

## Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée de la Communauté d'Agglomération du Niortais



# Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée de la Communauté d'Agglomération du Niortais

## Sommaire

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
<b>1. METHODOLOGIE ET CONTEXTE DE L'ETUDE</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. DONNEES ET METHODOLOGIE</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2. CONTEXTE</b> .....	<b>8</b>
1.2.1. Contexte territorial .....	8
1.2.1.1. Présentation du territoire d'étude .....	8
1.2.1.2. Contexte démographique .....	9
1.2.2. Du SDA au Sd'AP .....	14
1.2.2.1. Origine.....	14
1.2.2.2. Objectif.....	14
1.2.2.3. Le schéma directeur d'accessibilité de la CAN .....	14
1.2.3. Contexte législatif actuel.....	15
1.2.3.1. Historique de législation sur l'accessibilité aux transports et aux lieux publics pour les PMR .....	15
1.2.3.2. Loi du 11 février 2005, un texte fondateur concernant l'accessibilité .....	15
1.2.3.3. Autres dispositions législatives s'inscrivant dans le contexte actuel .....	16
<b>1.3. LES ACTEURS IMPLIQUES DANS L'ETUDE ET/OU LA MISE EN ŒUVRE DU Sd'AP</b> .....	<b>16</b>
<b>2. DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE</b> .....	<b>18</b>
<b>2.1. LES PMR SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>18</b>
2.1.1. Définition des catégories de PMR .....	18
2.1.2. Poids des PMR à l'échelle du territoire .....	20
<b>2.2. DESCRIPTION DU SYSTEME DE TRANSPORT</b> .....	<b>23</b>
2.2.1. Le réseau .....	23
2.2.2. Le matériel roulant / points d'arrêts .....	24
2.2.3. Hiérarchisation de la fréquentation des lignes de transport.....	26
2.2.4. La place des PMR au sein du système .....	28
<b>2.3. ETAT DES LIEUX DE L'ACCES</b> .....	<b>28</b>
2.3.1. Points d'arrêts .....	28
2.3.2. Le cas particulier des Impossibilités Techniques Avérées (ITA).....	40
2.3.3. Matériel roulant .....	42
2.3.4. Accès à l'information.....	44
<b>2.4. IDENTIFICATION DES POINTS D'ARRETS PRIORITAIRES</b> .....	<b>47</b>
2.4.1. Le contexte législatif .....	47
2.4.2. Application des critères à l'échelle de la CAN .....	49
2.4.3. Bilan de la priorisation .....	55
2.4.4. Analyse des caractéristiques .....	56
<b>2.5. LE TRANSPORT DE SUBSTITUTION</b> .....	<b>58</b>
2.5.1. Etude comparative entre transport de substitution et TPMR .....	58
2.5.1.1. Description et comparaison de ces deux types de transports .....	58
2.5.1.2. Qu'est-ce qui différencie les deux modes de transport .....	60
2.5.2. Les services proposés par la CAN .....	61
2.5.2.1. Le service spécialisé pour les personnes handicapées .....	62
2.5.2.2. Le service de transport à la demande de la CAN.....	68
2.5.3. Ce qui se fait ailleurs .....	71
2.5.3.1. Le service TPMR .....	71
2.5.3.2. Le transport de substitution.....	71

2.5.4. Le TAD de la CAN possible transport de substitution ? Quelles formes pour le transport de substitution et comment le mettre en œuvre ?.....	72
<b>3. PISTES D’ACTIONS.....</b>	<b>74</b>
<b>3.1. PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE TECHNIQUES DES ARRETS .....</b>	<b>74</b>
3.1.1. Mise en place de catégories d’aménagement.....	74
3.1.2. Proposition d’aménagement : identification des arrêts à aménager .....	76
3.1.3. Programmation des travaux.....	76
3.1.4. Autres aménagements à prévoir.....	77
<b>3.2. PISTES D’ACTIONS COMPLEMENTAIRES.....</b>	<b>80</b>
3.2.1. Préparer son voyage : informations et services accessibles avant le voyage.....	80
3.2.2. Améliorer l’accessibilité des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite .....	80
3.2.3. Evaluer la possibilité de passer d’un arrêt diagnostiqué praticable en accessible .....	80
3.2.4. Création d’un quai type afin de réaliser des tests sur la mise en place de dispositifs pour les personnes aveugles et malvoyantes .....	80
3.2.5. Communication sur les travaux de mise en accessibilité .....	80
3.2.6. Formation du personnel.....	80
3.2.7. Amélioration de l’information des usagers pendant le voyage.....	80
3.2.8. Création d’un transport de substitution .....	80
<b>3.3. SUIVI ET ACTUALISATION DU Sd’AP.....</b>	<b>99</b>
3.3.1. Suivi et évaluation.....	99
3.3.2. Actualisation .....	99
<b>ANNEXE 1 : DELIBERATION « CREATION ET DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L’ACCESSIBILITE DU 17 NOVEMBRE 2014 ».....</b>	<b>100</b>
<b>ANNEXE 2 : DELIBERATION « ENGAGEMENT DANS L’ELABORATION DES AGENDA ET SCHEMA D’ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DANS LE SECTEUR DU BATIMENT ET DES TRANSPORTS » DU 26 JANVIER 2015 .....</b>	<b>101</b>
<b>ANNEXE 3 : QUESTIONNAIRE POUR LA CIA DU 15 AVRIL 2015.....</b>	<b>102</b>
<b>ANNEXE 4 : INVENTAIRE DES DIFFERENTS MATERIELS ROULANTS DU PARC URBAIN.....</b>	<b>103</b>
<b>ANNEXE 5 : INVENTAIRE DES DIFFERENTES BORDURES QUAI BUS.....</b>	<b>104</b>
<b>ANNEXE 6 : LISTE DES ARRETS ACCESSIBLES (221 QUAIS) .....</b>	<b>105</b>
<b>ANNEXE 7 : LISTE DES ARRETS NON ACCESSIBLES PRIORITAIRES (242 QUAIS) .....</b>	<b>106</b>
<b>ANNEXE 8 : LISTE DES ARRETS NON ACCESSIBLES NON PRIORITAIRES (103 QUAIS) .....</b>	<b>107</b>
<b>ANNEXE 9 : PROGRAMME DE FORMATION ACCESSIBILITE DISPENSEE AUX CONDUCTEURS DE LA SEMTAN .....</b>	<b>108</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>109</b>

## Table des figures

Figure 1 : Carte de la communauté d'agglomération du Niortais.....	9
Figure 2 : Carte de répartition de la population de la CAN par commune en 2011 (hors Niort).....	10
Figure 3 : Histogramme représentant la population des communes de la CAN comptant plus de 2000 habitants en 2011 (hors Niort).....	10
Figure 4 : Histogramme représentant le taux d'évolution de la population entre 2006 et 2011 des communes de la CAN de plus de 2000 habitants.....	11
Figure 5 : Carte représentant le taux de variation annuelle de la population communale en % entre 2006 et 2011.....	11
Figure 6 : Histogramme du taux d'évolution en % de la population de plus de 65 ans entre 2006 et 2011 des 10 communes supérieures à 2000 habitants.....	12
Figure 7 : Carte représentant l'évolution en % entre 2006 et 2011 de la population communale de plus de 65 ans.....	13
Figure 8 : Graphique représentant l'évolution par tranche d'âge de la population de la CAN entre 2006 et 2011.....	13
Figure 9 : Image "Nous sommes tous des PMR".....	18
Figure 10 : Histogramme représentant l'effectif de la population percevant l'AAH au niveau des communes de la CAN de plus de 2000 habitants (hors Niort).....	21
Figure 11 : Carte représentant l'effectif de la population percevant l'AAH en 2011 (hors Niort).....	22
Figure 12 : TER Poitou Charentes, <a href="http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html">http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html</a> .....	24
Figure 13 : Détail du parc Transtan.....	25
Figure 14 : Exemple de plate-forme d'accès sur un car.....	25
Figure 15 : Graphique de la fréquentation quotidienne par ligne.....	26
Figure 16 : Graphique de la fréquentation moyenne par type de ligne.....	27
Figure 17 : Graphique de la fréquentation moyenne par trajet.....	27
Figure 18 : Carte de visualisation du Bilan sur la commune de Niort.....	32
Figure 19 : Présentation du bilan des arrêts à l'échelle de la CAN (hors Niort).....	33
Figure 20 : Récapitulatif de la définition des quais accessibles et praticables.....	34
Figure 21 : Bilan des quais en fonction du diagnostic.....	34
Figure 22 : Cartes des arrêts aménagés à Niort.....	35
Figure 23 : Carte des arrêts aménagés de la CAN (hors Niort).....	36
Figure 24 : Répartition des quais aménagés par typologie (urbain/péri-urbain).....	36
Figure 25 : Répartition des quais aménagés par typologie et niveau d'accessibilité.....	37
Figure 26 : Bilan du diagnostic accessibilité des arrêts.....	38
Figure 27 : Diagrammes du bilan des arrêts de la CAN.....	39
Figure 28 : Bilan du nombre de contraintes par quai.....	40
Figure 29 : Détail des ITA – Extrait du tableur arrêts CAN.....	41
Figure 30 : Bilan de l'équipement en plancher bas des bus de la CAN.....	42
Figure 31 : Bilan de l'équipement en palette des bus de la CAN.....	43
Figure 32 : Bilan de l'équipement en emplacement UFR pour les bus de la CAN.....	43
Figure 33 : Page de garde des prospectus sur la réglementation du réseau les TAN.....	45
Figure 34 : Page de garde du guide pratique des personnes en situation de handicap.....	46
Figure 35 : Photo d'un abri bus de la CAN – Vue de côté.....	46
Figure 36 : Photo d'un abri bus de la CAN – Vue de face.....	46
Figure 37 : Photo d'un poteau d'arrêt bus urbain de la CAN.....	47
Figure 38 : Histogramme représentant le nombre de passages quotidien par type de ligne.....	49
Figure 39 : histogramme de la fréquentation par type de ligne.....	50
Figure 40 : Fréquentation quotidienne de chaque ligne.....	50
Figure 41 : Effectifs scolaires aux abords des lignes A, C et E.....	51
Figure 42 : Entreprises de plus de 200 salariés aux abords des lignes structurantes.....	51
Figure 43 : Structures publiques de plus de 200 employés aux abords des lignes structurantes.....	52
Figure 44 : Pôles d'échanges à l'échelle de la CAN.....	53
Figure 45 : Bilan de la priorisation.....	55
Figure 46 : Synthèse de la priorisation en fonction du bilan d'accessibilité.....	55

Figure 47 : Tableau comparatif TPMR et transport de substitution .....	61
Figure 48 : Sortie de la plate-forme d'un véhicule utilisé pour le TPMR.....	62
Figure 49 : Véhicule utilisé pour le service MOBITAN .....	63
Figure 50 : Pourcentage des abonnés TPMR par type de handicap.....	63
Figure 51 : Statut des clients TPMR sur l'année 2014 .....	64
Figure 52 : Evolution du nombre de voyages TPMR sur dix ans .....	64
Figure 53 : Nombre d'abonnés utilisant le TPMR mensuellement en 2014 .....	65
Figure 54 : Destination des voyages au départ de Niort.....	66
Figure 55 : Zoom sur les communes à destination (hors Niort) des voyages au départ de Niort.....	66
Figure 56 : Commune d'origine des voyages à destination de Niort .....	67
Figure 57 : Commune d'origine (hors Niort) des voyages à destination de Niort.....	67
Figure 58 : Evolution des courses TAD (2012-2014) .....	69
Figure 59 : Destination des clients du service TAD au départ de Niort (décembre 2014) .....	70
Figure 60 : Communes d'origine des clients du service TAD à destination de Niort (décembre 2014) .....	70
Figure 61 : Tableau récapitulatif des catégories d'aménagement.....	75
Figure 62 : Programmation des travaux à réaliser .....	77
Figure 63 : Photo d'un arrêt équipé d'une bande podotactile au niveau de la montée au bus (arrêt Goise - Niort).....	78
Figure 64 : Photo d'un arrêt équipé d'une bande de résine au niveau de la montée au bus (arrêt Gay Lussac - Chauray).....	78
Figure 65 : Photo d'un arrêt équipé d'un logo PMR au niveau de la sortie de palette du bus (arrêt Réaumur – Niort).....	78
Figure 66 : Tableau récapitulatif du coût des travaux de marquages au sol.....	79
Figure 67 : Photo d'un arrêt disposant d'une bande de guidage (arrêt Genève – Niort) .....	79

## Introduction

Dans son rapport "Réussir 2015"<sup>1</sup>, la sénatrice, Mme Claire-Lise Campion, précise que la date butoir de mise en accessibilité pour 2015 n'était pas réaliste et ne prenait pas assez en compte les différentes problématiques comme le temps de parution des décrets faisant suite à la loi de février 2005, les coûts de mises en accessibilité ou les temps de réhabilitation pour les bâtiments ou services complexes. Cependant, la sénatrice propose dans son rapport de maintenir cette date butoir et donne la possibilité de réaliser un document de programmation qui devra être réalisé et qui détaillera l'état de la mise en accessibilité.

Face à ce constat, la démarche d'élaboration du Sd'AP prend place, suite à la loi du 10 juillet 2014 imposant aux collectivités de réviser leurs schémas directeurs d'accessibilité (SDA) en créant un schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP). Ce document s'inscrit dans une problématique de mise en accessibilité globale concernant aussi bien le transport que les établissements recevant du public de la CAN.

La CAN a engagé le chantier de mise en accessibilité de son territoire et notamment du service de transport en commun bien avant 2014. En effet, **depuis 2008 et l'adoption de son SDA**, la CAN a cherché à améliorer son réseau et surtout à le rendre accessible à tous les usagers. En quelques années, plus de 220 quais bus ont été rendus accessibles, la quasi-totalité des bus sont équipés des dispositifs d'aide à l'embarquement, un service de transport pour personne à mobilité réduite a été créé et un travail de formation des agents de conduite et d'accueil est mené.

Dès 2014, et suite à la constitution du nouveau territoire à 45 communes, **la CAN a créé une commission intercommunale pour l'accessibilité** (cf. annexe 1) rassemblant un large panel d'acteurs du territoire (associations de personnes à mobilité réduite, représentants des commissions communales d'accessibilité du territoire, CCI, CMA, CEREMA, Ville de Niort, élus du territoire, DDT, associations de commerçants, etc.). Deux réunions ont été programmées fin 2014 pour informer la CIA de la méthodologie d'élaboration de l'Ad'AP et du Sd'AP. C'est donc dans ce contexte favorable, que dès janvier 2015, la communauté d'agglomération du Niortais a souhaité prendre une délibération visant à déposer son Sd'AP et son Ad'AP en septembre 2015 et l'engageant sur l'implication de la CIA dans l'élaboration de ces documents stratégiques pour l'accessibilité (cf. annexe 2).

Les projets de Sd'AP et d'AdAP ont été élaborés **en concertation avec la commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA)**. Celle-ci s'est organisée en trois temps. Pour chaque réunion, des médiateurs en langue des signes étaient présents. La première réunion s'est déroulée le 13 novembre 2014 et a permis de poser les fondements méthodologiques d'élaboration du Sd'AP et notamment de préciser le mode de concertation proposé. Puis, le 15 avril 2015, une seconde réunion a été organisée pour recueillir les attentes des membres la CIA pour contribuer à la définition des orientations et des priorités de mise en accessibilité. Au préalable, un questionnaire (cf. annexe 3) avait été adressé à l'ensemble des invités afin de préparer la séance de concertation. Enfin, une dernière réunion, le 24 juin 2015, a permis d'informer les membres de la CIA des orientations et des priorités de mise en accessibilité retenues pour le Sd'AP. Ces éléments seront rappelés lors de la réunion qui aura lieu en fin d'année 2015. Pour chaque réunion, une vingtaine de personnes était présente (élus, associations, CCI, CMA, exploitant, établissements de santé, etc.) et les débats ont été très constructifs.

<sup>1</sup> Rapport Réussir 2015, Claire Lise CAMPION

Pour mener à bien cette mission, la CAN a souhaité réaliser ce travail avec l'aide d'un groupe de quatre stagiaires, élèves ingénieurs à l'école Polytechnique de Tours (Département Aménagement et Environnement). Encadré par les professeurs de l'école et les techniciens du service transports et déplacements de la CAN, ce dossier a été construit selon les décrets d'application en vigueur et a fait l'objet d'une validation par la direction et les élus de la CAN.

Ainsi, le contenu du Sd'AP doit faire apparaître l'ensemble des éléments listés ci-dessous :

- Des éléments de contexte liés au territoire ;
- La description du réseau de transport public de voyageurs (juillet 2014 – septembre 2015) ;
- La description du matériel roulant utilisé par l'exploitant et par ses sous-traitants et l'affectation de ce matériel aux différents types de services ;
- Un diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts (urbain et péri-urbain) ;
- Les listes des points d'arrêts prioritaires et des points d'arrêts complémentaires établies en application de l'article D.1112-9 (du code des transports) ainsi que les caractéristiques associées à ces points d'arrêts et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- La liste des points d'arrêts devant faire l'objet d'une demande de dérogation motivée par une impossibilité technique avérée (au sens de l'article L1112-4) assortie de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et la présentation des mesures de substitution envisagées ;
- La programmation présentant, pour chaque année, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires et les engagements des maîtres d'ouvrage ou à défaut les actions nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge ;
- L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts pour chaque année incluant les concours financiers prévus par les différents financeurs ou à défaut les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ;
- La description des modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chaque année, le nombre des personnes devant bénéficier d'une formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation ;
- La description des modalités d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant pour chaque année ;
- La description des modalités de mise en œuvre, de suivi de l'exécution et d'actualisation du Sd'AP (proposition d'un tableau de bord), notamment lorsqu'est fait le bilan annuel des actions.

Il est important de noter que la CAN a engagé une procédure permettant de renouveler son contrat de transports, ce dernier arrivant à échéance en août 2016. **Il est donc fort probable qu'un nouveau réseau soit proposé à la collectivité pour l'été 2017.** Par conséquent, une actualisation du Sd'AP sera engagée dès que le nouveau réseau sera mis en place.

# 1. Méthodologie et contexte de l'étude

## 1.1. Données et méthodologie

Une grande partie du travail a consisté à réaliser un diagnostic sur l'accessibilité des arrêts de bus des lignes urbaines et péri-urbaines du territoire de la CAN. Un des objectifs de cette étude était d'aboutir à la création d'une base de données recensant l'ensemble des informations obtenues sur le terrain. La CAN disposait déjà d'une base de données mais pas aussi précise que celle qui a été élaborée dans le cadre de la présente étude. En effet, un travail avait été mené récemment sur les arrêts des lignes péri-urbaines et les arrêts de transports à la demande.

Le diagnostic réalisé a donc concerné l'ensemble des arrêts urbains, ce dernier ayant été complété avec les données existantes pour les arrêts péri-urbains. Les arrêts de transports scolaires et à la demande n'ont pas été intégrés dans le périmètre de cette étude.

Le groupe de stagiaires a donc réalisé un diagnostic élargi en tenant compte de critères législatifs mais aussi de critères liés à l'équipement et à l'environnement des arrêts.

Ainsi, pour chaque arrêt, les éléments listés ci-dessous ont fait l'objet d'un relevé :

- Les dimensions (hauteurs, pentes en travers et en long, largeurs, longueurs)
- Les matériaux (type de bordures, type de sol, qualité du sol)
- Le mobilier présent (type de panneau, type d'abri, mobiliers associés à l'arrêt)
- L'environnement du quai (gêne d'accessibilité par du mobilier urbain/végétation)
- L'accessibilité des cheminements piétons et des traversées piétonnes aux abords du quai
- L'ensemble des informations disponibles (nom de l'arrêt, sens, horaires, carte du réseau)
- Le marquage au sol (bandes contrastées, logo PMR en sortie de palette, zébra jaune)
- Lignes passantes et matériel roulant (Bus, Minibus, Car)
- Trois photos (avant, milieu, arrière)

Par la suite, l'analyse des données collectées a permis de définir l'état d'accessibilité des quais actuellement présents sur le réseau les TAN. Ainsi, il a été attribué à chaque quai un bilan en fonction de son niveau d'accessibilité.

Cette base de données avait deux objectifs principaux :

- connaître les degrés d'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts diagnostiqués
- connaître le patrimoine (matériels/mobiliers) présent sur le territoire de la CAN associé aux arrêts.

Cette base de données prend deux types de formes :

- un tableur Excel recensant l'ensemble des informations
- une fiche arrêt Word pour chaque quai où l'on retrouve les caractéristiques techniques précises, les photos associées et quelques remarques et commentaires complémentaires.

Après le diagnostic/bilan, la seconde partie de l'étude a consisté à mettre en place la programmation des travaux de mise en accessibilité à réaliser sur les quais. Pour cela, un travail sur la priorisation a été mené en tenant compte du décret listant les critères de priorité pour un quai bus :

- Nombre de lignes de bus desservant l'arrêt
- Nombre d'ERP (établissement recevant du public) à proximité de l'arrêt



- Nombre de travailleurs à proximité de l'arrêt
- Nombre d'habitants à proximité de l'arrêt
- Fréquentation quotidienne des arrêts (critère non indiqué dans le décret)

Enfin, pour permettre à la collectivité de planifier les travaux à réaliser pour la mise en accessibilité totale du réseau, une analyse plus fine des aménagements à réaliser a été effectuée pour prévoir une programmation réaliste et la plus précise possible. Pour cela, un élément concernant le degré de difficulté d'aménagement a été ajouté à la base de données. Pour chaque quai à aménager, le degré de difficulté a permis d'estimer les travaux à réaliser.

## 1.2. Contexte

---

### 1.2.1. Contexte territorial

#### 1.2.1.1. Présentation du territoire d'étude

La communauté d'agglomération du Niortais (CAN) se compose de 45 communes depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 résultant de la fusion de la communauté d'agglomération de Niort, de la communauté de communes Plaine de Courance et de la commune de Germond-Rouvre. Située dans le département des Deux-Sèvres, en région Poitou-Charentes, cette communauté d'agglomération compte 117 811 habitants (INSEE 2011) et s'étend sur plus de 821 km<sup>2</sup>. Ce territoire est doté de zones urbaines, péri-urbaines et rurales.

Depuis sa création en 1999 avec seize communes, la CAN a connu deux nouvelles extensions avec, le 16 juillet 2000, la prise en compte de 14 communes supplémentaires et la dernière extension en 2014. Ces extensions tendent à rejoindre de plus en plus l'aire urbaine de Niort, qui selon l'INSEE se définissait en 2010 par 77 communes et 149 220 habitants.

Les locaux de la CAN sont installés depuis mai 2014 près du quartier du Clou-Bouchet à Niort qui est la ville chef-lieu et aussi la plus grande commune de la CAN avec 57 813 habitants en 2011 d'après l'INSEE.

L'objectif de la CAN est d'associer les communes au sein d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et de conduire un projet commun de développement et d'aménagement du territoire, ainsi que d'assurer la gestion des services et des équipements.

Pour cela, la CAN dispose de trois types de compétences :

- Des compétences dites obligatoires qui sont le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, les transports publics, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville ;
- Des compétences prises par arrêté, par décisions des conseils municipaux des communes intéressées, elles sont dites optionnelles. Pour la CAN, il s'agit de l'aménagement de la voirie d'intérêt communautaire, l'assainissement, les équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, la protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (collecte et traitement des déchets des ménages et assimilés...) ;
- Enfin, la CAN dispose de compétences facultatives dès lors que les communes décident librement de transférer à la communauté d'agglomération d'autres compétences que celles

dont le transfert est imposé par la loi. Ces compétences sont le patrimoine d'intérêt communautaire, l'enseignement supérieur, des équipements socioculturels d'intérêt communautaire et le tourisme.

Pour assurer la gestion du réseau de transport en commun, la CAN a adopté depuis le 4 juillet 2011 un nouveau réseau de bus, le TAN (transport de l'agglomération Niortaise), desservant la totalité du territoire. Il faut savoir que l'agglomération est connue pour son fort taux de motorisation qui est de 1,35 voiture par ménage ce qui est supérieur à la moyenne nationale qui est de 1,19<sup>2</sup>.

## Communauté d'agglomération du Niortais (1er janvier 2014)

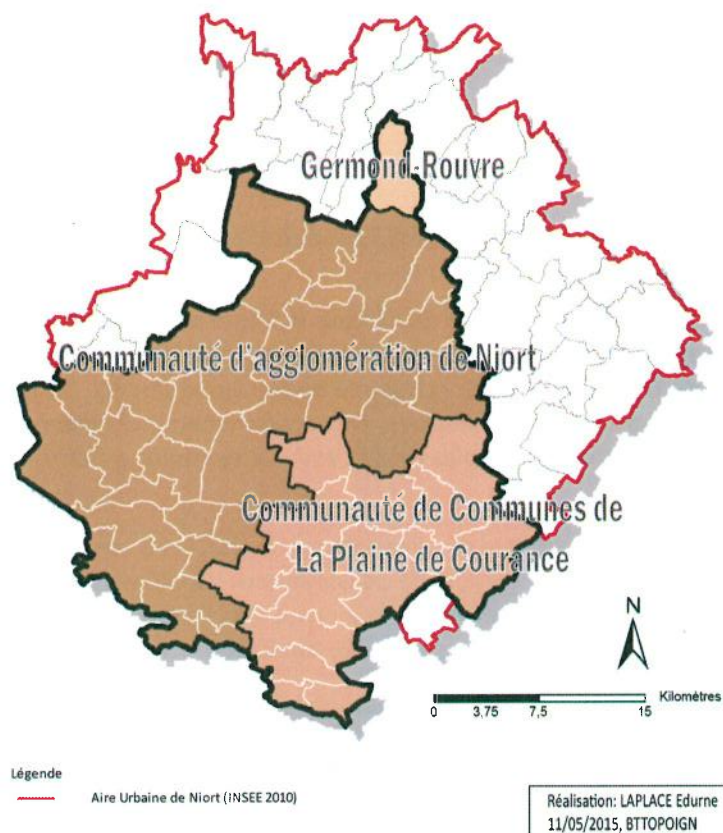


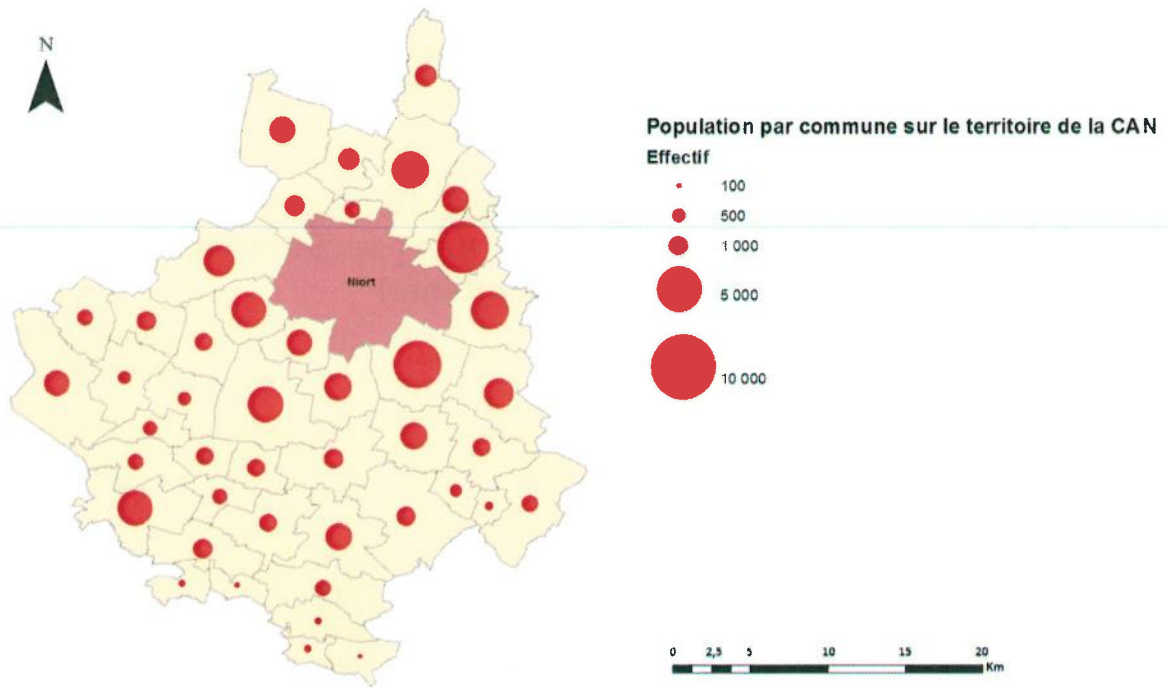
Figure 1 : Carte de la communauté d'agglomération du Niortais

### 1.2.1.2. Contexte démographique

#### Présentation de la population communale

On retrouve, dans un premier temps, un fort déséquilibre en ce qui concerne la population sur le territoire entre Niort qui compte environ 57 000 habitants et la seconde commune la plus peuplée de la CAN, Chauray, comptant seulement 6 000 habitants. La population de la commune de Niort représente 48% de la population de la CAN et seulement 8% de sa superficie.

<sup>2</sup> (LeMonde) : La preuve par la carte : non, « tout le monde » ne possède pas une voiture



Source : INSEE 2011  
Réalisation : Stage collectif

Figure 2 : Carte représentant la population communale en 2011 selon l'INSEE de la CAN (hors Niort)

On retrouve Aiffres et Chauray qui sont, avec Niort, les trois seules communes comptant plus de 5000 habitants.

Aujourd'hui, 10 communes sur la CAN comptent plus de 2000 habitants.

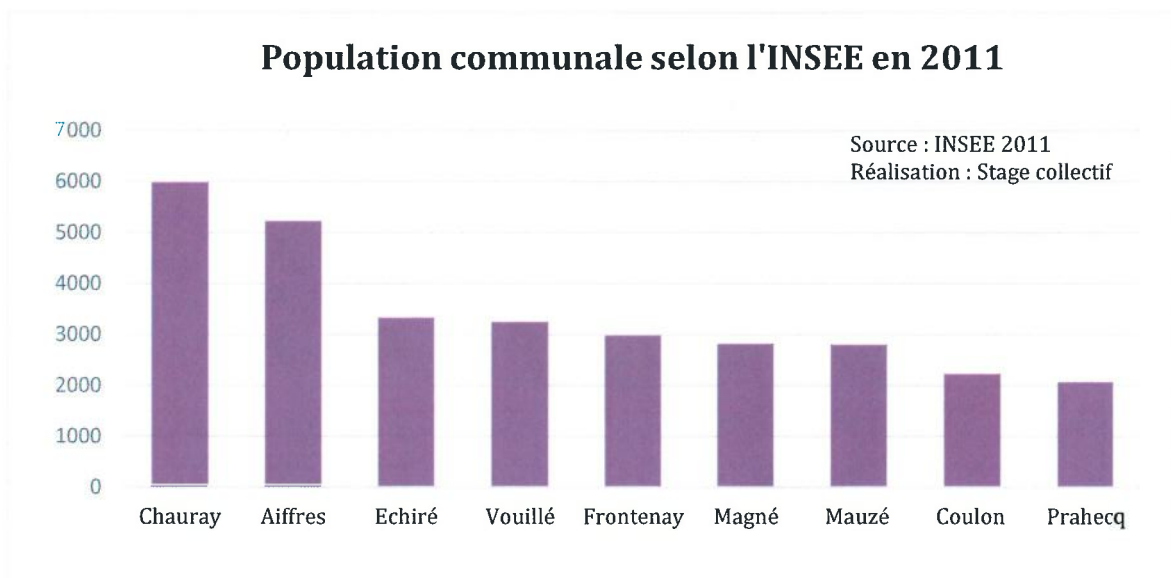


Figure 3 : Histogramme représentant la population des 10 communes comptant plus de 2000 habitants selon l'INSEE en 2011 (hors Niort).

## Evolution démographique

Après avoir analysé l'évolution de la population communale sur la CAN entre 2006 et 2011 à partir des données de l'INSEE, il a été constaté une très légère baisse à Niort de -0,4%. En revanche, certaines communes de la périphérie niortaise ont connu une augmentation significative de leur population comme Aiffres, Chauray et Vouillé.

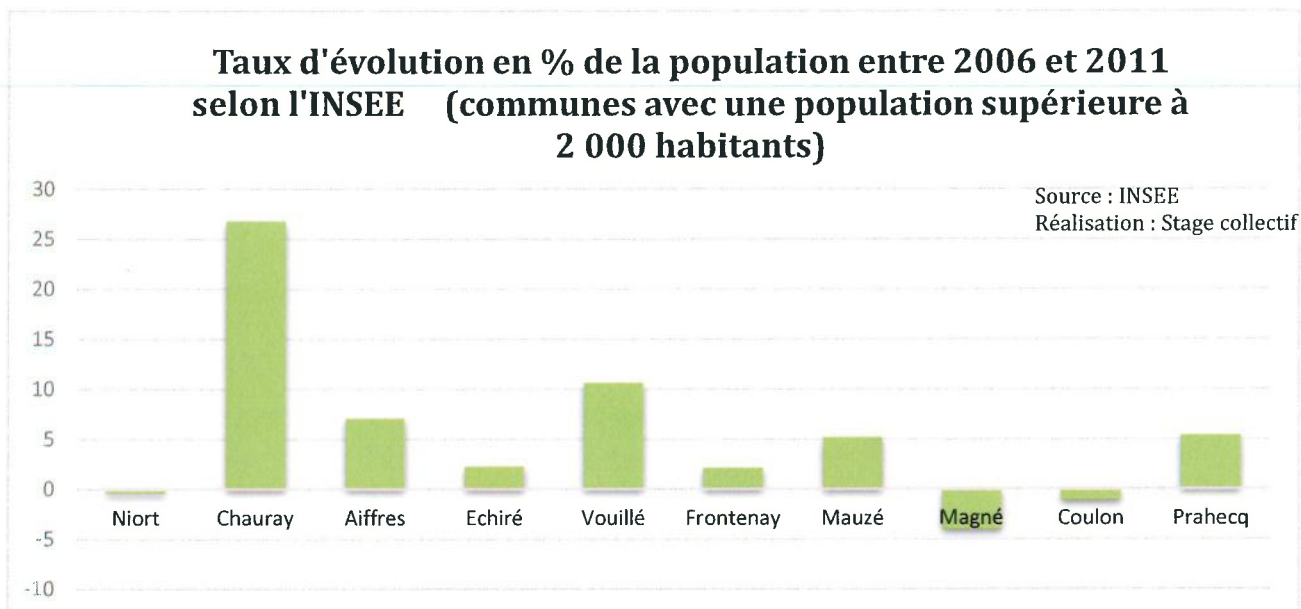


Figure 4 : Histogramme du taux d'évolution en % de la population entre 2006 et 2011 pour les communes de plus de 2000 habitants

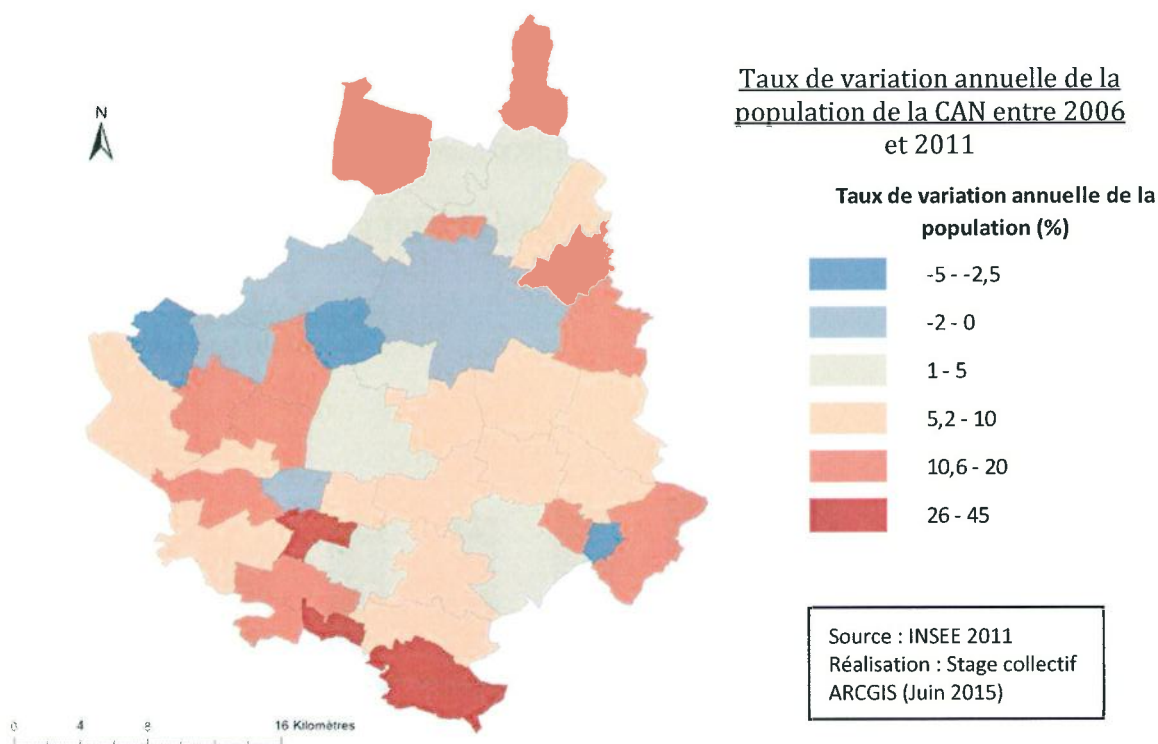


Figure 5 : Carte représentative du taux de variation annuelle de la population communale en % entre 2006 et 2011 selon l'INSEE

La forte augmentation (en %) de certaines communes notamment au sud de la CAN peut s'expliquer par leur très faible population. On constate, néanmoins, une baisse de la population sur une grande partie des communes du Marais Poitevin.

De manière générale, la population de la CAN a augmenté de 3,6% de 2006 à 2011. Cette augmentation est supérieure à la moyenne nationale qui est de 2,7% entre 2006 et 2011.

### Vieillessement de la population

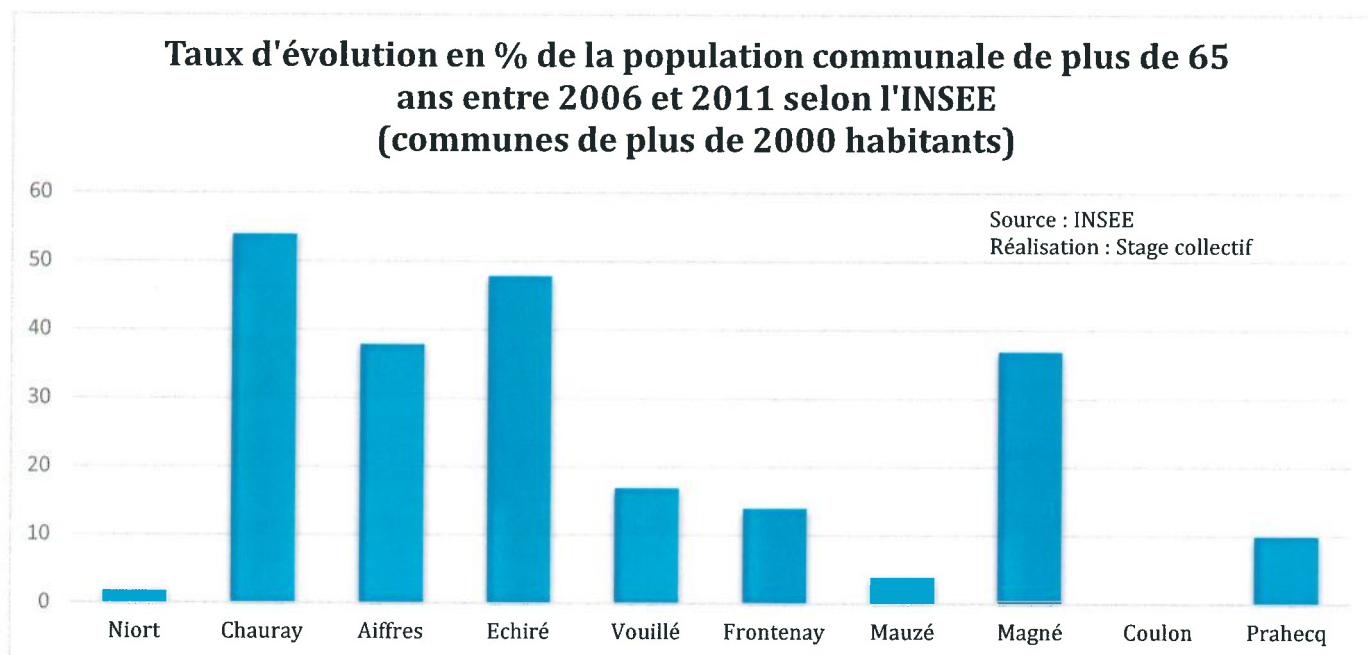


Figure 6 : Histogramme du taux d'évolution en % de la population des 10 communes supérieures à 2000 habitants de plus de 65 ans

On constate, sur l'ensemble de la CAN, une augmentation de la population de plus de 65 ans de 9,2% entre de 2006 et 2011. La moyenne nationale entre 2006 et 2011 étant seulement à 6,8%. On constate que cette population sur la commune de Niort a augmenté de 2% de 2006 à 2011. Néanmoins, cette évolution est beaucoup plus significative sur certaines communes de la périphérie. C'est le cas de Chauray, Aiffres, Echiré ou Magné qui ont connu chacune une évolution de plus de 30% de cette population entre 2006 et 2011.

Le graphique (figure 8) page suivante montre ce vieillissement de la population de la CAN. En effet, en comparaison des données départementales et régionales, on peut noter une forte augmentation de la part des 60 ans et plus.

Il est important de réaliser ces analyses, car le vieillissement des populations est étroitement lié aux problématiques de mobilité réduite et d'accessibilité.

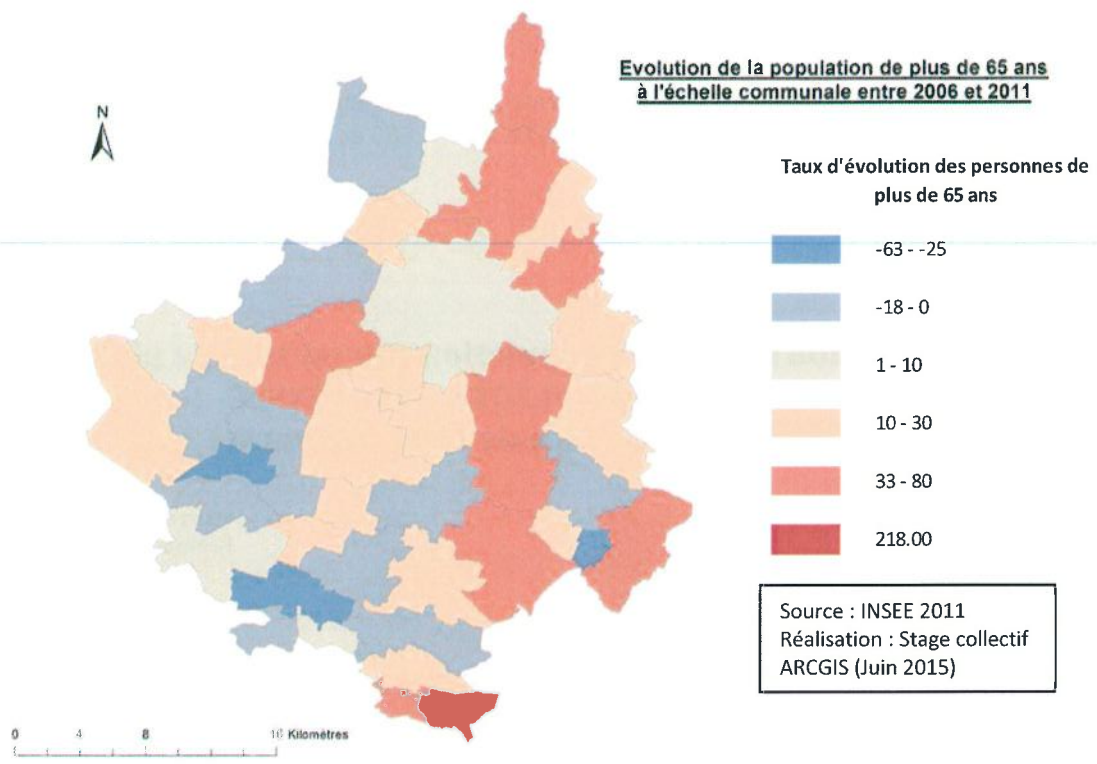


Figure 7 : Carte représentant l'évolution en % entre 2006 et 2011 de la population communale de plus de 65 ans

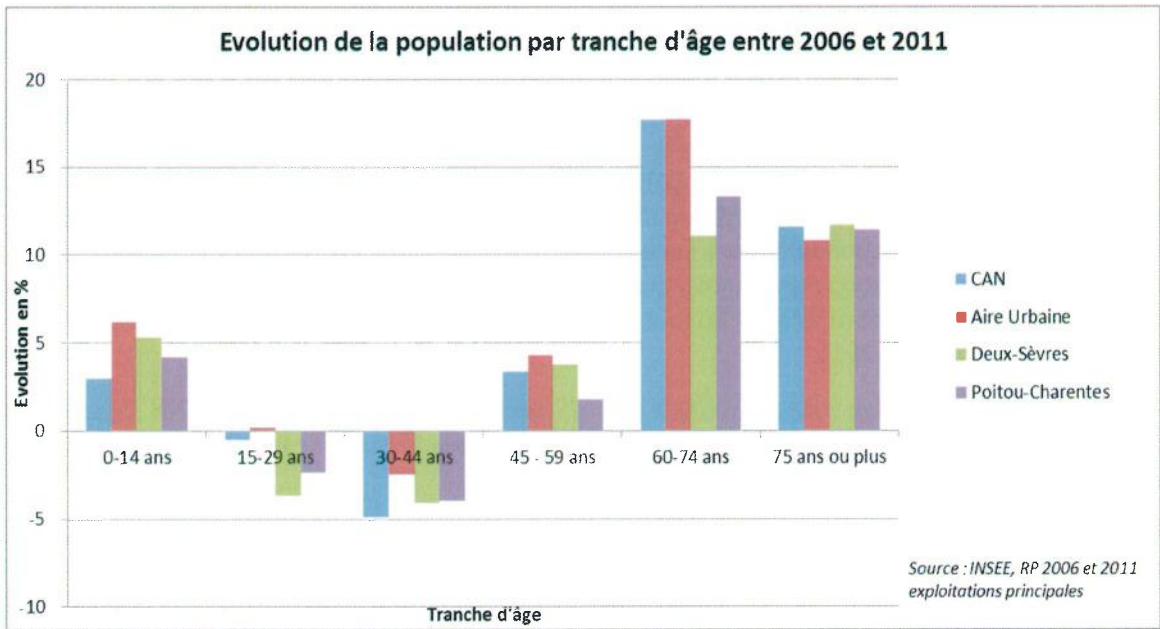


Figure 8 : Graphique représentant l'évolution par tranche d'âge de la population de la CAN en 2011

## 1.2.2. Du SDA au Sd'AP

### 1.2.2.1. Origine

La mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux de transport devenue obligatoire depuis la loi de 2005 mais non respectée par une bonne partie des AOM a incité le gouvernement à proposer de nouvelles solutions. Le Schéma Directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA/AD'AP ou Sd'AP) est un document de planification à destination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Toute AOM doit d'ici le 31 décembre 2018 rendre son réseau de transport accessible à toutes les personnes à mobilité réduite.

Ainsi, le Sd'AP doit définir un plan d'actions précis (matériel roulant, infrastructures et services aux voyageurs) dans un délai de trois ans pour les transports routiers urbains, six ans pour les transports routiers interurbains et neuf ans pour les transports ferroviaires à compter de l'approbation du Sd'AP par le Préfet.

### 1.2.2.2. Objectif

Ce document a donc pour objectif de faire un état des lieux de l'existant, c'est-à-dire de faire un diagnostic sur l'accessibilité des lignes de transports, du matériel roulant et du service aux voyageurs.

Il s'agit dans un second temps, pour la communauté d'agglomération du Niortais, d'élaborer un plan d'action sur trois ans, afin d'organiser la mise en accessibilité du réseau. Cela passe notamment par une priorisation des arrêts à rendre accessibles, selon des critères définis par la loi mais aussi par des critères à définir par l'AOM. Ce document permet également de présenter les arrêts qu'il est impossible de rendre accessibles et pour lesquels des solutions de substitution doivent alors être proposées. Enfin, il est également demandé à l'AOM d'établir la programmation et le financement des travaux à mettre en place ainsi que les modalités de suivi et de révision du document.

Le Sd'AP devra être déposé auprès des services de la Préfecture au plus tard 1 an après la parution de l'ordonnance soit le 27 septembre 2015.

### 1.2.2.3. Le schéma directeur d'accessibilité de la CAN

La Communauté d'Agglomération du Niortais avait déjà, en 2008, rédigé un schéma directeur d'accessibilité lors de l'élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU) 2009-2019. Dans le SDA approuvé en décembre 2008, la CAN a fait un état des lieux de l'accessibilité de son service de transport en commun. Les arrêts sont alors classés selon trois niveaux d'accessibilité (accessibles, accessibles aidés et non accessibles). En parallèle, la CAN a entrepris la constitution d'une base de données regroupant ces informations afin d'envisager et de mettre en place les aménagements adéquats ainsi qu'une programmation des travaux de mise en accessibilité.

Pour s'assurer de la cohérence des aménagements à réaliser, la CAN propose alors dans l'annexe 4 du SDA 2008, un guide d'aménagement des points d'arrêts, dans lequel sont présentés les différents axes sur lesquels sont basés les aménagements des quais.

### 1.2.3. Contexte législatif actuel

#### 1.2.3.1. Historique de législation sur l'accessibilité aux transports et aux lieux publics pour les PMR

Depuis le milieu des années 70, des lois avaient déjà été mises en place dans le but d'améliorer les conditions de vie des personnes handicapées dans les transports en commun.

- **La loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées**, dans son article 52 incitait déjà, dans le but de faciliter les déplacements des personnes handicapées, les acteurs des transports collectifs à adapter les conditions d'accès dans les transports, à organiser des transports spécialisés pour les personnes handicapées ou encore à adapter progressivement les normes de construction du matériel roulant...
- **La loi n°91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public**, quant à elle, vient appuyer la loi de 1975 dans plusieurs domaines.

#### 1.2.3.2. Loi du 11 février 2005, un texte fondateur concernant l'accessibilité

- **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 du code de l'action sociale et des familles** a été mise en place dans le but de relancer le mouvement d'insertion des personnes handicapées dans la société. Elle obligeait notamment une accessibilité complète de services de transports collectifs à l'horizon 2015 pour toutes les AOM. Cette loi fait part de l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité, ou en leur absence pour l'État, de mettre en place un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) avant le 12 février 2008. Le SDA ayant pour but de définir les modalités de l'accessibilité de tous les types de transports et la programmation de leur mise en accessibilité.
- Pour appuyer cette loi, **le décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs** expose plus en détail les dispositions de mise en accessibilité concernant le matériel roulant.
- **La directive de la DGMT du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite** explique les modalités de mise en application des articles 45 et 46 de la loi, des éléments d'application des Schémas Directeurs d'Accessibilité... Dans ce décret y est également rappelée la notion de « chaîne de déplacement », celle-ci, définie dans l'article 45 de la loi du 11 février 2005, est composée du cadre bâti, de la voirie, des aménagements des espaces publics, des systèmes de transport et de leur intermodalité. Cette chaîne de déplacement doit être « organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». C'est-à-dire que tous les lieux de circulation doivent être aménagés afin que chaque individu puisse s'y déplacer de manière autonome et ce sans aucune difficulté. Cela passe donc par la mise en accessibilité de la voirie, des établissements publics, des services de transports...



### 1.2.3.3. Autres dispositions législatives s'inscrivant dans le contexte actuel

- **La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées**, a permis de relancer la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement.
- **L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 concernant la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées**, quant à elle, propose la mise en accessibilité des points d'arrêts de façon prioritaire et la mise en place du Schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'accessibilité programmée qui doit être déposé par l'AOM avant le 27 septembre 2015. Ce document permet à l'AOM de bénéficier d'un délai supplémentaire (trois ans pour le transport routier urbain, six ans pour le péri-urbain et neuf ans pour le transport ferroviaire) pour répondre aux objectifs de mise en accessibilité.

En ce qui concerne le domaine des transports, cette loi est complétée par deux décrets :

- **le 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 voyageur**, précisant le contenu du Sd'AP ainsi que les conditions d'approbation de ce dernier ;
- **le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêts des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée** qui détaille les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes à mobilité réduite.

### 1.3. Les acteurs impliqués dans l'étude et/ou la mise en œuvre du Sd'AP

**La CAN** : elle est chargée de l'élaboration du Sd'AP. C'est elle qui sera aussi chargée de son suivi et des actions à mener pour rendre l'ensemble des points d'arrêts accessibles dans les délais imposés par la loi. Elle devra assurer la coordination entre les différents acteurs impliqués dans son élaboration notamment en invitant les différentes parties à échanger lors de la commission intercommunale pour l'accessibilité. Les élus quant à eux valident les décisions préconisées par les techniciens de la CAN.

**Les associations** : elles ont pour rôle de faire part des difficultés et problèmes rencontrés par leurs membres sur le réseau de transport en commun et de recommander certaines actions à mener auprès de la collectivité (CAN) pour rendre les arrêts accessibles en fonction des différents types de handicaps. Elles sont invitées à échanger notamment lors de la commission intercommunale pour l'accessibilité.

**Les exploitants du réseau TAN (SEMTAN, Transdev Poitou-Charentes,...)**: ils interviendront à plusieurs occasions :

- Lors de l'aménagement des différents points d'arrêts. Si ces aménagements ont un impact sur le réseau de transport, une concertation entre la CAN et les exploitants aura alors lieu.
- Les exploitants seront également sollicités pour la mise en œuvre de la formation du personnel et pour assurer le bon fonctionnement de l'information voyageur concernant la mise en accessibilité du réseau de transport par la CAN.

**Les communes de la CAN :** ce sont elles qui ont la compétence voirie. Elles peuvent donc être partenaires de la CAN sur différents aménagements de points d'arrêts notamment sur les travaux connexes à réaliser (cheminements accessibles, traversées piétonnes). Le but étant d'avoir une accessibilité totale sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

**Le conseil départemental des Deux Sèvres :** le conseil départemental possède certains points d'arrêts sur le territoire de la CAN. Néanmoins, c'est la CAN qui sera chargée de leur mise en accessibilité. Une concertation sera donc nécessaire entre ces deux collectivités. Par ailleurs, dans le cadre de son Sd'AP, le conseil départemental a prévu un accompagnement financier pour certains arrêts péri-urbains.

**La SNCF :** la SNCF aura pour mission de mettre en accessibilité l'ensemble des gares et haltes ferroviaires sur le territoire de la CAN dans les délais imposés par la loi. La CAN et les communes pourront être chargées de certains travaux connexes.

## 2. Diagnostic de l'accessibilité du territoire

### 2.1. Les PMR sur le territoire

#### 2.1.1. Définition des catégories de PMR

##### ➤ Le handicap et la définition de personnes à mobilité réduite en France

Selon une enquête de l'INSEE<sup>3</sup> publiée en Octobre 2000, environ 2,3 millions de personnes vivant à leur domicile, perçoivent une allocation, une pension ou un autre revenu en raison d'un handicap ou d'un problème de santé. De plus, plus de 5 millions de personnes bénéficient d'une aide régulière pour accomplir certaines tâches de la vie quotidienne.

Parmi ces personnes, en France, selon l'enquête HID INSEE 2002, près de 1,2 millions de personnes étaient atteintes d'une déficience visuelle (du malvoyant à l'aveugle), 5,18 millions d'une déficience auditive, 2,3 millions d'une déficience motrice et près de 700 000 d'une déficience cognitive, psychique ou mentale. En 2002, cela représentait plus de 15% de la population.

La loi du 11 février 2005 ne considère pas seulement les personnes possédant un handicap comme Personnes à Mobilité Réduite mais englobe un ensemble d'autres types de personnes. En effet, la directive Européenne 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 définit les PMR comme l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de :

« Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ainsi que les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Selon, les chiffres et en fonction de la définition retenue, les personnes à mobilité réduite sur un territoire peuvent donc représenter entre 30 et 40% de la population.



Figure 9 : Image "Nous sommes tous des PMR"

<sup>3</sup> Pierre Mormiche, Le handicap se conjugue au pluriel - Octobre 2000 - Insee et le groupe de projet HID

D'après l'article 2 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 du code de l'action sociale et des familles pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, **la notion de handicap** se définit comme « toute limitation d'activité ou restriction de la participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ». Cette loi reconnaît 6 types distincts de handicap.

#### ➤ Le handicap moteur<sup>4</sup>

Le handicap moteur ou déficience motrice recouvre l'ensemble des troubles (troubles de la dextérité, paralysie,...) pouvant entraîner une atteinte partielle ou totale de la motricité, notamment des membres supérieurs et/ou inférieurs (difficultés pour se déplacer, conserver ou changer une position, prendre et manipuler, effectuer certains gestes). Ce handicap a pour conséquence la réduction de l'autonomie de la personne et il nécessite parfois le besoin de recourir à une aide extérieure pour l'accomplissement des gestes de la vie quotidienne.

L'atteinte de la motricité peut être partielle ou totale, temporaire ou incurable. Ces personnes peuvent être en fauteuil roulant, se déplacer avec un déambulateur, une canne, des béquilles ou être mal marchantes. Elles rencontrent des difficultés liées aux changements de niveaux (escaliers) et pour l'accès au matériel roulant.

#### ➤ Le handicap sensoriel

Le handicap sensoriel résulte d'une atteinte d'un ou plusieurs sens dont les plus connus sont les atteintes de la vue et de l'ouïe. Cependant, il peut aussi altérer l'odorat (anosmie) et en répercussion le goût.

Le handicap auditif ou déficience auditive désigne l'altération plus ou moins sévère de la capacité auditive d'une ou de deux oreilles. Cela entraîne une incapacité à capter les informations sonores et une impossibilité à y répondre correctement oralement. Nous distinguons trois types de personnes atteintes par ce type de handicap : les personnes atteintes de surdité (perte totale de la capacité auditive unilatérale ou bilatérale), les sourdes-muettes et les malentendantes. Ces personnes développent leur sens visuel afin de compenser.

Le handicap visuel ou déficience visuelle désigne l'altération plus ou moins prononcée du champ de vision de l'acuité visuelle. Nous distinguons deux types de personnes, les personnes atteintes de cécité (personnes aveugles qui utilisent d'autres sens afin de faire une représentation mentale des lieux ou des trajets) et les personnes malvoyantes (personnes voyant mal mais possédant la vision partielle ou floue).

#### ➤ Le handicap mental

Le handicap mental résulte d'un arrêt du développement mental ou un développement mental incomplet, caractérisé par une insuffisance des facultés et du niveau global d'intelligence, notamment au niveau des fonctions cognitives, du langage, de la motricité et des performances sociales. Ce handicap implique une déficience au niveau du développement intellectuel mesuré par rapport à ce qui est considéré, dans une société, comme un développement intellectuel « normal » en fonction de l'âge réel de la personne.

---

<sup>4</sup> Comité National Coordination Action Handicap: <http://www.ccah.fr/former/formations/les-differents-types-de-handicap>

Il s'agit d'une déficience des fonctions mentales et intellectuelles, qui entraîne des difficultés de réflexion, de compréhension et de conceptualisation, conduisant automatiquement à des problèmes d'expression et de communication chez les personnes atteintes. Des critères importants entrent en compte, comme les aptitudes à manier des concepts abstraits et faire face à des situations compliquées et variées. La principale difficulté des personnes en situation de handicap mental est liée au fait de se situer dans l'espace et dans le temps.

Par volonté des associations d'usagers et de professionnels du secteur depuis 2001, la loi du 11 février 2005 a introduit la distinction entre handicap mental et handicap psychique<sup>5</sup>.

### ➤ Le handicap psychique

La notion de handicap psychique se distingue du handicap mental par le fait que la cause du handicap reste inconnue. Il apparaît souvent à l'âge adulte alors que le handicap mental apparaît, lui, à la naissance. De plus, des thérapies adaptées permettent dans certains cas de réduire le handicap psychique, voire de guérir la perturbation des facultés mentales.

Ce handicap se définit par l'atteinte d'une pathologie mentale entraînant des troubles mentaux, affectifs et émotionnels, soit une perturbation dans la personnalité, sans pour autant avoir des conséquences sur les fonctions intellectuelles. Les symptômes, essentiellement comportementaux, causent une profonde souffrance au malade et font obstacle à son intégration sociale. La difficulté à concentrer son attention, l'angoisse ou encore les pensées obsessionnelles peuvent les empêcher d'accomplir une tâche, d'effectuer un travail alors même qu'ils auraient, par ailleurs, les compétences requises.

### ➤ Le handicap cognitif

Le handicap cognitif se rapporte aux fonctions de la cognition qui sont lire, parler, mémoriser, comprendre, la faculté de percevoir (voir, entendre) et la faculté de motricité. Ce handicap entraîne des difficultés dans l'acquisition, le traitement et le stockage d'une information mais aussi dans l'action et la communication. Les personnes atteintes de ce handicap ont des difficultés à se situer dans l'espace et dans le temps, elles sont toujours à la recherche d'informations visuelles et sonores simplifiées.

### ➤ Le polyhandicap

Le polyhandicap est un handicap grave dont l'expression est multiple : il se caractérise par une déficience mentale sévère associée à des troubles moteurs, entraînant une restriction externe de l'autonomie et des possibilités de perception, d'expression et de relations. Les personnes polyhandicapées sont gravement dépendantes, ne parlent pas ou très peu et sont souvent repliées sur elles-mêmes.

## 2.1.2. Poids des PMR à l'échelle du territoire

Il est aujourd'hui difficile d'évaluer avec exactitude le nombre de PMR sur le territoire de la CAN. De plus, le terme PMR a une signification très large, on retrouve par exemple des « PMR temporaires » ( femmes enceintes, personnes chargées, handicap physique temporaire suite à une

---

<sup>5</sup> ASH : Les différents types de handicaps et les structures de l'Adaptation scolaire et Scolarisation des élèves Handicapés (ASH) – novembre 2014

blessure par exemple...). Il y a cependant une donnée disponible provenant de l'INSEE permettant de comptabiliser le nombre de personnes couvertes par l'AAH (allocation pour adulte handicapé). Néanmoins, cette donnée est accessible uniquement au niveau des communes de plus de 2000 habitants par soucis de confidentialité. Sur le territoire de la CAN, seulement 10 communes répondent à ce critère. On retrouve Niort, Coulon, Aiffres, Chauray, Vouillé, Prahecq, Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay Rohan-Rohan, Magné et Echiré.

Pour bénéficier de l'AAH, les personnes doivent répondre à deux conditions. Tout d'abord, il faut avoir un taux d'invalidité :

- supérieur ou égal à 80 % (condition suffisante pour bénéficier du transport pour personnes à mobilité réduite)
- ou compris entre 50 et 79 % et connaître une restriction substantielle et durable d'accès à un emploi, reconnue par la CDAPH (commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées).

Ensuite, une seconde condition concernant l'âge est à prendre en compte. En effet, pour bénéficier de cette aide, il faut avoir :

- entre 16 et 20 ans mais ne plus être à la charge de ses parents<sup>6</sup>
- ou plus de 20 ans

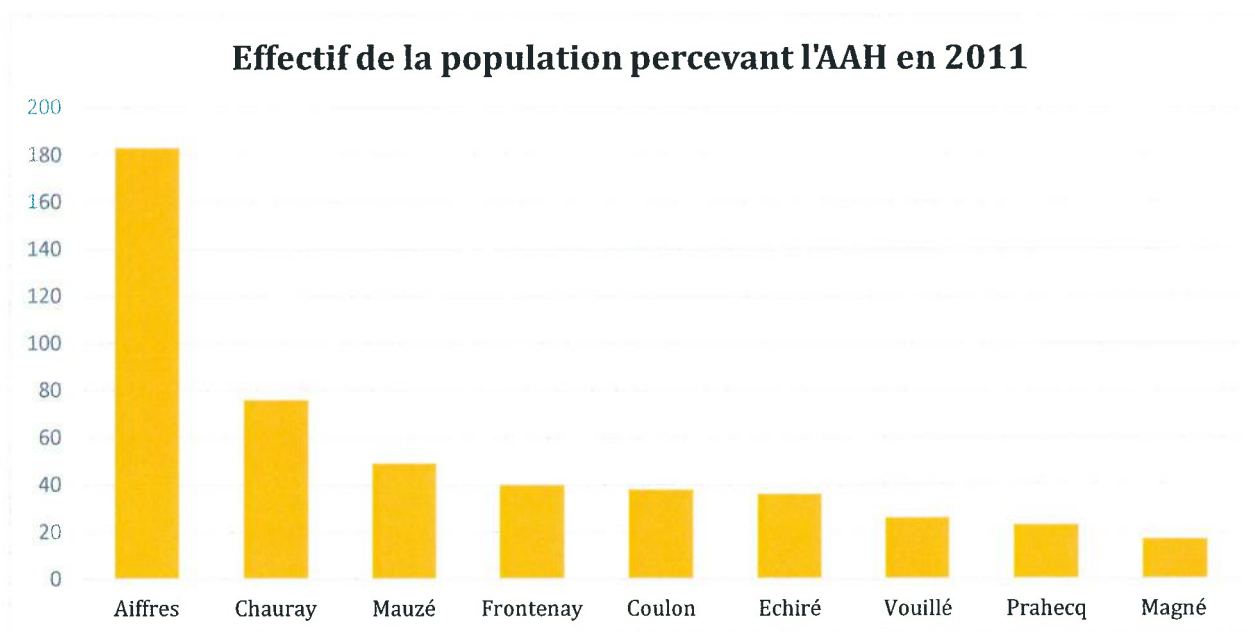


Figure 10 : Histogramme représentant l'effectif de la population percevant l'AAH selon l'INSEE en 2011 au niveau des communes de plus de 2000 habitants (hors Niort)

<sup>6</sup> www.service-public.fr/

Effectif de la population percevant l'AAH  
au niveau des communes de plus de  
2000 habitants (hors Niort) selon l'INSEE en 2011

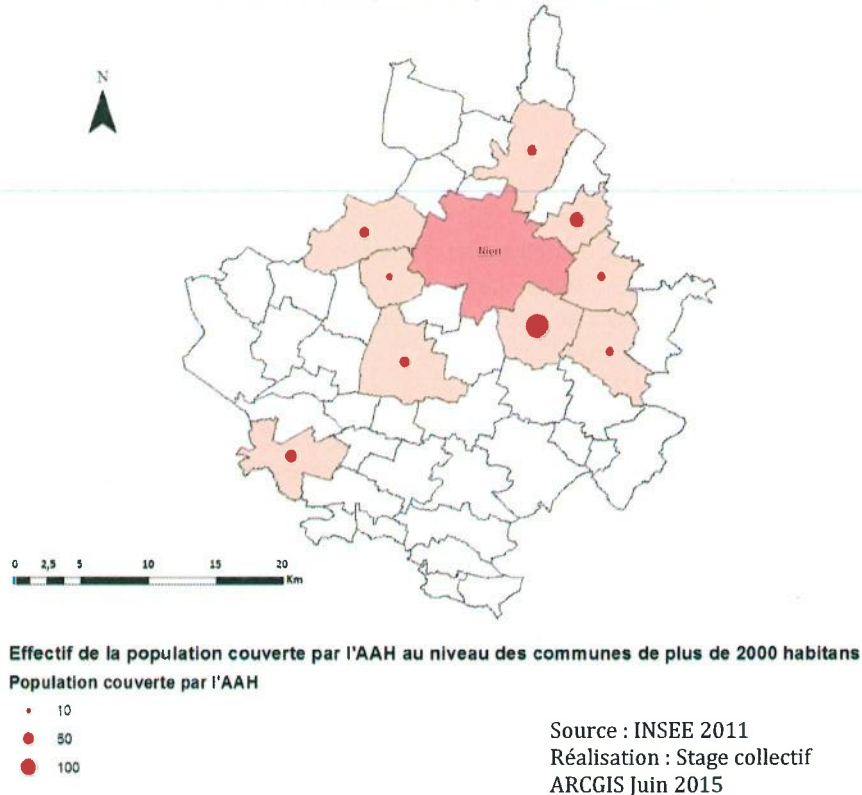


Figure 11 : Carte représentant l'effectif de la population percevant l'AAH en 2011 (hors Niort)

La ville de Niort comptabilise 1 908 habitants couverts par l'AAH en 2011, ce qui représente environ 3,3% de sa population. Aiffres comptabilise 180 habitants couverts par l'AAH ce qui représente environ 3,5% de sa population (cela peut-être expliqué notamment par la présence du CAT de la Jamine). Sur l'ensemble de ces 10 communes, on constate que 2,7% de la population est couverte par l'AAH. Cependant, la moyenne nationale n'est que de 1,5% selon l'INSEE. Ainsi, ce fort taux peut être expliqué, notamment, par la présence d'EHPAD (établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) sur la plupart de ces communes.

Selon les chiffres de l'enquête HID INSEE 2002, il y avait environ 15% de la population atteinte d'une déficience reconnue. En utilisant ce ratio à l'échelle de la CAN, cela représente plus de 17500 personnes concernées. A cela, il convient d'ajouter toutes les autres personnes à mobilité réduite. En partant de l'hypothèse basse des 30% évoqué ci-dessus, on peut estimer le nombre de personnes concerner par les questions d'accessibilité sur le territoire à au moins 35000.

## 2.2. Description du système de transport

---

### 2.2.1. Le réseau

#### La SEMTAN

Le réseau de transport en commun de l'agglomération Niortaise est géré par la SEMTAN (société d'économie mixte des transports de l'agglomération Niortaise), basée à Niort. La communauté d'agglomération de Niort a procédé à une délégation de services publics pour un contrat allant de 2010 à 2016, contrat confié à la SEMTAN en partenariat avec le groupe Transdev. Ce contrat arrive donc bientôt à terme et le réseau actuel pourra être modifié dans le cadre du renouvellement de contrat de délégation de service public à compter de 2017.

#### Le réseau Urbain

Le réseau urbain est aujourd'hui constitué de 5 lignes urbaines appelées "ChronoTAN" cadencées à 20 minutes en heures de pointe. Ces lignes desservent les principaux pôles d'attraction de l'agglomération.

Le réseau urbain est complété par les lignes "TransTAN", qui ont une fréquence moins élevée et qui font un peu plus de cabotage dans les quartiers, tout en essayant de passer au plus proche des pôles d'attractivité. Le réseau compte 7 lignes "TransTAN", ce qui fait un total de 12 lignes urbaines classiques.

Le réseau dispose également de lignes spéciales. La CitiTAN est une ligne hyper urbaine cadencée à 10 minutes et qui est assurée par un minibus. Elle dessert toute la partie piétonne du centre-ville, allant de la place de la Brèche à la place du Port, en passant par l'Hôtel de ville ou les Halles. Il est important de préciser que cette ligne est gratuite et entièrement accessible. Le réseau est aussi composé des lignes R1 et R2 fonctionnant le dimanche et qui desservent tout le centre-ville, de la place de la Brèche au Pôle universitaire, en passant par la gare, les lycées ou l'hôpital. Enfin, le réseau dispose de deux lignes spéciales dites « cimetières » (D101 et D102) qui fonctionnent deux vendredis par mois.

#### Le réseau interurbain

Le réseau interurbain est sous-traité par la SEMTAN à la société Transdev Poitou-Charentes. Il est composé de 8 lignes sur l'ensemble du réseau, appelées InterTAN.

Ce réseau fixe est complété par un système de transport à la demande qui a la particularité d'être zonal. Il fonctionne par rabattement des usagers des zones rurales vers les lignes InterTAN, ce qui leur permet de rejoindre les zones urbaines notamment Niort.

A ce TAD zonal s'ajoute un système de lignes virtuelles que le client déclenche au besoin. Elles sont mises en place lorsque la ligne est peu fréquentée et notamment pendant les heures creuses en semaine, le samedi et le dimanche. Les lignes concernées sont les lignes suivantes : M, N, P, T, U, V et W. Quant à la ligne O, celle-ci est entièrement à la demande depuis septembre 2014.

Enfin, le transport scolaire permet de desservir les écoles primaires sur 20 communes, 7 collèges et 5 lycées. Ce service est composé de plus de 50 lignes (voir les détails sur le guide SCOLTAN) qui assurent le trajet deux fois par jour. Elles sont ouvertes en période scolaire à l'ensemble des habitants de la CAN. Depuis l'extension de la CAN, le conseil départemental gère l'exploitation de l'ensemble du service de transport scolaire sur les 16 communes nouvellement entrées dans le



périmètre de transport urbain de la CAN via une convention d'affrètement signée entre les deux collectivités.

### Les lignes départementales et régionales

#### ○ Les lignes RDS

Ces lignes sont assurées par le conseil départemental des Deux-Sèvres. Le réseau est composé de 24 lignes dont sept desservent des arrêts situés sur la CAN (lignes 12, 13, 15, 16, 17, 18 et 60) en liaison avec des lignes InterTAN (N, P, V et W). Néanmoins, quelques arrêts situés sur le territoire ne sont desservis que par des lignes du réseau départemental (lignes 17 et 18). La fréquence est d'environ dix allers retours journaliers, en comptant un départ toutes les heures le matin, en milieu de journée et le soir.

#### ○ Les lignes TER

Le territoire des Deux-Sèvres comprend trois lignes de transport express régional. La ligne La Rochelle – Poitiers, qui passe par Niort, Saint Maixent, Mauzé-sur-le-Mignon, etc., La ligne Niort – Saintes – Royan, qui permet de rabattre les voyageurs vers la ligne La Rochelle – Saintes – Bordeaux, ainsi que la ligne Niort – Fontenay-le-Comte, qui est assurée par des autocars. Ces lignes sont exploitées par la SNCF, qui est également responsable de la mise en accessibilité des quais des haltes et gares. Pour leur part, les communes et la CAN doivent s'assurer que le cheminement jusqu'à la halte ou la gare soit accessible.



Figure 12 : TER Poitou Charentes.  
<http://www.trainsfrancais.com/forum/nouvelle-livree-t40604-30.html>

### Le service TPMR

Appelé MobiTAN, ce service de transport est accessible aux personnes disposant de la carte d'invalidité à 80% délivrée par la MDPH (cette carte doit faire apparaître la mention : station debout pénible), et domiciliées sur l'une des communes de la CAN. C'est un service en porte à porte disponible sur réservation et facturé au même prix que les voyages en bus classiques. La réservation doit impérativement être effectuée au plus tard la veille pour le lendemain (ou le vendredi avant 18h pour les trajets du samedi, du dimanche et du lundi). Les déplacements ne peuvent se faire qu'à l'intérieur du territoire de la CAN.

### 2.2.2. Le matériel roulant / points d'arrêts

Le parc de bus géré par la SEMTAN appartient à la communauté d'agglomération du Niortais, qui les lui met à disposition, tout comme le dépôt de bus.

Ce parc est composé de 57 bus urbains, dont 2 minibus alloués à la CitiTAN. Une différenciation au niveau de la livrée des bus avait été mise en place lors du renouvellement du réseau en 2011, mais elle a été abandonnée, puisque le fait de bloquer certains bus pour un type de ligne en particulier créait des conflits d'exploitation difficiles à gérer. Cependant, les bus restent plus ou moins attirés à une branche du réseau, en restant mobile le cas échéant.

Le réseau ChronoTAN dispose de 25 bus ayant un âge moyen de 8 ans et 1 mois. On retrouve exclusivement des bus de la marque Heuliez et plus précisément, des Heuliez GX 317 ou 327. Ces bus sont tous équipés de planchers bas et de palettes PMR pour rendre possible l'accès d'un fauteuil roulant. Ces bus ne disposent pas des annonces sonores et visuelles réglementaires telles que

l'annonce des arrêts suivants, étant donné que le parc de bus actuel n'est pas équipé du système de géolocalisation offrant l'information voyageur. Par ailleurs, en matière d'environnement, le pourcentage d'installation de filtre à particules est assez faible, puisque seulement 44% de ces bus en sont équipés.

La partie TransTAN du réseau est assurée par 30 bus, d'un âge moyen de 9 ans et 4 mois. Une fois encore, la totalité des bus sont de la marque Heuliez, avec un peu plus de diversité, puisqu'on retrouve plusieurs modèles (voir figure 13) mais aussi plusieurs types, avec des bus standards, des bus de gabarit réduit (ces bus de capacité réduite sont utilisés lorsque le bus doit emprunter un itinéraire délicat, imposant un rayon de braquage réduit), mais aussi un bus articulé qui n'est utilisé que pour des cas précis (desserte du centre de formation des apprentis le matin par exemple). Ces bus ne sont pas tous équipés de palette (83%) ni de plancher bas (86%). Néanmoins, ces quelques bus non accessibles devraient bientôt être remplacés dans le cadre du plan de renouvellement annuel, puisqu'ils ont entre 15 et 20 ans d'ancienneté. Pour ce qui est de la lutte contre la pollution, les bus TransTAN sont plus performants que les ChronoTAN, puisque 56% d'entre eux sont équipés d'un filtre à particules.

Nombre de GX327	5
Nombre de GX 317	7
Nombre de GX 107	3
Nombre de GX 337	2
Nombre de GX 137	1
Nombre de GX 427	1
Nombre de GX 77	1
Nombre de GX 117 C	8
Nombre de GX 117 L	2

Figure 13 : Détail du parc Transtan

La ligne CitiTAN est desservie par deux minibus Mercedes Cytios, tous deux équipés d'une palette, d'un plancher bas et d'un filtre à particules.

Le réseau InterTAN est géré par Transdev, à qui la SEMTAN a délégué l'activité de transport interurbain. Ce réseau est assuré par des cars, qui ne possèdent pas de plancher bas, ce qui complique la montée. Ainsi, dans le cadre du contrat établi entre la CAN et le délégataire, la totalité des cars est équipée d'une plate-forme (voir photo ci-contre) permettant l'accès aux personnes en fauteuil roulant et est entièrement accessible. Comme pour les bus du réseau urbain, ces bus ne sont pas pourvus de l'annonce visuelle et sonore réglementaire.

Le service de TAD zonal est assuré par 8 véhicules légers offrant entre 2 et 9 places assises.

Enfin, le service TPMR est assuré par des navettes spécialement conçues pour le transport de personnes à mobilité réduite. Elles disposent de points d'ancrage pour les fauteuils roulant ainsi que d'une plate-forme pour l'accès aux fauteuils.

Contrairement aux bus urbains qui nécessitent un quai pour être accessible par la palette, ces navettes peuvent embarquer un fauteuil directement depuis la chaussée (même type que sur la photo ci-dessus). Le parc de véhicules sera décrit dans la partie réservée à ce service (partie 2.4.2).



Figure 14 : Exemple de plate-forme d'accès sur un car

### 2.2.3. Hiérarchisation de la fréquentation des lignes de transport

Comme le montre le graphique suivant, la fréquentation des lignes de transport de la CAN est assez hétérogène. En effet, les lignes A, C et E (encadrées en rouge sur le graphique) sont les plus fréquentées du réseau. On voit également que les lignes TransTAN I et K sont plus fréquentées que les lignes ChronoTAN B et D. Cela pourrait s'expliquer par le cabotage plus important de ces lignes ainsi que par les pôles d'attractivité desservis par ces lignes (pôle universitaire, lycées et collèges, quartier de Ste-Pezenne et Souché, place de la Brèche...)

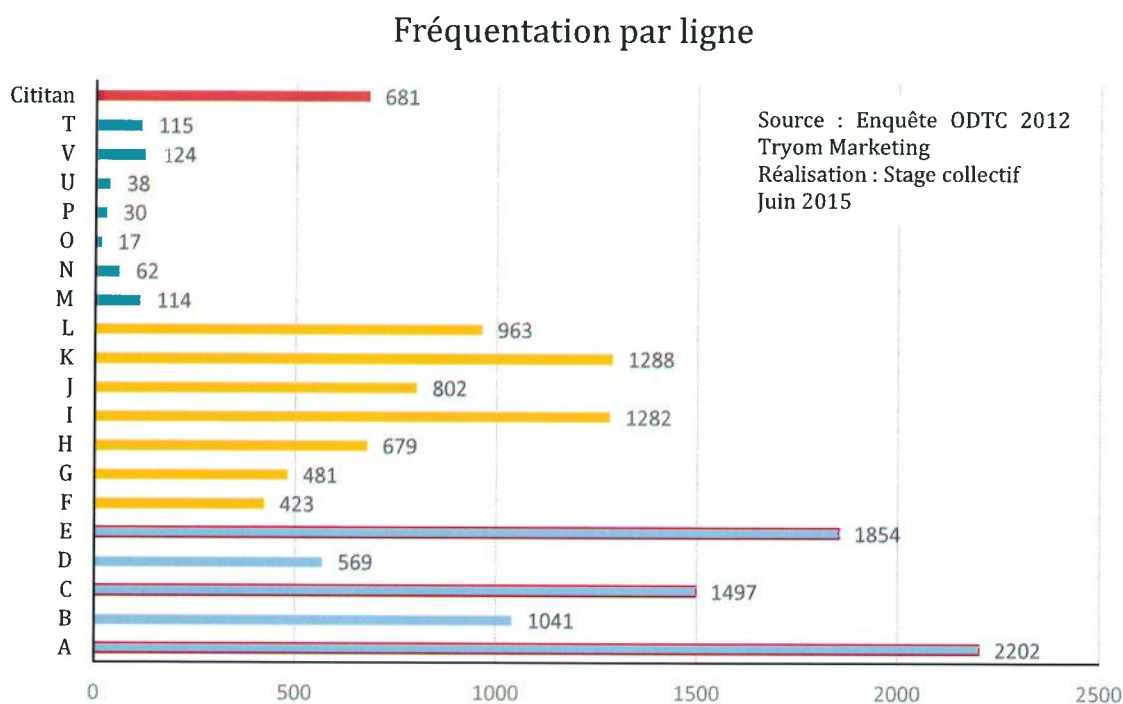


Figure 15 : Graphique de la fréquentation quotidienne par ligne

Le graphique suivant représente la fréquentation moyenne journalière par type de ligne. On remarque que les lignes ChronoTAN et TransTAN sont celles qui ont le plus de fréquentation. La ligne CitiTAN a une fréquentation relativement faible, mais cela s'explique par la faible taille des bus, ainsi que la faible longueur du parcours. Les lignes TransTAN transportent moins de 500 personnes par jour, mais cela s'explique par le faible nombre d'allers-retours.

## Fréquentation par type de ligne

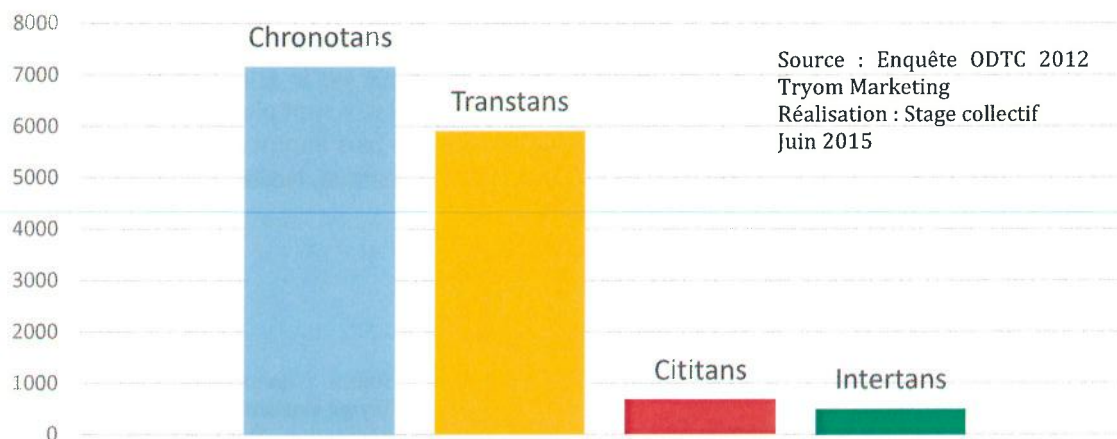


Figure 16 : Graphique de la fréquentation moyenne par type de ligne

Enfin, le graphique suivant représente la fréquentation moyenne par trajets calculée en fonction du nombre de trajets moyens par type de ligne. Ce graphique vient confirmer le fait que les lignes A, C et E sont les plus utilisées des lignes ChronoTAN, et que les lignes I et K sont très fréquentées, malgré la fréquence de passage des bus réduite (la fréquence sera détaillée dans le paragraphe 2.3.5).

## Fréquentation moyenne par ligne

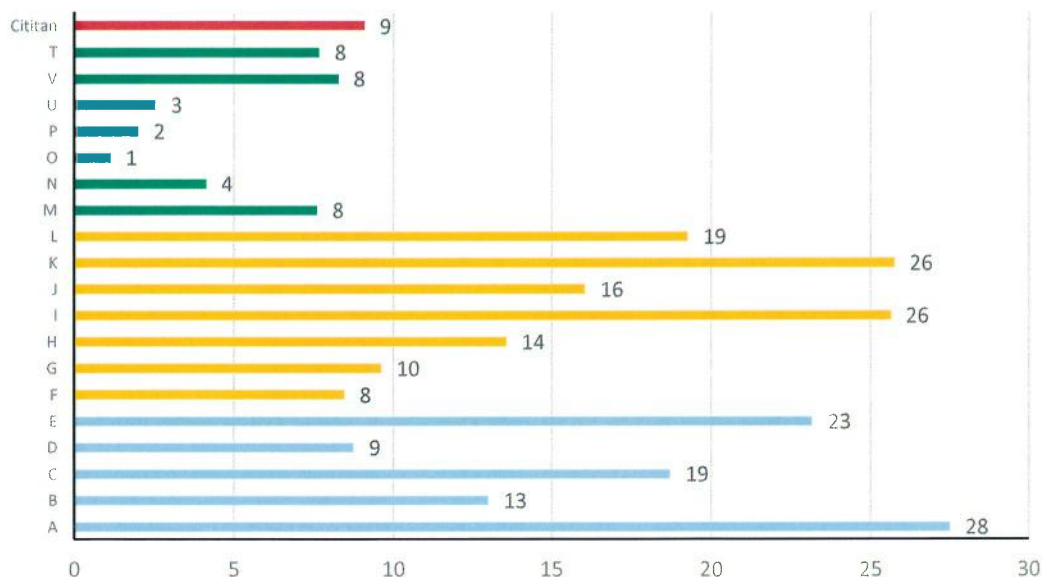


Figure 17 : Graphique de la fréquentation moyenne par trajet

#### 2.2.4. La place des PMR au sein du système

Aujourd'hui, nous ne disposons que des informations concernant les personnes à mobilité réduite utilisant le service TPMR. Néanmoins, la CAN ayant déjà entrepris la mise en accessibilité de son réseau depuis plusieurs années, quelques personnes à mobilité réduite prennent le réseau de bus classique. Cependant, nous n'avons pas d'informations chiffrées à ce sujet.

Les informations concernant les usagers du service TPMR seront présentées dans la suite du rapport.

### 2.3. Etat des lieux de l'accès

#### 2.3.1. Points d'arrêts

##### Démarche du diagnostic

La CAN compte plus de 1000 arrêts de transports sur l'ensemble de son territoire. Le périmètre d'analyse s'est porté sur l'ensemble des arrêts urbains et péri-urbains qui sont concernés par une desserte régulière. L'ensemble des arrêts de transports à la demande et de transports scolaires n'ont donc pas été diagnostiqués dans le cadre de ce document.

Au total, **576 arrêts** sont concernés par le Sd'AP (482 quais urbains et 94 quais péri-urbain).

Ce diagnostic a été réalisé dans un contexte vaste, puisqu'en plus de mesurer des points précis concernant l'accessibilité, il a également permis de faire un état des lieux des équipements installés par la CAN sur l'ensemble des points d'arrêts.

Ainsi, le diagnostic a consisté à effectuer des mesures pour définir le degré d'accessibilité de chaque quai en fonction des normes présentées ci-dessous. Il a été réalisé à la suite d'un important travail de terrain, (déplacement sur tous les quais urbains et péri-urbains du territoire) permettant de relever les caractéristiques propres aux arrêts (largeurs, pentes, état du sol, etc.) et l'environnement qui s'y rattache (continuités et traversées piétonnes, végétation contiguë, obstacles, etc.).

De plus, le diagnostic a été réalisé dans l'objectif de disposer d'un état des lieux précis des équipements mis en place par la CAN sur l'ensemble des quais concernés par cette étude. Ce volet a permis de recenser le nombre de quais possédant des équipements, tels que les abris, les corbeilles, les bordures bus, les bancs ou appuis ischiatiques.

Enfin, ce diagnostic a aussi permis de relever les différents aménagements présents pour les personnes malvoyantes. En effet, la loi n'impose aujourd'hui aucune règle ou norme en ce qui concerne ces aménagements. Nous avons donc recensé le nombre d'arrêts équipés de bandes contrastées au niveau de la zone de montée dans le bus ou de bande d'aide à l'orientation permettant de mieux guider les personnes malvoyantes sur le quai.

## Normes d'accessibilité

L'article du 15 Janvier 2007, relatif aux prescriptions pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, définit toutes les règles en matière d'aménagement des espaces publics pour l'accueil de PMR.

- Pente en long :

*Arrêté du 15 Janvier 2007, Article 1-1 :*

" Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre."

Cet article met clairement en évidence la barre des 5 % à ne pas franchir, sauf en cas d'obstacle mineur. Les pentes supérieures à 4 % doivent normalement comporter des paliers, cependant, cette mesure n'est pas applicable pour un quai bus, puisque celui-ci doit présenter une pente uniforme et alignée à la chaussée afin d'améliorer la qualité de l'accostage du bus.

Dans notre étude, nous considérons donc un arrêt comme accessible (du point de vue de la pente en long) à partir du moment où la pente du quai est inférieure à 5 %, puisque l'aménagement de paliers est impossible sur le quai. Par ailleurs, les quais ont une longueur comprise entre 10 et 15 mètres ce qui peut dans certains cas permettre de répondre à la nécessité de mettre en place des paliers de repos. Les arrêts situés sur des rues pentues (exemple : rue Alsace Lorraine, arrêt D'Agescy) ne peuvent être rendus accessibles, puisque la pente globale de la rue est bien trop importante pour être conforme.

- Profil en travers :

*Arrêté du 15 Janvier 2007, Article 1-2 :*

"En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %."

Cet article est très clair et stipule bien que la pente en travers ne peut dépasser les 2% pour que le quai soit accessible au sens de la loi. Cependant, la circulaire n° DGUHC 2007-53 du 30 Novembre 2003 préconise une pente en travers de 1%, qui serait plus confortable pour une personne en fauteuil roulant.

- Largeur :

Pour ce qui est de la largeur, elle est définie dans le cas d'un trottoir utilisé pour du cheminement piéton.

" La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. "

Néanmoins, dans le cas d'un quai bus, il est nécessaire de prendre en compte une autre caractéristique de la législation qui s'applique. En effet, l'arrêté du 15 Janvier 2007 article 12 donne la définition suivante :

" Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule."

En conséquence sur les arrêts de bus, une aire de 1,50 m de diamètre est à prévoir entre la sortie de palette et le premier obstacle. Les palettes de bus utilisées sur le réseau de la CAN faisant au maximum 70 cm de long, cet article impose donc sur le territoire une largeur de 2,20 m pour qu'un quai urbain soit accessible. En effet, nous distinguons pour ce critère les quais urbains des quais périurbains car le matériel roulant utilisé est différent. En effet, les cars étant équipés de plate-forme pouvant atteindre 1,60m de long, il faudrait donc prévoir des quais d'une largeur de 3,10 m.

- Hauteur :

Comme nous le citons ci-dessus, l'article 1-1 de la loi du 15 Janvier 2007 impose une pente en long inférieure à 8% sur une longueur maximale de 2m. Avec une sortie de palette de 70 cm, il serait possible de tendre vers les 12% autorisés sur une longueur de 50 cm. Néanmoins, l'idée est de réduire la pente au maximum afin de faciliter la montée dans le bus sans accompagnement des personnes en fauteuil roulant.

Les bus de la CAN ayant une hauteur du sol, une fois agenouillés de 20 cm, la différence de hauteur maximale admissible entre le plancher du bus et le quai serait donc d'environ 6 cm. Par conséquent, la hauteur minimale pour un quai permettant d'assurer une pente réglementaire est donc de 14 cm, ce qui correspond à une bordure trottoir classique de type T2. Cependant, afin de réduire cette différence de hauteur entre le plancher et le bus, la CAN a choisi d'équiper ses quais avec des bordures bus ayant une hauteur de 18 cm offrant plusieurs avantages, tels que :

- L'amélioration de l'accostage en permettant au conducteur de frotter la bordure sans risque de dégradation du pneu grâce à un profil arrondi ;
- Une hauteur plus élevée qui permet de réduire la pente de la palette une fois celle-ci déployée ce qui demande un effort moins important pour accéder au bus pour les personnes en fauteuil roulant (pente en long inférieur à 3 %) et également de réduire la hauteur de la marche pour accéder à l'intérieur du bus pour tous les autres usagers ;
- Un revêtement tactile intéressant pour les malvoyants (car les bordures bus choisies par la CAN, ont un relief différent et distinctif permettant de marquer la limite entre les bordures des quais et celles de la chaussée).

- Etat du sol :

Le décret du 21 décembre 2006 article 1-1 définit les normes à respecter en matière d'état du sol :

"Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le profil en long présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts."

Ce point est moins quantifiable que les précédents. Cependant, dans le cadre du diagnostic, un sol est considéré en bon état s'il est quasi neuf, avec une bande de roulement sans aspérité. Il est donc considéré comme moyen dès qu'il présente des aspérités tout en restant parfaitement carrossable et enfin comme mauvais s'il est difficilement praticable (ex : graviers, herbe).

### Bilan du diagnostic et classement des quais selon la législation

L'objectif de ce diagnostic était de classer les différents quais dans plusieurs catégories en fonction de leur degré d'aménagement et de leur degré d'accessibilité.

Un arrêt est considéré comme aménagé à partir du moment où celui-ci possède à minima des bordures avec une vue de 18 cm minimum. En effet, ces arrêts sont ceux ayant été aménagés le plus récemment, puisque les normes d'accessibilité en la matière n'ont qu'une dizaine d'années. Cependant, ce critère seul ne constitue pas une condition d'accessibilité. En effet, l'arrêt peut avoir été aménagé mais ne pas être accessible à toutes les personnes à mobilité réduite car compte tenu des caractéristiques de voirie, il peut arriver qu'il ne réponde pas à l'ensemble des critères d'accessibilité.

Pour rappel, un arrêt est accessible au sens de la loi s'il est en conformité avec les cinq points cités ci-dessus. A partir du moment où l'un des critères n'est pas respecté, le quai est considéré non accessible.

Par ailleurs, la prise en charge des personnes en fauteuil roulant sur les arrêts péri-urbains hors terminus constitue une contrainte forte en matière d'exploitation (création de retards sur les services, obligation du conducteur de quitter son poste de conduite pour sortir la plate-forme).

L'idée retenue est donc de rendre accessible au handicap physique l'ensemble des terminus des lignes interurbaines. Ce choix permet d'être cohérent avec les pratiques du réseau départemental définies dans leur Sd'AP. Le service de transport de substitution sera donc adapté pour permettre la prise en charge des personnes au niveau des arrêts intermédiaires.

Par conséquent, les contraintes liées au déploiement de la plate-forme n'ont pas été prises en compte pour définir le degré d'accessibilité des quais péri-urbains hors terminus (à savoir une largeur minimum de 3 m). Pour tous ces arrêts, les critères retenus pour établir les conditions d'accessibilité sont donc les mêmes que ceux utilisés pour les quais urbains ce qui leur permet d'être accessibles pour tous les PMR à l'exception des personnes en fauteuil roulant.



### Bilan du diagnostic et présentation de la démarche

Les deux cartes suivantes présentent la répartition des quais suivant leur accessibilité au sens de la loi sur la commune de Niort ainsi que sur l'ensemble des communes de la CAN. Ces cartes sont disponibles en haute définition en annexe.

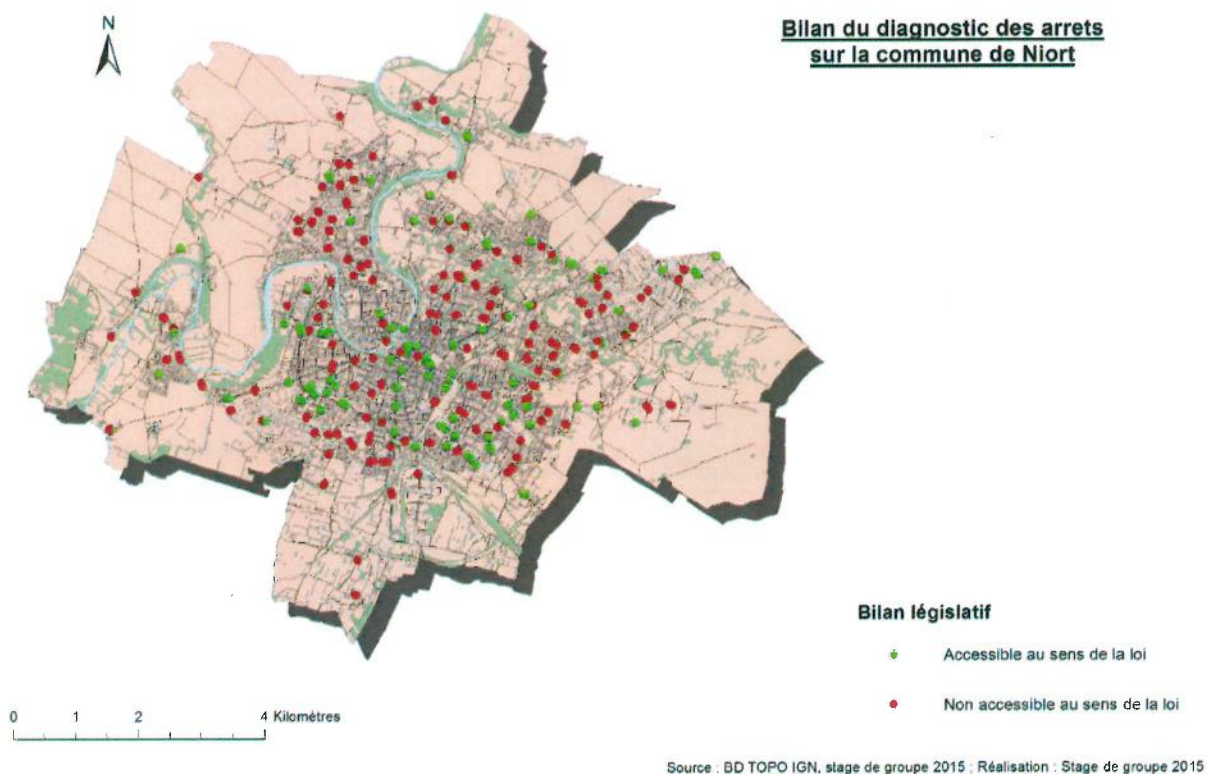


Figure 18 : Carte de visualisation du Bilan sur la commune de Niort

Sur la carte page suivante, la commune de Niort est exclue de la visualisation dans un souci de visibilité.

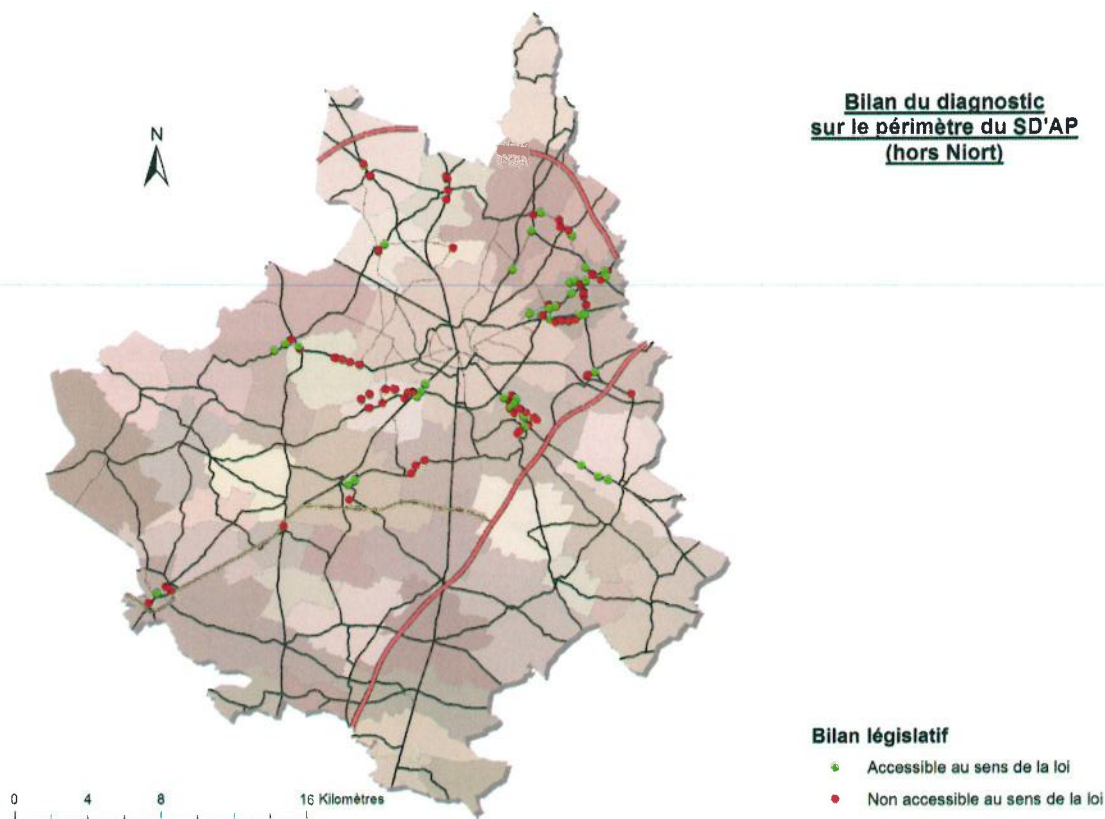


Figure 19 : Présentation du bilan des arrêts à l'échelle de la CAN (hors Niort)

Comme le montrent ces cartes, la communauté d'agglomération s'est attachée, depuis l'adoption de son SDA en décembre 2008, à rendre les quais accessibles sur Niort mais aussi sur les autres communes du territoire.

Dans le cadre de l'élaboration du Sd'AP, la communauté d'agglomération a réalisé des essais avec la commission intercommunale pour l'accessibilité (février 2015) en présence d'associations représentantes de personnes handicapées (notamment pour les handicaps moteurs et visuels). Ces essais ont montré que certains quais, classés non accessibles au sens de la loi car ne répondant notamment pas au critère de largeur de 2,20 m, étaient finalement accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Ces essais se sont déroulés sur une après-midi, durant laquelle les membres des associations présentes se sont déplacés avec des techniciens de la CAN pour tester l'accessibilité de plusieurs quais présentant chacun une particularité. Au final, les participants ont pu constater que les quais d'une largeur comprise entre 1,80 et 2,20 mètres permettaient l'embarquement et le débarquement de personnes en fauteuil roulant électrique (ce type de fauteuil est généralement plus volumineux qu'un fauteuil manuel) sans souci de retournement.

Dans le cadre du diagnostic élaboré pour le Sd'AP, une nouvelle catégorie dans les degrés d'accessibilité a donc été créée. En effet, les quais présentant les mêmes caractéristiques que les quais accessibles, mais avec une largeur comprise entre 1,80 et 2,20 mètres ont donc été classés **comme non accessibles au sens de la loi mais praticables**. L'illustration suivante synthétise et récapitule les différents critères que doivent réunir les quais pour être considérés accessibles au sens de la loi ou non accessibles au sens de la loi mais praticables.



**Quai accessible au sens de la loi**  
(arrêt Pôle Universitaire)

- Pente en long inférieure à 5%
- Pente en travers inférieure à 2%
- Hauteur supérieure à 14 cm
- Largeur supérieure à 2,20 m



**Quai non accessible au sens de la loi, mais praticable** (arrêt Trévins)

- Pente en long inférieure à 5%
- Pente en travers inférieure à 2%
- Hauteur supérieure à 14 cm
- Largeur supérieure à 1,80 m

Figure 20 : Récapitulatif de la définition des quais accessibles et praticables

Le graphique suivant détaille la répartition entre les quais accessibles au sens de la loi, les quais non accessibles au sens de la loi, et les quais non accessibles au sens de la loi mais praticables.

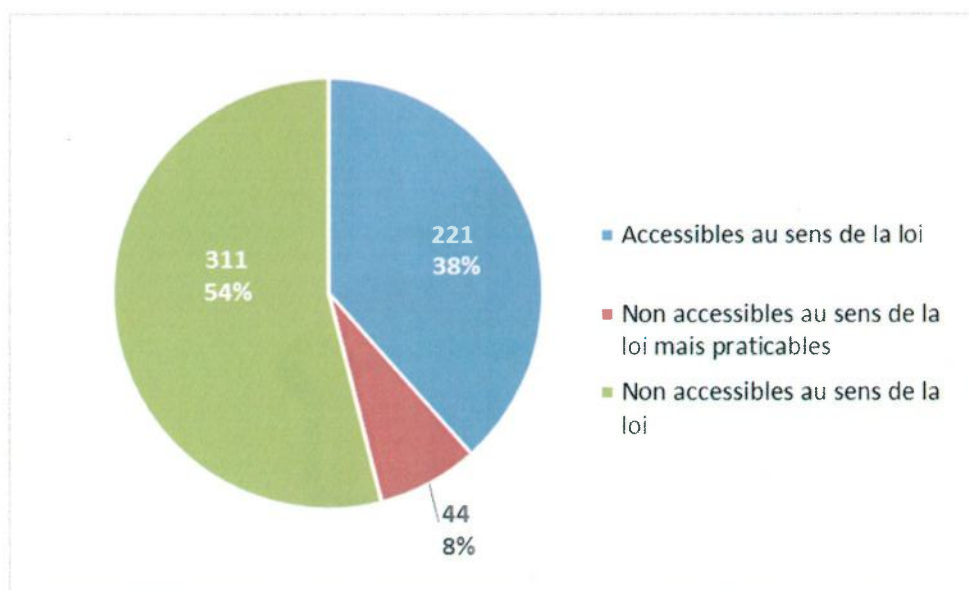


Figure 21 : Bilan des quais en fonction du diagnostic

Sur l'ensemble de la CAN, on a donc 221 quais accessibles au sens de la loi et 355 quais non accessibles au sens de la loi, dont 44 sont « praticables ».

Pour l'ensemble des quais considérés « praticables », la CAN réalisera des tests en fonction des typologies d'arrêts classés selon des largeurs et des environnements différents (haies, grillage, mur, herbe, etc.). Ces tests seront réalisés avec les membres de la CIA. L'objectif de ces tests est de définir

les conditions réelles d'accessibilité et notamment de définir la largeur minimale permettant de monter et descendre du bus une fois la palette déployée et par conséquent de ne plus tenir compte de la valeur théorique réglementaire qui constitue une réelle contrainte pour les secteurs où l'espace public est fortement réduit.

Les décisions prises feront l'objet de comptes rendus validés par la CIA et annexés au rapport annuel. Au final, chaque quai « praticable » sera classé comme accessible ou non accessible. A titre d'information, parmi les 44 quais praticables, certains ont déjà été aménagés.

### Bilan des aménagements d'arrêts de bus réalisés par la CAN

Aujourd'hui, la CAN a aménagé 235 quais soit environ 40%. Ces travaux ont commencé depuis plusieurs années et notamment depuis l'approbation du SDA en décembre 2008. Malgré tout, parmi ces quais aménagés, tous n'ont pas pu être rendus accessibles au sens de la loi. En effet, certains d'entre eux ont une pente supérieure à 5% (pente de la rue importante) et une largeur inférieure à 2,20 m (faible largeur de la voie empêchant une avancée sur chaussée, présence d'une clôture privative en arrière de quai).

Par ailleurs, les 235 quais aménagés ont essentiellement été traités pour le handicap physique. En effet, on note que selon les quais, différents types d'équipements ont été mis en place pour les personnes souffrant d'un handicap visuel. Dans le cadre du Sd'AP, une action est planifiée pour harmoniser les dispositifs à mettre en place en accord avec les associations concernées. De même, une réflexion globale sur les supports d'information à destination des usagers sera menée.

Les deux cartes suivantes permettent de visualiser l'état d'avancement de l'aménagement des quais. On retrouve sur la première carte, l'aménagement des quais à Niort, puis l'aménagement des quais sur l'ensemble de la CAN en excluant Niort.

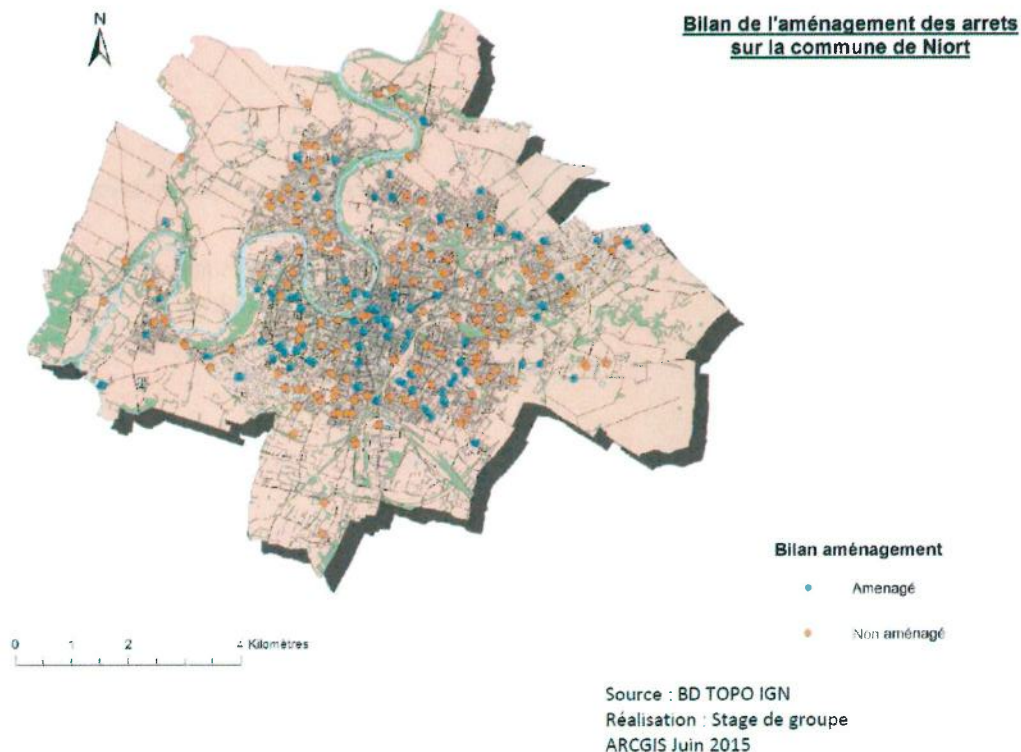


Figure 22 : Cartes des arrêts aménagés à Niort

Source : BD TOPO IGN  
Réalisation : Stage de groupe  
ARCGIS Juin 2015

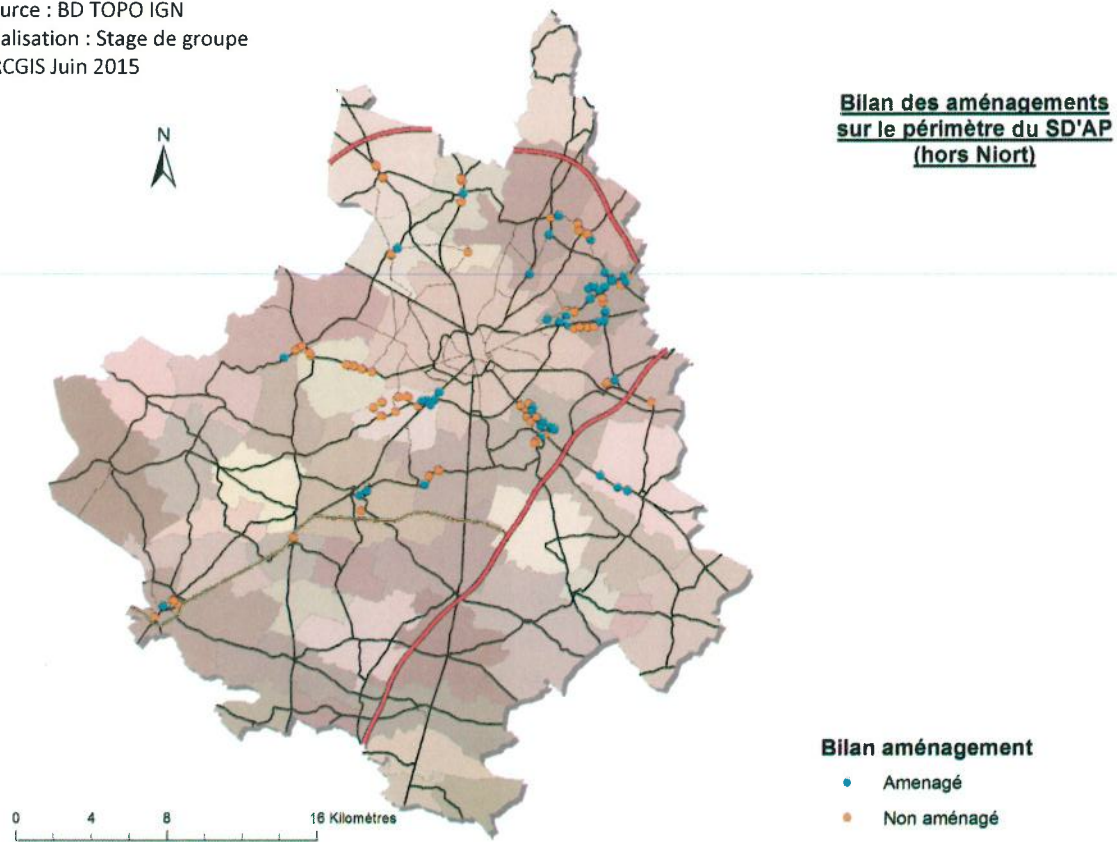


Figure 23 : Carte des arrêts aménagés de la CAN (hors Niort)

Le graphique suivant permet de visualiser la répartition des quais aménagés suivant leur type, urbain ou interurbain. On remarque que la très grande majorité des arrêts aménagés pour les personnes à mobilité réduite sont des arrêts urbains du **périmètre de transport**.

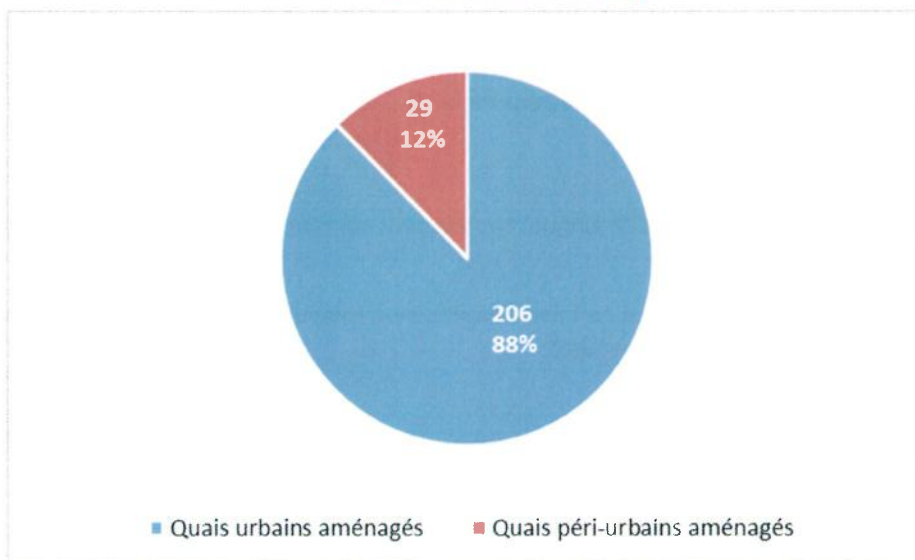


Figure 24 : Répartition des quais aménagés par typologie (urbain/péri-urbain)

De plus, le graphique suivant permet de classer les arrêts suivant le bilan d'aménagement en fonction de leur type. On remarque une fois encore que les arrêts urbains jouissent d'une meilleure accessibilité, grâce aux travaux réalisés.

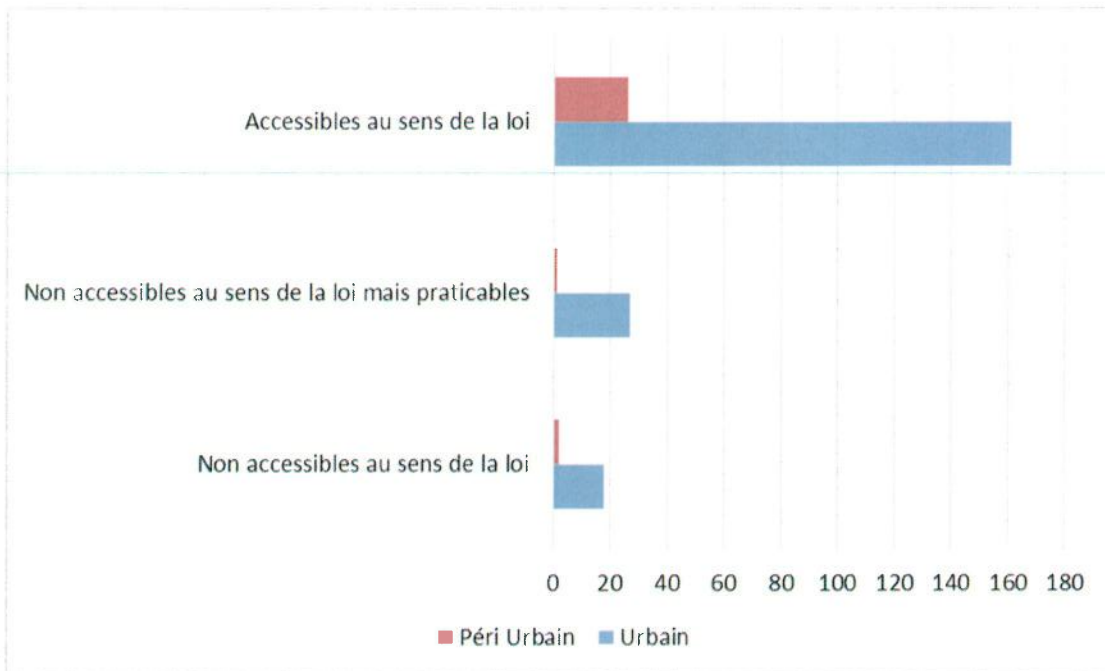


Figure 25 : Répartition des quais aménagés par typologie et niveau d'accessibilité

Ces différentes données nous ont donc permis de réaliser une classification. Nous avons souhaité qu'elle soit la plus précise possible afin de nous permettre de définir les priorités et la programmation. Les 576 quais sont donc répartis dans les six catégories suivantes :

- Aménagé et accessible au sens de la loi
- Aménagé, non accessible au sens de la loi, mais praticable
- Aménagé mais non accessible au sens de la loi
- Non aménagé et accessible au sens de la loi
- Non aménagé, non accessible au sens de la loi, mais praticable
- Non aménagé et non accessible au sens de la loi

Cette classification nous permet de distinguer rapidement les quais sur lesquels nous devons agir en priorité.

Les deux cartes suivantes présentent ce bilan détaillé avec tout d'abord une carte de Niort, puis une carte représentant la CAN en excluant Niort.

Le graphique suivant illustre la répartition des quais, suivant ce diagnostic détaillé, en respectant le même code couleur que sur les cartes ci-dessus.

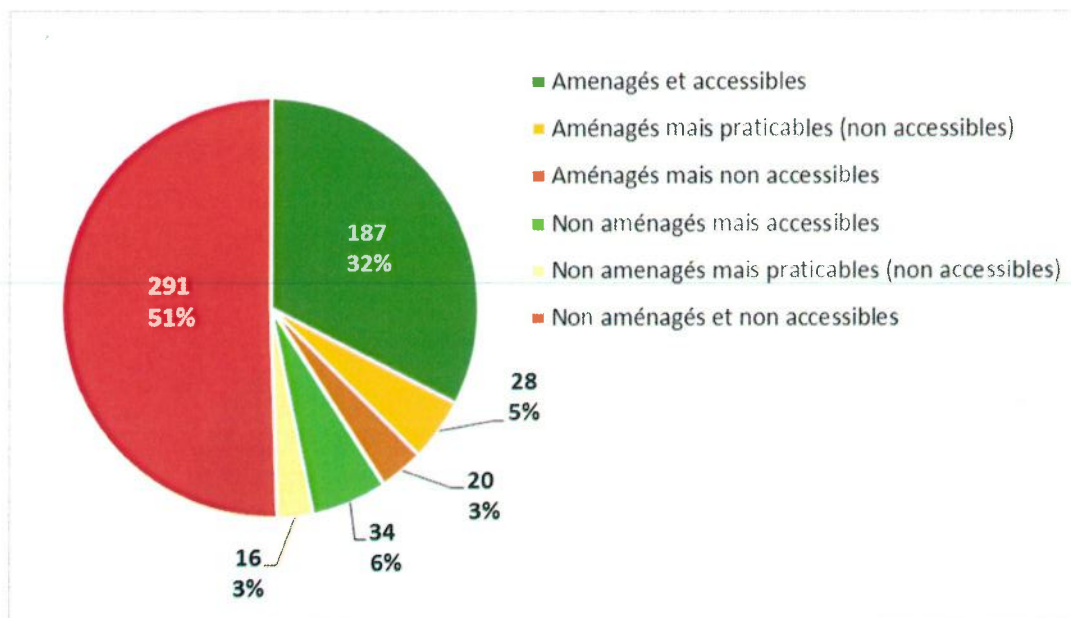


Figure 26 : Bilan du diagnostic d'accessibilité des arrêts

Avant de faire l'analyse du niveau de priorité pour chaque quai et notamment tous les quais à rendre accessibles, nous avons réalisé un diagnostic permettant de voir quels étaient les contraintes identifiées sur notre réseau.

Ainsi, cinq types de contraintes ressortent à savoir la largeur du quai, la pente en long, la hauteur du quai, la pente en travers et l'état du sol.

Sur les 576 quais diagnostiqués :

- 41% (244 quais) ont une largeur inférieure à 2,20 mètres ;
- 35% (203 quais) ont une hauteur inférieure à 14 cm ;
- 3% (20 quais) ont une pente en long supérieure à 5% ;
- 22% (129 quais) ont une pente en travers supérieure à 2% ;
- 19% (111 quais) ont un sol en mauvais état ne permettant pas de disposer des conditions minimales requises pour assurer l'accessibilité.

## Bilan des 576 quais de la CAN (31/08/2015)

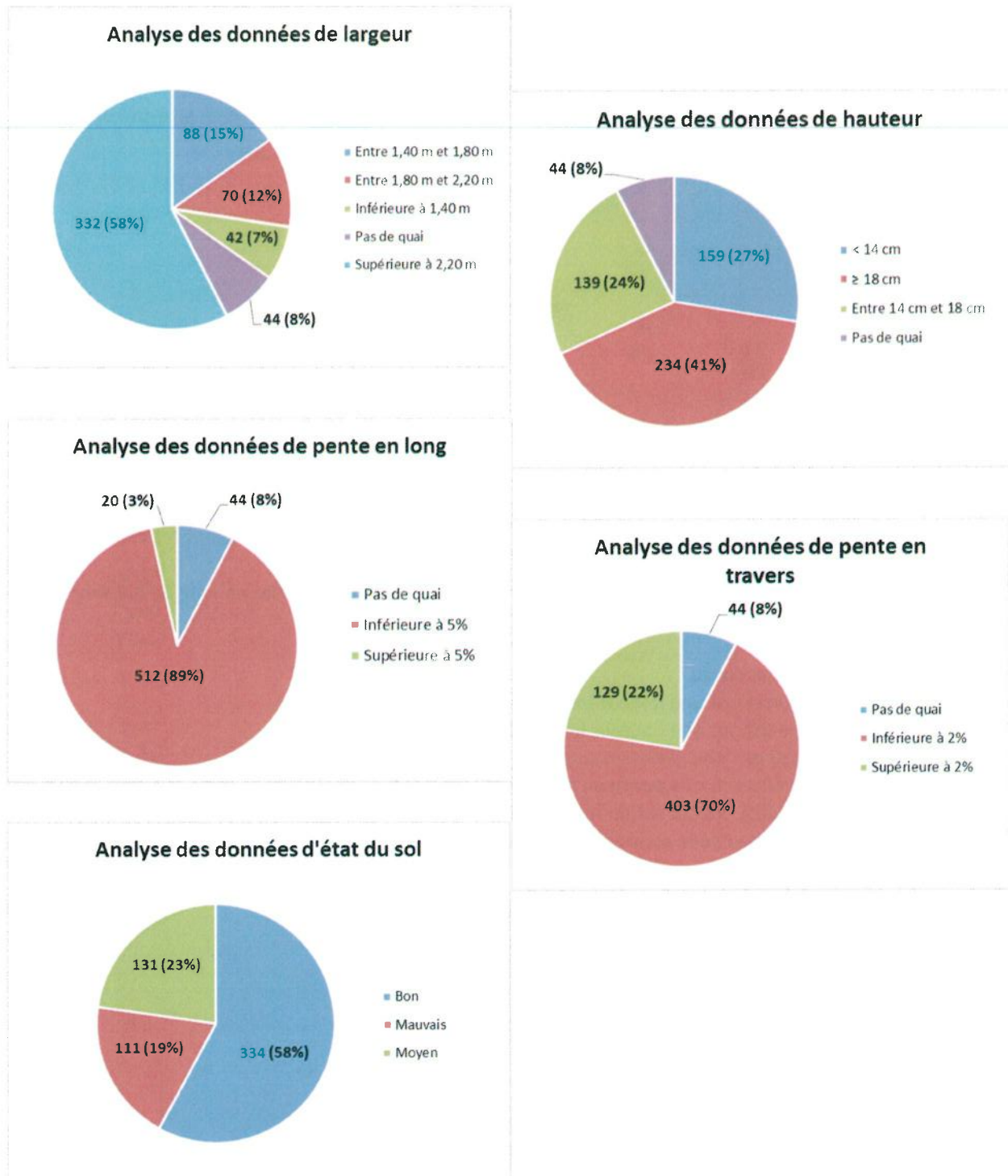


Figure 27 : Diagrammes du bilan des arrêts de la CAN



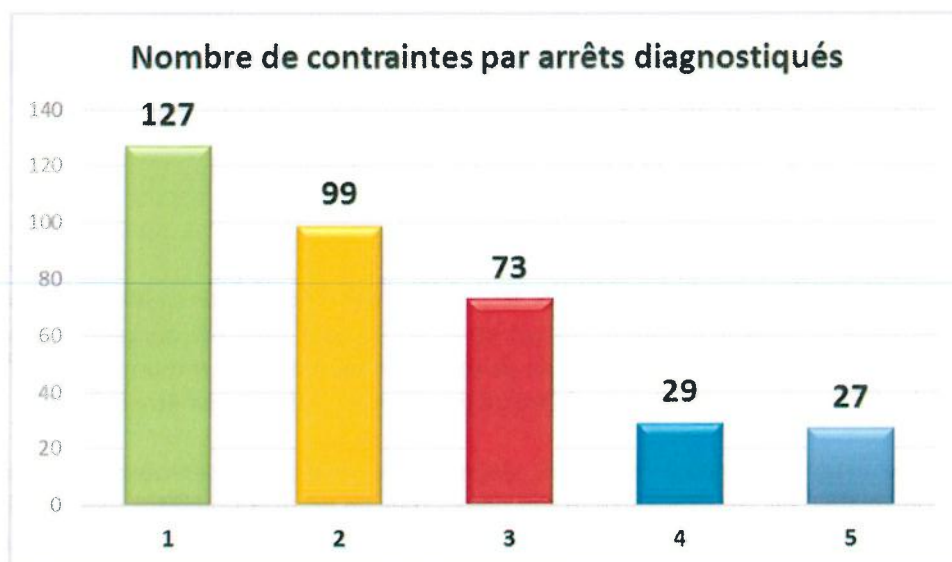


Figure 28 : Bilan du nombre de contraintes par quai

Pour rappel, sur les 576 quais diagnostiqués, 221 sont accessibles. Par conséquent, 355 quais sont non accessibles car soumis à au moins une contrainte (largeur, pente en long, pente en travers, hauteur et état du sol).

Le graphique montre la répartition des quais en fonction du nombre de contraintes à corriger pour leur mise en accessibilité. Plus de 63,5% des quais non accessibles ont moins de deux contraintes à corriger ce qui signifie que selon la contrainte, la mise en accessibilité nécessitera peu de travaux.

### 2.3.2. Le cas particulier des Impossibilités Techniques Avérées (ITA)

La CAN a pour obligation de rendre accessible l'ensemble de **ses arrêts de bus prioritaires**. Néanmoins, dans certains cas, des arrêts peuvent être reconnus comme étant des impossibilités techniques avérées (ITA) permanentes ou temporaires. La loi, par l'article L112-4 du code des transports et par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, donne la définition d'une ITA :

Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné(...).

Ou encore :

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.

Lorsqu'une ITA est reconnue des mesures de substitution doivent être mises en place. L'autorité Organisatrice de la Mobilité dispose alors de 18 mois à partir de la validation de l'ITA pour mettre en place une mesure de substitution ou un transport de substitution. Ces notions sont définies en 2.5 de ce rapport.

### Les causes des ITA sur le territoire

Pour rappel, en ce qui concerne la CAN, les palettes permettant la descente et la montée des personnes en fauteuil roulant mesurent 70 cm de long. Sachant qu'il est nécessaire d'avoir une distance minimale de 1,50 m après la sortie de palette pour permettre le retournement du fauteuil roulant sur le trottoir, la largeur du quai doit être au minimum de 2,20 m pour être accessible à toutes les PMR.

La CAN a un territoire globalement plat, néanmoins quelques arrêts se trouvent dans des zones avec des fortes pentes. Par conséquent, certains d'entre eux ne pourront pas être rendus accessibles à cause d'une pente en long trop élevée et seront donc classés en **ITA totales** c'est-à-dire pour toutes les PMR. Le classement en ITA totale concernera également les arrêts qui après aménagement auront une largeur inférieure à 1,40 m. Par contre, dans les cas où les arrêts ne présentent qu'un problème de largeur (compris entre 1,40 m et 2,20 m) **l'ITA ne sera que partielle** puisqu'elle ne concernera que les personnes en fauteuil roulant, la réglementation étant respectée pour les autres PMR.

### Les ITA sur le territoire

La CAN a déjà aménagé des quais afin de les rendre accessibles. Cependant certains ne respectent pas tous les critères de la loi à cause de contraintes topographiques notamment. Les arrêts aménagés mais non accessibles sont donc classés en ITA temporaires ou permanentes selon le cas, la CAN privilégiant les travaux de mise en accessibilité du réseau vers des arrêts encore non aménagés.

Ainsi, actuellement, il y a 48 quais qui sont aménagés et non accessibles :

- 28 sont classés comme étant praticables, c'est-à-dire que seule la largeur du quai constitue une contrainte (pour rappel celle-ci est comprise entre 1,80 et 2,20m) ;
- 20 sont non accessibles (pente en long supérieure à 5% et/ou largeur du quai comprise entre 1,40 m et 1,80 m).

Parmi les quais aménagés non accessibles, 5 ont une pente en long supérieure à 5% et 5 ont une largeur comprise entre 1,40 et 1,80m (ITA seulement pour les fauteuils roulants). Par conséquent, ces quais ont d'ores et déjà été identifiés comme des ITA permanentes. Pour certains quais ayant des contraintes de largeur ou de pente en travers, une analyse affinée sera réalisée avant de les considérer comme des ITA.

Nom	Commune	Ligne	Sens	Type	Bien	Indice de priorité législatif	Catégorie d'aménagement	Commentaires
Curie	Niort	E, L, N, R1, R2, S1, S2	Bois Chamillard	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car pente en long trop forte
D'Agescy	Niort	E, R, L, N, R1, R2, S1, S2	Bois Chamillard	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car pente en long trop forte
D'Agescy	Niort	E, R, L, N, R1, R2, S1, S2	CAP	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car pente en long trop forte
Cartier	Niort	G, L, R1, R2, S1, S2	Maisons rouges	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car largeur insuffisante et impossible à élargir
Temple	Niort	CTI, Tan, R1, S1, S2	Vers Brèche	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car largeur insuffisante et impossible à élargir
Mole	Aiffres	C	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car largeur insuffisante et impossible à élargir
Curie	Niort	F	Maaf	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car pente en long trop forte
Levant	Aiffres	L	Vers Surimeau	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car largeur insuffisante et impossible à élargir
Moulin	Aiffres	L	Vers Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car largeur insuffisante et impossible à élargir
Centre St	Saint-	P	Gare SNCF	PERI_URBA	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi	ITA	ITA car pente en long trop forte

Figure 29 : Détail des ITA – Extrait du tableau arrêts CAN

### 2.3.3. Matériel roulant

Comme nous le disions dans le paragraphe 2.2.2, le parc de bus détenu par la CAN est composé de 57 bus urbains, dont deux minibus alloués à la CitiTAN. Pour qu'un bus soit accessible, il doit comporter trois aménagements :

- Un plancher bas : il permet d'éviter d'avoir des marches pour accéder à l'intérieur du bus, ce qui facilite la montée ou la descente pour les personnes à mobilité réduite (personne blessée temporairement, personne âgée, enfants, ...).
- Une palette d'accès pour les personnes en fauteuil roulant : elle se déploie afin de mettre en place un plan incliné entre le quai et le plancher du bus. Comme nous l'avons détaillé en 2.3.1, la pente de cette palette doit être la plus faible possible pour faciliter l'accès au bus.
- Un emplacement UFR (unité fauteuil roulant) : il permet de dégager une place spéciale pour les personnes en fauteuil roulant pour que celles-ci voyagent en sécurité, grâce à un montant bloquant le basculement du fauteuil en cas de freinage d'urgence par exemple.

Les graphiques suivants présentent respectivement ces trois aménagements, illustrés par une photo.

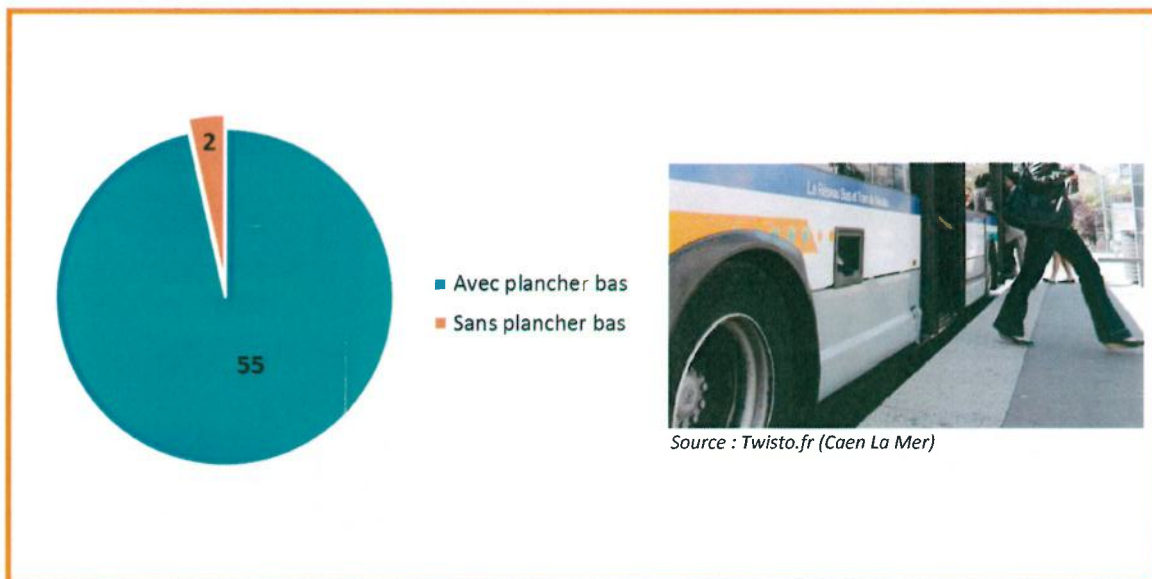


Figure 30 : Bilan de l'équipement en plancher bas des bus de la CAN

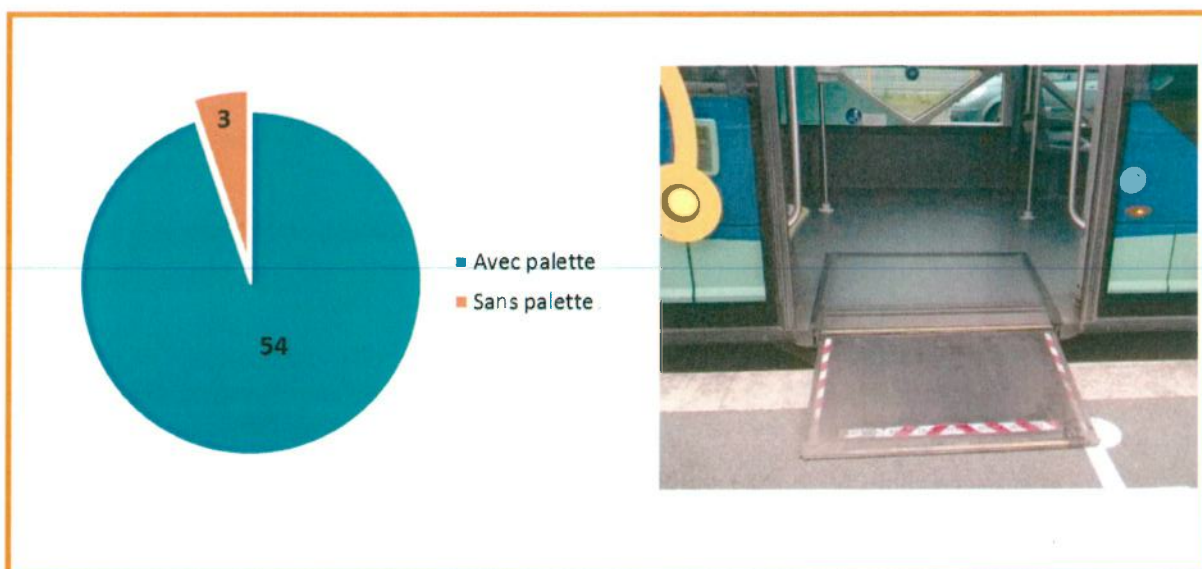


Figure 31 : Bilan de l'équipement en palette des bus de la CAN

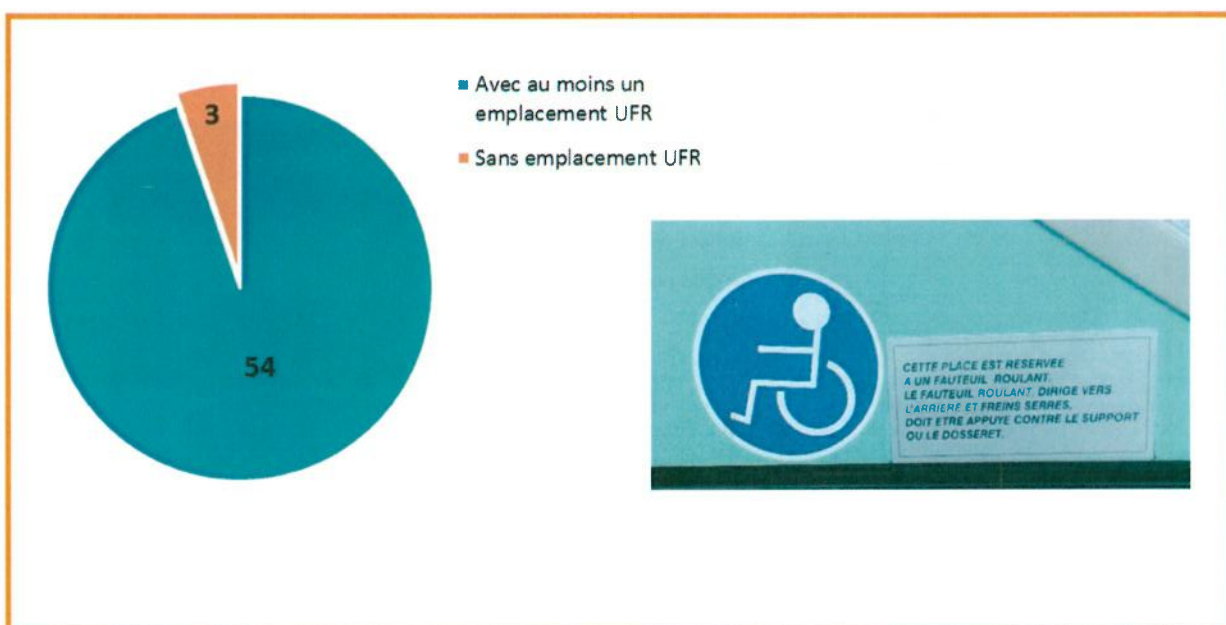


Figure 32 : Bilan de l'équipement en emplacement UFR pour les bus de la CAN

### 2.3.4. Accès à l'information

Les utilisateurs quotidiens ainsi que les utilisateurs ponctuels du réseau des TAN ont à leur disposition un large choix d'informations sur le réseau présenté sur différents types de supports et réparti dans différents lieux du territoire.

#### Les sites internet accessibles<sup>7</sup>

Des informations sont disponibles sur le site de la CAN ([www.agglo-niort.fr](http://www.agglo-niort.fr)). Un onglet « transports » indique le mode d'emploi du réseau, le plan du réseau ainsi que les endroits où acheter son titre de transport. Le site Web de la CAN et notamment les pages présentant le réseau TAN disposent de services pour les personnes malvoyantes : possibilité de grossir la taille des caractères, d'encadrer les paragraphes, d'inverser les couleurs ...

Le site sera prochainement rendu entièrement accessible (avec version audio) et intégrera également le guide pratique PMR<sup>8</sup>.

De plus, le territoire dispose d'une centrale de mobilité ([www.mobilite79.fr](http://www.mobilite79.fr)) mise en place par le Conseil départemental des Deux-Sèvres et la CAN. Ce site donne des informations sur les réseaux RDS (réseau interurbain du département), les TAN, les horaires des lignes, les tarifs, l'accessibilité ainsi que les transports scolaires.

Enfin, sur le site de la ville de Niort ([www.vivre-a-niort.com](http://www.vivre-a-niort.com)), des informations sur le réseau sont également disponibles.

#### Les numéros spécifiques

Le numéro de la centrale de mobilité permet de joindre des conseillers en mobilités pour obtenir des informations.

**05 49 09 09 00 – Du Lundi au Vendredi de 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 et le Samedi de 9h30 à 12h00**

#### Le kiosque et les dépositaires de titres de transports

Le kiosque Info Bus de la Brèche à Niort est ouvert du Lundi au Vendredi de 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 et le Samedi de 9h30 à 12h00.

En parallèle, il existe aujourd'hui 37 dépositaires répartis sur 16 communes de la CAN permettant d'acheter des titres de transports.

Actuellement, les 16 communes entrées dans la CAN en janvier 2014 ne disposent que d'un seul dépositaire. A compter de septembre 2015, l'ensemble du territoire sera couvert.

---

<sup>7</sup> Rapport 2013, Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées de la Ville de Niort

<sup>8</sup> CAN, PDU 2009

## Les prospectus



Figure 33 : Page de garde des prospectus sur la réglementation du réseau les TAN

- Le mode d'emploi du réseau de transports de voyageurs de la CAN

Ce prospectus est une brochure renseignant sur les différentes offres de transport, sur les tarifs, le plan des deux pôles de transport principaux du réseau (La Brèche et La Gare SNCF) et le récapitulatif des dépositaires de tickets.

- Le règlement voyageur du réseau de transport

Ce document est une brochure renseignant sur les règles et les comportements que doivent respecter chaque usager du réseau. De plus, on y trouve la réglementation au niveau des titres de transports, des réclamations, des accidents, des sanctions...

- Le règlement voyageur du service MobiTAN

Ce prospectus renseigne sur les différentes règles liées au service MobiTAN et établies par délibération du conseil de d'agglomération du 22 Septembre 2014 (ayants droits, amplitude du service, tarification, prise en charge...).

- Le guide pratique des personnes en situation de handicap

Peu de temps après avoir adopté son SDA, la CAN a élaboré un **guide pratique des personnes en situation de handicap** (tiré à 1 000 exemplaires). Celui-ci était composé de plusieurs fiches guides classées selon 7 thèmes différents : faciliter vos déplacements, quelles sont les caractéristiques d'un arrêt accessible, le service TPMR, comment réserver une course TPMR, voyager en toute autonomie, des tarifs qui s'adaptent à votre façon de voyager, le pôle transports de la Brèche et enfin une fiche d'information par ligne (un plan lisible indiquant les arrêts accessibles en autonomie et les arrêts accessibles nécessitant l'assistance d'un tiers ; une grille horaire lisible et quelques infos pratiques).



[Figure 34 : Page de garde du guide pratique des personnes en situation de handicap](#)

Ce guide n'a pas été réédité lors de la mise en place du nouveau réseau en juillet 2011. A ce jour, il n'existe donc pas de guide adapté.

### L'information sur les arrêts

L'information pour les usagers a été mise en place sur tous les arrêts urbains et péri-urbains du réseau de la CAN. En fonction des équipements présents sur l'arrêt, elle se retrouve soit sur un poteau soit à l'intérieur d'un abri.

- L'information au niveau des abris de bus :

Les abris sont équipés du nom de l'arrêt en façade, d'un panneau d'affichage avec les grilles horaires, d'une carte du réseau, des informations sur le réseau et enfin de la lettre des lignes passantes sur le côté de l'abri.



[Figure 36 : Photo d'un abri bus de la CAN – Vue de face](#)



[Figure 35 : Photo d'un abri bus de la CAN – Vue de côté](#)

- L'information sur les poteaux

On y trouve le nom de l'arrêt, les lettres des lignes passantes, la carte et les horaires des lignes concernées par l'arrêt et des informations sur le réseau.



Figure 37 : Photo d'un poteau d'arrêt bus urbain de la CAN

## 2.4. Identification des points d'arrêts prioritaires

### 2.4.1. Le contexte législatif

Les arrêts considérés comme prioritaires sont tout d'abord définis par **des critères législatifs** comme la présence de lignes structurantes, la présence d'un pôle d'échange, d'un pôle générateur de déplacements, ou encore de structures recevant des personnes âgées ou handicapées.

Ces arrêts devront être rendus accessibles dans une durée de 3 ans maximum à compter de la validation du Sd'AP par le préfet. La collectivité peut aussi ajouter certains arrêts qu'elle juge prioritaires au sein de cette liste ne répondant pas forcément aux critères législatifs.

#### Les textes de loi généraux (code des transports).

Voici les textes de loi découlant du code des transports définissant les arrêts prioritaires :

« Art. D. 1112-10.-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.



II.- Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;
- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants. »

#### Définitions de certaines notions clés.

Définition d'une **ligne structurante** selon la loi (Art. D1112-8) :

« en dehors de l'île-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports. »

Définition d'une **ligne de transport public routier** selon la loi (Art. D1112-8) :

« - Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1.

- Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11. »

Définition d'un **pôle d'échanges** selon la loi (Art. D1112-8) :

« Pôle d'échanges : un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points. »

Définition d'un **pôle générateur de déplacement** selon la loi (Art. D1112-8) :

« Pôle générateur de déplacements : un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation . »

Définition d'une **structure d'accueil pour handicapés ou personnes âgées** selon la loi (Art. D1112-8) :

« Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation »

## 2.4.2. Application des critères à l'échelle de la CAN

### Les lignes A, C, E considérées comme lignes structurantes

L'AOM (autorité organisatrice de la mobilité, ici la CAN) doit définir au moins une ligne dite structurante sur l'ensemble de son réseau. Bien que la loi propose une définition de la ligne structurante celle-ci peut être adaptée selon le réseau. Ainsi, les lignes structurantes semblent être les lignes qui ont la plus haute « importance » à l'échelle du réseau. C'est donc à l'AOM d'établir de nouveaux critères, en plus de ceux cités en exemple dans la loi, afin de définir au mieux les lignes structurantes de son réseau.

Les critères choisis sont les suivants : la fréquence de passage des lignes, leur fréquentation, et l'importance des pôles générateurs de déplacements se trouvant aux alentours le long des tracés des lignes (établissements scolaires, entreprises de plus de 200 salariés, zones d'habitat denses...)

Ainsi, les lignes urbaines A, C et E (ChronoTAN) peuvent être considérées comme des lignes urbaines structurantes car leurs fréquences de passages et leurs fréquentations sont plus élevées que les autres lignes. Par ailleurs, elles desservent un grand nombre de pôles d'habitats, culturels, administratifs et économiques. En ce qui concerne la ligne E, le tronçon Bois-Chamaillard-Montamisé (situé intégralement sur la commune de Bessines) est exclu compte tenu d'une fréquence de passage beaucoup plus faible liée à l'environnement urbain de la ligne (densité faible, peu de pôles générateurs de déplacements, très faible fréquentation).

### La fréquence

Les lignes ChronoTAN ont une fréquence de 1 passage toutes les 20 minutes à l'exception de la D (1 passage toutes les 25 minutes) du lundi au vendredi. Les lignes TranSTAN et InterTAN ont des fréquences relativement plus faibles. Pour les lignes TranSTAN, il s'agit d'un passage toutes les 30 minutes environ. Pour les lignes InterTAN, les passages peuvent être espacés d'une à plusieurs heures.

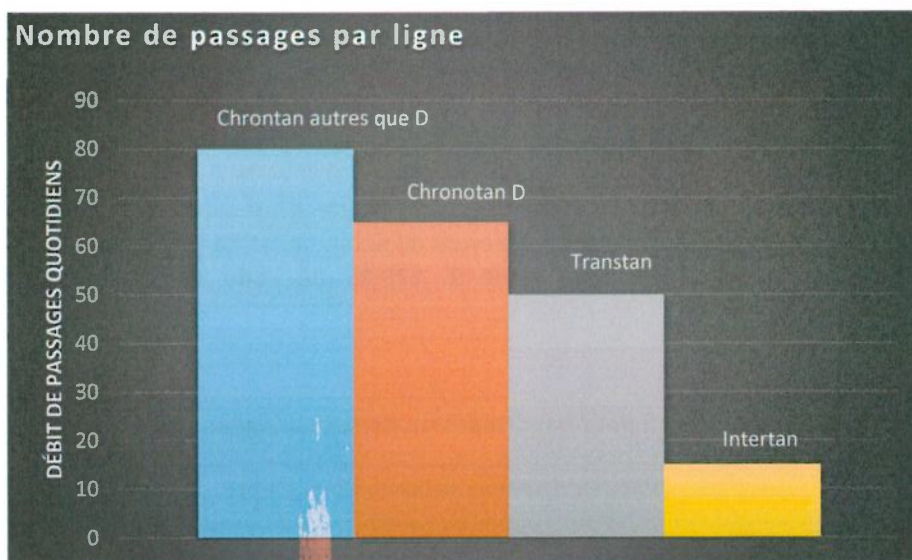


Figure 38 : Histogramme représentant le nombre de passages quotidien par type de ligne

## La fréquentation

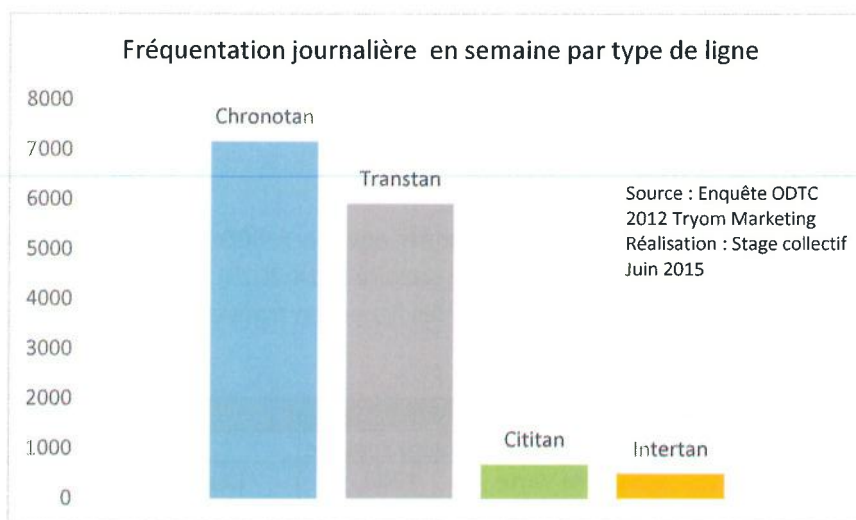


Figure 39 : histogramme de la fréquentation par type de ligne

	Nombre de montées	%	Fréquentation 2011	Evolution
<b>Chronotan</b>	7163	50,2%	5811	23,3%
Ligne A	2202	15,4%	1947	13,1%
Ligne B	1041	7,3%	934	11,5%
Ligne C	1497	10,5%	1201	24,6%
Ligne D	569	4,0%	389	46,3%
Ligne E	1854	13,0%	1340	38,4%
<b>Transtan</b>	5915	41,5%	5509	7,4%
Ligne F	423	3,0%	353	19,8%
Ligne G	481	3,4%	392	22,7%
Ligne H	676	4,7%	606	11,6%
Ligne I	1282	9,0%	1201	6,7%
Ligne J	802	5,6%	839	-4,4%
Ligne K	1288	9,0%	1022	26,0%
Ligne L	963	6,8%	1096	-12,1%
<b>Intertan</b>	500	3,5%	238	110,1%
Ligne M	114	0,8%	51	123,5%
Ligne N	62	0,4%	43	44,2%
Ligne O	17	0,1%	4	325,0%
Ligne P	30	0,2%	31	-3,2%
Ligne U	38	0,3%	20	90,0%
Ligne V	124	0,9%	48	158,3%
Ligne T	115	0,8%	41	180,5%
<b>Cititan</b>	681	4,8%	821	-17,1%
<b>TOTAL</b>	14259	100,0%	12379	15,2%

Source : enquête ODTC 2012  
Tryom Marketing

Figure 40 : Fréquentation quotidienne de chaque ligne

D'après l'histogramme déjà présenté figure 14, la somme des fréquentations des lignes A, C et E représente 48,9% de l'ensemble de la fréquentation du réseau. Ces trois lignes sont les seules à franchir le seuil des 1 500 montées par jour.

### L'environnement aux abords de ces lignes

#### Les établissements scolaires

Les lignes A, C et E cumulent à leurs abords environ 5 600 scolaires d'après les données transmises par les établissements scolaires (année scolaire 2014-2015).

En effet, dans un rayon de 200 mètres le long de ces lignes, on trouve les principaux établissements scolaires du territoire.

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Effectif Scolaire	Nom	Effectif Scolaire	Nom	Effectif Scolaire
Paul Bert	163	Venise Verte	1700	Les Brizeaux	328
Louis Pasteur	226	Jean Zay	284	Pierre et Marie Curie	600
Edmond Proust	188	Georges Sand	319	Pierre de Coubertin	190
Jean Zay	284	Victor Hugo	388	Fontanes	595
Venise Verte	1700	Lucie Aubrac	102	Michelet	243
Saint-Hilaire	242			Jean Zay	284
				Venise Verte	1700
<b>Total</b>	<b>2803</b>		<b>2793</b>		<b>3940</b>

Figure 41 : Effectifs scolaires aux abords des lignes A, C et E

#### Les entreprises et les structures publiques de plus de 200 salariés

On retrouve un nombre important d'entreprises et de structures publiques de plus de 200 salariés se situant aux abords de ces lignes toujours dans un rayon de 200 mètres d'un arrêt de bus (et plus particulièrement pour la ligne A).

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Emploi	Nom	Emploi	Nom	Emploi
MACIF	2300	Groupama	500	MACIF	2300
IMA	1400	Carrefour	200	Groupama	500
Groupama	500	Leach Internationall	200	Carrefour	200
ECE	500	Europe	200		
GIE Europac	700	SAFEN	200		
MAAF	700				
Leclerc	300				
Seolis	300				
Derichebourg propreté	300				
Eurodem	200				
Carrefour	200				
CAMIF	200				
MAIF	200				
<b>Total</b>	<b>7800</b>		<b>1100</b>		<b>3000</b>

Figure 42 : Entreprises de plus de 200 salariés aux abords des lignes structurantes

Environ 8 000 salariés d'entreprises et 9000 salariés de structures publiques se situent aux abords de ces lignes d'après les documents SIRENE de la CAN.

Ligne A		Ligne C		Ligne E	
Nom	Emploi	Nom	Emploi	Nom	Emploi
Centre Hospitalier général	3 200	Centre Hospitalier général	3 200	CG Site Denfert Rochereau	1 500
Mairie de Niort	1 000	Mairie de Niort	1 000	Mairie de Niort	1 000
Centre Hospitalier sectorisation psychiatrique	500	Centre Hospitalier sectorisation psychiatrique	500	Centre communal d'action social	200
CAN	200	CAN	200	CG Site Alsace Lorraine	200
Centre communal d'action social	200	Ateliers CAN Blaise Pascal	600	Caisse primaire assurance maladie	200
ESAT Ateliers Niort	200	Polyclinique INKERMANN	300		
SCE Départementale incendie et secours	200	ADAPEI	300		
Euro gestion santé	200	Centre communal d'action social	200		
Caisse primaire assurance maladie	200	Poste Plateforme de distribution	200		
<b>Total</b>	<b>5 900</b>		<b>6 500</b>		<b>3 100</b>

Figure 43 : Structures publiques de plus de 200 employés aux abords des lignes structurantes

Dans l'ensemble, en comptant les salariés d'entreprises, de structures publiques ainsi que les scolaires, on retrouve un total de 22 600 personnes se situant à proximité des lignes A, C et E.

Enfin, ces lignes desservent des lieux générant de nombreux déplacements tels que l'hôpital, la gare SNCF de Niort (3 000 voyageurs par jour), le centre-ville (Brèche et centre piéton), les principales zones commerciales (Carrefour avec l'arrêt Pôle Atlantique, Leclerc avec l'arrêt Trente Ormeaux, Intermarché avec l'arrêt Sources, Géant avec l'arrêt Centre Commercial,...) et les pôles d'habitat principaux (quartiers d'habitats collectifs et quartiers « contrat de la ville »).

#### Les lignes de transports publics à l'échelle du réseau TAN

Il s'agit de l'ensemble des lignes de transports dites « régulières » selon la loi. Cela correspond à la quasi-totalité du réseau :

- Les lignes ChronoTAN (A, B, C, D, E).
- Les lignes TransTAN (F, G, H, I, J, K, L).
- Les lignes InterTAN (M, N, P, T, U, V, W), la ligne O correspond à une ligne de transport à la demande, elle n'est donc pas prise en compte.
- La ligne CitiTAN du centre-ville.
- Les lignes circulant le Dimanche (R1, R2).
- Les lignes de nuit (S1, S2).
- Les lignes D101 et D102 (lignes reliant la Brèche aux cimetières). Ce sont des lignes circulant uniquement le vendredi, l'ensemble de leurs arrêts est considéré comme prioritaire compte tenu du type de public utilisant ce transport (personnes âgées).

La ligne Maraîchine (Ma) est une ligne à vocation touristique qui ne fonctionne que l'été. Par conséquent, elle ne sera pas considérée comme une ligne de transport public régulier.

Les lignes scolaires ne sont pas considérées comme des lignes de transport public régulier.



catégories des ERP sont définies en fonction de la capacité d'accueil du public. La loi impose que si un arrêt se situe à moins de 200 mètres d'un ERP, alors celui-ci devra être considéré comme prioritaire.

Les ERP de type santé sont présents sur le document de la base FINESS (fichier nationale des établissements sanitaires et sociaux). Les établissements présents sur cette liste répondent à au moins un de ces critères :

- Etablissements relevant de la loi hospitalière,
- Autres établissements de soins et de prévention,
- Autres établissements à caractère sanitaire,
- Etablissements et services sociaux d'accueil, hébergement, assistance, réadaptation,
- Etablissements et services sociaux d'aide à la famille,
- Etablissements de formation des personnels sanitaires et sociaux<sup>9</sup>.

#### Les groupes d'immeubles de plus de 300 travailleurs ou habitants

Les groupes d'immeubles qui sont pris en compte selon la loi, sont les groupes d'immeubles comprenant plus de 300 travailleurs ou habitants situés à moins de 200 mètres d'un arrêt desservi par une ligne de transport public.

#### La liste d'arrêts complémentaires

Une liste d'arrêts complémentaires peut être établie dans le cadre du Sd'AP. Celle-ci vient seconder la liste d'arrêts prioritaires. Une fois que l'ensemble des arrêts de la liste prioritaire sera rendu accessible (durée de 3 ans), la collectivité devra s'engager à rendre accessible les arrêts de cette liste complémentaire. Dans le cas de l'élaboration du Sd'AP, tous les arrêts qui ne sont pas sur la liste des arrêts prioritaires au sens de la loi figureront sur la liste complémentaire.

Cette liste est présentée sous forme d'un classement. La priorité de mise en accessibilité de chaque arrêt dans cette liste sera évaluée selon :

- La fréquentation de l'arrêt
- Le nombre de travailleurs à proximité de l'arrêt
- Le nombre d'habitants à proximité de l'arrêt

---

<sup>9</sup> Liste du fichier national des établissements sanitaires et sociaux – FINESS – Juin 2015

### 2.4.3. Bilan de la priorisation

En appliquant cette méthode de priorisation, nous obtenons pour l'ensemble des quais diagnostiqués, une proportion de 26% de quais non prioritaires et 74% de quais prioritaires au sens de la loi.

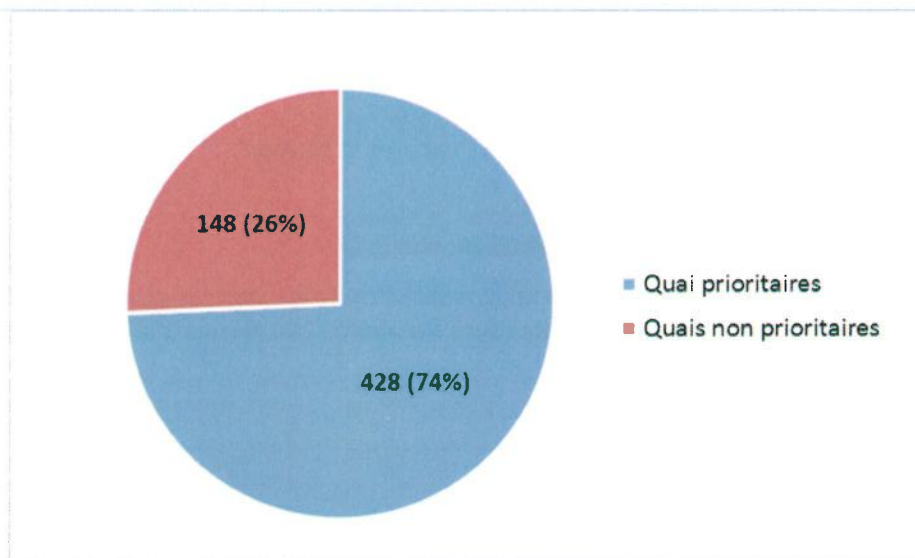


Figure 45 : Bilan de la priorisation

Bilan	non prioritaire au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi	Total général
Amenagé et accessible au sens de la loi	33	154	187
Aménagé mais non accessible	7	13	20
Aménagé mais praticable	6	22	28
Non aménagé et non accessible	93	198	291
Non aménagé mais praticable		16	16
Non aménagé, mais accessible	9	25	34
<b>Total général</b>	<b>148</b>	<b>428</b>	<b>576</b>

Figure 46 : Synthèse de la priorisation en fonction du bilan d'accessibilité

A ce jour, **235 quais** ont été aménagés. Parmi ces quais aménagés **189 sont prioritaires** soit 80% du total des travaux réalisés par la CAN.

Ce bilan montre donc que **341 quais** non pas encore été aménagés. 10% de ces quais sont malgré tout accessibles. La priorité sera donc mise sur les quais non aménagés non accessibles et non aménagés praticables ce qui représente un total de **307 quais à aménager**.

En tenant compte du caractère prioritaire au sens de la loi, la CAN devra donc aménager **214 quais d'ici décembre 2018**. Un travail sera mené en parallèle sur les quais déjà aménagés mais non accessibles afin de supprimer la catégorie praticable. Au final, tous les quais classés en aménager non accessibles seront des ITA.



#### 2.4.4. Analyse des caractéristiques

A partir de la liste des arrêts prioritaires, le travail a consisté à chercher un moyen d'établir un classement afin de définir un ordre de priorité. Le but de cette démarche est de pouvoir montrer qu'un arrêt est plus prioritaire qu'un autre pour, au final, déterminer l'ordre d'aménagement. Ce classement reste théorique et les aménagements se feront aussi en cohérence avec les communes concernées et notamment les travaux de mise en accessibilité de leurs ERP et de leur voirie.

Pour cela, nous nous sommes appuyés sur les critères législatifs de la priorisation des arrêts. Le travail réalisé a donc permis de définir des catégories pour chaque critère législatif afin d'obtenir une note pour chacun des quais diagnostiqués. Ces notes ont été définies pour que la note finale de chaque arrêt reflète au mieux les caractéristiques du territoire en matière de politique d'aménagement et d'urbanisation.

Pour chaque critère des catégories ont été créées et des notes ont été affectées. Pour rappel, la loi définit 4 critères :

- Si l'arrêt est situé sur une ligne structurante,
- Si l'arrêt est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- S'il constitue un pôle d'échange.
- Si il est situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacement (ERP de 1ère à 3ème catégorie, groupes d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants) ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées classées dans la 1ère à la 4ème catégorie des ERP.

##### Les lignes structurantes

Pour les lignes structurantes, la loi impose qu'un arrêt soit prioritaire s'il est desservi par au moins une ligne structurante. Cependant, nous avons identifiés 3 lignes structurantes sur le territoire. Il était donc nécessaire de mieux valoriser les arrêts desservis par plusieurs lignes structurantes.

##### Les autres lignes régulières

Comme rappelé précédemment, la loi impose qu'un arrêt soit prioritaire si celui-ci est desservi par au moins deux lignes de transport public. Certains arrêts sont desservis par plusieurs lignes régulières. Comme pour le critère précédent, il était nécessaire de valoriser les arrêts desservis par plusieurs lignes.

##### Les pôles d'échanges

Comme l'impose la loi, un pôle d'échange est un arrêt prioritaire. Cette condition est régulièrement cumulative. La CAN dispose de 4 pôles d'échanges qui sont souvent desservis par des lignes structurantes et par plusieurs lignes régulières. Ce critère permettait de renforcer la priorité des arrêts concernés mais reste assez marginal quant au nombre d'arrêts concernés.

### Les établissements recevant du public

La loi impose qu'un arrêt soit prioritaire s'il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un ERP de catégorie 1 à 3 et jusqu'à la catégorie 4 si la structure est un établissement ou un service d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées.

Le nombre d'ERP à proximité des arrêts varie fortement en fonction des arrêts. Nous avons donc identifiés le nombre d'ERP pour chaque arrêt en différenciant les ERP classiques des ERP concernant l'accueil ou l'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées. Nous avons donc valorisé les arrêts concernés par plusieurs ERP et notamment ceux concernant les personnes âgées et handicapées.

### Le nombre d'habitant dans une zone de 200 m

D'après la loi, un arrêt est prioritaire dans la mesure où il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un immeuble ou groupe d'immeubles accueillant plus de 300 habitants. Pour chacun des arrêts, nous avons recherché le nombre d'habitants dans un rayon de 200 m. Nous avons donc valorisé plus fortement les arrêts situés dans les zones les plus denses.

### Le nombre de travailleurs dans une zone de 200 m

Comme pour le nombre d'habitants, la loi impose de rendre un arrêt prioritaire dans la mesure où il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un immeuble ou groupe d'immeuble accueillant plus de 300 travailleurs. La même démarche que pour les habitants a donc été réalisée en valorisant mieux les arrêts situés à proximité des zones d'emplois importantes.

### La fréquentation de l'arrêt

Enfin, le critère de la fréquentation de l'arrêt ne constitue pas un critère réglementaire. Néanmoins, ce critère a été pris en compte car la volonté de la CAN est de tenir compte de la réalité des usages. Cette donnée concernant tous les arrêts est issue d'une enquête qui a été réalisée en novembre 2012. La fréquentation, correspond au nombre de montées et de descentes par jour à l'arrêt et par sens. Ainsi, l'intérêt de ce critère est bien de valoriser les arrêts les plus fréquentés. Pour information, une nouvelle enquête va être réalisée en septembre-octobre 2015 ce qui permettra d'actualiser cette donnée dans le cadre des processus de suivi-évaluation du Sd'AP.

### Bilan

Cette analyse a donc permis d'établir un classement des arrêts prioritaires. Cette méthode de classement garde malgré tout un certain degré de subjectivité, mais elle a été définie dans le but d'apporter à la CAN des éléments complémentaires pour organiser sa programmation. L'objectif de cette méthode est de sortir une liste des arrêts à aménager avec l'ordre d'aménagement. Cette liste n'est bien entendu qu'une base, devant être adaptée en fonction des problématiques plus vastes et globales (projet de voirie, organisation entre les différents acteurs...). Elle permet d'avoir une ligne directrice, en mettant en évidence l'importance du besoin pour chaque arrêt. Le tableau complet apparaît en annexe.

## 2.5. Le transport de substitution

---

### 2.5.1. Etude comparative entre transport de substitution et TPMR

Actuellement, la Communauté d'Agglomération du Niortais dispose d'un service de transport pour personnes à mobilité réduite (TPMR) mais pas encore d'un service de transport de substitution. Le contexte législatif impose à toute Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) de mettre en place ce type de service dès lors que des impossibilités techniques avérées sont décelées sur son périmètre de transport urbain (PTU).

Cependant, il apparaît aujourd'hui difficile pour de nombreuses AOM de faire la distinction entre TPMR et transport de substitution. C'est pourquoi, ce paragraphe va permettre de définir, tout d'abord, à l'aide des textes de lois, les notions de TPMR et de transport de substitution, de comprendre leurs caractéristiques et de mieux cerner leurs différences. A la suite de cela, une analyse sur l'application de ces deux modes de transports ainsi que leur interaction sur le territoire de la CAN sera présentée.

#### 2.5.1.1. Description et comparaison de ces deux types de transports

##### Le Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)

L'Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur, rattaché à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 définit l'activité de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite. Le TPMR se caractérise par 4 conditions cumulatives décrites ci-dessous.

- L'activité

« Il s'agit de tout transport exclusivement dédié aux personnes handicapées et/ou à mobilité réduite pour lequel le conducteur est amené à apporter un accompagnement au voyageur dépassant l'utilisation des équipements du véhicule (élévateur, palette, etc.). Il peut être régulier, occasionnel ou à la demande. Ne sont donc pas concernés par le présent accord tous autres transports même occasionnellement ou partiellement fréquentés par des personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

- Le client utilisateur

Dans cet accord est seulement donnée la définition du handicap tirée de l'article L.114 du code de l'action sociale et des familles :

« toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Néanmoins il est intéressant de donner celle d'une personne à mobilité réduite décrite dans le **décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** :

« toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Ainsi, le client est celui répondant à la définition de personne à mobilité réduite ou de personne souffrant de handicap. C'est l'AOM qui identifie le client et qui fixe les conditions d'accès au service TMR ainsi que son maintien dans ce service.

D'après le service Accessibilité Universelle de l'Association des Paralysés de France (APF)<sup>10</sup>, les « AO (Autorités Organisatrices) ont tendance à privilégier l'accès à ce type de service uniquement aux personnes qui sont dans l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport en établissant des critères d'admission les plus précis et objectifs possibles ».

Par exemple, un des premiers critères est l'incapacité à utiliser les transports en communs. Pour ce critère, le service accessibilité universelle de l'APF dénombre « quatre catégories de mesures restrictives » de sélection des clients par les AOM :

- La détention d'une carte d'invalidité,
- Le passage devant une commission d'évaluation des droits d'accès,
- L'obtention d'un certificat médical ou d'un questionnaire rempli et signé par un médecin,
- L'accès direct en fonction du handicap de l'utilisateur.

Certaines AOM n'utilisent qu'un seul type de mesure tandis que d'autres font une sélection à l'aide d'une combinaison de plusieurs d'entre elles.

Le deuxième critère primordial est la localisation de la clientèle. En effet, toujours selon l'APF 75% des services TMR sont réservés uniquement aux usagers qui résident dans les communes du périmètre urbain (PTU).

Enfin, concernant le client utilisateur, la loi ajoute ceci :

« Il peut y avoir éventuellement aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite entre le lieu de prise en charge et le véhicule de transport ou entre le véhicule et le lieu de destination. A défaut de demande spécifique des autorités organisatrices, la prise en charge ne peut se faire au-delà de l'entrée du domicile de l'utilisateur. »

#### o Le matériel roulant

« Il s'agit pour l'essentiel d'un véhicule de moins de 10 places, spécialement équipé ou non, ne nécessitant pas la possession du permis D. Il peut s'agir, dans des cas plus rares, d'un véhicule de plus de 9 places assises y compris celle du conducteur. »

<sup>10</sup>APF Service Accessibilité Universelle – Rapport de Frédéric RAZA - 2011

- La prestation de transport

C'est l'AOM qui en fixe, dans son cahier des charges, les modalités, conditions et limites. Elle met également à disposition du client une feuille de liaison, sur laquelle sont indiquées les particularités de la prise en charge du client.

### Le transport de substitution

L'article L1112-4 du code des transports modifié par l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014-art 6 présente la raison de la mise en place d'un réseau de substitution.

Lorsqu'une impossibilité technique avérée (ITA) est repérée au niveau d'un arrêt à rendre accessible de manière prioritaire, l'AOM se doit de trouver des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

D'après cet article :

« - Le coût des transports de substitution pour les usagers handicapés [ou à mobilité réduite] ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.  
- L'AOM compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport. »

Le service de transport de substitution est alors défini, dans la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite, comme un :

« service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ».

Et une mesure de substitution se définit comme une :

« Mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public ».

La mise en place de ces solutions de substitution est gérée et financée par l'AOM. Le transport de substitution peut être permanent ou temporaire le temps de la mise en accessibilité des arrêts.

#### 2.5.1.2. Qu'est-ce qui différencie les deux modes de transport

Premièrement, un transport de substitution doit être mis en place dès lors, qu'un arrêt de bus est déclaré en ITA et ce au plus tard 18 mois après validation de celle-ci.

Il constitue une alternative à un réseau de transport non accessible tandis que le service TPMR peut être mis en place selon la volonté de la collectivité.

Le TPMR n'a pas d'obligation de prix. Au contraire, pour une question d'équité des personnes, le transport de substitution doit être au même tarif que le réseau de transport régulier existant.

Par ailleurs, le réseau de transport de substitution vise un public plus large que celui du TPMR. En effet, le transport de substitution est réservé à l'ensemble des personnes en situation de mobilité réduite permanente ou temporaire (poussette, personne en béquilles, en fauteuil roulant temporairement,...) tandis que le TPMR, est dans la plupart des collectivités, réservé à des personnes souffrant d'un handicap lourd et permanent.

Enfin, le service de transport de substitution est ouvert à toute personne à mobilité réduite sans critère de localisation géographique.

Le transport de substitution ne remplace donc pas le TPMR. Ce dernier pourra soit être maintenu indépendamment des services du transport de substitution soit y être intégré.

Ci-dessous, un tableau récapitulatif des principales caractéristiques de ces deux services de transports :

	<b>TPMR</b>	<b>Transport de substitution</b>
<b>Conditions de mise en place</b>	Selon la volonté de l'AOM (non obligatoire)	En cas d'impossibilité de mise en accessibilité d'un arrêt prioritaire
<b>Tarif</b>	Selon la volonté de l'AOM (pour la CAN : 1,30€)	Identique à celui du réseau
<b>Public visé</b>	Accès au service selon des critères définis par l'AOM (pour la CAN : personne titulaire d'une carte d'invalidité à 80% et habitant le PTU)	Toute personne à mobilité réduite (critères d'éligibilité à définir par l'AOM) sans critère de localisation géographique

[Figure 47 : Tableau comparatif TPMR et transport de substitution](#)

### 2.5.2. [Les services proposés par la CAN](#)

Dans le cadre de la délégation de service public, la SEMTAN gère l'ensemble du réseau de transport de la CAN. Elle a choisi de faire sous-traiter une partie des services à Transdev Poitou-Charentes (TPC) dont le service Mobitan (TPMR).

Actuellement, la CAN ne dispose pas encore de transport de substitution, le service TPMR jouant en partie ce rôle depuis sa mise en place. Néanmoins, au regard du cadre réglementaire, il s'avère que ce service en l'état actuel ne suffit pas.

### 2.5.2.1. Le service spécialisé pour les personnes handicapées

Depuis 2011, le service TPMR dessert le territoire de la CAN et s'est étendu sur 16 nouvelles communes suite à la fusion avec la Communauté de communes de la Plaine de Courance et la commune de Germond-Rouvre au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

#### Fonctionnement et règlement de la ligne Mobitan

Sur le Périmètre de Transport Urbain de la CAN, le service TPMR est réservé exclusivement aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité délivrée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées 79 (MDPH), le taux d'invalidité devant être supérieur ou égal à 80% avec la mention « station debout pénible ». Pour les personnes en situation d'invalidité à 80%, l'accès au service est sans condition, cependant pour une personne non voyante à 80%, l'accès est limité aux personnes présentant une autonomie suffisante, par exemple, une personne occupant un emploi. La personne voulant bénéficier de ces services doit obligatoirement résider dans une des communes de la CAN.

En cas d'handicap lourd, le client peut bénéficier de la présence d'un seul accompagnateur, sa présence devant être justifiée par un certificat médical. Pour bénéficier de la gratuité du transport, l'accompagnateur doit signaler sa présence lors de la réservation.

Ce service fonctionne sur le principe d'un transport à la demande. Il s'effectue de porte à porte. Le périmètre de desserte est celui du périmètre de transport de la CAN, chaque trajet devant se faire intégralement dans ce périmètre. Le prix du voyage est celui du ticket à l'unité sur l'ensemble du réseau TAN soit actuellement 1,30€.

Les voyages peuvent s'effectuer entre 7h15 et 19h00 du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h00 le samedi et de 13h00 à 19h00 le dimanche. Les réservations peuvent se faire au plus tôt 3 semaines à l'avance et au plus tard la veille du déplacement avant 16h00 par téléphone de 8h00 à 18h30 auprès d'une centrale d'appels, AGILIS, basée à Chambéry ou 8 jours à l'avance sur un site internet dédié 24h/24h.

#### Diagnostic du service TPMR

##### ○ Le matériel roulant

TPC (Transdev Poitou-Charentes) mutualise ses véhicules pour le TAD et pour le TPMR. En tout, TPC, dispose de 15 véhicules :

- 3 véhicules Peugeot Tepee 4 places
- 2 minibus de 6 et 7 places
- 10 véhicules pour le TPMR avec 5 places et 2 emplacements fauteuils

Les véhicules utilisés pour le TPMR disposent d'une plateforme et de places réservées pour les personnes en fauteuil roulant.



Figure 48 : Sortie de la plate-forme d'un véhicule utilisé pour le TPMR



Figure 49 : Véhicule utilisé pour le service MOBITAN

o Le profil des abonnés

Le service TPMP de la CAN compte, au 29/09/2014, 575 abonnés. Parmi ces abonnés, les personnes en fauteuils roulant ainsi que les personnes semi valides sont les plus représentées.

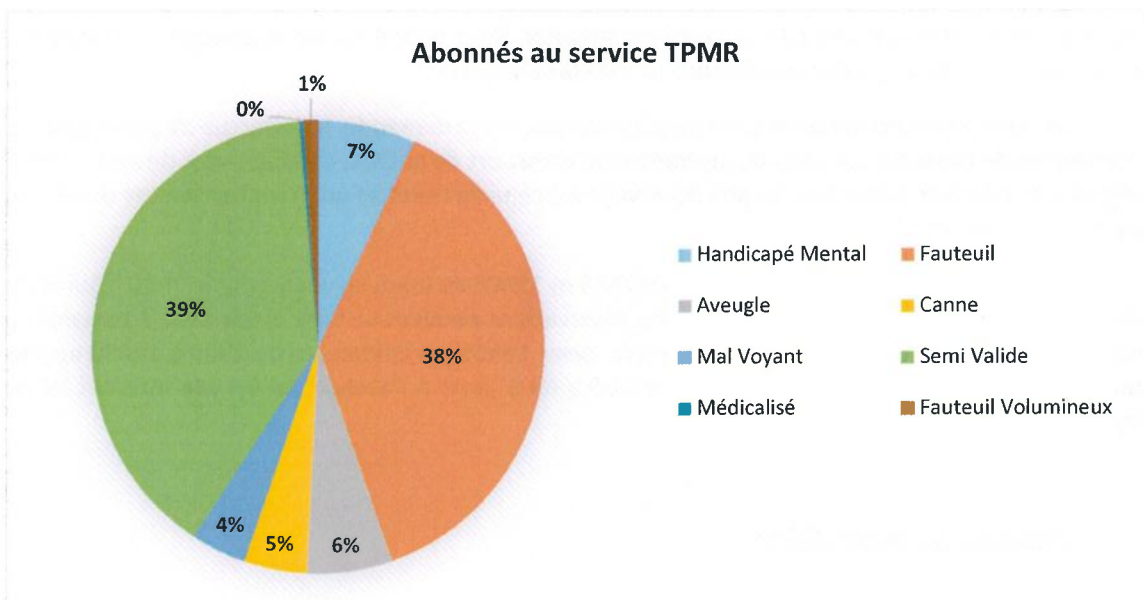
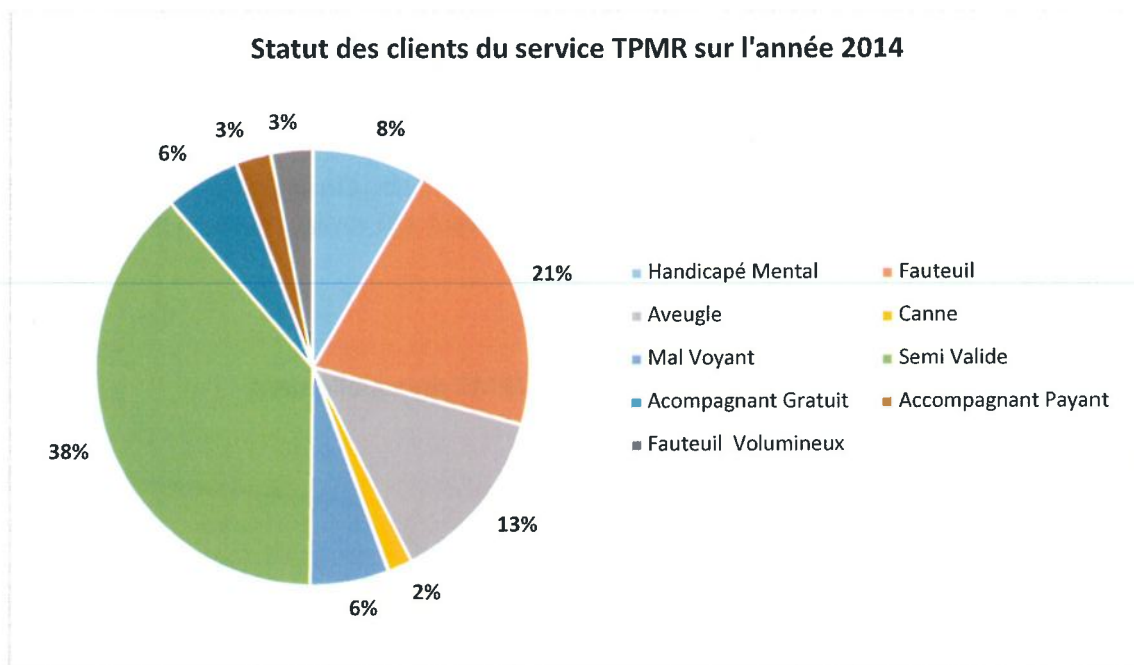


Figure 50 : Pourcentage des abonnés TPMP par type de handicap

On notera une forte proportion de clients abonnés issus de la catégorie « semi-valide » et « fauteuils » puisqu'ils représentent près de 80%.

En 2014, plus de 17 800 voyages ont été enregistrés. La répartition par catégorie est présentée sur les deux illustrations suivantes. Les personnes en fauteuil représentent 38% des abonnés mais seulement 21% des voyages. A l'inverse, les personnes en situation de handicap visuel (mal voyant et aveugle) représentent 10% des abonnés et sont à l'origine de 19% des voyages réalisés.

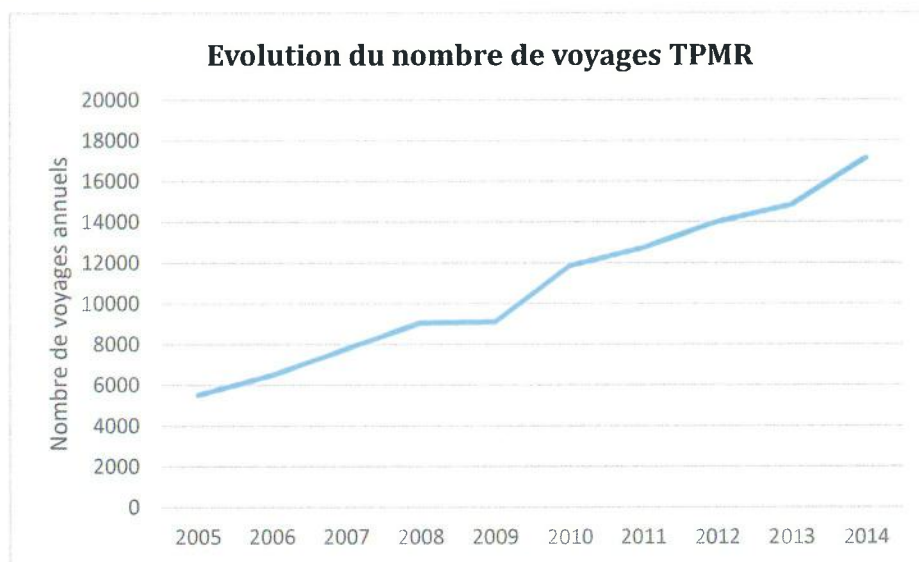




[Figure 51 : Statut des clients TPMR sur l'année 2014](#)

○ Évolution de la fréquentation

On constate que le service TPMR a grandement évolué depuis une dizaine d'années. Le nombre de voyages effectués a plus que triplé, en effet de 5 528 voyages effectués en 2005, on passe à 17 146 voyages effectués en 2014<sup>11</sup>.

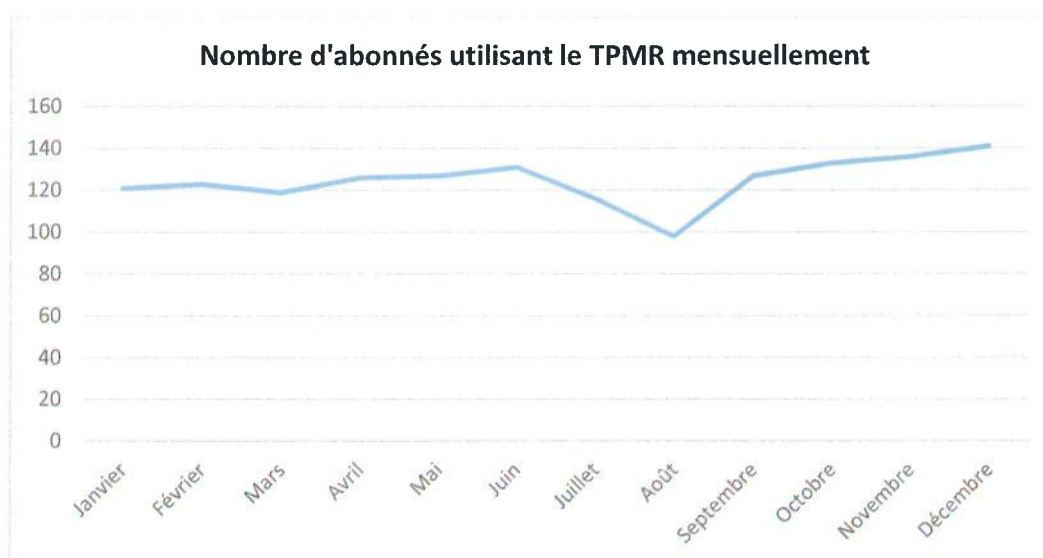


[Figure 52 : Evolution du nombre de voyages TPMR sur dix ans](#)

<sup>11</sup> Rapports annuels SEMTAN 2005-2014

Ce service est de plus en plus utilisé. Ainsi, le TPMR, c'est 17 816 voyages réalisés en 2014, soit une moyenne de 1 480 voyages par mois et 125 clients actifs mensuels. L'extension du réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2014 montre que le service fonctionne déjà bien sur le territoire puisque 568 voyages ont été effectués sur l'année 2014.

Le service a en moyenne 120 clients différents par mois. On retrouve donc un noyau dur de personnes fidèles au service. Ces clients réguliers peuvent prévoir des voyages réguliers plusieurs mois à l'avance grâce aux plans de service.



Source : Transdev Poitou-Charentes

Figure 53 : Nombre d'abonnés utilisant le TPMR mensuellement en 2014

- Nombre de refus

Cependant, le fort succès du service entraîne des refus de passagers par manque de place. Cela est problématique. Néanmoins, les refus ont fortement diminué au fil des années, premièrement grâce à la mutualisation du parc de véhicules TAD et TPMR et suite à la mise à disposition de 3 véhicules supplémentaires en 2014, pour le TPMR. En effet, en 2014, le nombre de refus enregistrés a été de 53 contre 73 en 2013<sup>12</sup>.

- Localisation des courses

Le récapitulatif des missions<sup>13</sup> concernant le service fourni par TPC, pour le mois de décembre 2014, nous donne accès aux communes d'origine et de destination des clients TPMR.

Concernant les diagrammes suivants, seules les communes avec un nombre de montées et descentes supérieur à 50 ont été prises en compte.

<sup>12</sup> Tableau de bord 2014 Transdev Poitou-Charentes

<sup>13</sup> Récapitulatif des missions Origine Destination – TPC – Décembre 2014

### Destination des usagers au départ de Niort

En 2014, la majorité des usagers du service TPMP habitant à Niort l'utilise pour des déplacements dans Niort même (75% des usagers transportés). Parmi les 25% hors Niort, la majorité descend à Chauray (41%).

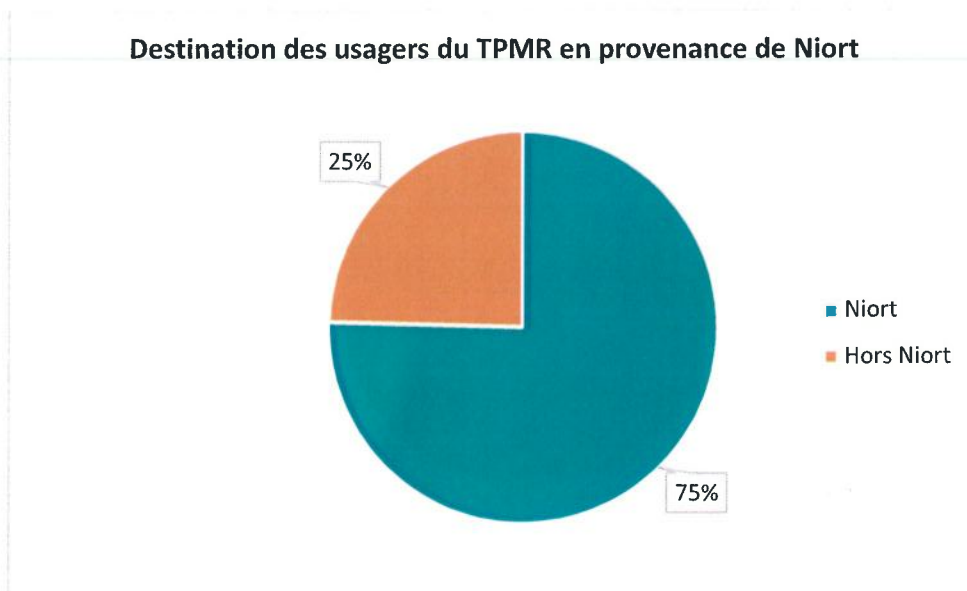


Figure 54 : Destination des voyages au départ de Niort

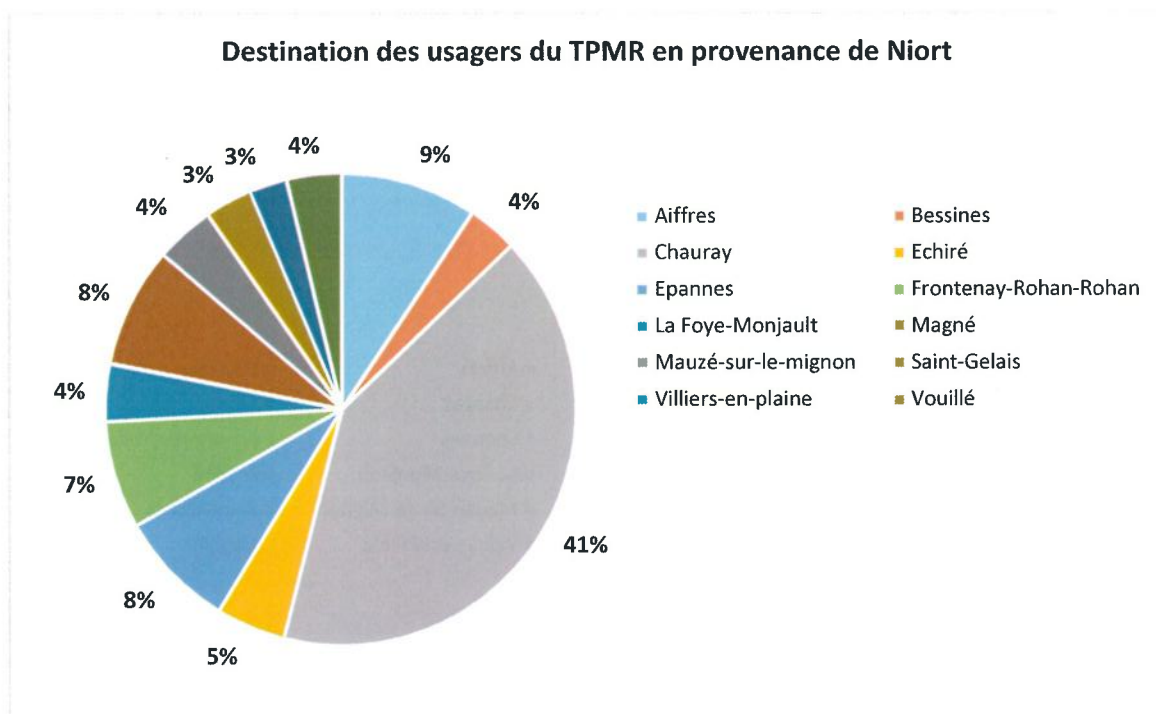


Figure 55 : Zoom sur les communes à destination (hors Niort) des voyages au départ de Niort

### Origine des usagers à destination de Niort

La majorité des clients du service TPMR à destination de Niort sont de Niort même, un quart réside dans une commune autre que Niort.

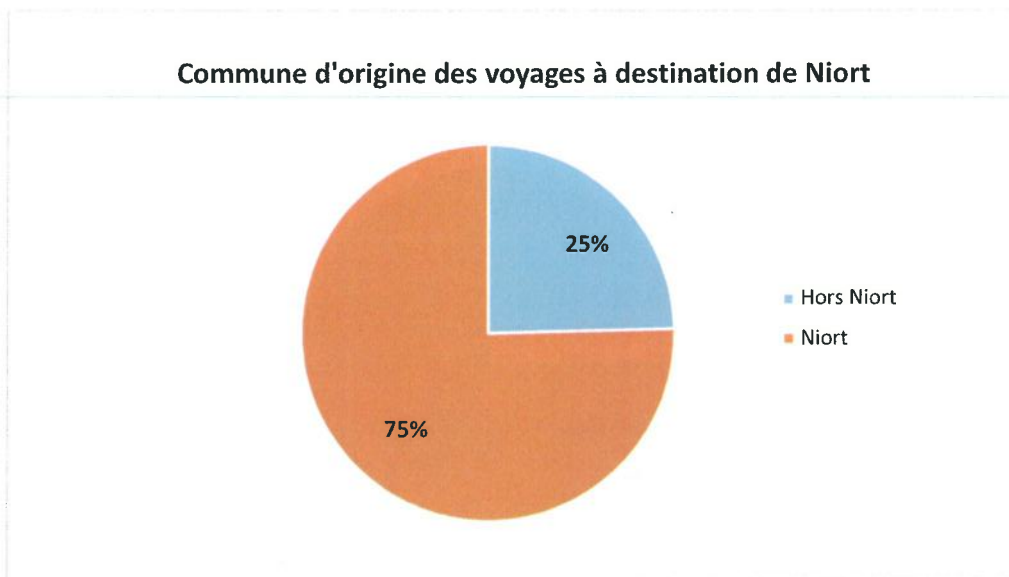


Figure 56 : Commune d'origine des voyages à destination de Niort

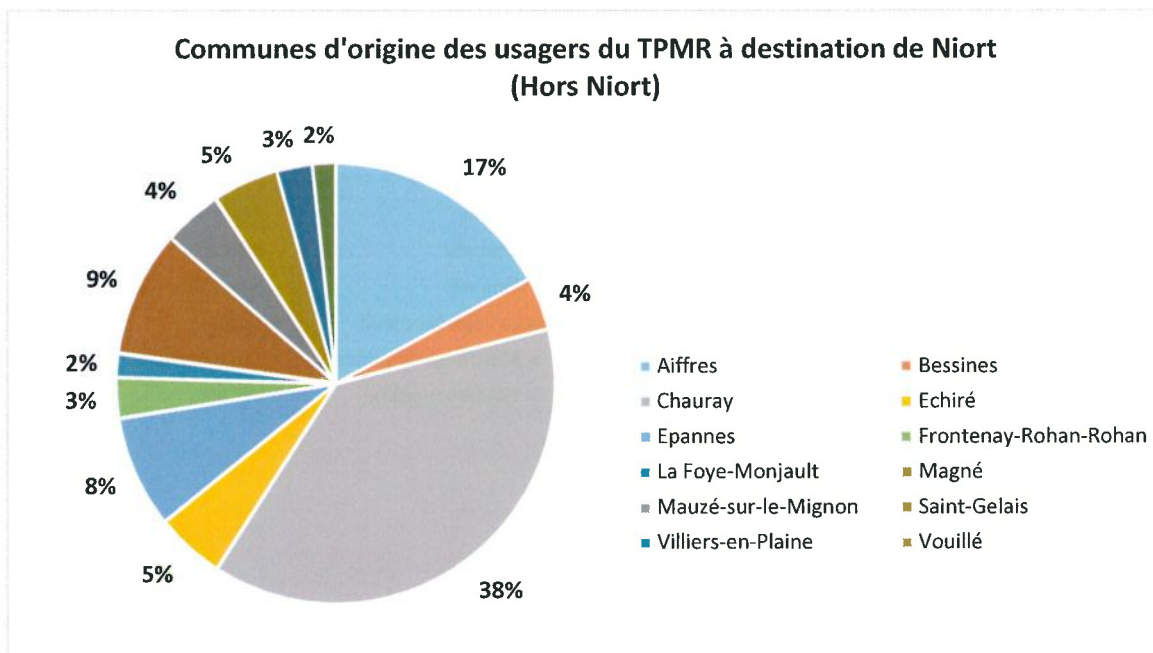


Figure 57 : Commune d'origine (hors Niort) des voyages à destination de Niort

Environ 1/4 des voyages réalisés ont eu pour départ une commune autre que Niort. En ce qui concerne les destinations, 1/4 des voyages ont été dans une direction autre que Niort.

A titre d'information, 745 voyages ont été réalisés entre les communes de la CAN (hors origine/destination sur Niort) soit moins de 5% des voyages réalisés sur l'année 2014.

En 2014, 31 communes ont été concernées (dont 6 communes issues de la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2014) par une origine ou une destination sachant que pour 9 d'entre elles, il y a eu moins de 6 voyages réalisés dans l'année.

### 2.5.2.2. Le service de transport à la demande de la CAN

Le service de substitution pouvant prendre la forme d'un service de transport à la demande (TAD), il est donc intéressant de s'intéresser au TAD déjà mis en place sur la CAN. Le TAD est très récent sur la CAN. Il a été réellement mis en place en 2010 au moment de la nouvelle délégation de service public. Néanmoins, quelques essais de mise en place avaient été réalisés entre 2009 et 2010.

#### Règlement et fonctionnement

Ce service est géré par TPC depuis 2010. Il fonctionne sur réservation individuelle et est proposé en extension des lignes InterTAN sur le PTU de la CAN. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, toutes les communes de la CAN sont desservies par ce service. Sur le territoire, il existe deux types de transport à la demande, le premier est appelé « ligne virtuelle » et le second est appelé « TAD zonal ».

Les réservations peuvent se faire au plus tôt 14 jours à l'avance. Pour les courses du lundi au vendredi comprises entre 10h et 20h, le client peut faire une réservation jusqu'à deux heures avant son départ. Pour les courses avant 10h, le mardi, mercredi, jeudi et vendredi, le client peut réserver au plus tard la veille avant 17h. Enfin, pour les courses du samedi, dimanche et lundi avant 10h, le client doit réserver au plus tard avant 17h le vendredi.

Le prix de la course est le même que celui proposé sur le reste du réseau. L'inscription est gratuite. Les personnes ayant un abonnement, à l'exception des scolaires (pendant la période scolaire) et des titres de transport TAN Groupe, peuvent donc bénéficier pleinement de ce service.

#### Diagnostic du service

- Restructuration du service TAD

Afin d'améliorer au mieux le fonctionnement de ce service, ce dernier a connu plusieurs restructurations, notamment avec l'agrandissement du territoire à desservir en janvier 2014 (intégration de 16 nouvelles communes dans le PTU). La restructuration du réseau se fait également selon les besoins des usagers. On le voit notamment par le passage de certaines lignes virtuelles en lignes régulières et inversement selon la fréquentation des lignes.

○ Évolution de la fréquentation

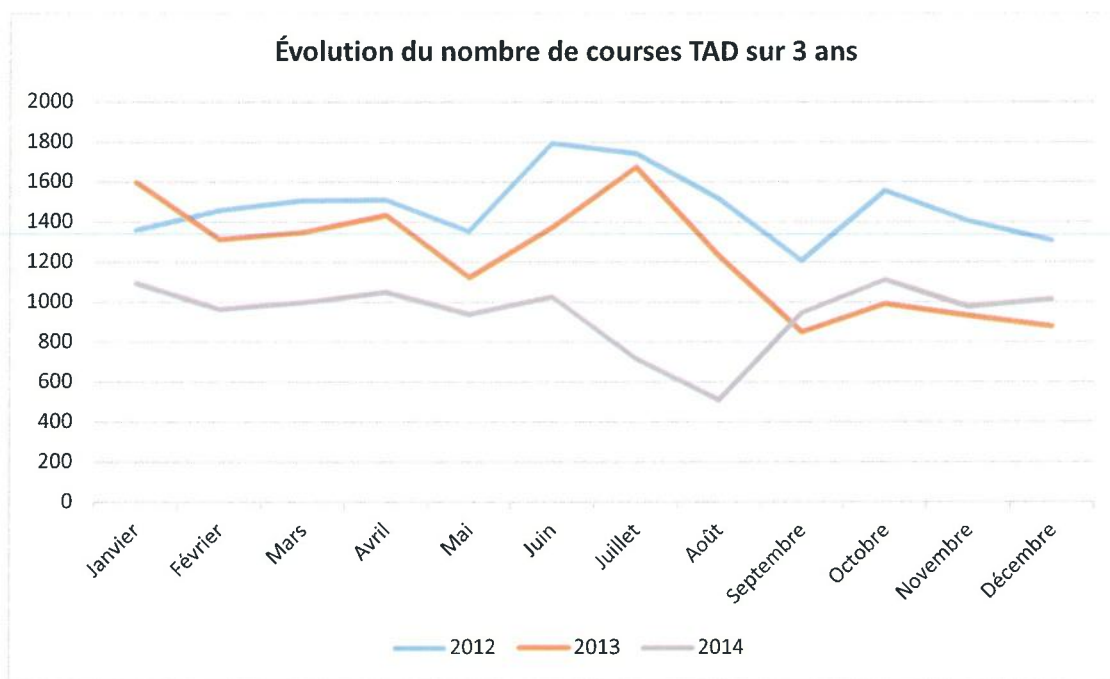


Figure 58 : Evolution des courses TAD (2012-2014)

La diminution du nombre de courses TAD en 2013 puis en 2014 s'explique par le fait que certaines lignes avant en TAD sont passées en lignes régulières mais aussi par le fait que le transport à la demande était très utilisé par les scolaires qui, depuis peu, utilisent le transport qui leur est dédié suite à une adaptation du règlement d'utilisation du service TAD.

○ Nombre de refus

Les refus pour le TAD sont moins importants que pour le TPMR, cela s'explique en partie par les modifications apportées à ce service depuis 2013 (les lignes M et T sont devenues des lignes régulières la semaine). En effet, pour l'année 2014, on compte seulement 3 personnes refusées pour 11 338 courses effectuées.

○ Localisation des courses

Le récapitulatif des missions fourni par TPC<sup>14</sup> nous permet de connaître les communes d'origine et de destination des usagers du service pour le mois de décembre 2014.

Sur les diagrammes suivants ne sont présentées que les communes dont le nombre de descentes et de montées est supérieur à 50.

Destination des usagers au départ de Niort

<sup>14</sup> Récapitulatif des missions Origine – TPC – Décembre 2014

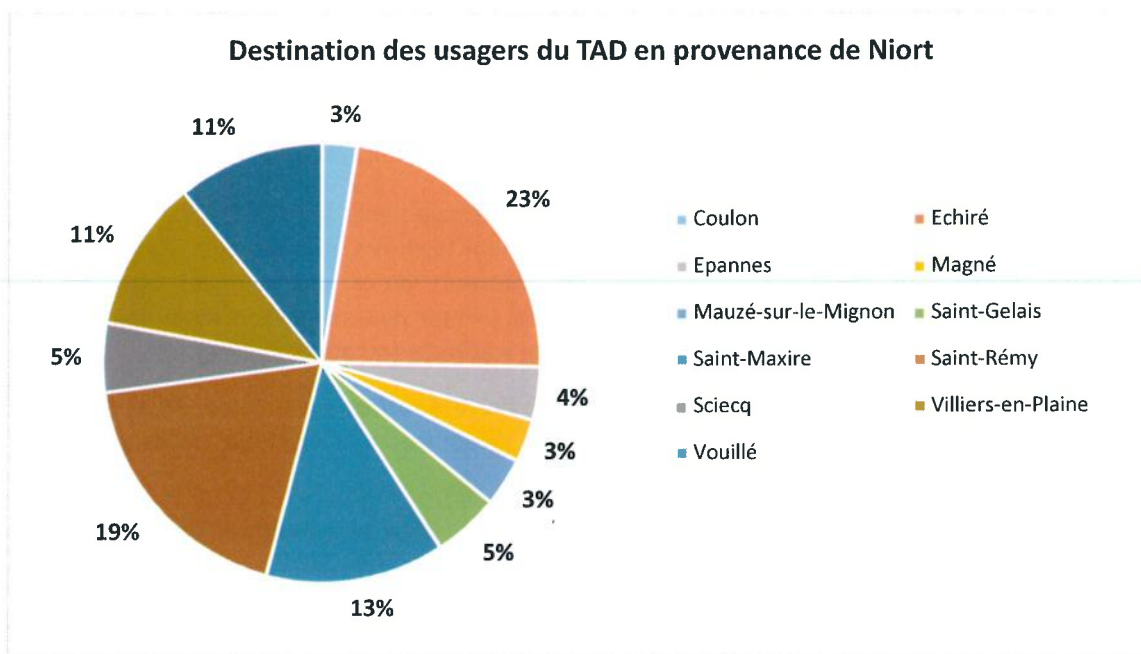


Figure 59 : Destination des clients du service TAD au départ de Niort (décembre 2014)

Sur les près de 2300 montées au départ de Niort, la majorité des courses a pour destination les communes de Saint-Rémy et d’Échiré.

#### Origine des clients à destination de Niort

A l’inverse, les usagers à destination de Niort proviennent principalement des communes de Saint-Maxire (535 montées) et de Vouillé (427 montées), en considérant un nombre total de montées de 2280.

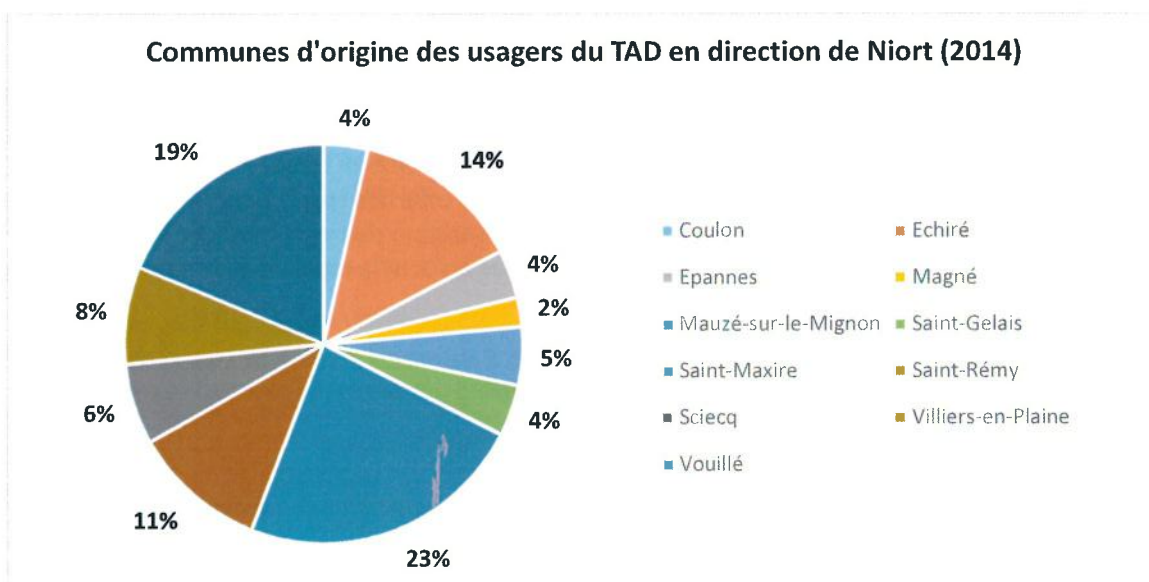


Figure 60 : Communes d'origine des clients du service TAD à destination de Niort (décembre 2014)

### 2.5.3. Ce qui se fait ailleurs

#### 2.5.3.1. Le service TPMR

Après avoir observé ce que certaines AOM (principalement des AOM à l'échelle d'une agglomération similaire à celle du Niortais) proposent sur leur territoire, nous pouvons constater que beaucoup d'entre elles disposent d'un service de transport dit « spécialement adapté » ou « spécialisé » pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ce type de transport est majoritairement à la demande et propose aux clients des voyages d'adresse à adresse (ou porte à porte).

Souvent, les personnes bénéficiant de ce service doivent résider sur le territoire desservi par le réseau et doivent faire la preuve d'un lourd handicap (carte d'invalidité, fauteuil roulant exclusivement...) auprès de commissions, de médecin...

Ces services proposent la plupart du temps de faire des trajets seulement au sein du périmètre de transport urbain (PTU).

La tarification de ce service varie selon les AOM. Certaines proposent des prix identiques à ceux exercés sur le réseau « classique », c'est le cas pour les communautés d'Agglomération de Brive (Limousin)<sup>15</sup>, du Grand Chalon (Bourgogne)<sup>16</sup> ou encore de Blois-Agglompolys (Centre-Val de Loire)<sup>17</sup> qui dans leur règlement déclarent proposer des tickets à l'unité vendus pour le TPMR au même prix que les tickets à l'unité vendus sur le réseau général. D'autres collectivités proposent des tarifs différents comme la communauté du Pays D'Aubagne et de l'Étoile<sup>18</sup> dont le prix du service TPMR est fixé par une association extérieure et qui n'a pas de lien avec le prix du réseau classique ou encore comme à la communauté d'Agglomération de Belfort<sup>19</sup>, qui propose le trajet TPMR à un tarif deux fois supérieur à celui d'un trajet sur les lignes de bus classiques du réseau

Enfin, l'amplitude horaire est généralement moins grande que celle des réseaux classiques, néanmoins, certaines tentent de proposer des horaires proches du réseau existant comme la communauté d'Agglomération de Blois-Agglompolys.

#### 2.5.3.2. Le transport de substitution

Aujourd'hui, peu d'AOM semblent avoir déjà bien défini leur service de transport de substitution. Cela est en partie dû à la loi qui laisse une grande liberté en ce qui concerne la forme du transport de substitution et qui, pour d'autres critères comme celui des conditions d'accès au service, reste encore floue. En effet, dans la loi, le transport de substitution doit correspondre à un « moyen de transport adapté aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

Ainsi, certaines AOM font le choix de garder leur service de TPMR tel quel sans pour autant agrandir le panel de personnes y ayant droit. Tandis que d'autres gardent ce service et décident de l'ouvrir à un plus large public pour alors respecter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, c'est

<sup>15</sup> SDA – Agglo de Brive – Règlement du Transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite - Libeo accessible – 2011

<sup>16</sup> [www.buszoom.com/presentation/?rub\\_code=71](http://www.buszoom.com/presentation/?rub_code=71)

<sup>17</sup> Blois Agglompolys – Handigo, le service de transport pour les personnes à mobilité réduite

<sup>18</sup> SDA – Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile – 2008

<sup>19</sup> <http://info.optymo.fr/votre-voyage/transport-des-personnes-a-mobilite-reduite-tpmr>



le cas pour « LIBEO accessible » à Brive<sup>20</sup>, un service de TPMR qui a vocation à devenir un transport de substitution. La communauté d'Agglomération de Brive, pour établir les critères d'accessibilité à ce service, envisage de travailler en collaboration avec les associations et le délégataire du réseau.

Néanmoins, certaines AOM ont expliqué que leur service de transport pour personnes à mobilité réduite était surchargé, on peut donc supposer que l'ouverture à un plus large public d'un réseau de transport déjà surchargé ne fera qu'augmenter le problème. Dans certains cas, il est donc nécessaire de proposer un type de transport de substitution autre que celui utilisé dans le cadre du TPMR.

Généralement, les AOM font le choix d'un service à la demande. Si elle dispose déjà d'un service de ce type, elle le développe. Ces services proposent de desservir les arrêts qui sont normalement desservis par le réseau classique.

Enfin, il est possible de proposer des mesures de substitution comme il est indiqué dans la notice explicative rédigée par le ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement. En effet, le transport de substitution peut se faire d'arrêt à arrêt ou de porte à porte, dans le cas où il serait d'arrêt à arrêt, si un des arrêts n'est pas accessible alors le conducteur ou un accompagnateur mis à disposition par l'exploitant peut porter assistance au client.

Généralement, les véhicules utilisés sont des minibus d'au moins quatre places assises (celle du conducteur comprise).

#### 2.5.4. Le TAD de la CAN possible transport de substitution ? Quelles formes pour le transport de substitution et comment le mettre en œuvre ?

Il est bon de rappeler que la CAN ne dispose pas encore d'un transport de substitution et que ce dernier est donc totalement à concevoir. Le contrat de délégation prenant fin en 2016, la CAN souhaite intégrer au futur contrat la mise en place de ce service.

L'idée de ce paragraphe est de présenter les premiers éléments de réflexion sur la mise en place d'un transport de substitution sur le territoire de la CAN. Chaque élément est présenté de manière succincte et devra faire l'objet d'études et d'analyses beaucoup plus poussées sur les plans technique, financier et administratif.

Ce travail devra être mené avec l'exploitant du réseau, les associations de PMR du territoire, les élus et agents de la CAN afin d'aboutir à la mise en place d'un service répondant à la réglementation et surtout aux besoins des usagers concernés.

#### Quel fonctionnement pour ce nouveau service ?

Dans le cadre du renouvellement de son contrat de transport, la CAN envisage d'inscrire la mise en place d'un transport de substitution.

Ce service pourrait prendre deux formes. Premièrement, via une réservation préalable (modalités à définir), l'exploitant pourrait mettre à disposition un accompagnateur qui serait dans le bus et qui aurait pour mission d'aider l'utilisateur lors de la montée/descente du bus au niveau de l'arrêt non accessible, cette assistance ne pouvant être réalisée par le conducteur. En effet, il est important de prendre en compte le fait que les lignes de transport sont cadencées et que le conducteur a peu de

<sup>20</sup> SDA – Agglo de Brive – 2011

marge de manœuvre au niveau des horaires. Par ailleurs, il est difficile pour les conducteurs de quitter leur poste de conduite durant une course.

La seconde possibilité serait de créer un service de substitution sous forme d'un TAD réservé aux PMR (en complément du service existant) qui fonctionnerait d'arrêt à arrêt sur le réseau urbain et péri-urbain. Il paraît très compliqué et coûteux de fournir un service de substitution circulant aux mêmes horaires que le service régulier. Ce service fonctionnerait seulement pour les arrêts classés en ITA et identifiés sur les documents d'information du réseau.

### Quelle clientèle concernée ?

La loi précise que le transport de substitution doit être accessible aux PMR qui ne peuvent se déplacer sur le réseau non accessible. Néanmoins, le réseau peut-être non accessible pour certains types de personnes seulement. Par exemple, lorsque les quais ont une largeur conforme (1,40 m avec possibilité à 1,20 m dans certains cas) pour le déplacement d'une personne avec une poussette ou avec des bagages, ces dernières n'ont pas besoin d'utiliser le transport de substitution. Un des enjeux de la mise en place de ce service sera donc de bien définir les conditions d'accès. Il faudra donc réfléchir aux conditions générales mais aussi en parallèle aux conditions particulières en fonction de la situation des arrêts (accessibilité pour un certain type de handicap).

Il sera nécessaire de réfléchir au moyen de justifier des conditions d'accès au service. On peut donc au-delà des cartes d'invalidité (utilisées pour le TPMR) prendre en compte d'autres conditions (non cumulatives) comme des avis médicaux ou encore le passage devant une commission spécialisée.

## 3. Pistes d'actions

### 3.1. Propositions de solutions pour la mise en accessibilité techniques des arrêts

#### 3.1.1. Mise en place de catégories d'aménagement

Au cours de l'analyse des arrêts, nous avons établi des catégories par type d'aménagement à réaliser. Les arrêts sont répartis dans 4 catégories.

Nous avons, tout d'abord, la **catégorie 1** regroupant les quais qui nécessitent simplement un rehaussement du trottoir et l'implantation de nouvelles bordures (hauteur de 18 cm) pour être accessibles. En effet, ils disposent d'une largeur suffisante et de pentes en long et en travers respectivement inférieures à 5% et 2%. On estime que le coût des travaux sera compris entre 5 000 et 7 000 € HT.

Les quais entrants dans la **catégorie 2** sont les quais qui présentent des problématiques de largeur. En règle générale, en plus du rehaussement du quai et de l'implantation des bordures bus il faut donc prévoir un élargissement du quai existant. Dans ce cas, l'élargissement peut se faire par l'arrière du quai, au niveau d'un espace public inutilisé. Le coût des travaux est estimé entre 7 000 et 9 000 € HT.

Les quais se trouvant dans la **catégorie 3** sont des quais qui ne disposent pas de la largeur suffisante et qui n'ont pas d'espace libre à l'arrière. La mise en accessibilité de ces quais va donc nécessiter une avancée sur chaussée qui, pour cette catégorie, ne modifiera pas les usages de la voie sur laquelle se trouve l'arrêt compte tenu de la disposition de l'arrêt ou des largeurs de chaussée existante. De plus, dans de nombreux cas, il faudra prévoir des travaux nécessaires à la modification du réseau d'eau pluviale. Le coût des travaux est compris entre 10 000 et 15 000 € HT.

Enfin, les quais se situant en **catégorie 4** sont des quais qui, en plus de regrouper les problèmes précédents, vont engendrer des travaux qui nécessitent de modifier les usages de la chaussée et/ou qui vont nécessiter de fortes négociations. En effet, dans certains cas il faudra modifier les conditions de circulation en créant par exemple des écluses, en modifiant le gabarit et le profil d'un carrefour existant, en supprimant ou déplaçant des places de stationnement et parfois pour les cas les plus extrêmes en modifiant le plan de circulation. Pour les arrêts de cette catégorie, le coût estimé est compris entre 15 000 à 17 000 € HT. Par ailleurs, c'est dans cette catégorie que l'on pourra rencontrer le plus d'arrêt à classer en ITA.

Par ailleurs, les nouveaux quais ou les déplacements de quais sont intégrés dans les différentes catégories. En effet, avec l'unicité de chaque cas, il était impossible de les mettre tous dans une même catégorie. Dans certains cas, il est même proposé de supprimer des arrêts (faible fréquentation, mauvaises conditions de sécurité, proximité forte avec un autre arrêt présentant des conditions de mise en accessibilité plus adaptées, ...).

	CATEGORIE 1 Aménagement limité - Rehaussement du quai	CATEGORIE 2 Aménagement moyen - Élargissement du quai facile	CATEGORIE 3 Aménagement lourd - Avancée sur chaussée	CATEGORIE 4 Aménagement complexe - Changement des usages de la voie
<b>Caractéristiques du quai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur supérieure à 2,20 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,20 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,20 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur inférieure à 2,20 m</li> <li>➤ Hauteur inférieure à 18 cm</li> <li>➤ Pente en long inférieure à 5%</li> </ul>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aucune contrainte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Possibilité d'élargissement du quai par l'arrière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur insuffisante sur la partie arrière du quai</li> <li>➤ Largeur de la chaussée suffisante pour un avancement du quai (sans modification de la circulation car présence d'une voirie d'une largeur supérieure ou égale à 5,50 mètres après travaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Largeur insuffisante sur la partie arrière du quai</li> <li>➤ Place indisponible sur la chaussée pour un avancement du quai sans impact sur la circulation</li> <li>➤ Changement au niveau des usages et des caractéristiques de la voie</li> </ul>
<b>Travaux correspondants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dépose des anciennes bordures</li> <li>➤ Pose de bordure bus</li> <li>➤ Mise en place d'un nouveau revêtement</li> <li>➤ Réalisation des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dépose des anciennes bordures</li> <li>➤ Élargissement du quai par l'arrière (terrassément et fondation)</li> <li>➤ Pose de bordure bus</li> <li>➤ Mise en place d'un nouveau revêtement</li> <li>➤ Réalisation des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dépose des anciennes bordures</li> <li>➤ Élargissement du quai par l'avant (terrassément et fondation)</li> <li>➤ Travaux sur le réseau d'eau pluviale</li> <li>➤ Pose de bordure bus</li> <li>➤ Mise en place d'un nouveau revêtement</li> <li>➤ Réalisation des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dépose des anciennes bordures</li> <li>➤ Aménagement de la voirie (écluse, restructuration d'un carrefour...) et élargissement du quai par l'avant (terrassément et fondation)</li> <li>➤ Travaux sur le réseau d'eau pluviale</li> <li>➤ Pose de bordure bus</li> <li>➤ Mise en place d'un nouveau revêtement</li> <li>➤ Réalisation des marquages (Zébra, Sigle PMR, Bande contrastée)</li> </ul>
<b>Coût (€ HT)</b>	5000 à 7000	7000 à 9000	10 000 à 15 000	15 000 à 17 000
<b>Estimation de la durée des travaux</b>	1 semaine	1 à 2 semaines	2 à 3 semaines	3 semaines

Figure 61 : [Tableau récapitulatif des catégories d'aménagement](#)

### 3.1.2. Proposition d'aménagement : identification des arrêts à aménager

Après l'analyse de terrain et la classification **des arrêts non aménagés** dans les différentes catégories d'aménagement aucun arrêt n'a été classé en ITA. En effet, à ce stade, nous considérons qu'il est nécessaire de réaliser une étude détaillée permettant de justifier le classement d'un arrêt en ITA. A ce jour, seul 10 arrêts déjà aménagés mais non accessibles sont déclarés en ITA (voir partie sur les ITA).

Par ailleurs, il est envisagé de supprimer certains arrêts dont la mise en accessibilité serait impossible ou très coûteuse si l'un des deux cas ci-dessous se présente :

- L'arrêt est proche d'un autre arrêt desservi par la/les mêmes lignes et dispose de meilleures conditions de mise en accessibilité ;
- La fréquentation de l'arrêt est trop faible voire nulle comparée au coût estimé des travaux à réaliser pour le mettre en accessibilité.

Enfin, il est indispensable de tenir compte du contexte dans lequel le Sd'AP va être déposé. En effet, le contrat de transport de la CAN arrive à échéance courant 2016. Des adaptations de réseau seront donc proposées au cours de l'année 2017. Certains arrêts aujourd'hui prioritaires pourraient donc devenir non prioritaires (exemple des arrêts desservis par deux lignes de transport qui pourraient n'être desservis plus que par une seule ligne non structurante). Dans certains cas, certains arrêts pourraient même être supprimés et d'autres créés. C'est pourquoi, les choix d'aménagement sur l'année 2016 et 2017 seront proposés en fonction de ce contexte particulier compte tenu des montants de travaux à engager.

### 3.1.3. Programmation des travaux

A partir de la définition des catégories et coûts d'aménagements, une programmation annuelle des travaux de mise en accessibilité a été réalisée en se basant sur la priorité de chaque arrêt. Sur les **576 arrêts diagnostiqués, 428 arrêts sont classés prioritaires**. La CAN doit donc avoir mis en accessibilité la totalité de ces arrêts au 31 décembre 2018.

Aujourd'hui, 179 arrêts prioritaires sont déjà accessibles et 7 sont classés en ITA. La programmation concerne donc **242 arrêts à aménager entre 2016 et 2018**.

Parmi ces 242 arrêts prioritaires non accessibles, certains ne pourront pas être mis en accessibilité pour tous les usagers compte tenu des caractéristiques techniques environnantes (pente en long et en travers, largeur de trottoir) et seront donc déclarés en ITA partielle (pour certains PMR) ou totale (pour tous les PMR). Quoi qu'il en soit, la CAN étendra son transport de substitution aux quais qui n'auront pas pu être rendus accessibles. Dans le cadre du futur contrat de transport (actuellement en cours de préparation), la CAN envisage d'intégrer un volet « transport de substitution ». Ce dernier pourra donc être effectif courant 2017 soit environ 18 mois après le dépôt du présent Sd'AP et donc des demandes de dérogation pour les 10 arrêts déjà classés en ITA (7 arrêts étant identifiés comme prioritaires).

Cette programmation théorique ne tient pas compte des projets communaux qui sont complexes à prévoir dès aujourd'hui. Parmi les 242 arrêts à aménager, 49 se situent sur 7 communes autres que Niort (Aiffres, Bessines, Chauray, Coulon, Echiré, Magné et Frontenay-Rohan-Rohan). Un important travail de coordination devra donc être mené avec la ville de Niort et les communes concernées afin d'assurer une continuité des aménagements réalisés.

Un suivi régulier sera nécessaire et permettra d'adapter la programmation annuelle tout en maintenant l'objectif d'une mise en accessibilité totale des arrêts prioritaires au 31 décembre 2018.

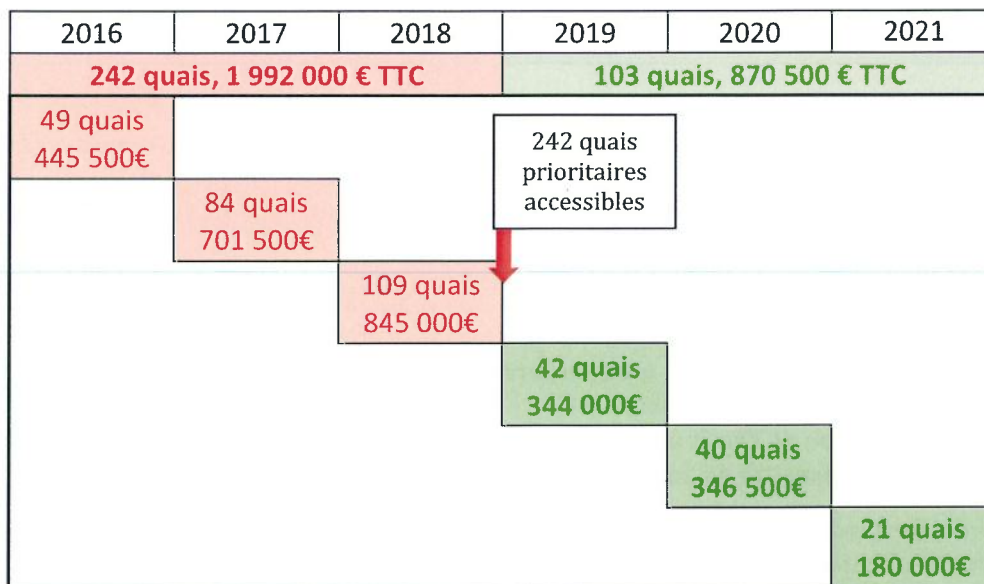


Figure 62 : Programmation des travaux à réaliser

La programmation est présentée sous forme d'un échéancier annuel qui permet de répondre à l'objectif de mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts prioritaires au 31 décembre 2018 et qui expose également la continuité des investissements pour les arrêts non prioritaires.

Cette programmation constitue une base théorique sur laquelle la CAN s'appuiera pour produire annuellement une liste plus précise des arrêts à aménager. Elle détaille la démarche en ce qui concerne le nombre d'arrêt et le budget annuel à engager pour la mise en accessibilité des arrêts de bus.

Enfin, comme le montre l'échéancier, la CAN envisage de poursuivre les travaux de mise en accessibilité au-delà de l'échéance du 31 décembre 2018 en travaillant sur les arrêts non prioritaires avec pour objectif d'avoir réalisé l'ensemble des travaux à l'horizon 2021-2022.

#### 3.1.4. Autres aménagements à prévoir

Pour mieux répondre aux besoins des PMR, la présence d'un marquage au sol est indispensable. Néanmoins, la difficulté majeure réside dans le fait qu'il n'existe aucune réglementation précise sur l'implantation des marquages sur les quais bus. La CAN a donc réalisé plusieurs essais sur différents arrêts du territoire.

On retrouve dans un premier temps **la bande contrastée** qui a pour objectif de permettre aux personnes en déficience visuelle de repérer la zone du quai dédiée à la montée dans le bus. Actuellement, peu de quais en sont équipés (seulement 136 sur les 576 diagnostiqués). La bande contrastée est matérialisée soit par une bande podotactile soit par une bande de résine claire (voir photo page suivante).



Figure 64 : Photo d'un arrêt équipé d'une bande podotactile au niveau de la montée au bus (arrêt Goise - Niort)



Figure 63 : Photo d'un arrêt équipé d'une bande de résine au niveau de la montée au bus (arrêt Gav Lussac - Chauray)

Les bandes podotactiles actuellement utilisées par la CAN ne sont plus autorisées car elles peuvent être confondues avec les bandes podotactiles utilisées au niveau des traversées piétonnes. Ces bandes podotactiles sont utilisées sur les quais de transports collectifs dans des cas précis comme lorsqu'un quai mesure plus de 26 cm de haut.

Dans le cadre des réflexions menées avec les associations, la CAN envisage de mettre en place des dalles podotactiles en site urbain (DPSU) à la place des bandes podotactiles pour matérialiser la zone de montée.

L'implantation **d'un logo PMR** en sortie de palette sur le quai a aussi son importance. Il sert de point de repère notamment pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Là encore peu d'arrêts sont équipés de ce type de marquage sur le territoire de la CAN (114 quais sur 576).



Figure 65 : Photo d'un arrêt équipé d'un logo PMR au niveau de la sortie de palette du bus (arrêt Réaumur - Niort)

La présence **d'un zebra jaune** sur la chaussée au niveau d'un quai permet au bus d'accoster dans les meilleures conditions et constitue un point de repère important pour les voyageurs et les autres usagers de la voirie. 83% des quais dispose d'un zebra dont 25% sont peu visibles.

La mise en place de ces trois types de marquages sur l'ensemble des quais bus de la CAN représente un investissement de 152 400 € TTC. Les marquages seront réalisés dans le cadre des travaux d'entretien des arrêts et lors des travaux de mise en accessibilité pour les arrêts non accessibles.

Bandes podotactile	42 000 € TTC
Logo PMR en sortie de palette	26 400 € TTC
Total en euros	84 000 € TTC
<b>Total pour l'ensemble des marquages</b>	<b>152 400 € TTC</b>

[Figure 66 : Tableau récapitulatif du coût des travaux de marquages au sol](#)

Certains quais sont équipés de bande d'aide à l'orientation ou bande de guidage. Ce type de marquage est très peu présent sur le territoire (moins de 10 arrêts). Lors de l'implantation de ce type de repérage, il n'existait pas de réglementation spécifique.

Depuis juillet 2014, **la norme NF P 98-352** définit les caractéristiques dimensionnelles des bandes de guidage. Elle constitue un dispositif tactile au sol permettant aux Personnes Aveugles et Malvoyantes de s'orienter sur le point d'arrêt et notamment vers la porte avant du bus.

La CAN envisage donc de mener une réflexion pour implanter ce type dispositif sur les quais bus. Il existe encore peu de référence sur ce type de produit, c'est pourquoi, il est assez difficile de chiffrer l'enveloppe financière nécessaire.



[Figure 67 : Photo d'un arrêt disposant d'une bande de guidage \(arrêt Genève – Niort\)](#)



### 3.2. Pistes d'actions complémentaires

- 3.2.1. Préparer son voyage : informations et services accessibles avant le voyage
- 3.2.2. Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite
- 3.2.3. Evaluer la possibilité de passer d'un arrêt diagnostiqué praticable en accessible
- 3.2.4. Création quai idéal type afin de réaliser des tests pour vérifier son accessibilité auprès de tous les usagers
- 3.2.5. Communication
- 3.2.6. Formation
- 3.2.7. Préconisation des aménagements possibles pour les autres types de handicap

### Cadre réglementaire

Article 47 de la loi du 11 février 2005 : Les services de communication publique en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées.

L'accessibilité des services de communication publique en ligne concerne l'accès à tout type d'information sous forme numérique quels que soient le moyen d'accès, les contenus et le mode de consultation. Les recommandations internationales pour l'accessibilité de l'internet doivent être appliquées pour les services de communication publique en ligne.

### Contexte actuel

- Le site mobilité 79 offre un service de planification permettant d'établir son voyage en transport en commun.

### Objectifs de la CAN

- Rendre accessible les informations utiles à la préparation du voyage pour tous les usagers

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Mettre en ligne le Sd'AP, ainsi que tous les autres documents concernant l'accessibilité.	CAN Transports	2015
2	Mieux communiquer et informer les personnes sur les différents types d'offre (à la demande, TPMR, service de substitution, arrêts accessibles/non accessibles).	CAN Transports	2017
3	Maintenir la possibilité de prendre des renseignements auprès d'un conseiller téléphonique.	CAN Transports	2018

### Usagers cibles



### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés : Communication
- Partenaires : Exploitant, CIA, communes

### Coût estimé (en € TTC)

Intégré en partie dans le futur contrat transports

## Suivi et réalisation

### Indicateurs de réalisations

- Date de mise en ligne du Sd'AP
- Date de mise à disposition d'une documentation et d'une information accessibles

### Indicateurs de résultats

- Enquête de satisfaction
- Utilisation des services

#### Cadre réglementaire

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 voyageur

#### Contexte actuel

- Dans le cadre de l'application de la loi du 11 février 2005, la CAN souhaite rendre accessible tous les arrêts de bus du réseau.
- 576 arrêts sont concernés par le Sd'AP. 428 arrêts sont prioritaires. 179 arrêts prioritaires sont déjà accessibles et 7 arrêts aménagés sont classés en ITA partielle. La CAN doit donc mettre en accessibilité **242 quais** avant le **31/12/2018**.  
148 quais sont non prioritaires. 42 sont déjà accessibles et 3 sont classés en ITA. Il restera donc **103 quais** à mettre en accessibilité après le 31/12/2018.

#### Objectifs de la CAN

- Créer et/ou aménager les quais pour répondre aux normes d'accessibilité pour toutes les personnes à mobilité réduite.

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Tenir à jour le tableau de diagnostic des arrêts, ainsi que chaque fiche arrêt.	CAN Transports	2015
2	Poursuivre les travaux de mise en accessibilité des arrêts en tenant compte du niveau de priorité.	CAN Transports	2015
3	Communiquer efficacement sur les changements, les modifications et les nouveaux aménagements d'arrêts.	CAN Transports	2015

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés : Assainissement
- Partenaires : Communes, exploitant et CIA

#### Coût estimé (en € TTC)

3 M€ (échelonnés sur 6 ans)

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre de quais prioritaires aménagés
- Nombre de quais classés en ITA

#### Indicateurs de résultats

- Enquête de satisfaction des usagers
- Nombre de personnes à mobilité réduite utilisant le service de bus (hors transport de substitution et TPMR)
- Diminution des courses TPMR

## FICHE ACTION N°3

Communauté d'Agglomération du Niortais

Territoires de vie

### Evaluer la possibilité de passer d'un arrêt diagnostiqué praticable en arrêt accessible

#### Cadre réglementaire

Le 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 voyageur

#### Contexte actuel

- Lors d'une réunion de la commission intercommunale pour l'accessibilité, des tests ont été menés afin de voir si certains arrêts déjà aménagés par la CAN étaient accessibles aux personnes handicapées. Il s'est avéré que plusieurs quais classés « praticables » étaient en réalité accessibles à une personne en fauteuil roulant.
- Actuellement, la CAN dispose de nombreux quais non accessibles au sens de la loi mais identifiés comme « praticables » qui pourraient donc être considérés comme accessibles à la suite de différents tests à réaliser avec les associations concernées.

#### Objectifs de la CAN

- Assurer l'accessibilité de tous les quais du réseau et tenir compte des réalités du terrain dans la définition des degrés d'accessibilité

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Lister tous les arrêts diagnostiqués praticables.	CAN Transports	2015
2	Prévoir une demi-journée avec la CIA pour aller sur le terrain et vérifier si les arrêts sont accessibles.	CAN Transports	2016
3	Faire évoluer la réglementation en tenant compte des réalités du terrain.	CAN Transports	2016

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés :
- Partenaires : Exploitant et CIA

#### Coût estimé (en € TTC)

Pas d'incidence

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre de quais testés
- Nombre de quais praticables passés dans la catégorie accessibles et non accessibles

#### Indicateurs de résultats

- Réclamation usagers
- Enquête satisfaction

## FICHE ACTION N° 4

## Création d'un quai type afin de réaliser des tests sur la mise en place de dispositifs pour les aveugles et malvoyants

## Cadre réglementaire

Depuis juillet 2014, la norme NF P 98-352 définit les caractéristiques dimensionnelles des bandes de guidage. Elle constitue un dispositif tactile au sol permettant aux Personnes Aveugles et Malvoyantes de s'orienter sur le point d'arrêt et notamment vers la porte avant du bus.

## Contexte actuel

- Actuellement, la loi impose en particulier des normes sur le handicap moteur. Cependant, la loi reste floue en ce qui concerne les actions à mettre en œuvre pour les autres types de handicap et notamment le handicap visuel.

## Objectifs de la CAN

- Rendre les arrêts accessibles pour tous les types de handicap.

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	Création d'un quai type et réalisation d'une visite avec les associations concernées.	CAN Transports	2015-2016
2	Mise en œuvre des dispositifs sur l'ensemble des quais après validation du quai type.	CAN Transports	2016

## Usagers cibles



## Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés :
- Partenaires : Associations de personnes aveugles et mal voyantes

## Coût estimé (en € TTC)

Pour tous les quais non accessibles (242 prioritaires et 103 non prioritaires), le coût est intégré dans les travaux de mise en accessibilité.

Pour les quais déjà accessibles et les ITA, le coût des travaux est estimé à 100 000 € TTC.

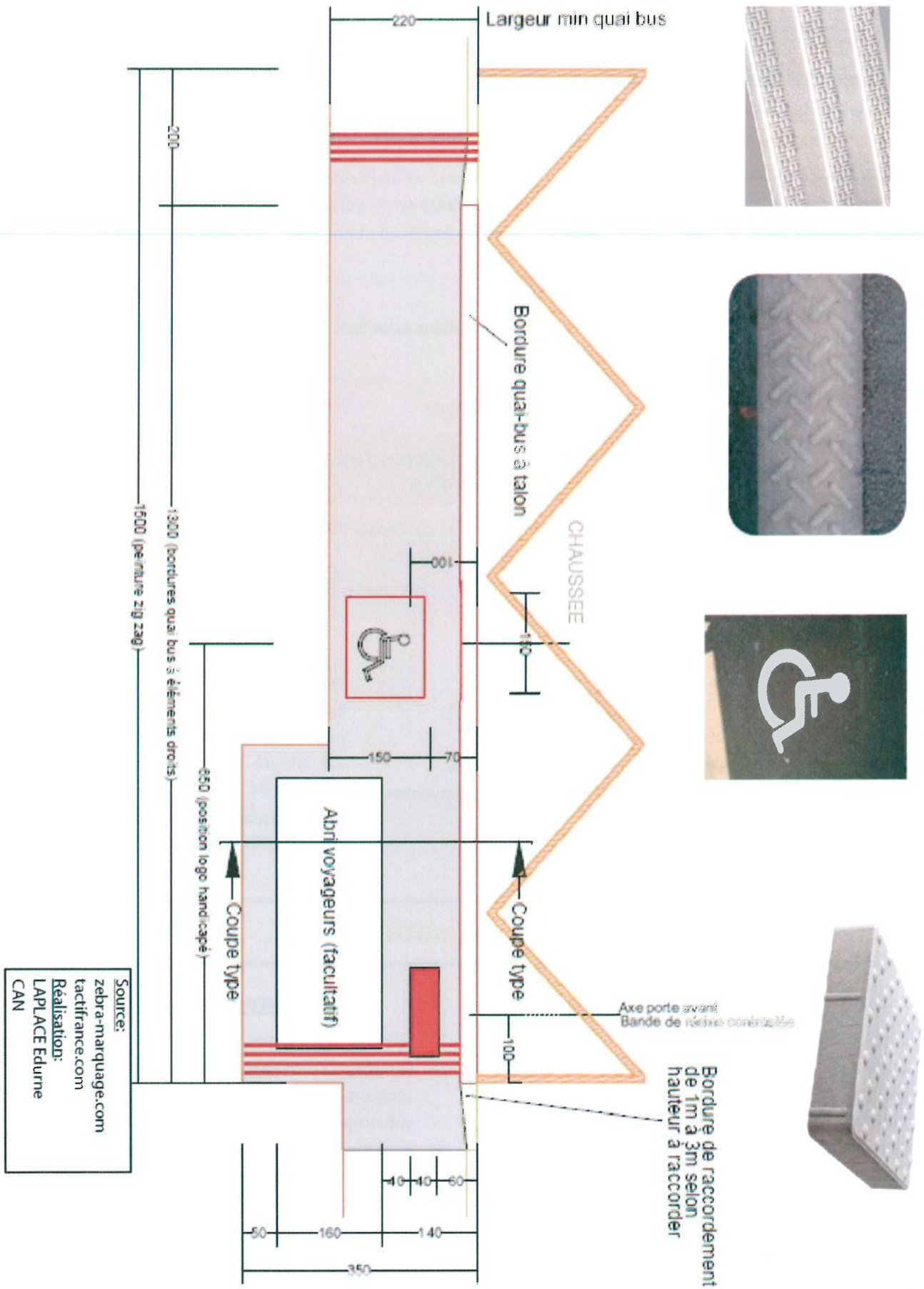
## Suivi et réalisation

## Indicateurs de réalisations

- Date de création du quai type
- Date de la réunion et de validation du quai type
- Nombre de mesures mises en place par le comité
- Nombre de quais accessibles aux personnes aveugles et malvoyantes

## Indicateurs de résultats

- Enquête satisfaction
- Nombre de personnes malvoyantes ou aveugles utilisant le service de bus (hors transport de substitution et TPMR)
- Evolution du nombre d'abonnés malvoyants ou aveugles et du nombre de courses TPMR



**Cadre réglementaire**

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

Contexte actuel

- La mise en conformité du réseau de transport public va s'étendre sur plusieurs années. Il est important de tenir informés les usagers de l'évolution du niveau de l'accessibilité des transports.

Objectifs de la CAN

- Communiquer sur le niveau d'accessibilité du service de transport.
- Permettre à tout voyageur en situation de handicap de préparer au mieux son voyage.

**Mesures**

## Service pilote

## Lancement

1	Mettre en place des logos sur les arrêts accessibles.	CAN Transports	2016
2	Afficher et fournir des schémas de lignes avec les arrêts accessibles signalés par le logo (sur le site Internet et sur support papier).	CAN Transports	2016
3	Communiquer sur les arrêts rendus accessibles sous forme de rapports périodiques et informer régulièrement les agents du kiosque.	CAN Transports	2016

Usagers ciblesActeurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés :
- Partenaires : Exploitant, CIA

Coût estimé (en € TTC)

3 000 € pour les logos

Pour les documents d'information, le coût est intégré en partie dans le contrat transports.

**Suivi et réalisation**Indicateurs de réalisations

- Nombre d'arrêts possédant un logo
- Date de mise à disposition des documents d'information sur l'accessibilité
- Contrôle qualité auprès des agents

Indicateurs de résultats

- Enquête satisfaction
- Nombre de personnes à mobilité réduite utilisant le service de bus (hors transport de substitution et TPMR)
- Diminution des abonnés et courses TPMR

### Cadre réglementaire

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur

Arrêté du 21 juillet 2008 relatif au titre professionnel d'agent(e) commercial(e) et de conduite du transport routier urbain de voyageurs

Arrêté du 21 juillet 2008 relatif au titre professionnel de conducteur (trice) du transport routier interurbain de voyageurs

### Contexte actuel

- Ce que la CAN doit prévoir en ce qui concerne la formation du personnel (décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014) :

« Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures »

- La mise en accessibilité du réseau de transport sur le territoire de la CAN, ne passe pas seulement par des travaux mis en place sur le matériel roulant ou encore au niveau des arrêts de bus, elle passe aussi par la formation du personnel et sa capacité à s'adapter à tout type de handicap.
- Un plan de formation « accessibilité » a été mis en place par notre exploitant. En 2015, 103 agents auront été sensibilisés au handicap lors de la Formation Continue Obligatoire et 47 agents dont le personnel du kiosque ont reçu la formation « comment accueillir les personnes en situation de handicap » sur une journée. Pour 2016, 50 personnes (conducteurs et agents d'accueils) seront également formées à l'accessibilité (sensibilisation, accueil, accompagnement).
- Le contrat de délégation de service public prendra fin en août 2016, ainsi dans le cadre du prochain contrat, un plan de formation précis sera demandé à l'exploitant et intégrera une programmation détaillée ainsi que le contenu.

### Objectifs de la CAN

- Assurer un accueil de qualité adapté aux besoins des personnes en situation de handicap.
- Avoir un personnel sensibilisé au handicap et capable d'adapter son attitude en fonction de la situation et donc du type de handicap.
- Permettre à toute personne souffrant d'un handicap ou se trouvant en situation de mobilité réduite de pouvoir bénéficier d'un service de transport.
- Mettre en place un plan de formation et s'assurer de sa mise en œuvre par le ou les exploitants et l'intégrer au Sd'AP.

	Mesures	Pilote	Lancement
1	Sensibilisation des agents au handicap		
2	Formation technique des conducteurs de bus	CAN (Service transport) et l'exploitant	2017
3	Formation des conducteurs accompagnateurs		
4	Initiation à la langue des signes		



### Contexte actuel

- Les agents sont les principaux intermédiaires des usagers du réseau de transport en commun. Ils sont là pour accueillir, orienter, aider la clientèle. C'est pourquoi, afin que chaque usager puisse utiliser le réseau sans contrainte, il est nécessaire que chaque agent opérant sur le PTU de la CAN soit sensibilisé au handicap.
- Actuellement, certains agents ont déjà été sensibilisés au handicap par le biais de formations. Il s'agit de pérenniser voire de renforcer ces formations.

### Actions

**Personnel concerné** : Tous les agents d'accueil et les conducteurs de l'exploitant (et de ses sous-traitants).

**Thématiques abordées** : Connaissance des différents types de handicap, attitude à adopter, accueil personnalisé, information à apporter aux voyageurs sur les dispositifs existants en matière d'accessibilité, etc.

**Modalités de formation** : Théorie et mise en pratique.

-> Possibilité d'échanger avec les associations.

-> Formation en interne possible à condition que celle-ci ait reçu un agrément (décret en attente).

-> Pour tout nouveau conducteur n'ayant jamais eu de formation liée à l'accueil de personnes handicapées, il sera nécessaire d'avoir une formation au minimum de 7h dans les premiers mois suivants l'embauche. Pour les conducteurs expérimentés, un rappel tous les 2 ans devra être mis en place (7h) ou tous les ans (3h30).

### Programmation

Tous les conducteurs fin 2018 devront être formés.

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Services associés :
- Partenaires : CIA, exploitant et organisme de formation

#### Coût estimé (en € TTC)

Intégré dans les contrats transports

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Mise en place des formations (nombre de sessions, contenu)
- Nombre de personnes formées annuellement

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Résultats des enquêtes de satisfaction auprès des associations et usagers
- Bilan des contrôles qualité (appel client mystère, tests avec associations, contrôles qualité et inopinés par la CAN, etc.)

#### Contexte actuel

- Actuellement le parc de bus urbain dispose de 52 bus équipés d'une palette. Le parc de car interurbain n'appartient pas à l'exploitant mais à ses sous-traitants. Les cars circulant sur le réseau interurbain sont tous équipés d'une plate-forme. De plus, sur le PTU de la CAN, 221 arrêts sont actuellement accessibles. Néanmoins, il est nécessaire de former les conducteurs aux techniques d'accostage, à l'utilisation de la palette et de la plate-forme afin d'améliorer le confort de tous les usagers notamment la prise en charge des personnes en fauteuil roulant.
- Pour rappel, les conducteurs ont déjà une formation technique, il s'agit là de la renforcer et de l'orienter sur l'accessibilité.

#### Actions

**Personnel concerné :** Les conducteurs de bus pour le réseau urbain et de cars pour le réseau interurbain.

**Thématiques abordées :** Utilisation du bus/cars et de leurs équipements. Apprentissage ou rappel des techniques pour accoster (accostage avec bordure guide-bus et avec bordure simple) ; agenouillement ; sortie de palette et/ou de la plate-forme.

**Modalités de Formation :** Théorique et pratique sur le terrain (accostage, agenouillement, sortie de palette).

#### Programmation

100% des conducteurs devront être formés fin 2017. A partir de 2018, un rappel sera fait tous les ans et concernera 50% des conducteurs chaque année.

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Services associés :
- Partenaires : Exploitant et organisme de formation

#### Coût estimé (en € TTC)

Intégré dans le futur contrat transports

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Mise en place des formations (nombre de sessions, contenu)
- Nombre de personnes formées annuellement

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Résultats des enquêtes de satisfaction auprès des associations et usagers
- Bilan des contrôles qualité (appel client mystère, tests avec associations, contrôles qualité et inopinés par la CAN, etc.)

#### Contexte actuel

- Les conducteurs accompagnateurs sont des conducteurs spécialisés pour le service TPMR. Ils sont donc quotidiennement au contact de personnes souffrant d'un handicap.
- Que ce soit du côté des usagers ou des agents, des insatisfactions concernant le déroulement des courses se font connaître. Bien que l'exploitant propose une formation à tous ses agents, il semble que cela ne suffise pas.
- La formation dispensée actuellement, par l'organisme de formation V.A.D, a lieu dans les deux premiers mois d'embauche du conducteur et dure 7 heures. Elle consiste principalement en l'accueil du client, l'apprentissage des gestes et postures, l'apprentissage du maniement du matériel roulant (sortie de palette). Les conducteurs intérimaires sont suivis lors des quinze premiers jours par un conducteur titulaire.

#### Actions

**Thématiques abordées :** Connaissance de la clientèle, prise en charge du client, gestes et postures, formation aux premiers secours type PSC1.

**Personnel concerné :** Les conducteurs du service TPMR (Mobitan) et du futur transport de substitution.

**Modalités de formation :** Proposer une formation par modules/type de handicap (troubles mentaux, handicap moteur, auditif, visuel). Mise en place d'une partie théorique et de cas pratique.

#### Programmation

Formation générale de 2 jours (14h) à l'embauche.

Rappel une fois par an lors d'une formation d'une demi-journée.

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Services associés :
- Partenaires : Exploitant et organisme de formation

#### Coût estimé (en € TTC)

Intégré dans le futur contrat transports

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Mise en place des formations (nombre de sessions, contenu)
- Nombre de personnes formées annuellement

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Résultats des enquêtes de satisfaction auprès des associations et usagers
- Bilan des contrôles qualité (appel client mystère, tests avec associations, contrôles qualité et inopinés par la CAN, etc.)

#### Contexte actuel

- Actuellement, sur la CAN, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel tel que la surdité par exemple ne bénéficient pas d'actions spécifiques leur permettant d'améliorer leur quotidien notamment dans leurs déplacements.
- Ainsi, pour répondre au mieux aux besoins de cette clientèle, il est proposé de former les agents du kiosque aux bases du langage des signes français.

#### Actions

**Personnel concerné :** En priorité, les agents du kiosque infos bus (5 agents). Prévoir une sensibilisation pour tous les conducteurs (à intégrer dans une formation plus large sur l'accueil ou prévoir un temps spécifique).

**Thématiques abordées :** Formation des agents présents au Kiosque à la langue des signes.

**Modalités de formation :** Initiation à la Langue des Signes Française. Théorie et pratique (mise en situation).

#### Programmation

Formation des agents du kiosque : 21h sur la première année pour les personnes non initiées. Puis, prévoir un temps de remise à niveau annuelle de 3h minimum.

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge :** Transports
- Services associés :**
- Partenaires :** Exploitant et organisme de formation

#### Coût estimé (en € TTC)

Intégré dans le futur contrat transports

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Mise en place des formations (nombre de sessions, contenu)
- Nombre de personnes formées annuellement

#### Indicateurs de résultats

- Suivi des demandes et réclamations des usagers
- Résultats des enquêtes de satisfaction auprès des associations et usagers
- Bilan des contrôles qualité (appel client mystère, tests avec associations, contrôles qualité et inopinés par la CAN, etc.)
- Mise en situation associations

#### Cadre 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.

#### Contexte actuel

- La loi impose de rendre accessible les réseaux de transports publics à tous les types de handicap. Cependant, pour certains handicaps, la loi n'est pas très explicite. C'est pourquoi, dans les fiches actions qui vont suivre, des préconisations d'actions seront faites afin d'améliorer l'accessibilité du réseau pour tous les usagers.

#### Objectifs de la CAN

- Rendre le réseau accessible pour toutes les personnes quel que soit leur type de handicap.
- Afficher une information claire et lisible pour l'ensemble des usagers des transports en commun de la CAN.

	Mesures	Service pilote	Lancement
1	L'information voyageur au niveau du bus	CAN	2017-2018
2	L'information voyageur sur les principaux quais	CAN	2018-2019
3	Homogénéisation de l'information des abris et poteaux	CAN	2016
4	Clarification de l'information dans les matériels roulants	CAN	2016-2017
5	Handicap visuel : Accès à l'information de manière tactile	CAN	2015

#### Usagers cibles



#### Acteurs

- Elu(e)s en charge : Transports
- Service associés : Communication
- Partenaires : Exploitant, CIA, communes

#### Coût estimé (en € TTC)

Information voyageur : 2 M€  
Information abris/poteaux : 115 k€

## Suivi et réalisation

#### Indicateurs de réalisations

- Nombre de bus équipés
- Nombre d'abris de bus équipés

#### Indicateurs de résultats

- Enquête de satisfaction auprès des usagers
- Evolution de la fréquentation



Girouette avant, arrière et latérale d'un bus

Source : [www.transbus.org](http://www.transbus.org) / [www.mes-annes-50.com/](http://www.mes-annes-50.com/) [inforesauratp.overg-blog.com](http://inforesauratp.overg-blog.com)



Actuellement, la SEMTAN n'a pas les outils nécessaires pour pouvoir communiquer sur des données en temps réel (système d'aide à l'exploitation). Elle ne dispose pas non plus de l'information visuelle et sonore embarquée obligatoire.

Par conséquent, afin de finaliser la mise en accessibilité du matériel roulant et répondre aux exigences de l'annexe 11 de la loi du 11 février 2005, une information visuelle et sonore sera mise en place par bandeau lumineux ou écran à l'intérieur de chaque bus.

En effet, selon l'annexe 11, les informations à transmettre sont :

- Le nom de la ligne desservie par le bus
- Les terminus
- Le prochain arrêt
- Estimation du temps réel pour atteindre les terminus



Source : réseau bus et tram de l'agglomération Caen la mer - <http://www.twisto.fr>



Source : [www.lineoz.net](http://www.lineoz.net)



Ecran d'information au niveau d'un quai bus  
Source : lumiplan.com

Actuellement, la CAN ne dispose pas des outils nécessaires pour pouvoir communiquer sur des données en temps réel au niveau des quais.

Ainsi, la mise en place d'écran d'information au niveau des arrêts permettrait aux usagers de connaître :

- Le temps d'attente avant l'arrivée du bus
- La destination du bus et l'estimation du temps réel pour atteindre les terminus
- Les messages d'informations voyageurs

De plus, afin de rendre l'information Voyageur plus lisible et accessible à tous, on préconise d'homogénéiser l'ensemble des poteaux et ainsi de mettre l'information à une hauteur où tout type de personnes pourra la voir et la lire.

D'après le cabinet d'étude Mobhilis, la hauteur idéale serait située entre 0,90 m et 1m50.

Enfin, la loi précise que « les caractères doivent présenter une hauteur de 1,5 cm pour une lecture à 4 mètres et de 20 cm pour une lecture à 6 m. »

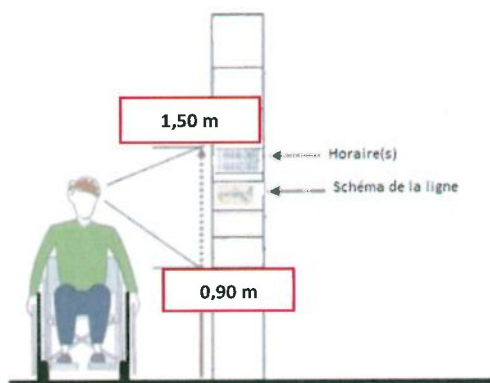


Schéma indicatif de la hauteur permettant l'accès à l'information

Source : SDA de la communauté d'agglomération de Brive

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les lignes passantes sont indiquées sans le code couleur, de loin la lisibilité de l'information est moins bonne



Afin de permettre une prise de l'information rapide aux abords des quais, il est proposé **d'homogénéiser les codes couleurs de communication des lignes de bus**. En effet, il serait intéressant de reprendre le code couleur des lignes de bus (déjà mis en place dans les fiches horaires, au niveau des poteaux indicatif...) sur le bandeau latéral situé en partie haute des abris bus (comme pour les poteaux).

Il est également préconisé, toujours dans le but de permettre une prise d'information rapide et fiable, de mettre **des indications en braille** sur les abris et poteaux indicatifs pour les personnes en situation de handicap visuel.

Il faudra également réfléchir à la mise en place de **pictogrammes explicatifs simples** pour les personnes en situation de handicap cognitif.

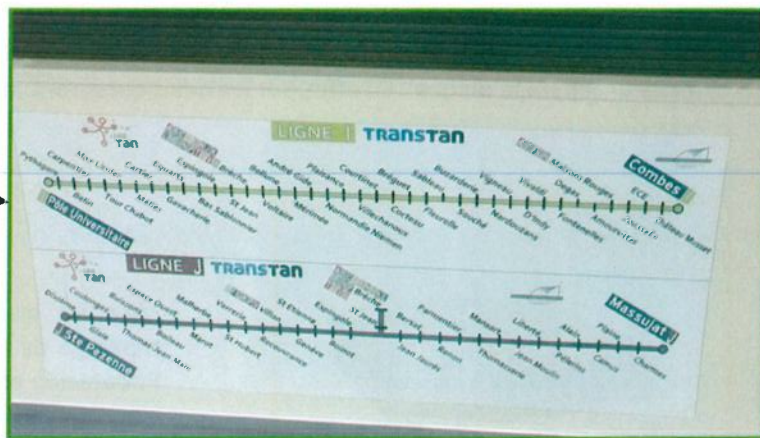


Les lignes passantes sont indiquées avec le code couleur, de loin la lisibilité de l'information est améliorée



Dans les bus de la CAN sont présentés les schémas de chaque ligne du réseau.

Pour tous les usagers et notamment pour les personnes en situation de handicap cognitif, l'information actuelle est complexe et il est parfois très difficile de s'y retrouver et de comprendre l'information donnée.



Actuellement, les bus appartenant à la CAN, sont utilisés pour toutes les lignes du réseau, c'est pourquoi, les usagers du réseau les TAN retrouvent dans chaque bus, le schéma de l'ensemble des lignes du réseau. Cependant, ce trop-plein d'information peut prêter à confusion.

Il est donc conseillé d'utiliser **un système d'encoche et de pancartes**. A chaque prise de service, le conducteur mettrait la pancarte de la ligne correspondante dans les différentes encoches du bus. L'usager aurait alors le schéma d'une seule ligne de bus, celle qu'il est en train d'emprunter.



Dans cet exemple, un seul schéma de ligne est indiqué (parfois plusieurs fois le long du bus), celui de la ligne empruntée.

En lien avec la fiche action n°4, il sera possible de mettre différents types de marquages pour permettre un meilleur repérage du quai. En effet, sur les quais qui seront mis en accessibilité, on pourra y ajouter :



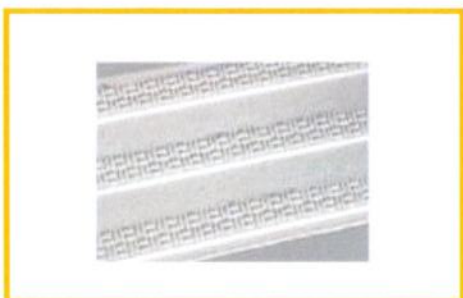
Mise en place d'une bande contrastée permettant le repérage de l'entrée du bus (bande type DPSU pour Dalle Podotactile en Site Urbain)



Mise en place d'une bordure bus tout le long du quai avec relief



Mise en place du logo PMR au niveau de la sortie palette



Mise en place d'une bande de guidage à l'avant et à l'arrière du quai afin de délimiter le quai mais permettre aux malvoyants et aveugles de repérer l'abri bus ou le poteau

### 3.3. Suivi et actualisation du Sd'AP

---

#### 3.3.1. Suivi et évaluation

La mise en application du Sd'AP sera suivie par des réunions de présentation de l'avancement de la mise en accessibilité du réseau. Ces présentations se feront lors des réunions de la commission intercommunale pour l'accessibilité.

Une réunion aura lieu dès décembre 2015 dans le cadre de la CIA annuelle. L'objectif sera de présenter les éléments clés du diagnostic et le plan d'actions du Sd'AP pour les 3 prochaines années. Un point sur les travaux de mise en accessibilité réalisés en 2015 sera effectué avant de proposer aux membres la programmation envisagée pour 2016.

Pour les années suivantes, il est prévu à minima deux réunions annuelles, une en juin et une en décembre.

Enfin, la CAN mettra en place une communication régulière via des supports existants comme le site internet ou le magazine d'information « Territoires de vie ». En parallèle, un travail sera réalisé avec le service communication afin d'apporter sur le terrain l'information concernant les travaux de mise en accessibilité en cours de réalisation (panneau indicateur par exemple).

#### 3.3.2. Actualisation

Etant donné que la CAN est en phase de relancer son contrat de transport, un nouveau réseau devrait être proposé en juillet 2017. Par conséquent, une actualisation du Sd'AP sera réalisée et sera présentée lors de la CIA de décembre 2017.

Au-delà de cette actualisation importante et nécessaire, des actualisations plus sommaires pourront être réalisées en cas de besoin et notamment pour faire suite à des évolutions réglementaires ou liées au contexte local. La CIA sera également informée lors des réunions annuelles.

**Annexe 1 : Délibération « Création et désignation des membres de la commission intercommunale pour l'accessibilité du 17 novembre 2014 »**



Votants : 83

Convocation du Conseil d'Agglomération :  
le 7 novembre 2014

Affichage du Compte-rendu Sommaire :  
le 18 novembre 2014

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance du lundi 17 novembre 2014

### ASSEMBLEES ET AFFAIRES JURIDIQUES – CREATION ET DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE

#### **Titulaires présents :**

Jérôme BALOGÉ, Jeanine BARBOTIN, Jean-Claude BARRAUD, Alain BAUDIN, Anne BAUDOIN, Thierry BEAUFILS, Jacques BILLY, Marie-Christelle BOUCHERY, Yamina BOUDAHMANI, Jean BOULAIS, Michel BOURUMEAU, Christian BREMAUD, Dany BREMAUD, Amaury BREUILLE, Jacques BROSSARD, Sophie BROSSARD, Carole BRUNETEAU, Jean-Romée CHARBONNEAU, Charles-Antoine CHAVIER, Jean-Luc CLISSON, Brigitte COMPETISSA, Didier DAVID, Luc DELAGARDE, Stéphanie DELGUTTE, Thierry DEVAUTOUR, Romain DUPEYROU, Gérard EPOULET, Jean-Claude FRADIN, Jean-Martial FREDON, Isabelle GODEAU, Robert GOUSSEAU, Véronique HENIN-FERRER, Christine HYPEAU, Florent JARRIAULT, Agnès JARRY, Bruno JUGE, Gérard LABORDERIE, Lucien-Jean LAHOUSSE, Alain LECOINTE, Jacqueline LEFEBVRE, Alain LIAIGRE, Elisabeth MAILLARD, Elmano MARTINS, Philippe MAUFFREY, Josiane METAYER, Dany MICHAUD, Jean-Pierre MIGAULT, Marie-Paule MILLASSEAU, Joël MISBERT, Serge MORIN, Jacques MORISSET, Rose-Marie NIETO, René PACAULT, Michel PAILLEY, Michel PANIER, Eric PERSAIS, Claire RICHECOEUR, Sylvette RIMBAUD, Claude ROULLEAU, Jean-François SALANON, Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Nathalie SEGUIN, Florent SIMMONET, Michel SIMON, Dominique SIX, Marc THEBAULT, Patrick THOMAS, Elodie TRUONG, Yvonne VACKER

#### **Titulaires absents ayant donné pouvoir :**

Marie-Chantal GARENNE à Jérôme BALOGÉ, Alain GRIPPON à Marc THEBAULT, Anne-Lydie HOLTZ à Dominique SIX, Guillaume JUIN à Alain BAUDIN, Rabah LAICHOURE à Alain LIAIGRE, Simon LAPLACE à Romain DUPEYROU, Sophia MARC à Jacques BILLY, Sebastien PARTHENAY à Luc DELAGARDE, Stéphane PIERRON à Anne BAUDOIN, Alain PIVETEAU à Elodie TRUONG, Adrien PROUST à Jean-Claude FRADIN, Michel VEDIE à Jean-François SALANON

#### **Titulaires absents suppléés :**

Daniel BAUDOIN par Anne-Marie PROUST, Sylvie DEBOEUF par Geneviève COUTINOT

#### **Titulaires absents :**

Christelle CHASSAGNE, Pascal DUFORESTEL, Gérard GIBAUT, Dominique JEUFFRAULT, Marcel MOINARD

#### **Titulaires absents excusés :**

Marie-Chantal GARENNE, Alain GRIPPON, Anne-Lydie HOLTZ, Guillaume JUIN, Rabah LAICHOURE, Simon LAPLACE, Sophia MARC, Sebastien PARTHENAY, Stéphane PIERRON, Alain PIVETEAU, Adrien PROUST, Michel VEDIE

**Président de séance :** Jérôme BALOGÉ

**Secrétaire de séance :** Romain DUPEYROU

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20141117-C02-11-2014-DE  
Date de télétransmission : 21/11/2014  
Date de réception préfecture : 21/11/2014

## COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

### CONSEIL D'AGGLOMERATION DU 17 NOVEMBRE 2014

#### **ASSEMBLEES ET AFFAIRES JURIDIQUES – CREATION ET DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITE**

Monsieur **Jérôme BALOGE**, Président, expose,

Après examen par la Conférence des Maires,

Vu l'article L2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), modifié par ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014,

Vu la délibération du 22 septembre 2008 portant création de la commission intercommunale pour l'accessibilité,

Considérant l'élargissement du territoire au 1er janvier 2014 à 45 communes,

Une nouvelle commission intercommunale pour l'accessibilité doit être créée en remplacement de celle qui existait.

Pour rappel, cette commission est obligatoirement créée auprès d'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) de plus de 5 000 habitants dès lors qu'il exerce les compétences en matière de transports ou aménagement de l'espace. Lorsqu'elles coexistent, la commission intercommunale d'accessibilité et les commissions communales d'accessibilité veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent chacune dans leur domaine de compétences.

#### **LES MISSIONS**

Cette commission a pour mission de :

- Dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- Formaliser toutes propositions de nature à améliorer les conditions d'accessibilité de l'existant,
- Organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- Présenter un rapport annuel devant le Conseil communautaire et le transmettre au représentant de l'Etat dans le département, au Président du Conseil général, au Conseil départemental consultatif de personnes handicapées, au Comité départemental des retraités et des personnes âgées et à l'ensemble des responsables d'installations, bâtiments, lieux de travail concernés par le contenu du rapport,
- Emettre un avis sur les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP),
- Etre destinataire des documents de suivi des Ad'AP et des attestations d'achèvement des travaux prévus par les Ad'AP,
- Tenir à jour, par voie électronique, la liste des Etablissements Recevant du Public (ERP) situés sur le territoire intercommunal qui ont élaboré un Ad'AP et la liste des établissements accessibles aux personnes handicapées.

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20141117-C02-11-2014-DE  
Date de télétransmission : 21/11/2014  
Date de réception préfecture : 21/11/2014

## LE FONCTIONNEMENT

Cette commission se réunira, à minima, une fois par an.

Des sous-commissions par secteur de compétences (cadre bâtis et patrimoine communautaire, transports, voirie, logement) seront créées afin de faciliter le travail de la commission. Chaque sous-commission de travail sera composée d'un ou plusieurs membres élus, d'un ou plusieurs représentants d'associations de personnes handicapées et d'usagers et de techniciens. Ces sous-commissions se réuniront au gré des besoins. Chacune d'elle sera animée par un président.

La commission intercommunale pourra être représentée dans le cadre des commissions communales d'accessibilité par un ou plusieurs membres élus.

Dans une logique de cohérence territoriale, la commission définira les modalités d'organisation d'un travail partagée avec les communes qui le souhaiteront.

## LA COMPOSITION

La composition de la commission doit être la plus large possible. Les associations de personnes handicapées et les associations d'usagers peuvent donc être représentées.

Cette commission concerne l'ensemble des handicaps à savoir :

- Les déficients physiques : personnes en fauteuil roulant, personnes marchant difficilement ;
- Les déficients visuels : personnes aveugles et personnes malvoyantes ;
- Les déficients auditifs : personnes sourdes et personnes malentendantes ;
- Les déficients mentaux, psychiques et cognitifs : personnes atteinte d'une déficience intellectuelle, personne présentant des dysfonctionnements des fonctions cognitives et personne atteinte de troubles psychiques invalidants.

Cette commission concerne l'ensemble des usagers et représentants de la population à savoir :

- Des représentants des personnes âgées
- Des représentants d'associations de parents d'élèves
- ...

Il est donc proposé la composition suivante :

**Président de la commission** : Monsieur Jérôme BALOGE, Président

### Elus :

- Monsieur Claude ROULLEAU, Vice-Président en charge du développement économique et des voiries ;
- Monsieur Thierry DEVAUTOUR, Vice-Président en charge des équipements ;
- Monsieur Alain BAUDIN, Vice-Président en charge de la Politique de la Ville et de la Cohésion Sociale ;
- Madame Elisabeth MAILLARD, Vice-Présidente en charge de la culture et du patrimoine historique ;
- Monsieur Jacques BILLY, Vice-Président en charge de l'aménagement du territoire et du logement ;
- Madame Dany BREMAUD, Vice-Présidente en charge du Développement Durable ;
- Monsieur Alain LECOINTE, Membre du Bureau en charge de la mobilité et des transports ;

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20141117-C02-11-2014-DE  
Date de télétransmission : 21/11/2014  
Date de réception préfecture : 21/11/2014

- Monsieur Christian BREMAUD, Membre du Bureau en charge de l'habitat ;
- Madame Jacqueline LEFEBVRE, adjointe au Maire de Niort, en charge de l'accessibilité ;
- Monsieur le Président ou Madame la Présidente de la Commission Communale pour l'Accessibilité de la Ville de Niort ;
- Monsieur Jacques BROSSARD, Maire de Chauray ou son représentant ;
- Monsieur le Président ou Madame la Présidente de la Commission Communale pour l'Accessibilité de la ville de Chauray ;
- Madame Caroline LEFEBVRE, adjointe au Maire d'Aiffres, Présidente de la Commission Communale d'Accessibilité.

#### Autres membres :

Outre les élus désignés, il y a lieu d'ajouter comme membre de droits au moins 1 représentant et 1 suppléant pour chaque grand type de handicap décrit précédemment ainsi que pour chaque association et structure listée ci-dessous.

Compte tenu du souhait d'associer le plus grand nombre, la commission pourra intégrer d'autres représentants d'associations qui se feront connaître, ainsi que toute personne qualifiée qu'elle jugera utile.

- Monsieur Le Préfet des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de la Chambre de Commerces et d'Industrie ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat ou son représentant ;
- Monsieur Le Président du Comité Départemental des Retraités et des Personnes Agées (CODERPA 79) ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'association « Se déplacer à Niort » ou son représentant ;
- Monsieur Le Président du Comité Départemental Handisport ou son représentant ;
- Madame La Directrice de la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés (ADAPEI) ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association des Paralysés de France (APF) ;
- Monsieur Le Président de l'Association GPA 79-16, groupe PEP APAJH ou son représentant ;
- Madame La Présidente du groupement des Deux-Sèvres de la Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés (FNATH) ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'Union Départementale de la Fédération des Malades et Handicapés ou son représentant ;
- Madame La Directrice du foyer de vie Les Genêts (Association régionale pour handicapés physiques) ;
- Madame La Présidente de l'Union nationale des amis et familles de malades mentaux, section des Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de Trisomie 21 Deux-Sèvres ou son représentant ;
- Monsieur Le Directeur de la Maison d'accueil spécialisée publique de Niort Le Fief Joly ou son représentant ;
- Monsieur le Président de l'Association Autisme 79 ou son représentant ;
- Madame La Présidente de l'Association de Loisirs pour Enfants à Pathologie Autistique à Niort ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Diapasom ou son représentant ;
- Monsieur le Président de l'Association Sourds 79 ou son représentant ;
- Monsieur Le Président de l'Association Valentin Haüy au service des aveugles et des malvoyants ou son représentant ;

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20141117-C02-11-2014-DE Date de télétransmission : 21/11/2014 Date de réception préfecture : 21/11/2014
--



- Monsieur le Président de l'Association des Chiens guides d'aveugles 79 ou son représentant ;

Il est demandé au Conseil d'Agglomération de bien vouloir :

- Arrêter la nouvelle composition de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité,
- Arrêter les modalités de fonctionnement de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

**Le conseil adopte à l'unanimité cette délibération.**

Pour : 83  
Contre : 0  
Abstention : 0  
Non participé : 0

**Jérôme BALOGE**

**Président**

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20141117-C02-11-2014-DE  
Date de télétransmission : 21/11/2014  
Date de réception préfecture : 21/11/2014

PREFECTURE  
23 DEC. 2014



REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DES DEUX SEVRES

**DELEGATION ACCORDEE  
POUR LA PRESIDENCE DE LA COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR  
L'ACCESSIBILITE  
EN CAS D'EMPECHEMENT OU D'ABSENCE DU PRESIDENT**

**Le Président de la Communauté d'Agglomération du Niortais,**

Vu l'article 46 de la loi n°2295-102 du 11 février 2005,

Vu l'article 98 de la loi du 12 mai 2009,

Vu l'article L2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, modifié par ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014,

Vu la délibération du conseil de communauté du 17 novembre 2014 portant création de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité,

Vu le procès-verbal d'élection de Monsieur Jérôme BALOGE, Président, en date du 14 avril 2014,

**ARRETE :**

**Article 1er : Champ d'exercice de la délégation.**

Conformément aux dispositions de la délibération du 17 novembre 2014, Monsieur Jérôme BALOGE est désigné Président de la Commission Intercommunale pour l'accessibilité,

En cas d'empêchement ou d'absence de Monsieur Jérôme BALOGE, Monsieur Thierry DEVAUTOUR est désigné pour présider la Commission Intercommunale pour l'accessibilité,

En cas d'empêchement ou d'absence de Monsieur Thierry DEVAUTOUR, Madame Dany BREMAUD est désignée pour présider la Commission Intercommunale pour l'accessibilité.

**Article 2** : Monsieur le Directeur Général des Services de la Communauté d'Agglomération du Niortais est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera transmis en Préfecture du Département des Deux Sèvres, publié et notifié à l'intéressé.

A Niort, Le 22 décembre 2014

**Le Président  
de la Communauté d'Agglomération du  
Niortais,**

**Jérôme BALOGÉ**



Affiché le :  
Notifié le :

**Annexe 2 : Délibération « Engagement dans l'élaboration des agenda et schéma d'accessibilité programmée dans le secteur du bâtiment et des transports » du 26 janvier 2015**



Votants : 82  
Convocation du Conseil d'Agglomération :  
le 16 janvier 2015  
Affichage du Compte-rendu Sommaire :  
le 27 janvier 2015

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance du lundi 26 janvier 2015

### DIRECTION GENERALE DES SERVICES – ENGAGEMENT DANS L'ELABORATION DES AGENDA ET SCHEMA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DANS LE SECTEUR DU BATIMENT ET DES TRANSPORTS

#### Titulaires présents :

Jérôme BALOGE, Jeanine BARBOTIN, Jean-Claude BARRAUD, Alain BAUDIN, Anne BAUDOUIN, Thierry BEAUFILS, Jacques BILLY, Marie-Christelle BOUCHERY, Yamina BOUDAHMANI, Jean BOULAIS, Michel BOURUMEAU, Christian BREMAUD, Amaury BREUILLE, Jacques BROSSARD, Sophie BROSSARD, Carole BRUNETEAU, Jean-Romée CHARBONNEAU, Charles-Antoine CHAVIER, Jean-Luc CLISSON, Brigitte COMPETISSA, Didier DAVID, Sylvie DEBOEUF, Luc DELAGARDE, Stéphanie DELGUTTE, Thierry DEVAUTOUR, Pascal DUFORESTEL, Gérard EPOULET, Jean-Claude FRADIN, Jean-Martial FREDON, Marie-Chantal GARENNE, Gérard GIBAUT, Isabelle GODEAU, Robert GOUSSEAU, Alain GRIPPON, Véronique HENIN-FERRER, Christine HYPEAU, Florent JARRIAULT, Agnès JARRY, Bruno JUGE, Gérard LABORDERIE, Simon LAPLACE, Alain LECOINTE, Alain LIAIGRE, Elisabeth MAILLARD, Sophia MARC, Elmano MARTINS, Philippe MAUFFREY, Josiane METAYER, Dany MICHAUD, Jean-Pierre MIGAULT, Marie-Paule MILLASSEAU, Marcel MOINARD, Serge MORIN, Jacques MORISSET, René PACAULT, Michel PANIER, Eric PERSAIS, Stéphane PIERRON, Alain PIVETEAU, Adrien PROUST, Claire RICHECOEUR, Claude ROULLEAU, Jean-François SALANON, Florent SIMMONET, Michel SIMON, Dominique SIX, Marc THEBAULT, Patrick THOMAS, Yvonne VACKER, Michel VEDIE

#### Titulaires absents ayant donné pouvoir :

Christelle CHASSAGNE à Simon LAPLACE, Romain DUPEYROU à Florent SIMMONET, Anne-Lydie HOLTZ à Jeanine BARBOTIN, Dominique JEUFFRAULT à Alain BAUDIN, Guillaume JUIN à Agnès JARRY, Rabah LAICHOURE à Brigitte COMPETISSA, Jacqueline LEFEBVRE à Marc THEBAULT, Michel PAILLEY à Marie-Chantal GARENNE, Sébastien PARTHENAY à Eric PERSAIS, Sylvette RIMBAUD à Christine HYPEAU, Nathalie SEGUIN à Gérard EPOULET

#### Titulaires absents suppléés :

Daniel BAUDOUIN par Anne-Marie PROUST

#### Titulaires absents :

Lucien-Jean LAHOUSSE, Joël MISBERT, Rose-Marie NIETO, Cécilia SAN MARTIN ZBINDEN, Elodie TRUONG

#### Titulaires absents excusés :

Dany BREMAUD, Christelle CHASSAGNE, Romain DUPEYROU, Anne-Lydie HOLTZ, Dominique JEUFFRAULT, Guillaume JUIN, Rabah LAICHOURE, Jacqueline LEFEBVRE, Michel PAILLEY, Sébastien PARTHENAY, Sylvette RIMBAUD, Nathalie SEGUIN

**Président de séance :** Jérôme BALOGE

**Secrétaire de séance :** Yamina BOUDAHMANI

Accusé de réception en préfecture  
079-200041317-20150126-C01-01-2015-DE  
Date de télétransmission : 29/01/2015  
Date de réception préfecture : 29/01/2015

## COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

CONSEIL D'AGGLOMERATION DU 26 JANVIER 2015

### DIRECTION GENERALE DES SERVICES – ENGAGEMENT DANS L'ELABORATION DES AGENDA ET SCHEMA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DANS LE SECTEUR DU BATIMENT ET DES TRANSPORTS

Monsieur **Jérôme BALOGE**, Président, expose,

Après examen par la Conférence des Maires,

Sur proposition du Président,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 complétée par les décrets d'application du 4 et du 5 novembre 2014 ;

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose que tous les Etablissements Recevant du Public (ERP), de catégories 1 à 5, ainsi que les services de transports collectifs (infrastructures et matériels roulants) soient accessibles à tous les usagers et ce, quel que soit le type de handicap, avant le 1er janvier 2015.

Depuis cette loi, les progrès en matière d'accessibilité sont tangibles. Néanmoins, une grande proportion de maîtres d'ouvrage et d'exploitants concernés n'est pas en mesure de tenir le rendez-vous du 1er janvier 2015.

Face à ce constat, le Gouvernement, par l'intermédiaire du comité interministériel du handicap, a lancé une grande concertation de fin 2013 à début 2014 afin de réussir le rendez-vous de 2015. La mise en place de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) constitue la proposition phare de cette concertation.

À travers cet outil, le gouvernement a souhaité accorder un délai supplémentaire de mise en accessibilité à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et exploitants en contrepartie d'un engagement formalisé dans un Agenda d'Accessibilité Programmée par lequel chacun s'engage sur un calendrier budgétaire des travaux de mise en accessibilité restant à réaliser pour chaque équipement le concernant.

Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération du Niortais s'est engagée dans des travaux de mise en accessibilité de ses bâtiments et de son service de transports collectifs sans pour autant parvenir à rendre la totalité accessible pour tous les types de handicaps.

Prenant en compte les évolutions réglementaires récentes, la Communauté d'Agglomération s'engage donc dans un Agenda d'Accessibilité Programmée, pour son patrimoine d'Établissements Recevant du Public ainsi que pour l'ensemble des équipements de son réseau de transport collectif. Les Agendas et Schémas d'Accessibilité Programmée bâtiments et transports de la Communauté d'Agglomération, devront être déposés auprès du Préfet du département des Deux-Sèvres avant le 27 septembre 2015.

Afin d'organiser et de planifier les travaux de mise en accessibilité, les Agendas et Schémas bâtiments et transports de la Communauté d'Agglomération seront élaborés en lien étroit avec les acteurs locaux et notamment les membres de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

Considérant que ces deux documents seront soumis à une évolution annuelle, la mise en place des modalités de suivi et d'évaluation devant être intégrée à la démarche,

Considérant l'avis de la Commission Intercommunale d'Accessibilité,

Il est demandé au Conseil d'Agglomération de bien vouloir :

- Approuver l'engagement de la Communauté d'Agglomération du Niortais dans l'élaboration des Agenda et Schéma d'Accessibilité Programmée dans le secteur du bâtiment et des transports.

**Le conseil adopte à l'unanimité cette délibération.**

Pour : 82  
Contre : 0  
Abstention : 0  
Non participé : 0

**Jérôme BALOGE**

**Président**

Accusé de réception en préfecture 079-200041317-20150126-C01-01-2015-DE Date de télétransmission : 29/01/2015 Date de réception préfecture : 29/01/2015
--

---

**Annexe 3 : Questionnaire pour la CIA du 15 avril 2015**





---

## Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

### - Questionnaire de préparation de la réunion du mercredi 15 avril 2015 -

---

Voici un guide vous permettant de préparer la réunion qui se déroulera sous forme d'atelier.

Ce document ne sera pas collecté, il vous permet de retranscrire les idées recueillies au sein de vos associations et de vous faciliter leur restitution lors de notre réunion.

### BATIMENTS

1. Quelles difficultés d'usage et d'accès aux services rencontrez-vous dans les différents bâtiments de la CAN (voir liste jointe) ?
2. Quels sont pour vous les lieux et services pour lesquels les actions correctives en termes d'accessibilité doivent être menées en priorité ?

### TRANSPORTS

3. Les arrêts de bus : Parmi les arrêts non accessibles, quels sont ceux qui vous semblent devoir être aménagés en priorité ? Pour quels motifs ?
4. Le matériel roulant (bus et véhicules mobitan) : Est-il adapté à vos besoins ? Difficultés rencontrées, qualité, accessibilité ?
5. Information des voyageurs :
  - a. Au kiosque, dans les bus, aux arrêts, sur internet (mobilité79.fr), par téléphone
  - b. Facilité d'accès, compréhension de la demande, qualité de la réponse, lisibilité des informations
6. Le service TPMP / Mobitan (Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite) : facilités d'utilisation, conditions d'accès, qualité du service, difficultés rencontrées, évolutions du service.

## Annexe 4 : Inventaire des différents matériels roulants du parc urbain



Heuliez GX 117



Heuliez GX 137



Heuliez GX 187



Heuliez GX 317



Heuliez GX 327



Heuliez GX 337



Heuliez GX 427



Heuliez GX 77



Heuliez GX 107



Mercedes  
Cytios

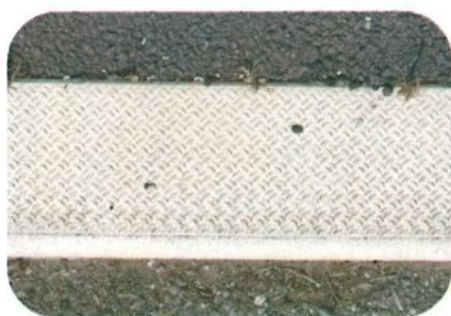
## Annexe 5 : Inventaire des différentes bordures quai bus



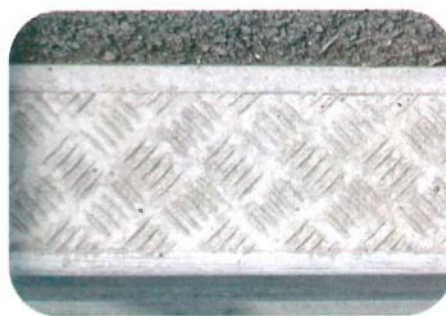
**BIVOIS**



**CELTYS**



**GIRPAV**



**SOTUBEMA**



**T3**

---

**Annexe 6 : Liste des arrêts accessibles (221 quais)**

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Aiffres-Mairie	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Alouette	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Alouette	Aiffres	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Angélique	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Angélique	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Arago	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bateliers	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bellevue	Niort	Darwin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bellune	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bellune	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bersat	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bersat	Niort	Massujat	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Biscara	Niort	1	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Boinot	Niort	Telouze	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Boinot	Niort	Darwin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Bois Chamillard (-)	Bessines	Bois Chamillard	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Braille	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Braille	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 1	Niort	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 2	Niort	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 3	Niort	1	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 4	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 5	Niort	Brèche	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 6	Niort	Gare SNCF	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Brèche - Quai 7	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Buzarderie	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
CAF	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Caillard	Niort	CAF	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Caillard	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Camus	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Camus	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cartier	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Cassin	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Centre Aquatique	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Centre Aquatique	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Centre Commercial	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Chaban	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Chaban	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Champclairot	Niort	Bellevue	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Champclairot	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Champommier	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Charmes	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Charmes	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Château Driguët	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Chérau	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Cité	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Cité	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Combes	Chauray	Hopital	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Condorcet	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Condorcet	Chauray	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Coubertin	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coudraie	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Courtinet	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Darwin	Niort	Telouze	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Deffends	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Ebaupin	Bessines	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
ECE	Chauray	Combes	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Espérance	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Espérance	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Espingole	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Espingole	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Fief St-Maurice	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Fiefs	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Fiefs	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Follereau	Niort	Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Fraignes	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Fraignes	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gare SNCF - Quai 1	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gare SNCF - Quai 2	Niort	Telouze	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gay Lussac	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gay Lussac	Chauray	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Genève	Niort	Telouze	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Genève	Niort	Darwin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Goise	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Goise	Niort	Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Grand Puits	Chauray	Château Driguët	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Grand Puits	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gutenberg	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Gutenberg	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Halles	Niort	1	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Halte	Niort	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Herse	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Herse	Niort	ITEP	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Hotel de ville	Niort	1	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Inkermann	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Inkermann	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Iris	Bessines	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Iris	Bessines	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Jean Jaurès	Niort	Massujat	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Jean Jaurès	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Jean Moulin	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jean Perrin	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jean Zay	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Jean Zay	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jousselin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Jousselin	Niort	ITEP	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Langevin	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Langevin	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Lasseron	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
L'Autremont	Coulon	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
L'Autremont	Coulon	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Les Halles	Frontenay-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Levée de Sevreau	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Louis Merle	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Louis Merle	Niort	Bellevue	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Paul Guérin	Niort	Bellevue	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Paul Guérin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Venise Verte	Niort	ITEP	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Venise Verte	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
MAAF	Chauray	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
MACIF	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Main	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Main	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Maison Neuve	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Maisons Rouges	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Massujat	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Max Linder	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Max Linder	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Méliès	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Méliès	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Mérimée	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Moie	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Moie	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mude	Bessines	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Mude	Bessines	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Musée	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Musée	Niort	Bellevue	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Parpin	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Patinoire	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Patinoire	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Pélerins	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Pélerins	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Pied de Fond	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Place du Port	Niort	2	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Place du Port	Niort	1	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pôle Atlantique	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Pôle Atlantique	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Pôle universitaire	Niort	Gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Préplot	Coulon	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Puyrajoux	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pythagore	Niort	Gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Réaumur	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Réaumur	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Renon	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Renon	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Repentie	Magné	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Rochereaux	Chauray	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Rochereaux	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Roulage	Niort	Château Driguet	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Roulage	Niort	Hopital	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Schoffengrund	Chauray	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Schoffengrund	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Sevreau	Niort	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Siegfried	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Siegfried	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Souché	Niort	Combes	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Souché	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Sources	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Stendhal bis	Niort	Surimeau	Urbain	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Stendhal bis	Niort	Aiffres gare	Urbain	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Flo	Niort	St Symphorien	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Flo	Niort	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Jean	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Jean	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
St-Lambin	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Lambin	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
St-Liguair	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
TAN	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
TAN	Niort	ITEP	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Thomas-Jean Main	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Thomas-Jean Main	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Tourterelles	Niort	Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Trente Ormeaux	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Trébins	Chauray	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Victor Hugo	Niort	1	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Villechanoux	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Villon	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	Prioritaire au sens de la loi
Voltaire	Niort	Parpin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Voltaire	Niort	Ebaupin	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	Prioritaire au sens de la loi
Allende	Niort	Gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Allende	Niort	Maaf	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Bizard	Echiré	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Bizard	Echiré	St Gelais	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Chambelle	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Chambelle	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Châtaigniers	Echiré	St Gelais	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Châtaigniers	Echiré	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Château Menu	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Château Menu	Niort	Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Cimetière Ancien Cadet	Niort	1	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Clos Royal	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Ecoles St-Rémy	Saint-Rémy	William	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Ecoles St-Rémy	Saint-Rémy	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Grand'Place	Epannes	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Guibert (-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Guibert (-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
ITEP	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Le Bout du Jour	Villiers-en-	William	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Le Bout du Jour	Villiers-en-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Les Champs	Saint-Gelais	St Gelais	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Mauzé Mairie	Mauzé-sur-le-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Mauzé Mairie	Mauzé-sur-le-	Mauzé	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Migault	Frontenay-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Migault	Frontenay-	Mauzé	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Moindreau	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Moulin à vent	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Nardouzans	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé, mais accessible	non prioritaire au sens de la loi
Pierrière	Aiffres	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Place des 5 Villages	Vouillé	Aiffres	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Place des 5 Villages	Vouillé	Echire	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Salle Omnisports	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
St-Gelais Ecoles	Saint-Gelais	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Taillées(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Vanelles	Niort	ITEP	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Vanelles	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Vergers	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Vergers	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
ZA Le Luc	Echiré	St Gelais	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
ZA Le Luc	Echiré	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Zone artisanale	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi
Zone Artisanale	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Amenagé et accessible au sens de la loi	non prioritaire au sens de la loi



---

## Annexe 7 : Liste des arrêts non accessibles prioritaires (242 quais)

---

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Alain	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Alain	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Ampère	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Ampère	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
André Gide	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
André Gide	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Arago	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Arandelles	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Arandelles	Chauray	Hopital	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Bas Sablonnier	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bas Sablonnier	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Baudelaire	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Baudelaire	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bazin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bazin	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Belin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Belin	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Bellevue	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bergson	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Bergson	Niort	Surimeau	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Bicêtre	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Boileau	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Boileau	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bois Chamillard(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Bourgeois	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bourgeois	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bréguet	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Bréguet	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Brémaudière	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Brioux	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Brioux	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Brizeaux	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Broche	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Broche	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Buissons	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Buissons	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Burgonce	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Burgonce	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Buzarderie	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Carpentier	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Carpentier	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cartier	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cassin	Aiffres	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Centre Commercial	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Centre Echiré	Echiré	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Centre Echiré	Echiré	St Gelais	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Châîntre Brûlée	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Charcot	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Charcot	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Château Musset	Chauray	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Château Musset	Chauray	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Chauray	Chauray	Hopital	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Chauray	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Chéreau	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Cholette	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cholette	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cocteau	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Cocteau	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colbert	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colbert	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colliberts	Mauzé-sur-le-Mignon	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colliberts	Mauzé-sur-le-Mignon	Mauzé	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colonnes	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Colonnes	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Combes	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Conciergerie	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coubertin	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coudraie	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coulon Poste	Coulon	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coulon Poste	Coulon	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Coulonges	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Coulonges	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Courtinet	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Couzinet	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Couzinet	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Curie	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Curie	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Curie	Niort	Maaf	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Curie	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
D'Agescy	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
D'Agescy	Niort	CAF	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Denfert Rochereau	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Denis Papin	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Denis Papin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Deville	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Deville	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Dixième	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Dixième	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
ECE	Chauray	Pole universitaire	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Emile Zola	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Emile Zola	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Epinettes	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Epinettes	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Equarts	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Equarts	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Espace Ouest	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Espace Ouest	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Ferdinand Buisson	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Ferdinand Buisson	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Fief Chevalier	Aiffres	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Fief Chevalier	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Fief St-Maurice	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Follereau	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Fontenelles	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Fontenelles	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Gare SNCF - Quai 3	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Garenne	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Garenne	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Gavacherie	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Gavacherie	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Glaie	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Glaie	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Halte	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Henri Sellier	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Henri Sellier	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Hôpital	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Hôpital	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Hôpital	Niort	Château Driguet	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Hotel de ville	Niort	2	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Jamine	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jamine	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jean Moulin	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Jean Perrin	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
La Fontaine	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
La Fontaine	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Largeau	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Largeau	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Lasseron	Niort	Bellevue	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Leclerc	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Leclerc	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Léo Lagrange	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Léo Lagrange	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Les 3 Roix	Frontenay-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Liberté	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Liberté	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Limoges	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Limoges	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Horticole	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Lycée Horticole	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
MAAF	Chauray	Château Driguet	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
MACIF	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Magné Ecoles	Magné	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Magné Ecoles	Magné	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Maison Neuve	Aiffres	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Maisons Rouges	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Malherbe	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Malherbe	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Mansart	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mansart	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marais	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marais	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marne	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marne	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marot	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Marot	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Mérimée	Niort	Ebaupin	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mésanges	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mésanges	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Moie	Aiffres	Vers Aiffres mairie	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Moie	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Moindreau	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mouganderie	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Mouganderie	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Nantes	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Nantes	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Nerval	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Nerval	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Normandie	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Normandie	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Normandie Niemen	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Normandie Niemen	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Paix	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Paix	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Parc des expos	Niort	1	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Parmentier	Niort	Sainte Pezenne	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Parmentier	Niort	Massujat	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Parpin	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Pasteur	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pasteur	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pied de Fond	Niort	Ebaupin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Pied de fond	Niort	Bois Chamillard	Urbain	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pied de fond	Niort	Terminus	Urbain	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Piscine	Magné	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Piscine	Magné	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pissardant	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pissardant	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Plaine	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Plaine	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Plaisance	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Plaisance	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Poincaré	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Poincaré	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Pôle Emploi(-)	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pôle Emploi(-)	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pontreau	Niort	Bois Chamillard	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Puyrajoux	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Pythagore	Niort	Maaf	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Recouvrance	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Recouvrance	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Repentie	Magné	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Rosiers	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Rosiers	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Sableau	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Sablères	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Sablères	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Salle des sports	Magné	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Salle des sports	Magné	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Sevreau	Niort	Coulon	PERI_URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Sources	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Stade	Magné	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Stade	Magné	Coulon	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Stendhal	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Stendhal	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Ste-Pezenne	Niort	Massujat	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
St-Etienne	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
St-Etienne	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
St-Hubert	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
St-Hubert	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
St-Liguair	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
St-Martin	Niort	Gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Strasbourg	Niort	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Tardy	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Tardy	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Telouze	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Temple	Niort	Vers Brèche	URBAIN	Aménagé mais non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Thomasserie	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Thomasserie	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Tour Chabot	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Tour Chabot	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Tourterelles	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Trévins	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Turgot	Niort	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Turgot	Niort	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Turpin	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Turpin	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Valentin Haüy	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Valentin Haüy	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Vallée Guyot	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Vallée Guyot	Niort	Darwin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Venise Verte	Niort	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Venise Verte	Niort	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Verrerie	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Verrerie	Niort	Darwin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Versaines	Chauray	Parpin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Versaines	Chauray	Ebaupin	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Verte Vallée	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Verte Vallée	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Vigneau	Niort	Ebaupin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Vigneau	Niort	Parpin	URBAIN	Aménagé mais praticable	Prioritaire au sens de la loi
Villechanoux	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi
Villon	Niort	Telouze	URBAIN	Non aménagé et non accessible	Prioritaire au sens de la loi

## Annexe 8 : Liste des arrêts non accessibles non prioritaires (103 quais)

---

Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
8-mai	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
8-mai	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Aiffres-gare	Aiffres	Surimeau	Urbain	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Aiffres-Mairie	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Amourettes	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Angély	Niort	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Angély	Niort	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Bas Surimeau	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Bas Surimeau	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Bel-Air	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Bel-Air	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Bessines-Mairie(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Bessines-Mairie(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Boussantain	Vouillé	Echire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Boussantain	Vouillé	Aiffres	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Boutinets	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Breuil Marais(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Breuil Marais(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Buffevent	Niort	William	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Buffevent	Niort	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre Bourg	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre Bourg	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre St Maxire	Saint-Maxire	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre St Maxire	Saint-Maxire	St Maxire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre Villiers	Villiers-en-Plaine	William	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Centre Villiers	Villiers-en-Plaine	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Chantelauze	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Chantelauze	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Château Driguët	Chauray	Echire	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Chiron Mallet	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Chiron Mallet	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Cimetière des Sablières	Niort	1	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Cimetière Grand Croix	Niort	1	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Cimetières Buhors	Niort	1	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Clos Royal	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Degas	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
D'Indy	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
D'Indy	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Fief Carillon	Niort	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Fief Joly	Niort	Bellevue	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Fief Joly	Niort	Chaintre Brulée	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Fleurette	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Fleurette	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Gascougnolles	Vouille	1	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Grand'Place	Epannes	Mauzé	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Gravée(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Jaune	Niort	Thomas Jean Main	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Jean Richard(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Jean Richard(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
La Tranchée	Niort	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Les Champs	Saint-Gelais	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Les Places	Prahecq	1	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Les Places	Prahecq	2	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Levant	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Levant	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Montamisé(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Montamisé(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Moulin	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi



Nom	Commune	Sens	Type	Bilan	Indice de priorité législatif
Moulin	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Moulin à vent	Niort	ITEP	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Moulin d'Ane	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Moulin d'Ane	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Nardouzans	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Parc Municipal	Saint-	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Parc Municipal	Saint-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Petit Vigneau	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Petit Vigneau	Niort	Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Pierrière	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Place Tambouctou	Mauzé-sur-le-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Plantes	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Plantes	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Pointe du Moulin	Aiffres	Vers Aiffres Mairie	URBAIN	Aménagé mais praticable	non prioritaire au sens de la loi
Pointe du Moulin	Aiffres	Vers Sevreau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Potence(-)	Bessines	CAF	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Potence(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Renclos	Aiffres	Vers Surimeau	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Renclos	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Route de Coursay	Saint-Maxire	St Maxire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Route de Coursay	Saint-Maxire	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Route de Niort	Saint-Maxire	St Maxire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Route de Niort	Saint-Maxire	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Salle communale	Saint-Rémy	William	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Salle communale	Saint-Rémy	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Salle des Fêtes	Sciecq	St Maxire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Salle Omnisports	Aiffres	Vers Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Square	Mauzé-sur-le-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Stade St-Symphorien	Saint-	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Stade St-Symphorien	Saint-	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
St-Gelais Ecoles	Saint-Gelais	St Gelais	PERI_URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
St-Gelais Eglise	Saint-Gelais	St Gelais	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
St-Gelais Eglise	Saint-Gelais	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Surimeau	Niort	Aiffres gare	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Taillées(-)	Bessines	Montamisé	URBAIN	Aménagé mais non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Terre de sports	Niort	Brèche	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Terre de sports	Niort	Vouillé	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Tiffardière	Niort	ITEP	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Tiffardière	Niort	Maisons rouges	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Tournay	Saint-Gelais	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Tournay	Saint-Gelais	St Gelais	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Tout Vent	Saint-Maxire	St Maxire	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Vivaldi	Niort	Combes	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
Vivaldi	Niort	Pole universitaire	URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
ZI St-Florent (-)	Niort	St Symphorien	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi
ZI St-Florent (-)	Niort	Gare SNCF	PERI_URBAIN	Non aménagé et non accessible	non prioritaire au sens de la loi

**Annexe 9 : Programme de formation accessibilité dispensée aux conducteurs de la SEMTAN**

# PREPARER LES CONDUCTEURS A ACCUEILLIR LES PERSONNES A MOBILITES REDUITES SUR LES LIGNES REGULIERES

**Durée :** 7 heures

**Public :** Tout conducteur amené à transporter des personnes à mobilité réduite sur des lignes régulières

## **Objectifs :**

Identifier les principaux types de handicap et repérer les signes distinctifs et difficultés associées

Comprendre le rôle du conducteur dans l'accessibilité de la chaîne de déplacement

Connaître les comportements relationnels à mettre en œuvre par les conducteurs (accueil, information, service) adapté au type de handicap

Connaître la démarche d'accessibilité de l'entreprise

Maîtriser l'utilisation des équipements embarqués d'aide à l'accessibilité

Appliquer les procédures demandées en cas de dysfonctionnement et/ou d'urgence.

## **PROGRAMME :**

### **Accueil et déroulement de la journée**

#### **L'accessibilité, c'est quoi ?**

- le conducteur et le parcours client
- le rôle du conducteur
- l'identification des besoins du client et des champs de compétence sur toute la chaîne de déplacement
- la législation et la réglementation
- le contexte et les aménagements locaux
- l'organisation et les procédures de l'entreprise en cas de dysfonctionnement, en cas d'urgence

#### **L'accueil des personnes handicapées :**

- travaux en groupe ou en sous groupe : à partir de sa propre expérience, lister par type de handicap : les points de repère pour les identifier, les préoccupations de la personne handicapée, les apports possibles du conducteur.
- Apports, rectificatifs et compléments du formateur

#### **Les règles communes d'accueil et de service :**

- à tous les types de handicap, à toutes les personnes à mobilité réduite, à tous les types de clients

#### **Le maniement des véhicules et des équipements embarqués :**

- rappel des techniques de conduite souple et d'accostage aux arrêts
- exercices de maniement d'une rampe d'accès et/ou d'un élévateur
- techniques d'arrimage et/ou de positionnement adapté des UFR
- identification des équipements d'aide à l'accessibilité dans chaque type de véhicule

### **Synthèse, tour de table et évaluation finale**

**INTERVENANTS : Formateurs TRANSDEV FORMATION et formateurs d'entreprise formés à l'animation du module**

## Bibliographie

### Ouvrages électroniques

Agglo de Brive. Schéma directeur d'Accessibilité des Transports Publics de l'Agglo de Brive - [mai 2015]

<http://www.agglo-brive.fr/ImgPDF/sda-agglo-de-brive.pdf>

Agglo de Brive. Règlement du transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite - Libeo accessible - [mai 2015]

[www.libeo-brive.fr/ftp/files/2012\\_07\\_05 - Règlement du service Libeo Accessible \(2\).pdf](http://www.libeo-brive.fr/ftp/files/2012_07_05 - Règlement du service Libeo Accessible (2).pdf)

Agglomération du Pays D'Aubagne et de l'Étoile. Schéma d'accessibilité des transports Collectifs. 2008 – [mai 2015]

[http://www.agglo-paysdaubagne.com/sites/default/files/sdat\\_0.pdf](http://www.agglo-paysdaubagne.com/sites/default/files/sdat_0.pdf)

ASH. Les différents types de handicaps et les structures de l'ASH. Nice, Novembre 2014- [avril/mai 2015]

[http://www.ac-nice.fr/ienash/ash/file/Formation/M1/5\\_StageM1\\_types\\_de\\_handicaps.pdf](http://www.ac-nice.fr/ienash/ash/file/Formation/M1/5_StageM1_types_de_handicaps.pdf)

Certu. Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains : Eléments de méthode. Editions Certu, 2008 – [mai 2015]

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/Elaboration%20des%20SDA%20urbains.PDF>

Communauté d'Agglomération du Niortais. « Schéma directeur d'accessibilité du réseau urbain de transports collectifs » dans : Plan de déplacements Urbains : Le projet de PDU 2009-2019 de la CAN. Niort. Annexe 5.

Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire. Schéma directeur de l'agglomération orléanaise : Accessibilité des services de transports publics. Juillet 2009 - [mai 2015]

[http://www.agglo-orleans.fr/upload/document/deplacement/FILE\\_4c2dae4d9ec14\\_schema\\_directeur\\_accessibilite\\_version\\_juillet\\_2009.pdf/schema\\_directeur\\_accessibilite\\_version\\_juillet\\_2009.pdf](http://www.agglo-orleans.fr/upload/document/deplacement/FILE_4c2dae4d9ec14_schema_directeur_accessibilite_version_juillet_2009.pdf/schema_directeur_accessibilite_version_juillet_2009.pdf)

CCAPH de Niort. Rapport 2013 : Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées de la Ville de Niort. Niort, Février 2014.

Communauté d'agglomération du Niortais. Règlement voyageurs du réseau de transport de la Communauté d'Agglomération du Niortais. Niort, 2014.

RAZA Frédéric. Association des Paralysés de France Service Accessibilité Universelle. Eléments pour répondre à votre sollicitation relative aux TPMR. juin 2011

Tisseo, SMTC. « Schéma Directeur de l'Accessibilité : Mise en accessibilité pour tous des services et réseaux de transport collectif urbain de l'agglomération toulousaine » dans : Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine. Octobre 2012. Annexe 2

[https://www.tisseo.fr/sites/default/files/pdf/Page%20standard/Annexe2\\_SDA\\_Tisseo.pdf](https://www.tisseo.fr/sites/default/files/pdf/Page%20standard/Annexe2_SDA_Tisseo.pdf)

### Rapports

CAMPION Claire-Lise. Réussir : Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics. Rapport : Paris, 2013.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000147.pdf>

FORTHIN Sébastien. Elaboration de schéma directeur d'accessibilité / Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP ou SDA/Ad'AP) de la communauté d'agglomération du Niortais : Cahier des charges du stage des étudiants du département Aménagement et Environnement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours. Cahier des charges : Niort, 2015

Transdev Poitou-Charentes. Etude TAD/TPMR-Réseau les Tan : Bilan Janvier - Décembre 2014  
Rapport annuel : 2014.

Transdev Poitou-Charentes. Récapitulatif des missions Origine- Destination TAD et TPMR. Niort, juin 2015

Tryom Marketing. Enquête Origine - Destination 2012 sur le réseau de transports LES TAN : Synthèse-STD pour Ville de Niort. Rapport d'enquête, Niort, mai 2013.

### Sites web

Azalys-Blois. [mai 2015].

<http://www.azalys-blois.fr/se-deplacer/transport-a-la-demande/handigo/>

Buszoom [Mai 2015]. [http://www.buszoom.com/presentation/?rub\\_code=71](http://www.buszoom.com/presentation/?rub_code=71). 2015.

Comité National Coordination Action Handicap [22 avril 2015].

<http://www.ccah.fr/former/formations/les-differents-types-de-handicap>

FINESS [juin 2015]. <http://finess.sante.gouv.fr>

Info Optymo [mai 2015]. <http://info.optymo.fr/votre-voyage/transport-des-personnes-a-mobilite-reduite-tpmr>.

Service Public [juin 2015]. <http://www.service-public.fr/>

Valeurs Ajoutées au Déplacements. [mai 2015]. <http://www.vadest.fr/>

### Articles

Le Monde. « La preuve par la carte : non, « tout le monde » ne possède pas une voiture ». [10 mai 2015].

<http://transports.blog.lemonde.fr/2015/05/03/la-preuve-par-la-carte-non-tout-le-monde-ne-possede-pas-une-voiture/>

MORMICHE Pierre. «Le handicap se conjugue au pluriel.» Insee Première, n°742, Octobre 2000, [mai 2015].

[http://www.insee.fr/fr/ffc/docs\\_ffc/IP742.pdf](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/IP742.pdf)

### Tableurs/ Fichiers Excel

SEMTAN. Rapport annuel. 2005 à 2015.

Transdev Poitou-Charentes. Tableau de bord 2014.

