

Délibération n°14

L'AN deux mille dix-neuf le lundi 16 décembre, le conseil communautaire, convoqué le 9 décembre 2019 s'est réuni à l'Arlequin à Mozac, à 18 heures 30 minutes, sous la présidence de M Frédéric BONNICHON, Président.

**Effectif légal du conseil
communautaire :**
61

**Nombre de conseillers
en exercice :**
61

**Nombre de conseillers
présents ou représentés :**
55

Nombre de votants :
55

Date de convocation :
9 décembre 2019

**Date d'affichage du
compte-rendu :**
23 décembre 2019

Objet :
**Transport public de
voyageur : élaboration du
Schéma Directeur
d'Accessibilité – Agenda
d'Accessibilité Programmée
des Transports en Commun
de RLV**

PRESENTS

M Christian ARVEUF, M Jean-Paul AYRAL, M Jacques BARBECOT, M José BELDA, Mme Martine BESSON, M Jean-Pierre BOISSET, M Frédéric BONNICHON, M Boris BOUCHET, Mme Nadine BOUTONNET, Mme Marie CACERES, M Philippe CARTAILLER, M Gérard CHANSARD, M André CHANUDET, M Eugène CHASSAGNE, M François CHEVILLE, M Philippe COULON, Mme Annick DAVAYAT, M Jacquie DIOGON, M Gérard DUBOIS, Mme José DUBREUIL, Mme Danielle FAURE-IMBERT, Mme Stéphanie FLORI-DUTOUR, M Jean-Christophe GIGAULT, M Daniel GRENET, Mme Michèle GRENET, M Roland GRENET, M Mohand HAMOUMOU, M Jean-Pierre HEBRARD, M Jean-Maurice HEINRICH, Mme Françoise LAFOND, Mme Nicole LAURENT, M Yves LIGIER, M Fabrice MAGNET, M Christian MELIS, M Gilbert MENARD, Mme Agnès MOLLON, M Christian OLLIER, M Alain PAULET, M Pierre PECOUL, M Jean-Philippe PERRET, Mme Florence PLANE, Mme Anne-Karine QUEMENER, M Jacques VIGNERON, **titulaires.**

Mme Marie-Christine VALLENET, **suppléante.**

ABSENTS EXCUSÉS :

Absents représentés ou suppléés :

- M Gabriel BANSON, *a donné pouvoir* à M Christian ARVEUF
- M Claude BOILON, conseiller communautaire unique de CHAPPES, remplacé par Mme Marie-Christine VALLENET, conseiller communautaire suppléant
- M Pierre CERLES, *a donné pouvoir* à M Jacquie DIOGON
- M Lionel CHAUVIN, *a donné pouvoir* à Mme Marie CACERES
- M Philippe GAILLARD, *a donné pouvoir* à M Yves LIGIER
- Mme Catherine HOARAU, *a donné pouvoir* à M Jean-Maurice HEINRICH
- M Didier IMBERT, *a donné pouvoir* à Mme Anne-Karine QUEMENER
- Mme Emilie LARRIEU, *a donné pouvoir* à M Pierre PECOUL
- Mme Marie-Pierre LORIN, *a donné pouvoir* à Mme Annick DAVAYAT
- Mme Nicole PICHARD, *a donné pouvoir* à Mme Stéphanie FLORI-DUTOUR
- M Thierry ROUX, *a donné pouvoir* à M Daniel GRENET
- Mme Valérie SOUBEYROUX, *a donné pouvoir* à M Jean-Pierre HEBRARD

Absents :

- M Jacques LAMY
- Mme Régine PERRETON,
- M Vincent RAYMOND
- Mme Marie-Hélène SANNAT
- Mme Catherine VILLER-MICHON
- M Nicolas WEINMEISTER

< > < > < > < > < >

Secrétaire de Séance : Marie CACERES

Rapport n°14 – Transport public de voyageur : élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée des Transports en Commun de RLV

Vu la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées visant à une meilleure intégration sociale des personnes handicapées et introduisant par son article 45 l'obligation d'une accessibilité généralisée de la chaîne du déplacement,
Vu l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées,
Vu la délibération n°20130207.20 du 7 février 2013 approuvant le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (SDAT) en commun de Riom Communauté,
Vu la délibération n°20150618.06 du 18 juin 2015 de Riom Communauté demandant la prorogation du dépôt du Schéma Directeur d'Accessibilité–agendas d'accessibilité programmées, motivée par le projet de fusion des trois communautés de communes,
Vu l'arrêté préfectoral n°16.02855 du 12 décembre 2016 prononçant la fusion des communautés de communes Limagne d'Ennezat, Riom Communauté et Volvic Sources et Volcans, et la création de la communauté de communes Riom Limagne et Volcans (RLV) à compter du 1^{er} janvier 2017,
Vu l'arrêté préfectoral n°17.02555 du 22 décembre 2017 portant transformation de la communauté de communes Riom Limagne et Volcans (RLV) en communauté d'agglomération,
Vu l'arrêté préfectoral n°18-02032 du 13 décembre 2018 portant modification des statuts de la communauté d'agglomération Riom Limagne et Volcans (RLV) et notamment l'article 6.2,
Vu la convention de délégation pour l'organisation des transports non urbains et scolaires conclue entre la Région et le Département le 24 Août 2017,
Vu la délibération n°1246 du Conseil régional en date du 30 novembre 2017, portant transfert des services de transport non urbain et de transport scolaire sur le périmètre de RLV,
Vu la délibération n°20180424.18 du 24 avril 2018 de RLV, relative à l'attribution de la Délégation de Service Public,
Vu la délibération n°20180605.19 du 5 juin 2018 de RLV, relative à l'attribution du marché de transport scolaire,

Considérant que RLV est tenu d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité–Agenda d'Accessibilité Programmée des Transports en Commun de RLV pour la période 2020-2022,

Considérant que ce document décrit notamment l'état des lieux et les préconisations (points de vente, matériel roulant, points d'arrêts, intermodalité) du réseau RLV Mobilités, le service de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR), la planification de la mise en accessibilité, la procédure de dépôt de plainte ainsi que le suivi et la mise à jour du Schéma,

Considérant que le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports a été approuvé par délibération n°20130207.20 du 7 février 2013 du conseil communautaire de Riom Communauté,

Considérant que l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 a prévu un dispositif d'application des Schémas Directeurs d'Accessibilité–Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP),

Considérant que par courrier du 14 avril 2016 l'Etat a autorisé la présentation d'un projet de SDA-Ad'AP au-delà de la date de dépôt, au terme des études de redéfinition du réseau alors en cours et du projet de fusion des trois communautés de communes.

Considérant que par délibération n°20180424.18 du 24 avril 2018, le conseil communautaire a approuvé le contrat d'exploitation du service public de transport et que par délibération n°20180605.19 du 5 juin 2018 le conseil communautaire a approuvé l'attribution du marché de transport scolaire,

Considérant qu'est organisée au moins une fois par an, une réunion de la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, avec les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de recueillir et prendre en compte leurs remarques sur le réseau ou les autres projets de la collectivité,

Considérant le projet de SDA-Ad'AP des transports en commun de RLV élaboré pour la période 2020-2022, qui permet de mettre en avant les efforts à poursuivre, notamment en termes d'aménagement des points d'arrêt en collaboration avec les communes, compte tenu de la répartition des compétences entre la communauté et ses communes membres,

Le conseil communautaire sur proposition du Président et à l'unanimité :

- approuve les termes du Schéma Directeur d'Accessibilité–Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP) des Transports en commun de RLV,
- autorise le Président ou son représentant à le signer ainsi que tout acte permettant sa mise en œuvre.

Fait et délibéré en séance les mêmes jour, mois, an que dessus.

***Pour extrait conforme.
A Riom, le 17 décembre 2019***

Le Président

Frédéric BONNICHON



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication. Elle peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'Agglomération, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre et qu'un silence de deux mois vaut décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée à ce même Tribunal Administratif dans un délai de deux mois. (Articles R.421-1 et suivants du Code de Justice Administrative et L.231-4 du Code des Relations entre le Public et l'Administration).

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20191216-
DELIB2019121614-DE
Date de télétransmission : 06/01/2020
Date de réception préfecture : 06/01/2020



SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE – AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE RIOM LIMAGNE ET VOLCANS

2020-2022

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20191216-
DELIB2019121614-DE
Date de télétransmission : 06/01/2020
Date de réception préfecture : 06/01/2020

CC 16 déc - ANNEXE 14

Eléments contextuels :	p.03
1. Contexte réglementaire	
2. Contexte local	
I. Etat des lieux et préconisations :	p.05
1. Les points de vente	
2. Le matériel roulant	
3. Les points d'arrêts	
4. L'intermodalité	
II. Planification de la mise en accessibilité	p.18
1. Principes retenus	
2. Synthèse du programme d'action	
III. Services de substitution et dérogations	p.19
IV. Procédure de dépôt de plainte	p.21
V. Suivi et mise à jour	p.22

PREAMBULE : ELEMENTS CONTEXTUELS

1. Contexte réglementaire

➤ La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est porteuse de profonds changements dans l'action des collectivités en direction de ce public. Cette loi, qui vise dans sa globalité à une meilleure intégration sociale des personnes handicapées, introduit par son article 45 l'obligation d'une accessibilité généralisée de la chaîne du déplacement

➤ *L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit par son article 7 un dispositif d'application des schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmées.*

➤ *L'article L.1112-2-1 du Code des transports prévoit les dispositions de dépôt du SD'AP par l'Autorité organisatrice des transports. Par délibération du 18 juin 2015 puis par courrier du 28 décembre 2015, Riom Communauté avait déposé deux demandes de prorogation de délai motivées par le projet de fusion des trois communautés de communes (VSV, Limagne d'Ennezat et RLV). Par courrier du 14 avril 2016 l'Etat a autorisé RLV a présenté un projet de SDA'ADAP une fois le nouveau réseau mis en place à l'échelle de RLV.*

2. Présentation du réseau RLV Mobilités

Par délibération du 24 avril 2018, RLV, Autorité Organisatrice de la Mobilité, a confié la gestion du réseau de transport, pour une durée de 6 ans, à la société Keolis Riom.

Le réseau, étendu aux 31 communes de RLV (www.rlv-mobilites.fr) est composé des services suivants :

Des lignes régulières de 6h30 jusqu'à 20h00 du lundi au samedi après-midi

4 lignes urbaines desservent Riom, Ménétrol, Marsat, Mozac, Enval, Volvic, Châtel-Guyon, Saint-Bonnet-près-Riom et Ennezat.

Les lignes 1, 2 et 3 fonctionnent avec un service FLEXO. Une ligne FLEXO est une ligne urbaine régulière composée d'un itinéraire fixe en heures de pointe et d'un itinéraire avec un tronçon fixe et un tronçon FLEXO en heures creuses. Certains arrêts en heures creuses sont à la demande.

La gare SNCF, point central du réseau

Les quatre lignes régulières passeront au pôle d'échanges intermodal à Riom afin de faciliter les trajets bus-trains et encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

Les horaires seront synchronisés. Il sera également possible ici de changer de ligne.

Un transport à la demande

Sur les communes non desservies par les lignes régulières, les habitants pourront prendre le bus en réservant la veille avant 18h (ou le vendredi pour le lundi) auprès d'une centrale de réservation. Ce

transport à la demande leur permettra de rejoindre les arrêts de correspondance des lignes régulières, et avoir accès à l'ensemble du service de transport.

Un service pour les personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire

Ce service en porte à porte sera accessible aux personnes titulaires de la carte Mobilité Inclusion mention invalidité, accessible aux personnes dont le taux d'invalidité est égal ou supérieur à 80%, ainsi qu'aux personnes atteintes d'un handicap ponctuel ne permettant pas de se déplacer par un autre moyen de transport. Il suffira de faire une réservation la veille avant 18h (ou le vendredi pour le lundi) pour en bénéficier.

Des services scolaires

Des services scolaires sur des lignes spécifiques desservent les collèges et les lycées du territoire. Il y a également des services de ramassage scolaire pour des regroupements pédagogiques.

Pour les élèves se rendant dans les établissements scolaires hors territoire de Riom Limagne et Volcans, le Département continuera de les transporter. C'est également le Département qui est chargé de transporter les élèves et étudiants en situation de handicap.

I. ETAT DES LIEUX ET PRECONISATIONS

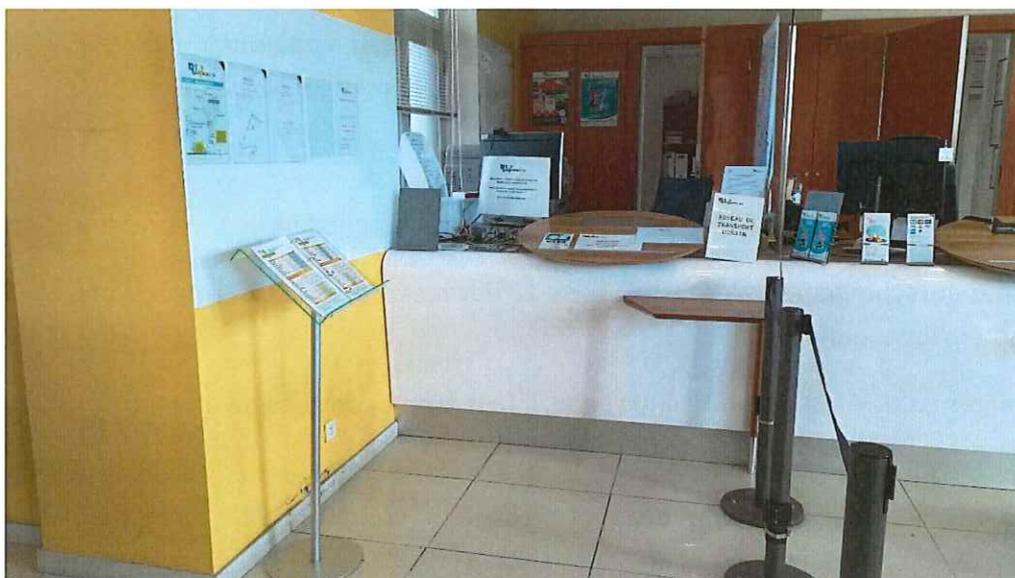
1) Les points de vente et l'achat de titres de transport

Il existe 6 façons d'acquérir un titre de transport RLV Mobilités :

- au point information RLV Mobilités
- auprès des dépositaires
- auprès du chauffeur de bus
- par l'application smartphone RLV Mobilités et la boutique en ligne
- par l'application MyBus
- par correspondance

➤ Le Point Information et de vente RLV Mobilités

Il est situé dans l'enceinte du bâtiment voyageur du Pôle d'Echange Intermodal (PEI) de Riom-Châtel-Guyon :



Point info et de vente RLV Mobilités à la gare SNCF de Riom

Identique aux autres guichets de la gare SNCF, le point information et de vente RLV Mobilités est accessible à tous. Le bâtiment voyageur est géré par Gares et Connexions qui loue cet espace à Keolis.

Il est ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h. Tous les titres de transport RLV Mobilités y sont disponibles.

➤ **Les dépositaires**

- 11 dépositaires sont habilités à vendre des cartes 10 voyages préchargées, et sont habilités à recharger des titres de transport (carte à voyages, Pass Mensuel et Pass Etude Mensuel) via un terminal dédié.
- Il s'agit le plus souvent de commerces (multiple rural, bar/tabac, presse) mais également des mairies.
- Ces établissements (publics et privés) sont également soumis aux obligations d'accessibilité.

➤ **Dans le bus**

La possibilité d'acheter un titre de transport individuel auprès du conducteur de bus reste le meilleur moyen de pouvoir garantir un service continu sans nécessairement se rendre à la gare.

➤ **Par correspondance**

Il est désormais possible d'acquérir des abonnements par correspondance via un formulaire disponible sur le site internet RLV Mobilités, au point de vente RLV Mobilités.

➤ **Application mobile et achat en ligne**

Une boutique en ligne est accessible pour l'achat ou le rechargement de titres de transport :

- Achat et rechargement des titres : carte 10 voyages, Pass Mensuel, Pass Jeune Mensuel, Pass Annuel, Pass Jeune Annuel

Pour recharger un titre via la boutique en ligne, il faut être en possession d'une carte billettique.

Une application mobile permet également d'acheter des tickets unité, tickets journée, cartes 10 voyages et des Pass Mensuels. Une fois le titre acheté, il doit être validé au moment de la montée dans le bus, et scanné sur le valideur présent dans le véhicule.

2) Le matériel roulant

Actuellement, la flotte des lignes urbaines du réseau RLV Mobilité appartenant à l'exploitant est composée de 11 véhicules, tous accessibles à différents type de handicaps.

Les bus urbains sont accessibles au PMR (Personne à Mobilité Réduite) et UFR (Unité en Fauteuil Roulant) et proposent des annonces sonores et visuelles (lignes, arrêts etc.) aux déficients cognitifs.

➤ **Les véhicules accessibles :**

Il s'agit de 9 Minibus neufs type Integralia Tadoo InUrban d'une capacité totale de 26 places couvrant les lignes urbaines régulières n°1 à 4 et de 2 véhicules type « Master », neufs également, affectés aux services sur réservation : TPMR et TAD.

Ces derniers ont une capacité de 8 places assises clients.

- Les 9 Minibus ont été intégralement acquis pour le déploiement du nouveau réseau en Septembre 2018, dans le cadre du renouvellement du marché de transports urbains, sont notamment dotés :
 - d'une rampe d'accès rétractable faisant le lien entre le trottoir et le plancher du bus, avec main courante et boutons extérieur et intérieur de demande de la rampe ;
 - d'une zone réservée pour un utilisateur en fauteuil roulant (UFR), sur plate-forme centrale
 - de boutons de demande d'arrêt près des places PMR et dans la zone UFR (unité en fauteuil roulant) ; d'une signalétique adaptée (couleurs contrastantes sur les poignées de portes, les emmarchements, pictogrammes UFR et PMR à l'extérieur et à l'intérieur, signal sonore à l'ouverture et fermeture de chaque porte...) ;
 - d'annonces sonores et visuelles, intérieures et extérieures fournissant des informations telles que le nom du prochain arrêt ou la ligne empruntée.
- Ces véhicules sont donc potentiellement en mesure d'accueillir des personnes en fauteuil roulant, les lignes ne peuvent pas encore prétendre à être totalement accessibles, notamment en raison de l'absence de quais de bus accessibles sur de nombreux arrêts du réseau.
- Les 2 véhicules type « Master » neufs affectés aux services « TPMR et TAD » disposent chacun, en plus des places assises, d'un ou de deux emplacements UFR (selon l'aménagement intérieur, modulable, qui est choisi) ainsi que d'une rampe manuelle pour l'accès UFR.

➤ **Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) : HAWK :**

- En 2018, l'ensemble du parc RLV desservant des lignes régulières a été équipé d'un système SAEIV HAWK, développé par la société Hanover. Il permet d'afficher, sur un écran TFT central, les informations inhérentes à la ligne empruntée, aux arrêts et aux terminus de façon dynamique, ainsi que toutes les informations utiles aux voyageurs telles que les travaux ou les incidents sur le réseau en temps réel.
- Ce système relaie également les informations de ligne et d'arrêts par l'intermédiaire de hauts parleurs situés à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule afin de retransmettre les

informations aux passagers du bus en même temps qu'aux usagers à proximité immédiate des arrêts.

- Le SAEIV Hawk possède également des fonctionnalités de suivi des véhicules et informe les conducteurs sur les avances/retards en temps réel afin de permettre une ponctualité optimale et offrir un confort de travail supérieur au personnel de conduite.
- Il dispose enfin d'un module d'envoi de messages sur le pupitre du conducteur, permettant la transmission des informations relatives aux Flexos.
- L'information visuelle est présentée de façon dynamique sur un écran TFT qui permet, au-delà de l'affichage de l'information voyageurs, de proposer différents types de messages ponctuels à destination des usagers.
- Pour les personnes non-voyantes, l'annonce sonore du prochain arrêt est essentielle. Elle est délivrée pendant le trajet et à chaque ouverture de porte par un haut-parleur situé à l'avant du véhicule et diffusée vers l'extérieur à chaque arrêts, de la montée des voyageurs.

➤ **La formation « accueil des PMR » :**

Cette formation initiale est proposée aux conducteurs du réseau RLV Mobilités. Elle est animée par un conducteur formateur Keolis Loisirs et Voyages qui officie sur le réseau Moovicité, en charge du transport des PMR sur le réseau du SMTC de Clermont- Ferrand, et poursuit les objectifs suivants :

- Travailler sur ses représentations et ressentis face au handicap ;
- Mieux appréhender et comprendre les besoins des PMR et des personnes handicapées ;
- Identifier et harmoniser les pratiques dans la prise en charge de PMR.

Les points d'arrêts

Le nouveau réseau RLV Mobilités dessert environ 175 arrêts de lignes urbaines et 54 arrêts de TAD, soit 229 arrêts pour les lignes non scolaires desservant les 31 communes du territoire.

Sur le plan réglementaire, la définition d'un point d'arrêt accessible est décrite dans *l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics*. Voici les obligations à prendre en compte :

 **OBLIGATIONS**

Décret du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007 - Points relatifs au cheminement

LARGEUR :
1,40 m minimum dégagé de tout obstacle
(1,20 m si absence de mur ou d'obstacle des 2 côtés)



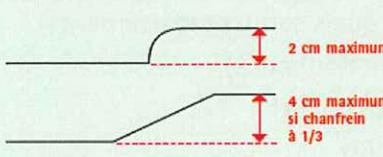
PENTE :
Lorsqu'elle est nécessaire pour franchir une dénivellation

- 5 % maximum (tolérance si impossibilité due à la topographie et à la disposition de constructions existantes de 8 % sur une longueur ≤ 2 m et de 12 % sur une longueur $\leq 0,5$ m)
- palier de repos : espace rectangulaire de 1,20 m par 1,40 m (hors obstacles) horizontal tous les 10 m lorsque la pente dépasse 4 %, en haut et en bas de chaque plan incliné, et à chaque changement de direction
- garde-corps préhensible si rupture de niveau $>$ à 0,40 m



RESSAUX :

- hauteur maximale : 2 cm avec bord arrondi
- 4 cm maximum si chanfrein à 1/3
- 2,50 m minimum entre deux ressauts successifs



DÉVERS :
pente transversale la plus faible possible

- 2 % maxi en cheminement courant



SOL :
sol non meuble, revêtement non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied pour les PMR

- trous et fentes dans le sol $<$ 2 cm (de diamètre ou de largeur)

LIBÉRER LE CHEMINEMENT
de tout obstacle en sortant le mobilier urbain et les éléments techniques du couloir ainsi créé (article 1 - 5° du décret n° 2006-165B) ;

INSTALLER DE L'ÉCLAIRAGE
de manière à permettre le repérage des cheminements et des obstacles.

Source : Cerema. *Points d'arrêts de bus et de cars accessibles à tous. De la norme au confort*. Bron : Cerema, 2018.

➤ **La mise en accessibilité des quais**

Chaque commune membre de RLV est responsable de la mise en accessibilité des quais de bus situés sur la voirie communale. RLV a mis en place un fonds de concours prenant en charge 50% du coût de la mise en accessibilité des quais de bus communaux. Par ailleurs, RLV est maître d'ouvrage pour la mise en accessibilité des quais sur la voirie intercommunale.

L'exploitant, quant à lui, est responsable de la mise en accessibilité du matériel roulant dont il est propriétaire.

Au 30 août 2019, le réseau RLV Mobilités compte 59 points d'arrêts accessibles :

Sur Riom :

- PEI (3 quais soit 6 emplacements)
- Eugène Rouher (1)
- Bel Horizon (2)
- Tilleul (2)
- Chatel (2)
- La Chabanne (2)
- Clos du Gamay (2)
- Liberté (1)
- Champ d'Ojardias (2)
- Alphonse Cornet (1)
- Cap Nord (2)
- Pré Madame (1)
- Moulin d'eau (2)
- Claire Fontaine (2)
- Centre pénitentiaire (1)
- Jean Vilar (1)
- Lycée Virlogeux (2)
- Desaix (2)
- Avenue de Clermont (1)
- Lycée Bonté (8)
- René Cassin (1)
- Madeline (2)
- Rosiers (2)
- Saint Calmin (2)
- La Beaumette (2)
- Gabrielle Labrousse (2)
- Les Peupliers (1)
- Marinette Menut (1)

Sur Mozac (4) :

- Rond-point de l'Europe (2)
- Le Joug (2)

Sur Enval (2) :

- La Sauzède (1)
- Plein sud (1)

Sur Ménétrol (2) :

- Les Roses (2)

Sur la zone commerciale Espace Mozac :

- Espace Mozac (2)
- Les Gardelles (2)

Sur Marsat (1) :

- Le Paresin (1)

Sur Volvic (1) :

- La Rivaux (1)

Sur Chambaron sur Morge (1) :

- Place de la Résistance (1)



Arrêt René Cassin (Riom)



Arrêt Place de la Résistance (Chambaron-sur-Morge)

- **Etat de l'accessibilité des quais de bus**

Cette typologie des points d'arrêt permet d'apprécier l'accessibilité par ligne :

Ligne	Arrêts accessibles sur voirie communautaire	Arrêts accessibles sur voirie communale	Total des arrêts accessibles	Arrêts non accessibles sur voirie communautaire	Arrêts non accessibles sur voirie communale	TOTAL arrêt	Taux d'accessibilité
1	8	14	22	6	33	61	36%
2	3	16	19	3	49	71	27%
3	1	12	13	0	32	45	29%
4	7	1	8	0	22	30	27%
TAD 1	4	0	4	0	27	31	13%
TAD 2	3	3	6	2	15	23	26%
TAD 3	1	1	2	1	8	11	18%
TAD 4	0	0	0	0	12	12	0%
TAD 5	1	0	1	2	12	14	7%

Encore 170 arrêts non accessibles à programmer.

Certains arrêts ne permettent pas la prise en charge de personnes en fauteuil roulant du fait principalement :

- de l'impossibilité d'aligner le bus par rapport au trottoir,
- de l'absence de trottoir (descente directe sur la chaussée),
- d'un revêtement non praticable (sol meuble, revêtement de trottoir dégradé etc.),
- du cheminement alentour non accessible (bateaux non abaissés, ...)

➤ Les critères d'aménagement des arrêts

• **Le cheminement d'accès à l'arrêt**

Tout arrêt doit pouvoir être rejoint par un cheminement accessible. En d'autres termes, le trottoir d'accès doit être accessible et un arrêt ne peut constituer un îlot indépendant sans accès.

Actuellement, certains arrêts ne bénéficient d'aucun cheminement. C'est le cas d'arrêts en pleine campagne sans trottoir. Dans d'autres cas, c'est l'abribus existant dont l'emprise au sol ne permet pas un cheminement d'accès conforme à l'arrêt. Il est alors préconisé soit de reculer l'abribus quand c'est possible, soit de le supprimer quand c'est nécessaire.

• **Le nom de l'arrêt**

La dénomination de l'arrêt a une importance réelle pour tous les usagers et notamment ceux qui rencontrent des difficultés de repérage, de mémorisation ou de prononciation. Il doit être distinct, simple et surtout dénué de toute ambiguïté.

Conformément à ces prescriptions, RLV, a renouvelé en 2018 l'ensemble de la signalétique des points d'arrêt.

Ainsi, l'ensemble des arrêts respectent désormais les principes suivants :

- *Utiliser une appellation strictement identique pour 2 arrêts en vis-à-vis.*
- *Ne pas utiliser d'abréviations qui viennent compliquer la lisibilité et même parfois la compréhension.*
- *Ne pas effectuer de doublons ou de synonymes trop proches.*

• **Les numéros de ligne, couleur et affichage des arrêts**

L'arrêté du 15 janvier 2007 apporte des dispositions réglementaires précises sur l'affichage d'un numéro de ligne sur le poteau et sur le fait que tous les noms d'arrêts doivent être écrits en lettres minuscules avec première lettre en majuscule. Les caractères doivent respecter une hauteur minimale et les mentions relatives au numéro de ligne et au nom de l'arrêt doivent pouvoir être lus perpendiculairement à l'axe de la chaussée.

Lors du renouvellement du marché de signalisation, RLV a appliqué ces dispositions à l'ensemble de ses lignes. Tous les panneaux ont donc été repris pour respecter ces critères.



Arrêt Pré Madame (Riom)

- **La position des poteaux et du panneau d'information des horaires**

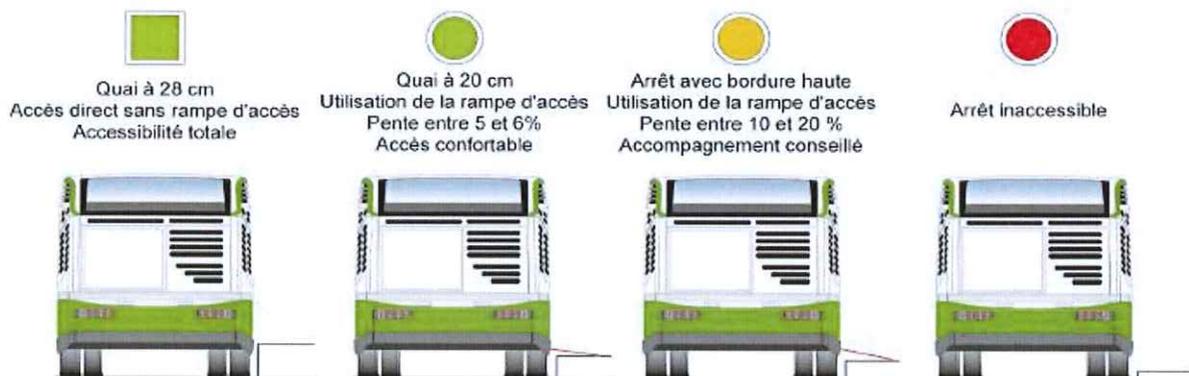
Actuellement, la position des poteaux est très disparate selon les arrêts : tantôt en bordure de trottoir, tantôt en arrière de l'arrêt. Cette situation hétérogène est étroitement liée au fait que la largeur des arrêts n'est pas régulière mais tient compte des cheminements piétons existants. La mise en conformité des arrêts permettra d'uniformiser une implantation qui est essentielle pour le repérage visuel des arrêts et des noms d'arrêts.

Une implantation au plus proche de la bordure est préconisée, tout en respectant la sécurisation de l'équipement et la largeur de passage du cheminement.

- **La hauteur des arrêts**

La notion de « hauteur adaptée » renvoie à la notion d'usage pour une personne se déplaçant en fauteuil roulant. L'idée est de permettre à la personne de pouvoir entrer et sortir dans le bus de façon autonome puisque toute intervention physique du conducteur est exclue.

De fait, la solution idéale viserait à aligner horizontalement le plancher du bus avec le niveau de l'arrêt. Sur ce point, le CEREMA cite en exemple la synthèse effectuée par la Communauté d'agglomération de La Rochelle :



Le quai à 20 cm est effectivement celui qui se trouve être en correspondance avec les pourcentages de pentes autorisés dans le cadre des ERP, IOP et voirie. C'est la hauteur la plus juste pour permettre la meilleure autonomie des usagers.

Pour limiter la pente à 5%, **une hauteur de 21 cm est préconisée** lors de la mise en conformité de tous les quais. Aujourd'hui avec les nouveaux véhicules du réseau, on est à 19cm.

- **Le profil des bordures**

Par définition l'approche de l'autobus sur son point d'arrêt doit permettre un accostage rigoureusement parallèle à la bordure et au plus proche de la bordure.

Ce principe entraîne les conséquences suivantes :

- Une **longueur suffisante de l'arrêt** lorsque ce dernier n'est pas longitudinal au trottoir.
- Une **approche dégagée** de tout obstacle et de tout véhicule en stationnement.
- Des **bordures spécifiques** qui évitent la dégradation des pneumatiques. Il s'agit de bordures en granit poli, inclinées ou biaisées, sans joint apparent. Ces bordures spécifiques sont par ailleurs étudiées pour respecter la hauteur de 21 cm évoquée précédemment.

L'intérêt d'un accostage serré de la bordure, avec une lacune minimale, ne concerne pas que les usagers en fauteuil roulant mais tous les usagers en évitant tout risque de chute.

- **La largeur des arrêts**

Les dispositions réglementaires ne prévoient pas une largeur minimale définie à respecter pour chaque arrêt. Le seul point de repère déterminant est **l'obligation d'avoir une aire de rotation de diamètre 1.50m devant le dispositif d'embarquement** ou de débarquement des véhicules.

L'emprise au sol du dispositif d'embarquement (palette rétractable) varie entre 1,05 m et 1,20m lorsque le bus est parfaitement parallèle et serré à l'arrêt. La valeur requise sera donc de **2,70m dans une situation optimale**. A chaque fois que c'est possible, c'est la largeur qui doit être retenue dans la mise en conformité des arrêts.

Toutefois :

- Lorsque le cadre bâti ne permet pas une telle largeur, il peut être proposé **une largeur « acceptable à l'usage » de 2,20m** qui n'autorise pas une rotation devant le dispositif mais un accès possible sans demi-tour en effectuant un virage à 90°.
- Dans quelques cas de rues à faible trafic, il peut être préconisé d'aménager des « **arrêts en avancée** » qui empiètent sur la chaussée dès lors que le trottoir d'accès fait au moins 1,40m ou de profiter d'une rue à sens unique. Bien entendu, les préconisations d'arrêts « en avancée » doivent faire l'objet d'études complémentaires avec les services d'urbanisme pour savoir s'ils sont compatibles ou non avec les flux de véhicules et la sécurité. Dans le cas contraire, la recherche de nouveaux emplacements à proximité devra être privilégiée et, à défaut, l'arrêt sera réputé « inaccessible ».
- Lorsque le trottoir d'accès à l'arrêt est inférieur à 1,40m, il sera nécessaire d'envisager un **déplacement de l'arrêt** à chaque fois que possible.

La valeur retenue de 2,70m n'est valable que pour les arrêts sans abribus. **Pour les arrêts avec abribus, il faudra avoir une largeur d'au moins 0,90m s'il existe un passage à l'arrière sinon il faudra 1m40 entre le bus et l'abribus.**

- **La longueur et le repérage des arrêts**

Les dispositions réglementaires ne prévoient pas une longueur minimale définie à respecter, celle-ci étant fonction des véhicules. Ce sont en effet les accès au véhicule qui déterminent la longueur de l'arrêt.

Pour couvrir les 3 portes, dans le cas d'autobus à plancher bas classique de 12m (non articulés), il est préconisé de respecter la valeur de 11m comme longueur totale des arrêts « en ligne » et de 15m dès lors qu'il s'agit d'arrêts « en avancée ».

Afin de garantir une approche sans gêne du véhicule, la **peinture de zébras jaunes** est également préconisée sur toute la longueur d'approche du véhicule afin d'éviter le stationnement sauvage sur l'emplacement et participer au repérage de l'arrêt. Les zébras sont déjà réalisés sur une grande partie des arrêts existants.

- **Le repérage des portes**

Si les dispositions réglementaires n'imposent rien à ce niveau, les préconisations du CERTU et les modalités mises en œuvre dans d'autres agglomérations révèlent la nécessité de repérer les portes réservées à la montée des passagers et notamment des passagers handicapés. A noter que le réseau RLV Mobilités ne dispose que de véhicules avec une seule porte hors lignes scolaires.

- *Au centre de la porte avant : il est préconisé de poser un marquage au sol sous forme d'une bande tactile et visuelle perpendiculaire au trottoir de largeur 10 cm sur une longueur de 60cm. Cette bande de couleur blanche sera donc posée à environ 80cm du bout de l'arrêt. Outre le fait qu'elle constitue un point de repère pour les personnes en situation de handicap visuel, cette bande est également très utile pour le conducteur du bus qui bénéficiera d'un point de repère précis pour arrêter son autobus au bon endroit.*
- *Au centre de la porte centrale : il est préconisé de peindre une zone en forme de croix (zone de danger) de largeur 80cm sur une longueur de 1.00m depuis la bordure et qui va correspondre à la zone de déploiement de la palette et, au-delà de cette zone, de poser un pictogramme « fauteuil roulant » qui permettra de marquer l'entrée accessible et réservée aux usagers en fauteuil roulant.*

- **Les bandes d'éveil à la vigilance**

L'arrêté du 15 janvier 2007 ne fixe d'obligation de pose de bandes d'éveil à la vigilance que pour les quais d'une hauteur \geq à 26 cm propres au transport guidé. Il n'existe donc aucune obligation pour les arrêts de bus dont la hauteur des arrêts est $<$ à 26cm. Cependant, le principe même de la bande d'éveil à la vigilance accroît, en théorie, la sécurité des passagers en situation de handicap visuel. Au-

delà de ces personnes, elle améliore la sécurité de tous en invitant indirectement l'ensemble des passagers à se positionner avant l'alerte visuelle et tactile. De nombreuses agglomérations ont adopté la pose des bandes d'éveil à la vigilance à chaque arrêt de bus, y compris Clermont-Ferrand. A Riom, le récent arrêt « Eugène Rouher » en est équipé. C'est pourquoi **il est préconisé de poser des bandes d'éveil à la vigilance à chaque arrêt**, d'autant qu'une complémentarité avec les aménagements réalisés à Clermont-Ferrand semble opportune sachant qu'un même usager peut être amené à utiliser les deux réseaux.

- **Les abribus**

La configuration des abribus existants sur le réseau est conforme aux exigences d'accessibilité et ne pose pas de problème. Ces équipements dépendent de la compétence communale.

3) L'intermodalité

L'équipement des véhicules avec Hanover offre des possibilités allant bien au-delà du respect de la loi sur l'accessibilité. En effet, ces fonctionnalités pourront être étendues en matière d'intermodalité et d'informations voyageuses à distance, par le biais de SMS, boîte vocale et widgets.

II. PLANIFICATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITE

1) Principes retenus

- La mise en conformité du réseau se fera **par arrêt**, sur la base de critères de priorités et d'opportunités.
- Toute mise en conformité d'un arrêt doit faire l'objet d'une **concertation** avec les services de voirie des municipalités concernées. Il sera nécessaire de veiller à une bonne coordination de la mise en œuvre de ce schéma et des futurs Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics des communes concernées.
- Lorsqu'il est possible de réaliser un arrêt aménagé et si le trottoir en amont et/ou en aval de l'arrêt ne peut être aménagé à cause du cadre bâti, il est indispensable de prévoir une **traversée piétonne** conforme au droit de l'arrêt pour rejoindre le trottoir accessible.

2) Synthèse du programme d'action

L'agglomération de Riom Limagne et Volcans n'a la compétence voirie que sur des voiries d'intérêt communautaires qui représentent une faible part de la voirie sur le territoire. Les communes sont donc les principaux de la mise en place de quais accessibles. RLV finance à hauteur de 50% du reste à charge les travaux de mise en accessibilité de quai de bus.

- ***Projet communal de mise en accessibilité d'arrêts à l'horizon entre 2020 et 2022 :***

- **Chavaroux** : arrêt sur la route des Martres d'Atrière prévu pour 2020
- **Malauzat** : arrêts salle polyvalente et nouvel arrêt sur la D796 (nom à définir)

III. SERVICES DE SUBSTITUTION ET DEROGATIONS

1) Le service de substitution TPMR

Afin de satisfaire aux besoins de tous les usagers, RLV a mis en place un service de substitution depuis 2018 pour l'ensemble de ses 31 communes.

Ce service est un service dit « de porte à porte » qui permet d'assurer le transport des usagers handicapés en compensation de l'inaccessibilité du réseau collectif actuel. Il est actuellement doté de 2 véhicules de type Master de 9 places équipés d'une rampe manuelle arrière et d'un marchepied latéral avec poignée de maintien. Ces deux véhicules ont une capacité d'accueil de 3 fauteuils roulants manuels ou 1 fauteuil roulant électrique. A cela s'ajoute le véhicule d'un partenaire sous-traitant répondant aux mêmes niveaux d'équipement que les véhicules de Keolis Riom.

Le service de substitution fonctionne en parallèle du réseau urbain. Le mode de fonctionnement du service repose sur une réservation téléphonique auprès de la centrale de réservation avec prise en charge à domicile ou au plus près du lieu demandé par le client. Tout déplacement doit être réservé la veille, au plus tard avant 18h. Il est possible de réserver, de façon régulière, ce service. Il fonctionne du lundi au samedi de 7h30 à 19h00.

A noter que RLV a adopté, pour son service de substitution TPMR le principe d'une tarification identique à celle appliquée sur les lignes régulières.

Les critères d'accès au service sont globalement ceux que l'on rencontre dans la plupart des services de transport spécialisés gérés par les collectivités territoriales. Un règlement a été adopté en juillet 2018. Le règlement du service TPMR a été mis à jour en juillet 2019 pour intégrer le changement des cartes délivrées par la Maison Départementale des Personnes Handicapées. Il faut désormais être titulaire de l'un des documents suivants :

- **Carte Mobilité Inclusion mention invalidité** (accessible aux personnes dont le taux d'incapacité est égal ou supérieur à 80 %, ou bénéficiaire d'une pension d'invalidité classée en 3ème catégorie par la sécurité sociale ou bénéficiaire de l'APA GIR 1 ou 2 selon la grille nationale AGGIR)
- **Carte d'invalidité des pensionnés de guerre**

Le service peut être ouvert aux personnes souffrant d'un handicap ponctuel sur la base d'un certificat médical indiquant la période d'invalidité temporaire.

Le service de substitution TPMR n'a pas vocation à s'arrêter lorsque le réseau collectif sera accessible. Il devra au contraire être maintenu pour plusieurs raisons :

- un réseau collectif ne pourra jamais desservir tous les secteurs d'un territoire,
- la mise en accessibilité de la voirie n'implique pas automatiquement une capacité autonome de déplacement pour de nombreuses personnes en situation de handicap,
- si de très nombreuses personnes en situation de handicap sont dans l'attente de bénéficier de transports collectifs accessibles à tous, d'autres préféreront toujours un service porte à porte plus sécurisant ou plus confortable.

2) Les impossibilités techniques

D'une manière générale, si des impossibilités techniques sont constatées par les services techniques des communes ou de RLV sur le réseau, il sera envisagé de déplacer l'arrêt concerné chaque fois que cela sera possible.

Par exemple, pour l'arrêt « La Beaumette » les largeurs de 1,90m ont exceptionnellement été considérées comme tolérables compte tenu des impossibilités techniques. Cette situation imposera au chauffeur du bus une attention particulière à ne pas serrer le bus le long de l'arrêt tout en veillant à la sécurité des passagers qui emprunteront la porte avant.

D'une manière générale, en-dessous de 1,90m, il est préférable de classer l'arrêt comme « inaccessible » et de le mentionner comme tel dans les documents d'information.

En fonction de l'évolution du tracé des lignes du réseau, cette partie sera réexaminée.

IV. PROCEDURE DE DEPOT DE PLAINTE (RECLAMATIONS CLIENTS)

La mise en place d'une procédure de dépôt de réclamations vise à mieux prendre en compte les besoins des clients et notamment des personnes à mobilité réduite et à assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne des déplacements.

Il ne s'agit pas d'une sanction pénale de la collectivité mais de la possibilité, pour les clients, de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

L'agence commerciale du réseau tient un suivi rigoureux des réclamations adressées au réseau :

- Enregistrement des réclamations parvenues par courrier, téléphone ou mail,
- Mise en œuvre le cas échéant d'une enquête permettant de caractériser les éventuels dysfonctionnements,
- Préparation de mesures correctives,
- Préparation d'une réponse au client par le biais du média utilisé,
- Transmission d'une synthèse à RLV dans le cadre du rapport mensuel.

Il est également possible d'envoyer sa réclamation directement à RLV soit par mail soit par courrier.

V. SUIVI ET MISE A JOUR DU SDAT

Depuis 2017, date de création de RLV, est organisée au moins une fois par an une réunion de la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, avec les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, pour recueillir leurs remarques sur le réseau ou autre projet de la collectivité.

Ces réunions d'échanges permettent de transmettre chaque année à la commission un état d'avancement du schéma : bilan des actions réalisées et programme pour l'année à venir. Elles sont aussi l'occasion de recueillir l'avis des associations notamment sur le fonctionnement du service RLV Mobilités.

En plus de l'état d'avancement du programme défini dans le présent schéma, de nouvelles actions pourront être introduites sur proposition de la commission intercommunale d'accessibilité, par exemple suite à des nouveautés réglementaires ou technologiques.