sourdes, le mode d'information réellement adapté est le langage des signes ou la diffusion d'informations visuelles simplifiées.

Il est important de préciser à nouveau que les informations écrites ne constituent pas une solution efficace en raison de la proportion d'illettrisme constaté auprès de la population des personnes sourdes. C'est la raison de l'équipement des cabines d'ascenseur avec des messages visuels par symboles et idéogramme pour annoncer le sens de progression ou l'étage

Dans les ERP, l'intervention du personnel d'accueil constitue une bonne solution pour l'information des personnes déficientes auditives.

- Difficulté pour être averti en cas d'urgence ou de danger

Les messages sonores d'urgence sont utilisés pour avertir des occupants d'un danger ou pour les inviter à évacuer le bâtiment et à se mettre en sécurité. C'est le cas de l'alarme incendie ou de la sirène des pompiers.

Il est bien évident que ces signaux sont mal, ou ne sont pas perçus par des personnes déficientes auditives.

Ces informations capitales pour la sécurité doivent être doublées par des signaux visuels ou vibratoires appelant les malentendants à la vigilance ou à l'évacuation.

## ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MENTALES ET PSYCHIQUES



### 1. CONTEXTE

Le regroupement des déficiences mentales et psychiques cache mal les différences fondamentales des situations qu'elles engendrent.

La déficience mentale affecte la compréhension, la communication, la mémorisation et la décision. Les personnes déficientes mentales éprouvent des difficultés d'orientation, pour se situer dans l'espace et dans le temps. Elles ont besoin d'informations visuelles et sonores simplifiées adaptées à leurs difficultés de compréhension et de lecture.

La déficience psychique a pour origine une maladie, des troubles psychiatriques ou une perturbation de l'équilibre psychologique. Il convient de distinguer les troubles d'origine psychique (névrose, psychose, manies) et les troubles d'origine physiologique (traumatismes crâniens, prise de drogues...) amputant, limitant ou déformant de façon plus ou moins passagère et à des degrés divers, le contrôle des activités mentales, affectives ou physiques. Les capacités mentales, cognitives et intellectuelles de ces personnes restent intactes, mais peuvent se trouver perturbées par les symptômes et les manifestations de ces maladies.

Seule ou en groupe, si la personne déficiente mentale est présente dans un ERP, c'est qu'elle est susceptible de s'y rendre et d'y pratiquer des activités. La personne dispose d'une certaine autonomie qui est améliorée par des aides à la compréhension et par des attitudes prévenantes de la part du personnel d'accueil.

### 2. DIFFICULTES RENCONTREES EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

En matière d'accessibilité, les déficiences mentales et psychiques affectent la communication, la compréhension et l'orientation.

- Difficultés de communication

La communication avec les usagers dans le cadre d'un ERP est assurée par des personnels d'accueil. La problématique des personnes déficientes mentales ou psychiques réside plus dans les conditions d'accueil par le personnel que dans les caractéristiques du bâtiment.

La personne déficiente mentale ou psychique éprouve des difficultés pour comprendre et pour verbaliser. Les messages doivent être les plus simples possibles.

Il est nécessaire de faire appel à des moyens complémentaires tels que le geste, le dessin et l'écrit pour améliorer la communication.

Le temps consacré à la communication est nécessairement plus long.

La formation des personnels d'accueil est une solution adaptée à l'amélioration de l'accessibilité des ERP.

- Difficulté pour être informé

Le cheminement et la pratique d'activités sont facilités par la diffusion d'informations visuelles et auditives simultanées.

Les informations visuelles font souvent appel à la lecture. Il est préférable de faire appel à des symboles et des idéogrammes simples pour diffuser des informations. L'association du texte et du dessin est une solution efficace.

Quel que soit le mode de diffusion, les informations doivent être simples, exprimées clairement et doivent se limiter à ce qui est indispensable.

---

Chaque fois que cela est possible, les informations plus complexes figurant sur des panneaux ou des notices doivent être relayées par le personnel d'accueil. Il est souhaitable de diriger systématiquement les personnes ayant des problèmes de compréhension vers les guichets d'accueil avec une signalétique appropriée.

- Difficulté pour s'orienter et se repérer

Les personnes déficientes mentales et psychiques ont nécessairement leur propre perception et leur propre représentation de l'espace. Leurs difficultés pour s'appuyer sur la signalétique et l'information font qu'ils sont plus que les autres livrés à leur interprétation des lieux. Ces personnes sont donc sensibles à la différenciation des espaces et à l'utilisation de code simple faisant appel aux formes et aux couleurs.

Dans les ERP, une façon simple et efficace d'aider les personnes déficientes mentales ou psychiques consiste à éviter les obstacles physiques, à limiter la distance de l'entrée aux guichets d'accueil et à diriger efficacement les usagers vers les personnels d'accueil.

## PARTIE 3 - PRESENTATION DU RESEAU COLIBRI

Le réseau COLIBRI a été inauguré et mis en février 2012.

Il répond aux objectifs suivant :

- Soutenir le développement économique du territoire en facilitant les déplacements domicile/travail ;
- Renforcer les liaisons avec les territoires voisins ;
- Désenclaver les communes et hameaux excentrés ;
- Répondre aux enjeux du développement durable en limitant l'utilisation de la voiture.

### COLIBRI / CARTE D'IDENTITE

#### Quoi ?

- 4 lignes
- Une liaison avec le réseau TCL à Vancia (C5) et Rillieux-Semailles (C2, C5 et ZI4).
- L'intégration des lignes 171 et 132 du Conseil Départemental dans le réseau Colibri.
- Une desserte des 4 gares du territoire : Miribel, Beynost, Saint-Maurice de Beynost et Les Échets.
- 112 points d'arrêts.

#### Combien ?

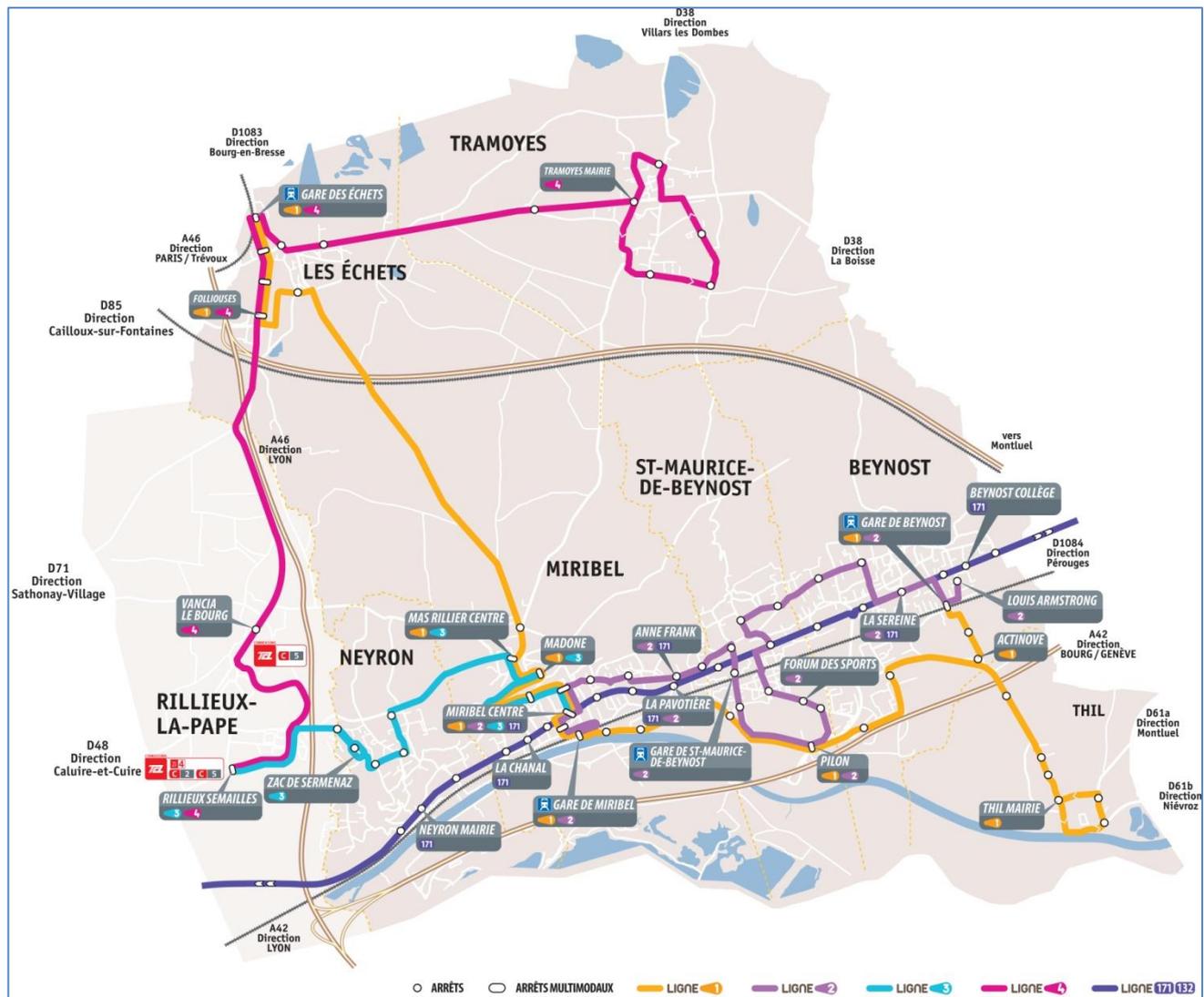
- Un coût de fonctionnement de 1,2 million d'euros annuels HT, majoritairement supporté par une taxe sur les entreprises, le Versement Transport, et les recettes de ventes de tickets et abonnements.

#### Qui ?

- Une exploitation confiée, après appel d'offre européen, à l'entreprise Philibert Transport.



#### Plan du réseau :



## PARTIE 4 - LA DEMARCHE DU SDA-Ad'AP POUR LE RESEAU COLIBRI

Plus qu'un simple travail technique, la réalisation du SDA-Ad'AP est une démarche pédagogique qui vise à sensibiliser les différents acteurs sur la problématique de l'accessibilité et les normes à appliquer pour rendre les transports accessibles à tous. L'élaboration du SDA-Ad'AP de la communauté de communes de Miribel et du Plateau représente un travail effectué en étroite collaboration avec les associations, les techniciens, les partenaires.

### Le SDA-Ad'AP a suivi 3 phases :

- Phase 1 : Méthodologie et sensibilisation sur l'accessibilité
- Phase 2 : Réalisation du diagnostic d'accessibilité des points d'arrêts et du matériel roulant
- Phase 3 : Plan d'actions – Mesures et chiffrages des actions dans le temps

## LA METHODOLOGIE

### METHODOLOGIE D'ELABORATION DU SDA-Ad'AP Communauté de Communes de Miribel et du Plateau

#### 1 - Sensibilisation, organisation et réflexion *(Règlementation, normes, difficultés de chaque handicap)*

#### 2 - Diagnostic



Recensement des contraintes d'accessibilité

Test de la palette manuelle  
*(Interface point d'arrêt / Bus)*

#### 3 – Plan d'actions

*Définitions des prescriptions d'aménagement des arrêts de bus (référentiel)  
Définition des priorités d'aménagement*

## UNE DEMARCHE CONCERTEE

Bien que réalisé avec l'appui du bureau d'études Accèsométrie, la réalisation du SDA-Ad'AP est le produit de nombreuses réunions en groupe de travail. Des débats ont été ouverts avec les associations de personnes handicapées, les techniciens des communes et les partenaires.

Ces échanges ont contribué à définir la méthodologie du diagnostic mais également à élaborer le plan d'actions de mise en accessibilité du réseau de transport.

### 2 instances sont créées :

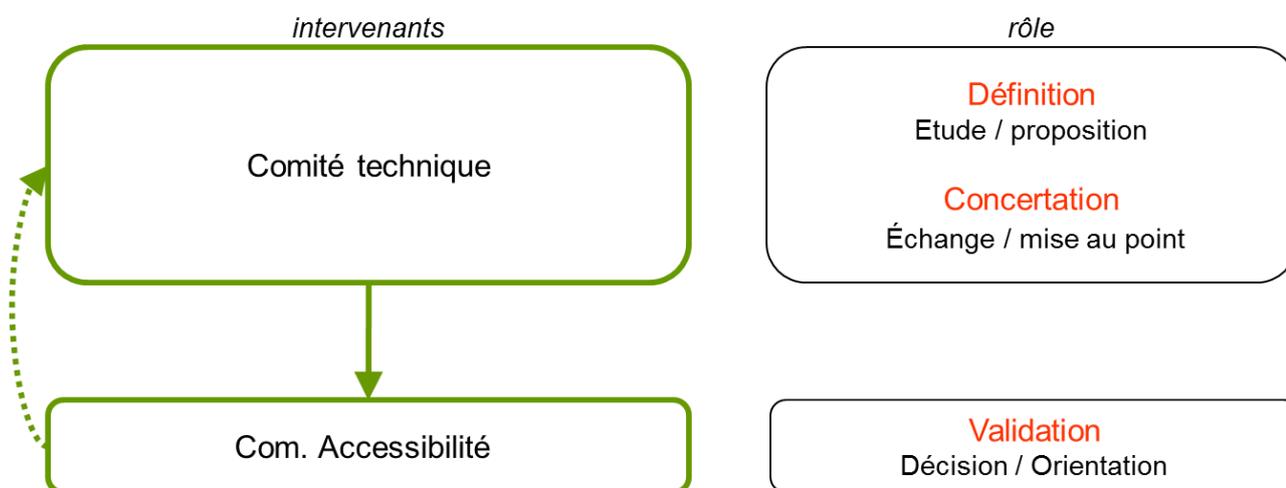
La Commission d'accessibilité, créée par délibération le 12 juillet 2011, pilote la démarche. Elle se compose de :

- Le Vice-président chargé des transports et de la voirie, par délégation du Président ;
- 6 représentants communaux et 6 suppléants ;
- 4 représentants d'associations de personnes âgées ou de personnes atteintes de handicaps ;
- 2 représentants d'usagers et du monde économique.

Un Comité Technique étudiant et soumettant des propositions à la Commission d'accessibilité. Il réunit :

- Le Vice-président chargé des transports et de la voirie, par délégation du Président ;
- les responsables chargés de la voirie de chaque commune ;
- les directions départementales des routes et des transports ;
- l'exploitant du réseau Colibri.

### Schéma des échanges dans la sphère projet du SDA-AD'AP :



## DES REUNIONS DE SENSIBILISATION AUX ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE

Au préalable, plusieurs réunions se sont déroulées depuis fin 2013 afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la thématique de l'accessibilité. Ces échanges en groupe de travail ont permis de rassembler les élus des communes et de la CCMP, les associations de personnes handicapées et les techniciens autour de la problématique de l'accessibilité.

Au cours de ces réunions, les questions concernant la réglementation, les problèmes spécifiques à chaque handicap, mais aussi de manière générale, sur l'accessibilité au logement, la voirie et les équipements publics ont été abordées, afin de prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Les difficultés de déplacement pour chaque handicap :

Types de handicap	Difficultés
Utilisateurs de fauteuil roulant	Se déplacer sur de longues distances, sols meubles, franchissement de marches sans appui, largeur inférieure à 1,50m, pente supérieure à 5%
Déficient moteur	Se déplacer sur des sols meubles, franchir des obstacles, pentes, passages étroits, rester debout longtemps, atteindre et voir à certaines hauteurs
Déficient auditif	Distinguer les sons, se déplacer en sécurité
Déficient visuel	Comprendre les différentes formes, distinguer les couleurs, se repérer dans l'espace et en sécurité
Déficient mental	Comprendre la signalétique, mémoriser un itinéraire, se repérer dans l'espace, gérer l'attente prolongée

Durant la concertation, le comité technique a évalué les besoins de chaque acteur et de chaque handicap. Cette réflexion fixe le cadre général et le modèle à suivre pour rendre accessible les arrêts du réseau COLIBRI :

Types d'acteurs et d'utilisateurs	Ses attentes	Réponses Fonctionnelles
<b>Conducteur de bus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Repérer l'arrêt très tôt sur son trajet, même de nuit.</li> <li>Pouvoir s'arrêter au bon endroit et proche du quai.</li> <li>Pouvoir se réinsérer dans la circulation en toute sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation visible, claire et uniforme sur le territoire.</li> <li>Présence d'un repère pour immobiliser le véhicule (zébra, mobilier, signalisation porte avant et/ou centrale).</li> <li>Bordure adaptée aux véhicules.</li> <li>Gestion du stationnement à proximité.</li> <li>Privilégier un arrêt en alignement</li> </ul>
<b>Utilisateur Malvoyant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Repérage d'une zone de sécurité.</li> <li>Repérage d'un cheminement d'accès pour la montée et la descente du bus.</li> <li>Contraste du mobilier urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser un revêtement, une couleur et une signalisation pour identifier une zone de sécurité.</li> <li>Prévoir une bande de guidage permettant une circulation sécurisée et un accès à la montée et la descente du bus.</li> <li>Normaliser le type et la position du mobilier urbain à chaque arrêt du territoire.</li> </ul>
<b>Utilisateur à mobilité réduite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Circuler sur le quai.</li> <li>Pouvoir monter et descendre du bus en toute sécurité.</li> <li>Accéder au quai.</li> </ul> (sous-entendu, une largeur, un revêtement et une déclivité conformes).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Matérialiser la porte centrale pour l'utilisation des rampes.</li> <li>Respecter un espace minimum et conforme entre tous les obstacles.</li> <li>Conserver une largeur de circulation conforme.</li> </ul>
<b>Ensemble des usagers (comprenant le handicap auditif et cognitif)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Repérer facilement l'arrêt.</li> <li>Trouver et accéder aux informations nécessaires.</li> <li>Pouvoir s'abriter.</li> <li>Usage sécurisé.</li> <li>Pouvoir cheminer facilement vers et depuis l'arrêt de bus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Repérage clair et uniforme des arrêts sur le territoire</li> <li>Rendre facilement visible et accessible les informations.</li> <li>Prévoir une information informatique claire.</li> <li>Cohérence et complémentarité entre les différents équipements.</li> </ul>

Une démarche de sensibilisation à l'accessibilité et aux difficultés des utilisateurs de fauteuils roulants a été proposée au groupe de travail technique. Elus et techniciens ont pu effectuer des tests sur certains arrêts du réseau avec l'aide de personnes en fauteuil roulant et de personnes ayant une déficience visuelle.

Pour réaliser ces visites, un bus a été spécialement mis à disposition par l'exploitant.



## PLANNING D'ELABORATION DU SDA-AD'AP

- **1<sup>ère</sup> phase : Sensibilisation, organisation et réflexion : Octobre et novembre 2013**
- **2<sup>ème</sup> phase : Diagnostic opérationnel et analyse organisationnelle pour chaque arrêt : Décembre à janvier 2013 – Mise à jour avril 2015**
  - Validation de la grille d'analyse d'un arrêt
  - Etude technique sur le terrain
  - Traitement et analyse
  - Remise du diagnostic de chaque arrêt à la CCMP
  - Présentation des résultats définitifs
- **3<sup>ème</sup> phase : Plan d'action, rédaction et validation du SDA-Ad'AP : Mai à Juillet 2015**
  - Formalisation du scénario de l'aménagement optimal
  - Définition de la liste des points d'arrêts prioritaires.
  - Choix de la stratégie de programmation et propositions de scénarii
  - Rédaction du SDA-Ad'AP.
  - Validation du SDA-Ad'AP en Conseil Communautaire.

## UN TRAVAIL DE TERRAIN CONSEQUENT

### 1. RECENSEMENT DES CONTRAINTES D'ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET

Le bureau d'études, Accèsométrie, a réalisé l'ensemble des diagnostics.

Il s'est appuyé sur une méthodologie qui lui est propre et propose la réalisation d'un audit des arrêts de bus en 3 phases :

1. Réalisation d'un état des lieux de l'arrêt de bus selon une analyse fonctionnelle et relevé des non-conformités vis-à-vis de la réglementation relative à l'accessibilité.
2. Recherche et proposition des solutions architecturales, techniques ou organisationnelles les mieux adaptées à l'espace public et programmes pour traiter les anomalies relevées.
3. Bilan global de l'arrêt : accessibilité actuel et potentiel suite à un réaménagement

Les obstacles relevés lors du diagnostic donnent lieu à une proposition de solutions pour **améliorer l'accessibilité de l'arrêt de bus par rapport au véhicule roulant et à l'aménagement référence.**

Accèsométrie, en tant que bureau de conseil Assistant à la Maitrise d'Ouvrage, choisit une solution qui paraît être la plus raisonnable en termes d'accessibilité. En aucun cas cette solution n'est exhaustive et pourra ne pas être retenue par le Maître d'Ouvrage.

#### Réalisation de l'état des lieux contextuel et technique de l'arrêt de bus :

Généralité	Code	157			
	Nom arrêt	Jean Emond			
	Direction	SUD	NORD	EST	OUEST
	Pair/impair				
	N° de Rue				
	Type de voie				
	Largeur de voie				
	Implantation	Redans	Avancée	Alignée	
	Traversée impl	Avant	Après		
	Trav C ou NC:	Conf	Non C		
Quai/Bordure	Type de bordure	Normal	Biseauté	balayage	
	Hauteur quai				
	Longueur quai				
	Signalisation quai	Zébras	Autres		
Zone d'attente	Type mobilier	Abri	Poteau	Rien	
	Largeur circu	Conf	Non C		
	Contraste mobilier	Conf	Non C		
	Revêtement	Conf	Non C		
	Zone Montée UFR	Conf	Non C		
Trottoir	Largeur	Conf	Non C		
	Revêtement	Conf	Non C		
	Séparé du Quai	Oui	Non		
	Pente	Conf	Non C		
	Dévers	Conf	Non C		
Infos	Horaire	OUI	NON		
	Carte ou Plan ligne	OUI	NON		
	Tarif et infos	OUI	NON		

#### Généralité et informations contextuelles

Informations d'identifications  
Localisation  
Contexte et caractéristiques de la rue  
Implantation de l'arrêt de bus  
Implantation et conformité des éventuelles traversées à proximité

#### Quai et Bordure

Identification et caractéristiques du quai  
Caractéristiques de bordure

#### Zone d'attente

Caractéristiques du mobilier  
Largeur de circulation et revêtement  
Signalisation de la zone de montée UFR

#### Cheminement d'accès et circulation

Largeur, revêtement et déclivité  
Localisation ou non d'un cheminement séparé du quai

#### Informations aux voyageurs

Présence et conformité des informations

Ce travail a permis de recueillir des données sur l'accessibilité sur la base de fiches techniques comprenant :

- Nom de l'arrêt de bus
- Sens de direction de la ligne
- Localisation de l'arrêt
- Ligne
- Caractéristique de la voirie
- Implantation de l'arrêt (redans, avancée, alignement, absence d'arrêt)
- Implantation et conformité de la traversée
- Revêtement (zone d'attente)
- Conformité de la zone de montée et descente UFR
- Caractéristiques du trottoir (largeur, revêtement, localisation, déclivités)
- Caractéristiques de l'information aux voyageurs (Horaires, carte/plan, tarifs et informations)
- Niveau d'accessibilité actuel
- Niveau d'accessibilité potentiel
- Caractéristiques du quai (longueur, signalisation)
- Caractéristiques du mobilier
- Largeur de circulation (zone d'attente)
- Caractéristiques de la bordure (type et hauteur)

La CCMP dispose d'une base de données informatiques et d'un diagnostic d'accessibilité avec des informations sur chaque point d'arrêt du réseau. Ces informations vont permettre à la CCMP d'évaluer chaque année l'évolution de la mise en conformité des points d'arrêt sur son réseau de transport.

Exemple d'un rapport de diagnostic d'un arrêt :

**Page 1/2**

**1** Informations sur l'arrêt

**2** Localisation de l'arrêt sur la ligne

**3** Photos de l'arrêt

**6** Niveau d'accessibilité actuel et potentiel de l'arrêt

**Page 2/2**

**4** Caractéristiques de l'arrêt et de ses abords

**5** Préconisations et estimations des travaux

GARE DES ECHETS		Page 2/2	
GARE DES ECHETS		Remarques / Préconisations	
Type de voie :	DOUBLE SENS		
Dangerosité de l'arrêt :	NON	si "OUI" préciser :	
Longueur du quai :	CONFORME		
Largeur du quai :	CONFORME		
Implantation de l'arrêt :	REDANS		
Implantation de la traversée :	PROCHE (<20m)		
Conformité de la traversée :	NON CONFORME	Absence de bandes podotactiles	
Alignement avec cheminement sécurisé	OUI		
Ressaut(s)	SO		
Type d'accès	SO		
Type mobilier	POTEAU		
Eclairage	OUI	Eclairage publique	
Revêtement	CONFORME	TERRE / STABLE	si "AUTRE" préciser :
Pente	CONFORME		
Dévers	CONFORME		
Bordure du quai / Hauteur	Normale	14 cm	
Largeur du trottoir	CONFORME		
Largeur ch. Résiduel	CONFORME		
Cheminement min.	≥ à 0,90m		
Zone de rotation	CONFORME		
Zone de montée	≥ à 2m	Problème de voitures stationnées sur le quai	
Nom de l'arrêt	OUI	Destination	NON
Espace d'usage	CONFORME	Positionnement	CONFORME
Horaires	OUI	Tarif et infos	NON
Plan de la ligne	OUI		
PRÉCONISATIONS			
REHAUSSER LE QUAI			
CHANGER LES BORDURES			
DANGER DE LE STATIONNEMENT SUR LE QUAI (potelets)			
POSER LES EQUIPEMENTS DE SOL (Repère arrêt conducteur, bande de guidage, repère zone de montée)			
ESTIMATION DES TRAVAUX			
CATEGORIE DE TRAVAUX Types de travaux			
Typologie du quai de bus (repère revêtement, alignement, création, rehausse du quai, rattrapement bordure...)			6 000 €
Mobilier urbain (déplacement / remplacement potelets, barrières, grilles...)			1 200 €
Mobilier bus (déplacement/ remplacement abribus, poteaux...)			80 €
Equipements sol (marquage de la zone, bande de guidage, repère arrêt conducteur)			650 €
MONTANT DE MISE EN CONFORMITE DE L'ARRÊT			7 930 €
DÉGRADATION			
Dégradation de dérogation à former	NON	si "OUI" motif :	

- 1** Informations sur l'arrêt
- 2** Localisation de l'arrêt sur la ligne
- 3** Photos de l'arrêt
- 4** Caractéristiques de l'arrêt et de ses abords
- 5** Préconisations et estimations des travaux
- 6** Niveau d'accessibilité actuel et potentiel de l'arrêt

Une synthèse des résultats des diagnostics est proposée au chapitre « Résultats des diagnostics des arrêts ».

## 2. CONTROLE ET MESURES SUR L'INTERFACE POINT D'ARRET/MATERIEL ROULANT

Suite au diagnostic des arrêts, un test de la palette avec un bus a également été mené sur différents points d'arrêt caractéristiques du réseau de transport. Ce travail a consisté à évaluer la pente et les largeurs des arrêts afin de mettre en cohérence les aménagements par rapport aux bus équipés de palettes.

Ce travail a permis de classer en 2 catégories les points d'arrêts afin d'apprécier le niveau d'accessibilité du réseau :

1. **Niveau d'accessibilité réglementaire**, correspond à un arrêt dont toutes les caractéristiques réglementaires sont respectées.
2. **Niveau d'accessibilité Non réglementaire**, correspond à un arrêt qui ne répond pas à au moins une caractéristique réglementaire



Ce travail a également permis de réaliser le cahier des prescriptions techniques d'aménagement de l'accessibilité d'un arrêt type (Voir Chapitre « Aménagement d'un arrêt type : Référentiel »).

# PARTIE 5 - AMENAGEMENT D'UN ARRET TYPE : REFERENTIEL

## CARACTERISTIQUES DES BUS

### 1. RAPPEL REGLEMENTAIRE SUR LES CARACTERISTIQUES DES BUS

Le décret 2006-138 du 9 février 2006 et l'arrêté du 18 janvier 2008, fixent les normes d'accessibilité du matériel roulant. Il est stipulé, « La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

- D'effectuer les opérations de montée et de descente des véhicules routiers.
- De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule (sauf en cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution).
- De bénéficier d'un accès à une information nécessaire à l'accomplissement de son voyage »

Plusieurs obligations sont à satisfaire pour considérer un aménagement accessible (et adapter en fonction du véhicule roulant) :

- Prévoir un équipement ou un dispositif adéquat pour réduire les lacunes horizontales et verticales qu'il peut subsister entre le véhicule et le quai.
- Prévoir au moins une porte par véhicule qui permet le passage d'un fauteuil roulant.
- Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée.
- Toutes informations délivrées à bord, ou nécessaire au bon déroulement du voyage, est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite.

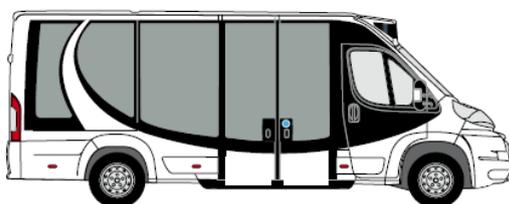
### 2. LES BUS DU RESEAU COLIBRI

Le réseau actuel compte 2 types de véhicules :

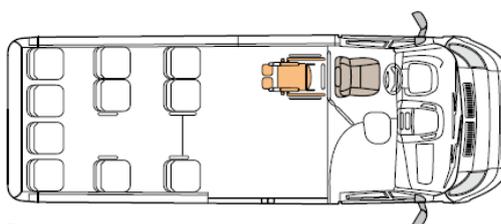
- 9 véhicules « Dietrich City 21 » d'une capacité de 20 places dont 10 places assises.
- 2 véhicules « Mercedes sprinter city 65 » d'une capacité de 30 places dont 12 places assises.

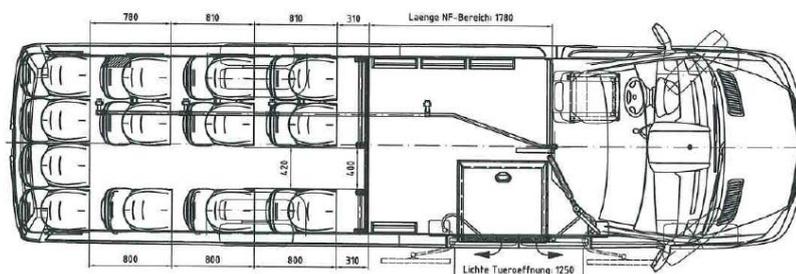
#### Tous les véhicules sont équipés :

- D'un accès très aisé obtenu par une hauteur de plancher de 270mm pour les Dietrich et 340mm pour les Mercedes.
- D'un emplacement pour personne en fauteuil roulant avec totem, main courante, accoudoir, dispositif de demande d'arrêt dédié.
- D'une rampe manuelle
- D'un siège pour personne à mobilité réduite à proximité directe de l'entrée



Dietrich City 21





Mercedes sprinter city 65

Caractéristiques techniques du Dietrich City 21 :

Longueur : **6363mm**  
 Hauteur du plancher : **270mm**  
 Type de palette : **rampe manuelle**  
 Longueur de la palette : **1000mm**

Caractéristiques techniques du Mercedes sprinter city 65 :

Longueur : **7716mm**  
 Hauteur du plancher : **340mm**  
 Type de palette : **rampe manuelle**  
 Longueur de la palette : **905mm (intérieur bus) + 905mm (extérieur bus)**

Caractéristiques techniques et évaluation de la hauteur du quai le plus adéquat pour les bus existants :

Minibus Dietrich City 21		Calcul du % si le quai est à							
		13cm	15cm	16cm	17cm	18cm	19cm	20cm	21cm
hauteur plancher	27.00 cm	14%	12%	11%	10%	9%	8%	7%	6%
hauteur de la rampe	23.00 cm	10%	8%	7%	6%	5%	4%	3%	2%
longueur de la rampe	100.00 cm	Déploiement manuelle : Largeur nécessaire entre le bus et le quai pour la manœuvre de la rampe : 15 à 20cm							
Longueur du bus	636.00 cm	<u>Commentaire fabricant</u> : pente maxi de 12% sur trottoir de 15cm							
Distance entre l'avant du bus et la porte adaptée PMR	240.00 cm	Le conducteur devra stationner son véhicule de manière à avoir la porte au niveau de la signalisation de la porte							

Mercedes sprinter city 65		Calcul du % si le quai est à							
		13cm	15cm	16cm	17cm	18cm	19cm	20cm	21cm
hauteur plancher	34.00 cm	12%	10%	10%	9%	9%	8%	8%	7%
hauteur planché abaissé	27.00 cm	8%	7%	6%	6%	5%	4%	4%	3%
longueur de la rampe	181.00 cm	Déploiement manuelle : Largeur nécessaire entre le bus et le quai pour la manœuvre de la rampe : 15 à 20cm							
Longueur du bus	771.60 cm	<u>Commentaire fabricant</u> : pente maxi de 12% sur trottoir de 15cm							
Distance entre l'avant du bus et la porte adaptée PMR	215.50 cm	Le conducteur devra stationner son véhicule de manière à avoir la porte au niveau de la signalisation de la porte							

## AMENAGEMENT D'UN ARRÊT TYPE - REFERENTIEL

### 1. TYPOLOGIE D'UN POINT D'ARRÊT

2 types de positionnement peuvent être envisagés. Les caractéristiques imposées ont pour but de limiter les lacunes horizontales entre le bus et l'arrêt et ainsi faciliter au mieux l'accès au bus pour l'ensemble des usagers.

#### POINT D'ARRÊT EN LIGNE

Le bus reste en circulation et sur sa trajectoire. Ce type d'arrêt est à **privilégier** quand il n'y a pas de stationnement en bord de trottoir en amont ou en aval du quai susceptible de gêner l'accostage du bus. Il est également préconisé lorsque l'arrêt longe un couloir bus. Il est bloquant pour la circulation. Ce type d'arrêt doit être aménagé en fonction des contraintes de circulation. Selon le cas, il peut être mis en place pour adoucir la circulation et éviter des difficultés de réinsertion dans la circulation qui peut pénaliser l'exploitation.

#### POINT D'ARRÊT EN AVANCEE

L'aire d'arrêt sera avancée de telle sorte que le bus reste sur sa trajectoire. Ce type d'arrêt est préconisé quand il y a présence de stationnement à proximité de l'arrêt afin de faciliter l'accostage sans encombre du bus. Il est bloquant pour la circulation. Ce type d'arrêt doit être aménagé en fonction des contraintes de circulation.

Cas particulier en cas d'implantation après une courbe (Virage ou chicane) : Il est indispensable de prévoir une section droite de chaussée de 5m à 40m avant le quai (selon configurations) pour permettre au bus de se mettre en ligne. Une fois à quai, la lacune horizontale qui sépare le bus de la bordure doit être inférieure ou égale à 5cm.

#### POINT D'ARRÊT EN ALVEOLE

Les points d'arrêt en alvéole ou en encoche ne sont pas à privilégier pour les raisons suivantes :

- Type d'arrêt posant de lourds problèmes d'accostage (nécessite un balayage),
- Réinsertion difficile dans la circulation,
- Risque de stationnement illicite,
- Consommation d'espace.

Toutefois, si sa création est incontournable, notamment dans certaines zones périurbaines (problèmes liés à la vitesse et la visibilité) ou pour un arrêt de régulation, il devra présenter un biseau de part et d'autre du quai de **12m** de longueur.

### 2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU QUAI DE BUS

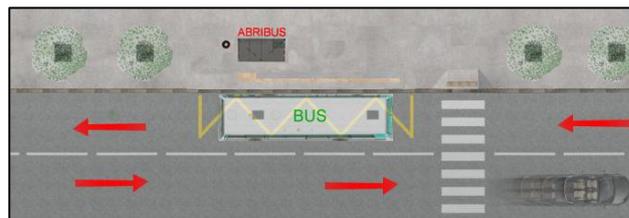
#### LONGUEUR DU QUAI

La longueur du quai doit pouvoir accueillir l'ensemble du bus.

Règlementairement, pour le réseau COLIBRI cette longueur tient compte de l'évolution possible du réseau et notamment du type de bus qui sera utilisé ultérieurement.

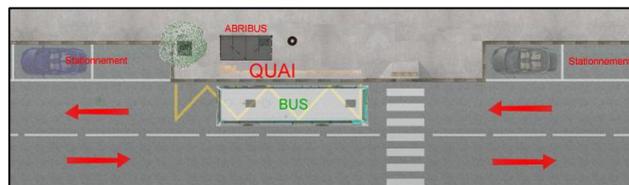
### Longueur du quai si point d'arrêt en ligne :

- 10m pour un arrêt COLIBRI
- 15m pour un arrêt COLIBRI + CG01



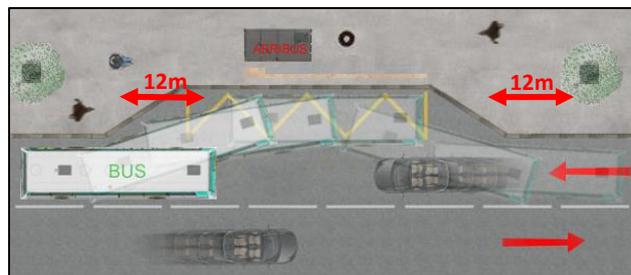
### Longueur du quai si point d'arrêt en avancée

- 10m pour un arrêt COLIBRI
- 15m pour un arrêt COLIBRI + CG01



### Longueur du quai si point d'arrêt en alvéole :

- 34m pour un arrêt COLIBRI
- 39m pour un arrêt COLIBRI + CG01



## LARGEUR DU QUAÏ

### LARGEUR DE LA CIRCULATION

#### Prescription réglementaires

L'accessibilité d'un point d'arrêt de bus n'a de sens que si le cheminement jusqu'à ce point d'arrêt est lui-même accessible.

La largeur du quai est essentielle pour les personnes en fauteuil roulant pour leur permettre aisément d'accéder et cheminer dans la zone d'attente et leur permettre d'entrer et de sortir du bus.

Largeur minimale de passage, libre de tout obstacle, entre le nez de la bordure et l'emplacement d'un abri ou du poteau d'arrêt :

**0.90m**



Si le cheminement pour piétons du côté du cadre bâti est inférieur à 1.40m :

Largeur minimale de passage, libre de tout obstacle, entre le nez de la bordure et l'emplacement d'un abri ou du poteau d'arrêt :

**1.40 m**



### Recommandations et qualité d'usage

- A l'arrière de l'abribus ou du « totem » une largeur de circulation à 1,80 m offre un confort supplémentaire et la possibilité à 2 personnes en fauteuil roulant de se croiser.
- Dans tous les cas, privilégier une largeur de passage de 1.40m entre le nez du quai et l'abribus (ou « totem ») pour permettre le passage d'un fauteuil roulant ou d'une poussette.



### LARGEUR DE LA ZONE DE MONTEE DES PERSONNES EN FAUTEUIL ROULANT

Les personnes en fauteuil roulant accèdent aux bus à l'aide d'une palette disposée entre le bus et le quai.

Une des conditions nécessaires pour garantir l'accessibilité d'un point d'arrêt aux personnes en fauteuil est la garantie que cette dernière puisse manœuvrer lors des phases de montée et de descente du véhicule. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une emprise suffisante pour permettre le retournement du fauteuil. L'aire de retournement du fauteuil peut être matérialisée par une surface circulaire plane, de diamètre 1,50 m.

La condition de planéité implique que la surface occupée par la rampe déployée ne peut être incluse dans cette aire de retournement. Le quai doit donc pouvoir **proposer une largeur minimale de 1,50 m en plus de la largeur occupée par la rampe déployée.**

Cette largeur s'entend hors obstacle, ce qui signifie notamment que l'implantation éventuelle de mobilier, et en particulier d'un abribus, devra être adaptée de façon à réserver cette largeur.

La longueur maximale de la palette des bus existants est de 1000mm (**Déploiement manuelle : Largeur nécessaire entre le bus et le quai pour la manœuvre de la rampe : 15 à 20cm**).

Les bus existants ne comportent qu'une seule porte. Cette zone est située entre 2.10 et 2.30m du début du Zébra et libre de tout obstacle (poubelle, poteau,...).

**Longueur** minimale de la zone de montée (située entre 2 et 4m du repère conducteur)

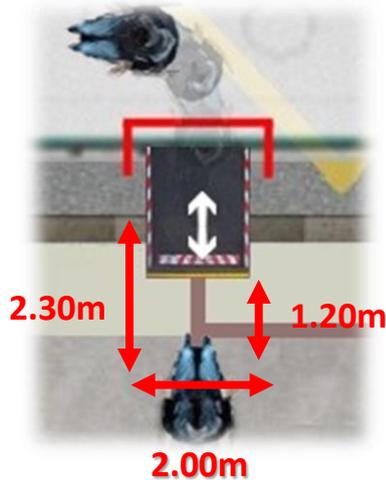
**2.30m**

**Largeur** minimale du quai (Zone de manœuvre + longueur de la palette) :

**2.30m**

Largeur minimale :

**2.30m**

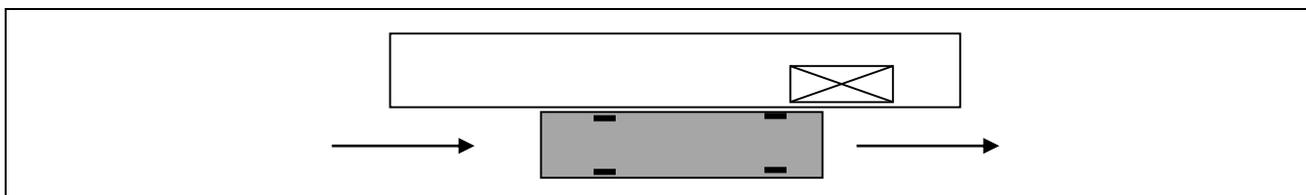


Zone de manœuvre  
insuffisante

HAUTEUR DU QUAI

**QUAI NE NECESSITANT PAS DE BALAYAGE**

On dit qu'il n'y a pas « balayage » lorsque le bus n'a pas besoin de mordre sur la bordure ou le quai lors de sa manœuvre d'accostage.



Hauteur du quai fixé à :

**21 cm (Tolérance de + ou - 5mm)**

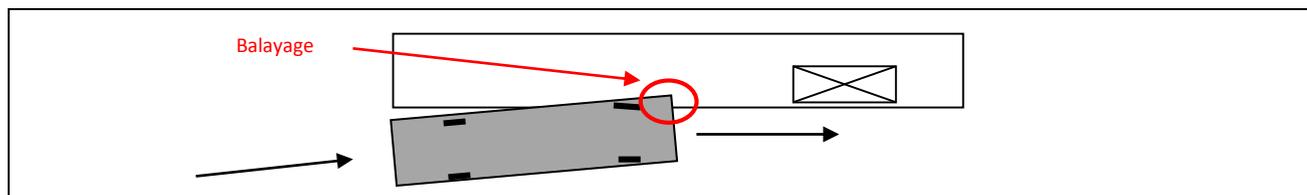
Cette hauteur a été définie suite à différents tests réalisés par l'exploitant, la CCMP et la commission intercommunale d'accessibilité en présence de personnes en fauteuil roulant manuel et électrique. Elle permet de limiter la pente de la plateforme rétractable située en dessous de la porte et ainsi faciliter l'accès dans le bus pour les usagers en fauteuil roulant.

De plus cette hauteur de bordures est identique que celle exigée par le conseil général de l'Ain sur ses quais.

Elle sera également adaptée aux futurs véhicules du réseau.

### QUAI NECESSITANT UN BALAYAGE

On dit qu'il y a « balayage » lorsque le bus doit mordre sur le quai afin de s'aligner lors de l'accostage.



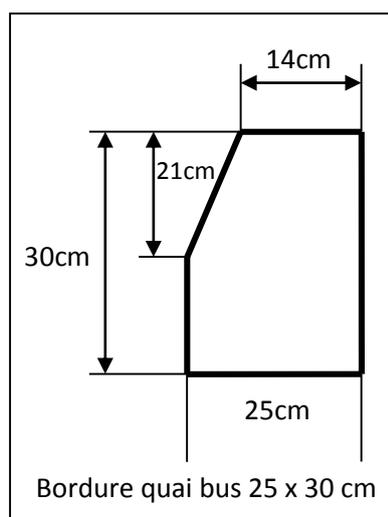
**Hauteur du quai fixé à :** 15 cm (Tolérance de + ou - 5mm)

### BORDURE

Les bordures de trottoirs classiques droites et rectangulaires ne permettent pas un accostage de qualité.

Le quai de bus doit être équipé de bordures inclinées afin que les roues du bus puissent y prendre appui et se rapprocher au plus près du quai. Sa surface inclinée doit être polie afin d'éviter que le flanc des pneus s'abîme de façon prématurée.

**Profil des bordures à utiliser (Identique CD01) :**

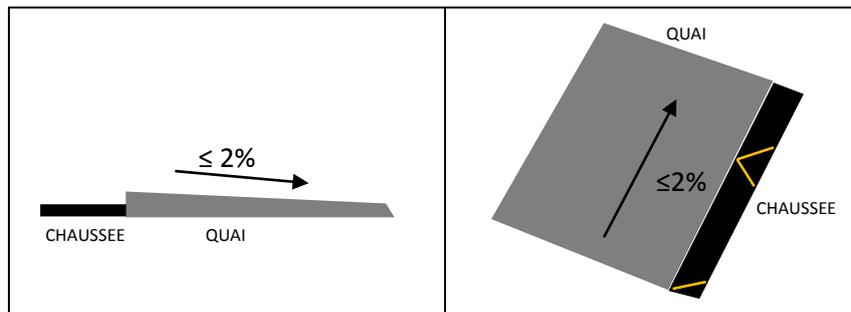


Différentes teintes et bétons pourront être appliqués sur le type et profil de bordures sélectionnées.

### DEVERS ET PENTE

Le dévers recommandés pour les points d'arrêt doit respecter les normes d'accessibilité liées au cheminement piéton sur voirie. Le dévers du quai ne doit pas dépasser 2% pour un bon usage de tous les équipements et l'utilisation de la palette.

Pente en travers sur l'arrêt	Pente en long sur l'arrêt
0 à 2%	0 à 2% (jusqu'à 5% toléré)



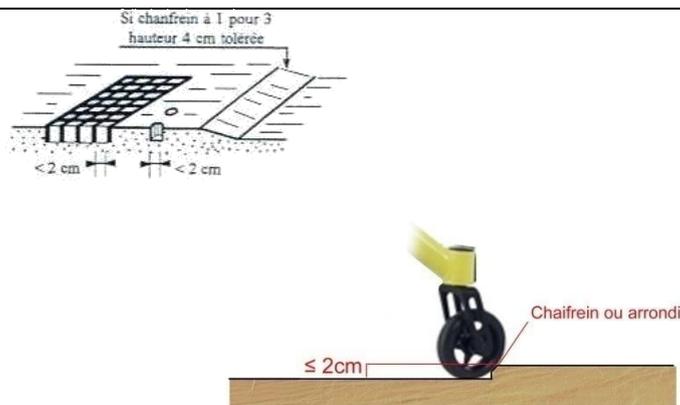
La pente en long de 2% ( $\leq 5\%$  toléré) est très souvent difficile à obtenir du fait de la topographie de la voirie existante.

Cependant sur toute la longueur du quai, la hauteur par rapport à la chaussée doit être identique et maintenue constante.

## RESSAUT

Le ressaut est une rupture d'alignement d'une pente tandis que le chanfrein est une petite coupe en biseau permettant de casser un angle vif.

Les ressauts sur les quais de bus sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de **2cm**. Elle peut atteindre **4cm** lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein « à un pour trois ».



## SOL

La nature du sol n'est pas imposée par la communauté de communes mais les règles d'accessibilité du sol sur voirie doivent s'appliquer.

Le sol ou le revêtement de sol du quai de bus doit être non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue :

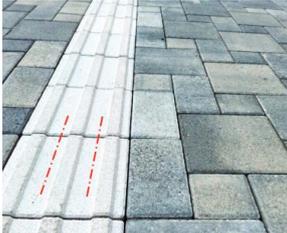
- Revêtement sans joints et non meubles (pas de pavé rustique ni de stabilisé)
- Revêtement type enrobé, ou béton coulé.
- Attention au glissant de certains matériaux trop lisses (ex : pierre)

## 3. EQUIPEMENTS

### BANDE DE SECURITE EN BORDURE DE QUAII

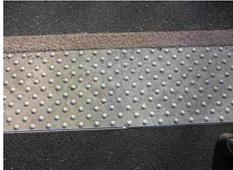
Pour éviter une chute accidentelle d'un voyageur non ou mal voyant et assurer un accostage sans accroche au droit du quai, une bande de sécurité doit être mise en place le long du quai. Cette bande de sécurité doit présenter un contraste de couleur et un revêtement différents du reste du quai.

Largeur : **20cm**

Longueur :	Entre le début du quai et la fin du quai (10 ou 15m)
Positionnement :	40cm de la bordure du quai
Matériaux :	Pavé podotactile, guide traversant 

## REPERAGE DE LA PORTE

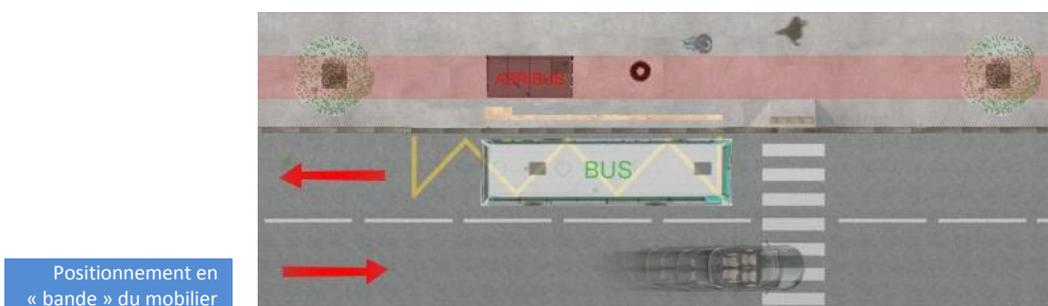
Pour permettre de repérage de la porte pour les personnes non ou malvoyantes une bande d'éveil à la vigilance dont être positionnée au sol. Cette bande d'éveil doit être visuellement et tactilement contrastée.

Largeur :	40cm
Longueur :	1.50m
Positionnement :	à 2.10m du début du zigzag
Matériaux	Bande podotactile 

### 4. MOBILIER SPECIFIQUE

Les équipements de type abri, information voyageur, distributeur de titre, banc, poubelle, arbre, doivent être implantés de manière à laisser l'espace minimal disponible pour le passage des personnes en fauteuil roulants et ne pas présenter de danger pour les personnes non ou malvoyantes.

Pour faciliter le cheminement ils doivent être positionnés en « bande ».



Ils devront également être placés en retrait du bord du quai afin de faciliter l'accostage pour le conducteur.

## IMPLANTATION DES ABRIBUS

L'implantation des abribus doit respecter les conditions suivantes :

- Placé en tête de quai. Si possible, l'avant de l'abribus est aligné avec le début du zigzag. Il apporte une aide supplémentaire au conducteur pour repérer la zone d'arrêt du bus
- En retrait par rapport au bord du quai
- Ne pas créer d'obstacle au cheminement sur le quai
- Marquage des surfaces vitrées transparentes pour les personnes malvoyantes au moyen de 2 bandes horizontales

- d'une largeur de 5cm, de couleur contrastée et situées respectivement à 1,10 m et 1,60 m de hauteur
- Placé de manière à ce que l'utilisateur de fauteuil roulant ait le trajet le plus court (pas d'obstacles à contourner) pour aller à la porte du bus.
- Prévoir une hauteur minimum de 2,20 m.



Implantation d'un  
Abribus



Penser à l'accès au panneau d'information (éviter de positionner des obstacles devant ce panneau : un banc par exemple)

## IMPLANTATION DU POTEAU D'ARRÊT

L'implantation du poteau d'arrêt doit respecter les conditions suivantes :

- Placé en tête de quai. Si possible, le poteau d'arrêt est aligné avec le début du zigzag. Il apporte une aide supplémentaire au conducteur pour repérer la zone d'arrêt du bus ;
- En retrait par rapport au bord du quai ;
- Situé en dehors des cheminements logiques des piétons ;
- Ne pas créer d'obstacle au cheminement sur le quai ;
- Être détectable à la canne et ne pas présenter d'angle saillant dangereux ;
- Les inscriptions doivent être visibles et clairement lisibles.

### 5. AUTRES MOBILIERS

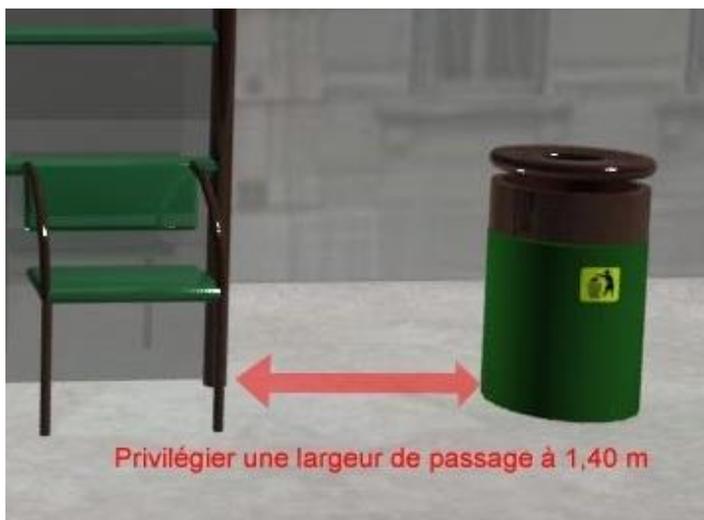
L'emplacement des autres mobiliers (corbeille à papiers, banc, arbre,...) doivent respecter au minimum la réglementation liée au mobilier sur voirie dont en voici un résumé :

- Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieure à 2 centimètres
- Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.  
Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30m. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.
- La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 de l'arrêté du 15 janvier 2007.  
Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.
- S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :
  - o s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;
  - o s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.
- Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.

### Corbeille à papiers :

Prévoir un passage de circulation entre la corbeille et l'abribus (ou autre élément de mobilier urbain). Proposer de préférence un passage de 1,40 m (1m minimum).

Proposer une corbeille de couleur contrastée présentant un volume qui se prolonge au sol pour être repérables par les personnes malvoyantes et aveugles (éviter les corbeilles sur pied et poteau).



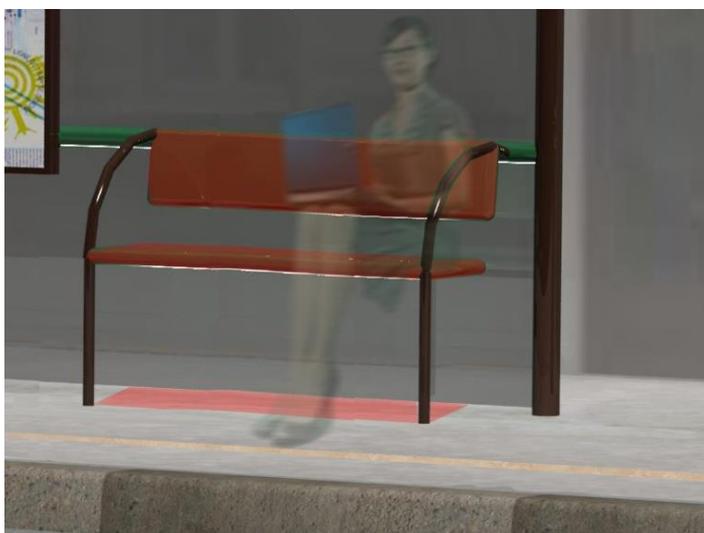
### Banc :

Il est prévu au minimum une place assise sous l'abri.

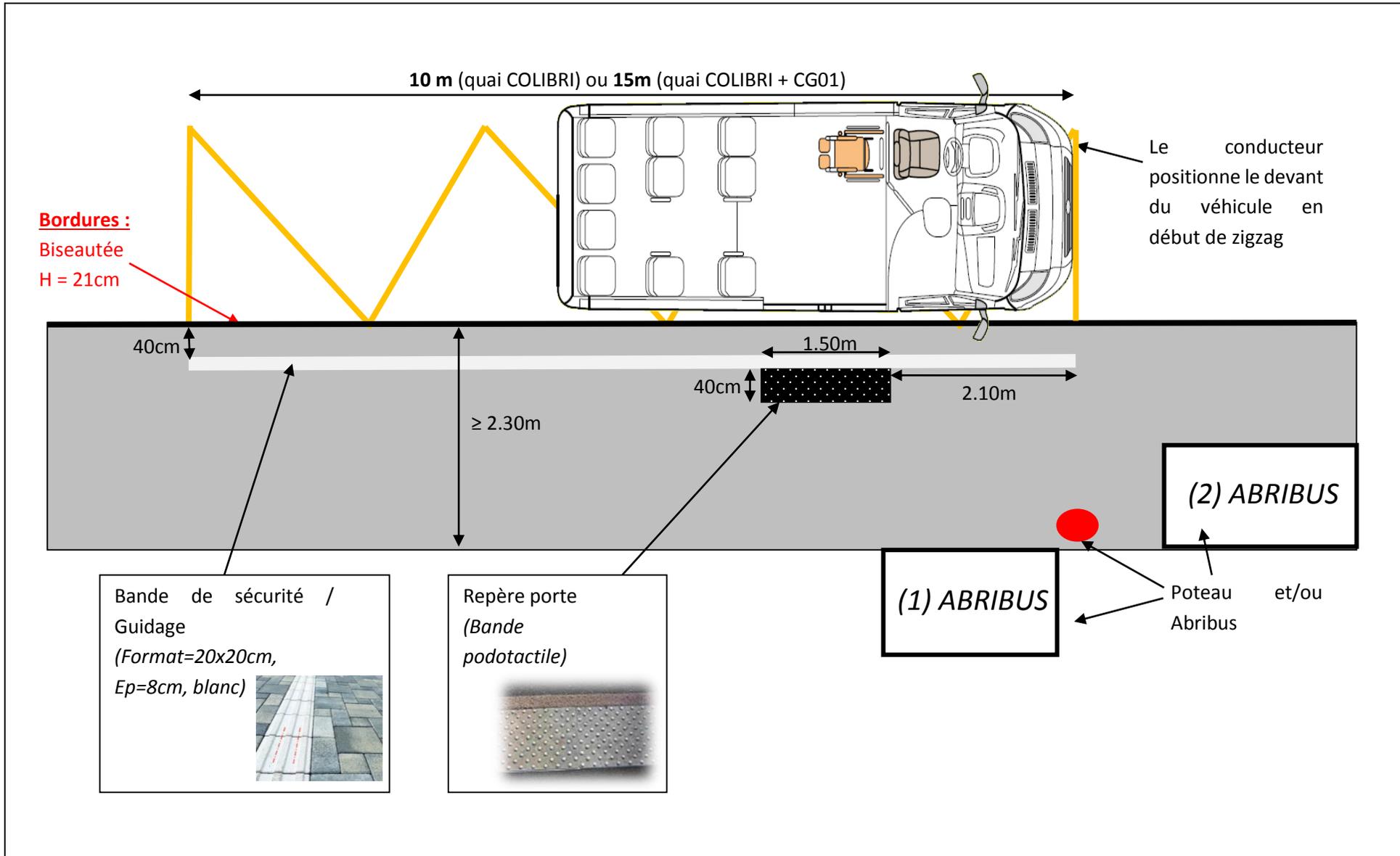
Proposer un contraste coloré.

Proposer des accoudoirs et un prolongement au sol par des pieds pour les personnes malvoyantes.

Dans le cas d'un arrêt sans abribus l'installation d'un banc ou d'un appui ischiatique est recommandée.



6. SCHEMA RECAPITULATIF



# PARTIE 6 – RESULTATS DES DIAGNOSTICS

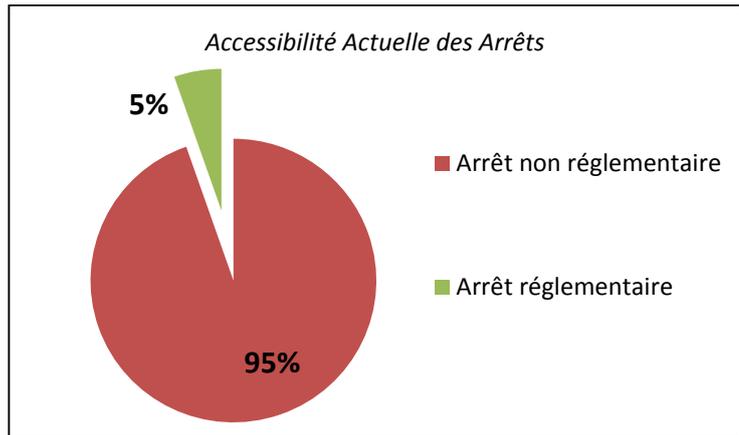
Le réseau de transport urbain de la communauté de communes est maillé de 112 points d'arrêts. L'intégralité des points d'arrêts a fait l'objet d'un diagnostic détaillé figurant dans un rapport.

Pour rappel les arrêts ont été classés en 2 catégories :

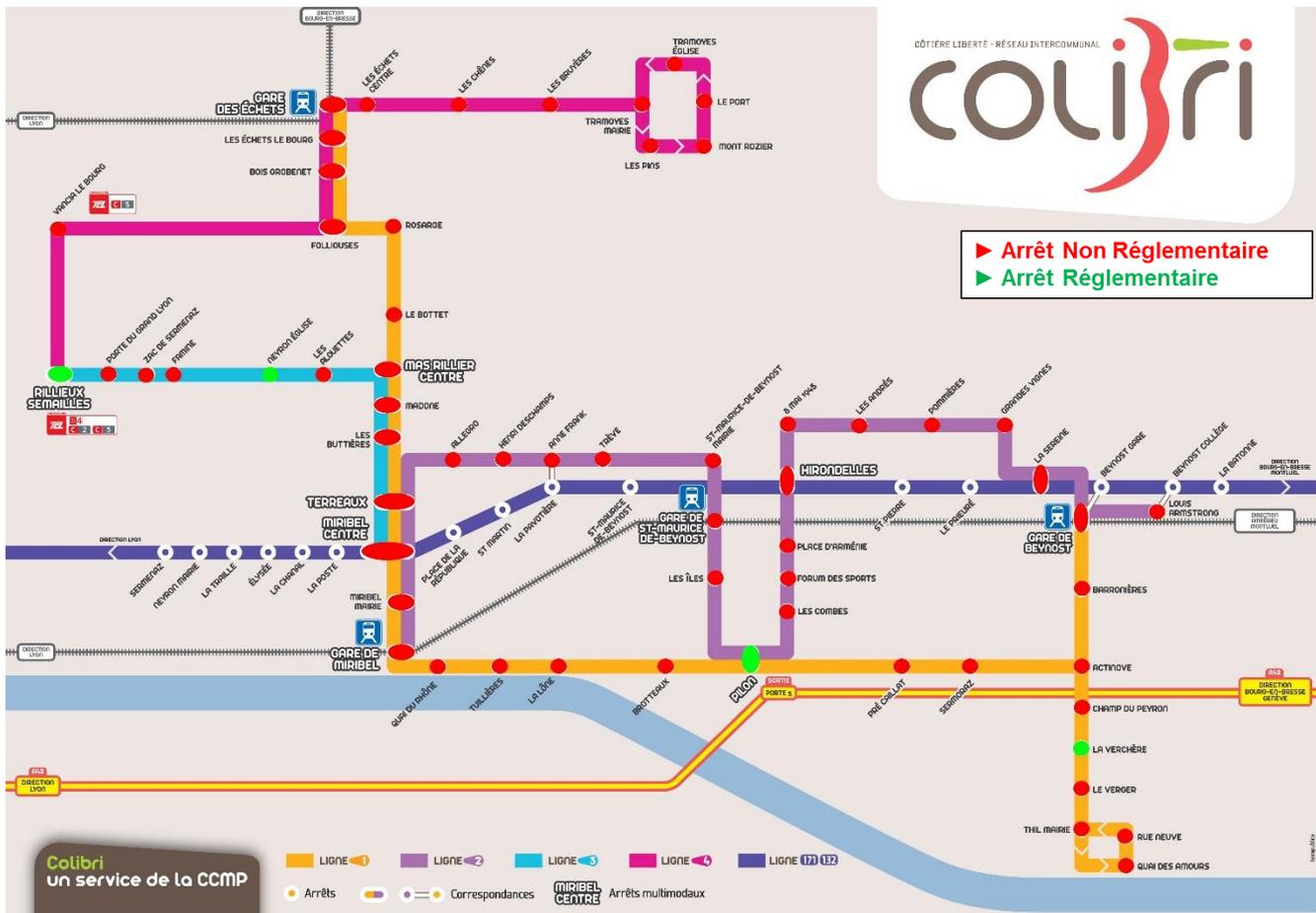
- Niveau d'accessibilité Réglementaire,
- Niveau d'accessibilité Non Réglementaire.

Sur les 112 points d'arrêt, le réseau possède en juin 2015 :

- 106 points d'arrêts Non réglementaires
- 6 points d'arrêts réglementaires



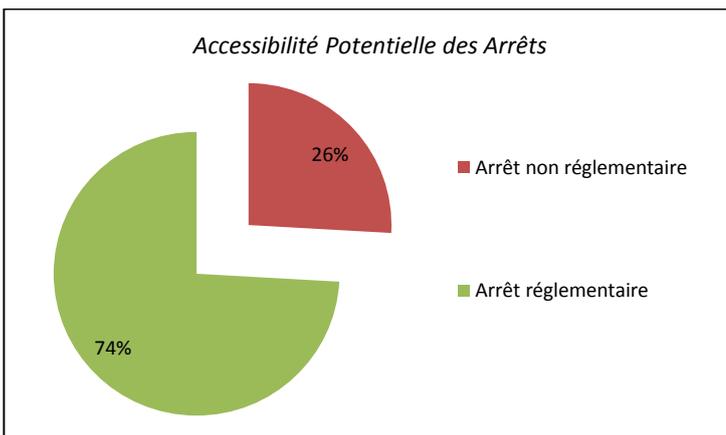
Données du diagnostic d'accessibilité des points d'arrêt



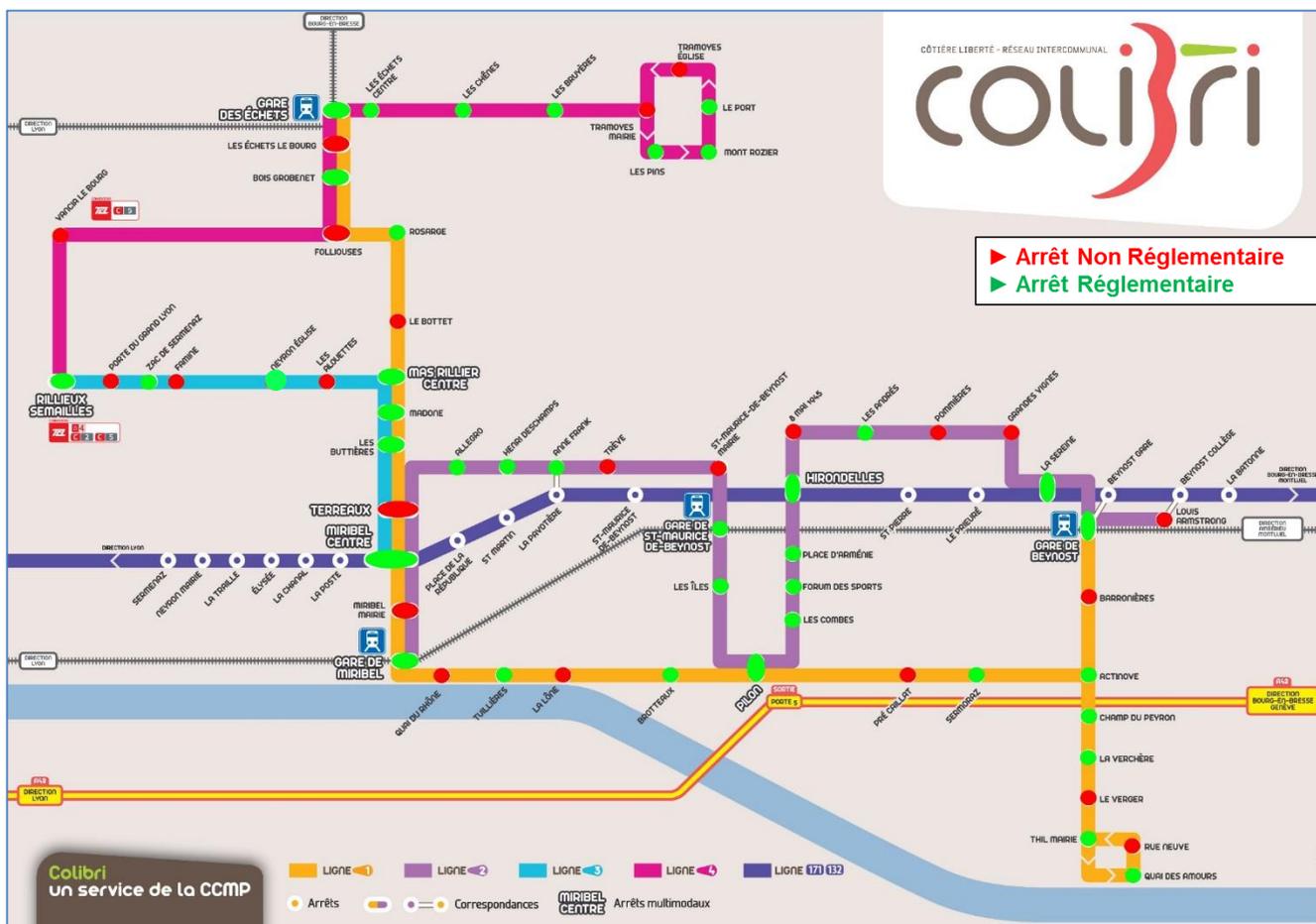
Carte du niveau d'accessibilité actuelle du réseau COLIBRI

Sur les 112 points d'arrêt, le niveau potentiel d'accessibilité est de :

- 29 arrêts Non réglementaires
- 83 arrêts Réglementaires

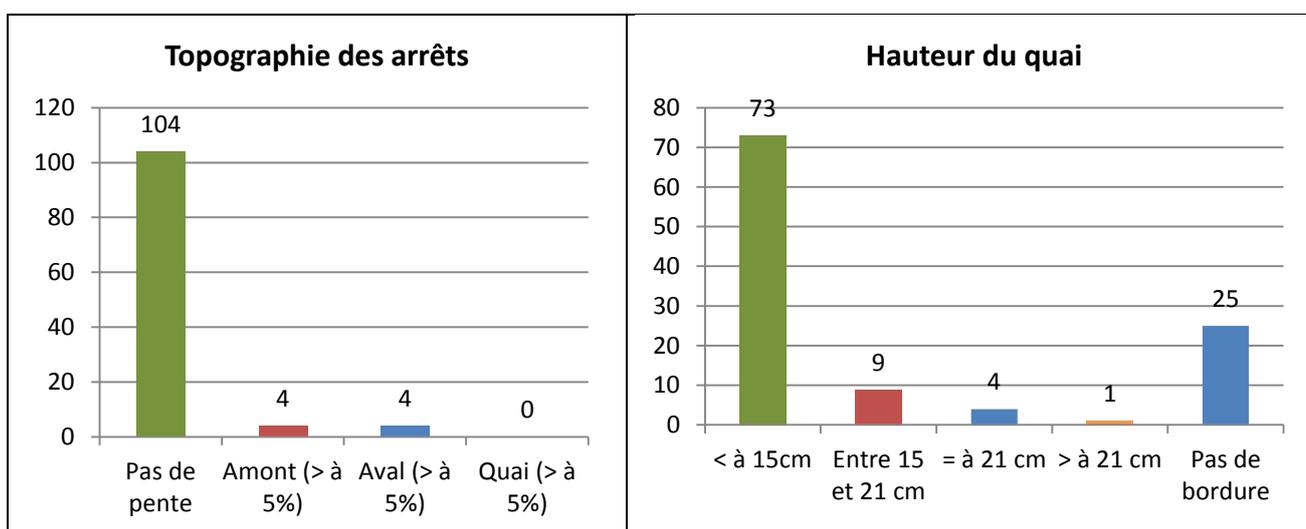
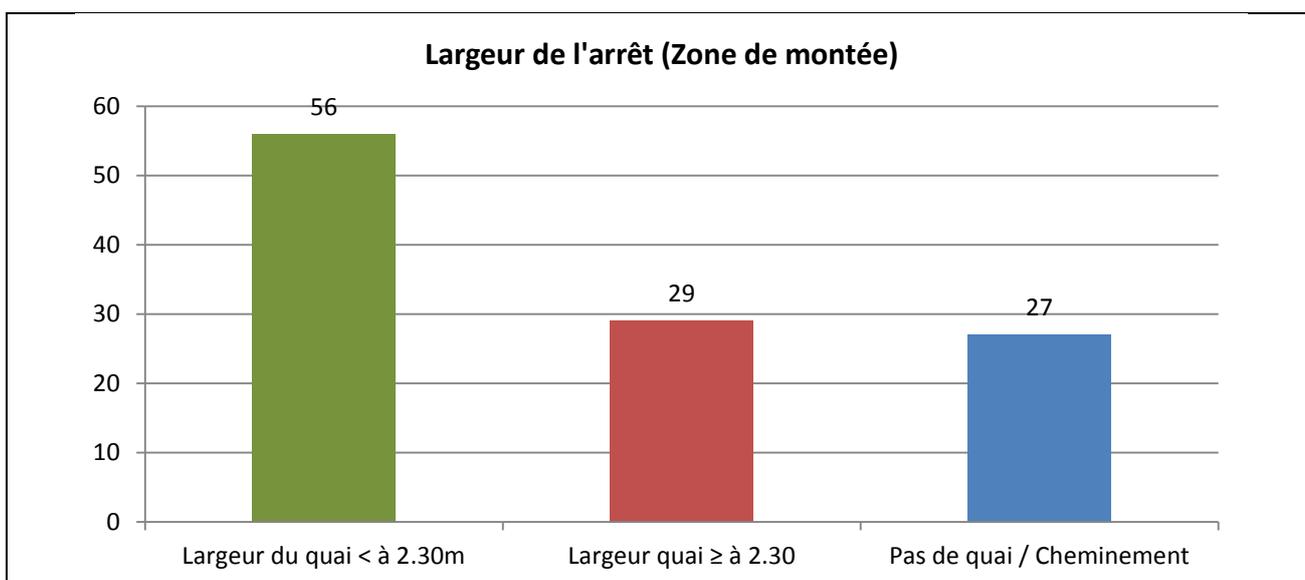
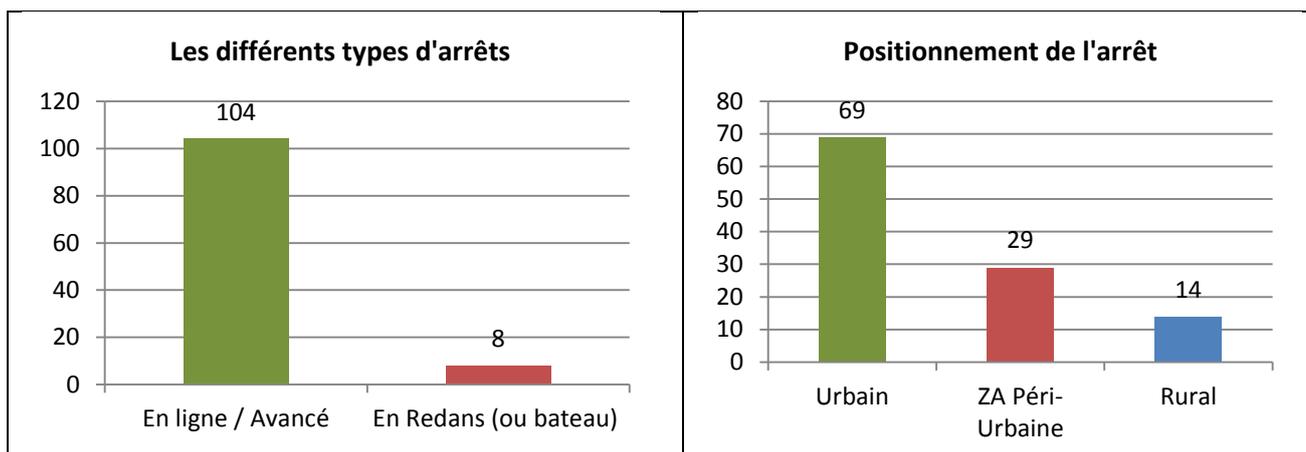


Niveau potentiel d'accessibilité des arrêts



Carte du niveau d'accessibilité potentielle du réseau COLIBRI

29 points d'arrêt n'ont pas le potentiel de devenir accessibles aux personnes en fauteuil roulant (Topographie, largeur disponible,...). Il n'est pas possible de généraliser une campagne de travaux pour ces arrêts qui demandent à être étudiés individuellement. Les travaux devront être intégrés dans un projet global de restructuration de la voirie.



## PARTIE 7 – DEFINITION ET LISTE DES ARRETS PRIORITAIRES

Conformément au code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014, l'accessibilité du service de transport sera assurée par l'aménagement des **points d'arrêt prioritaires**.

La liste de ces points d'arrêt prioritaires, assortie de la description de leurs caractéristiques et des moyens à mettre en œuvre pour les rendre accessibles, constitue ainsi un élément essentiel constituant le SDA-Ad'AP.

Cette démarche de priorisation des points d'arrêt repose sur des principes élémentaires permettant de caractériser le niveau de performance en termes d'accessibilité du réseau, abordant ainsi des notions d'efficacité (toucher le plus de personnes possible), de maillage (assurer le meilleur maillage du territoire et desservir les principaux pôles générateurs) ou encore de continuité (notamment en termes d'itinéraires et de cheminement).

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 détaille les critères permettant de déterminer les points d'arrêt pouvant revêtir ce caractère prioritaire.

« Art. D1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

1. Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
2. Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
3. Il constitue un pôle d'échanges ;
4. Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées. »

Lorsque l'application des critères définis ne conduit pas à identifier un point d'arrêt prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune.

**NOTA : Dans la suite de ce document la notion « d'arrêt de bus » rassemble le point d'arrêt ALLER et le point d'arrêt RETOUR. Un arrêt est considéré accessible dès lors que les 2 points d'arrêt sont accessibles.**

### LIGNES STRUCTURANTES DU RESEAU COLIBRI

Le réseau COLIBRI ne possède pas de ligne structurante.

**ARRETS DESSERVANT AU MOINS 2 LIGNES DE TRANSPORT PUBLIC ET QUI CONSTITUENT UN POLE D'ÉCHANGE**

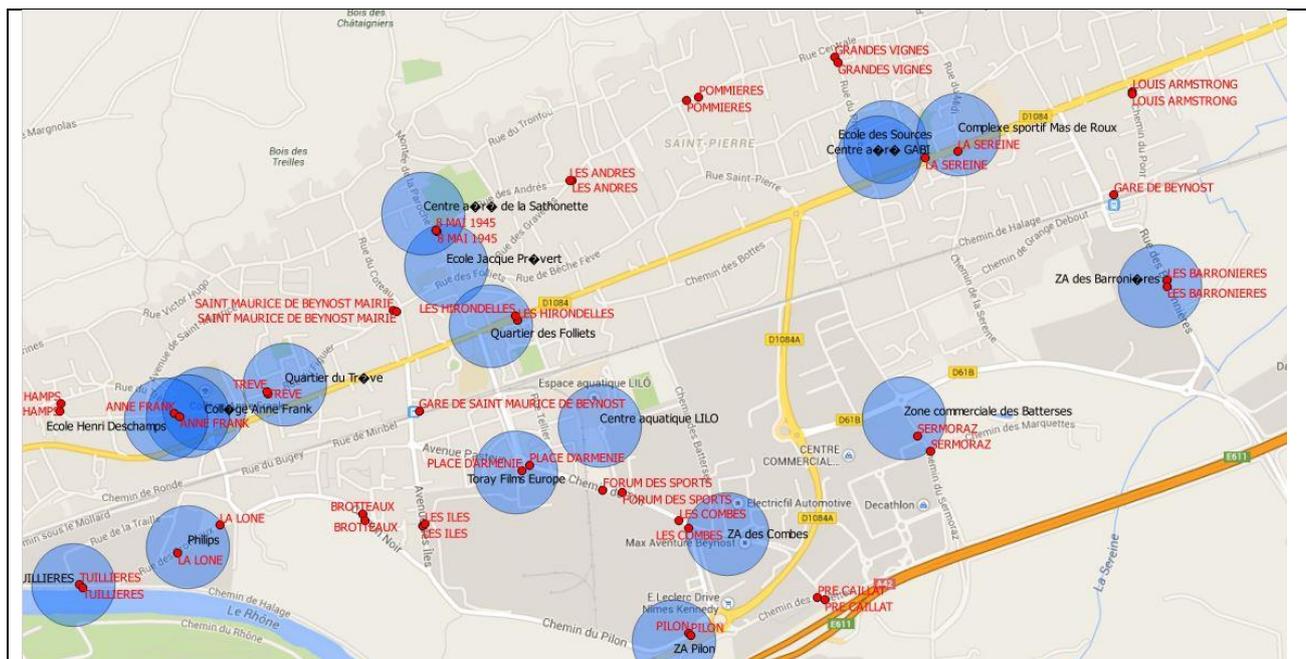
Liste des arrêts (ALLER et RETOUR) desservant au moins 2 lignes de transport public et constituant un pôle d'échange :

Nom de l'arrêt	Ligne(s) desservie(s)							
	N° des lignes	Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	CG	TCL	TER
<b>MIRIBEL CENTRE</b>	1 - 2 - 3 - 171 - 132	X	X	X		X		
<b>RILLIEUX SEMAILLES</b>	3 - 4 - TCL			X	X		X	
<b>GARE DE BEYNOST</b>	1 - 2	X	X					X
<b>GARE DE MIRIBEL</b>	1 - 2	X	X					X
<b>GARE DES ECHETS</b>	1 - 4	X			X			X
<b>TERREAUX</b>	1 - 2 - 3	X	X	X				
<b>MIRIBEL MAIRIE</b>	1 - 2	X	X					
<b>MAS RILLIER CENTRE</b>	1 - 3	X		X				
<b>LES HIRONDELLES</b>	2 - 171 - 132		X			X		
<b>LA SEREINE</b>	2 - 171 - 132		X			X		
<b>FOUILLOUSES</b>	1 - 4	X			X			
<b>GARE DE ST MAURICE DE BEYNOST</b>	2		X					X
<b>LES ECHETS LE BOURG</b>	1 - 4	X			X			
<b>BOIS GROBENET</b>	1 - 4	X			X			
<b>LES BUTTIERES</b>	1 - 3	X		X				
<b>PILON</b>	1 - 2	X	X					
<b>MADONE</b>	1 - 3	X		X				

**ARRETS SITUÉS DANS UN RAYON DE 200 METRES AUTOUR D'UN POLE GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS OU D'UNE STRUCTURE D'ACCUEIL POUR PERSONNES HANDICAPÉES OU PERSONNES ÂGÉES.**

Liste des arrêts situés dans un rayon de 200m autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées :

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MIRIBEL CENTRE</li> <li>▪ GARE DE MIRIBEL</li> <li>▪ TERREAUX</li> <li>▪ MIRIBEL MAIRIE</li> <li>▪ MAS RILLIER CENTRE</li> <li>▪ LES HIRONDELLES</li> <li>▪ LA SEREINE</li> <li>▪ TREVE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BOIS GROBENET</li> <li>▪ ANNE FRANK</li> <li>▪ 8 MAI 1945</li> <li>▪ SERMORAZ</li> <li>▪ LA LONE</li> <li>▪ LES COMBES</li> <li>▪ PLACE D'ARMENIE</li> <li>▪ ALLEGRO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ QUAI DU RHONE</li> <li>▪ ROSARGE</li> <li>▪ PILON</li> <li>▪ TUILLIERES</li> <li>▪ FOLLIOUSES</li> <li>▪ BARRONIERES</li> <li>▪ ZAC DE SERMENAZ</li> <li>▪ LES CHÊNES</li> </ul>
---	--	---



Exemple d'une carte de localisation des pôles générateurs de déplacement avec cercle de 200m de rayon

#### COMMUNES NON DESSERVIES PAR UN ARRÊT PRIORITAIRE

L'application des critères ne conduit pas à identifier un point d'arrêt prioritaire dans 2 communes : THIL et TRAMOYES

Les 2 arrêts prioritaires retenus sont **THIL MAIRIE** et **TRAMOYES MAIRIE** qui sont les arrêts les plus fréquentés de chaque commune.

## LISTE DES ARRÊTS PRIORITAIRES

33 arrêts sont définis « prioritaires » suivants les critères réglementaires.

Liste des arrêts prioritaires suivant les critères réglementaires :

Nom de l'arrêt	Ligne(s) desservie(s)							TER	Commune
	N° des lignes	Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	CG	TCL		
MIRIBEL CENTRE	1 - 2 - 3 - 171 - 132	X	X	X		X			MIRIBEL
RILLIEUX SEMAILLES	3 - 4 - TCL			X	X		X		RILLIEUX LA PAPE
GARE DE BEYNOST	1 - 2	X	X					X	BEYNOST
GARE DE MIRIBEL	1 - 2	X	X					X	MIRIBEL
GARE DES ECHETS	1 - 4	X			X			X	LES ECHETS
TERREAUX	1 - 2 - 3	X	X	X					MIRIBEL
MIRIBEL MAIRIE	1 - 2	X	X						MIRIBEL
MAS RILLIER CENTRE	1 - 3	X		X					LE MAS RILLIER
GARE DE ST MAURICE DE BEYNOST	2		X					X	SAINT MAURICE
LES HIRONDELLES	2 - 171 - 132		X			X			SAINT MAURICE
LA SEREINE	2 - 171 - 132		X			X			BEYNOST
TREVE	2		X						MIRIBEL
LES ECHETS LE BOURG	1 - 4	X			X				LES ECHETS
THIL MAIRIE	1	X							THIL
TRAMOYES MAIRIE	4				X				TRAMOYES
BOIS GROBENET	1 - 4	X			X				LES ECHETS
ANNE FRANK	2		X						MIRIBEL
LES BUTTIERES	1 - 3	X		X					MIRIBEL
8 MAI 1945	2		X						SAINT MAURICE
SERMORAZ	1	X							BEYNOST
LA LONE	1	X							MIRIBEL
LES COMBES	2		X						SAINT MAURICE
PLACE D'ARMENIE	2		X						SAINT MAURICE
ALLEGRO	2		X						MIRIBEL
QUAI DU RHONE	1	X							MIRIBEL
ROSARGE	1	X							LES ECHETS
PILON	1 - 2	X	X						SAINT MAURICE
TUILLIERES	1	X							MIRIBEL
FOLLIUSES	1 - 4	X			X				LES ECHETS
MADONE	1 - 3	X		X					MIRIBEL
BARRONIERES	1	X							BEYNOST
ZAC DE SERMENAZ	3			X					NEYRON
LES CHÊNES	4				X				LES ECHETS

## PARTIE 8 – DEROGATION POUR IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

La liste des demandes de dérogations est un élément constitutif du SDA-Ad'AP, tel que le définit le code des transports modifié par le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 décrit les configurations pouvant être qualifiées d'ITA routières comme suit :

*« Art. D1112-15. – La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible, notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente **une pente supérieure à 5 %** ou que **l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée**, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »*

Liste des ITA (Impossibilité Technique Avérée) – Arrêts prioritaires :

- BARRONIERES
- FOLLIOUSES
- LA LONE
- LES ECHETS LE BOURG
- MIRIBEL MAIRIE
- QUAI DU RHONE
- TERREAUX
- 8 MAI 1945
- THIL MAIRIE
- TRÊVE
- TRAMOYES MAIRIE

Le déplacement de ces arrêts n'est pas envisageable car il aurait trop d'incidence sur le fonctionnement du réseau (proximité immédiate d'un autre arrêt).

Un service de substitution pour les Arrêts en ITA sera mis en place dans un délai de **18 mois** à compter de la validation de l'ITA.

Le moyen de substitution respectera la réglementation en vigueur :

- Coût des services de substitution ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun.
- Substituant un service public de transport, le transport de substitution doit assurer, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible. Même s'il n'existe pas de définition précise de la notion de « conditions analogues », il est recommandé qu'il soit lui-même ouvert au public et qu'il ait les mêmes conditions de fonctionnement en termes d'amplitude et de fréquence que le service régulier.
- Le service de substitution peut être organisé sous forme de transport à la demande, la réservation préalable étant de nature à assurer une prise en charge optimale des personnes handicapées. Le TAD doit cependant être aménagé afin de respecter les caractéristiques d'un transport de substitution.

**LISTE DETAILLEE DES IMPOSSIBILITES TECHNIQUES AVEREES :**

NOM de l'Arrêt	Lignes desservies	Sens	Nature de l'obstacle	Handicap concerné	Motif de la dérogation	Moyen de substitution proposé	Photo
<b>BARRONIERES</b>	1	GARE DES ECHETS THIL MAIRIE	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.70m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
<b>FOLLIOUSES</b>	1	GARE DES ECHETS	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.67m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
<b>LA LONE</b>	1	THIL MAIRIE	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.52m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
<b>LES ECHETS LE BOURG</b>	1 - 4	GARE DES ECHETS / TRAMOYES	Largeur du quai < à 2.30m (L=2m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
<b>MIRIBEL MAIRIE</b>	1 - 2	GARE DES ECHETS / GARE DE BEYNOST / RILLIEUX SEMAILLES	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.50m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	

NOM de l'Arrêt	Lignes desservies	Sens	Nature de l'obstacle	Handicap concerné	Motif de la dérogation	Moyen de substitution proposé	Photo
QUAI DU RHONE	1	GARE DES ECHETS	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.50m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
TERREAUX	1 - 2 - 3	THIL MAIRIE / GARE DE MIRIBEL / MIRIBEL CENTRE	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.44m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
8 MAI 1945	2	GARE DE MIRIBEL	Absence de quai. Le poteau d'arrêt est positionné sur la chaussée.		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité de créer un quai de largeur suffisante sans empiéter sur la chaussée.	OUI	
TREVE	2	LOUIS ARMSTRONG	Largeur du quai < à 2.30m (L=1.61m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	
TRAMOYES MARIE	4		Largeur du quai < à 2.30m (L=1.75m)		Emprise trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement d'une personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.  Impossibilité d'élargir le quai de part et d'autre du quai (Domaine privé et route)	OUI	

Les détails de l'état des lieux de ces arrêts sont disponibles en Annexe de ce document.

## PARTIE 9 – LE PLAN D’ACTION POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU

Suite aux conclusions du diagnostic d’accessibilité et à la définition de la liste des arrêts prioritaires, la CCMP a réalisé une programmation des aménagements et des actions pour l’accessibilité de son réseau de transport. Les réunions de travail avec les élus, les associations de personnes handicapées et l’exploitant ont permis de déterminer les actions à engager.

### LES ORIENTATIONS DE L’AGENDA D’ACCESSIBILITE PROGRAMMEE

#### 1. L’AMENAGEMENT DE L’ACCESSIBILITE DES POINTS D’ARRET

Le travail sur le plan d’actions est le fruit de nombreux échanges au sein du comité technique et du comité de pilotage. Il a été choisi que les travaux seront hiérarchisés suivant les critères suivants :

- Pôle d’échange (Dessert train / Arrêt CG / Réseau TCL)
- Fréquentation de l’arrêt
- Accessibilité des abords (Cheminement piéton)

Plusieurs scénarii ont été proposés au comité technique et à la commission d’accessibilité

#### Scénario retenu :

<u>ANNEE 2016</u>				<u>ANNEE 2017</u>			
N°	Nom Arrêt	Ligne	Montant	N°	Nom Arrêt	Ligne	Montant
1	MIRIBEL CENTRE	L1	26 160 €	12	LES ECHETS LE BOURG	L1	8 180 €
2	GARE DE BEYNOST	L1	8 170 €	13	THIL MAIRIE	L1	17 760 €
3	GARE DE MIRIBEL	L1	10 230 €	14	TRAMOYES MAIRIE	L4	10 880 €
4	GARE DES ECHETS	L1	7 930 €	15	BOIS GROBENET	L1	14 700 €
5	TERREAUX	L1	7 300 €	16	LES BUTTIERES	L1	20 460 €
6	MIRIBEL MAIRIE	L1	9 780 €	17	8 MAI 1945	L2	9 130 €
7	MAS RILLIER CENTRE	L1	12 460 €	18	SERMORAZ	L1	16 960 €
8	GARE DE ST MAURICE DE BEYNOST	L2	10 230 €	19	LA LONE	L1	7 380 €
9	LES HIRONDELLES	L2	20 860 €	20	LES COMBES	L2	13 460 €
10	LA SEREINE	L2	16 860 €	21	PLACE D'ARMENIE	L2	13 820 €
11	TREVE	L2	7 380 €				
			<b>TOTAL ANNEE 1 137 360 €</b>				<b>TOTAL ANNEE 2 132 730 €</b>

ANNEE 2018			
N°	Nom Arrêt	Ligne	Montant
22	ALLEGRO	L2	8 780 €
23	QUAI DU RHONE	L1	7 380 €
24	ROSARGE	L1	17 460 €
25	TUILLIERES	L1	18 360 €
26	FOLLIOUSES	L1	16 742 €
27	MADONE	L1	20 460 €
28	BARRONIERES	L1	10 880 €
29	ZAC DE SERMENAZ	L3	18 960 €
30	LES CHÊNES	L4	18 980 €
TOTAL ANNEE 3			138 002 €

(\*) Arrêt ITA : Service de substitution à mettre en place

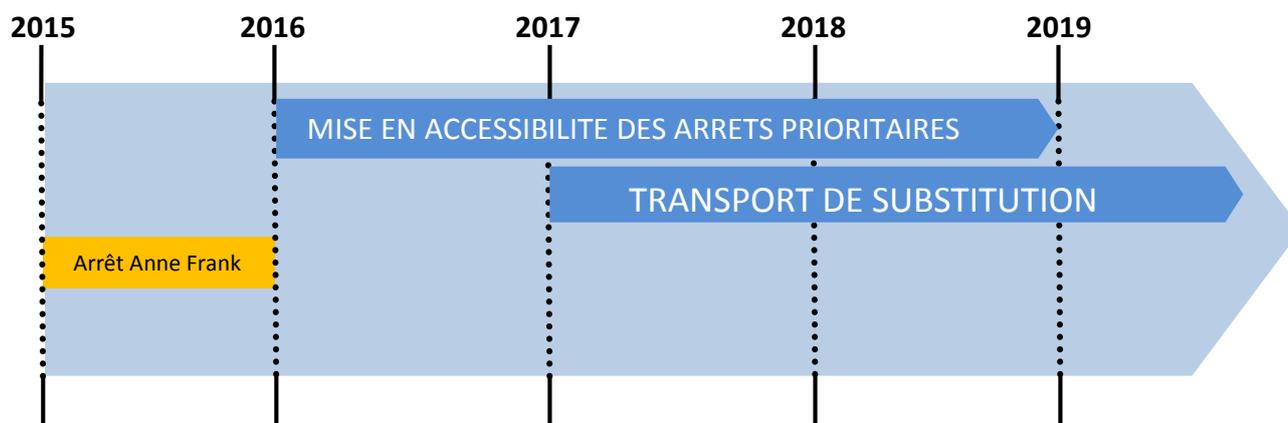
Le budget alloué chaque année par la CCMP devra pouvoir intégrer des demandes spécifiques d'usagers handicapés et tenir compte des travaux voirie programmés au sein de chaque commune (information non disponible à ce jour). Elle veillera ainsi à l'aménagement d'arrêts situés dans l'emprise de futurs projets communaux futurs.

Les arrêts Rillieux Semailles (Accessible), Anne Frank (Travaux été 2015) et Pilon (Accessible) ont été supprimés de la programmation car ils seront accessibles au 27 septembre 2015.

## 2. LA PROGRAMMATION

La mise en œuvre des actions du SDA-Ad'AP de la CCMP se veut ambitieuse mais aussi réaliste. Cette programmation doit permettre de préparer le budget transport de la CCMP. La stratégie de mise en accessibilité repose ainsi sur le planning suivant :

- De 2016 à 2018, une mise en accessibilité progressive des arrêts
- Pour pallier aux impossibilités techniques avérées, **un service de substitution** répondant aux règles en vigueur sera mis en place dans les 18 mois à compter de la validation de l'ITA.



### 3. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DE L'ACCESSIBILITE DU RESEAU

#### LE COMITE DE SUIVI

##### Le suivi du SDA-Ad'AP

La Commission d'accessibilité sera chargée de suivre et de mettre en œuvre le SDA-Ad'AP.

Chaque année, elle validera la liste des arrêts à aménager mais aussi la mise en accessibilité de l'information aux voyageurs et du matériel roulant.

Ces réunions pourront être élargies aux responsables chargés de la voirie de chaque commune, à l'exploitant du réseau et à tout autre acteur concerné, selon les thèmes abordés.

##### Calendrier des actions de suivi

TYPE D'ACTIONS	DATE	OBJET
DEPOT DU SDA-Ad'AP	Septembre 2015	
	Février 2016	Décision du préfet tacite si pas de réponse
REUNION D'INFORMATION	Avril 2016	Information au groupe de concertation de l'acceptation du SDA-Ad'AP
POINT DE SITUATION	Décembre 2016	Faire un état des lieux des premières actions entamées – Transmettre le bilan à la préfecture
POINT DE SITUATION	Décembre 2017	Faire un état des lieux des actions entamées
BILAN DU SDA-AD'AP	Décembre 2018	Faire un état des lieux des actions entamées

#### LA PROCEDURE DE SIGNALEMENT

La loi handicap de 2005 impose également la mise en place d'une procédure de « Signalement » en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite conformément à la directive d'application du 13 avril 2006. La réglementation stipule que l'on doit « ouvrir la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements ».

La CCMP s'engage à :

- mettre en place un registre (**formulaire en annexe de ce document**) au siège de la CCMP,
- recueillir les remarques par le biais du registre, du site internet ou par le secrétariat du service transport de la CCMP,
- les demandes devront être formulées à l'intention du service transport de la CCMP,
- les réponses seront formulées par le service transport de la CCMP pour chaque remarque.

## PARTIE 10 – FORMATION DU PERSONNEL

Outre les conditions d'accès au point d'arrêt et de montée/descente du véhicule, de nombreux autres facteurs contribuent à l'accessibilité globale du service de transport, se révélant parfois absolument nécessaires.

Ainsi, la question de l'accueil et de l'assistance humaine est primordiale pour garantir la qualité de service offerte à l'utilisateur. L'importance de l'accueil a été soulignée à maintes reprises concernant la prise en compte des handicaps sensoriels ou cognitifs.

Actuellement l'entreprise en charge de l'exploitation du réseau est PHILIBERT TRANSPORT. Sur le réseau Colibri, Elle met à disposition en moyenne 17 conducteurs titulaires affectés sur une journée de fonctionnement.

La vente des abonnements et tickets s'effectue directement auprès du conducteur ou depuis le site internet.

Depuis février 2015, dans le programme FCO (formation obligatoire tous les 5 ans et pour tous les conducteurs de transports en commun), PHILIBERT TRANSPORT anime un module « conducteur de personnes présentant un handicap et/ ou à mobilité réduite » avec un support fourni par l'AFTRAL. La formation a une durée d'environ 2 heures avec utilisation d'une plate-forme élévatrice.

### Le module comprend :

- 1) Définition et réglementation PMR
- 2) Les divers types de handicaps et personnes à mobilité réduite
- 3) Accueillir et établir un climat de confiance
- 4) Les moyens mis à disposition des passagers et les règles de sécurité à respecter.
- 5) Les dispositifs d'accès au véhicule, fixation du fauteuil roulant

**Sur la durée du SDA-AD'AP (2016, 2017 et 2018) tous les conducteurs travaillant sur le réseau auront reçu cette formation.**

**La CCMP imposera des formations spécifiques dans son prochain marché d'exploitation du réseau, devant entrer en vigueur dès février 2016.**