



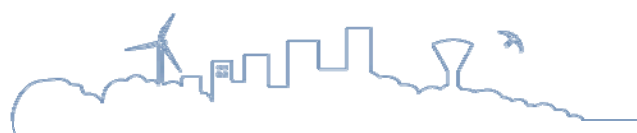
SDA'AAP

**Schéma directeur
d'accessibilité**

**Agenda d'accessibilité
programmée**

Sommaire

1	Contexte de l'accessibilité des transports publics	9
1.1	Contexte législatif.....	9
1.2	Plan de Déplacement Urbain (PDU)	16
1.3	Les publics concernés	18
1.3.1	Au niveau national.....	18
1.3.2	Au niveau régional.....	18
1.3.3	Sur le territoire du SMT AG	20
2	Présentation du syndicat mixte de transport Artois Gohelle	21
2.1	Compétences et missions du SMT AG.....	22
2.2	Présentation du réseau TADAO.....	23
2.2.1	La délégation du service public.....	23
2.2.2	Les grands principes du réseau.....	24
2.2.3	L'intermodalité.....	27
3	Présentation de l'accessibilité du réseau TADAO.....	28
3.1	L'accueil des voyageurs dans les boutiques.....	28



3.1.1	Etat des lieux dans le SDA de 2009	28
3.1.2	Etat des lieux en 2015	30

3.2 L'information aux voyageurs 33

3.2.1	Etat des lieux dans le SDA de 2009	33
3.2.2	Etat des lieux en 2015	36

3.3 Le matériel roulant 40

3.3.1	Etat des lieux dans le SDA de 2009	40
3.3.2	Etat des lieux en 2015	43

3.4 Les points d'arrêt prioritaires 52

3.4.1	Etat des lieux dans le SDA de 2009	52
3.4.2	Etat des lieux en 2015	57

3.5 Localisation des arrêts desservis par plusieurs AO .. 63

3.5.1	Principes de base	63
3.5.2	Données	63

3.6 Premières conclusions 63

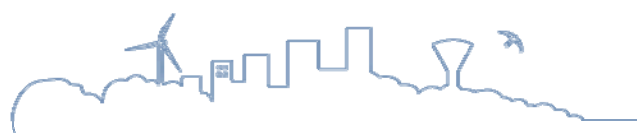
4 Liste des points d'arrêts (PA) prioritaires en 2015 65

4.1 Rappel du décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 65

4.2 Rappel des critères de priorisation des points d'arrêt prioritaires 66

4.3 Localisation des points d'arrêt prioritaires desservant un pôle d'échange 67

4.3.1	Définition	67
4.3.2	Sources des éléments référencés	67
4.3.3	Méthode	67
4.3.4	Données	67



4.3.5	Cartes de localisation	69
-------	------------------------------	----

4.4 Localisation des points d'arrêt prioritaires desservant les zones d'emplois de plus de 300 salariés 70

4.4.1	Définition	70
4.4.2	Sources des éléments référencés	70
4.4.3	Méthode.....	70
4.4.4	Données	70
4.4.5	Cartes de localisation	73

4.5 Localisation des points d'arrêt prioritaires desservant les zones d'habitat de plus de 300 personnes 74

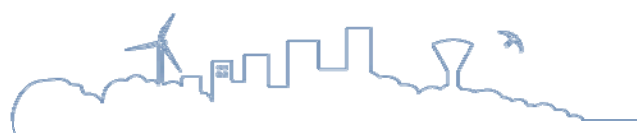
4.5.1	Définition	74
4.5.2	Sources des éléments référencés	74
4.5.3	Méthode.....	74
4.5.4	Données	74
4.5.5	Cartes de localisation	75

4.6 Localisation des points d'arrêt prioritaires desservant un pôle générateur de déplacements 76

4.6.1	Définition	76
4.6.2	Sources des éléments référencés	76
4.6.3	Méthode.....	77
4.6.4	Données	77
4.6.5	Cartes de localisation	77

4.7 Liste des points d'arrêts prioritaires desservant les communes de plus de 1000 habitants..... 78

4.7.1	Définition	78
4.7.2	Sources des éléments référencés	78
4.7.3	Méthode.....	78
4.7.4	Données	79
4.7.5	Listing des communes de plus de 1000 habitants à desservir par un PA accessible	79



4.8 Impossibilité technique avérée (ITA) sur les points d'arrêt prioritaires **80**

- 4.8.1 Définition des impossibilités techniques 80
- 4.8.2 Conclusion de l'audit de juillet 2015 81

5 Demandes de dérogations motivées et les mesures de substitution envisagées.....85

5.1 Définition d'une demande de dérogation85

5.2 Notre demande de dérogation85

5.3 Les mesures de substitution85

6 Estimation financière & répartition des coûts par période de 3 ans et les financeurs87

6.1 Contexte87

6.2 Les boutiques87

6.3 L'information aux voyageurs88

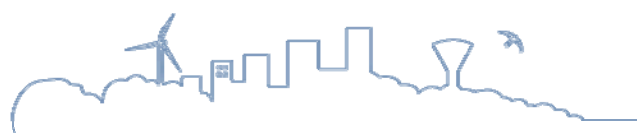
6.4 Le matériel roulant88

6.5 Les Points d'arrêt prioritaires90

6.5.1 Modalité de mise en accessibilité du point d'arrêt prioritaire et du cheminement..... 91

6.5.2 Les coûts du service de substitution 92

6.6 Synthèse des couts sur les trois ans92



7 Modalités de formation des personnes en contact avec des personnes atteintes d'un handicap 93

7.1 Contexte législatif..... 93

7.2 La formation du personnel en 2015 93

7.2.1 Formation 1 : accueil et prise en charge des PMR pour les services dédiés des filiales urbaines 94

7.2.2 Formation 2 : pratique des bons gestes et postures dans l'activité PMR
96

7.3 La formation du personnel programmée 96

8 Suivi de modalité du SDA'AAP 99

8.1 La mise en œuvre 99

8.2 Le suivi de l'exécution du SDA'AAP..... 99

8.3 Les modalités d'actualisation..... 100

9 Engagement du SMT AG et des autres parties prenantes impliquées 101

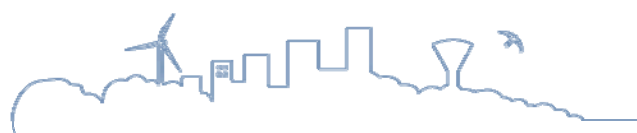


Table des annexes

Annexe 1 Comptes rendus des ateliers du Comité de concertation

Annexe 2 Délibération adoptant le schéma

Annexe 3 Textes législatifs

Annexe 4 Accessibilité du matériel roulant

Annexe 5 Synthèse de la liste des arrêts prioritaires

Annexe 6 La fiche de terrain des points d'arrêt

Annexe 7 Les handicaps

1 CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS

1.1 CONTEXTE LEGISLATIF

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 : « *La **chaîne du déplacement**, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

En ce sens, de nouvelles obligations incombent aux autorités organisatrices de transport : « *Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite* ».

« *Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public (...) élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi* ». « *Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini aux deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport* ».

La loi du 11 février 2005 est complétée par la directive d'application du 13 avril 2006, ainsi que par une suite de décrets et d'arrêtés. La directive apporte des précisions sur les nouveautés de ce texte, à savoir la prise en compte de tous les types de handicaps et l'élargissement de la problématique accessibilité à un public plus vaste : « *La prise en compte de tous les types de handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques (...)* ». « *Ces obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble* ».

La directive du 13 avril 2006 donne également de nombreuses indications sur l'élaboration et le contenu du schéma directeur d'accessibilité : « *Il s'agit (...) d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité et de définition précise des diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie pour les différents types ou catégories de services de transports relevant de l'autorité compétente (...)* ». « *Le schéma directeur d'accessibilité est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux qui*

fait partie du schéma directeur. Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP (Etablissements Recevant du Public) (...) ». « Le Schéma directeur d'accessibilité :

- *Définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport ;*
- *Etablit les éventuels cas de dérogation visés ci-après ;*
- *Définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de 3 ans à compter de l'approbation du schéma ;*
- *Précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport publics des autres autorités organisatrices ;*
- *Etablit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de 10 ans édicté par la loi ;*
- *Définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;*
- *Prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement ».*

« Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche ». « Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs ».

Le décret n°2003-425 du 9 mai 2003, dit décret STPG, porte sur l'application des articles 4,6 et 11 de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002, relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et concerne les transports publics guidés, dont les remontées mécaniques, à l'exception des transports sur le réseau ferré national qui feront l'objet d'un décret ultérieur.

Cette loi repose sur une notion de la sécurité allant au-delà d'une simple prescription de normes techniques. Les expériences récentes ont montré que le danger tient également aux conditions d'exploitation et de maintenance des équipements, au comportement des usagers, à l'organisation des secours ainsi qu'à une conjonction de multiples autres facteurs.

La loi du 3 janvier 2002 s'appuie donc sur cette vision globale pour imposer une méthode et un corps de règles qui permettent de vérifier aux étapes clés de la vie des ouvrages ou des systèmes de transport que l'ensemble de leurs caractéristiques aboutissent à un niveau optimal de sécurité.

Le décret du 9 mai 2003 couvre l'ensemble des transports publics guidés en tenant compte de la spécificité de chacun d'eux. Le texte cherche à imposer un niveau de sécurité fondé sur le principe de non régression par rapport aux systèmes existants, et non sur les seuls moyens mis en œuvre. L'obligation faite à l'autorité organisatrice des transports de recourir systématiquement, aux stades de la

conception et de la réalisation ; à un expert ou organisme qualifié agréé par le ministre des transports constitue une innovation de la loi du 3 janvier 2003. Le rôle de ces experts et organismes est d'évaluer la conception et la réalisation du système, et d'en attester la conformité aux exigences de sécurité, et ce, de manière indépendante du maître d'ouvrage, du concepteur, du constructeur et de l'exploitant.

La loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 habilite 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. Cette ordonnance précise le contenu des agendas d'accessibilité programmée relatif aux actions nécessaires à la mise en accessibilité et à leur programmation ainsi que, le cas échéant, aux dérogations sollicitées.

Désormais le Gouvernement :

- définit les conditions de détermination des points d'arrêts à rendre accessible des transports urbains et des transports routiers non urbains et les délais de leur mise en accessibilité ;
- précise les conditions dans lesquelles le matériel roulant en service au 13 février 2015 est rendu progressivement accessible ;
- précise la notion d'impossibilité technique pour les réseaux de transport existants et les modalités de fonctionnement des services de transport de substitution à mettre en place.

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 – chapitre 2 : dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public et aux schémas directeurs d'accessibilité des services-agendas d'accessibilité programmée – modifie le code des transports :

« L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret ».

« [...] une portion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées.

Au premier alinéa de l'article L. 1112-4, les mots : « Lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible » sont remplacés par les mots « 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, » et les mots : « trois ans » sont remplacés par les mots « dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative ».

Concernant le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée, l'article 7 détaille le contenu : *« une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée [...] et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas ».*

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant » et il précise les modalités de son actualisation.

Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 détermine le contenu et les conditions d'approbation du SDA'AAP.

1. Les points d'arrêt prioritaires : pour chaque point d'arrêt prioritaire, le SDA'AAP indique les engagements pris par les maitres d'ouvrages pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ils cosignent également le projet. Si les engagements se font par défaut, le SDA'AAP indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.
2. Le contenu du dossier :
 - La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes ;
 - La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;
 - L'accessibilité des points d'arrêt ;
 - La liste des points d'arrêt prioritaires, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
 - Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées ;
3. La programmation du dossier et le financement : la programmation présente, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maitres 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 sont faits sur chaque période et sur chaque année de la première période avec les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer.

4. La formation des personnels : le dossier comporte :

- Les modalités de formation des personnes ne 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 de personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles 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 sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

5. Suivi de l'avancement : un point de situation doit être réalisé à la fin de la première année et un bilan des actions sont à menées à l'issue de chaque période intermédiaire.

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatifs 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, dit que :

- L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires ;
- La liste des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité sur la base des critères prévus dans le décret est établie par l'AOT ;
- L'établissement d'une liste complémentaire d'arrêts à rendre accessibles compte tenu de considérations particulières est possible.

Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île de France (ART. D1112-10) doit être classé prioritaire un point d'arrêt répondant à une au moins des conditions suivantes :

- Être situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Être desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Constituer un pôle d'échanges ;
- Être 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.

Si, par application de ces critères, aucun point d'arrêt sur une commune desservie n'est qualifié de prioritaire, alors l'AOT détermine :

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

Est défini comme point d'arrêt prioritaire dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- 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.

Des précisions sont apportées sur les ITA :

- L'impossibilité technique avérée porte sur les arrêts prioritaires ;
- L'ITA tient compte de la dimension financière (« obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné ») ;
- En cas d'ITA, le délai pour la mise en place des transports de substitution est fixé à 18 mois.

Est considérée comme techniquement impossible la mise en accessibilité d'un point d'arrêt présentant notamment l'une des caractéristiques suivantes :

- La voirie supportant ce point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ;
- L'emprise du point d'arrêt est trop étroite pour permettre 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 ;
- Aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

L'arrêté du 27 mai 2015 détaille le dossier de demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. Il est le pendant de l'arrêté du 27 avril 2015 relatif à la mise en œuvre des AD'AAP dans les établissements recevant du public.

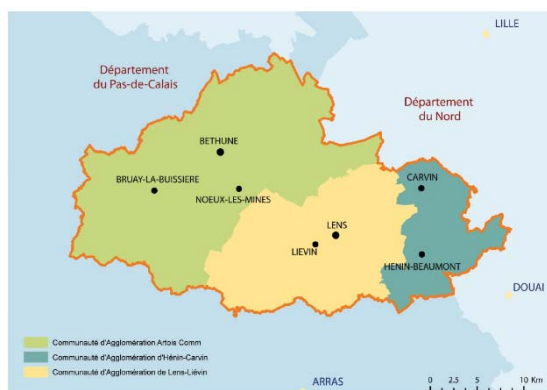


En résumé, ce que dit la loi :

- Mise en accessibilité totale de la chaîne de déplacement (cadre bâti ; voirie ; aménagements des espaces bâtis ; systèmes de transport et leur intermodalité) ;
- Prise en compte de tous les types de handicaps, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements ;
- Création de l'Agenda d'Accessibilité Programmée qui donne des délais supplémentaires de trois à neuf ans pour la mise en accessibilité des équipements, selon leur nature, avec un dépôt de dossier prévu avant le 27 septembre 2015.

1.2 PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU)

Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.



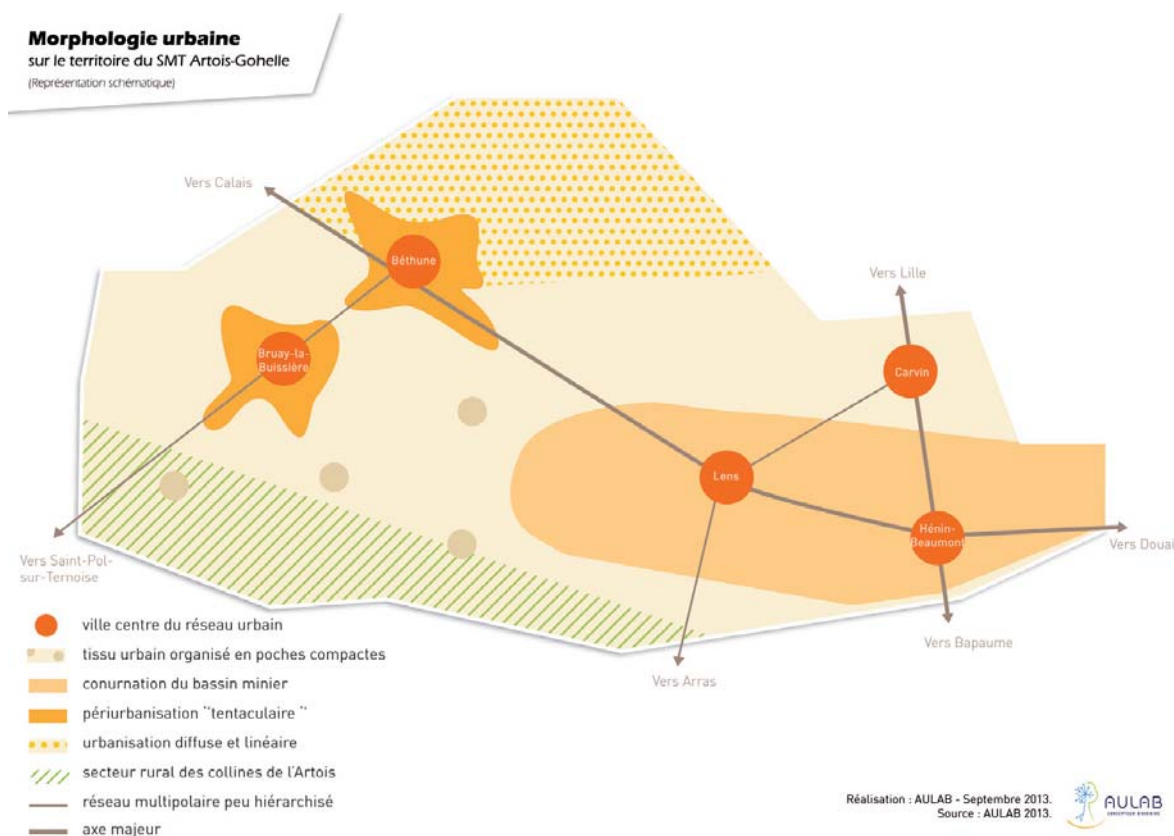
Le SMT AG est en charge de la réalisation et la mise en œuvre du PDU sur le territoire.

Illustration ci-contre : le territoire du PDU, source : PDU

Un premier Plan de Déplacement Urbain (PDU), approuvé par le Comité Syndical, a été réalisé avec le périmètre original en décembre 2007.

Un second PDU a été réalisé après l'adhésion des nouveaux territoires (délibération du 16 juin 2008) et approuvé par le Comité Syndical le 25 juin 2015, conformément à l'article L.1214-22 du code des transports. Son échéance est 2024.

Ce nouveau territoire représente 600 000 habitants et 2 200 000 déplacements par jour.



Réalisation : AULAB - Septembre 2013.
Source : AULAB 2013.



Le diagnostic du PDU met en valeur un territoire maillé par un réseau de pôles d'échanges, traversant un territoire de densité moyenne à faible où le recours à l'automobile est justement favorisé par la faible densification du tissu urbain (65.5 % des déplacements se font en voiture).

Le PDU révèle surtout que 90 % des déplacements se font à l'intérieur du territoire et qu'une part importante des ménages non motorisés est en situation de précarité.

Les enjeux du PDU sont de :

- Mettre en cohérence entre aménagement du territoire et développement des transports collectifs ;
- Faciliter les échanges avec les territoires voisins ;
- Penser intermodalité pour le transport des marchandises ;
- Conforter la pratique de la marche et du vélo ;
- Garantir un droit à la mobilité pour tous ;
- Communiquer et simplifier l'information.

Les objectifs du PDU sont les suivants (parts modales) :

- Baisser de 8 % les déplacements véhiculés pour les reporter sur les autres modes de déplacements ci-après ;
- Augmenter de 2.5 % les déplacements en bus et cars ;
- Renforcer les déplacements cyclables de 5 % ;
- Augmenter les transports ferroviaires de 0.5 %.

Pour ce faire, 5 axes se traduisant sous forme de 30 « fiches actions », doivent permettre d'atteindre les objectifs du PDU :

- **Axe 1** : articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives ;
- **Axe 2** : favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire aux autres modes doux ;
- **Axe 3** : valoriser la voie d'eau, le fer et l'intermodalité pour le transport de marchandises ;
- **Axe 4** : communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU ;
- **Axe 5** : assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU.

1.3 LES PUBLICS CONCERNES

1.3.1 AU NIVEAU NATIONAL

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, donne une définition précise du handicap :

ART L.114 : « *Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant* ».

Comme le préconisent la loi et sa directive, dans la problématique d'accessibilité, il convient de prendre en compte un public plus large, les personnes à mobilité réduite, dont la définition est donnée par la directive européenne 2001/85/CE du 20 novembre 2001 : « *Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)* ».

1.3.2 AU NIVEAU REGIONAL

Les éléments suivants sont extraits du document intitulé « Recherche documentaire Transport et Accessibilité, Définition des publics concernés – Juin 2007 », réalisé par le laboratoire TVES (Territoires, Villes, Environnement et Société) de l'Université des Sciences et Technologies de Lille. Ce document est intégré au Schéma Directeur d'Accessibilité de la Région Nord - Pas-de-Calais et reproduit avec son aimable autorisation.

■ Sur les chiffres du handicap en Nord - Pas-de-Calais

Parmi la population vivant à domicile, un peu plus de 368 000 personnes dans le Nord et de 246 000 dans le Pas-de-Calais sont, en 2008, en situation de handicap qu'il soit reconnu, ressenti ou identifié. La prévalence dans le département du Nord s'élève à 14.6 % et se situe légèrement en dessous de la moyenne nationale (16.0 %). Celle du Pas-de-Calais est légèrement au-dessus avec 17.3 % de ses habitants concernés. Le handicap ressenti est le plus fréquent : seul ou cumulé avec d'autres formes du handicap, il concerne environ 10 % de l'ensemble de la population totale, dans les deux départements comme en moyenne nationale. Le handicap identifié se décline dans des proportions équivalentes. Enfin, la reconnaissance est l'approche du handicap touchant le moins de personnes : 8.5 % de la population du Pas-de-Calais et 6.8 % du Nord.

- L'âge et les structures sociales contribuent aux plus grandes prévalences dans le Pas-de-Calais

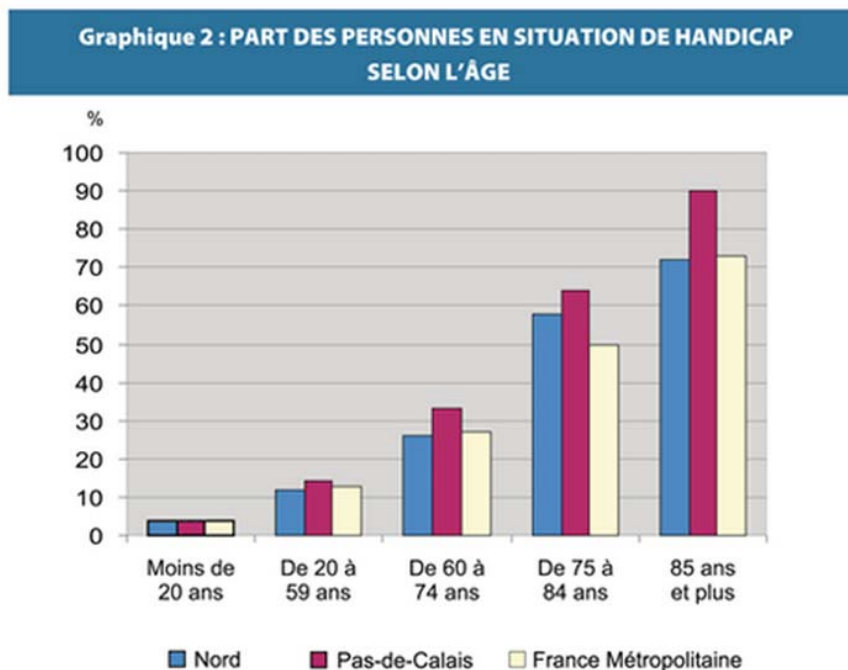
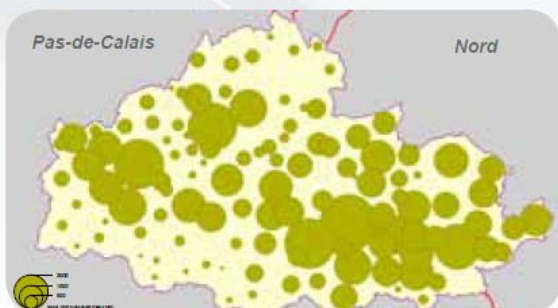


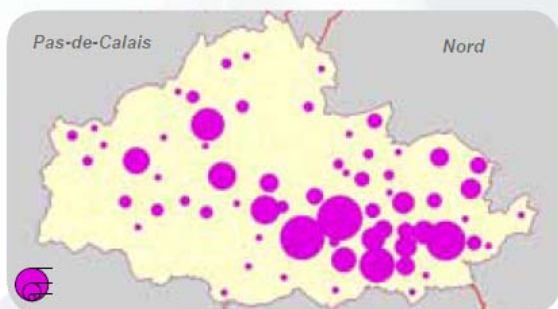
Tableau ci-contre : part des personnes en situation de handicap selon l'âge, source : INSEE 2008

Quelle que soit l'approche, le département du Pas-de-Calais est invariablement le plus exposé au handicap. Certes, certains écarts peuvent s'expliquer par l'effet non quantifiable du champ restreint de l'étude qui exclut les personnes en institutions. Mais la structure sociodémographique des départements concernés joue également un rôle important. En premier lieu, l'avancée en âge constitue un élément primordial dans la compréhension de la problématique puisque la part de personnes en situation de handicap augmente fortement avec l'âge (cf. le tableau ci-dessus). Ainsi, le fait que la part des plus de 60 ans soit de 19,6 % dans le Pas-de-Calais contre 17,9 % dans le Nord explique pour partie la plus forte présence du handicap sur son territoire. Reste qu'à chaque tranche d'âge, les habitants du Pas-de-Calais sont plus vulnérables que ceux du Nord. Il faut voir ici, notamment, l'effet de la structure socioprofessionnelle de la population puisque les situations de handicap touchent davantage les ouvriers - surreprésentés dans le Pas-de-Calais - tandis qu'elles sont beaucoup plus rares chez les cadres, sous-représentés dans ce même département. Enfin, partout en France, on observe un taux de bénéficiaires de l'Allocation adulte handicapé moins élevé dans les espaces urbains que ruraux. La plus forte ruralité du Pas-de-Calais participe donc à l'importance des situations de handicap reconnu dans ce département.

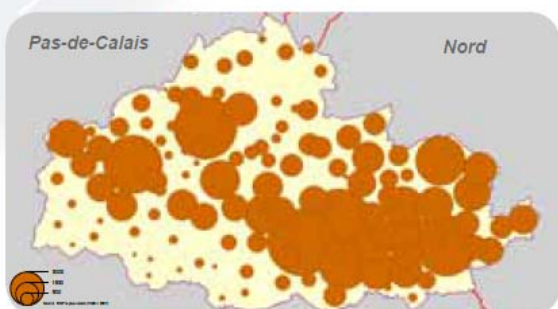
1.3.3 SUR LE TERRITOIRE DU SMT AG



Effectif des
60 ans et plus
dans la popu-
lation commu-
nale



Bénéficiaires
du service
Proxibus dédié
aux personnes
handicapées
(2006-2008)



Population
communale
potentielle-
ment à mobi-
lité réduite

A défaut de données précises sur le nombre de personnes handicapées vivant sur le territoire du SMT, les 3 cartes ci-contre tentent de dresser, à partir des données disponibles, un premier état des lieux de la population susceptible d'être concernée par la mise en accessibilité du réseau de bus. Cette cartographie montre que les principaux enjeux se concentrent dans le cœur urbain Liévin-Lens-Hénin et dans les deux pôles que sont le Béthunois et le Bruaysis-Auchelois.

Réalisation SMT / source INSEE / nov.08

2 PRESENTATION DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT ARTOIS GOHELLE



Source : SMT-Artois-Gohelle



Le SMT AG est l'établissement public en charge du réseau de transports en commun TADAO créé le 22 janvier 2003 dans le but d'unifier et de gérer en commun un réseau unique de transport public. A cette époque, le territoire représentait 50 communes et 370 000 habitants.

Depuis l'adhésion de nouveaux territoires en 2006, le périmètre s'étend désormais sur 762 km², ce représente 3 agglomérations, 115 communes et 600 500 habitants (40 % de la population du Pas de Calais) :

- Lens-Liévin ;
- Hénin-Carvin ;
- et Béthune-Bray.

Ce périmètre est le septième Périmètre de Transport Urbain (PTU) de France et le second de la région Nord Pas de Calais en nombre d'habitants.



Le SMT AG a pour rôle de :

- Organiser les transports en commun ;
- Concevoir et mettre en œuvre une politique cohérente en matière de transport.

2.1 COMPETENCES ET MISSIONS DU SMT AG

Les compétences du SMT AG sont les suivantes :

- Etudes, aménagement, organisation, gestion et amélioration des transports collectifs ;
- Transport scolaire ;
- Plan de Déplacements Urbains (PDU) : mise à l'étude, réalisation, mise en œuvre et suivi ;
- Diverses études de transport : mise en place d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité (compte déplacement, service d'information multimodale, enquêtes, observatoires) ;
- Mobilier urbain susceptible d'équiper le réseau ;
- Acquisition foncières et constitution de réserves foncières nécessaires à l'accomplissement des compétences reprises précédemment ;
- Travaux d'aménagement et de voirie, qui sans concerner exclusivement les transports collectifs, ont néanmoins pour objet l'amélioration des conditions de circulation et la vitesse commerciale des véhicules ;
- Définition, réalisation et gestion sur le territoire des parcs relais pouvant contribuer à l'amélioration du réseau de transport en commun ;
- Organisation, gestion directe ou déléguée, de tout service en lien avec les modes de déplacements doux (vélos, rollers...) ou de type covoiturage / autopartage permettant de renforcer la multi modalité des pôles de transports en commun ;
- Etudes, réalisation et suivi des aménagements urbains liés aux déplacements des modes « doux » (vélo, rollers...), contigus aux voiries de transports en commune en site propre nouvellement créées. Cette compétence est étendue à l'aménagement de trottoirs dans les secteurs où ils ne préexistent pas aux voiries de transports en commun en site propre nouvellement créées.



Ce qu'il faut retenir :

- Le SMT AG assure la maîtrise d'ouvrage des travaux relevant de ses compétences.
- Le SMT AG développe et organise le réseau TADAO dont l'exploitation se fait en Délégation de Service Public (DSP). Tous les projets de transports sur le territoire du SMT AG sont à l'initiative et sous la responsabilité du SMT AG.



Le SMT AG en quelques chiffres

En 2015, le réseau TADAO représente :

- + 16 millions de voyageurs par an ;
- + 12 millions de kilomètres parcourus chaque année ;
- 2 688 points d'arrêt ;
- 57 lignes de bus ;
- 425 autobus et autocars mobilisés aux heures de pointe ;
- 196 circuits scolaires pour 82 établissements scolaires desservis, 26 000 scolaires dont la gratuité est prise en charge par le SMT AG (au 3 septembre 2012) ;
- 5 boutiques TADAO ;
- 1 service de transport à la demande PROXIBUS...

2.2 PRESENTATION DU RESEAU TADAO

2.2.1 LA DELEGATION DU SERVICE PUBLIC

TADAO est le nom du réseau de transport en commun du SMT AG. Il est géré sous forme de délégation de service public conclue du 1^{er} septembre 2010 au 31 août 2016, soit pour une durée de 6 ans. L'opérateur privé est autorisé à exploiter le réseau selon une feuille de route dressée par le SMT AG.

La prochaine DSP est prévue pour la période allant du 1 septembre 2016 au 31 août 2023, sur une durée de 7 ans.

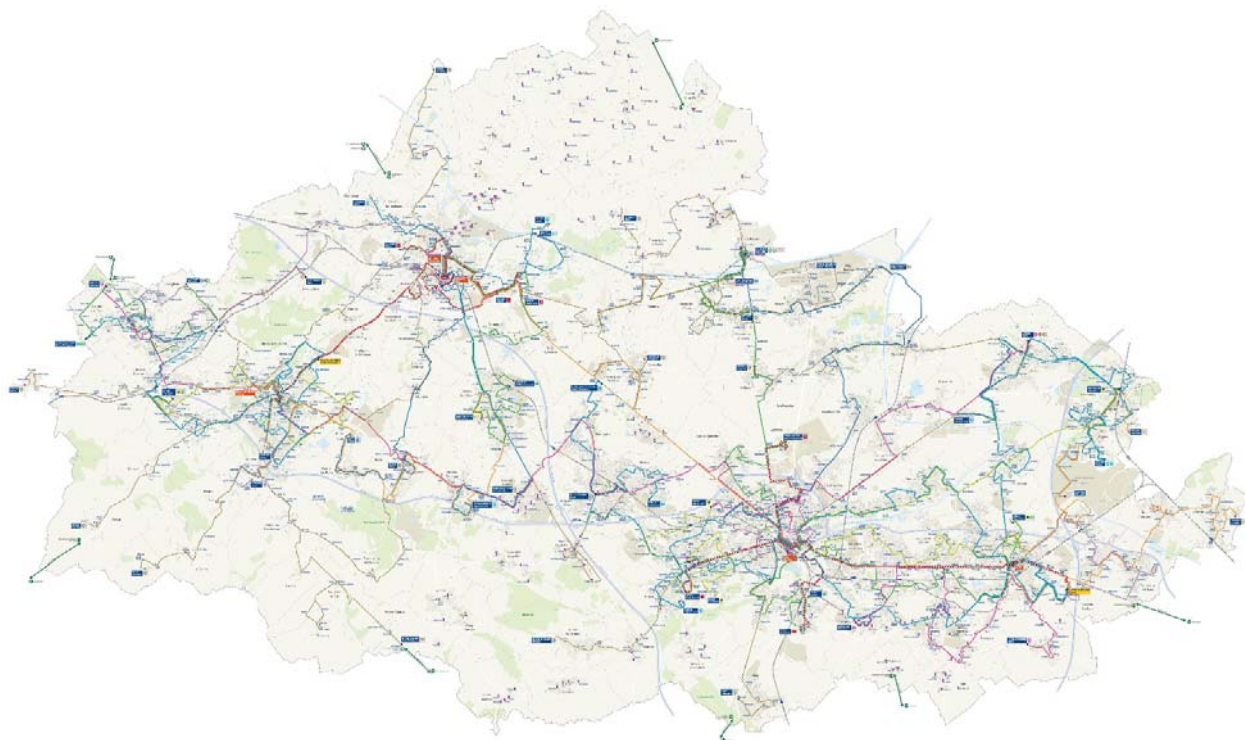
Les lignes régulières comme les lignes de services à la demande sont exploitées par la société KEOLIS Artois Gohelle.

Les bus, comme les dépôts, sont la propriété du SMT AG.

2.2.2 LES GRANDS PRINCIPES DU RESEAU

2.2.2.1 La carte du réseau

Réseau TADAO en août 2015 – territoire SMT AG – source : SMT AG



2.2.2.2 Les lignes de bus

Depuis le 1^{er} janvier 2012, le réseau TADAO est hiérarchisé et articulé autour de pôles d'échanges.

Les lignes du réseau sont hiérarchisées en fonction de leur fréquence de passage. Quatre catégories sont donc été créées selon les critères présentés dans le tableau suivant (source TADAO) :

NOM	NOMBRE	SERIE	COULEUR SUR LES PLANS	FREQUENCE	DESCRIPTION
BULLES	4	1 à 9		15 ou 20 min	Lignes rapides, reliant les grands centres urbains, les quartiers denses et les grands pôles d'intérêt du territoire (centres commerciaux, hospitaliers, etc.)
BLEUES	8	10 à 19		30 min	En complément des lignes Bulle, grâce à une desserte plus fine des quartiers à destination des centres urbains et grands équipements du territoire (gares, centres villes, centres commerciaux ou de santé, etc.).
MOZAIC	20	20 à 49		20 lignes à l'heure	En complément des lignes Bulle et Bleue, faisant le lien entre les petites et moyennes communes du territoire et les centres urbains ou grands pôles d'attraction.
DUO	18	50 et plus		A la demande (travail / loisirs)	Lignes spécifiques, avec une fréquence étudiée pour répondre aux principales attentes des populations concernées. Certains de ces lignes sont mixtes, conjuguant des services réalisés de manière systématique (lignes 51 et 55) avec d'autres services disponibles uniquement sur réservation téléphonique.

Remarque : les lignes DUO déclenchent certains passages sur réservation téléphoniques jusqu'à 2 heures avant le départ.

Des services spécifiques existent également :

- **Allobus**, représentant 8 lignes de transport à la demande (A, E, H, B, F, I, C et G), sur réservation, offrant un service à la demande souple et efficace, adapté aux besoins des secteurs moins peuplés ou excentrés pour amener les usagers vers les centres villes ou les centres commerciaux ;

- **Proxibus**, service de transport public pour les personnes à mobilité réduite ;
- **Covoiturage**, pour une utilisation conjointe et organisée de l'automobile et du transport en commun ;
- **Navettes**, offrant des services spécifiques et pratiques :
 - la Navette Louvre Lens, navette directe et gratuite, pour rejoindre le musée depuis la gare de Lens ;
 - la Navette Centre Ville de Lens, fonctionnant le mardi et vendredi, offrant un aller / retour depuis les cités du Grand Condé ;
 - la Navette Centre Ville de Bruay ;
 - des Navettes Zones d'activités pour la desserte de :
 - ZI Artois Flandes avec 12 points d'arrêts répartis sur le parc avec des correspondances assurées matin et soir avec les TER vers Béthune et Lille en gare de La Bassée (4 allers / retours par jour) ;
 - DELTA 3, pour rejoindre la plate-forme de Dourges au départ de Libercourt, avec 2 allers / retours par jour et des correspondances possibles avec les lignes 15, 17, 33 et le TER en gare de Libercourt en complément de la ligne 29.

Structuration des lignes sur le territoire

SECTEUR GEOGRAPHIQUE	TYPE DE LIGNE	NUMERO DE LIGNE	TOTAL	TOTAL GENERAL
Lens – Liévin – Hénin	BULLE	1 3	2	22
	BLEUE	11 13 15 17	4	
	MOZAIC	21 22 23 25 27 31 33 35 37 39 41	11	
	DUO	51 53 55 57 59	5	
Béthune – Bruay	BULLE	2 4	2	27
	BLEUE	10 12 14 16	4	
	MOZAIC	20 22 24 26 28 30 32 34 40	9	
	DUO	50 52 54 56 58 60 62 64 66 68 70 114	12	

Spécificités des lignes

Nom de ligne	Régulière ou TAD	Nombre de points d'arrêt	Type de véhicules affecté à l'exploitation
4 BULLE	Régulière	270	Bus standard
8 BLEUE	Régulière	840	Bus standard
20 MOZAIC	Régulière	1891	Midibus
18 DUO	Régulière	1031	Midibus
5 Navettes	Régulière	113	Minibus
TAD	TAD	-	Minibus

2.2.2.3 Les points d'arrêt

2968 points d'arrêt existent sur le réseau TADAO pour 57 lignes.

Un audit a été réalisé en Juillet 2015 sur l'accessibilité des points d'arrêts dans le cadre de la rédaction du SDA'AAP :

- 162 quais environ sont accessibles, soit 5.5 % de l'ensemble des points d'arrêts ;
- 400 quais seront accessibles en 2016 ;
- 2400 quais ne sont pas accessibles.

2.2.3 L'INTERMODALITE



BUS & TER
AVEC UN SEUL ABONNEMENT TADAO PROFITEZ DES 2 !

COMME MARTIN, SOYEZ MALIN !

- Martin habite à Béthune et doit aller à la fac de Lens. Il prend le bus à Béthune, il prend le train à Lens, et le TADAO pour aller à la fac. Il profite ainsi de tous les avantages du TADAO.
- Pour aller en centre-ville, il prend le TADAO et rejoint Lens en moins de 20 minutes !
- Et pour aller de Lens à Béthune, il prend le TADAO et rejoint Lens en moins de 20 minutes !

C'EST PRATIQUE ET VRAIMENT PAS CHER !

MOINS DE 24 ANS : PROFITEZ DU BUS & DU TER POUR SEULS 10€ OU SEULEMENT 10€ !

TOUT PUBLIC : LE BUS & LE TER POUR SEULS 10€ OU SEULEMENT 10€ !

FAITES DES ÉCONOMIES !

Votre abonnement TADAO vous permet de combiner bus et TER au meilleur prix.

ET EN +

Les abonnements annuels sont aussi proposés. Ils sont réglés par prélèvement automatique gratuit sur 12 mois !

PENSEZ À LA PRIME TRANSPORT !

Vous êtes salarié, profitez de la prime de transport de votre employeur de 50% de votre abonnement TADAO !

Source : SMT-Artois-Gohelle

Depuis avril 2012, le SMT AG offre à ses abonnés un titre de transport valable sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs (TADAO + TER) au sein du territoire,

grâce à l'adhésion du SMT AG au Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT).

3 PRESENTATION DE L'ACCESSIBILITE DU RESEAU TADAO

3.1 L'ACCUEIL DES VOYAGEURS DANS LES BOUTIQUES

3.1.1 ETAT DES LIEUX DANS LE SDA DE 2009

Comme le préconisent la loi n°2005-102 du 11 février 2005 et le décret 2006-555 du 17 mai 2006, tous les gestionnaires d'établissements recevant du public devaient établir un diagnostic d'accessibilité aux personnes handicapées avant le 1er janvier 2011. Faisant partie intégrante des services de transport collectif, les boutiques TADAO ont fait l'objet d'un diagnostic d'accessibilité entre janvier et mars 2008, dans le cadre du schéma directeur.

Le réseau du SMT comptait 7 boutiques commerciales au 15 octobre 2007 dont 3 (Lens, Auchel et Auchy-les-Mines) n'ont pas fait l'objet d'un diagnostic.

La première a déménagé dans un local temporaire en février 2009, tandis que les deux autres ont fait l'objet d'une fermeture en septembre 2008.

3.1.1.1 Cas des dépositaires TADAO

Les dépositaires TADAO sont des commerçants ayant passé une convention avec TADAO. Ils distribuent les titres de transport et certains sont même équipés du terminal pour recharger les cartes à puce. Le SMT AG n'a pas effectué de diagnostic d'accessibilité de ces commerces, mais ceux-ci sont tenus au respect de la loi de février 2005, à savoir qu'ils devaient être accessibles en février 2015.

Le schéma directeur de 2009 a été l'occasion de sensibiliser ces commerces au thème de l'accessibilité. Ces critères d'accessibilité sont exigés par TADAO dans le cahier des charges, préalablement à la signature du contrat.

Ainsi, le SMT AG conforte le principe d'incitation pour la mise en accessibilité du commerce par le dépositaire.

3.1.1.2 Etude de terrain

Le diagnostic a rapidement mis en évidence qu'aucune boutique TADAO n'est adaptée à l'accueil des personnes handicapées. Outre le franchissement de la porte d'entrée qui pose souvent problème, l'agencement, des lieux et le mobilier ne permettent pas aux personnes de réaliser leurs opérations (guichet trop haut, salle mal éclairée, sièges inadaptés, etc.).

L'ensemble des résultats, avec une fiche par boutique, est rassemblé en annexe n°6 du SDA de 2009.

3.1.1.3 Actions retenues

Au regard des projets du SMT AG, notamment l'abandon du projet de deux lignes de tramway envisagé pour 2013-2014, la situation des boutiques du réseau TADAO devait fortement évoluer. La plupart des boutiques devaient être détruites puis reconstruites ou déménager.

En revanche, toute nouvelle boutique doit être accessible, qu'elle soit neuve ou qu'il s'agisse d'un local loué.

BOUTIQUES EN 2009	ACTIONS
Boutique d'Auchel	Fermeture définitive depuis le 1 ^{er} septembre 2008.
Boutique d'Auchy Les Mines	Fermeture définitive depuis le 1 ^{er} septembre 2008.
Boutique de Béthune	Concernée par l'ancien projet de ligne de Tramway Bruay – Béthune – Beuvry ; Destruction puis probable emménagement dans la future gare routière (2013).
Boutique de Bruay La Buisnière	Concernée par l'ancien projet de ligne de Tramway Bruay – Béthune – Beuvry ; Destruction puis emménagement dans une boutique à reconstruire ou un local existant (2013).
Boutique d'Hénin Beaumont	Concernée par l'ancien projet de ligne de Tramway Bruay – Béthune – Beuvry ; Maintien dans le local existant ; travaux d'aménagement programmés en 2009-2010.
Boutique de Lens	Concernée par l'ancien projet de ligne de Tramway Bruay – Béthune – Beuvry ; Destruction puis emménagement dans la future gare routière (2011) ; Accueil des usagers dans un local temporaire proche de la gare routière dès février 2009.
Boutique de Liévin	Concernée par l'ancien projet de ligne de Tramway Bruay – Béthune – Beuvry ; Aménagement dans une boutique à reconstruire ou un local existant (2013).

3.1.2 ETAT DES LIEUX EN 2015

En aout 2015, 5 boutiques TADAO sont recensées sur le territoire SMT AG :

BOUTIQUES EN 2015	CONTEXTES
Boutique de Lens	Localisation : face à la Gare Bus ; Concernée par la ligne de BHNS Bruay – Béthune – Beuvry ;
Boutique de Béthune	Localisation : près de la Gare SNCF ; Concernée par la ligne de BHNS Bruay – Béthune – Beuvry ;
Boutique de Bruay La Buisnière	Localisation : près du centre d'échanges bus des Provinces ; Concernée par la ligne de BHNS Bruay – Béthune – Beuvry ;
Boutique d'Hénin	Localisation : arrêt République, Espace Lumière et Gruyelle ; Concernée par la ligne de BHNS Bruay – Béthune – Beuvry ;
Boutique de Liévin	Localisation : arrêt Defernez ; Concernée par la ligne de BHNS Bruay – Béthune – Beuvry.

Les adresses des boutiques, horaires d'ouvertures en période scolaire et en vacances scolaires, ainsi que les dates de fermeture sont indiquées sur le site internet de TADAO (www.tadao.fr).

Un numéro, clairement affiché, est également mis à disposition du public (prix d'un appel local), ainsi que les horaires de disponibilité des conseillers en périodes scolaires et pendant les vacances scolaires.

3.1.2.1 Etude de terrain



Boutique de Henin Beaumont



Boutique de Lens

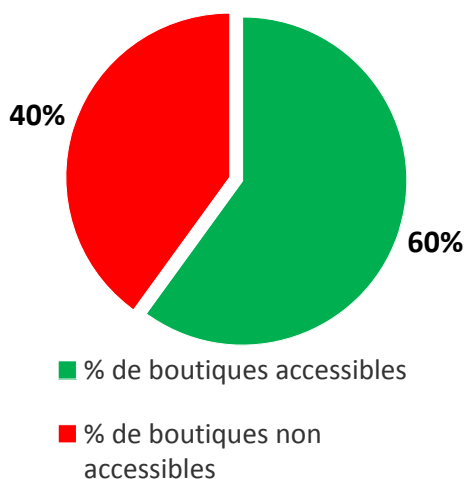
Les 5 boutiques TADAO ne sont pas en 2015 accessibles :

- Une seule, celle de Bruay La Buissière est accessible pour les PMR et présente un guichet bas ;
- Deux sont accessibles sur un seul des deux critères (accessibilité PMR) ;
- Deux ne sont pas du tout accessible.

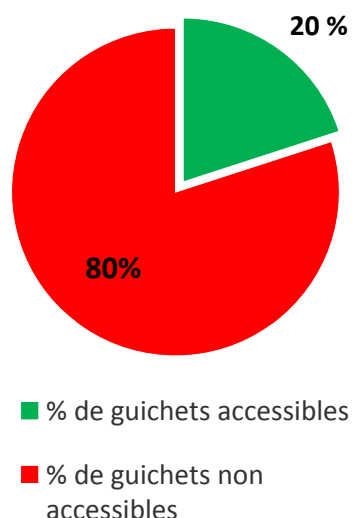
BOUTIQUES	Accessibilité PMR	Guichet bas
Boutique de Lens	Non	Non
Boutique de Béthune	Oui	Non
Boutique de Bruay La Buissière	Oui	Oui
Boutique d'Hénin	Oui	Non
Boutique de Liévin	Non	Non

Accessibilité des boutiques, source : SMT AG

Accessibilité des boutiques



Accessibilité des guichets



La charte signalétique

Rappel réglementaire :

La Loi 2005-102 du 11 février 2005, arrêté du 15 janvier 2007, ART 1, point 9 : *les caractères ont une hauteur de 1.5 centimètres au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.*

La charte signalétique existe déjà. Elle est utilisée dans les boutiques TADAO.

Elle respecte l'équilibre entre la grosseur de typographie et le positionnement des panneaux afin d'être lisible et accessible à tous :

- Un panneau positionné à la hauteur des yeux qui peut être écrit avec des caractères de grosseur normale ;
- Un panneau suspendu avec de gros caractères pour l'amélioration de la lecture et la prise d'information ;
- Un code couleur.

La charte est claire et lisible et notamment :

- Indique les directions de manière explicite pour les usagers ;
- Etablie une suite logique dans l'enchaînement des indications.

3.1.2.2 Actions retenues

L'ensemble des boutiques TADAO seront accessibles d'ici 2017.

BOUTIQUES	ACTIONS A MENER
Boutique de Lens	- Achat de guichet bas avec un achat prévu pour 2017 - Installation d'une rampe
Boutique de Béthune	- Achat de guichet bas avec un achat prévu pour 2017 - Déménagement en 2017 au niveau du pôle d'échange
Boutique de Bruay La Buissière	- Déménagement lors de l'arrivée du BHNS en 2018 - 2019
Boutique d'Hénin	- Achat de guichet bas avec un achat prévu pour 2017
Boutique de Liévin	- Achat de guichet bas avec un achat prévu pour 2017 - Installation d'une rampe

3.1.2.3 Suivi de l'accessibilité

Les boutiques

Le SMT AG sensibilise régulièrement les dépositaires TADAO afin de faciliter la mise en accessibilité des boutiques par les commerçants, conformément à la législation en vigueur.

Le SMT AG joue ici un rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) auprès des dépositaires.

La signalétique

Ce travail doit se faire en collaboration avec les associations.

Il s'agit de compléter la charte déjà existante pour qu'elle réponde aux attentes et besoins des usagers notamment les personnes présentant une déficience, tout en restant dans une enveloppe budgétaire et techniquement réalisable.

3.2 L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

3.2.1 ETAT DES LIEUX DANS LE SDA DE 2009

Le réseau TADAO n'était pas équipé, au 1er janvier 2009, de système d'information aux voyageurs (aucune information dynamique ni à l'intérieur des autobus ni aux points d'arrêt). De même, les supports d'information « papier », tels que plan de réseau, fiches horaires ou encore guide du voyageur n'ont pas été adaptés aux

personnes malvoyantes. Le SMT AG a cependant souhaité, dans le cadre des relevés « terrain », faire un état des lieux de la qualité de l'information mise à disposition des usagers au point d'arrêt. Cet audit se base sur les recommandations du décret du 15 janvier 2007 et sur la charte qualité mise en place par l'exploitant TADAO, qui fait elle-même l'objet de contrôles périodiques de la part du SMT AG.

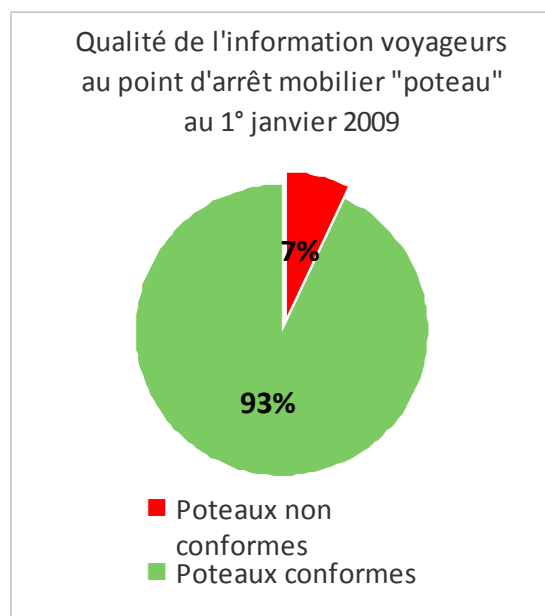
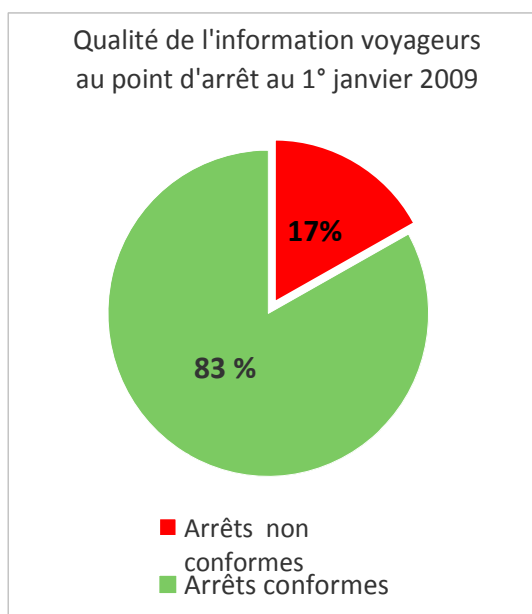
- L'information est CONFORME si le point d'arrêt comporte tous les éléments suivants :
 - Le nom de l'arrêt lisible perpendiculairement à la chaussée ;
 - Le(s) numéro(s) et destination(s) de la ou des ligne(s) desservant l'arrêt ;
 - La ou les fiche(s) horaire(s) en vigueur ;
 - Le schéma synthétique de la ou des ligne(s) ;
 - Un plan du réseau (uniquement pour les abribus).

- L'information est NON CONFORME si au moins un des éléments précédents est manquant.

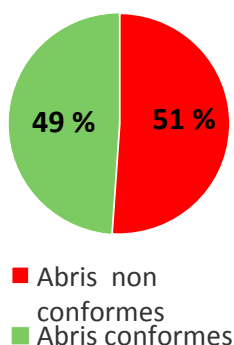
3.2.1.1 Etude de terrain

Au 1^{er} octobre 2008, sont recensés 2842 points d'arrêts répartis de la manière suivante :

- 2177 points d'arrêt de type poteau ;
- 665 points d'arrêt de type abribus.



Qualité de l'information voyageurs au point d'arrêt
 mobilier "abribus" au 1^{er} janvier 2009



3.2.1.2 Actions retenues

L'information aux voyageurs pour les personnes handicapées est un élément fondamental de l'accessibilité.

Le diagnostic de 2009 a mis en évidence l'absence d'information dynamique. L'amélioration de l'information passe également par l'adaptation des supports physiques, l'équipement des véhicules et des points d'arrêt ou encore la possibilité de s'informer en ligne.

Une attention particulière est également apportée à l'identification du caractère accessible ou non de chaque arrêt.

L'INFORMATION DES VOYAGEURS	ACTIONS A MENER
Information en temps réel, dans le bus et au point d'arrêt	- Expérimentation en 2009 de l'information dynamique dans le bus sur les lignes BULLE ; - Annonce visuelle et sonore du prochain arrêt desservi dans le bus ; - Annonce sonore du numéro de ligne et de la destination à l'ouverture des portes à l'arrêt ; - A partir de 2010, tout nouveau véhicule acheté sera équipé des annonces visuelles et sonores ; - Extension progressive à tout le parc d'autobus de 2010 à 2015 ; - A défaut d'annonces, possibilité d'aide du conducteur pour repérer l'arrêt de descente ; - A partir de 2010, les véhicules accessibles bénéficieront de plans de ligne schématiques ;

	- Expérimentation en 2010 de l'information dynamique au point d'arrêt à la gare routière de Lens ; - Informer de manière visuelle et sonore des perturbations sur le réseau (travaux, déviations...).
Equipements des points d'arrêt	- Depuis 2008, l'information au point d'arrêt est mise aux normes de l'arrêt du 15 janvier 2007 ; - Veiller au bon éclairage sans éblouissement du point d'arrêt et au contraste de lecture ; - Apposition d'un logo « UFR » lorsque le point d'arrêt est accessible aux personnes en fauteuil ; - Réflexion sur la constitution d'un « label » pour qualifier le niveau d'accessibilité des arrêts.
Adaptation des supports d'information	- Expérimentation d'un guide horaire à gros caractères et diffusion sur CD en 2009-2010 ; - Systématisation d'un code couleur pour la désignation des lignes (plan, fiche horaire, girouette) ; - Proposition d'un plan de réseau schématisé plus compréhensible en 2010 ; - Depuis 2008, affichage d'un plan de réseau sectorisé lorsque le cadre de l'abribus le permet ; - Intégration au guide du voyageur du caractère accessible ou non des lignes et des boutiques ; - Depuis septembre 2008, TADAO propose un site Internet à la norme W3C/WAI ; - Depuis décembre 2008, le SMT AG propose un site Internet à la norme W3C/WAI.

3.2.2 ETAT DES LIEUX EN 2015



Diffuser des fiches horaires à gros caractères :
 Diffuser des fiches horaires sur CD :

Etat des lieux en 2015

non réalisé

*non diffusé mais
 disponible sur le site
www.TADAO.fr*

Améliorer les plans de réseau (sectorisés, schématisés)
 Intégrer l'accessibilité au guide des voyageurs

réalisé

réalisé

3.2.2.1 Etude de terrain

L'information aux voyageurs est de bonne qualité en 2015. Un travail en ce sens a été réalisé depuis le SDA 2009.

Les phrases sont courtes, les informations simples et succinctes, les numéros d'aide facilement identifiables, les contrastes, la taille des caractères sont adaptés, etc.

L'information aux arrêts de bus

L'information aux arrêts de bus doit être accessible pour tous. Pour cela, la lisibilité de l'information doit répondre à certains critères : taille des caractères utilisés, contraste des couleurs utilisées, éclairage local ou ambiant, etc.

Aujourd'hui, sur le territoire du SMT AG, l'information des usagers des transports publics est à compléter. Chaque point d'arrêt est équipé à minima d'information et d'un plan de réseau. Par contre, les pictogrammes concernant l'accessibilité par type de handicap ne sont pas présents sur le plan du réseau et le panneau d'information.

3		Vendin-le-Vieil		L	
Matin		Hor			
VENDIN-LE-VIEIL	Centre Commercial				
	Parc des Oytises	06:10	06:30	06:49	07:07
	Grande Résidence	06:13	06:33	06:52	07:10
	Piscine	06:15	06:35	06:54	07:13
	Hôpital	06:15	06:35	06:54	07:13
	Caisse de Secours	06:15	06:35	06:54	07:13
	Care Bus - Quai B	06:23	06:43	07:03	07:23
	Montgré	06:27	06:47	07:07	07:27
	Mallarmé	06:28	06:48	07:08	07:28
	Hôtel de Ville	06:33	06:53	07:13	07:33
LENS	Rue Helle	06:35	06:55	07:15	07:35
	Lycée Picasso	06:36	06:56	07:17	07:37
	République	06:39	06:59	07:20	07:40
AVION	Centre Commercial	13:17	13:37	13:57	14:17
	Parc des Oytises	13:19	13:39	13:59	14:19
	Grande Résidence	13:27	13:47	14:07	14:27
	Piscine	13:30	13:50	14:10	14:30
	Hôpital	13:33	13:53	14:13	14:33
	Caisse de Secours	13:34	13:54	14:14	14:34
	Care Bus - Quai B	13:43	14:03	14:23	14:43
	Montgré	13:47	14:07	14:27	14:47
	Mallarmé	13:48	14:08	14:28	14:48
	Hôtel de Ville	13:53	14:13	14:33	14:53
LENS	Rue Helle	13:55	14:15	14:35	14:55
	Lycée Picasso	13:57	14:17	14:37	14:57
	République	14:00	14:20	14:40	15:00
AVION	Centre Commercial	14:00	14:20	14:40	15:00
	Parc des Oytises	14:02	14:22	14:42	15:02
	Grande Résidence	14:10	14:30	14:50	15:10
	Piscine	14:13	14:33	14:53	15:13
	Hôpital	14:16	14:36	14:56	15:16
	Caisse de Secours	14:17	14:37	14:57	15:17
	Care Bus - Quai B	14:26	14:46	15:06	15:26
	Montgré	14:30	14:50	15:10	15:30
	Mallarmé	14:31	14:51	15:11	15:31
	Hôtel de Ville	14:36	14:56	15:16	15:36
LENS	Rue Helle	14:38	14:58	15:18	15:38
	Lycée Picasso	14:40	15:00	15:20	15:40
	République	14:43	15:03	15:23	15:43

Les fiches horaires

Les fiches horaires ne précisent pas l'accessibilité d'une ligne ou d'un point d'arrêt. Pour cela, il est intéressant de mettre en valeur les lignes ou arrêts accessibles pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Toutefois, seule la ligne 3 fait exception. Néanmoins, seul le pictogramme « handicap moteur 3 » est présent. Tous les autres pictogrammes (handicap visuel, mental, auditif, etc.) ne sont pas représentés.

Ci-contre : fiche horaire de la ligne de bus 3 avec le pictogramme, source : tadao.fr

21	Courrières	Fouquières-lez-Lens	Lens
Horaires valables du lundi au samedi			
Plan de ligne Centre Commercial Cimetière Paysager Centre Hospitalier Willy Brandt Place de la République Moulin Deux Villes Dormoy Varsovie Paul Guesde Église Mairie Desmoulins Jaurès Salle François Mitterrand EHPAD Carnot Sainte-Barbe Bourgauf Lorraine Courtaigne Ampère Poste Mairie Gambetta Rue du 14 Juillet ZAE Averlans Étienne Dolet Muid Jiolat Épinette Cimetière Est Pont de Douai Centre-ville Gare Bus Lycée Béal	Centre Commercial Cimetière Paysager Centre Hospitalier Willy Brandt Place de la République Moulin Deux Villes Dormoy Varsovie Paul Guesde Église Mairie Desmoulins Jaurès Salle François Mitterrand EHPAD Carnot Sainte-Barbe Bourgauf Lorraine Courtaigne Ampère Poste Mairie Gambetta Rue du 14 Juillet ZAE Averlans Étienne Dolet Muid Jiolat Épinette Cimetière Est Pont de Douai Centre-ville Gare Bus Lycée Béal		
	Centre Commercial Cimetière Paysager Centre Hospitalier Willy Brandt Place de la République Moulin Deux Villes Dormoy Varsovie Paul Guesde Église Mairie Desmoulins Jaurès Salle François Mitterrand EHPAD Carnot Sainte-Barbe Bourgauf Lorraine Courtaigne Ampère Poste Mairie Gambetta Rue du 14 Juillet ZAE Averlans Étienne Dolet Muid Jiolat Épinette Cimetière Est Pont de Douai Centre-ville Gare Bus Lycée Béal		

Ci-dessus : fiche horaire de la ligne 21 montrant la qualité de l'information avec la qualité des couleurs, la simplicité de l'information, etc.

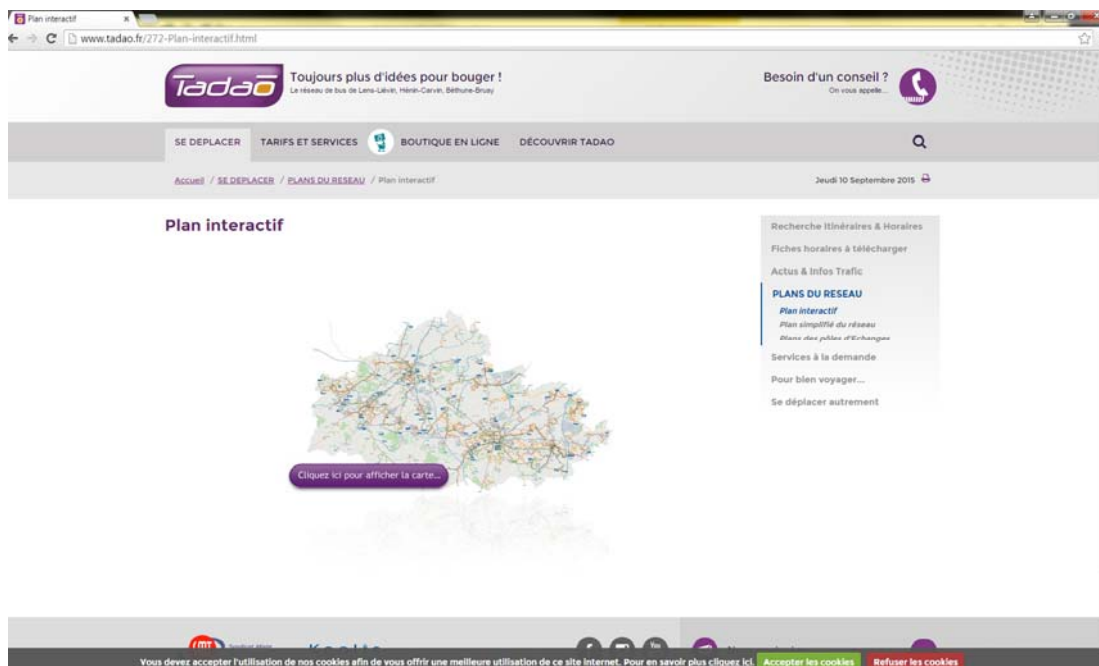
L'application SMARTPHONE

L'application SMARTPHONE est également mise en place sur l'ensemble des lignes.

toute l'année sauf juillet et août. Pratique! Complétez cette ligne par les TER présents sur le territoire Tadao. Ils sont accessibles avec votre abonnement Tadao mensuel ou annuel. 810 00 11 78 valables à partir du 31 août 2015		Horaires valables du lundi au samedi Obilghem Bethune Beuvry	
nouveau! Rejoignez-nous sur facebook.com/TadaoOfficial avec calculateur d'itinéraires Appli TADAO GRATUITE sur Google play App Store		10	

Fiche horaire de la ligne de bus 10 avec le logo SMARTPHONE, source : tadao.fr

Le site internet



Le site internet www.tadao.fr, source : tadao.fr

Le site internet www.tadao.fr a été conçu en respectant les critères d'accessibilité du W3C/WAI pour les niveaux 1,2 et 3.

Toutefois, aucune démarche de labellisation n'est en cours.

3.2.2.2 Actions retenues

Les actions à mener ont pour but de renforcer la politique actuelle en matière d'information des voyageurs afin de proposer une signalétique adaptée et permettre ainsi l'accès pour tous les publics à l'information.

Un travail est en cours au niveau des dépliantes lignes / horaires / arrêts afin de les rendre encore davantage accessibles et lisibles, avec une information concernant l'accessibilité par arrêt et handicap. Lors des temps forts de renouvellement du plan du réseau et des fiches horaires, les fiches horaires seront actualisées par l'indication des pictogrammes.

Un numéro gratuit TADAO, destiné à recevoir les doléances du public, est disponible dans les agences et sur le site internet du SMT AG. Le service fait ensuite un report de l'information au SMT AG pour toute remarque. Suite à cela, le SMT AG étudie la demande et effectue des actions correctives si nécessaire. Un retour de ces informations est également fait lors de rencontres en présence d'associations représentant le monde du handicap.

De plus, la mise en œuvre d'un nouveau SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur) prévu pour 2018 permettra d'intégrer de l'information dynamique à bord des véhicules et également en station. L'information en temps réel apportera un vrai gain en termes de service aux usagers.

Pour le site internet, la démarche de labellisation Accessiweb du site internet TADAO est à mettre en place pour obtenir un « certificat d'accessibilité AccessiWeb ».

Campagne de sensibilisation auprès des usagers

Sensibiliser l'ensemble des usagers aux problématiques des personnes handicapées et à mobilité réduite permet une meilleure cohabitation sur le réseau.

Cela permet aux usagers de laisser la priorité au public mentionné sur les panneaux, d'expliquer où se placer lorsqu'un usager en fauteuil roulant entre dans le bus, etc.

Une information sur la montée / descente et le positionnement des bagages volumineux, le sens civique des usagers, sont à expliquer ou rappeler. Cela peut se faire sous forme d'affichage et / ou d'informations données par le conducteur.

3.3 LE MATERIEL ROULANT

3.3.1 ETAT DES LIEUX DANS LE SDA DE 2009

Le réseau TADAO possède la particularité d'être très hétérogène en termes de matériels de transport. Au 1^{er} décembre 2008, 5 sous-traitants principaux interviennent réalisent près de 43 % du total des kilomètres (voir en annexe n°5 la liste de ces sous-traitants dans le SDA de 2009).

Ce contexte local rend un peu plus difficile la mise en accessibilité du réseau, puisque de nombreuses lignes en milieu urbain sont encore exploitées en autocar.

3.3.1.1 Etude de terrain

Un autobus standard est considéré comme accessible s'il possède les éléments suivants (issus du décret 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant) :

- Plancher bas intégral ;
- Palette électrique en porte centrale ;
- Au moins un emplacement pour un fauteuil roulant au centre du véhicule ;
- Quatre places réservées aux personnes mobilité réduite à l'avant ;
- Emmarchements antidérapants et contrastés.

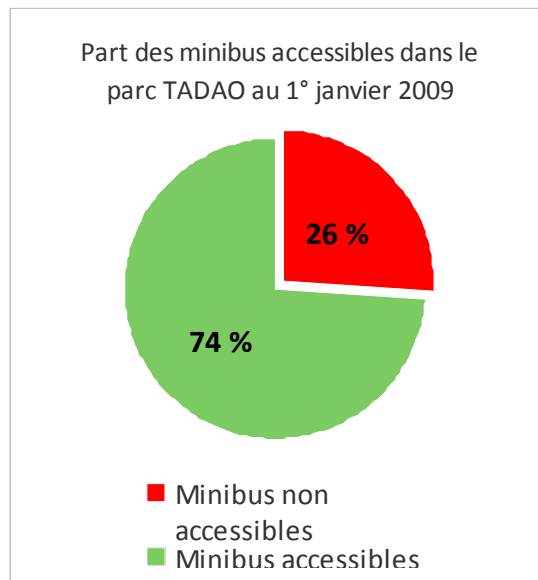
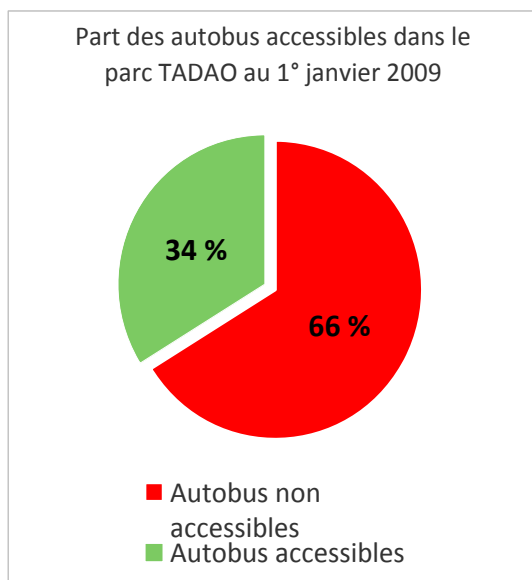


Autobus standard accessible – Photo Minibus accessible – Photo SMT AG
SMT AG

Un minibus est considéré comme accessible s'il possède les éléments suivants :

- Au moins un emplacement pour un fauteuil roulant ;
- Une palette électrique, hydraulique ou manuelle.

Au 1^{er} janvier 2009, le réseau présentait 113 autobus standard dédiés à l'exploitation des lignes régulières et 27 minibus dédiés aux lignes de transport à la demande et service spécialisé en direction des personnes handicapées.



3.3.1.2 Actions retenues

Depuis 2006, le SMT AG renouvelle annuellement une partie de son parc d'autobus. Les véhicules achetés depuis cette date sont tous accessibles et répondent aux derniers critères techniques des lois européennes et françaises.

La première action de SMT AG a été donc de poursuivre ce renouvellement à un rythme soutenu, tout en mettant en œuvre certaines mesures nécessaires à un voyage des personnes handicapées en autonomie.

RENOUVELLEMENT ET ADAPTATION DU PARC D'AUTOBUS	ACTIONS RETENUES
Renouvellement du parc d'autobus	Depuis 2006, tout nouveau véhicule acheté est accessible ; Objectif : 100 % des véhicules accessibles en 2015 ; Rythme de renouvellement renégocié à partir de 2011 (nouvelle DSP).
Réflexion sur la mise à disposition de véhicules accessibles par les sous-traitants à partir de 2011 (nouvelle DSP)	
Aménagements à l'intérieur / extérieur des véhicules visant à permettre une réelle autonomie	- A partir de 2009, tout nouveau véhicule acheté sera équipé d'une girouette avant en couleurs ; - Standardiser la position des valideurs ; - Un valideur près du poste de conduite pour la montée par l'avant ; - Un valideur abaissé près de l'emplacement UFR pour la montée ne porte centrale ; - Placer les boutons « arrêt demandé » et les valideurs à moins de 1,3 m du sol ; - Changer le contraste des boutons « arrêt demandé » : choix du « jaune sur fond gris ».

3.3.2 ETAT DES LIEUX EN 2015

Tableau ci-dessous : comparatif SDA 2009 et SDA'AAP 2015

Renouvellement et aménagement des véhicules (parc en propre)	Situation en 2008	Objectif 2015	Réalisé en 2015	Objectif
Pourcentage d'autobus accessibles	32 %	100 %	65 %	A fixer par la Loi
Pourcentage de minibus accessibles	75 %	100 %	84 %	
Pourcentage d'autobus avec girouette en couleurs	14 %	100 %	45.30 %	
Pourcentage d'autobus avec équipement UFR	22 %	100 %	72.60 %	

Remarque : les chiffres pour les équipements UFR sont extraits du rapport d'activités du délégataire de 2014 mais le détail des différentes installations n'est pas précisé : annonces, deux valideurs, plans de ligne schématique.

Le diagnostic s'est concentré sur le parc TADAO en propre, qui compte au 1er janvier 2015, 113 autobus standard dédiés à l'exploitation des lignes régulières et 31 minibus dédiés aux lignes de transport à la demande et au service spécialisé en direction des personnes handicapées.

A titre d'information, au 31 juillet 2015, 7 sous-traitants principaux interviennent dans l'exploitation du réseau, soit 2 sous-traitants de plus que lors du SDA 2009. Il s'agit des compagnies :

- Autobus Artésiens ;
- Benoît ;
- Delelis ;
- Dourlens ;
- Mullie Voyages ;
- Rose ;

- Voyages Westeel.

3.3.2.1 Rappel des conditions d'accessibilité des véhicules

Tous les véhicules mis en place dans le cadre de l'offre publique de transport doivent être accessibles conformément au décret 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant et à l'arrêté du 3 mai 2007.

Toutefois, suite à l'ordonnance de 2014, un texte est en cours de validation afin d'établir le pourcentage de véhicules devant être accessibles.

D'autre part, les critères énoncés au Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport sont également pris en compte, à savoir :

- Plancher bas intégral ;
- Rampe d'accès ;
- Girouette avant en couleurs ;
- Annonces visuelles / sonores ;
- Deux valideurs (dont un en porte centrale) ;
- Boutons d' « arrêt demandé » de couleur contrastée ;
- Plans de lignes schématiques ;
- Palette électrique en porte centrale ;
- Au moins un emplacement pour un fauteuil roulant au centre du véhicule ;
- Quatre places réservées aux personnes à mobilité réduite à l'avant ;
- Emmarchements antidérapants et contrastés.

3.3.2.2 Etude de terrain

Le réseau TADAO est desservi par 383 véhicules.

144 véhicules appartiennent à la SMT AG et sont répartis selon le dispositif suivant :

	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPEMENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	SIV	ACCESSIBILITE TOTALE
Midibus	GX 117	11	0	0	0	0
	GX 127	3	3	3	0	0
	CITARO K	5	5	1	3	0
	CITARO	47	47	36	47	2
	AGORA	15	0	0	3	0
	CITELIS	31	31	13	26	0
	A 330	1	0	0	0	0
	TOTAL	113	86	53	79	2
Minibus SAD PMR	JUMPER	9	4	0	-	0
	MASTER	22	22	12	-	0
	TOTAL	31	26	12	-	0
	TOTAL GENERAL	144	112	65	79	2

L'âge moyen du parc est de 6.5 ans au 31/12/2014.

Synthèse de l'accessibilité des véhicules SMT AG

	EQUIPEMENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	SIV	ACCESSIBILITE TOTALE
Midibus	76 %	47 %	70 %	2 %
Minibus SAD PMR	84 %	39 %	-	0 %
Total du parc	77.7 %	45 %	70 %	1.5 %

Parc des sous-traitants :

Le parc des sous-traitants représentent 298 bus et cars.

DEPOT	ARTESIEN	BENOIT	DELELIS	DOURLENS	MULLIE VOYAGES	ROSE	WESTEEL
NOMBRE DE VEHICULES	85	25	1	22	21	20	124
BUS	24	3	0	0	6	4	34
MINIBUS	0	0	0	0	1	0	0
CAR	61	22	1	22	14	16	90

Aucun des sous-traitants ne présente une accessibilité totale de son parc.
 Aucun n'est équipé en girouette frontale de couleur.

Pourcentage de l'accessibilité selon le type de véhicules avec le critère équipements UFR

DEPOT	ARTESIEN	BENOIT	DELELIS	DOURLENS	MULLIE VOYAGES	ROSE	WESTEEL
NOMBRE DE VEHICULES	85	25	1	22	21	20	124
BUS	33 %	67 %	-	-	-	100 %	59 %
MINIBUS	-	-	-	-	0 %	-	-
CAR	20.5 %	27%	1 %	45.5 %	0 %	25 %	35 %

Pourcentage de l'accessibilité, tout type de véhicule confondu, selon le critère équipement UFR

DEPOT	ARTESIEN	BENOIT	DELELIS	DOURLENS	MULLIE VOYAGES	ROSE	WESTEEL
NOMBRE DE VEHICULES	85	25	1	22	21	20	124
EQUIPEMENT UFR en %	24.1 %	32 %	0 %	45.5 %	0 %	40 %	50 %

Détail du parc des sous-traitants :

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPEMENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESSIBILITE TOTALE
ARTESIEN	AXER	28	0	0	0
	SCOLER 3	11	4	0	0
	SU 283	5	0	0	0
	CROSSWAY	1	1	0	0
	315 H	1	0	0	0
	RECREO	8	1 pré équipé	0	0
	GX 327	6	1	0	0
	S 416	18	7	0	0
	530	7	7	0	0

L'âge moyen des bus artésiens est de 6.56 ans et celui de leurs cars de 8.65 ans, soit une moyenne de 7.96 ans.

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPE MENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESSI BILITE TOTALE
BENOIT	ARES	4	0	0	0
	AGORA	2	1	0	0
	CROSSWAY	5	5	0	0
	RECREO	8	1	0	0
	ILIADE	2	0	0	0
	CYTELIS	1	1	0	0
	TRACER	3	0	0	0

L'âge moyen des bus Benoit est de 4.37 ans et celui de leurs cars de 7.98 ans, soit une moyenne de 6.97 ans.

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPE MENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESSI BILITE TOTALE
DELELIS	915 ACRON	1	0	0	0

L'âge moyen du car Delelis est de 11.89 ans.

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPE MENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESSI BILITE TOTALE
DOURLENS	Crossway	10	8	0	0
	Ares	5	0	0	0
	Axer	5	0	0	0
	Safari	2	2	0	0

L'âge moyen des bus Dourlens est de 3.23 ans et celui de leurs cars de 10.82 ans, soit une moyenne de 8.11 ans.

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPE MENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESS IBILITE TOTALE
MULLIE VOYAGES	T9	1	0	0	0
	RECREO	6	0	0	0
	AIRWAY	2	0	0	0
	DAILY	1	0	0	0
	ARES	9	0	0	0
	ILLIADE	2	0	0	0

L'âge moyen des cars Mullie Voyages est de 8.34 ans.

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPE MENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESS IBILITE TOTALE
ROSE	CROSSWAY	3	3	0	0
	415 NF	1	1	0	0
	A 330	3	3	0	0
	915	1	0	0	0
	RECREO	1	1	0	0
	INTOURO	1	0	0	0
	ILIADE	2	0	0	0
	ARES	6	0	0	0
	815 CL	2	0	0	0

L'âge moyen des bus Rose est de 8.02 ans et celui de leurs cars de 10.08 ans, soit une moyenne de 9.32 ans.



Ce qu'il faut retenir

- 74 véhicules standards sont accessibles sur 113 véhicules, soit 65.5 % des véhicules standards ;
- 28 véhicules ALLOBUS / PROXIBUS sont accessibles sur 33, soit 85 % des véhicules ALLOBUS / PROXIBUS ;
- 100 % des véhicules renouvelés respectent les normes d'accessibilité (rampes UFR, girouette de couleur, etc.).

DEPOT	TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	EQUIPEMENT UFR	GIROUETTE FRONTALE DE COULEUR	ACCESSIBILITE TOTALE
WESTEEL	CITARO	34	20	0	0
	ARWAY	3	1	0	0
	315 GTHD	2	0	0	0
	RECREO	16	0	0	0
	TRACER	7	0	0	0
	INTOURO	22	21	0	0
	CROSSWAY	18	16	0	0
	AXER	11	1	0	0
	INTEGRO	1	1	0	0
	ARES	8	2	0	0
	FR1	1	0	0	0
	TRACER DRLS	1	0	0	0

L'âge moyen des bus Westeel est de 7.45 ans et celui de leurs cars de 7.71 ans, soit une moyenne de 7.45 ans.



Ce qu'il faut retenir

Chiffres 2014 :

L'âge moyen du parc est de 6.5 ans (au 31/12/2014). Le renouvellement de 5 bus standards CITARO (Evobus) est prévu fin 2015.

En 2016, la livraison prévisionnelle de 1 bus standard est programmée et le SMT AG a un projet d'acquisition en motorisation hybride diesel/électrique.

Ces renouvellements auront un système d'informations à destination des voyageurs (annonce sonore + affichage déroulant), une zone UFR aménagée et une girouette frontale de couleur.

Depuis 2015, le SMT a équipé 71 véhicules d'écrans voyageurs ou de bandeaux lumineux. L'objectif est de rendre plus attractif le matériel roulant.

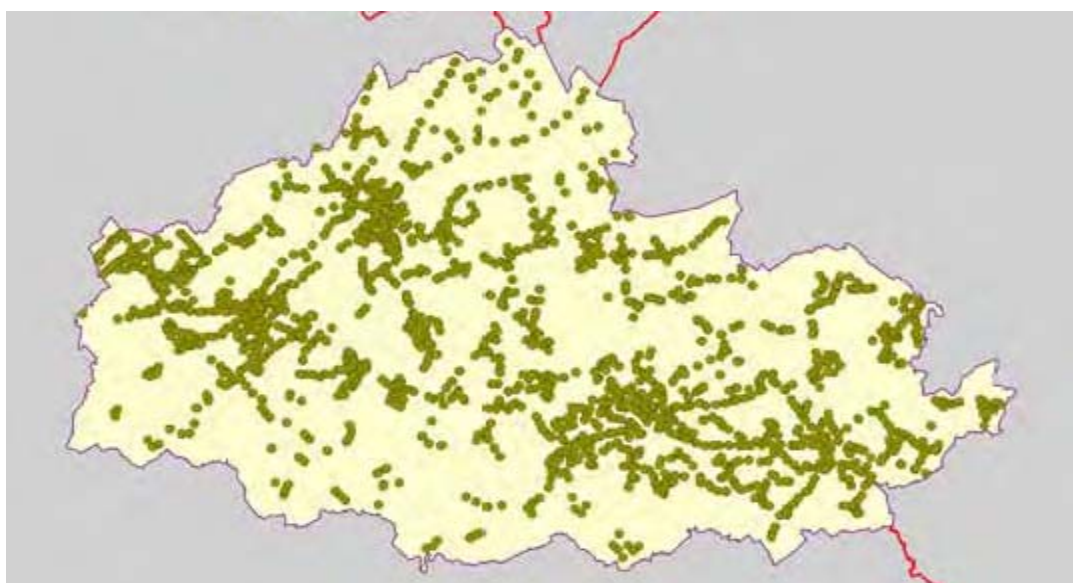
3.4 LES POINTS D'ARRÊT PRIORITAIRES

3.4.1 ETAT DES LIEUX DANS LE SDA DE 2009

Le diagnostic des points d'arrêt a été une étape importante de l'élaboration du schéma directeur, faisant suite à la phase de concertation. Ce diagnostic a été intégralement réalisé en interne, du 30 janvier au 14 octobre 2008, afin d'acquérir une bonne connaissance de l'ensemble du réseau, récemment constitué.

Près d'un tiers des relevés terrain (voir fiche de relevé en annexe n°3 du SDA de 2009) a été sous-traité à l'exploitant TADAO.

La référence utilisée est une personne se déplaçant à l'aide d'un fauteuil. Les résultats pourraient donner l'impression de ne prendre en compte que ce public. Cependant, les points d'arrêt du réseau TADAO ne possèdent en 2009 aucun aménagement ni pour les déficients visuels, ni pour les déficients auditifs. Le réseau du SMT AG compte alors les 2 842 points d'arrêt (cf. figure ci-dessous), dont la plupart servent à la fois aux lignes régulières et aux lignes scolaires.



Répartition géographique des 2 842 points d'arrêt audités (au 31 octobre 2008)

3.4.1.1 Etude de terrain

Au 1^{er} octobre 2008, ont été recensés 2842 points d'arrêts répartis de la manière suivante :

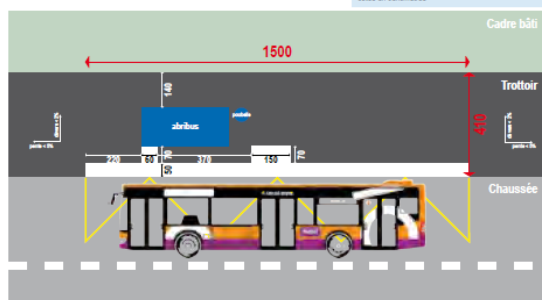
- 2177 points d'arrêt de type poteau ;
- 665 points d'arrêt de type abribus.

Aménagement d'un quai bus accessible

Configuration : arrêt en ligne

Mobiliers : abribus côté bordure de quai

Hauteur du quai : 20 centimètres
 Mobilier : abribus SMT type albatros (150x140)
 Cheminement : devant et derrière le mobilier
 Poubelle : place indicative
 cotés en centimètres



L'étude de terrain a mis en avant trois indicateurs d'accessibilité concernant les points d'arrêt :

- L'arrêt est accessible en autonomie ;
- L'arrêt est accessible avec l'aide conseillée d'un accompagnement ;
- L'arrêt n'est pas accessible.

Exemple de croquis de guide technique,

source : SMT AG – mars 2009

INDICATEURS D'ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRETS	
Le point d'arrêt est ACCESSIBLE EN AUTONOMIE si tous les éléments suivant sont vérifiés :	- Le bus stationne en ligne ou contre une avancée de trottoir (accostage optimal) ; - La zone d'arrêt dispose d'une largeur d'au moins 2.50 m (palette de 1.00 m + zone de rotation de 1.50 m) ; - Le trottoir présente une hauteur supérieure ou égale à 18 cm (pente de la palette inférieure à 10 %) ; - Le terrain possède un revêtement stable, uniforme et non glissant ; - Le terrain ne présente ni pente supérieure à 5 % ni dévers supérieur à 2 %.
Le point d'arrêt est ACCESSIBLE AVEC ACOMPAGNEMENT si tous les éléments suivants sont vérifiés :	- Si le trottoir a une hauteur inférieure à 18 cm (pente de la palette supérieure à 10 %) ; - Si le terrain présente une pente supérieure à 5 % et / ou un dévers supérieur à 2 %.
Le point d'arrêt est NON ACCESSIBLE si au moins un des éléments suivants est vérifié :	- Le bus stationne en alvéole (accostage approximatif) ; - La zone d'arrêt ne dispose pas d'une largeur d'au moins 2.50 m ; - Le terrain ne possède pas un revêtement stable, uniforme et non glissant.

3.4.1.2 Principes d'aménagement retenus pour la détermination d'un arrêt accessible

PRINCIPES D'AMENAGEMENT D'ACCESSIBILITE D'UN ARRET	
Implantation du quai	En ligne ; En avancée de trottoir ;
Dimensions	Hauteur du quai : 20 cm ; Longueur du quai : Cas d'un autobus standard de 12.00 m : 15.00 m (hors pentes d'accès) ; Cas d'un autobus articulé de 18.00 m : 21.00 m (hors pentes d'accès) ; Largeur minimale de quai : Cas d'un arrêt avec poteau : 2.50 m ; Cas d'un arrêt avec abribus : 2.90 m ;
Cheminements	1.20 m minimum entre le mobilier et la bordure du quai ; 1.40 m minimum entre le mobilier et le cadre bâti ;
Implantation du mobilier	- En tête de quai, au niveau de la porte avant du bus ; - Dans les abribus, ne pas placer le panneau d'information derrière le banc ; - Possibilité de compléter l'équipement des quais accessibles par la pose d'appuis ischiatiques ;
Signalisation	- Bande contrastée visuellement et tactilement de 50 cm de large sur toute la longueur du quai ; - Bande contrastée visuellement et tactilement de 50 cm de large entre le mobilier et la bordure du quai. Cette bande sert également de repère d'arrêt pour le chauffeur ; - Signalisation de la porte centrale par un carré blanc et un logo « UFR » ; - Pas d'usage de bandes d'éveil de vigilance (norme AFNOR 98-351).

3.4.1.3 Actions retenues

Lors du comité syndical du 31 octobre 2008, il a été décidé :

- La mise en accessibilité de la ligne 12 prévue en 2009 ;
- La ligne 12 sert de mètre étalon pour dimensionner les actions du SMT AG lors des années suivantes.

ACTIONS A MENER	
A l'initiative du SMT AG	- Mise en accessibilité d'une ligne complète par an ; - Choix de la ligne en fin d'année, selon l'évolution programmée du réseau et les priorités du PDU ; - Prise en charge à 100 % par le SMT AG des coûts d'études et de réalisation ; - Traitement des impossibilités techniques au cas par cas (solutions alternatives ou dérogations) ; - Les cheminements et les traversées de chaussée restent à la charge des communes ou EPCI ; - Expérimentation en 2009 sur la ligne 12 ;
A l'initiative des partenaires institutionnels maîtres d'ouvrage de la voirie (commune ou EPCI)	- Mise en accessibilité de points d'arrêt à l'occasion de travaux de voirie ; - Plans à soumettre au SMT AG pour validation ; - A l'étude : versement d'une subvention du SMT AG si respect de ses prescriptions techniques ; - Les cheminements et les traversées de chaussée restent à la charge du maître d'ouvrage ;
Volet financier	Budget annuel d'1 million d'euros ;
Objectifs	Une ligne sera considérée comme accessible si au moins 80 % de ses arrêts sont aménagés ; Pour février 2015, le SMT AG se fixe comme objectifs : - D'aménager 7 lignes de bus et 2 lignes de tramway intégralement accessibles ; - Que 75 % des montées se fassent sur des arrêts accessibles fin 2015.

3.4.1.4 Calendrier

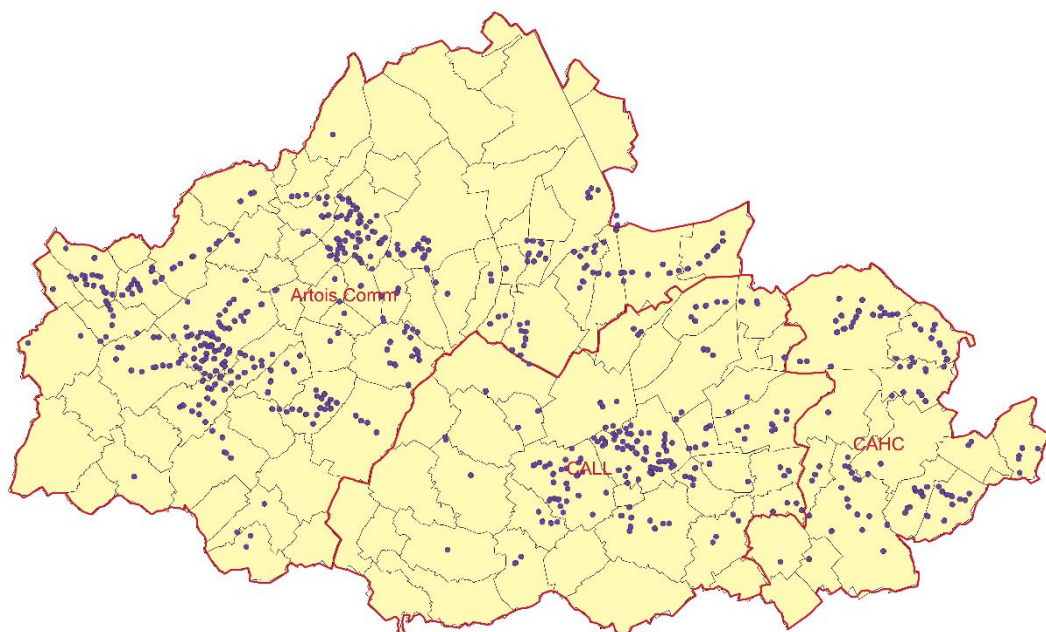
PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITE	
Objectif de 75 % des montées effectuées sur des arrêts accessibles se base sur :	Une croissance annuelle de 2 % de la fréquentation du réseau actuel (hors circuits scolaires) ;
Les calculs sont effectués hors circuits scolaires, car :	Environ 40 % des scolaires utilisent les circuits spécifiques, qui desservent à la fois des arrêts des lignes régulières et des arrêts spécifiques. La localisation de ces derniers peut changer chaque année en fonction des effectifs. Il est donc difficile de les intégrer à la mise en accessibilité ; Les 60 % de scolaires restants rejoignent leur établissement par une ligne régulière. Ils sont comptabilisés dans la fréquentation du réseau « classique » et sont donc directement concernés par la mise en accessibilité.

3.4.2 ETAT DES LIEUX EN 2015



Comparaison SDA 2009 – SDA'AAP 2015

Aménagement des points d'arrêt	Situation en 2008	Objectif 2015	Réalisé en 2015	Objectif
Nombre de ligne de bus accessibles à 80 %	0	7	1	Evolution dans le raisonnement : aujourd'hui, la réglementation raisonne en nombre de PA Donc comparaison difficile pour cette donnée
Nombre de lignes de BHNS accessibles	0	Non fixé	1	4 lignes accessibles pour 2018 pour obtenir 100 % des lignes BHNS accessibles
Pourcentage de points d'arrêts accessibles	0 %	Non fixé	6.6 %	
Pourcentage de montées sur points d'arrêt accessibles	0 %	75 %	17.75 %	
Pourcentage de montées sur points d'arrêts disposant d'une information voyageur	0 %	75 %	100 %	Evolution dans le raisonnement : aujourd'hui, la réglementation raisonne en nombre de PA



Vue générale des arrêts prioritaires sur le territoire du SMT AG ; source : SAFEGE

3.4.2.1 Projets en cours sur le réseau

3.4.2.1.1 Structuration des marchés pour une meilleure efficacité et performance

Le SMT AG a lancé un marché d'accord cadre accessibilité qui permet d'intensifier le rythme en terme de marchés.

Ont été lancés en 2015 :

- Le marché diagnostic pour les lignes 11, 12 et 15, ainsi que pour les arrêts de centre-ville ;
- Le marché de maîtrise d'œuvre pour les lignes 11, 12 et 15 ;
- Le lancement du marché de maîtrise d'œuvre centre-ville (septembre 2015).

400 quais environs sont donc concernés par des travaux dès 2016.

3.4.2.1.2 Une politique incitative

Cette politique a été lancée en 2012, suite au bilan réalisé par le SMT AG afin d'établir un état des lieux de l'accessibilité de son réseau. Il a été décidé la création d'une subvention forfaitaire maximale de 10 000 € H.T. par quai, versée aux collectivités réalisant des travaux de mise en accessibilité sur des points d'arrêts des lignes du réseau TADAO.

3.4.2.1.3 Une politique de mise en accessibilité par lignes

Cette politique de mise en accessibilité a pour volonté de rendre accessible :

- 2 lignes complètes par an ;
- ou en équivalent 120 arrêts, basé sur la hiérarchisation du réseau.

D'autre part, cette politique de mise en accessibilité touche aussi bien la ligne de transport public concerné que la boutique s'il y a lieu, ainsi que les supports papier. Enfin, par jeu de cause à effet, les données internet sont également mises à jour.

> Les lignes BHNS

Quatre lignes BHNS sont prévues d'ici 2018 avec une mise en accessibilité complète.

Les travaux concernent les lignes BULLES 1, 2, 5 et 7.

Cette mise en accessibilité représente 231 PA prioritaires d'ici 2018.

> Les lignes BLEU

Trois lignes BLEU seront mises en accessibilité complète d'ici 2016 et concernent les lignes 11, 12 et 15. Les consultations des entreprises sont d'ailleurs en cours.

Cette mise en accessibilité représente 230 PA prioritaires d'ici 2016.

3.4.2.1.4 Une politique en faveur de l'équilibre du territoire

Depuis 2012, la SMT AG a décidé en plus des mesures de subvention et de mise en accessibilité de deux lignes ou points d'arrêts prioritaires équivalents, de réaliser une mise en accessibilité d'au moins 1 point de desserte par commune et par an.

Le choix du point d'arrêt se base sur la fréquentation ou la centralité.

Cette politique est à la fois une démarche égalitaire au niveau du territoire (maillage du territoire) et une démarche pédagogique en matière de sensibilisation au handicap de l'ensemble de la population du territoire.

3.4.2.2 Etude de terrain

> Explication de la fiche technique utilisée pour réaliser le terrain :

La fiche technique utilisée lors du terrain effectué en Juillet 2015 par SAFEGE et le SMT AG reprend celle élaborée dans le cadre du SDA 2009.

Toutefois, deux compléments d'information ont été apportés à la fiche, à savoir :

1. Précision apportée sur la pente pour savoir si elle est supérieure à 5 % avec un dévers de 2 % ;

2. Précision sur la longueur du quai, afin de savoir si la longueur des 8 mètres minimum est possible, dans le cadre de la mise en accessibilité.

4. Arrêt 2/2 - arrêt suivant :

41. Caractéristiques de l'arrêt

411. Stationnement En alvéole ☐ En ligne ☐ En avancée ☐
412. Topographie En pente >5% ☐ En dévers >2% ☐ En courbe ☐

Détail de la fiche technique de terrain : précision apportée à la pente

Avis mise en accessibilité	
Intervention simple -----	☐
Largeur suffisante	☐
Comblement alvéole	☐
Mise à hauteur du quai	☐
Nécessite intervention communale -----	☐
Voirie trop étroite	☐
Suppression stationnement	☐
Recalibrage voirie	☐
Modification plan de circulation	☐
Déplacement de l'arrêt	☐
Longueur insuffisante < 8m	☐
Nécessite réaménagement complet -----	☐

Détail de la fiche technique de terrain : précision sur la longueur suffisante (inférieure à 8 m)

La fiche type est annexée au rapport et a été mise à jour par rapport à celle de 2008.

> Présentation des critères de départ pour réaliser le terrain :

Critère 1 : non prise en compte des arrêts déjà accessibles ou en projet :

- Les points d'arrêt accessibles du SDA 2009,
- Les points d'arrêts accessibles entre 2008 et 2015, **soit 162 PA ;**
- Les arrêts supprimés,
- Les arrêts exclusifs, à la demande et lignes scolaires, **soit 527 PA ;**
- Les lignes concernées par des projets :
 - o Les BHNS en cours, c'est-à-dire des lignes 1, 2, 3, 5 et 7, avec l'ouverture des lignes d'ici 2018, **soit 230 PA ;**
 - o Les lignes 11, 12 et 15 qui vont être concernées par des travaux d'aménagement et d'accessibilité courant 2016, soit respectivement **soit 143, 55 et 33 PA ;**
 - o Les points d'arrêt centre-ville programmés en 2016, **soit 158 PA ;**

Critère 2 : les critères définissant les points d'arrêt (PA) prioritaires :

- Les points d'arrêt présentant des correspondances, **soit 1045 PA ;**
- Les pôles d'échanges, **soit 89 PA ;**
- Les parcs d'activités, entreprises, **soit 68 PA ;**
- Les ZUS pour représenter les zones d'habitat dense, **soit 218 PA ;**
- Les ERP de catégorie 1, 2 et 3, **soit 998 PA.**

Remarque :

- les points d'arrêts ne sont pas cumulables puisque certains d'entre eux sont communs les uns avec les autres ;
- pour les lignes BHNS, 8 arrêts seulement sont en commun, ce qui représente 233 arrêts programmés.

Suite à cette première sélection, a effectué un second tri lié aux quatre critères de la définition des points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles.

Ces critères sont les suivants :

Critères d'exploitation	Réseau urbain (type PTU)	Réseau interurbain (hors PTU)	Définition décret n°2014-1323 du 04/11/14
1 – PA situé sur une ligne structurante du réseau	Obligation - service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande	facultatif	Dans les PTU, 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 samedi, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'AOT
2 – PA desservi par au moins 2 lignes de transport public	Obligatoire	Obligatoire	Urbain : service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'ART. 1.1231-1
3 – PA constitue un pôle d'échange	Obligatoire	Obligatoire	Lieu où s'effectuent des correspondances entre les PA d'au moins 2 lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points

4a – PA situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacement	Obligatoire	Obligatoire	Immeuble ou groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants Ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie
4b – PA situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées	Obligatoire	Obligatoire	Etablissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées de catégories 1 à 4, donc dépendant de sa capacité
5 – population communale	Obligatoire – au moins 1 PA à rendre accessible dans la commune	Obligatoire – au moins 1 PA 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 1000 habitants	Lorsque l'application des critères précédents ne conduit pas à identifier un AP ou gare prioritaire dans une commune desservie

Remarque : pour répondre au critère concernant l'immeuble ou groupe d'immeubles de plus de 300 habitants, les données Zones Urbains Sensibles (ZUS) ont été reprises.

Suite à la prise en compte de ces critères, est obtenue la liste des arrêts prioritaires qui est détaillée au point suivant.

3.5 LOCALISATION DES ARRETS DESSERVIS PAR PLUSIEURS AO

3.5.1 PRINCIPES DE BASE

Pour tous les points d'arrêt du réseau SMT AG en commun avec ceux de Transpole, il est dit que la réalisation et la mise en accessibilité est à la charge de Transpole.

Pour tous les points d'arrêt du réseau SMT AG en commun avec ceux de Conseil Départemental du Pas-de-Calais, il est dit que la réalisation et la mise en accessibilité est à la charge du SMT AG.

3.5.2 DONNEES

Sur l'ensemble des points d'arrêt du SMT AG, seuls deux sont en commun avec une autre AO, c'est-à-dire Transpole.

Ces arrêts se situent sur la commune de La Bassée. Il s'agit des points d'arrêt de la gare et de l'hôtel de ville, dont la mise en accessibilité est à la charge de Transpole.

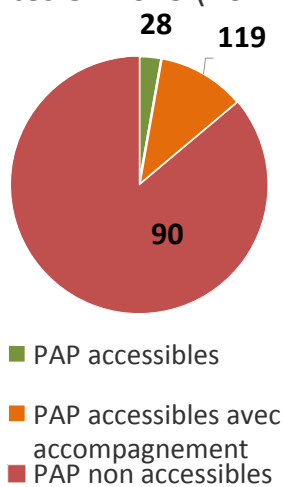
Ces 2 PA sont donc retirés de la liste des points d'arrêt prioritaire à rendre accessible par le SMT AG.

3.6 PREMIERES CONCLUSIONS

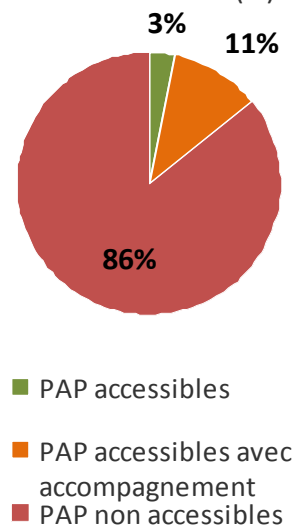
Sur les **2968 points d'arrêts totaux du réseau TADAO**, après les deux tris effectués ci-dessus, apparaissent **1021 points d'arrêts prioritaires (PAP)** à auditer au niveau de l'accessibilité, soit **34.4 % du nombre d'arrêts total du réseau TADAO**.

Sur ces 1021, il est constaté :

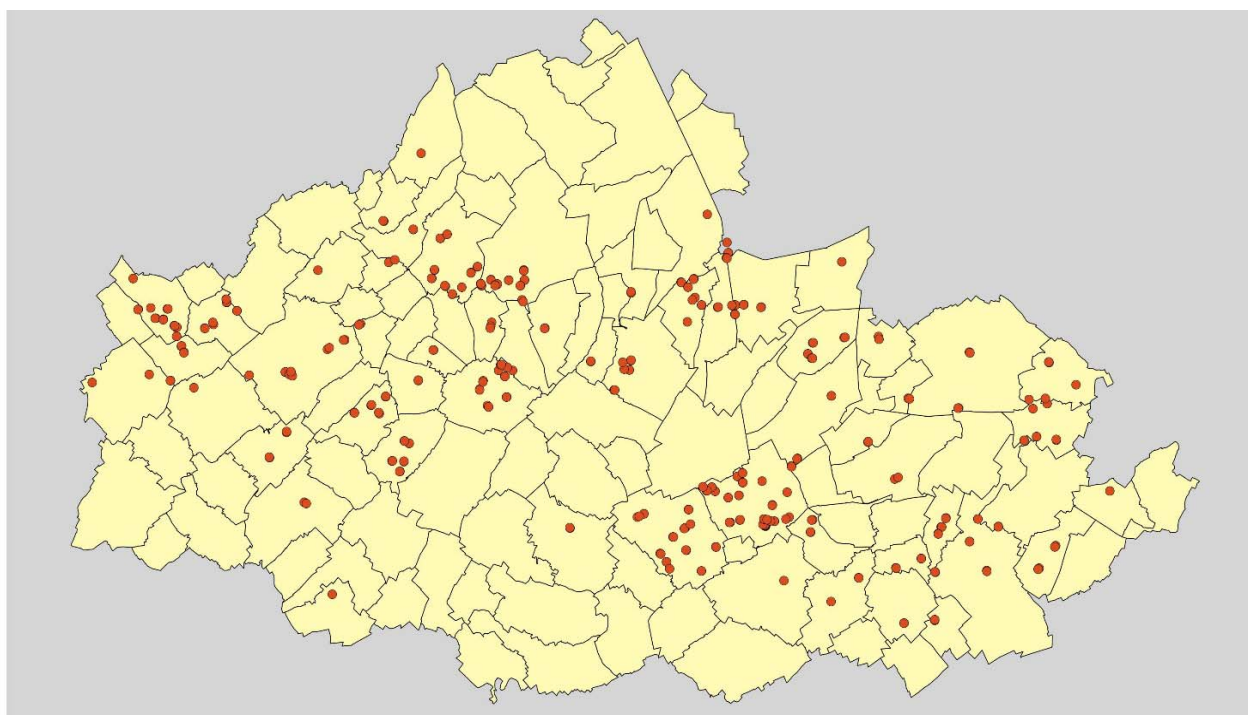
Etat d'accessibilité des PAP
audités en 2015 (nombre)



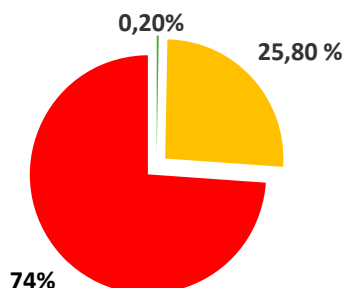
Etat d'accessibilité des PAP
audités en 2015 (%)



Remarque : 6 points d'arrêt prioritaires ne sont pas pris en compte, du fait de leur suppression ou qu'ils n'existent plus aujourd'hui.



Carte générale des points d'arrêt prioritaires audités en 2015 ; source : SAFEGE

Niveau d'accessibilité des points d'arrêt
au 31 octobre 2008

■ Accessible en autonomie
■ Accessible en accompagnement
■ Non accessible

Niveau d'accessibilité des
points d'arrêt
au 31 juillet 2015

■ Accessible en autonomie
■ Accessible en accompagnement
■ Non accessible

Remarque : en 2015, dans le calcul des arrêts accessibles sont pris en compte tous les projets en cours ou à venir (BHNS, arrêts centre-ville programmés, lignes 11, 12 et 15).

4 LISTE DES POINTS D'ARRETS (PA) PRIORITAIRES EN 2015

4.1 RAPPEL DU DECRET N°2014-1321 DU 4 NOVEMBRE 2014

ART. D. 1112-14 : l'autorité organisatrice de transport compétente ou l'Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend :

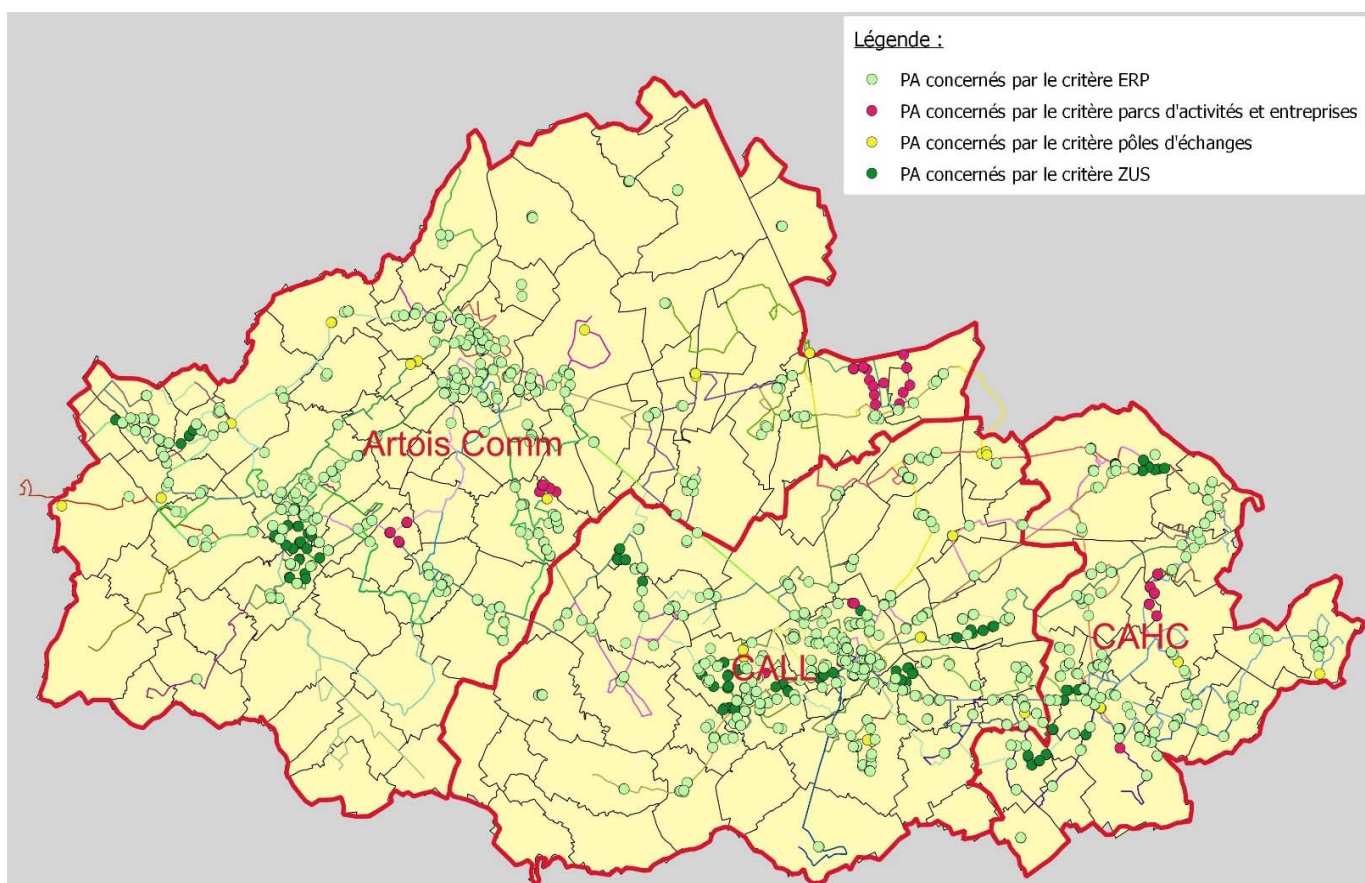
« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-10, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaires prévue par cet article, les caractéristiques associées ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux

à y mener pour les rendre accessibles ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires ».

4.2 RAPPEL DES CRITERES DE PRIORISATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

Quatre critères servent à définir les PA prioritaires et sont conformes à la réglementation en vigueur :

- Le pôle d'échange ;
- Les pôles générateurs de déplacement (ERP, centre d'accueil pour personnes âgées et pour personnes handicapées) ;
- Les zones d'emplois regroupant 300 personnes et plus ;
- Les zones d'habitat regroupant plus de 300 personnes.



Carte générale des PA prioritaires par critère sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE

4.3 LOCALISATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES DESSERVANT UN POLE D'ECHANGE

4.3.1 DEFINITION

Un pôle d'échange est défini dans le décret du 4 novembre 2014 n°2014-1323 dans son article 2, 4° alinéa et précise qu'un pôle d'échange est « *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* ».

4.3.2 SOURCES DES ELEMENTS REFERENCES

- SMT AG ;
- Plan de déplacement urbain (PDU).

4.3.3 METHODE

- Intégration des données ;
- Création d'un cercle de 200 mètres de rayon autour de chaque pôle d'échange, représentant ainsi l'aire d'attraction de chaque site ;
- Intégration des points d'arrêt inclus dans chaque aire d'attraction.

4.3.4 DONNEES

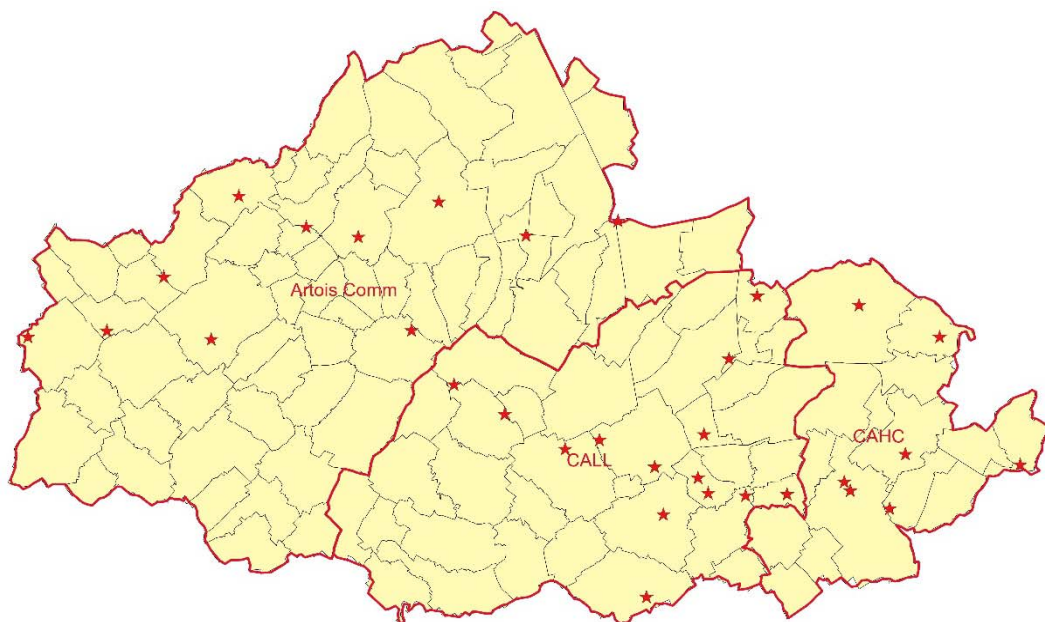
32 pôles d'échanges existent sur le territoire du SMT AG :

Numéro	Nom du pôle d'échange	commune
1	Gare de Libercourt	Libercourt
2	Place Jean Jaures	Carvin
3	Place Carnot	Hénin Beaumont
4	Gare	Lens
5	Place des provinces	Bruay-la-Buissière
6	Gare	Béthune
7	Arrêt Europe	Noyelle Godault
8	Halte ferroviaire	Loos en Gohelle
9	Halte ferroviaire	Liévin
10	Gare	Noeux les Mines

11	Halte ferroviaire	Mazingarbe
12	Gare de Bully - Grenay	Bully-Les-Mines
13	Halte Ferroviaire	Vimy
14	Gare	Avion
15	Gare	Dourges
16	Gare	Leforest
17	Gare	Billy Montigny
18	Gare	Hénin Beaumont
19	Halte Ferroviaire	Pont-à-Vendin
20	Halte Ferroviaire	Meurchin
21	Gare La Bassée-Violaines	La Bassée
22	Halte Ferroviaire	Cuinchy
23	Halte Ferroviaire de Coron	Méricourt
24	Halte Ferroviaire	Beuvry
25	Halte Ferroviaire	Fouquereuil
26	Halte Ferroviaire	Chocques
27	Halte Ferroviaire de Vis	Marles
28	Halte Ferroviaire	Pernes-Camblain
29	Gare	Calonne-Ricouart
30	Halte Ferroviaire de Pont	Sallaumines
31	Halte Ferroviaire	Sallaumines
32	Halte Ferroviaire	Loison-sous-Lens

59 PA prioritaires liés à leur proximité avec un pôle d'échange sont donc à prendre en compte.

4.3.5 CARTES DE LOCALISATION



Carte générale des pôles d'échange sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE



Carte générale des PA prioritaires selon le critère pôles d'échange sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE

4.4 LOCALISATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES DESSERVANT LES ZONES D'EMPLOIS DE PLUS DE 300 SALARIES

4.4.1 DEFINITION

Sont pris en compte dans les zones d'emplois :

- les immeubles accueillant plus de 300 salariés ;
- les parcs d'activités de plus de 300 salariés ;
- les ZAC, etc.

4.4.2 SOURCES DES ELEMENTS REFERENCES

- SMT AG ;
- Cci.

4.4.3 METHODE

- Intégration des zones d'emplois et bâtiments de plus de 300 salariés ;
- Création d'un cercle de 200 mètres de rayon autour de chaque zone d'emplois de plus de 300 salariés, représentant ainsi l'aire d'attraction de chaque site ;
- Intégration des points d'arrêt inclus dans chaque aire d'attraction.

4.4.4 DONNEES

40 zones d'emplois de 300 salariés ou plus sont réparties de la manière suivante :

- Tableau 1 : 17 grandes entreprises ;
- Tableau 2 : 23 parcs d'activités.

Tableau 1 : liste des 17 grandes entreprises de 300 salariés ou plus

Liste entreprises	Localisation
BENALU	Liévin
FAURECIA INTERIEUR INDUSTRIE	Marles Les Mines
DRAKA COMTEQ FRANCE	Billy Berclau
KEOLIS ARTOIS GOHELLE	Lens
FAURECIA INDUSTRIES	Henin Beaumont
LE RELAIS NORD PAS DE CALAIS	Bruay La Buisserie
SIMASTOCK - SOCIETE INDUSTRIELLE	Henin Beaumont

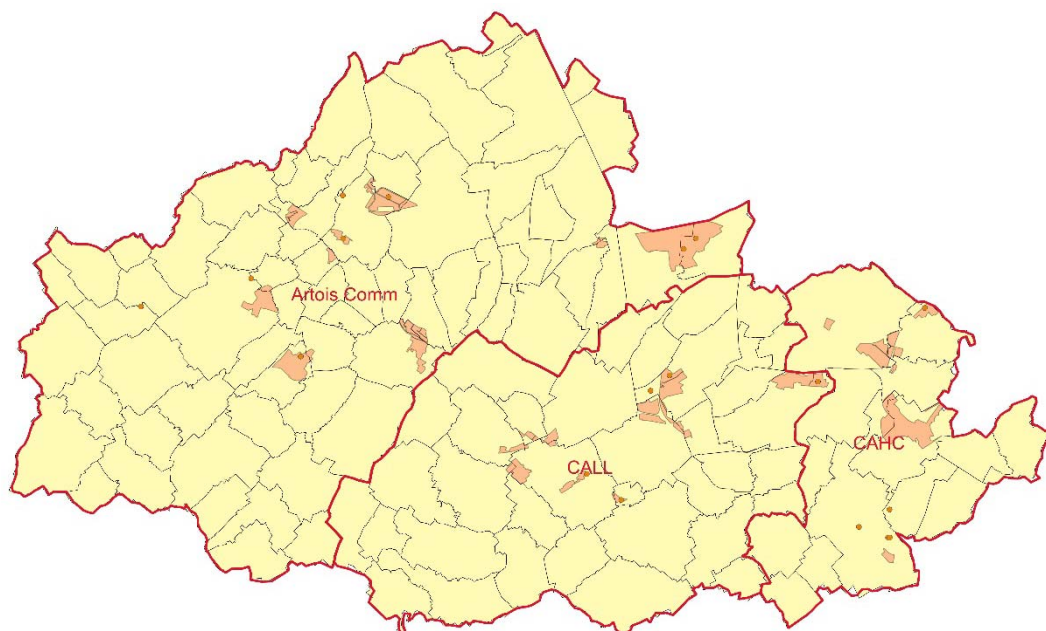
DUPONT RESTAURATION	Libercourt
MC CAIN ALIMENTAIRE	Harnes
SOCIETE DE TRANSMISSIONS AUTOMATIQUES	Ruitz
MOY PARK France SAS	Henin Beaumont
BRIDGESTONE FRANCE	Béthune
ARVATO SERVICES FRANCE	Vendin Le Vieil
FRANCAISE DE MECANIQUE	Drouvin
AUCHAN FRANCE	Noyelles Godault
CORA CENTRE COMMERCIAL LENS 2	Vendin Le Vieil
CLINIQUE ANNE D'ARTOIS	Béthune

Tableau 2 : liste des 23 parcs d'activités de 300 salariés ou plus

Liste parcs d'activités	Localisation
SIZIAF	Artois Comm
ZI de Ruitz	Artois Comm
Parcs Washington et Fleming	Artois Comm
Zone Industrielle d'Annezin	Artois Comm
Zone Industrielle de Noeux-Labourse	SMESCOTA
Actipolis	SMESCOTA
Plateforme multimodale DELTA 3	Henin Carvin
Zone du Château (Carvin)	Henin Carvin
Zone du parc à Stock (Libercourt)	Henin Carvin
Zone des Portes du Nord (Libercourt)	Henin Carvin
Zone des Botiaux (Libercourt)	Henin Carvin
Zone d'activités (Oignies)	Henin Carvin
Zone du Mont Soleau (Carvin)	Henin Carvin
Zone du Château (Carvin)	Henin Carvin
PA de la Motte du Bois	Lens Liévin
PA de la Motte du Bois	Lens Liévin
CommunAupole Lens-Liévin - Pôle central	Lens Liévin
Loisinord	Noeux Les Mines
Parc de la porte Nord	Bruay La Buisnière
Zone d'activités La Rotonde	Béthune
Zone d'activités Porte de Flandres	Auchy Les Mines
Zone Commerciale IKEA	Hénin Beaumont
Centre Commercial de Liévin	Liévin

36 PA prioritaires liés à leur proximité avec une zone d'emplois de plus de 300 salariés sont donc à prendre en compte.

4.4.5 CARTES DE LOCALISATION



Carte générale des pôles d'emplois de plus de 300 salariés sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE



Carte générale des PA prioritaires selon le critère pôles d'emplois de plus de 300 salariés sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE

4.5 LOCALISATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES DESSERVANT LES ZONES D'HABITAT DE PLUS DE 300 PERSONNES

4.5.1 DEFINITION

Sont pris en compte dans les zones d'habitat de plus de 300 habitants les Zones Urbaines Sensibles (ZUS).

4.5.2 SOURCES DES ELEMENTS REFERENCES

- INSEE 2015 ;
- Plan de déplacement urbain (PDU).

4.5.3 METHODE

- Intégration des ZUS ;
- Création d'un cercle de 200 mètres de rayon autour de chaque ZUS, représentant ainsi l'aire d'attraction de chaque site ;
- Intégration des points d'arrêt inclus dans chaque aire d'attraction.

4.5.4 DONNEES

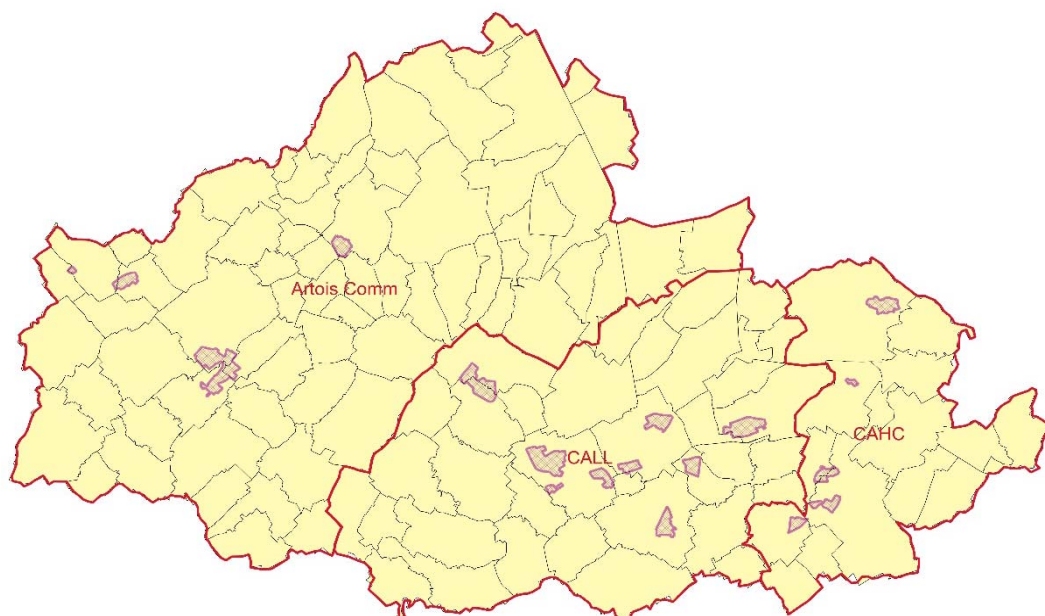
17 zones urbaines sensibles (ZUS) sont répertoriées sur le territoire du SMT AG.

Liste des ZUS	Localisation
Cité Vandervelde	Auchel
Cité de Marles	Auchel, Marles Les Mines
Mont Liébaut	Béthune
Salengro, Cité 32, Cité 32 bis	Bruay La Buissière, Haillicourt, Houdain
Cité des Brebis	Bully Les Mines, Mazingarbe
Calonne, Marichelles, Europe	Liévin
Résidence Lebas, Vent de Bise, Rollencourt	Liévin
Cité Riaumont, Résidence Blum, Salengro	Liévin
Résidence Sellier, Cité du 4	Lens

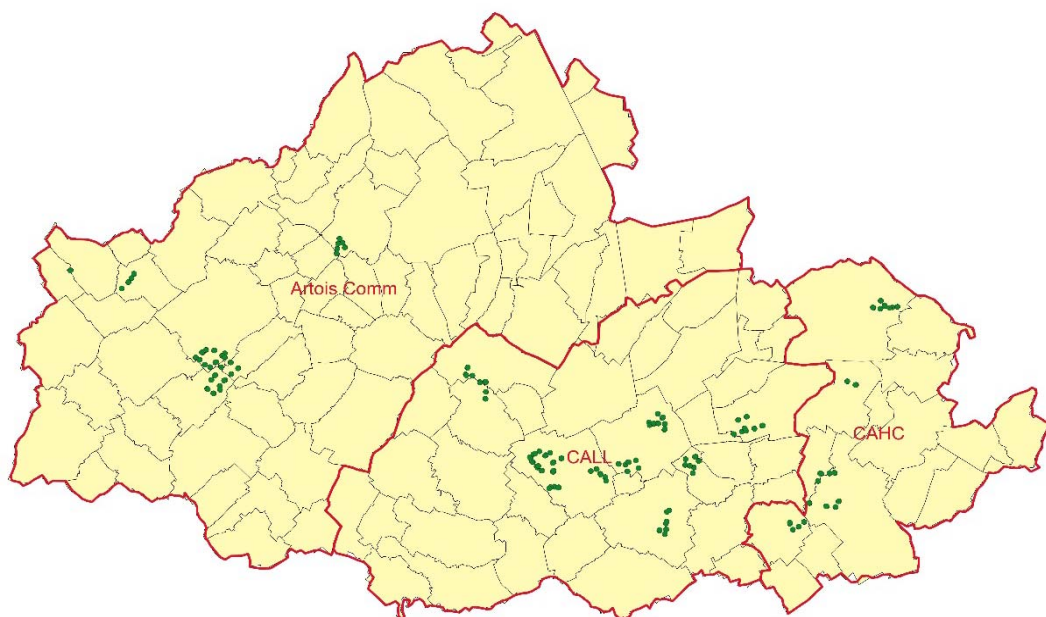
Grande Résidence	Lens
Cité d'Orient, Bellevue	Harnes
ZAC les 2 Villes	Henin Beaumont
Quartier Sud-Ouest (Jean Macé)	Henin Beaumont
Quartier du Rotois	Courrières
Plantigeons, Fosse 4, Eglissières	Carvin
Quartier de la République, Quartier 4	Avion
Cité de Nouméa	Rouvroy
Quartier des Blanches Laines	Sallaumines

123 PA prioritaires liés à leur proximité avec une zone urbaine sensible sont donc à prendre en compte.

4.5.5 CARTES DE LOCALISATION



Carte générale des ZUS sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE



Carte générale des PA prioritaires selon le critère habitat sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE

4.6 LOCALISATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES DESSERVANT UN POLE GENERATEUR DE DEPLACEMENTS

4.6.1 DEFINITION

Remarque : dans le pôle générateur de déplacement, sont intégrés les établissements recevant du public et les structures d'accueil pour personnes âgées et pour personnes handicapées. Les points d'arrêt situés dans un rayon de 200 mètres autour de ce pôle sont pris en compte.

Les structures d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées sont des 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.

4.6.2 SOURCES DES ELEMENTS REFERENCES

- Source des données concernant les établissements recevant du public (ERP) : SMT AG, SDIS 62, liste départementale des ERP ;
- Source des données concernant les structures d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : SMT AG, SDIS 62.

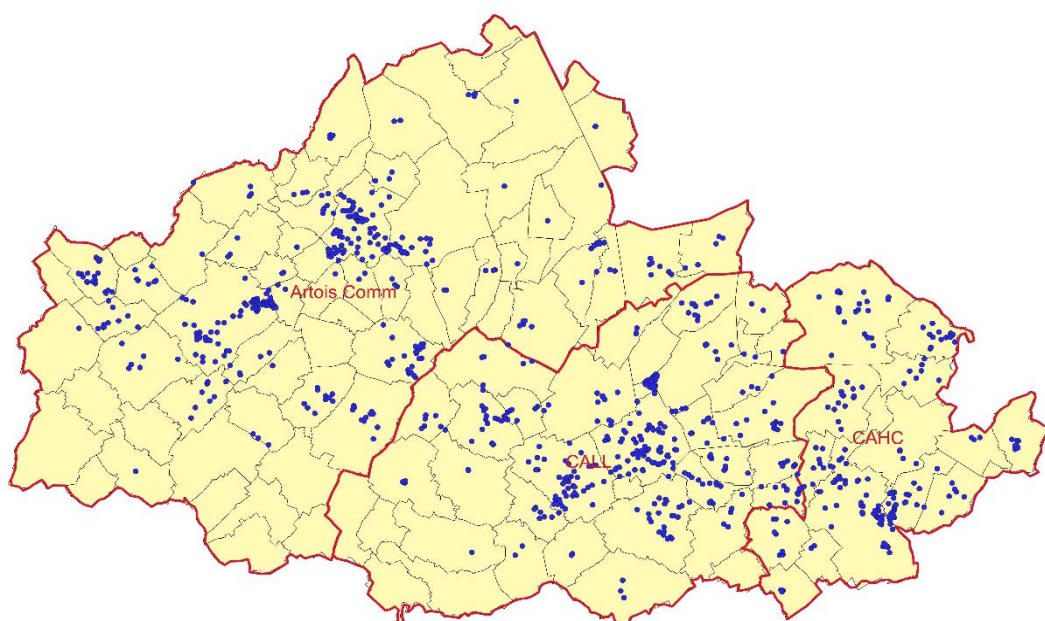
4.6.3 METHODE

- Intégration des établissements recevant du public de catégories 1, 2 et 3 ;
- Intégration des structures d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées ;
- Création d'un cercle de 200 mètres de rayon autour de chaque pôle générateur, représentant ainsi l'aire d'attraction de chaque site ;
- Intégration des points d'arrêt inclus dans chaque aire d'attraction.

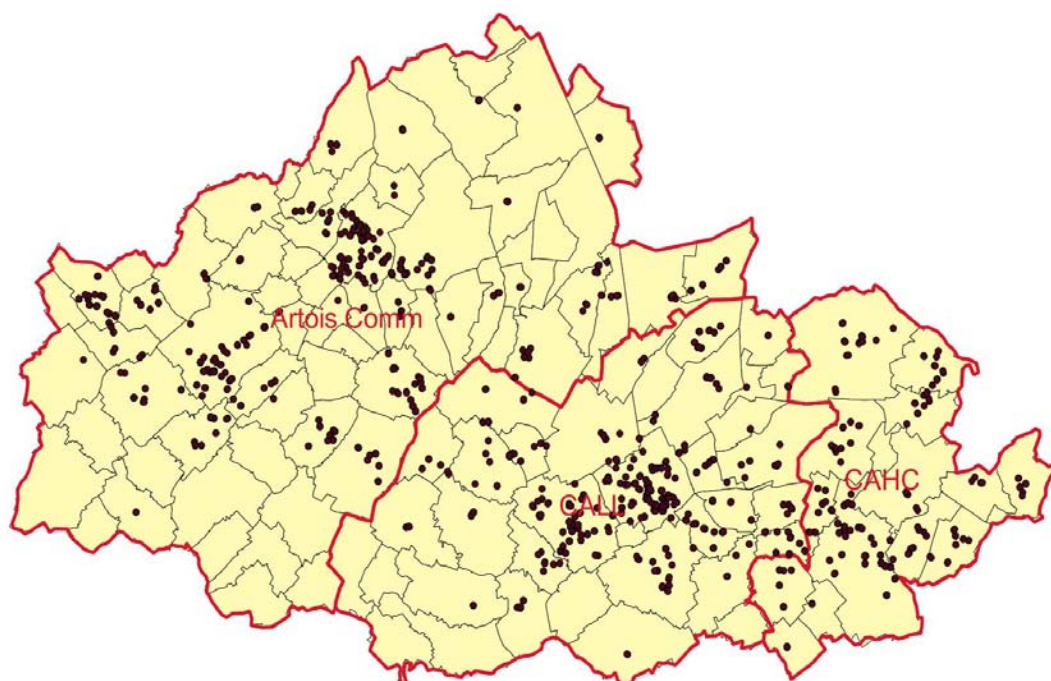
4.6.4 DONNEES

589 PA prioritaires situés à proximité d'un pôle générateur de déplacements sont pris en compte.

4.6.5 CARTES DE LOCALISATION



Carte générale des pôles générateurs sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE



Carte générale des PA prioritaires selon le critère pôles générateurs sur le territoire du SMT AG, source : SAFEGE

4.7 LISTE DES POINTS D'ARRETS PRIORITAIRES DESSERVANT LES COMMUNES DE PLUS DE 1000 HABITANTS

4.7.1 DEFINITION

Pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt est à rendre accessible par commune.

Pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt est à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de chaque commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population communale est supérieure à 1000 habitants.

4.7.2 SOURCES DES ELEMENTS REFERENCES

- INSEE pour connaître les populations communales (chiffres 2012) ;
- SMT AG pour les lignes de réseaux de transport en commun.

4.7.3 METHODE

- Intégration des données INSEE ;
- Intégration des lignes SMT AG ;
- Intégration des projets des lignes 11 / 12 et 15 ;

- Localisation des communes non concernées par les points d'arrêt prioritaires (pas de pôle d'échange, pas de pôle générateur de déplacement, pas de zones d'emplois et d'habitat de plus de 300 personnes), non concernée par l'aménagement d'un arrêt en centre-ville et concernées par une desserte en transport en commun.

4.7.4 DONNEES

Une fois tous les critères retirés, il reste 39 communes du territoire dont l'accessibilité est à vérifier conformément à la réglementation en vigueur.

20 communes appartenant au SMT AG ne sont pas desservies par une ligne de transport en commun. Elles sont de ce fait écartées.

Sur les 19 communes restantes, desservies par au moins un arrêt du transport urbain TADAO, 10 seulement ont une population communale supérieure à 1000 habitants.

4.7.5 LISTING DES COMMUNES DE PLUS DE 1000 HABITANTS A DESSERVIR PAR UN PA ACCESSIBLE

Suite à cette sélection, il en ressort :

- 1 commune concernée par un projet de BHNS :
 - Fouquières Les Béthune ;
- 4 communes bénéficiant d'un arrêt concernée par le projet de 11 /12 ou 15 :
 - Bully Les Mines est desservi par la ligne 11 ;
 - Courrières par la ligne 15 ;
 - Grenay par la ligne 11 ;
 - Sains en Gohelle par la ligne 12 ;
- 2 communes bénéficiant déjà d'un ou plusieurs arrêts accessibles sur son territoire :
 - Courrières ;
 - Euleu dit Lauwette ;
- 4 communes qui vont bénéficier du projet « arrêts centre-ville programmés en 2016 » :
 - Festubert, avec les arrêts mairie ;
 - Hinges avec les arrêts Le Pacault ;
 - Lozinghem avec les arrêts Abreuvoir ;
 - Vimy avec les arrêts Mairie.

Attention : la commune de Courrières est citée deux fois.

Ainsi, d'ici 2016, toutes les communes du territoire du SMT AG de plus de 1000 habitants seront desservies par au moins un arrêt accessible.

4.8 IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE (ITA) SUR LES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

4.8.1 DEFINITION DES IMPOSSIBILITES TECHNIQUES

ART. 112-15

La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1.50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

ART. 1112-4

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, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport 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.

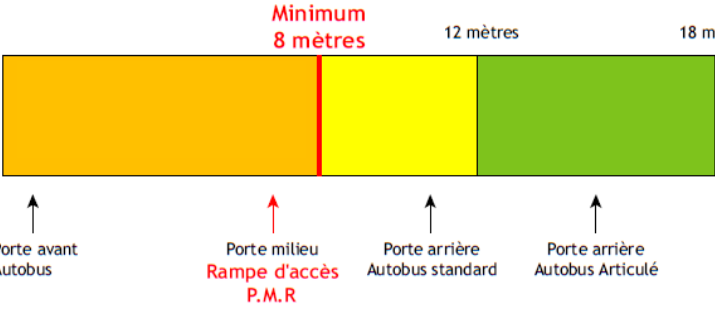
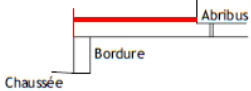
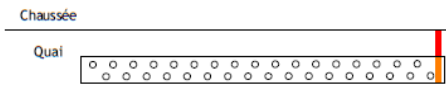
Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

L'impossibilité technique avérée est définie par le décret du 4 novembre 2014 et inscrite dans le code des transports à l'article D. 1112-15 qui définit un point d'arrêt en impossibilité technique avérée dès qu'il répond à l'un des critères suivants :

- Lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ;
- Lorsque 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 ;
- 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

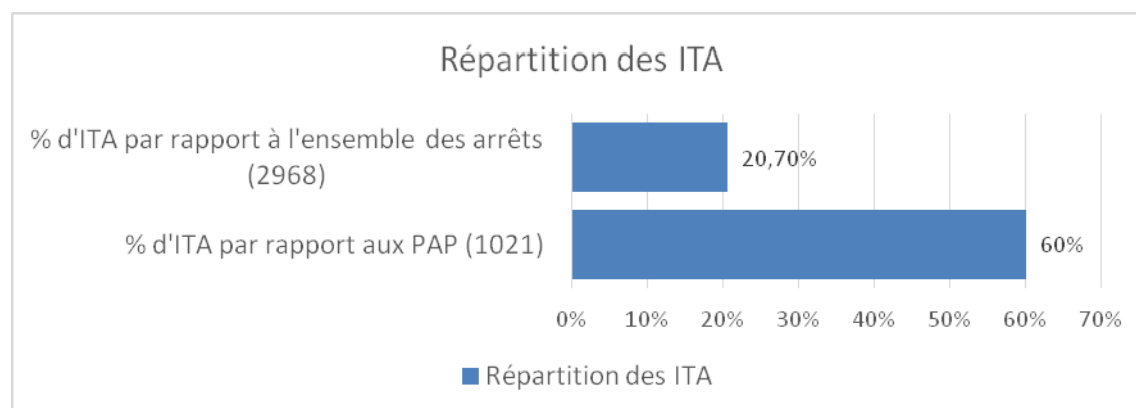
impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné.

Principes d'aménagement d'un arrêt accessible

Hauteur du quai Entre le fil d'eau et le haut de la bordure	20 cm (bordure T3) En ligne droite, lorsque l'avant du bus ne balaye pas au dessus du quai. La pente de la rampe d'accès au bus est alors de 5 % : accès confortable pour une personne en fauteuil roulant	17 cm lorsque le bus balaye au dessus du quai (Situation défavorable à éviter - Si possible, nouvel emplacement de l'arrêt à proximité)
Longueur du quai Hors pente d'accès au quai	 Minimum 8 mètres 12 mètres 18 mètres	
Pente d'accès au quai Circulaire du 23 juin 2000	5 % maximum	Tolérance : 8% sur 2 m et 12 % sur 0.5 m
Distance de passage entre l'abribus et le bord du quai	 1 mètre minimum Pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant	1,40 m Si espace disponible
Bande d'éveil de vigilance	 50 cm entre le bord du quai et la bande d'éveil 42 cm La largeur de la bande d'éveil	

4.8.2 CONCLUSION DE L'AUDIT DE JUILLET 2015

Sur les 1021 PA prioritaires recensés nécessitant un audit accessibilité, il ressort que 613 arrêts sont classés ITA, certains cumulant plusieurs critères énoncés ci-dessous.



4.8.2.1 L'impossibilité technique avérée pour cause de pente supérieure à 5 %

Suite à l'audit de juillet 2015, il ressort que 124 PA prioritaires sont classés en ITA du fait d'une pente supérieure à 5 % sur les 613 ITA.

4.8.2.2 L'impossibilité technique avérée pour cause de largeur de quai inférieure à 2.40 m

Remarque : la largeur de quai de 2.40 m résulte de la largeur de 1.50 m pour l'aire de retournement de la personne en fauteuil et de 0.90 m de desserte nécessaire à au fonctionnement de la plateforme.

Suite à l'audit de juillet 2015, il ressort que 556 PA prioritaires sont classés en ITA du fait d'une largeur inférieure à 2.40 m sur les 613 ITA.

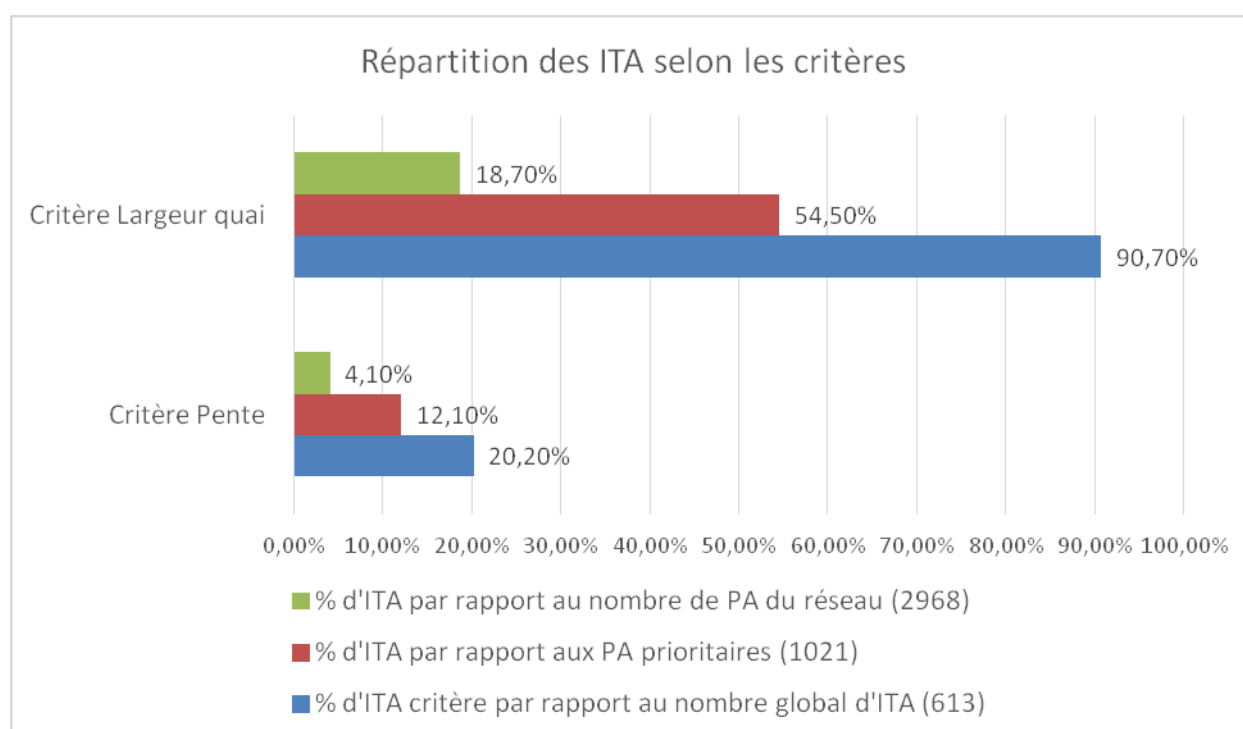


Tableau de synthèse des ITA selon les critères largeur de quai et pente supérieure à 5 %

4.8.2.3 Analyse fine de l'impossibilité technique avérée de la pente et de la largeur des quais

Suite à l'analyse fine de l'audit accessibilité de juillet 2015, ont été retenus plusieurs critères possibles pour tenter de rendre accessibles un maximum des PA prioritaires classés en ITA.

Nos actions se situent donc au travers de diverses solutions :

- Déplacement de l'arrêt ;
- Aménagement de la rue en sens unique ;
- Suppression du stationnement ;
- Aménagement de la voirie ou du trottoir ;
- Acquisition du foncier.

Si aucune de ces solutions n'est possible, alors les PA prioritaires restants sont classés en ITA non résolus.

Suite à l'analyse détaillée, il ressort que :

- 146 ITA peuvent être déplacés ;
- 0 ITA n'est concerné par une mise en sens unique de la voirie ;
- 63 ITA peuvent être rendus accessibles par la suppression du stationnement existant ;
- 186 ITA sont situés dans une rue où l'aménagement du trottoir ou de la voirie est possible ;
- 15 ITA peuvent être rendus accessibles par l'acquisition de foncier.

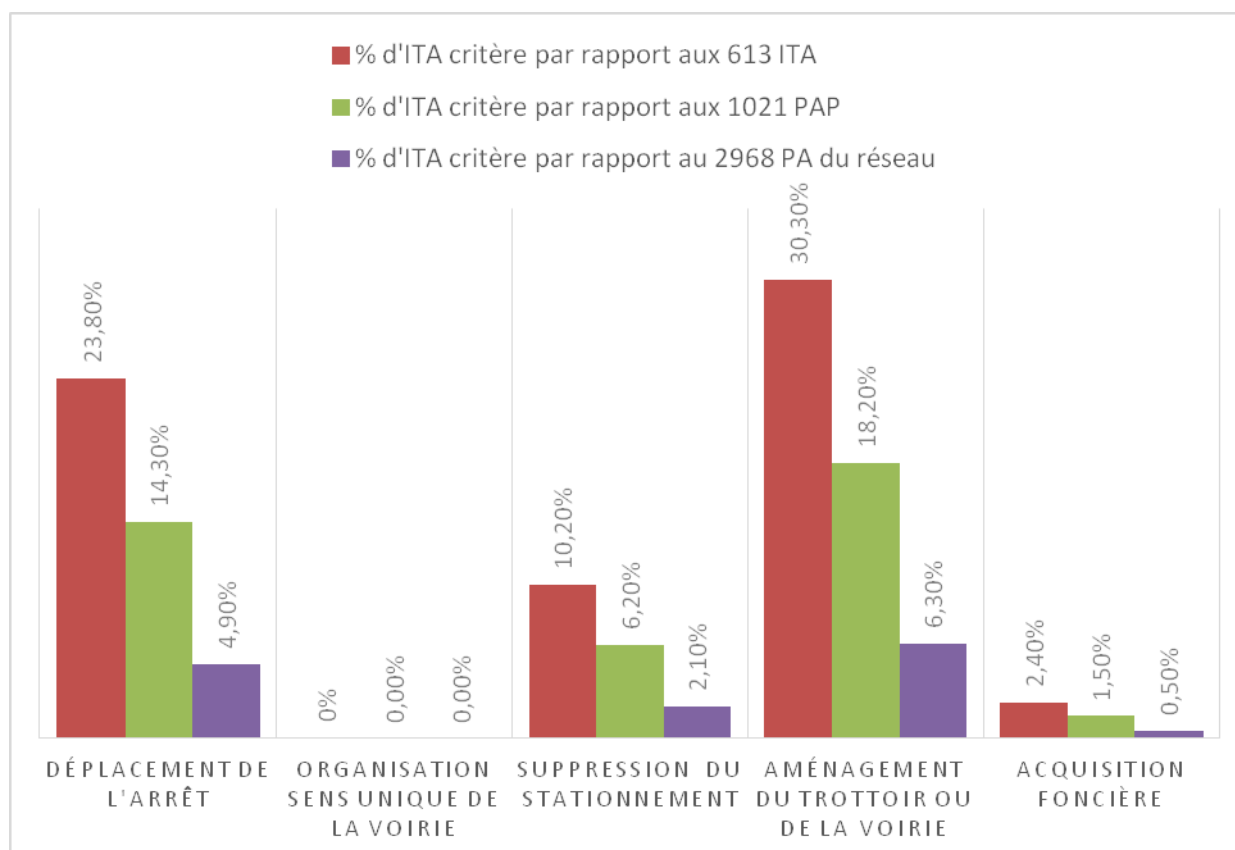


Tableau de répartition des ITA selon différents critères et en comparaison avec l'ensemble des ITA, des PAP et des PA du réseau

Il faut donc retenir suite à l'audit de juillet 2015 :

- **399 ITA résolus ;**

- **173 ITA non résolus ;**
- **41 ITA où la solution technique éventuelle n'est pas identifiable sans étude de maitrise d'œuvre précise.**

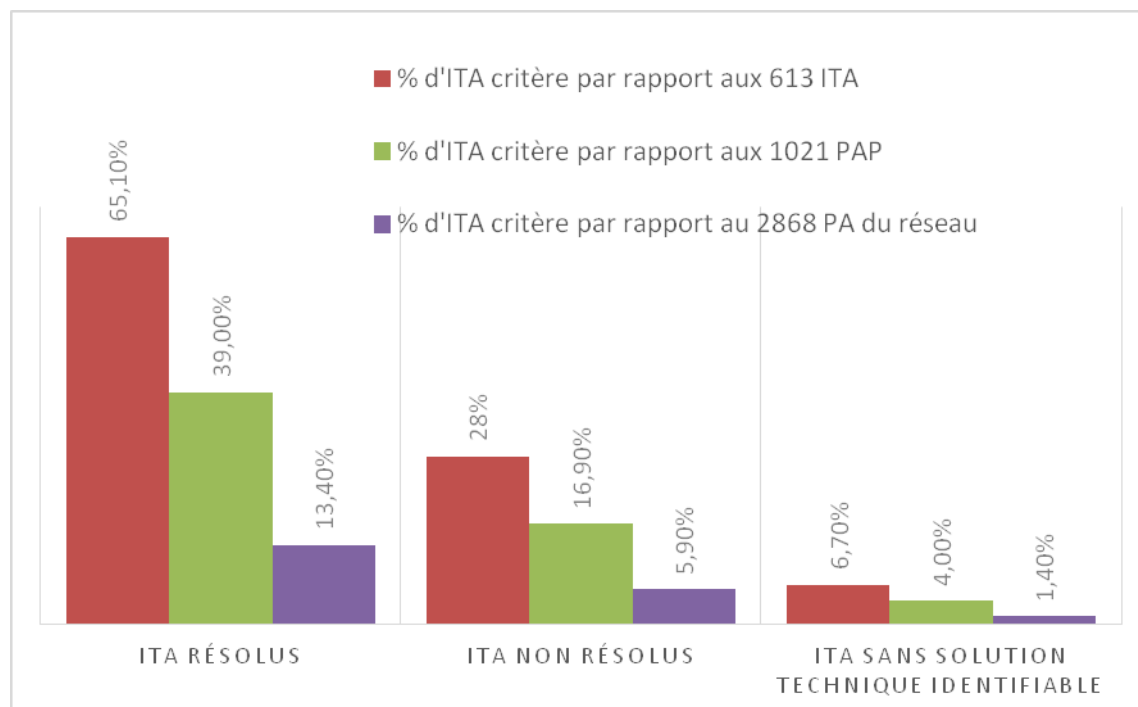


Tableau de synthèse des ITA et en comparaison avec l'ensemble des ITA, des PAP et des PA du réseau

5 DEMANDES DE DEROGATIONS MOTIVEES ET LES MESURES DE SUBSTITUTION ENVISAGEES

5.1 DEFINITION D'UNE DEMANDE DE DEROGATION

Les possibilités de dérogation aux règles d'accessibilité ne sont pas accordées sur le matériel roulant acheté, à l'exception des véhicules destinés au transport scolaire (cf. la circulaire n°2007-35 du 3 mai 2007).

Elles sont toutefois admises pour la réglementation voirie (par exemple pour les arrêts de bus) et pour la réglementation « ERP ».

Les demandes de dérogation des points d'arrêt routiers prioritaires doivent être motivées par impossibilités techniques avérées.

5.2 NOTRE DEMANDE DE DEROGATION

Sur les 1021 points d'arrêt prioritaires bénéficiant d'un audit accessibilité, ont été répertoriés :

- 173 PA prioritaires classés ITA non résolue ;
- 41 PA prioritaires classés ITA dont la mise en accessibilité nécessite des études techniques complémentaires au vu des contraintes relevées lors de l'audit.

Des dérogations sont donc demandées pour :

- les 173 ITA non résolus ;
- les 41 ITA nécessitant des études d'approfondissement.

La liste des PA prioritaires concernés par la demande de dérogation est annexée au document.

5.3 LES MESURES DE SUBSTITUTION

En cas d'impossibilité technique avérée, le point d'arrêt reste prioritaire en matière de mise en accessibilité.

Ainsi, lorsque, pour un arrêt prioritaire, la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible sauf à procéder à des aménagements

d'un coût manifestement disproportionné, l'autorité organisatrice doit définir la mise à disposition de services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, comme le précise le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014.

Le délai de mise en place du service de substitution est de 18 mois à compter de la validation de l'ITA.

Le nombre de PA prioritaires déclarés comme ITA non résolus s'élève à 173.

Aucune réponse technique ne pouvant être apportée pour les rendre accessible, les mesures dérogatoires désignées par le SMT AG sont la mise en place de Transport à la Demande (TAD) de type « porte à porte ».

Aussi, il existe déjà un service de ce type sur le réseau TADAO : PROXIBUS.

Le service PROXIBUS s'adresse aux personnes à mobilité réduite résidant sur le périmètre couvert par TADAO et ne pouvant pas utiliser les transports en commun traditionnel. Les tarifs du service PROXIBUS sont les mêmes que ceux appliqués sur les lignes régulières. L'utilisateur, et éventuellement un accompagnateur, est pris en charge devant son domicile et conduit à l'entrée de l'endroit souhaité s'il est situé sur le périmètre des transports urbains.

L'accès à ce service est soumis à un passage en commission trimestrielle devant des spécialistes médicaux (un médecin et un ergothérapeute), ainsi que de représentants du SMT AG et de TADAO. L'utilisateur est alors soumis à des tests physiques jugeant de son incapacité à emprunter les transports collectifs classiques.

Les personnes handicapées qui souhaitent se déplacer en transports en commun peuvent déjà utiliser le service de Transport à la Demande existant (TAD) pour les arrêts non accessibles.

De ce fait, le surcoût de cette mesure est donc difficilement quantifiable.

6 ESTIMATION FINANCIERE & REPARTITION DES COUTS PAR PERIODE DE 3 ANS ET LES FINANCEURS

6.1 CONTEXTE

Rappel des délais (hors Ile de France) :

- 3 ans pour les réseaux urbains ;
- 2 périodes de 3 ans pour le routier interurbain ;
- 3 périodes de 3 ans pour le ferroviaire.

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maitres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui soit susceptibles d'en assurer la charge ».

6.2 LES BOUTIQUES

L'ensemble des boutiques TADAO seront accessibles d'ici 2017.

BOUTIQUES EN 2015	CONTEXTES	COUT H.T.
Boutique de Lens	- Achat de guichet bas prévu pour 2017 - Installation d'une rampe	13 500 €
Boutique de Béthune	- Achat de guichet bas prévu pour 2017 - Déménagement en 2017 au niveau du pôle d'échange	3 500 €
Boutique de Bruay La Buissière	- Déménagement lors de l'arrivée du BHNS en 2018 - 2019	Non estimé
Boutique	- Achat de guichet bas prévu pour	3 500 €

d'Hénin	2017	
Boutique de Liévin	- Achat de guichet bas prévu pour 2017 - Installation d'une rampe	13 500 €

Estimation du coût de mise en accessibilité des boutiques TADAO

6.3 L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

Le coût de développement marketing sera imposé dans le cadre de la future DSP.

Il est donc difficilement quantifiable.

6.4 LE MATERIEL ROULANT

Le chiffrage du renouvellement du parc de véhicules se fait par extrapolation.

Tableau de la politique d'investissement concernant le renouvellement du matériel roulant :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BHNS			41					
Standard		3	1			13	11	9
Standard (expérimentation hydrogène)			6					
Midibus		1	10			3	1	
Minibus								2
SAD (en option)						1	7	
PMR (en option)		3		2	5	2	2	
TOTAL		7	58	2	5	19	21	11

Le renouvellement d'un véhicule garantit aujourd'hui un véhicule 100 % accessible.

Estimation du coût par véhicule

	Montant estimé (H.T.)
Bus standard	242 600 € (valeur 2015)
Midibus	223 915 € (valeur 2014)

Minibus	80 000 € (valeur 2014)
----------------	------------------------

Estimation annuelle du coût du renouvellement du parc

	Bus standard	Midibus	Minibus	TOTAL
2016	-	-	-	-
2017	727 800 €	223 915 €	240 000 €	1 191 715 €
2018	11 644 800 €	2 239 150 €	-	13 883 950 €
2019	-	-	160 000 €	160 000 €
2020	-	-	400 000 €	400 000 €
2021	3 153 800 €	671 745 €	240 000 €	4 065 545 €
2022	2 668 600 €	223 915 €	720 000 €	3 612 515 €
2023	2 183 400 €	-	160 000 €	2 343 400 €
TOTAL	20 378 400 €	3 358 725 €	1 920 000 €	25 657 125 €

6.5 LES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

L'estimation de l'aménagement des PA prioritaires présentée ci-dessous se fait par extrapolation.

Mise en accessibilité du point d'arrêt par type d'équipement :	Montant estimé (H.T.)
Arrêt avec Poteau	10 000 €
Arrêt avec Abri ou abri pub	15 000 €
Déplacement de l'arrêt	avec poteau : 10 000 € avec abri ou abri pub : 15 000 €
Aménagement en sens unique d'une rue	Aucun arrêt concerné
Suppression de stationnement	5 000 €
Aménagement d'une voirie ou d'un trottoir	Pour un poteau : 20 000 € Pour un abri ou abri pub : 30 000 €
Achat de foncier	Entre 20 000 € et 30 000 €

Le tableau ci-dessous présente les critères retenus pour réaliser les études et travaux d'ici 3 ans, en relation avec l'estimation extrapolée.

	Critères retenus pour les études et travaux d'ici 3 ans	Nombre de points d'arrêts concernés	Montant estimé des travaux de mise en accessibilité (H.T.)
Année 1 - 2016	- Points d'arrêts avec correspondance + ERP - Points d'arrêts avec correspondance + 2 critères minimum (habitat, emploi, ERP...) - Points d'arrêts concernés par les pôles d'échange	255	3 830 000 €
Année 2 - 2017	- Points d'arrêts ERP uniquement	242	3 435 000 €
Année 3 - 2018	- Points d'arrêts concernés par les critères suivants : les zones d'habitat, les bassins d'emploi	310	4 330 000 €
TOTAL	-	807	11 595 000 € *

* Ce chiffrage concerne les 807 arrêts programmés (hors ITA non résolus, ITA à étudier et arrêts supprimés)

6.5.1 MODALITE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU POINT D'ARRET PRIORITAIRE ET DU CHEMINEMENT

Tout aménagement, déplacement et mise en accessibilité des PA prioritaires devront respecter les normes définies par le SDA'AAP.

Les parties s'engagent à ce que chaque opération comprenne la mise en accessibilité du quai et les travaux de voies indispensables à la cohérence de la chaîne du déplacement jusqu'au point d'arrêt :

- Le SMT AG a pour compétence la mise en accessibilité des quais de bus ;
- Les communes ont pour compétence de rendre accessible les cheminements piétons. Afin de les accompagner dans cette démarche, le SMT AG pourra assister techniquement les communes.

6.5.2 LES COUTS DU SERVICE DE SUBSTITUTION

Les personnes handicapées qui souhaitent se déplacer en transports en commun peuvent déjà **utiliser le service de Transport à la Demande** existant (TAD) pour les arrêts non accessibles.

De ce fait, **le surcoût de cette mesure est donc difficilement quantifiable.**

6.6 SYNTHÈSE DES COÛTS SUR LES TROIS ANS

Prix en H.T.	2016	2017	2018	TOTAL
Boutiques	-	34 000 €	-	34 000 €
Informations aux voyageurs	-	-	-	-
Matériel roulant	-	1 191 715 €	13 883 950 €	15 075 665 €
Points d'arrêts prioritaires	3 830 000 €	3 435 000 €	4 330 000 €	11 595 000 €
TOTAL	3 830 000 €	4 660 715 €	18 213 950 €	26 704 665 €

Ce tableau ne prend pas en compte les projets en cours du SMT AG, à savoir :

- Les lignes du BHNS 1, 2, 3, 5 et 7 ;
- Les lignes BLEU de bus 11, 12 et 15 ;
- Les points d'arrêt centre-ville programmés ;
- Les arrêts prioritaires sujets à dérogation.

7 MODALITES DE FORMATION DES PERSONNES EN CONTACT AVEC DES PERSONNES ATTEINTES D'UN HANDICAP

7.1 CONTEXTE LEGISLATIF

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

ART. L.1112-2-1 – ordonnance 2014 : « Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant ».

ART. R. 1112-13 créé par DECRET n°2014-1321 du 4 novembre 2014 : ART. 1 :

Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 6° 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 des actions de formation (...) sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ».

ART. 12 ordonnance du 26 septembre 2014 : « Les formations qui préparent aux métiers dont les fonctions relèvent de l'accueil et de l'accompagnement des usagers ou clients dans les établissements recevant du public comportent un enseignement permettant l'acquisition de connaissances sur les différentes situations de handicap ».

Toutefois, le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 ne précise pas le type de formation à prévoir.

7.2 LA FORMATION DU PERSONNEL EN 2015

Des formations sont déjà dispensées aux conducteurs de TPMR en milieu urbain, par le biais de l'Institut KEOLIS. Celles-ci constituent un enjeu majeur pour le territoire.

Leur objectif est de faciliter le travail du personnel qui est en contact avec des handicaps peu visibles (surdité, mal voyance...) ou des handicaps pouvant générer

des confusions. La formation a pour volonté d'éviter les difficultés entre les clients et les salariés et de généraliser la qualité de l'accueil pour l'ensemble des publics.

Pour répondre aux attentes des usagers des transports en commun, ces formations doivent aborder différents thèmes :

- **Une formation « humaine »** : la prise en charge d'une personne handicapée ou à mobilité réduite demande une bonne connaissance de chaque type de handicap de manière à adapter son comportement ;
- **Une formation « matériel »** : les conducteurs doivent être formés aux nouveaux matériels spécifiques aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- **Une formation « conduite »** : la prise en charge de personne handicapées et à mobilité réduite demande une attention particulière sur la conduite : démarrage délicat en attendant que tous les usagers soient assis, conduite souple notamment dans les virages et giratoires, etc.

Ces formations ne peuvent se faire uniquement sur papier et nécessitent des « mises en situation » réelles de manière à mieux appréhender la prise en charge d'une personne handicapée et à mobilité réduite.

Le personnel a déjà bénéficié des formations suivantes.

7.2.1 FORMATION 1 : ACCUEIL ET PRISE EN CHARGE DES PMR POUR LES SERVICES DEDIES DES FILIALES URBAINES

Durée de la formation : 2 jours

Les thèmes abordés :

- Considérer la place de la personne handicapée (définition du handicap et des différents types, rappel de la loi sur l'accessibilité) ;
- Savoir accueillir et manipuler une personne en situation de handicap (position du véhicule, prise en charge sécuritaire, manipulation des rampes, manipulation sécuritaire des équipements à bord) ;
- Savoir apporter une assistance temporaire et spécifique à la personne en situation de handicap (manipuler un fauteuil roulant, guider un non voyant, dialoguer avec un client déficient intellectuel).

	Nombre de personnes concernées	Coûts généraux H.T.	Coûts H.T. par personne
2009	22	8 300 €	380 €
2015	6	2 604 €	433 €
TOTAL	28	10 904 €	-

Tableau ci-dessus : formation accueil et prise en charge

Une formation était prévue en 2013 et devait concerner 7 personnes. Mais elle n'a pas se faire.

7.2.2 FORMATION 2 : PRATIQUE DES BONS GESTES ET POSTURES DANS L'ACTIVITE PMR

Durée de la formation : 2 jours

Les thèmes abordés :

- Gestes et postures (physiologie, adaptation au poste de travail, fondamentaux des gestes et postures, contexte particulier du TPRM) ;
- Particularité du transport de personnes à mobilité réduite
- Mises en situations pratiques (bons gestes et postures pour bien manipuler les fauteuils, les rampes et les équipements à bord, aide à la personne, entretien pour une bonne protection dorsolombaire, étirement) ;
- Musculation, stretching, techniques relaxantes Les autres situations à risque (Conduite, hygiène de vie, réglage dans le poste de conduite).

	Nombre de personnes concernées	Coûts H.T.
2015	1	724.86 €
TOTAL	1	724.86 €

Tableau ci-dessus : formation gestes et postures

7.3 LA FORMATION DU PERSONNEL PROGRAMMEE

Dans le cadre de la future DSP prévue en 2016, le SMT AG sensibilisera le délégataire à la nécessité de formation du personnel en contact des usagers concernés par un handicap :

- les conducteurs ;
- le personnel d'accueil.

Ainsi, cette partie du SDA'AAP sera réactualisée fin 2016 et les formations précisées lors du changement de DSP.

Toutefois, l'objectif fixé par le SMT AG est de conforter ce type de formation et de l'étendre dans un premier temps à l'ensemble des conducteurs d'ici 2019 et à l'ensemble du personnel ensuite.

De plus, des formations d' « accueil au public sourds-malentendants et souffrant d'handicaps cognitifs et visuels » seront dispensées.

Les formations seront à la charge de la future DSP.

	Nombre de personnes	Intitulé de la formation	Durée (jours)	Coût	Echéance
Agents de conduites		- Accueil et prise en charge des PMR pour les services dédiés des filiales urbaines	2		
		- Pratique des bons gestes et postures dans l'activité PMR	2		
		- Accueil au public sourds, malentendants et souffrant d'handicaps cognitifs et visuels	2		
Personnels d'accueil					
TOTAL		-			-

Les modules sont susceptibles d'évoluer d'une année sur l'autre en fonction des retours d'expériences et des attentes mises en avant lors de la journée de concertation avec les représentants du monde des handicaps. En effet, les actions et comportement des conducteurs et personnels d'accueil découlent de ces journées pédagogiques.

Par ailleurs, l'article 32.2 du projet de convention de la DSP stipule que « *des actions de formation et de sensibilisation intégrant l'utilisation des véhicules et des points d'arrêts accessibles ainsi que l'accueil des publics handicapés devront être dispensés à chaque conducteur* ».

8 SUIVI DE MODALITE DU SDA'AAP

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité – agenda programmée, ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévue par l'article R. 1112-22 ».

8.1 LA MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du SDA'AAP est encadrée par un programme de projet déjà bien engagé, avec :

- Pour l'accueil des voyageurs dans les boutiques : l'achat de guichet bas est prévu pour 2017 ;
- Pour l'information des voyageurs : des tests terrain sont en cours afin de vérifier la pertinence des choix arrêtés et déboucheront ensuite sur des actions ;
- Pour le matériel roulant : la mise en accessibilité au fil de l'eau, au fur et à mesure du changement des véhicules ;
- Pour les points d'arrêt : les fiches terrain seront mises à jour au fil de l'eau, avec l'avancée des différents travaux prévus.

En parallèle à cette démarche, le SMT AG continue de sensibiliser l'ensemble des dépositaires TADAO à la mise en accessibilité.

8.2 LE SUIVI DE L'EXECUTION DU SDA'AAP

Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 instaure la réalisation annuelle d'un bilan propre à l'accessibilité, piloté par le SMT AG, qui doit mettre en relation le programme prévu dans le cadre du SDA'AAP et ce qui a été réalisé lors de l'année passée.

Afin d'évaluer l'évolution de la mise en accessibilité du réseau de transport en commun TADAO, le SMT AG se base sur l'analyse annuelle de 4 indicateurs :

- Nombre de points d'arrêts rendus accessibles ;
- Nombre de signalements des obstacles (gestion des cas) ;
- Formations effectuées, évolution des modules liés à la concertation ;
- Nombre de véhicules neufs achetés.

Le comité de suivi se réunira une fois par an et pourra réaliser une visite de terrain afin de constater les évolutions. Le compte rendu qui en découlera, associé aux critères quantitatifs exposés plus haut, seront présentés ensuite en commission d'accessibilité.

Ce bilan d'avancement de l'ensemble des actions du SDA'AAP représentera un chapitre à part entière du rapport annuel d'accessibilité établi par la commission d'accessibilité.

Validé, le bilan annuel d'accessibilité sera envoyé en Préfecture.

D'autres indicateurs de suivi pourront être réalisés :

- La réalisation d'un questionnaire de satisfaction des usagers ;
- L'intégration du SDA'AAP dans les schémas d'accessibilité des communes et des intercommunalités.

8.3 LES MODALITES D'ACTUALISATION

Le SDA'AAP pourra être actualisé, par exemple suite aux motifs suivants :

- Lors du renouvellement du réseau ou de tout autre changement important ;
- En cas d'évolution urbaine importante amenant à ajouter des points d'arrêts prioritaires, selon les critères de définition d'un PAP ;
- En cas d'évolution des normes techniques ;
- Si le suivi de l'exécution relève la nécessité d'une mise à jour de la programmation (tout en respectant le délai global de 3 ans) ;
- En cas d'évolution du périmètre d'action du SMT AG ou de ses compétences, ainsi que des collectivités ;
- En cas d'évolution juridique ou jurisprudentielle.

Comme pour la rédaction initiale, l'actualisation donnera lieu à une concertation et une recherche d'engagement avec les parties prenantes, une consultation des associations représentatives de personnes en situation de handicap, puis une adoption par l'instance délibérante avant inscription au document présenté en réunion annuelle de la commission d'accessibilité.

9 ENGAGEMENT DU SMT AG ET DES AUTRES PARTIES PRENANTES IMPLIQUEES

Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Le Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ».

Le SMT AG s'engage à la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, des boutiques, du matériel roulant et de l'information aux voyageurs.

Le SMT AG sensibilisera également les communes, les intercommunalités, le délégataire, les dépositaires à rendre accessibles les parties les concernant.

Glossaire

Pôle générateur

STIF

AOT

ITA

ERP

CCDSA

Autorité organisatrice de transports

Impossibilité technique avérée

Etablissement recevant du public

Commission consultative départementale de sécurité
et d'accessibilité

UFR

Utilisateur de fauteuil roulant

SIV

Système d'information aux voyageurs

ANNEXE 1

COMPTES RENDUS DES COMMISSIONS ACCESSIBILITE

Annexe 1 : Commission accessibilité du 15 juillet 2015

Annexe 2 : Commission accessibilité du 14 septembre 2015

Compte rendu de réunion n°01**Commission d'accessibilité****MAITRE D'OUVRAGE :** SMT Artois Gohelle**INTITULE DE L'AFFAIRE :** Élaboration du Schéma directeur d'accessibilité**NOM DU REDACTEUR :** Karine FAURE**LIEU DE LA REUNION :** CAC**DATE DE LA REUNION :** 15/07/2015**DATE D'ETABLISSEMENT DU COMPTE-RENDU :** 16/07/2015**OBJET DE LA REUNION :**

- concertation

1 Présentation power point de l'état d'avancement du Schéma directeur d'accessibilité

- Sommaire :
 - Bilan de l'accessibilité depuis 2015
 - Cadre législatif
 - Méthode de travail
 - Concertation / propositions
- Présentation du SMT Artois Gohelle
 - Présentation générale
 - Compétences
 - Lignes existantes
- Bilan de l'accessibilité en 2015
 - Objectifs du SDA en 2015 non totalement atteints
 - 2012 : élaboration de mesures concrètes pour rendre plus lisible les actions du SMT : subvention, aménagement de deux lignes complètes par an, un point de desserte minimum par commune
 - Ligne 3 entièrement accessible depuis 2013 (ligne exemplaire et ligne test)
 - Matériel roulant : l'accessibilité se fait au fur et à mesure des renouvellements de matériels
 - Création du service à la demande PROXIBUS : 358 clients, dont 14 en navette domicile-travail qui prennent une bonne partie des tranches horaires
 - Projets 2015 : 400 quais concernés par des travaux dès 2016
 - Création d'un accord cadre accessibilité pour intensifier le rythme des marchés
 - Marché diagnostic des lignes 11-12-15 + arrêts de centre-ville

Compte rendu de réunion n°01**Commission d'accessibilité**

- Marché de maîtrise d'œuvre des lignes 11-12-15
- Marché de maîtrise d'œuvre pour le centre-ville en septembre
- Mise en place du SDA AP
 - Ordonnance du 26 septembre 2014 et objectifs de la loi
 - Définition du SDA AP
 - Outil de programmation
 - Engagement sur 3 ans
 - Définition des points d'arrêt prioritaires
 - Priorisation des points d'arrêts selon des critères définis :
 - Arrêt situé sur une ligne structurante
 - Arrêt desservi par deux lignes de transport public
 - Arrêt sur un pôle d'échange
 - Arrêt à 200 m autour d'un pôle générateur de déplacements (structure d'accueil pour personnes handicapées, personnes âgées, immeubles collectifs de plus de 300 habitants, entreprises de plus de 300 salariés)
 - A défaut : un arrêt accessible par commune
 - Contenu du SDA AP
 - Diagnostic du SMT
 - Identification des points d'arrêts
 - Formation du personnel
 - Calendrier de mise en œuvre des mesures d'information des usagers
 - Programmation des travaux et engagement des différents partenaires
 - Modalité de suivi et actualisation
 - Impossibilités techniques avérées (ITA) : trottoirs étroits, pentes supérieures à 5%, sortie de garage, impossibilité de déplacer l'arrêt
 - Examen au cas par cas devant la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
 - Trouver des mesures compensatoires : mise en place de service de substitution comme le service à la demande
- Méthode
 - Etat d'avancement aujourd'hui :
 - Nombre de points d'arrêts : 2 968
 - Reste 1800 points d'arrêts à vérifier après retrait des lignes BHNS, 3-11-12 et 15
 - Présentation de cartes pour montrer la complexité du travail de collecte :

Compte rendu de réunion n°01**Commission d'accessibilité**

- Présentation des 2968 points d'arrêt du SMT
- Présentation des parcs d'activités et des entreprises
- Présentation des pôles d'échanges
- Présentation des ERP (1000 ERP environ recensés)
- Présentation des ZUS – carte en cours : collecte difficile des données avec l'INSEE
- Présentation du tableau excel permettant de sélectionner les points d'arrêts prioritaires
- Accessibilité du matériel roulant : plancher bas intégral, rampe d'accès, annonces visuelles et sonores, plans de lignes schématiques, au moins un emplacement pour un fauteuil roulant au centre du véhicule, quatre place réservées au PMR à l'avant...
- Volet formation en cours du fait du changement de délégataire en 2016
- Reste à faire :
 - finaliser la collecte des données sur l'habitat,
 - réaliser le terrain pour vérifier l'accessibilité des points d'arrêts notamment ceux créés après 2008,
 - finaliser le schéma directeur d'accessibilité
- Planning :
 - Notification : juin 2015
 - Terrain : fin juillet 2015
 - Seconde commission d'accessibilité : septembre 2015
 - Dépôt du schéma directeur d'accessibilité : fin septembre 2015
- Echanges
 - Proposer une présentation du projet à un public de type handicapé cognitif
 - Adresser les plaintes des usagers au SMT qui fera le nécessaire, en donnant des données précises : lignes, horaires, arrêts...
 - Formation du personnel : des retours concernant principalement l'accueil, le contact humain...
 - Rajouter un volet communication dans le schéma directeur d'accessibilité
 - Rendre visible l'accessibilité par la mise en place de logos sur les plaquettes des lignes de bus comme réalisé sur la ligne 3 : le logo a un caractère rassurant et pédagogique

■ Feuille d'emargement

Compte rendu de réunion n°01 Commission d'accessibilité



Faire des transports en commun
une seconde nature !

COMMISSION ACCESSIBILITE DU 15 JUILLET 2015 à 14H00
C.A.H.C. - SALLE PIETTE -

NOMS	PRENOMS	TITRES	ORGANISMES	SIGNATURES
BRUNASSE	Eugène		Délégué titulaire C.A.H.C.	EXCUSE
CAVROY	Jean-Pierre	Président - Maire	Délégation Départementale A.P.F	EXCUSE
CORBIEREZ	Jean-Luc	Adjoint au Maire	Communauté Agglomération Hénin Carvin	EXCUSE
DAUCHY	Jean-Luc	Adjoint au Maire	Mairie de Harnes	<i>Bianchi</i>
DELACOURT	Martine	Chef de service	<i>examiné. remplacé par Sarah Brancato</i> APEI LENS et environs	<i>[Signature]</i>
DELCROIX	Daniel	Maire/Vice-président du SMT AG	Mairie Billy Berciau	
DELORY	Aline		APEI Hénin	EXCUSE
DEGHAYES			Voir Ensemble	
DUHAMEL	Annick	Adjointe au Maire	Mairie de Bury-la-Bussière	EXCUSE
GEBOVAL	Gaëlle		CNIC Lons Lévin	EXCUSE
LAURENT	Gilles		FNADT	EXCUSE
LEMAIRE	David	Chief de Service ESAT Montigny	APEI Hénin Carvin	<i>[Signature]</i>
LEVYENT	Nicolas	Directeur Général	APEI Béthune	EXCUSE
LOBRY	Claudine		Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles	EXCUSE

77, rue Jules-Verne - BP 168 - 62253 Hénin-Beaumont Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 39 - 🌐 smt-artois-gohelle.fr

Partenaire du réseau de transport en commun du Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



MAITRE D'OUVRAGE : SMT Artois Gohelle (SMT AG)

INTITULE DE L'AFFAIRE : Élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité

NOM DU REDACTEUR : Karine FAURE

LIEU DE LA REUNION : CAHC

DATE DE LA REUNION : 14/09/2015

DATE D'ETABLISSEMENT DU COMPTE-RENDU : 21/09/2015

OBJET DE LA REUNION

- Concertation

- Introduction de la réunion par Monsieur DELCROIX, Vice président du SMT AG : rappel du cadre de l'étude.

Objectifs : Validation de l'ensemble des propositions.

- Rappel de la concertation précédente et des éléments projetés.

- Présentation power point de l'état d'avancement du Schéma directeur d'accessibilité

- Objectifs de la commission
- Présentation du SMT AG
 - Le territoire
 - Les compétences
 - Le réseau TADAO
- Compte rendu de la 1^{ère} commission
 - Schéma d'accessibilité de juin 2009
 - Etat des lieux en 2015 :
 - 1 ligne accessible (ligne 3)
 - Environ 200 quais accessibles sur 300 quais
 - Bilan du matériel roulant
 - Bilan du service PROXIBUS
- Rappel du cadre normatif et de la méthodologie
 - Rappel de la Loi

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Définition du SDA'AAP
- Objectifs fixés par la loi :
 - Critères pour les boutiques
 - Critères pour l'information des voyageurs
 - Critères du matériel roulant
 - Critère des points d'arrêt
- Fiche terrain
- Résultats des études et propositions
 - Boutiques :
 - 1 accessible entièrement sur les 5
 - 3 boutiques en accessibilité PMR
 - 1 seule accessible en guichet bas

> Reste à installer : l'installation de rampes et de guichets bas
 - Information des voyageurs :
 - Amélioration des plans du réseau : OUI
 - Intégration de l'accessibilité dans le guide voyageur : OUI
 - Numéro gratuit TADAO : OUI
 - Dépliant : information par arrêt et pictogramme : ligne 3 uniquement
 - Information dynamique à bord des véhicules : NON
 - Diffusion des fiches horaires sur CD : non mais OUI sur site internet

> Accessibilité au fur et à mesure de la mise à jour des plans, des données, etc.
 - Matériel roulant :
 - Parc du SMT : 65.5 % des véhicules standards accessibles et 85 % des véhicules ALLOBUS et PROXIBUS
 - Parc des sous-traitants :
 - Entre 40 et 50 % pour DOURLENS, ROSE et WESTEEL
 - Entre 24 et 32 % pour ARTESIEN et BENOIT

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Aucune accessibilité pour DELELIS et MULLIE VOYAGES
- > Accessibilité au fil de l'eau avec le renouvellement du matériel
- Points d'arrêt (PA)
 - Présentation de la démarche :
 - Critère 1 des arrêts non pris en compte :
 - PA accessibles dans le SDA 2009
 - PA accessibles entre 2008-2015
 - PA exclus (transport scolaire, à la demande)
 - PA concernés par des projets (BHNS, lignes 11, 12 et 13, PA centre-ville programmés)
 - Critère 2 des arrêts présentant les critères suivants :
 - PA présentant des correspondances
 - PA situés à proximité d'un pôle d'échange
 - PA situés à proximité d'un parc d'activités, d'entreprises de plus de 300 salariés
 - PA situés à proximité de zones d'habitat dense (ZUS) (+300 habitants)
 - PA situés à proximité de pôles générateurs
 - Premières conclusions sur les points d'arrêts prioritaires (PAP) :
 - 28 PAP accessibles
 - 119 PAP sous condition d'un accompagnement
 - 902 PAP non accessibles
 - 6 PAP non pris en compte du fait de leur disparition
 - > 1021 PAP à étudier plus précisément
 - PAP pour les communes de + 1000 habitants : aucune commune concernée par un PAP car le PA est déjà concerné par un autre projet : BHNS (*Bus à Haut Niveaux de Services*), lignes 11 / 12 / 15 et « arrêt centre ville programmé de 2016 ».

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Conclusions sur les 1021 PAP
 - Définition de l'ITA :
 - Pente à plus de 5%
 - Largeur de quai inférieure à 2.40 m
 - Obstacle impossible à déplacer sous peine de coût exorbitant
 - Conclusions :
 - 613 PAP classés en ITA dont :
 - 124 PAP du fait de la pente
 - 556 PAP du fait de la faible largeur de quai
- Etude de solutions possibles pour les ITA :
 - Déplacement de l'arrêt : 146 ITA
 - Aménagement de la rue en sens unique : 0
 - Suppression du stationnement : 63 ITA
 - Aménagement de la voirie ou du trottoir : 186 ITA
 - Acquisition foncière : 15 ITA
- A retenir :
 - 399 ITA résolus
 - 173 ITA non résolus
 - 41 ITA non définis : nécessité d'études techniques plus fines
- Demande de dérogation
 - Elle concerne les 173 ITA et les 41 ITA
 - Recours à des mesures de substitution déjà existantes : PROXIBUS
- Estimation financière H.T.
 - Boutiques :
 - Lens : rampe + guichet bas prévu pour 2017 : 13500 €
 - Béthune : guichet bas prévu pour 2017 + déménagement en 2017 : 3500 €
 - Bruay-La-Buissière : déménagement prévu 2018-2019

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Hénin : guichet bas pour 2017 : 3500 €
- Liévin : rampe + guichet bas pour 2017 : 13500€
- Informations voyageurs
 - Coûts de marketing imposé dans la future DSP
- Matériel roulant
 - Achat prévu à partir de 2017 à 2023
 - Année 1 - 2016 : 0
 - Année 2 - 2017 : 1 192 000 €
 - Année 3 - 2018 : 13 883 950 € (mise en service du BHNS)
- Points d'arrêt
 - Nombre de PAP concernés par la mise en accessibilité
 - Année 1 - 2016 : 255 PAP
 - Année 2 - 2017 : 242 PAP
 - Année 3 - 2018 : 310 PAP
 - Extrapolation financière
 - Année 1 - 2016 : 3 830 000 €
 - Année 2 - 2017 : 3 435 000 €
 - Année 3 - 2018 : 4 330 000 €
- Synthèse
 - Année 1 - 2016 : 3 830 000 €
 - Année 2 - 2017 : 4 660 715 €
 - Année 3 - 2018 : 18 213 950 €
 - Montant total sur 3 ans : 26 704 665 €
 - Non prise en compte des projets en cours du SMT AG dans les estimations, à savoir : BHNS, lignes 11, 12 et 15, PA centre-ville programmés et les ITA nécessitant une dérogation
- Formation
 - DSP change en 2016, ce qui rend la prévision en formation délicate
 - 2 formations déjà données durant 2 jours :

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Accueil et prise en charge des PMR pour les services dédiés des filiales urbaines
 - 2009 : 22 personnes formées
 - 2015 : 6 personnes
- Pratique des bons gestes et postures dans l'activité PMR
 - 2015 : 1 personne
- Volonté du SMT AG :
 - Former l'ensemble des conducteurs
 - Etendre les formations aux handicaps cognitifs, malvoyants, sourds et malentendants
 - Intégrer les formations à la nouvelle DSP
 - Objectif d'ici 2019 : former 100 % des personnes en contact avec le public
- Mise en œuvre du SDA'AAP
 - Boutiques : accessibilité 2017
 - Information voyageurs :
 - tests en cours pour vérifier la pertinence des choix pris en matière d'accessibilité
 - actions correctives éventuelles
 - au fil de l'eau pour les cartes
 - Matériel roulant
 - au fil de l'eau avec le renouvellement progressif des véhicules
 - PAP :
 - Mise à jour au fil de l'eau des fiches terrains
- Suivi du SDA'AAP
 - 4 critères de suivi :
 - nombre de PAP rendus accessibles
 - nombre de signalement d'obstacles
 - formation effectuée
 - nombre de véhicules neufs achetés
 - mise en place d'une commission d'accessibilité

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



- Autres indicateurs éventuels :
 - réalisation d'un questionnaire de satisfaction des usagers
 - intégration du SDA'AAP dans les schémas d'accessibilité des communes, intercommunalités, etc.
- Modalités d'actualisation :
 - Lors du renouvellement du réseau ou de tout autre changement important
 - Evolution urbaine importante
 - Evolution des normes techniques
 - Mise à jour des documents suite à la réalisation de travaux
 - Evolution du périmètre du SMT AG
 - Evolution juridique ou jurisprudentielle
- Engagements
 - Le SMT AG s'engage à la mise en accessibilité des PAP, boutiques, matériel roulant et information voyageur
- Suivi de la procédure
 - Comité syndical SMT AG prévu le 17/09/2015
 - Dépôt du dossier le 27/09/2015
 - Approbation par le Préfet : s'il y a des modifications à apporter, le délai de réponse sera imposé
 - Tenir informé le Préfet sous 1 an, 3 ans et 6 ans avec l'évolution des données
- Echanges
 - **Service PROXIBUS** très demandé car il n'est jamais disponible, selon Mme DESHAYES. Pour APEI LENS, le délai est d'un an pour bénéficier du service. Exemple d'Arras cité avec un service à la demande intramuros mais efficace.
 - **Formations** : Elles dépendent de la DSP renouvelée en 2016. Proposition de Mme DELACOURT de l'APEI de Lens pour une formation proposée par S3A.

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



▪ **En général** :

- Les handicaps moteurs semblent davantage ressortir dans la présentation. Ne pas oublier les autres handicaps dont le cognitif.
- Problème d'incivilité dans le bus en défaveur des personnes handicapées : possibilité de mettre en place des brigades, un service civique ? Allez voir les écoles ?
- Proposition : organiser une table ronde (collectivités, associations, établissements scolaires, SMT AG...) autour de cette thématique.

■ **Feuille d'émargement** : ci-jointe

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



COMMISSION ACCESSIBILITE DU 14 SEPTEMBRE 2015 à 14H30
C.A.H.C - SALLE PIETTE -

NOMS	PRENOMS	TITRES	ORGANISMES	MAIL	SIGNATURE
BAYART	Denis		UDAPEI 62	denis.bayart@udapei62.fr	
BINAISSE	Eugène		Délégué titulaire C.A.H.C	eugene.binaisse@orange.fr	EXCUSE
CAVROY	Jean-Pierre	Président - Maire	Délégation Départementale A.P.P	access62@orange.fr	EXCUSE
CORBISEZ	Jean-Pierre		Communauté Agglomération Hénin Carvin		
DAUCHY	Jean-Luc	Adjoint au Maire	Mairie de Harnes	dauchyjeanluc@gmail.com	signature du 14/09/2015
DELACOURT	Martine	Chef de service	APEI LENS et environs	esat-medicosocial@apei-lens-asso.fr	
DELCROIX	Daniel	Maire/Vice-président SMT AG	Mairie Billy Berclau	delcroix.daniel@neuf.fr	
DELORY	Aline		APEI Hénin	aline.delory@apei-henin.fr	
DESHAYES			Voir Ensemble	m.deshayes@voirensemble.asso.fr	
DUHAMEL	Annick	Adjointe au Maire	Mairie de Buay-la-Buissière	a.duhamel@buaylabuissiere.fr	
DUPONT		Chef de projet	SAFEGE	lille@safege.fr	
FAURE		Architecte	SAFEGE	lille@safege.fr	
GORILLOT	Geoffrey	Chargé de projet accessibilité réseau	SMT Artois Gohelle	geoffrillor@smag.fr	
GRIBOVAL	Gaelle		CLIC Lens Lévin	gaelle.griboval@clic-reseauvilleage.fr	EXCUSE
LAURENT	Gilles		FNAUT	gilles.laurent.vao@sf.fr	EXCUSE
LEDUC	Matthieu	Responsable Service Système et Station	SMT Artois Gohelle	mleduc@smag.fr	
LEMAIRE	David	Chef de Service ESAT Montigny	APEI Hénin Carvin		EXCUSE

Commission d'accessibilité n°2 du 14/09/2015

Compte rendu



LEVENT	Nicolas	Directeur Général	APEI Béthune	n.levent@apei-bethune.fr	Excusé
LOBRY	Claudine		Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles	lobry.claudine@anpea.fr	Excusé
MAGNAVAL	Edouard	Président	CCI ARTOIS		Excusé
MASSE			APEI Lens	b.masse@apei-lens.asso.fr	
MASSON		Adjoint au Maire	Mairie de Carvin		
MONSEU	Brigitte		APEI Henin Carvin	brigitte.monseu@apei-henin.com	
OGIEZ	Bernard	Maire	Mairie Pont-à-Vendin	ogiez.bernard@gmail.com	
TOUPET	Pauline		Communauté Agglomération Artois Comm	pauline.toupet@artoiscomm.fr	
URBANIAC	Bernard	Maire de Mazingarbe - Vice président CALL	CALL Lens Liévin		

CHRISTOPHE MONCHEZ@artoiscomm.fr

HAIRICHEZ Christophe Service Patrimoine charge Accessibilité

URTOIS COMM

ANNEXE 2

DELIBERATION ADOPTANT LE SCHEMA


 RÉPUBLIQUE
 FRANÇAISE

 Syndicat Mixte
 des Transports
 Artois-Gohelle

 Date de la convocation :
 18 septembre 2015

 Objet : Validation du
 Schéma Directeur
 d'Accessibilité
 Agenda
 d'Accessibilité
 Programmée
 (Sd'AAP) du SMT
 Artois-Gohelle

RÉSULTAT DU VOTE :

 Nombre de titulaires
 en exercice :
 21

 Nombre de titulaires
 présents :
 10

 Nombre de suppléants
 présents :
 21

 Nombre de suppléants
 votant :
 6

 Pouvoir(s) :
 1

 Nombre total de
 votants :
 17

 Suffrages exprimés :
 17

 Majorité Absolue :
 9

 Abstention(s):
 0

 Votes favorables :
 17

 Votes défavorables :
 0

 Accusé de réception du
 contrôle de légalité

Le : 24 SEP. 2015

Publication

Le : 24 SEP. 2015

Certifié exécutoire

Le : 24 SEP. 2015

N°2015/55/CS

 EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU
 COMITÉ SYNDICAL

Séance du Jeudi 24 septembre 2015

Le Jeudi 24 septembre 2015 à 10h30, les membres du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle étaient réunis.

 La Présidence a été assurée par **M. Laurent DUPORGE**, Président, de **M. Daniel DELCROIX**, 2nd Vice-Président.

Titulaire(s) présent(s) : M. Laurent **DUPORGE** ; M. Alain **LHERBIER** ; M. Michel **BOUCHEZ** ; M. Jean-Luc **DAUCHY** ; Mme Mauricette **D'HERMY** ; M. Eugène **BINAISSE** ; M. Philippe **KEMEL** ; M. Daniel **DELCROIX** ; Mme Marguerite **DEPREZ-AUDEBERT** ; Mme Annick **DUHAMEL**.

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s) : M. Jean-Paul **DECOURCELLES** ; M. Bernard **OGIEZ** ; M. Yvon **LEJEUNE** ; M. Daniel **MACIEJASZ** ; M. Jean-Pierre **CORBISEZ** ; M. Jean **HAJA** ; M. André **JAKUBOWSKI** ; M. Bernard **CAILLIAU** ; M. Philippe **MILOSZYK** ; M. Alain **WACHEUX** ; Mme Janine **PROOT**.

Suppléant(s) présent(s) : Mme Annie **FLAMENT** ; Mme M. Samia **GACI** ; M. Alain **MASSON** ; M. Nicolas **COUSSEMENT** ; M. Gérard **PAILLARD** ; M. Gaëtan **VERDOUCK**.

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s) : Mme Naceira **VINCENT** ; Mme Donata **HOCHART** ; M. Sylvain **ROBERT** ; M. Daniel **KRUSZKA** ; Mme Laurence **DEPORTEER** ; Mme Sabine **VAN HEGHE** ; M. Charly **MEHAIGNERY** ; Mme Marine **TONDELIER** ; Mme Ginette **CHEMIN** ; M. Didier **HOLT** ; M. René **MARTIN** ; M. Claude **LEMAÎTRE** ; M. Maurice **LECOMTE** ; M. Daniel **LEFEBVRE** ; M. Marc **KOPACZYK** ;

Pouvoirs / Représentations : M. Daniel **MACIEJASZ** représenté par M. Nicolas **COUSSEMENT** ; M. Jean-Paul **DECOURCELLES** représenté par Mme Annie **FLAMENT** ; M. Yvon **LEJEUNE** représenté par Mme Samia **GACI** ; M. André **JAKUBOWSKI** représenté par M. Alain **MASSON** ; M. Alain **WACHEUX** représenté par M. Gaëtan **VERDOUCK** ; Mme Janine **PROOT** représentée par M. Gérard **PAILLARD** ; M. Philippe **MILOSZYK** pouvoir à M. Daniel **DELCROIX**.

Invité(s) Présent(s) : M. Jean-Pierre **QUARGNUL**, Directeur de Cabinet de la CAHC ; M. Thierry **COULOMBEL**, Directeur de Cabinet d'Artois-Comm.

Secrétaire : Mme Samia **GACI**
LE COMITÉ RAPPELLE que conformément aux articles R.421-1 et suivants du code de justice administrative, le tribunal administratif de Lille peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la date de sa notification et/ou de sa publication. Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir soit :

 - à compter de la notification de la réponse du SMT ;
 - deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse pendant ce délai ;



N°2015/55/CS

DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL

Objet : Validation du Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AAAP) du SMT Artois-Gohelle

Le Comité Syndical,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu l'ordonnance 2014-1090 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

Vu les décrets 2014-1321 et 2014-1327 détaillant les modalités de mise en place du Sd'AAAP ;

Vu le schéma directeur d'accessibilité approuvé par délibération 355/2009 du comité syndical du SMT Artois-Gohelle du 11 juin 2009 ;

Vu le projet de Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée et l'examen favorable de la Commission Accessibilité du 14 septembre 2015

Considérant que la loi du 11 février 2005 prévoyait une mise en accessibilité du réseau de transport en février 2015.

Considérant que 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 instaure un nouveau document de programmation (Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée - SD'AAAP) qui engage le SMT Artois-Gohelle sur une durée de 3 ans ;

Considérant que le contenu du dossier prévoit notamment :

- La description du réseau de transport public de voyageurs ;
- La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;
- L'accessibilité des boutiques de vente ;
- L'accessibilité des points d'arrêt avec la liste des points d'arrêt prioritaires, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées ;
- Le programme d'investissement pluriannuel ;

Considérant que les enjeux de la mise en accessibilité relèvent notamment

- Du matériel roulant : l'objectif pour 2018 est la mise en accessibilité de 95 véhicules standard accessibles, soit 84% du parc et de 31 minibus accessibles, soit 94% du parc ;
- Des points de vente : programme de mise en accessibilité des boutiques avec installation progressives de rampes PMR et de guichets bas ;
- Des points d'arrêts : sur les 2868 points d'arrêt du SMT, le Sd'AAAP identifie 807 arrêts prioritaires à l'accessibilité et, réparti sur trois ans, le coût de cette mise en accessibilité s'élève à de 12 174 750 € HT ;

Considérant enfin que le nouveau document de programmation doit être adressé aux services de la Préfecture le 27 septembre au plus tard ;



N°2015/55/CS

Vu l'exposé du Président,

Vu l'avis des membres du Bureau,

Et après en avoir délibéré ;

Article 1^{er} : Approuve le Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AAAP) du SMT Artois-Gohelle tel qu'annexé à la présente délibération.

Article 2 : Précise qu'il conviendra de prévoir chaque année, au Budget Primitif, les crédits nécessaires à la mise en accessibilité des équipements.

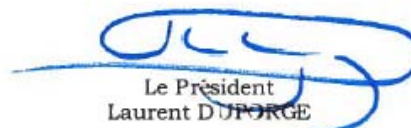
Article 3 : Autorise Monsieur le Président à signer tout document nécessaire à la mise en application du Sd'AAAP.

RESULTAT DU VOTE : Adoptée

Abstention(s) : 0

Pour : 17 (UNANIMITÉ)

Contre : 0



Le Président
Laurent DUFORGE

ANNEXE 3

TEXTES LEGISLATIFS

Sommaire Annexe 3

- Liste des textes législatifs relatifs à l'accessibilité
- Décret n°2003-425 du 9 mai 2003
- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014

Annexe 3.1 : Liste des textes législatifs relatifs à l'accessibilité

Textes généraux

- **Loi n°2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, imposant la mise en accessibilité des établissements recevant du public au 1^{er} janvier 2015 et celle des transports publics au 13 février 2015
- **Directive d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005** pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite, du 13 avril 2006
- **Arrêté du 3 août 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982** relatif aux transports en commun de personnes
- **Loi 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
- **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
- **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

Concernant les véhicules de transport

- **Directive 2001/85/CE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2001** concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant outre le siège du conducteur, plus de huit places assises
- **Décret n°2006-138 du 9 février 2006** relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs
- **Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982** relatif aux transports en commun des personnes
- **Circulaire aux préfets du 3 mai 2007** concernant la sécurité et accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transports public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires
- **Arrêté du 13 juillet 2009** relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- **Arrêté du 23 août 2013** relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1

Concernant l'accessibilité de la voirie

- **Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006** relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **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
- **Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **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

Concernant les Etablissements Recevant du Public (ERP)

- **Décret n°2006-555 du 17 mai 2006** relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation
- **Arrêté du 17 mai 2006** relatif aux caractéristiques techniques relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées lors de la construction ou de la création d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public
- **Arrêté du 1^{er} août 2006** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-18 à R. 111-18-7 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments d'habitation collectifs et des maisons individuelles lors de leur construction
- **Arrêté du 1^{er} août 2006** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations existantes ouvertes au public
- **Arrêté du 22 mars 2007** fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-21 et R. 111-19-24 du code de la construction et de l'habitation, relatives à l'attestation constatant que les travaux sur certains bâtiments respectent les règles d'accessibilité aux personnes handicapées

Les principaux textes à venir :

- **Le décret « pourcentage de matériel roulant accessible »** fixant les valeurs minimales à respecter lors de la passation de la convention avec l'exploitant
- **L'arrêté « prorogations des délais »** définissant les seuils de « taux d'endettement » et de « marge d'autofinancement » à dépasser pour justifier une prorogation du délai de dépôt et/ou d'exécution du SDA'AAP
- **Le décret « sanction »** décrivant la procédure de la sanction en cas de non-respect des engagements de formation du personnel ou d'accessibilité de l'information délivrée aux usagers
- **Un projet de loi sur le droit des passagers** prévoyant une obligation de formation au handicap pour tous les conducteurs des services réguliers de transport d'ici 2018

Annexe 3.2 : Décret n°2003-425 du 9 mai 2003

Décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

NOR: EQUX0300030D

Version consolidée au 23 juin 2015

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de la route ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, notamment ses articles 5, 9 et 13-1 ;

Vu la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne, notamment ses articles 43, 44, 45 et 50 ;

Vu la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 modifiée relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, notamment ses articles 4, 6 et 11 ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 modifié relatif au statut de la Régie autonome des transports parisiens ;

Vu le décret n° 67-279 du 30 mars 1967 relatif à l'organisation et aux attributions du service régional de l'équipement de la région parisienne ;

Vu le décret n° 75-470 du 14 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la Régie autonome des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n° 1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;

Vu le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, notamment son article 44 ;

Vu le décret n° 86-83 du 17 janvier 1986 relatif aux dispositions générales applicables aux agents non titulaires de l'Etat pris en application de l'article 7 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat ;

Vu le décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les remontées mécaniques ;

Vu le décret n° 88-622 du 6 mai 1988 relatif aux plans d'urgence, pris en application de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs ;

Vu le décret n° 91-1147 du 14 octobre 1991 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ;

Vu le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 modifié relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 modifié pris pour l'application au ministre de l'équipement, du logement et des transports du 1° de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2001-714 du 31 juillet 2001 portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 13 juin 2002 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

- TITRE Ier : PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Article 1 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010 - art. 4](#)

Le présent décret s'applique aux systèmes de transport public mentionnés à l'article 2 dont les véhicules sont assujettis à suivre sur tout ou partie de leur parcours une trajectoire déterminée à l'exclusion :

- a) Des systèmes dont les véhicules circulent exclusivement sur les réseaux relevant du champ d'application du [décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006](#) relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- b) Des remontées mécaniques relevant des dispositions du code du tourisme ;
- c) Des systèmes situés dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux établissements recevant du public, aux activités foraines ou aux parcs de loisir.

Article 2 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

Un système de transport public guidé comprend l'ensemble des éléments qui concourent à son fonctionnement ou à son usage et notamment :

- des infrastructures (voies, ouvrages d'art, appareils de voie et stations) ;
- des installations techniques et de sécurité (systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle ou de communication) ;
- des véhicules ;
- des principes et règles d'exploitation, d'entretien ou de maintenance.

Constituent notamment de tels systèmes les métros, automatiques ou non, les tramways, les autobus guidés par caméra optique ou par un système magnétique ainsi que les appareils dénommés remontées mécaniques à

l'article L. 342-7 du code du tourisme situés hors des zones de montagne définies à l'article 3 de la loi du 9 janvier 1985 susvisée.

Article 3 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Pour l'application du présent décret, la modification d'un système de transport public guidé est substantielle dès lors qu'elle modifie la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité prévu aux articles 21, 46 et 59 ou, en l'absence d'un tel dossier, dès lors qu'elle conduit à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou qu'elle nécessite l'emploi de technologies nouvelles.

La mise en service sur une infrastructure existante d'un véhicule ou d'un équipement identique à un élément de même nature déjà en service sur une autre infrastructure de transport public guidé constitue une modification substantielle dès lors qu'elle modifie la démonstration de sécurité mentionnée à l'alinéa précédent ou qu'elle conduit à un changement notable des fonctions de sécurité du système.

- o Chapitre Ier : Les experts et organismes qualifiés agréés

Article 3-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

I. — Le ministre chargé des transports agréé les experts ou les organismes qualifiés pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation :

a) De systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions des titres II, III ou VI, à l'exclusion des remontées mécaniques ;

b) De systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions du titre V ;

c) Des remontées mécaniques soumises aux dispositions des titres II, IV ou VI.

II.- L'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation des systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions des titres II, III ou VI, à l'exclusion des remontées mécaniques, peut requérir une expertise dans chacun des domaines suivants :

a) Infrastructures ;

b) Contrôle commande et signalisation ferroviaire ;

c) Energie ;

d) Matériel roulant ;

e) Insertion urbaine des tramways.

Les domaines mentionnés du a au d ci-dessus s'entendent de ceux définis par l'annexe II de la directive 96 / 48 / CE du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et par l'annexe II de la directive 2001 / 16 / CE du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

III.- L'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation des systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions du titre V ainsi que des remontées mécaniques soumises aux dispositions des titres II, IV ou VI requiert une expertise dans le domaine technique " infrastructures " mentionné au II lorsque ces systèmes comportent un tunnel d'une longueur de plus de 300 mètres.

Article 3-2 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

I. — Les experts ou les organismes qualifiés souhaitant procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation de systèmes de transport public guidé mentionnés aux a et b du I de l'article 3-1 sont agréés, après avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés prévue à l'article 3-10, s'ils remplissent les conditions suivantes :

a) Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin numéro 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, d'un document équivalent ;

b) Ne pas avoir fait l'objet dans l'année précédant la demande d'une décision de retrait d'un des agréments prévus au I de l'article 3-1 ;

c) Fournir une attestation d'assurance pour l'activité exercée, portant notamment sur la responsabilité civile ;

d) Pour un expert, justifier d'une formation et d'une expérience professionnelles dans la conception, la réalisation, l'exploitation ou le contrôle technique du système de transport public guidé pour lequel l'agrément est sollicité. L'expérience professionnelle requise est d'au moins huit années dans les quinze ans précédant la demande d'agrément. Lorsque l'agrément est sollicité par un organisme, celui-ci doit justifier de la présence en son sein d'au moins une personne, dirigeant responsable des évaluations, répondant aux mêmes conditions de formation et d'expérience professionnelles que celles précédemment mentionnées ;

e) Justifier d'une organisation et de moyens lui permettant d'assurer la qualité et l'objectivité des évaluations de la sécurité du système de transport public guidé pour lequel l'agrément est sollicité ; la demande précise notamment les moyens techniques et humains susceptibles d'être mis en œuvre pour chacun des domaines techniques dans lesquels l'expert ou l'organisme souhaite intervenir ;

f) S'engager à porter à la connaissance du ministre chargé des transports toute modification des éléments au vu desquels l'agrément a été délivré, notamment lorsque l'organisme ne peut plus s'assurer le concours de l'une des personnes, dirigeant responsable des évaluations, mentionnées dans la décision d'agrément, ne répond plus à la condition prévue au e pour un domaine technique ou ne bénéficie plus de l'accréditation mentionnée au II ;

g) S'engager à respecter les règles prévues à l'article 3-7 ;

h) Lorsque la demande vise à renouveler un agrément arrivant au terme de sa validité, joindre un document retraçant le bilan de l'activité du demandeur durant la période écoulée.

II.- Les conditions prévues aux d et e du I sont présumées satisfaites lorsque l'organisme demandeur est accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou par tout autre organisme d'accréditation signataire de l'accord de reconnaissance multilatéral établi dans le cadre de la coordination européenne des organismes d'accréditation pour l'évaluation de la sécurité de systèmes de transport ferroviaire ou guidé. L'organisme présente à l'appui de sa demande d'agrément, dans des conditions précisées par l'arrêté mentionné à l'article 3-9, une attestation de l'accréditation dont il dispose, le nom du ou des dirigeants responsables des évaluations ainsi que les modalités générales de son organisation.

Article 3-3 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

Le ministre peut également agréer des experts ou organismes qualifiés pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception ou de la réalisation de modifications substantielles de systèmes mentionnés aux a, b ou c du I de l'article 3-1, ne touchant qu'un seul des domaines techniques mentionnés au II de cet article.

Les experts et organismes qualifiés concernés sont agréés dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 3-2, à l'exception de celle prévue au d de cet article, la condition de formation et d'expérience professionnelles étant appréciée au regard du seul domaine technique pour lequel l'agrément est sollicité.

Article 3-4 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

I. – Les agréments prévus aux articles 3-2 et 3-3 sont délivrés pour une durée de cinq ans. Ils indiquent les systèmes de transport ainsi que le ou les domaines techniques pour lesquels l'expert ou l'organisme peut procéder à des évaluations de sécurité.

Pour un organisme, l'agrément précise, en outre, le nom du ou des dirigeants responsables des évaluations requis au titre du d du I de l'article 3-2 dans la limite de quatre.

Le silence gardé par le ministre chargé des transports pendant plus de quatre mois sur une demande d'agrément vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.

Lorsqu'un expert ou un organisme qualifié bénéficiant d'un agrément souhaite pouvoir procéder à d'autres missions d'évaluation que celles pour lesquelles il est agréé, l'octroi de l'agrément pour ces nouvelles missions ne modifie pas la durée de validité de l'agrément en cours.

II.- Les agréments prévus aux articles 3-2 et 3-3 peuvent être suspendus ou retirés par le ministre chargé des transports, dans les formes prévues à [l'article 24 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000](#) relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, lorsque l'expert ou l'organisme qualifié ne répond plus aux conditions posées pour la délivrance de l'agrément.

La décision de suspension ou de retrait est prononcée après avis de la commission mentionnée à l'article 3-10, qui entend l'expert ou le dirigeant responsable de l'organisme qualifié concerné à sa demande.

En cas d'urgence, le ministre chargé des transports peut suspendre immédiatement l'agrément d'un expert ou d'un organisme jusqu'à ce qu'une décision soit prise après avis de la commission susmentionnée.

Article 3-5 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

L'agrément délivré en application de [l'article R. 342-5](#) du code du tourisme pour exercer les fonctions de maître d'œuvre pour un ou plusieurs appareils vaut agrément pour évaluer la sécurité des appareils de remontées mécaniques correspondants soumis aux dispositions des titres II, IV ou VI.

Article 3-6 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

L'expert ou l'organisme qualifié agréé qui se voit confier une mission d'évaluation de la sécurité prévue au présent décret, sans disposer des agréments couvrant l'ensemble des domaines techniques dont relève le système ou la modification substantielle à évaluer, est

chargé de coordonner l'intervention des autres experts ou organismes agréés dont la participation à la mission est requise pour couvrir ces domaines, et demeure seul compétent pour signer les rapports, avis ou attestations prévus par le présent décret. Lorsqu'il s'agit d'un organisme, ces documents sont signés par l'un de ses dirigeants responsables des évaluations.

Article 3-7 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

Dans l'exercice de ses missions, un expert ou un organisme qualifié agréé est indépendant et ne peut, en particulier, être placé sous le contrôle du maître de l'ouvrage, du maître d'œuvre ou du constructeur ni de l'exploitant du système de transport qu'il évalue. Un expert agréé ou un dirigeant responsable des évaluations d'un organisme agréé ne peut établir un rapport, un avis, un diagnostic ou délivrer une attestation portant sur un système de transport à la conception ou à la réalisation duquel il participe ou a participé.

Article 3-8 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

L'activité des experts ou organismes qualifiés agréés peut faire l'objet de contrôles ou d'audits réalisés par les agents du ministère chargé des transports. Ces derniers peuvent à ce titre obtenir du maître de l'ouvrage, de l'expert ou de l'organisme contrôlé tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement du contrôle, et assister aux réunions et visites organisées par l'expert ou l'organisme dans le cadre de sa mission d'évaluation.

Article 3-9 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu des demandes d'agrément et leur procédure de délivrance.

- o Chapitre II : La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés

Article 3-10 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

Il est créé une Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés, placée auprès du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile.

La commission connaît de l'ensemble des questions relevant de la compétence des ministres chargés des transports et de la sécurité civile relatives aux règles de sécurité, à l'organisation des secours et au contrôle technique applicables aux systèmes de transport public guidé.

Elle est saisie pour avis de toute demande de délivrance ou de renouvellement des agréments prévus aux articles 3-2 et 3-3 ainsi que préalablement à toute décision de suspension ou de retrait de cet agrément, sous réserve de l'application du troisième alinéa du II de l'article 3-4.

Elle peut être saisie pour avis par les ministres chargés des transports et de la sécurité civile de toute question portant sur :

- les projets de réglementations relatives à la sécurité des transports guidés ;
- les demandes de dérogation à ces réglementations ;
- les approbations préalables aux travaux ou les autorisations de mise en exploitation commerciale de systèmes de transport ;
- les dossiers de sécurité actualisés des systèmes de transport guidé prévus aux articles 35 et 44 ;
- toute question relative à la sécurité des systèmes de transport guidé.

Article 3-11 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Créé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 1](#)

La commission est composée de dix-huit membres dont :

- quatre représentants désignés par le ministre chargé des transports ;
- deux représentants désignés par le ministre chargé de la sécurité civile ;
- trois membres désignés par une association représentative des autorités organisatrices des transports ;
- deux membres désignés par une association représentative des exploitants de transports urbains ;
- un membre désigné par une association représentative des exploitants de systèmes de transport public guidé à vocation touristique ou historique ;
- six personnes qualifiées désignées conjointement par le ministre

chargé des transports et par le ministre chargé de la sécurité civile, dont une au moins désignée sur proposition d'une association représentative des usagers des transports.

Les membres de cette commission sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports. La durée de leur mandat est de trois ans. Le président est nommé par le ministre chargé des transports parmi les représentants qu'il désigne.

En matière d'agrément d'expert ou d'organisme qualifié, la commission peut valablement délibérer en formation restreinte composée du président de la commission, de trois représentants de l'Etat, d'un des trois membres désignés par une association représentative des autorités organisatrices des transports, du représentant des associations représentatives des exploitants de systèmes de transport public guidé à vocation touristique ou historique et de deux des six personnes qualifiées. Les membres de la formation restreinte et leurs suppléants sont désignés par leur collège respectif.

Le secrétariat de la commission est assuré par le ministère chargé des transports.

La commission peut faire appel à des concours extérieurs pour des travaux ou avis complémentaires.

Les frais de déplacement et de séjour supportés par les membres de la commission à l'occasion des réunions leur sont remboursés dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'Etat.

- TITRE II : SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS GUIDÉS EN ILE-DE-FRANCE ET DANS UN PÉRIMÈTRE DE TRANSPORTS URBAINS.

Article 4 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

Sont soumis aux dispositions du présent titre, les systèmes mentionnés au dernier alinéa de l'article 2 assurant, dans le cadre des dispositions de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ou de l'article 7-II de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, un transport public régulier de personnes autre qu'à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive.

- o Chapitre Ier : Conception et réalisation
 - Section 1 : Dispositions générales.

Article 5 [En savoir plus sur cet article...](#)

Tout nouveau système de transport public guidé, ou toute modification d'un système existant, est conçu et réalisé de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant ou à celui des systèmes existants assurant des services comparables.

Article 6 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 7 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 8 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 9 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 10 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 11 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)

Article 12 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- Abrogé par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 2](#)
- Section 2 : Dossier de définition de sécurité.

Article 13 [En savoir plus sur cet article...](#)

La définition d'un nouveau système de transport ou de la modification substantielle d'un système existant donne lieu à l'élaboration d'un dossier de définition de sécurité qui présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement. Il

est accompagné d'une analyse sommaire de ces accidents et dangers et des catégories de mesures envisagées pour y faire face. Il présente les principaux enjeux en matière de sécurité ainsi que les éléments permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5. Il prévoit, en outre, les normes de qualité qui seront mises en œuvre pour la conception et la réalisation du projet.

Article 14

L'autorité organisatrice des transports adresse le dossier de définition de sécurité sous pli recommandé avec demande d'avis de réception, en quatre exemplaires, au préfet du département dans lequel doit être implanté le système.

Lorsque le préfet estime que le dossier est incomplet, il invite l'autorité organisatrice des transports, dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés. Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans le délai de deux mois suivant la réception des éléments adressés par l'autorité organisatrice des transports, le préfet en informe cette autorité par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois, le dossier est réputé complet.

Dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la lettre recommandée mentionnée au deuxième alinéa ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet, le préfet notifie son avis à l'autorité organisatrice des transports par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Cet avis peut être assorti de propositions de modifications ou de remarques sur le contenu du dossier de définition.

Article 15

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du dossier de définition de sécurité.

- Section 3 : Dossier préliminaire de sécurité.

Article 16 [En savoir plus sur cet article...](#)

Les travaux de réalisation ou de modification substantielle d'un système de transport ne peuvent être engagés qu'après l'approbation d'un dossier préliminaire de sécurité par le préfet du département dans lequel doit être implanté le

système, sans préjudice des autorisations éventuellement nécessaires au titre d'autres réglementations.

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs tranches, un dossier préliminaire de sécurité est présenté pour chacune d'entre elles. La réalisation d'une tranche ne peut commencer qu'après l'approbation de la partie correspondante du dossier préliminaire de sécurité.

Article 17 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le dossier préliminaire de sécurité doit démontrer, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme prévu d'essais et de tests, permettent d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport.

Dans le cas d'une modification substantielle effectuée en cours d'exploitation, il doit démontrer que le niveau de sécurité du système n'est pas réduit par les travaux envisagés.

Il doit également comporter un programme d'expertise du système, à réaliser au cours des phases de conception et de construction par un ou des experts ou organismes qualifiés agréés, et démontrer que ce programme permet de couvrir l'ensemble des questions de sécurité. Il doit présenter les solutions retenues en réponse aux observations et recommandations contenues dans les rapports mentionnés à l'article 18.

Article 18

Les rapports de sécurité élaborés par les experts ou organismes qualifiés agréés comprennent l'évaluation de la conception du système et celle de ses conditions d'exploitation au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter ainsi que les observations et recommandations que les experts ou les organismes qualifiés ont jugé nécessaire de formuler.

Article 19 [En savoir plus sur cet article...](#)

L'autorité organisatrice des transports adresse le dossier préliminaire de sécurité, accompagné des rapports de sécurité établis par les experts ou organismes qualifiés agréés, sous pli recommandé avec demande d'avis de réception, en quatre

exemplaires, au préfet du département dans lequel doit être implanté le système.

Lorsque le préfet estime que le dossier est incomplet, il invite l'autorité organisatrice des transports, dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés. Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans le délai de deux mois suivant la réception des éléments adressés par l'autorité organisatrice des transports, le préfet en informe cette autorité par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois, le dossier est réputé complet.

Le délai d'instruction est fixé à trois mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée au deuxième alinéa ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet. Ce délai est majoré d'un mois s'il y a lieu de consulter la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité et de deux mois supplémentaires s'il y a lieu de consulter la commission nationale prévue à l'article 10.

Le préfet doit recueillir l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité préalablement à la notification de sa décision lorsque le système de transport soit comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 300 mètres, soit comporte un tunnel d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs par mètre carré.

Lorsque le fonctionnement et la conception du système de transport, tels qu'ils ressortent du dossier, impliquent des dérogations à la réglementation en vigueur, le préfet en informe le ministre chargé des transports, qui peut saisir la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés.

La décision du préfet est notifiée à l'autorité organisatrice par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. L'approbation peut être assortie de prescriptions.

L'approbation devient caduque si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai de deux ans à compter de la notification de la décision.

Article 20 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Modifié par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 3](#)

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du dossier préliminaire de sécurité et les points sur lesquels doivent porter les rapports de sécurité mentionnés à l'article 18.

- Section 4 : Dossier de sécurité et mise en exploitation commerciale.

Article 21 [En savoir plus sur cet article...](#)

La mise en exploitation commerciale d'un nouveau système de transport ou d'un système existant après réalisation d'une modification substantielle est subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le préfet du département dans lequel est implanté le système à l'autorité organisatrice des transports. Cette autorisation est délivrée au vu d'un dossier de sécurité, accompagné du ou des rapports de sécurité mentionnés à l'article 22, du règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 28 ainsi que du plan d'intervention et de sécurité mentionné à l'article 31 ou, le cas échéant, des compléments ou modifications apportés à ces documents.

Cette autorisation vaut approbation du dossier de sécurité ainsi que du règlement de sécurité de l'exploitation. Elle peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

L'autorisation devient caduque si la mise en exploitation commerciale n'est pas intervenue dans un délai de six mois à compter de la notification de la décision.

Article 22 [En savoir plus sur cet article...](#)

Au fur et à mesure de la réalisation des travaux, des experts ou organismes qualifiés agréés, désignés par le maître d'ouvrage, doivent vérifier, au besoin par des visites sur place, et attester de la conformité de la réalisation au dossier préliminaire de sécurité prévu à l'article 16 et, le cas échéant, aux prescriptions énoncées dans la décision d'approbation de ce dossier. Ils établissent à la fin des travaux un rapport de sécurité sur les points sur lesquels portait leur mission.

Les rapports de sécurité établis par les experts ou organismes qualifiés comprennent les conclusions des vérifications effectuées, les attestations de conformité de la réalisation au dossier préliminaire de sécurité et l'évaluation, au regard de l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5, des incidences

des modifications du système présenté dans le dossier de sécurité par rapport au dossier préliminaire de sécurité, ainsi, le cas échéant, que les éventuelles observations et recommandations qu'ils jugent utile de formuler.

Article 23 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le dossier de sécurité mentionné à l'article 21 doit démontrer qu'à l'issue des travaux de réalisation du projet, l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier préliminaire de sécurité sont satisfaites.

A partir des caractéristiques techniques et fonctionnelles du système de transport, de ses conditions d'exploitation et de maintenance, des règles de circulation des véhicules ainsi que des résultats du programme d'essais et de tests, le dossier de sécurité doit également démontrer que l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 pourra être atteint tout au long de la durée de vie du système et que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité ne remettent pas en cause l'objectif de sécurité.

Le dossier de sécurité doit également présenter les solutions retenues pour répondre aux observations et recommandations exprimées par les experts ou organismes qualifiés dans les rapports établis en application de l'article 22.

Article 24 [En savoir plus sur cet article...](#)

L'autorité organisatrice des transports adresse la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale accompagnée du dossier de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation, du plan d'intervention et de sécurité ainsi que du ou des rapports établis par les experts ou organismes qualifiés, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, en quatre exemplaires, au préfet du département dans lequel est implanté le système. Les comptes rendus complets des tests et essais et les rapports des experts établis au vu de ces résultats peuvent, si les délais inhérents à leur rédaction ou si leur importance ne permettent pas leur transmission en même temps que la demande d'autorisation, être transmis ultérieurement au préfet par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Lorsque le préfet estime que le dossier est incomplet, il invite l'autorité organisatrice des transports, dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés. Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans le délai de deux mois suivant la réception des éléments adressés par l'autorité organisatrice des transports, le préfet en informe cette

autorité par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois, le dossier est réputé complet.

La décision est notifiée dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée au deuxième alinéa ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet. Ce délai est majoré d'un mois s'il y a lieu de consulter la commission consultative départementale de sécurité ou d'accessibilité et de deux mois supplémentaires s'il y a lieu de consulter la commission nationale prévue à l'article 10.

Le préfet doit recueillir l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité préalablement à la notification de sa décision lorsque le système de transport soit comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 300 mètres, soit comporte un tunnel d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs par mètre carré.

Lorsque le fonctionnement et la conception du système de transport, tels qu'ils ressortent du dossier, impliquent des dérogations à la réglementation en vigueur, le préfet en informe le ministre chargé des transports, qui peut saisir la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés.

La décision du préfet est notifiée à l'autorité organisatrice par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. L'autorisation peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

Article 25

Si des tests ou des essais envisagés au cours de la procédure préalable à la demande d'autorisation de mise en exploitation présentent des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système, ils ne peuvent être réalisés qu'après une autorisation délivrée par le préfet, sur demande de l'autorité organisatrice. Il en va ainsi, en particulier, dans les cas suivants :

- essais sur la voie publique, notamment pour une phase de marche à blanc ;
- essais avec des passagers, notamment pour des présentations commerciales ;

- essais à vide sur une ligne en exploitation.

Article 26 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Modifié par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 4](#)

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du dossier de sécurité et du dossier à fournir à l'appui de la demande d'autorisation prévue à l'article 25 et les points sur lesquels doivent porter les rapports de sécurité mentionnés à l'article 22.

- o Chapitre II : Exploitation
 - Section 1 : Dispositions générales.

Article 27 [En savoir plus sur cet article...](#)

L'autorité organisatrice des transports veille à ce que l'exploitation du système de transport assure aux usagers, aux personnels d'exploitation et aux tiers un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui existait à la mise en service du système, compte tenu des modifications de sécurité qui ont pu lui être apportées.

L'autorité organisatrice des transports veille, en particulier, à ce que, durant toute la durée de l'exploitation, l'état des infrastructures et des matériels qu'elle met à la disposition de l'exploitant permette d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5. Elle s'assure que l'exploitant respecte le règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 28.

L'autorité organisatrice des transports informe le préfet du département dans lequel est implanté le système, préalablement à tout changement d'exploitant. Le règlement de sécurité de l'exploitation éventuellement modifié est approuvé dans les conditions prévues à l'article 29.

- Section 2 : Règlement de sécurité de l'exploitation.

Article 28 [En savoir plus sur cet article...](#)

L'exploitant d'un système de transport public guidé élabore un règlement de sécurité de l'exploitation, qui est transmis pour approbation, dans les conditions prévues à l'article 24, au préfet du département dans lequel est implanté le système, par l'autorité organisatrice des transports.

Le règlement précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer pendant toute la durée

d'exploitation du système, la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers. Il prévoit également un dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité par analyse, surveillance, essais et inspections. Il prévoit en outre les normes de qualité à mettre en œuvre pour l'exécution des tâches de sécurité.

Article 29 [En savoir plus sur cet article...](#)

Toute modification du règlement de sécurité de l'exploitation est approuvée par le préfet du département dans lequel est implanté le système. La décision du préfet intervient dans un délai de deux mois après réception du dossier. A défaut de réponse dans ce délai, l'approbation est réputée acquise. Le préfet peut autoriser temporairement des dérogations au règlement de sécurité de l'exploitation.

Article 30

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du règlement de sécurité de l'exploitation.

- Section 3 : Plan d'intervention et de sécurité.

Article 31

L'exploitant se dote d'une organisation permettant d'intervenir sans délai en cas d'accident ou d'incident grave. Il établit, à cette fin, un plan d'intervention et de sécurité qui est transmis par l'autorité organisatrice des transports au préfet du département dans lequel est implanté le système.

Ce plan a pour objet de définir les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant et d'indiquer les moyens susceptibles d'être mobilisés et qui doivent demeurer disponibles. Il prévoit également les modalités de l'alerte éventuelle des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

Article 32

Tout projet de modification du plan d'intervention et de sécurité fait l'objet, préalablement à son application, d'une information du préfet du département dans lequel est implanté le système.

Article 33

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du plan

d'intervention et de sécurité ainsi que les modalités de son élaboration et de sa mise à jour.

- Section 4 : Réévaluation périodique de la sécurité.

Article 34 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le niveau de sécurité de tout système de transport doit être périodiquement réévalué. Cette réévaluation a pour objet de démontrer que l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 initialement arrêté demeure atteint, que les mesures correctives décidées à la suite d'éventuels incidents ou accidents survenus sur ce système ou sur des systèmes comparables ont été effectivement mises en oeuvre et ont amélioré le niveau de sécurité et que les différentes modifications apportées au système ne remettent pas en cause le niveau de sécurité.

Article 35 [En savoir plus sur cet article...](#)

Six mois au moins avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de l'autorisation de mise en service ou dix ans au plus après l'avis du préfet sur la précédente réévaluation de sécurité, l'autorité organisatrice des transports transmet au préfet du département dans lequel est implanté le système un dossier de sécurité actualisé, compte tenu des modifications apportées au système et de l'expérience acquise au cours de l'exploitation, ainsi que le règlement de sécurité de l'exploitation et le plan d'intervention et de sécurité actualisés.

Ces dossiers sont soumis à l'avis d'un expert ou organisme qualifié agréé.

Le préfet fait part de ses observations sur ces dossiers et peut, dans l'attente de leur prise en compte, imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Un arrêté conjoint du ministre chargé de la sécurité civile et du ministre chargé des transports précise en tant que de besoin la composition du dossier de sécurité actualisé.

- Section 5 : Dispositions relatives aux personnels, à l'exploitation, à la maintenance et au contrôle.

Article 36

Sous le contrôle de l'autorité organisatrice des transports, l'exploitant prend les mesures appropriées pour que, durant toute la durée de vie du système, l'organisation du travail prenne en compte les questions de sécurité, que le personnel affecté aux tâches de sécurité soit en nombre suffisant et que

les personnels chargés d'évaluer la sécurité dépendent de services distincts de ceux chargés de l'exécution.

Article 37

Le personnel d'exploitation affecté à une tâche de sécurité, en particulier les conducteurs, reçoit une formation adéquate et une habilitation fixées par le règlement de sécurité de l'exploitation. Nul ne peut être affecté à une tâche de sécurité pour laquelle il n'est pas habilité.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit, en tant que de besoin, les conditions d'aptitude physique minimales exigées des personnes chargées de la conduite ou du pilotage ainsi que les durées minimales de formation initiale et continue imposées aux personnes affectées aux tâches de sécurité.

o Chapitre III : Contrôle de l'Etat.

Article 38 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le préfet du département dans lequel est implanté le système peut faire procéder, à tout moment, à des visites de contrôle de l'exploitant destinées à vérifier le respect des dispositions prévues à l'article 27 ainsi que de celles du règlement de sécurité de l'exploitation.

Les agents qui effectuent ces visites ont un libre accès à toutes les installations et peuvent demander communication de tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement de ces vérifications.

Article 39 [En savoir plus sur cet article...](#)

Tout événement notable lié à la sécurité est porté sans délai par l'exploitant à la connaissance du préfet du département dans lequel est implanté le système. Cette information porte notamment sur le déroulement de l'événement et sa gravité. L'exploitant adresse un rapport circonstancié sur cet événement au préfet et à l'autorité organisatrice des transports, dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'événement. Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

Le préfet peut demander à l'exploitant d'analyser tout événement notable lié à la sécurité dont il a connaissance.

Dans tous les cas prévus par cet article, le préfet peut demander tout élément complémentaire d'information.

Article 40 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le préfet du département dans lequel est implanté le système peut demander à l'autorité organisatrice des transports et à l'exploitant de remédier à tout défaut ou insuffisance du système de transport ou de son exploitation en matière de sécurité et imposer des mesures restrictives d'exploitation. Il peut, en outre, faire procéder par un expert ou organisme qualifié agréé à un diagnostic de la sécurité du système.

Si la sécurité lui paraît compromise, notamment si l'exploitant ne se conforme pas aux prescriptions du règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 28 ou aux règles techniques et de sécurité en vigueur, le préfet met en demeure l'exploitant et l'autorité organisatrice des transports, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de présenter leurs observations. A défaut de réponse de l'exploitant ou de l'autorité organisatrice ou si les observations sont jugées insuffisantes, l'interruption du service est ordonnée par le préfet.

En cas d'urgence, le préfet peut ordonner l'arrêt de l'exploitation sans mise en demeure préalable.

Le préfet autorise la reprise de l'exploitation dès que les conditions de sécurité sont rétablies.

Article 41 [En savoir plus sur cet article...](#)

L'autorité organisatrice des transports transmet chaque année au préfet du département dans lequel est implanté le système un rapport sur la sécurité de l'exploitation du système. Le contenu de ce rapport, ainsi que de celui prévu à l'article 39, est précisé, en tant que de besoin, par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article 42

En cas d'accident ou d'incident grave, l'exploitant met en oeuvre le plan d'intervention et de sécurité et prend les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers. Il informe sans délai le préfet du département dans lequel est implanté le système.

Il établit et adresse au préfet dans les meilleurs délais un rapport circonstancié, visé par l'autorité organisatrice.

Il prend, en liaison avec l'autorité organisatrice des transports, les mesures nécessaires pour que la reprise de l'exploitation s'effectue dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Ces mesures sont prises en concertation avec les autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires et administratives.

Le préfet peut soumettre la remise en service du système à son autorisation et demander que tous les éléments nécessaires lui soient donnés pour s'assurer du rétablissement du niveau de sécurité du système. Il tient compte, en particulier, des premiers avis du "bureau enquête accident" si celui-ci procède à une enquête sur l'accident.

o Chapitre IV : Dispositions diverses.

Article 43

Les dispositions des sections 2 et 3 du chapitre Ier du présent titre ne sont pas applicables aux systèmes dont les travaux de réalisation ont commencé avant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Article 44 [En savoir plus sur cet article...](#)

Pour tout système de transport en service à la date d'entrée en vigueur du présent décret qui n'a pas fait l'objet d'une autorisation dans les conditions prévues par le présent titre, l'autorité organisatrice des transports transmet au préfet du département du lieu d'implantation du système le dossier de sécurité mentionné à l'article 21, accompagné des avis des experts ou organismes qualifiés agréés sur ce dossier, du règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 28 et du plan d'intervention et de sécurité mentionné à l'article 31.

Sur proposition de l'autorité organisatrice des transports, le préfet peut autoriser la mise en œuvre échelonnée sur une durée de sept ans au plus des mesures prévues à l'alinéa précédent, consistant en l'envoi d'un dossier distinct pour chaque ligne du système de transport.

Le préfet fait part de ses observations sur le dossier de sécurité et les documents qui l'accompagnent et peut, dans l'attente de leur prise en compte, imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Ce dossier de sécurité est assimilé à une réévaluation de sécurité au sens de l'article 35. Le délai de dix ans prévu au premier alinéa de cet article commence à courir à compter de la notification à l'autorité organisatrice des transports des observations du préfet sur chaque dossier de sécurité qui lui est remis, le cas échéant selon le programme échelonné mentionné au deuxième alinéa du présent article.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise, en tant que de besoin, la composition du dossier de sécurité mentionné au présent article.

Article 45

La réglementation technique et de sécurité applicable aux systèmes de transports régis par le présent titre est précisée, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé des transports.

- TITRE III : SYSTÈMES MIXTES.

Article 46 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010 - art. 4](#)

Le présent titre s'applique aux systèmes de transport public guidé dont les véhicules circulent, pour une partie de leur parcours, sur l'un des réseaux relevant du champ d'application du [décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006](#) relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et, pour l'autre partie, sur l'un des réseaux mentionnés au titre II du présent décret.

Ces systèmes sont soumis, pour la partie de leur parcours effectuée sur l'un des réseaux relevant du champ d'application du décret du 19 octobre 2006, aux dispositions réglementaires applicables à ces réseaux et, pour l'autre partie de leur parcours, aux dispositions du titre II du présent décret sous réserve des dispositions du présent titre.

Les missions confiées à l'expert ou organisme qualifié agréé sont assurées sur l'ensemble du parcours par le même expert ou organisme. Celui-ci vérifie notamment la cohérence d'ensemble du projet au point de vue de la sécurité.

Les dossiers de définition de sécurité, les dossiers préliminaires de sécurité ainsi que les dossiers de sécurité sont envoyés par les préfets concernés à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire qui fait connaître son avis ou sa décision sur la partie concernant les réseaux pour lesquels il est compétent.

Article 47 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Abrogé par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Article 48 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Abrogé par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Article 49 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Abrogé par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Article 50 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Abrogé par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Article 51

Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise, en tant que de besoin, les dispositions de ce titre.

Article 52

A modifié les dispositions suivantes :

- TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX REMONTÉES MÉCANIQUES ASSURANT UN TRANSPORT PUBLIC À VOCATION EXCLUSIVEMENT TOURISTIQUE, HISTORIQUE OU SPORTIVE

Article 52-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Créé par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

Les remontées mécaniques mentionnées au dernier alinéa de l'article 2 qui assurent un transport public de personnes à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive, sont soumises aux dispositions du titre II du présent décret à l'exclusion des articles 5, 13 à 15 et 27 à 45, et aux dispositions des articles R. 342-3, R. 342-7 à D. 342-21 et R. 342-24 à R. 342-25 du code du tourisme. Les arrêtés prévus aux articles 20 et 26 sont pris par le ministre chargé des transports qui prévoit que le plan d'intervention et de sécurité est limité à un plan d'évacuation des usagers.

Article 53

A modifié les dispositions suivantes :

Article 54

A modifié les dispositions suivantes :

- TITRE IV : REMONTÉES MÉCANIQUES MENTIONNÉES À L'ARTICLE 45 DE LA LOI DU 9 JANVIER 1985. (abrogé)

Article 55 (abrogé) [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Abrogé par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

- TITRE V : SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS À VOCATION TOURISTIQUE OU HISTORIQUE
 - o Chapitre Ier : Définition et champ d'application.

Article 56 [En savoir plus sur cet article...](#)

- Modifié par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

Sont soumis aux dispositions du présent titre les systèmes mentionnés au second alinéa de l'article 2, assurant un transport public de personnes à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive à l'exclusion des remontées mécaniques relevant du titre IV.

- o Chapitre II : Exigences de sécurité et autorisations.

Article 57

Tout nouveau système de transport ou toute modification d'un système existant est conçu et réalisé de telle sorte que le respect des exigences de sécurité permette, compte tenu de la nature de ce système, de limiter les risques encourus par les usagers, les personnels d'exploitation et les tiers.

Article 58 [En savoir plus sur cet article...](#)

Sans préjudice des autorisations éventuelles nécessaires au titre d'autres réglementations, les travaux de réalisation ou de modification substantielle d'un système mentionné à l'article 56 ne peuvent être engagés avant que le préfet du département dans lequel est implanté le système ait approuvé un dossier préliminaire de sécurité, constitué par le pétitionnaire, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié agréé.

Ce dossier doit démontrer, à partir notamment des caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et des conditions envisagées d'exploitation et de maintenance, que le projet permet d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article précédent et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport.

Le pétitionnaire adresse le dossier préliminaire de sécurité, accompagné du ou des rapports de sécurité établis par le ou les experts ou organismes qualifiés agréés, sous pli recommandé avec demande d'avis de réception, en quatre exemplaires, au préfet du département dans lequel doit être implanté le système.

Lorsque le préfet estime que le dossier est incomplet, il invite le pétitionnaire, dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés. Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans le délai de deux mois suivant la réception des éléments adressés par le pétitionnaire, le préfet en informe ce dernier par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois, le dossier est réputé complet.

Le délai d'instruction est fixé à deux mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée au quatrième alinéa ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet. Ce délai est majoré d'un mois s'il y a lieu de consulter la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Le préfet doit recueillir l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité préalablement à la notification de sa décision lorsque le système de transport soit comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 300 mètres, soit comporte un tunnel d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs par mètre carré.

La décision est notifiée au pétitionnaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. L'approbation peut être assortie de prescriptions.

L'approbation devient caduque si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai de deux ans à compter de la notification de la décision.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu du dossier et fixe, en tant que de besoin, la liste des modifications substantielles, au sens des dispositions de l'article 3, susceptibles d'affecter les systèmes de transport régis par le présent titre.

Article 59 [En savoir plus sur cet article...](#)

La mise en exploitation d'un nouveau système de transport ou d'un système existant après réalisation d'une modification substantielle est subordonnée à la délivrance par le préfet du département dans lequel est implanté le système d'une autorisation au vu d'un dossier de sécurité, d'un règlement de sécurité de l'exploitation, d'un règlement de police de l'exploitation, ainsi que d'un plan d'intervention et de sécurité ou, le cas échéant, des compléments ou modifications apportées à ces documents. Le contenu de ces documents est précisé par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile.

Cette autorisation vaut approbation du dossier de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation ainsi que du règlement de police de l'exploitation.

Le plan d'intervention et de sécurité définit les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant et précise les moyens susceptibles d'être mobilisés et qui doivent demeurer disponibles. Il prévoit également les modalités de l'alerte éventuelle des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication

avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

Le pétitionnaire adresse une demande d'autorisation de mise en exploitation accompagnée du dossier de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation, du règlement de police de l'exploitation ainsi que du plan d'intervention et de sécurité, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, en quatre exemplaires, au préfet.

Lorsque le préfet estime que le dossier est incomplet, il invite le pétitionnaire, dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés. Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans le délai de deux mois suivant la réception des éléments adressés par le pétitionnaire, le préfet en informe ce dernier par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois, le dossier est réputé complet.

La décision est notifiée dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée au cinquième alinéa ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet. Ce délai est majoré d'un mois s'il y a lieu de consulter la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Le préfet doit recueillir l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité préalablement à la notification de sa décision lorsque le système de transport soit comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 300 mètres, soit comporte un tunnel d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs par mètre carré.

La décision est notifiée au pétitionnaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. L'autorisation peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

Article 60 [En savoir plus sur cet article...](#)

Tout exploitant d'un système existant qui ne dispose pas, à la date d'entrée en vigueur du présent décret, d'une autorisation de mise en exploitation délivrée par le préfet du département dans lequel est implanté le système, doit en faire la demande dans un délai de deux ans à partir de la date de publication de l'arrêté ministériel mentionné au premier alinéa de l'article 59.

Cette demande est examinée dans les conditions prévues à l'article 59.

Article 61

En cas d'accident ou d'incident grave, l'exploitant prend les mesures d'urgence nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers et en informe sans délai le préfet du département dans lequel est implanté le système. L'exploitant établit et adresse dans les meilleurs délais un rapport circonstancié au préfet.

Le préfet peut soumettre la remise en service du système à son autorisation et demander que tous les éléments nécessaires lui soient donnés pour s'assurer du rétablissement du niveau de sécurité du système.

Article 62 [En savoir plus sur cet article...](#)

Le préfet du département dans lequel est implanté le système peut faire procéder à tout moment à des visites de contrôle de l'exploitant destinées à vérifier le respect des dispositions prises en application de l'article 57 ainsi que des règlements de sécurité et de police de l'exploitation. Les agents qui effectuent ces visites ont un libre accès à toutes les installations et peuvent demander communication de tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement de ces vérifications.

Tout événement notable lié à la sécurité est porté sans délai à la connaissance du préfet par l'exploitant.

Article 63 [En savoir plus sur cet article...](#)

Durant l'exploitation, le préfet du département dans lequel est implanté le système peut demander à l'exploitant de remédier à tout défaut ou insuffisance du système ou de l'exploitation en matière de sécurité et imposer des mesures restrictives d'exploitation. Il peut en outre lui demander de procéder ou de faire procéder par un expert ou organisme qualifié agréé à un diagnostic de la sécurité du système.

Si la sécurité lui paraît compromise, notamment si l'exploitant ne se conforme pas aux prescriptions des règlements de sécurité ou de police de l'exploitation mentionnés à l'article 59 ou aux règles techniques et de sécurité en vigueur, le préfet met en demeure l'exploitant de présenter ses observations par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. A défaut de réponse de l'exploitant ou si les observations sont jugées insuffisantes, l'interruption du service est ordonnée par arrêté.

En cas d'urgence, le préfet peut ordonner l'arrêt de l'exploitation sans mise en demeure préalable.

Le préfet autorise la reprise de l'exploitation dès que les conditions de sécurité sont rétablies.

- TITRE VI : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS.

Article 64 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2007-934 du 15 mai 2007 - art. 3 JORF 16 mai 2007](#)

Les systèmes de transport public guidé qui ne sont pas régis par les dispositions prévues aux titres II à V sont soumis aux dispositions du titre II, sous réserve des modalités particulières d'application qui peuvent, en tant que de besoin, être édictées par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile.

Pour ces systèmes, les missions assignées à l'autorité organisatrice des transports sont assurées par l'organisateur du système de transport considéré.

- TITRE VII : DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 65

Lorsqu'un système de transport public guidé visé aux titres II, III, V et VI excède les limites territoriales d'un département, le préfet du département sur lequel se situe la plus grande longueur du projet assure, en lien avec les préfets des autres départements concernés, l'ensemble des attributions dévolues par le présent décret au préfet du département où est implanté le système.

Article 66 [En savoir plus sur cet article...](#)

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile fixe le contenu du dossier de sécurité mentionné aux articles 21 et 59 auxquels renvoie l'article 64, en cas de mise en exploitation temporaire sur une infrastructure existante, pour une durée maximale de six mois, d'un véhicule déjà en service sur une autre infrastructure.

Article 67

A modifié les dispositions suivantes :

Article 68

A modifié les dispositions suivantes :

Article 69

Les différents dossiers de sécurité mentionnés dans les titres II, III, V et VI indiquent les mesures particulières prises pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Article 70 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret 2006-1279 2006-10-19 art. 64 V, VI JORF 20 octobre 2006](#)
- o Modifié par [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 64 JORF 20 octobre 2006](#)

Pour l'application des dispositions du présent décret aux systèmes de transport public relevant de la compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France, les attributions confiées respectivement au préfet et à l'autorité organisatrice des transports sont exercées par le préfet de la région d'Ile-de-France et par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Ce syndicat peut déléguer aux maîtres d'ouvrage qu'il désigne, après l'adoption du schéma de principe mentionné à l'article 1er du décret du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, l'établissement du dossier préliminaire de sécurité, prévu aux articles 16 et 46, en demandant, s'il y a lieu, à l'un des maîtres d'ouvrage de coordonner l'établissement du dossier et de le lui transmettre. Il peut aussi déléguer à l'exploitant l'établissement des dossiers de sécurité et des dossiers de sécurité actualisés prévus aux articles 21, 35, 44 et 46.

Les observations, avis, approbations et autorisations mentionnés aux articles 14, 16, 21, 35 et 46 sont délivrés par le préfet de la région d'Ile-de-France, après avis du ou des préfets compétents en matière de direction des opérations de secours.

Avant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité et avant l'autorisation de mise en exploitation commerciale, le préfet de la région d'Ile-de-France doit recueillir l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité préalablement à la notification de sa décision lorsque le système de transport soit comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 300 mètres, soit comporte un tunnel d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs par mètre carré.

Les différents dossiers de sécurité sont transmis au préfet de la région d'Ile-de-France et aux préfets compétents en matière d'organisation des secours.

Article 70-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

- o Modifié par [Décret n°2011-1550 du 15 novembre 2011 - art. 1](#)

Pour l'application des dispositions du présent décret à la conception, la réalisation et la mise en exploitation commerciale des systèmes de transport public guidés du réseau de transport public du Grand Paris, les attributions confiées au préfet sont exercées par le préfet de la région d'Ile-de-France.

Les dossiers visés aux articles 14 et 19 sont adressés et, le cas échéant, complétés à la demande du préfet de la région d'Ile-de-France par le maître d'ouvrage du système.

Les observations, avis, approbations et autorisations mentionnés aux articles 14, 16 et 21 sont délivrés par le préfet de la région d'Ile-de-France, après

avis du préfet compétent en matière de direction des opérations de secours. Lorsque le projet est situé sur plusieurs départements, cet avis est donné par un préfet coordonnateur désigné par arrêté du Premier ministre.

Avant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité et avant l'autorisation de mise en exploitation commerciale, lorsque le système de transport comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 100 mètres, le préfet compétent en matière de direction des opérations de secours recueille l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité du département sur lequel est implanté le tunnel préalablement à la notification de son avis au préfet de la région d'Ile-de-France. Si le tunnel dépasse la limite territoriale d'un département ou si le système comporte des tunnels implantés sur plusieurs départements, les commissions concernées siègent en séance unique sous la présidence du préfet coordonnateur ou d'un membre du corps préfectoral le représentant.

Les différents dossiers de sécurité sont transmis au préfet de la région d'Ile-de-France et au préfet compétent en matière de direction des opérations de secours.

Le délai de deux mois mentionné aux articles 14, 19 et 24 est ramené à un mois.

Le délai dont dispose le préfet compétent en matière de direction des opérations de secours pour notifier son avis au préfet de la région d'Ile-de-France est de deux mois à compter de la réception du dossier de définition de sécurité et de trois mois à compter de la réception du dossier préliminaire de sécurité ou du dossier de sécurité.

Article 71

- o Modifié par [Décret n°2008-1307 du 11 décembre 2008 - art. 5](#)

Pour les systèmes exploités par la Régie autonome des transports parisiens dans la région d'Ile-de-France, les règlements généraux d'exploitation en vigueur dans cet établissement en application des dispositions statutaires qui le régissent et dont le contenu est conforme aux dispositions du présent décret sont assimilés à des règlements de sécurité de l'exploitation.

Article 72

A modifié les dispositions suivantes :

Article 73

A modifié les dispositions suivantes :

Article 74

Les dispositions du présent décret peuvent être modifiées par décret en Conseil d'Etat, à l'exception des dispositions des articles 7 et 73, qui seront

modifiées dans les conditions fixées par l'article 2 du décret du 15 janvier 1997 susvisé.

Article 75

Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Jacques Chirac
Par le Président de la République

Le Premier ministre,
Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,
Gilles de Robien

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales,
Nicolas Sarkozy

Le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire,
Jean-Paul Delevoye

Annexe 3.3 : Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014

Le 11 juin 2015

JORF n°0257 du 6 novembre 2014

Texte n°5

DECRET

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

NOR: DEVT1415389D

ELI: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/DEVT1415389D/jo/texte>Alias: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/2014-1323/jo/texte>

Publics concernés : autorités organisatrices des transports ; Etat ; gestionnaires de voirie et de points d'arrêt ferroviaires ; exploitants de services de transport ferroviaire.

Objet : conditions de détermination des points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : 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 impose aux services de transport public de personnes d'être accessibles avant le 13 février 2015. 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 la mise en place d'un outil, l'agenda d'accessibilité programmée - schéma directeur d'accessibilité - permettant de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de personnes.

Le décret définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point

d'arrêt satisfaisant aux critères de priorités.

Références : le texte du présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2014-1090 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.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment ses articles L. 114-4 et L. 312-1 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-7 à L. 111-8-4, R. 111-19-8, R. 123-2, R. 123-18 et R. 123-19 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1 à L. 1112-10, L. 1231-1, L. 1231-4, L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11 ;

Vu 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, notamment son article 2 ;

Vu 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, notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu les lettres en date du 27 juin 2014 par lesquelles le conseil général de Mayotte et les conseils territoriaux de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ont été saisis pour avis ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 10 juillet 2014 ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décrète :

Article 1

Il est inséré au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports (partie réglementaire), avant l'article D. 1112-1, l'intitulé suivant :

« Section 1

« Dispositions applicables au matériel roulant

Article 2

Il est ajouté au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports (partie réglementaire), après l'article D. 1112-7, une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Dispositions applicables aux points d'arrêt

« Art. D. 1112-8.-Au sens de la présente section, on entend par :

« 1° Gare accessible ou point d'arrêt accessible :

«-soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ou, lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation, aux dispositions de l'article R. 111-19-8 de ce code ;

«-soit un point d'arrêt ferroviaire qui répond aux dispositions de l'annexe de la décision 2008/164/ CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ainsi qu'aux dispositions de l'article R. 111-19-8 du code de la construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 de ce code ;

« 2° Fréquentation d'un arrêt : la moyenne journalière, pour les deux dernières années disponibles à la date de la publication du présent décret, du cumul des montées et des descentes ou du double des montées de voyageurs ;

« 3° Ligne routière urbaine structurante : en dehors de l'Ile-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 ;

« 4° 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 ;

« 5° 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 ;

« 6° 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 ;

« 7° 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 ;

« 8° 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.

« Art. D. 1112-9.-L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1.

« Cette liste est approuvée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport et, pour l'Etat, fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

« L'autorité organisatrice de transport ou l'Etat peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« Art. D. 1112-10.-I.-Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-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.

« Art. D. 1112-11.-I.-Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 2° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 3° 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 conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.

« Art. D. 1112-12.-I.-Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France, un point d'arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1, s'il n'appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 et s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

« 1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Ile-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Ile-de-France ;

« 2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires ainsi identifiés s'effectue sans préjudice de l'application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l'annexe de la décision 2008/164/ CE de la Commission du 21

décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

« II.- Lorsque l'application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif.

« Art. D. 1112-13.-Pour les transports publics guidés, tous les points d'arrêt et gares qui n'appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l'article L. 1112-1, à l'exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France.

« Art. D. 1112-14.-L'autorité organisatrice de transport compétente ou l'Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

« Art. D. 1112-15.-La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

»

Article 3

Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article 4

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
Ségolène Royal

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain Vidalies

Annexe 3.3 : Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014

Le 11 juin 2015

JORF n°0257 du 6 novembre 2014

Texte n°3

DECRET

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

NOR: DEVK1414410D

ELI: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/DEVK1414410D/jo/texte>Alias: <http://legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/11/4/2014-1321/jo/texte>

Publics concernés : autorités organisatrices de transport ; Etat.

Objet : contenu et conditions d'approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : 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 impose aux services de transport public de voyageurs d'être accessibles avant le 13 février 2015. 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 la mise en place d'un outil d'application volontaire, le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, donnant la possibilité de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs en contrepartie de la mise en place d'un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité prévues, qui peut amener à sanctionner, dans le cadre d'une procédure de carence, les manquements à certains des engagements pris par le signataire dans l'agenda.

Le décret définit le contenu du schéma directeur d'accessibilité ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité.

Références : le code des transports modifié par le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>). Ce décret est pris pour l'application de 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.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 111-19-10 et R. 111-19-30 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 et D. 1112-8 à D. 1112-14 ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 21 ;

Vu 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, notamment son article 16 ;

Vu les lettres de saisine du conseil général de Mayotte et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon en date du 30 juin 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Barthélemy en date du 3 juillet 2014 ;

Vu l'avis du conseil territorial de Saint-Martin en date du 29 juillet 2014 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 24 juin 2014 ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 10 juillet 2014 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Article 1

Il est ajouté au chapitre II du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports (partie réglementaire) une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée pour la

mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

« Sous-section 1

« Compétences

« Art. R. 1112-11.-I.-L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, est compétente pour approuver le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée statue sur les demandes tendant à la prorogation du délai de dépôt de ce schéma prévue au même III de l'article L. 1112-2-1 présentées par l'autorité organisatrice de transport auteur de ce schéma.

« II.- L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, a approuvé le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prend les décisions relatives à la prorogation du délai de mise en œuvre de ce schéma prévue à l'article L. 1112-2-3, celles relatives aux sanctions prévues au II de l'article L. 1112-2-4 ainsi que celles relatives à la procédure de carence et aux sanctions prévues au III du même article. Les sanctions prévues par le deuxième alinéa du I de l'article L. 1112-2-4 sont prononcées par le représentant de l'Etat de chacun des départements concernés par le schéma, et, pour les services ferroviaires d'intérêt national, par le ministre chargé des transports.

« Sous-section 2

« Elaboration

« Art. R. 1112-12.-I.-L'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat coordonne, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour le service de transport public de voyageurs dont elle est responsable, les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires prévus par le I de l'article L. 1112-2-1, pour lesquels elle a, le cas échéant, été désignée chef de file en application du II du même article.

« II.- Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.

« III.- Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis doit être sollicité sur le projet de schéma en application du II de l'article L. 1112-2-1 sont, outre les gestionnaires mentionnés par ces dispositions, les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes handicapées et d'usagers choisies par l'autorité organisatrice de transport, qui réunit ces parties au sein d'un comité constitué à cet effet.

« Art. R. 1112-13.-I.-Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée indique le ou les services de transport public de voyageurs et le département sur lesquels il porte et la collectivité publique qui en est responsable, exception faite des services ferroviaires d'intérêt national pour lesquels est élaboré un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée unique.

« Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend :

« 1° Une présentation de ce ou ces services et notamment :

« a) La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes mentionnées au 1° du I de l'article D. 1112-10 et pour l'Ile-de-France les lignes prioritaires mentionnées au I de l'article D. 1112-11 ;

« b) La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;

« c) L'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations ;

« 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux à y mener pour les rendre accessibles ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires ;

« 3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation ;

« 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge ;

« 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ;

« 6° 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 des actions de formation et celles 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 sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ;

« 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévu par l'article R. 1112-22.

« II.- Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte également un préambule qui indique :

« a) Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;

« b) Le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.

« La présentation prévue au 1° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés.

« Sous-section 3

« Instruction de la demande

« Art. R. 1112-14.-Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est adressé, en deux exemplaires par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente pour l'approuver en application du III de l'article L. 1112-2-1, accompagné, lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, de la délibération adoptant ce schéma.

« La demande peut porter simultanément sur plusieurs schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée.

« Pour les services de transport ferroviaire, une copie de la demande est également adressée à chacune des commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations accessibles au public des gares prioritaires qui la transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« Art. R. 1112-15.-Le délai d'instruction de la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée fixé par le III de l'article L. 1112-2-1 court à compter de la réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier joint à la demande est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, dans le délai de deux mois à compter de la réception de la demande, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courrier électronique, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« Art. R. 1112-16.-Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est transmis pour avis à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévue à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation qui se prononce sur le respect, par ce

projet, des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique, au sens de l'article L. 1112-4, qu'il comporte.

« Lorsque ce projet comporte le préambule prévu par l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1, la commission du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice de transport auteur du projet se prononce également sur ce préambule et sur les autres éléments qui portent sur plusieurs départements prévus au II de l'article R. 1112-12.

« Lorsque la commission ne s'est pas prononcée dans un délai de deux mois à compter de sa saisine sur le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle est réputée avoir émis un avis.

« Sous-section 4

« Décision d'approbation

« Art. R. 1112-17.-I.-Un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut être approuvé que si les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des services de transport sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont applicables et s'il ressort de la présentation des travaux et actions à réaliser pour l'accessibilité des bâtiments et installations associés aux points d'arrêt prioritaires des services de transport ferroviaire, qu'ils devraient permettre d'assurer la conformité aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées qui leur sont respectivement applicables.

« II.- Lorsque le dossier de demande d'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée n'a pas été déposé dans le délai imparti, que ce délai résulte des dispositions générales ou d'une décision individuelle, et que ce retard n'est pas justifié, la durée du dépassement du délai imparti pour le dépôt du schéma est imputée sur la durée d'exécution de ce schéma.

« Art. R. 1112-18.-I.-Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée à l'expiration du délai prévu par le III de l'article L. 1112-2-1 vaut approbation implicite du schéma et, le cas échéant, octroi implicite des dérogations pour impossibilité technique avérée sollicitées.

« II.- Lorsque l'autorité compétente envisage de refuser l'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle peut demander à l'auteur du projet de lui soumettre un projet modifié, sur des points et dans un délai qu'elle indique. En ce cas, les consultations prévues sur le projet sont limitées à ces modifications.

« III.- Lorsque l'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est refusée, l'autorité qui prend cette décision peut également préciser le délai laissé pour présenter un nouveau projet, qui ne peut excéder six mois.

« IV.- Le préfet ayant statué sur la demande de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée tient à jour, sur le site internet de la préfecture, un document retraçant les demandes d'approbation enregistrées, les services de transports publics de voyageurs concernés, la décision prise ainsi que la durée

octroyée pour mettre en œuvre le schéma.

« V.- Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports a été élaboré en application du I de l'article L. 1112-2, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée approuvé dans les conditions prévues par la présente section s'y substitue à la date de son approbation.

« Sous-section 5

« Prorogation des délais

« Art. R. 1112-19.-I.-Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

« II.- Le contenu du dossier de la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est fixé par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé des finances qui précise notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande et prévoit que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives sont établis par tous éléments utiles.

« Art. R. 1112-20.-Le délai d'instruction de la demande de prorogation des délais de dépôt ou de mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

« Lorsque le dossier est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans le délai d'un mois à compter de la réception de la demande, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

« Art. R. 1112-21.-I.-La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée.

« A défaut de notification d'une décision explicite du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la demande de prorogation est réputée rejetée.

« II.- Lorsque la demande de prorogation des délais de dépôt est refusée, l'autorité qui prend cette décision précise le délai laissé pour présenter de nouveau à l'approbation un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée qui ne peut excéder six mois.

« III.- Le bénéfice de la prorogation de la durée d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de douze mois prévue par le second alinéa de l'article L. 1112-2-3 est accordé notamment quand l'analyse du dossier fait apparaître le dépassement des seuils déterminés par l'arrêté prévu par le II de l'article R. 1112-19.

« IV.- Les décisions de prorogation de délai sont enregistrées sur le document

relatif aux schémas directeur d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée disponible sur le site internet de la préfecture prévu par le III de l'article R. 1112-18.

« Sous-section 6

« Suivi de l'avancement du schéma

« Art. R. 1112-22.-I.-Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception :

« 1° A l'issue de la première année, un point de situation ;

« 2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

« Lorsque le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée concerne un service de transport ferroviaire, ces bilans sont également adressés aux commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations associés aux gares qui les concernent qui les transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

« II.- Le bilan prévu au 2° du I indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. »

Article 2

Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article R. 1821-1, les mots : « du chapitre II du titre Ier du livre Ier ainsi que » sont supprimés ;

2° Il est inséré au chapitre unique du titre II du livre VIII de la première partie un article ainsi rédigé :

« Art. R. 1821-2. - Pour l'application des dispositions de la section 3 du chapitre II du titre Ier du livre Ier et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévues à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral. »

Article 3

Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article 4

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des finances et des comptes publics et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 4 novembre 2014.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
Ségolène Royal

Le ministre des finances et des comptes publics,
Michel Sapin

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain Vidalies

ANNEXE 4

ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT

Annexe 4 : Définition de la mise en accessibilité des véhicules

Les extérieurs en plus des dimensions standards des véhicules

Classe 1 (autobus)		Classe II ou III (autobus)	
Capacité normale	Faible capacité	Capacité normale	Faible capacité
Information sonore extérieure asservie au bruit sur le nom et la destination du véhicule	Information pouvant être délivrée par le conducteur	Information sonore extérieure asservie au bruit sur le nom et la destination du véhicule	Information pouvant être délivrée par le conducteur
Face avant ligne + destination (180 mm destination, 200 mm ligne + contraste)		Face avant : ligne + destination au-dessous ou derrière le pare-brise (destination 180 mm, ligne 200 ou 100 pour faible capacité)	
Côté, ligne + destination (80 mm minimum + contraste) + rappel vers porte arrière si articulé		Côté, ligne + destination (80 mm minimum + contraste)	
Arrière « ligne » (200 mm + contraste)	Arrière « ligne » (100 mm + contraste)	Arrière « ligne » (200 mm + contraste)	Arrière « ligne » (100 mm + contraste)

Les intérieurs pour un autobus, midibus et un minibus

- **Revêtement du plancher des allées et des passages d'accès** antidérapant, non réfléchissant et de couleur contrastée par rapport à son environnement ;
- **Nez de marche** antidérapants et présentant une couleur contrastée par rapport à leur environnement ;
- **Barres d'appui** de couleur contrastées par rapport à leur environnement.

Les annonces

Classe 1 (autobus)		Classe II ou III (autobus)	
Capacité normale	Faible capacité	Capacité normale	Faible capacité
Annonces sonores et visuelles des arrêts (minuscules 30 mm, majuscules 50 mm, message fixe 10 s si défilement + contraste)	Annonces sonores et visuelles des arrêts possibles par conducteur	Annonces sonores et visuelles des arrêts (minuscules 30 mm, majuscules 50 mm, message fixe 10 s si défilement + contraste)	Annonces sonores et visuelles des arrêts possibles par conducteur
		Si service de nuit, information texte et par le personnel (conducteur ou accompagnateur)	
Plans de lignes contrastés, caractères 10 mm : Véhicules 8 m : 1 plan Véhicules 13.5 m : 2 plans 3 plans si supérieurs Visibles notamment des places PMR			
Prise en compte de la demande d'arrêt sonore et visuelle		Prise en compte de la demande d'arrêt sonore et visuelle	

Les valideurs

Classe 1 (autobus)		Classe II ou III (autobus)	
Capacité normale	Faible capacité	Capacité normale	Faible capacité
Validation autonome possible		Validation autonome possible	
Valideuse sans arrête vive et n'empiétant pas sur l'espace UFR		Valideuse sans arrête vive et n'empiétant pas sur l'espace UFR	
Zone de présentation du titre en 80 et 100 cm		Zone de présentation du titre en 80 et 100 cm	
Contrasté (totalité ou en zone)		Contrasté (totalité ou en zone)	
Signalisation du fonctionnement : - Point ou flèche verte : valide - Croix rouge : non valable Avec signal sonore différencié		Signalisation du fonctionnement : - Point ou flèche verte : valide - Croix rouge : non valable Avec signal sonore différencié	

Les portes

Classe 1 (autobus)		Classe II ou III (autobus)	
Capacité normale	Faible capacité	Capacité normale	Faible capacité
Dispositif d'ouverture de porte avec relief 1 mm mini (si équipement présent)		Dispositif d'ouverture de porte avec relief 1 mm mini (si équipement présent)	
Ouverture et fermeture des portes avec signal sonore		Ouverture et fermeture des portes avec signal sonore	

Les obligations diverses

Classe 1 (autobus)		Classe II ou III (autobus)	
Capacité normale	Faible capacité	Capacité normale	Faible capacité
Possibilité de transporter jusqu'à 2 personnes en fauteuil roulant si l'espace est prévu		Limitation à 1 personne en fauteuil roulant dans les véhicules à plancher bas (en standard), possibilité de transporter plusieurs personnes en fauteuil dans les cars avec hayon (si adaptés)	
		Obligation de fixation du fauteuil roulant par un système d'ancrage (4 points au sol)	
		Obligation du port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers (y compris pour les personnes en fauteuil roulant avec une ceinture solidaire au véhicule)	

ANNEXE 5

SYNTHESE DE LA LISTE DES ARRETS PRIORITAIRES

Annexe 5.1 : Synthèse de la liste des arrêts prioritaires

Annexe 5.2 : Liste des arrêts prioritaires

Annexe 5.3 : Liste des ITA

Annexe 5.1 : Synthèse de la liste des arrêts prioritaires

Type de transport	Critères I définis par le décret	Critères II définis par le décret	Critères pour la liste complémentaire
Routier urbain	- Situé sur une ligne structurante d'un réseau urbain ; - Ou desservi par au moins 2 lignes ; - Ou constitue un pôle d'échanges ; - Ou se situe dans un rayon de 200 m d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil de personnes handicapées ou âgées	Si pas d'arrêt prioritaire identifié avec les critères I dans une commune desservie : au moins 1 point d'arrêt à rendre accessible dans la commune	Définis par l'AOT, en concertation avec les associations de personnes handicapées, âgées, d'usagers, selon les besoins locaux
Routier non urbain	Idem urbain	Si pas d'arrêt prioritaire identifié avec les critères I dans une commune desservie : au moins 1 point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune si : zone desservie + commune > 1 000 habitants	
Guidé	Tous les points d'arrêt et gares sont prioritaires, sauf ceux qui appartiennent aux réseaux souterrains dont le SDA'AAP a été élaboré et pour lesquels des transports de substitution ont été mis en place		
Scolaire	Aucun point d'arrêt à usage exclusif des transports scolaires n'est prioritaire sauf sur demande du représentant légal d'un élève handicapé (dispositions spécifiques prévues à l'art. L.3111-7-1)		

Annexe 5.2 : Liste des arrêts prioritaires

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
RUI2DERA	Rue de Bruay	RUITZ	poteau	non
RUI1CIME	Ruitz Cimetière	RUITZ	poteau	oui
RUI2CIME	Ruitz Cimetière	RUITZ	abri	oui
RUI1CEDA	Ruitz ZI est	RUITZ	poteau	non
RUI2CEDA	Ruitz ZI est	RUITZ	Abri	non
RUI1STA	Ruitz ZI nord	RUITZ	poteau	non
RUI2STA	Ruitz ZI nord	RUITZ	poteau	oui
RUI1ZIDR	Ruitz ZI ouest	RUITZ	poteau	non
RUI2ZIDR	Ruitz ZI ouest	RUITZ	poteau	non
SAY1LPRE	Les Prés	SAILLY-LABOURSE	Abri pub	non
SAY2LPRE	Les Prés	SAILLY-LABOURSE	Abri pub	non
SAY1PDLE	Sailly-Labourse Mairie	SAILLY-LABOURSE	abri pub	non
SAY2PDLE	Sailly-Labourse Mairie	SAILLY-LABOURSE	abri	oui
SAL1CITO	Blanches Laines	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL2CITO	Blanches Laines	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL1BRI2	Briqueterie	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL2BRI2	Briqueterie	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL1DOLE	Etienne Dolet	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL2DOLE	Etienne Dolet	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL1JIOL	Jiolat	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL2JIOL	Jiolat	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL1LAON	Laon	SALLAUMINES	poteau	oui
SAL2LAON	Laon	SALLAUMINES	poteau	oui
SOU1BROS	Brossolette	SOUCHEZ	abri	non
SOU2MAI1	Brossolette	SOUCHEZ	poteau	non
SOU1VOLT	Voltaire	SOUCHEZ	poteau	oui
SOU2VOLT	Voltaire	SOUCHEZ	abri	non
VAU2VER	Chemin Vert	VAUDRICOURT	poteau	oui
VEB1CICA	Cité Castors	VENDIN-LES-BETHUNES	poteau	non
VEB2CICA	Cité Castors	VENDIN-LES-BETHUNES	poteau	non
VEB1RDLC	Creuse	VENDIN-LES-BETHUNES	abri pub	non
VEB2RDLC	Creuse	VENDIN-LES-BETHUNES	poteau	oui
VEB1MINE	Duflos	VENDIN-LES-BETHUNES	abri pub	non
VEB2MINE	Duflos	VENDIN-LES-BETHUNES	Poteau	oui
VEN1EDOL	Dolet	VENDIN-LE-VIEIL	Abri + poteau	oui
VEN2EDOL	Dolet	VENDIN-LE-VIEIL	poteau	oui
VEN1PSAU	Saint-Auguste	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui
VEN2PSAU	Saint-Auguste	VENDIN-LE-VIEIL	Abri	non
VEN1CODE	Vendin Collège Desrousseaux	VENDIN-LE-VIEIL	poteau	oui
VEN2CODE	Vendin Collège Desrousseaux	VENDIN-LE-VIEIL	poteau	non
VEN1MAIA	Vendin Mairie Annexe	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	non
VEN2MAIA	Vendin Mairie Annexe	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui
VEN1MAIR	Vendin-le-Vieil Mairie	VENDIN-LE-VIEIL	abri	non
VEN2MAIR	Vendin-le-Vieil Mairie	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui
VEM1POIS	Chemin des Poissonniers	VERMELLES	Poteau	non
VEM2POIS	Chemin des Poissonniers	VERMELLES	Poteau	non
VEM1GAMB	Gambetta	VERMELLES	poteau	oui
VEM2GAMB	Gambetta	VERMELLES	poteau	non
VEM1JOUH	Jouhaux	VERMELLES	Poteau	non
VEM2JOUH	Jouhaux	VERMELLES	Poteau	oui
VEM1CMED	Rue Standfort	VERMELLES	Abri + poteau	non
VEM1RVOL	Rue Voltaire	VERMELLES	poteau	oui
VEM2RVOL	Rue Voltaire	VERMELLES	poteau	non
VEM1SOCR	Socrate	VERMELLES	poteau	oui
VEM2SOCR	Socrate	VERMELLES	poteau	non
VEM1CIME	Vermelles Cimetière	VERMELLES	abri pub	oui
VEM2CIME	Vermelles Cimetière	VERMELLES	poteau	non
VEM1COPE	Vermelles Collège P. Eluard	VERMELLES	Poteau	oui
VEQ1DEST	Destrebecq	VERQUIN	poteau	non

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
MAR2TOUL	Toulouse	MARLES-LES-MINES	poteau	non
MAR1VAM2	Vis-à-Marles	MARLES-LES-MINES	abri pub	oui
MAZ1PASC	Dutoquet	MAZINGARBE	abri	non
MAZ2PASC	Dutoquet	MAZINGARBE	poteau	oui
MAZ2STLO	Saint-Lô	MAZINGARBE	abri	non
MER1SQCO	Jeannette Prin	MERICOURT	poteau	oui
MER2SQCO	Jeannette Prin	MERICOURT	poteau	oui
MER2MECI	Méricourt Cimetière	MERICOURT	poteau	non
MER1COWA	Méricourt Collège Wallon	MERICOURT	poteau	oui
MER2COWA	Méricourt Collège Wallon	MERICOURT	poteau	oui
MER1HDVM	Méricourt Hôtel de Ville	MERICOURT	abri pub	oui
MEU1GARE	Meurchin Gare SNCF	MEURCHIN	poteau	
MEU2GARE	Meurchin Gare SNCF	MEURCHIN	poteau	
MEU1PONT	Thomas	MEURCHIN	poteau	oui
MEU2PONT	Thomas	MEURCHIN	poteau	oui
MON1BOUI	Montigny Collège Gagarine	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	non
MON2BOUI	Montigny Collège Gagarine	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	non
MON1MARC	Montigny Mairie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	abri pub	oui
MON2MARC	Montigny Mairie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui
MON1VARS	Varsovie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui
MON2VARS	Varsovie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui
NOE1JDBO	Jeu de Boules	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE2JDBO	Jeu de Boules	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1LLA	Loisinord Base de Loisirs	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE2LLA	Loisinord Base de Loisirs	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1LSKI	Loisinord Ski	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE2LSKI	Loisinord Ski	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1CCOM	Noeux Centre Commercial	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE2CCOM	Noeux Centre Commercial	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE2CIME	Noeux Cimetière	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE1CISC	Noeux Cité Scolaire	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1COAF	Noeux Collège A. France	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE2COAF	Noeux Collège A. France	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE1EGLI	Noeux Eglise	NOEUX-LES-MINES	abri pub	non
NOE2EGLI	Noeux Eglise	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1GARE	Noeux Gare SNCF	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE2GARE	Noeux Gare SNCF	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1VHUG	Paradis	NOEUX-LES-MINES	0	oui
NOE2VHUG	Paradis	NOEUX-LES-MINES	0	oui
NOE1PAPU	Pierre aux Puits	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE2PAPU	Pierre aux Puits	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui
NOE1ZIDM	Z.I du Marais	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOE2ZIDM	Z.I du Marais	NOEUX-LES-MINES	poteau	non
NOG1ACAC	Acacias	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG2ACAC	Acacias	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG1CICR	Cité Crombez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG2CICR	Cité Crombez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG1GODA	Godault	NOYELLES-GODAULT	abri pub + poteau	oui
NOG2GODA	Godault	NOYELLES-GODAULT	abri pub	oui
NOG1MAIR	Noyelles-Godault Mairie	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG2MAIR	Noyelles-Godault Mairie	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG1ASSE	P.A du Quiéry	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG2ASSE	P.A du Quiéry	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG1PAST	Pasteur	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG2PAST	Pasteur	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOG1CALV	Talman	NOYELLES-GODAULT	0	
NOG2CALV	Talman	NOYELLES-GODAULT	poteau	
NOG1THO1	Thorez	NOYELLES-GODAULT	abri pub + poteau	oui
NOG2THOR	Thorez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui
NOL1LORR	Lorraine	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui
NOL2LORR	Lorraine	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui
NOL1ZACT	Z.A.E Averlans	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui
NOL2ZACT	Z.A.E Averlans	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	non
NOY1EPIN	Epinette	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	non
NOY2EPIN	Epinette	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	oui
NOY1LCDB	Le Clos du Bois	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	oui
NOY2LCDB	Le Clos du Bois	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	oui
NOY1EGLI	Noyelles Mairie	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	non
NOY2EGLI	Noyelles Mairie	NOYELLES-LES-VERMELLES	poteau	non
OIG1BASL	Basly	OIGNIES	poteau	oui
OIG2BASL	Basly	OIGNIES	poteau	oui
OIG1MAVE	Maille Verte	OIGNIES	poteau	oui
OIG2MAVE	Maille Verte	OIGNIES	poteau	non
OIG1CLIN	Mermoz	OIGNIES	poteau	non

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
LIB1GARE	Libercourt Gare SNCF	LIBERCOURT	abri	non
LIB2MAI2	Libercourt Mairie	LIBERCOURT	poteau	non
LIB1SDRE	Six Drèves	LIBERCOURT	abri	oui
LIB2SDRE	Six Drèves	LIBERCOURT	poteau	oui
LIB1VECH	Vert Chemin	LIBERCOURT	poteau	oui
LIB2VECH	Vert Chemin	LIBERCOURT	poteau	oui
LIB1ZIPN	Z.I des Portes du Nord	LIBERCOURT	poteau	non
LIB2ZIPN	Z.I des Portes du Nord	LIBERCOURT	poteau	oui
LIE1ALLE	Allende	LIEVIN	poteau	oui
LIE2ALLE	Allende	LIEVIN	poteau	oui
LIE1BERL	Blanqui	LIEVIN	poteau	oui
LIE2BERL	Blanqui	LIEVIN	poteau	oui
LIE1BARA	Centre Culturel Baras	LIEVIN	poteau	non
LIE2BARA	Centre Culturel Baras	LIEVIN	poteau	non
LIE1EDIS	Edison	LIEVIN	poteau	oui
LIE1HMAR	Henri Martin	LIEVIN	poteau	oui
LIE2HMAR	Henri Martin	LIEVIN	poteau	oui
LIE1LHIR	Hirsons	LIEVIN	abri pub	oui
LIE2LHIR	Hirsons	LIEVIN	abri	oui
LIE1LSAB	La Sablière	LIEVIN	n'existe plus	
LIE2LSAB	La Sablière	LIEVIN	n'existe plus	
LIE1LPL2	Lampin	LIEVIN	poteau	oui
LIE2LPL2	Lampin	LIEVIN	poteau	oui
LIE1LIBE	Liberté	LIEVIN	poteau	oui
LIE2LIBE	Liberté	LIEVIN	poteau	oui
LIE1CCOM	Liévin Centre Commercial	LIEVIN	abri	non
LIE1CIMN	Liévin Cimetière Nord	LIEVIN	poteau	non
LIE2CIMN	Liévin Cimetière Nord	LIEVIN	poteau	non
LIE1COD2	Liévin Collège Descartes	LIEVIN	annulé	
LIE2COD2	Liévin Collège Descartes	LIEVIN	annulé	
LIE2STCV	Liévin Stade Couvert	LIEVIN	annulé	
LIE1COCU	Montcalm	LIEVIN	poteau	oui
LIE2COCU	Montcalm	LIEVIN	poteau	oui
LIE1ZALE	Moulinage	LIEVIN	poteau	oui
LIE2ZALE	Moulinage	LIEVIN	poteau	oui
LIE1MOUS	Mousseron	LIEVIN	poteau	oui
LIE2MOUS	Mousseron	LIEVIN	poteau	oui
LIE2NAUT	Nauticaa	LIEVIN	poteau	oui
LIE1NERU	Neruda	LIEVIN	abri pub	oui
LIE2NERU	Neruda	LIEVIN	poteau	oui
LIE1ROLL	Parc de Rollencourt	LIEVIN	poteau	oui
LIE2ROLL	Parc de Rollencourt	LIEVIN	abri pub	oui
LIE1PGA1	Place Gambetta	LIEVIN	poteau	oui
LIE2PGA1	Place Gambetta	LIEVIN	poteau	oui
LIE1PAST	Rue Louis Pasteur	LIEVIN	poteau	non
LIE2PAST	Rue Louis Pasteur	LIEVIN	abri	oui
LIE1RIAU	Rue Thiers	LIEVIN	Abri pub	non
LIE2RIAU	Rue Thiers	LIEVIN	Abri pub	non
LIE1PSIM	Simon	LIEVIN	Abri pub	oui
LIE2PSIM	Simon	LIEVIN	Abri pub	oui
LIE1RPOI	Tamaris	LIEVIN	poteau	oui
LIE2RPOI	Tamaris	LIEVIN	poteau	non
LIE1VEBI	Vent de Bise	LIEVIN	abri	non
LIE2VEBI	Vent de Bise	LIEVIN	poteau	non
LOI1LAZA	Azalées	LOISON-SOUS-LENS	poteau	oui
LOI2LAZA	Azalées	LOISON-SOUS-LENS	abri pub	oui
LOI1CCOM	Loison Centre Commercial	LOISON-SOUS-LENS	poteau	non
LOI2CCOM	Loison Centre Commercial	LOISON-SOUS-LENS	poteau	non
LOI1GARE	Loison-sous-Lens Gare SNCF	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui
LOI2GARE	Loison-sous-Lens Gare SNCF	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui
LOI1PLOI	Pont de Loison	LOISON-SOUS-LENS	abri	non
LOI2PLOI	Pont de Loison	LOISON-SOUS-LENS	poteau	non
LOI1LAMI	Sirroën	LOISON-SOUS-LENS	poteau	non
LOI2LAMI	Sirroën	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui
LOO1GMON	Grand Mont	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
LOO2GMON	Grand Mont	LOOS-EN-GOHELLE	abri	oui
LOO1LAN2	Lannes	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
LOO1JAPU	Loos Mairie	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	non
LOO2JPUB	Loos Mairie	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
LOO1MIRA	Mirabeau	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
LOO2MIRA	Mirabeau	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
LOO1ZAL	Vasco de Gama	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui
MAI1EGLI	Maisnil Eglise	MAISNIL-LES-RUITZ	poteau	non
MAI2EGLI	Maisnil Eglise	MAISNIL-LES-RUITZ	poteau	non

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
LEF2DISP	Marceau	LEFOREST	poteau	non
LEN14SEP	'4 septembre	LENS	poteau	oui
LEN24SEP	'4 septembre	LENS	poteau	non
LEN1BASL	Basly	LENS	poteau	oui
LEN2BASL	Basly	LENS	poteau	non
LEN2LBLU	Blum	LENS	poteau	oui
LEN1BOUR	Bourdonnais	LENS	poteau	oui
LEN2BOUR	Bourdonnais	LENS	poteau	oui
LEN1PSA1	Briquet	LENS	poteau	oui
LEN2PSA1	Briquet	LENS	poteau	oui
LEN1CSE2	Charcot	LENS	poteau	oui
LEN2CSE2	Charcot	LENS	abri	oui
LEN2CIOI	Cité des Oiseaux	LENS	poteau	non
LEN1COTY	Coty	LENS	abri pub	oui
LEN2COTY	Coty	LENS	abri pub	oui
LEN1FOCY	Cyclamens	LENS	poteau	oui
LEN2FOCY	Cyclamens	LENS	poteau	oui
LEN1GQUC	Gare Bus - Quai C	LENS		
LEN1GQUD	Gare Bus - Quai D	LENS		
LEN1GQUE	Gare Bus - Quai E	LENS		
LEN1GQUF	Gare Bus - Quai F	LENS		
LEN1GQUG	Gare Bus - Quai G	LENS		
LEN1GQUJ	Gare Bus - Quai J	LENS		
LEN1GQUK	Gare Bus - Quai K	LENS		
LEN1GQUL	Gare Bus - Quai L	LENS		
LEN1GQUN	Gare Bus - Quai N	LENS		
LEN1GCON	Grand Condé	LENS	poteau	oui
LEN2GCON	Grand Condé	LENS	poteau	oui
LEN1PJBA	Jeu de Balle	LENS	abri pub	oui
LEN2PJBA	Jeu de Balle	LENS	abri pub	oui
LEN1LECL	Leclerc	LENS	poteau	non
LEN1BIBL	Lens Bibliothèque	LENS	abri pub	non
LEN2BIBL	Lens Bibliothèque	LENS	poteau	oui
LEN1CDI1	Lens Centre des Impôts	LENS	abri pub	oui
LEN2CDI1	Lens Centre des Impôts	LENS	poteau	oui
LEN1CHL3	Lens Centre Hospitalier	LENS	poteau	oui
LEN2CHL3	Lens Centre Hospitalier	LENS	poteau	oui
LEN1BROS	Lens Cimetière Nord	LENS	abri pub	non
LEN2CIMN	Lens Cimetière Nord	LENS	abri pub	oui
LEN1CDPR	Lens Cité des Provinces	LENS	poteau	oui
LEN1COMI	Lens Collège Michelet	LENS	poteau	non
LEN1KLEB	Lens Collège Michelet	LENS	poteau	non
LEN1COS2	Lens Collège Sainte-Idé	LENS	poteau	oui
LEN1SIQA	Lens Collège Sainte-Idé - Quai A	LENS	poteau	oui
LEN1ECBD	Lens Ecole Desrousseaux	LENS	poteau	oui
LEN2ECBD	Lens Ecole Desrousseaux	LENS	poteau	oui
LEN1ECLF	Lens Ecole La Fontaine	LENS	abri pub	oui
LEN2ECLF	Lens Ecole La Fontaine	LENS	abri pub	oui
LEN1GEND	Lens Gendarmerie	LENS	abri pub	oui
LEN2GEND	Lens Gendarmerie	LENS	abri pub	oui
LEN1HDVL	Lens Hôtel de Ville	LENS	poteau	non
LEN2HDVL	Lens Hôtel de Ville	LENS	poteau	non
LEN1LYBE	Lens Lycée Béhal	LENS	poteau	non
LEN1LYC1	Lens Lycée Condorcet	LENS	poteau	oui
LEN2LYC1	Lens Lycée Condorcet	LENS	abri pub	non
LEN1LYON	Lens Lycée Robespierre	LENS	abri	non
LEN2LYON	Lens Lycée Robespierre	LENS	poteau	oui
LEN1SPQA	Lens Lycée Saint-Paul - Quai A	LENS	poteau	non
LEN2SHOU	Lens Salle Houdart	LENS	poteau	oui
LEN1RLON	Londres	LENS	poteau	non
LEN2RLON	Londres	LENS	abri pub	non
LEN1NDLO	Lorette	LENS	poteau	oui
LEN2NDLO	Lorette	LENS	poteau	non
LEN1STWA	Yonnais	LENS	abri	oui
LEN2STWA	Yonnais	LENS	poteau	oui
LEN1FOCA	Maison des Projets	LENS	poteau	oui

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
HEN1GAUM	Hénin Cinémas	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2GAUM	Hénin Cinémas	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1GARE	Hénin Gare SNCF	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2GARE	Hénin Gare SNCF	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1KENN	Hénin Kennedy	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HEN2KENN	Hénin Kennedy	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1LYP3	Hénin Lycée Pasteur	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2LYP2	Hénin Lycée Pasteur	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1POLY	Hénin Polyclinique	HENIN-BEAUMONT	abri pub	oui
HEN1DELA	Maison de Quartier Thorez	HENIN-BEAUMONT	abri pub	oui
HEN2DELA	Maison de Quartier Thorez	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HEN2BTUH	P.A La Peuplerie	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HEN1TEPO	P.A Le Pommier 2	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2TEPO	P.A Le Pommier 2	HENIN-BEAUMONT	abri pub + poteau	oui
HEN1PANT	Pantigny	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2PANT	Pantigny	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HEN1PREP	Place de la République	HENIN-BEAUMONT	Abri pub	non
HEN2PREP	Place de la République	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1PONC	Ponchelet	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN2PONC	Ponchelet	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui
HEN1TIL2	Tilloy	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HEN2TILL	Tilloy	HENIN-BEAUMONT	poteau	non
HER1HAYE	Hayette	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui
HER2HAYE	Hayette	HERSIN-COUPIGNY	abri	non
HER1PISC	Hersin Piscine	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui
HER2PISC	Hersin Piscine	HERSIN-COUPIGNY	abri	oui
HER1LAME	Lamendin	HERSIN-COUPIGNY	poteau	non
HER2LAME	Lamendin	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui
HER1LPIE	Longue Pierre	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui
HER2LPIE	Longue Pierre	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui
HES1RNAT	'4 Septembre 1944	HESDIGNEUL-LES-BETHUNE	abri pub	non
HES2RNAT	'4 Septembre 1944	HESDIGNEUL-LES-BETHUNE	abri	non
HIN1PLA2	Hinges Ecole Maternelle	HINGES	abri	non
HOH1BDHO	Bas d'Houchin	HOUCHIN	poteau	oui
HOH2BDHO	Bas d'Houchin	HOUCHIN	poteau	non
HOH1CALV	Egalité	HOUCHIN	poteau	oui
HOH2CALV	Egalité	HOUCHIN	poteau	oui
HOU1AERO	Aéronautes	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2AERO	Aéronautes	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1ARAG	Aragon	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2ARAG	Aragon	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1DHAZ	Désiré Haze	HOUDAIN	abri	oui
HOU2DHAZ	Désiré Haze	HOUDAIN	poteau	non
HOU1COPR	Houdain Collège Prévert	HOUDAIN	poteau	non
HOU2COPR	Houdain Collège Prévert	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1GEND	Houdain Gendarmerie	HOUDAIN	abri	oui
HOU2GEND	Houdain Gendarmerie	HOUDAIN	poteau	non
HOU1MAIR	Houdain Mairie	HOUDAIN	poteau	non
HOU2MAIR	Houdain Mairie	HOUDAIN	poteau	non
HOU1GARA	Houdain Rue de la Gare	HOUDAIN	abri	oui
HOU2GARA	Houdain Rue de la Gare	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1LYAU	Lyautey	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2LYAU	Lyautey	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1MITR	Mitry	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2MITR	Mitry	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1PPLA	Petite Place	HOUDAIN	poteau	non
HOU2PPLA	Petite Place	HOUDAIN	poteau	non
HOU1PDLM	Place de la Marne	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2PDLM	Place de la Marne	HOUDAIN	abri	non
HOU1RDBR	Route de Bruay	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2RDBR	Route de Bruay	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1SJEA	Saint-Jean	HOUDAIN	poteau	oui
HOU2SJEA	Saint-Jean	HOUDAIN	poteau	oui
HOU1PDLS	Somme	HOUDAIN	abri	non
HOU2PDLS	Somme	HOUDAIN	poteau	non
HUL1CLCH	Clos du Château	HULLUCH	abri	oui
HUL2CLOS	Clos du Château	HULLUCH	poteau	oui
HUL1CIME	Hulluch Cimetière	HULLUCH	poteau	oui

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
DOU2CAEU	Campus Euralogistic	DOURGES	poteau	oui
DOV1CELO	Carrefour Eloi	DOUVVIN	poteau	oui
DOV2CELO	Carrefour Eloi	DOUVVIN	poteau	non
DOV1GARE	Cavaliers	DOUVVIN	poteau	non
DOV2GARE	Cavaliers	DOUVVIN	poteau	non
DOV1CIDM	Cité du Maroc	DOUVVIN	abri + poteau	oui
DOV2CIDM	Cité du Maroc	DOUVVIN	poteau	oui
DOV1CALV	Jacobins	DOUVVIN	poteau	oui
DOV2CALV	Jacobins	DOUVVIN	poteau	non
DOV1PTHO	Place Thomas	DOUVVIN	abri	non
DOV2PTHO	Place Thomas	DOUVVIN	poteau	oui
DOV1PDLB	Pont de La Bassée	DOUVVIN	abri	oui
DOV2PDLB	Pont de La Bassée	DOUVVIN	poteau	non
DOV1RDGU	Rue de Guérous	DOUVVIN	abri	oui
DOV2RDGU	Rue de Guérous	DOUVVIN	Poteau	oui
DRO1VILL	Drocourt Mairie	DROCOURT	Abri pub	non
DRO2VILL	Drocourt Mairie	DROCOURT	poteau	non
DRM1CDBO	Coin du Bois	DROUVIN-LE-MARAIS	poteau	oui
DRM2CDBO	Coin du Bois	DROUVIN-LE-MARAIS	Poteau	non
DRM1RPOI	Rue de Barlin	DROUVIN-LE-MARAIS	poteau	oui
DRM2RPOI	Rue de Barlin	DROUVIN-LE-MARAIS	poteau	non
EST1CCUL	Estevelles Mairie	ESTEVELLES	abri	non
EST2CCUL	Estevelles Mairie	ESTEVELLES	poteau	oui
EV12BIZE	Bizet	EVIN-MALMAISON	poteau	non
EV11CIVI	Victoire	EVIN-MALMAISON	poteau	oui
FOQ1ACTI	Actipolis	FOUQUIERES	abri	oui
FOQ2ACTI	Actipolis	FOUQUIERES	poteau	oui
FOL1GARE	Fouquereuil Rue De Gaulle	FOUQUEREUIL	poteau	non
FOL2GARE	Fouquereuil Rue De Gaulle	FOUQUEREUIL	poteau	oui
FOU1CDES	Desmoullins	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	non
FOU2CDES	Desmoullins	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui
FOU1EGLI	Fouquières-lez-Lens Eglise	FOUQUIERES-LES-LENS	abri pub + poteau	oui
FOU2EGLI	Fouquières-lez-Lens Eglise	FOUQUIERES-LES-LENS	abri	oui
FOU1JIAU	Jaurès	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui
FOU2JIAU	Jaurès	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui
GAU1MAIR	Gauchin-le-Gal Mairie	GAUCHIN-LE-GAL	abri pub	non
GAU1HERI	Héripré	GAUCHIN-LE-GAL	abri	oui
GRE1BERL	Berlioz	GRENAY	poteau	non
GRE2BERL	Berlioz	GRENAY	poteau	non
GRE1SOUÉ	Saint-Ouen	GRENAY	abri	non
GRE2SOUÉ	Saint-Ouen	GRENAY	abri	non
HAI1BODE	Bodelot	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2BODE	Bodelot	HAILLICOURT	poteau	non
HAI1DUBO	Dubois	HAILLICOURT	abri	oui
HAI2DUBO	Dubois	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI1EGD6	Eglise du 6	HAILLICOURT	poteau	non
HAI2EGD6	Eglise du 6	HAILLICOURT	abri	oui
HAI1FOS6	Fosse 6	HAILLICOURT	abri + poteau	oui
HAI2FOS6	Fosse 6	HAILLICOURT	abri + poteau	oui
HAI1HORT	Hortensias	HAILLICOURT	poteau	non
HAI2HORT	Hortensias	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI1LCRO	La Croisée	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2LCRO	La Croisée	HAILLICOURT	poteau	non
HAI1LREX	Le Rex	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2LREX	Le Rex	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI1QDBU	Quai de Busnes	HAILLICOURT	poteau	non
HAI2QDBU	Quai de Busnes	HAILLICOURT	poteau	non
HAI1RENA	Renan	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2RENA	Renan	HAILLICOURT	poteau	non
HAI1RHA1	Route d'Haillicourt	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2RHA1	Route d'Haillicourt	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI1ZOLA	Zola	HAILLICOURT	poteau	oui
HAI2ZOLA	Zola	HAILLICOURT	poteau	oui
HAS1CDEA	Château d'Eau	HAISNES	abri + poteau	non
HAS2CDEA	Château d'Eau	HAISNES	abri	non
HAS1LPOS	Haisnes Poste	HAISNES	abri	non

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
CAR1SPA3	Cité Saint-Paul	CARVIN	Poteau	oui
CAR2SPA3	Cité Saint-Paul	CARVIN	poteau	non
CAR1EPIN	Epino	CARVIN	Abri pub	oui
CAR2EPIN	Epino	CARVIN	Abri pub	non
CAR1PGAM	Gambetta	CARVIN	Abri pub	oui
CAR2PGAM	Gambetta	CARVIN	Abri pub	non
CAR1HIRO	Hirondelles	CARVIN	poteau	oui
CAR2HIRO	Hirondelles	CARVIN	poteau	oui
CAR1NONE	Nonettes	CARVIN	poteau	oui
CAR2NONE	Nonettes	CARVIN	poteau	oui
CAR1PJJ3	Place Jean Jaurès	CARVIN	abri	oui
CAR1PJJ5	Place Jean Jaurès	CARVIN	poteau	non
CAR2PJJ4	Place Jean Jaurès	CARVIN	poteau	oui
CAR1R200	Plachez	CARVIN	poteau	oui
CAR2R200	Plachez	CARVIN	poteau	oui
CAR1PLAN	Plantigeon	CARVIN	Poteau	oui
CAR2PLAN	Plantigeon	CARVIN	Poteau	oui
CAR1PGRE	Pont de Grès	CARVIN	poteau	oui
CAR2PGRE	Pont de Grès	CARVIN	abri pub	oui
CAR1FPRE	Pressencé	CARVIN	Poteau	non
CAR2FPRE	Pressencé	CARVIN	Poteau	oui
CAR1SQUU	Quinet	CARVIN	abri	oui
CAR2SQUU	Quinet	CARVIN	abri	oui
CAR1TRIB	Triboulette	CARVIN	poteau	oui
CAR2TRIB	Triboulette	CARVIN	abri	oui
CAU1CALV	Calvaire	CAUCOURT	poteau	non
CAU1RDHA	Rue d'en Haut	CAUCOURT	poteau	non
CAT1PLAC	Cauchy Mairie	CAUCHY-A-LA-TOUR	abri	oui
CAT2PLAC	Cauchy Mairie	CAUCHY-A-LA-TOUR	poteau	oui
CHO1CENT	Chocques Centre	CHOCQUES	poteau	non
CHO2CENT	Chocques Centre	CHOCQUES	abri + poteau	oui
CHO1ECDO	Ecole Dolto	CHOCQUES	poteau	non
CHO2ECDO	Ecole Dolto	CHOCQUES	Poteau	oui
CHO1SSAU	Saint-Sauveur	CHOCQUES	Poteau	non
CHO2SSAU	Saint-Sauveur	CHOCQUES	Poteau	non
COC1CIVI	Artois	COURCELLES-LES-LENS	Poteau	non
COC2CIVI	Artois	COURCELLES-LES-LENS	abri	non
COC1RBR1	Briquet	COURCELLES-LES-LENS	Poteau	oui
COC2RBR1	Briquet	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC1CHEA	Cité du Château d'Eau	COURCELLES-LES-LENS	poteau	non
COC2CHEA	Cité du Château d'Eau	COURCELLES-LES-LENS	poteau	non
COC1ROGL	Cité Rogliano	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC2ROGL	Cité Rogliano	COURCELLES-LES-LENS	poteau	non
COC1CIME	Courcelles Cimetière	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC2CIME	Courcelles Cimetière	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC1EGMA	Courcelles Mairie	COURCELLES-LES-LENS	abri	oui
COC2EGMA	Courcelles Mairie	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC1DELE	Delegorgue	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC2DELE	Delegorgue	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC1GRNE	Gris Nez	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC1MOUR	Mourmelon	COURCELLES-LES-LENS	0	oui
COC2MOUR	Mourmelon	COURCELLES-LES-LENS	poteau	non
COC1REPU	République	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui
COC2REPU	République	COURCELLES-LES-LENS	poteau	non
COU1CCUL	Courrières Centre Culturel	COURRIERES	Abri pub	non
COU2CCUL	Courrières Centre Culturel	COURRIERES	poteau	non
CUI1BASL	Basly	CUINCHY	poteau	oui
CUI2BASL	Basly	CUINCHY	abri	oui
CUI1PLAN	Coq Ridé	CUINCHY	poteau	non
CUI2PLAN	Coq Ridé	CUINCHY	poteau	oui
CUI1CIME	Cuinchy Cimetière	CUINCHY	poteau	oui
CUI2CIME	Cuinchy Cimetière	CUINCHY	poteau	oui
CUI1GARE	Cuinchy Gare SNCF	CUINCHY	poteau	oui
CUI1MRET	Maison de Retraite	CUINCHY	poteau	oui
CUI2MRET	Maison de Retraite	CUINCHY	poteau	oui
CUI1NMON	Nouveau Monde	CUINCHY	Poteau	non
CUI2NMON	Nouveau Monde	CUINCHY	Poteau	oui

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
BRU2POST	Bruiy Poste	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui
BRU1VELO	Bruiy Vélodrome	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2VELO	Bruiy Vélodrome	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU1CANA	Canada	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2CANA	Canada	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	non
BRU1CVER	Cap Vert	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2CVER	Cap Vert	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui
BRU1CCOM	Centre Commercial de la Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui
BRU2CCOM	Centre Commercial de la Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui
BRU1CHAM	Champagne	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2CHAM	Champagne	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1CURI	Curie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	non
BRU2CURI	Curie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	non
BRU1EMMA	Emmaüs	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2EMMA	Emmaüs	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1MARM	Ernest Wery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2MARM	Ernest Wery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1EUNI	Etats-Unis	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2EUNI	Etats-Unis	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU1FLAM	Flament	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2FLAM	Flament	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui
BRU1GAVR	Gavroche	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU2GAVR	Gavroche	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1ROSE	La Roseraie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU2ROSE	La Roseraie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1LVOL	La Volville	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU2LVOL	La Volville	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1LOU2	Loubet	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU2LOU2	Loubet	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1LYCA	Lycée Carnot	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2LYCA	Lycée Carnot	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1LYTP	Lycée des Travaux Publics	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1MAIR	Mairie de Labuissière	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1MJUI	Maréchal Juin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2MJUI	Maréchal Juin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1MLEC	Maréchal Leclerc	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2MLEC	Maréchal Leclerc	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1MAR2	Marmottan	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU2MAR2	Marmottan	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1PDLL	Parc de La Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	non
BRU2PDLL	Parc de La Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui
BRU1PEGO	Pégoud	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	non
BRU2PEGO	Pégoud	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1GARA	Quartier de la Gare	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU1GARB	Quartier de la Gare	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	non
BRU1GARC	Quartier de la Gare	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	non
BRU1REPU	République	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2REPU	République	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui
BRU1RBLU	Résidence Blum	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2RBLU	Résidence Blum	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	non
BRU1RMOU	Résidence Moulin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2RMOU	Résidence Moulin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1SMAR	Saint-Martin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2SMAR	Saint-Martin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1SQHE	Square Hemery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2SQHE	Square Hemery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1VHUG	Victor Hugo	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2VHUG	Victor Hugo	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU1RDVI	Viveret	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
BRU2RDVI	Viveret	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	non
BRU2ZI	Z.A.L 3	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui
CAL1BELF	Belfort	CALONNE-RICOUART	poteau	oui
CAL2BELF	Belfort	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui
CAL1GARE	Calonne Gare SNCF	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui
CAL2GARE	Calonne Gare SNCF	CALONNE-RICOUART	Poteau	non
CAL1PLAN	Calonne Mairie	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui
CAL2PLAN	Calonne Mairie	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui
CAL1CALV	Delattre	CALONNE-RICOUART	abri	non

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
BET1PDDA	Pont des Dames	BETHUNE	poteau	oui
BET2PDDA	Pont des Dames	BETHUNE	poteau	non
BET1MANE	Popieluszko	BETHUNE	abri pub	non
BET1PRIE	Prieuré	BETHUNE	poteau	oui
BET2PRIE	Prieuré	BETHUNE	Abri pub	non
BET1MAIN	Résidence Chambord	BETHUNE	Poteau	oui
BET2MAIN	Résidence Chambord	BETHUNE	Poteau	oui
BET1ROUS	Rousseau	BETHUNE	Poteau	non
BET2ROUS	Rousseau	BETHUNE	poteau	oui
BET1CORB	Rue des Bruyères	BETHUNE	abri pub	non
BET2CORB	Rue des Bruyères	BETHUNE	abri pub	non
BET2RDRD	Rue des Roses	BETHUNE	poteau	oui
BET1SACO	Sacré Coeur	BETHUNE	Abri pub	non
BET2SACO	Sacré Coeur	BETHUNE	poteau	non
BET1STCH	Saint-Christophe	BETHUNE	poteau	non
BET2STCH	Saint-Christophe	BETHUNE	poteau	non
BET1SENE	Sénéchal	BETHUNE	poteau	oui
BET1SULL	Sully	BETHUNE	poteau	non
BET2SULL	Sully	BETHUNE	poteau	oui
BET1UNIZ	Université d'Artois	BETHUNE	abri	non
BET1UNIV	Université d'Artois	BETHUNE	Abri pub	oui
BET2UNIZ	Université d'Artois	BETHUNE	abri	non
BET2UNIV	Université d'Artois	BETHUNE	poteau	oui
BET1VAR5	Varsovie	BETHUNE	abri pub	oui
BET2VAR5	Varsovie	BETHUNE	abri pub	oui
BEU1CENT	Ampère	BEUVRY	abri pub	non
BEU2CENT	Ampère	BEUVRY	Poteau	non
BEU1CALV	Beuvry Calvaire	BEUVRY	poteau	oui
BEU2CALV	Beuvry Calvaire	BEUVRY	poteau	oui
BEU1CDQA	Beuvry Collège Debeyre - Quai A	BEUVRY	poteau	non
BEU1CDQG	Beuvry Collège Debeyre - Quai G	BEUVRY	poteau	non
BEU1DISP	Beuvry Gosselin	BEUVRY	Poteau	oui
BEU2DISP	Beuvry Gosselin	BEUVRY	Poteau	oui
BEU1HOP2	Beuvry Hôpital	BEUVRY	abri	non
BEU1HOP1	Beuvry Hôpital	BEUVRY	abri pub	non
BEU2HOP2	Beuvry Hôpital	BEUVRY	abri	non
BEU2HOP1	Beuvry Hôpital	BEUVRY	abri pub	oui
BEU1LYCE	Beuvry Lycée Yourcenar	BEUVRY	abri	oui
BEU1MAIR	Beuvry Mairie	BEUVRY	abri	non
BEU2MAIR	Beuvry Mairie	BEUVRY	abri	oui
BEU1PAST	Beuvry Pasteur	BEUVRY	poteau	oui
BEU2PAST	Beuvry Pasteur	BEUVRY	abri pub	oui
BEU1JPRE	Delbecque	BEUVRY	abri pub	oui
BEU2JPRE	Delbecque	BEUVRY	abri pub	non
BEU1BALL	Grand Ballon	BEUVRY	Abri pub	oui
BEU2BALL	Grand Ballon	BEUVRY	Abri pub	non
BEU1PISC	Parc de la Loïse	BEUVRY	Poteau	oui
BEU2PISC	Parc de la Loïse	BEUVRY	Poteau	oui
BEU1RDLI	Route de Lille	BEUVRY	abri pub	oui
BEU2RDLI	Route de Lille	BEUVRY	poteau	non
BIL1CIME	Billy-Montigny Cimetière	BILLY-MONTIGNY	poteau	non
BIL2CIME	Billy-Montigny Cimetière	BILLY-MONTIGNY	poteau	oui
BIL1EPIN	Billy-Montigny Epinette	BILLY-MONTIGNY	Poteau	oui
BIL2EPIN	Billy-Montigny Epinette	BILLY-MONTIGNY	Poteau	oui
BIL1GARE	Billy-Montigny Gare SNCF	BILLY-MONTIGNY	abri	non
BIL1RLAN	Langevin	BILLY-MONTIGNY	poteau	oui
BIL2RLAN	Langevin	BILLY-MONTIGNY	poteau	non
BIB1ECMA	Billy-Berclau Ecole Maternelle	BILLY-BERCLAU	abri	oui
BIB2ECMA	Billy-Berclau Ecole Maternelle	BILLY-BERCLAU	poteau	non
BIB1EGLI	Billy-Berclau Eglise	BILLY-BERCLAU	Poteau	non
BIB2EGLI	Billy-Berclau Eglise	BILLY-BERCLAU	abri	non
BIB1MAIR	Billy-Berclau Mairie	BILLY-BERCLAU	abri	oui
BIB2MAIR	Billy-Berclau Mairie	BILLY-BERCLAU	poteau	oui
BIB1PAST	Billy-Berclau Pasteur	BILLY-BERCLAU	abri	oui
BIB2PAST	Billy-Berclau Pasteur	BILLY-BERCLAU	poteau	oui
BIB1CIBO	Cité Boulanger	BILLY-BERCLAU	poteau	oui
BIB2CIBO	Cité Boulanger	BILLY-BERCLAU	abri	oui

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
AVI2MART	Martel	AVION	0	oui
BAR1ACTI	Actigreen	BARLIN	poteau	non
BAR2ACTI	Actigreen	BARLIN	poteau	non
BAR1ARAG	Arago	BARLIN	Abri pub	non
BAR2ARAG	Arago	BARLIN	abri	non
BAR1BAIL	Bailleux	BARLIN	poteau	non
BAR2BAIL	Bailleux	BARLIN	poteau	oui
BAR1FETE	Barlin Mairie	BARLIN	poteau	non
BAR2FETE	Barlin Mairie	BARLIN	poteau	non
BAR1BMWVA	Bd Marcel Wacheux	BARLIN	poteau	oui
BAR2BMWVA	Bd Marcel Wacheux	BARLIN	poteau	non
BAR1CAPI	Capiaux	BARLIN	poteau	oui
BAR2CAPI	Capiaux	BARLIN	poteau	oui
BAR1CHAR	Charmilles	BARLIN	Abri	oui
BAR2CHAR	Charmilles	BARLIN	poteau	oui
BAR1FOSS	Fosse 5	BARLIN	Abri pub	oui
BAR2FOSS	Fosse 5	BARLIN	poteau	non
BAR1FOS7	Fosse 7	BARLIN	poteau	oui
BAR2FOS7	Fosse 7	BARLIN	poteau	oui
BAR1FREN	Fresnicourt	BARLIN	poteau	oui
BAR2FREN	Fresnicourt	BARLIN	poteau	oui
BAR1JDAR	Jeanne d'Arc	BARLIN	poteau	oui
BAR2JDAR	Jeanne d'Arc	BARLIN	poteau	oui
BAR1MARI	Marina	BARLIN	poteau	oui
BAR2MARI	Marina	BARLIN	poteau	oui
BAR1MILL	Millevoeye	BARLIN	Abri	oui
BAR2MILL	Millevoeye	BARLIN	poteau	oui
BAR1REPT	Reptins	BARLIN	Abri pub	oui
BAR2REPT	Reptins	BARLIN	poteau	oui
BAR1RFOC	Rue Foch	BARLIN	poteau	non
BAR2RFOC	Rue Foch	BARLIN	poteau	oui
BAR1SALE	Salengro	BARLIN	Abri pub	non
BAR2SALE	Salengro	BARLIN	Abri pub	non
LBA1MAIR	La Bassée Hôtel de Ville	BASSE	abri pub	non
BET1BMAR	Beau Marais	BETHUNE	poteau	non
BET1GARC	Béthune Gare - Avenue de Lens	BETHUNE	poteau	non
BET2GARC	Béthune Gare - Avenue de Lens	BETHUNE	abri pub	non
BET1ROTO	Béthune Centre Commercial	BETHUNE	abri pub	non
BET2ROTO	Béthune Centre Commercial	BETHUNE	abri pub	non
BET1IMPO	Béthune Centre des Impôts	BETHUNE	poteau	non
BET2POLY	Béthune Clinique	BETHUNE	poteau	oui
BET1COVE	Béthune Collège Verlaine	BETHUNE	poteau	oui
BET2COVE	Béthune Collège Verlaine	BETHUNE	Abri pub	oui
BET1GARE	Béthune Gare - Poincaré	BETHUNE	poteau	oui
BET2GARE	Béthune Gare - Poincaré	BETHUNE	Abri pub	non
BET1GARA	Béthune Gare SNCF	BETHUNE	Abri pub	oui
BET1GEND	Béthune Gendarmerie	BETHUNE	Abri pub	non
BET2GEND	Béthune Gendarmerie	BETHUNE	Abri pub	non
BET1ROOL	Béthune La Rotonde	BETHUNE	Abri pub	non
BET2ROOL	Béthune La Rotonde	BETHUNE	Abri pub	non
BET1LYQB	Béthune Lycée Malraux - Quai B	BETHUNE	poteau	oui
BET1LYQD	Béthune Lycée Malraux - Quai D	BETHUNE	poteau	oui
BET1LYTE	Béthune Lycées	BETHUNE	poteau	non
BET2LYTE	Béthune Lycées	BETHUNE	poteau	non
BET1BEMA	Béthune Marché	BETHUNE	Poteau	non
BET1CESP	Centre Sportif Lagrange	BETHUNE	poteau	oui
BET2CESP	Centre Sportif Lagrange	BETHUNE	poteau	non
BET1CLEB	Clemenceau - Quai B	BETHUNE	poteau	non
BET1CLEA	Clemenceau - Quai A	BETHUNE	poteau	non
BET1CLEC	Clemenceau - Quai C	BETHUNE	Abri pub	oui
BET1CLEL	Clemenceau - Quai D	BETHUNE	poteau	oui
BET1CLEE	Clemenceau - Quai E	BETHUNE	poteau	non
BET1RDAN	Clinique Anne d'Artois	BETHUNE	poteau	non
BET2RDAN	Clinique Anne d'Artois	BETHUNE	poteau	non
BET1GAUT	Gauthier	BETHUNE	abri pub	oui
BET2GAUT	Gauthier	BETHUNE	poteau	oui
BET1GMOU	Gros Moulin	BETHUNE	Abri pub	non
BET2GMOU	Gros Moulin	BETHUNE	poteau	oui

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA
ABL1BOU	Boutzeur	ABLAIN-SAINT-NAZAIRE	Abri	oui
AIX15GER	Aix-Noulette Centre	AIX-NOULETTE	Abri pub	non
AIX25GER	Aix-Noulette Centre	AIX-NOULETTE	poteau	non
AIX1EPIN	Epinette	AIX-NOULETTE	Abri	oui
AIX2EPIN	Epinette	AIX-NOULETTE	poteau	non
ANG1PMAI	Angres Mairie	ANGRES	poteau	non
ANG2PMA1	Angres Mairie	ANGRES	0	non
ANG2PMAI	Angres Mairie	ANGRES	poteau	non
ANG2LCAV	Cavée	ANGRES	Poteau	non
ANG1MOUL	Clemenceau	ANGRES	abri	oui
ANG2MOUL	Clemenceau	ANGRES	abri	oui
ANG1DUGA	Duguay-Trouin	ANGRES	poteau	oui
ANN1CONC	Concurrence	ANNAY-SOUS-LENS	Abri	non
ANN2CONC	Concurrence	ANNAY-SOUS-LENS	poteau	oui
ANN1IDEA	Rue Mattei	ANNAY-SOUS-LENS	abri	non
ANN2IDEA	Rue Mattei	ANNAY-SOUS-LENS	poteau	non
ANQ1FECC	Ferry	ANNEQUIN	Abri	non
ANQ2FECC	Ferry	ANNEQUIN	poteau	oui
ANQ1RDJO	Rue des Jonquilles	ANNEQUIN	poteau	non
ANQ2RDJO	Rue des Jonquilles	ANNEQUIN	poteau	oui
ANZ1MAIR	Annezin Mairie	ANNEZIN	Abri	oui
ANZ2MAIR	Annezin Mairie	ANNEZIN	poteau	oui
ANZ1COUS	Coussette	ANNEZIN	poteau	non
ANZ2COUS	Coussette	ANNEZIN	poteau	oui
ANZ1LHER	La Herse	ANNEZIN	abri pub	non
ANZ2LHER	La Herse	ANNEZIN	abri pub	non
ANZ1PANI	Passage à Niveau	ANNEZIN	poteau	non
ANZ2PANI	Passage à Niveau	ANNEZIN	poteau	oui
ANZ1RBLU	Rue Blum	ANNEZIN	poteau	non
ANZ2RBLU	Rue Blum	ANNEZIN	poteau	oui
ANZ1ROS1	Rue des Rosiers	ANNEZIN	poteau	non
ANZ2ROS1	Rue des Rosiers	ANNEZIN	poteau	oui
AUC1CCOM	Auchel Centre Commercial	AUCHEL	poteau	non
AUC2CCOM	Auchel Centre Commercial	AUCHEL	poteau	oui
AUC1COSE	Auchel Collège Sévigné	AUCHEL	poteau	oui
AUC1LYMI	Auchel Lycée Mixte	AUCHEL	poteau	oui
AUC2LYMI	Auchel Lycée Mixte	AUCHEL	poteau	oui
AUC1PJGU	Auchel Mairie	AUCHEL	poteau	non
AUC2PJGU	Auchel Mairie	AUCHEL	poteau	non
AUC1PISC	Auchel Piscine	AUCHEL	poteau	oui
AUC2PISC	Auchel Piscine	AUCHEL	poteau	oui
AUC1BASL	Basly	AUCHEL	poteau	oui
AUC2BASL	Basly	AUCHEL	poteau	non
AUC1MUSE	Belfort	AUCHEL	poteau	non
AUC2MUSE	Belfort	AUCHEL	poteau	oui
AUC1GROU	Briquet	AUCHEL	poteau	oui
AUC2GROU	Briquet	AUCHEL	poteau	oui
AUC1CHAT	Chateaubriand	AUCHEL	poteau	oui
AUC2CHAT	Chateaubriand	AUCHEL	poteau	non
AUC1EVRA	Evrard	AUCHEL	poteau	oui
AUC2EVRA	Evrard	AUCHEL	poteau	non
AUC1PROV	Fraternité	AUCHEL	poteau	non
AUC2PROV	Fraternité	AUCHEL	poteau	non
AUC1CVIL	Front Populaire	AUCHEL	poteau	oui
AUC2CVIL	Front Populaire	AUCHEL	poteau	non
AUC1CENT	Jaurès	AUCHEL	poteau	non
AUC2CENT	Jaurès	AUCHEL	poteau	non
AUC1LAME	Lamendin	AUCHEL	poteau	non
AUC1POGO	Pogon	AUCHEL	Poteau	non
AUC2POGO	Pogon	AUCHEL	poteau	oui
AUC1CHA1	Rue Georges Bernard	AUCHEL	poteau	oui
AUC2CHA1	Rue Georges Bernard	AUCHEL	poteau	oui
AUC1VAND	Vandervelde	AUCHEL	poteau	non
AUC2VAND	Vandervelde	AUCHEL	poteau	oui
AUM1EGLI	Auchy Mairie	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui
AUM1FLES	Auchy Mairie	AUCHY-LES-MINES	poteau	non

Annexe 5.3 : Liste des ITA

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Etude des ITA				Bilan des ITA	
									Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquiescer du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
MAR2CAMP	Camphin	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR1POS2	Cracovie	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
MAR1LYON	Lyon	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR2LYON	Lyon	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR1COZO	Marles Collège Zola	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR2COZO	Marles Collège Zola	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR1SBAR	Namur	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR2SBAR	Namur	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
MAR2DESC	Saint-Etienne	MARLES-LES-MINES	abri	oui	non	oui	non						oui	
MAR1VAM2	Vis-à-Marles	MARLES-LES-MINES	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
MAZ2PASC	Dutoquet	MAZINGARBE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
MER1SOCO	Jeanette Prin	MERICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
MER2SOCO	Jeanette Prin	MERICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui			oui			
MER1COWA	Méricourt Collège Wallon	MERICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
MER2COWA	Méricourt Collège Wallon	MERICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
MER1HDVM	Méricourt Hôtel de Ville	MERICOURT	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
MEU1PONT	Thomas	MEURCHIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
MEU2PONT	Thomas	MEURCHIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
MON1MARC	Montigny Mairie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
MON2MARC	Montigny Mairie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
MON1VARS	Varsovie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non							oui
MON2VARS	Varsovie	MONTIGNY-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non							oui
NOE2JDBO	Jeu de Boules	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOE2LLA	Loisinord Base de Loisirs	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOE2LSKI	Loisinord Ski	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOE1CCOM	Noeux Centre Commercial	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOE2CCOM	Noeux Centre Commercial	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOE1CSC	Noeux Cité Scolaire	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOE2GLU	Noeux Eglise	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non							oui
NOE1GARE	Noeux Gare SNCF	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non							oui
NOE2GARE	Noeux Gare SNCF	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non							oui
NOE1VHUG	Paradis	NOEUX-LES-MINES	0	oui	non	oui	non						oui	
NOE2VHUG	Paradis	NOEUX-LES-MINES	0	oui	non	oui	non						oui	
NOE1PAPU	Pierre aux Puits	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOE2PAPU	Pierre aux Puits	NOEUX-LES-MINES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
NOG1ACAC	Acacias	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
NOG2ACAC	Acacias	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
NOG1CICR	Cité Crombez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non	oui	déplacement sept 2015					
NOG2CICR	Cité Crombez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	oui	oui	oui	oui	déplacement sept 2015				oui	
NOG1GODA	Godault	NOYELLES-GODAULT	abri pub + poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOG2GODA	Godault	NOYELLES-GODAULT	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
NOG1MAIR	Noyelles-Godault Mairie	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOG2MAIR	Noyelles-Godault Mairie	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOG1ASSE	P.A du Quiéry	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOG2ASSE	P.A du Quiéry	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOG1PAST	Pasteur	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOG2PAST	Pasteur	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non		oui					
NOG1THOI	Thorez	NOYELLES-GODAULT	abri pub + poteau	oui	non	oui	non	oui						
NOG2THOR	Thorez	NOYELLES-GODAULT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
NOL1LORR	Lorraine	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOL2LORR	Lorraine	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
NOL1ZACT	Z.A.E Averlans	NOYELLES-SOUS-LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
NOY2EPIN	EpINETTE	NOYELLES-VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non							oui
NOY1LCDB	Le Clos du Bois	NOYELLES-VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
NOY2LCDB	Le Clos du Bois	NOYELLES-VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
OIG1BASL	Basly	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
OIG2BASL	Basly	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
OIG1MAVE	Maille Verte	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
OIG2ALLI	Oignies Kennedy	OIGNIES	0	oui	non	oui	non							oui
OIG1ROSE	Roserie	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non							
OIG2CASE	Sembar	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
OIG2VAUB	Vauban	OIGNIES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
REB2CCRO	Carrefour de La Croix	REBREUVE-RANCHICOURT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
REB2ADGA	De Gaulle	REBREUVE-RANCHICOURT	abri	oui	non	oui	non	oui						
REB1PPRI	Pont Prieur	REBREUVE-RANCHICOURT	0	oui	non	oui	non	oui						
REB1RNAT	Rebreuve-Ranchicourt Mairie	REBREUVE-RANCHICOURT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
REB2RNAT	Rebreuve-Ranchicourt Mairie	REBREUVE-RANCHICOURT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
ROU2CHAP	ZAE La Chénale Sud	ROUVROY	Abri pub	oui	non	oui	non	oui						
RUI1LHAY	Les Hayes	RUITZ	poteau	oui	oui	non	non						oui	
RUI2LHAY	Les Hayes	RUITZ	abri	oui	oui	oui	oui						oui	
RUI1DERA	Rue de Bruay	RUITZ	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
RUI1CIME	Ruitz Cimetière	RUITZ	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	

Schéma directeur d'accessibilité
Agenda d'accessibilité programmée

Annexe : liste des ITA

								Etude des ITA				Bilan des ITA		
Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagement de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquies du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
LEN1STWA	Lyonnais	LENS	abri	oui	non	oui	non						oui	
LEN2STWA	Lyonnais	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN1FOCA	Maison des Projets	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN2MOZA	Mozart	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN1LFLE	Oeillets	LENS	poteau	oui	non	oui	non	oui						oui
LEN2LFLE	Oeillets	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN1CEPA	P.A Artisanat	LENS	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
LEN2CEPA	P.A Artisanat	LENS	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
LEN1LYO2	Picardie	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN2LYO2	Picardie	LENS	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
LEN2CEPA	Place du Quercy	LENS	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LEN2PLUM	Plumecoq	LENS	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
LEN2LOEI	Primevères	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN2RSEL	Résidence Sellier	LENS	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
LEN1KENN	Van Pelt	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LIB2BOEP	Bois d'Epinoy	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIB1FAIS	Faisanderie	LIBERCOURT	0	oui	non	oui	non						oui	
LIB2FAI1	Faisanderie	LIBERCOURT	abri	oui	non	oui	non						oui	
LIB2GARG	Garguetelles	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LIB1SDRE	Six Drèves	LIBERCOURT	abri	oui	non	oui	non						oui	
LIB2SDRE	Six Drèves	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIB1VECH	Vert Chemin	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LIB2VECH	Vert Chemin	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LIB2ZIPN	Z.I des Portes du Nord	LIBERCOURT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIE1ALLE	Allende	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LIE2ALLE	Allende	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIE1BERL	Blanqui	LIEVIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LIE2BERL	Blanqui	LIEVIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
LIE1EDIS	Edison	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui		oui				
LIE1HMAR	Henri Martin	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non							
LIE2HMAR	Henri Martin	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non							
LIE1HIR	Hirsons	LIEVIN	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
LIE2HIR	Hirsons	LIEVIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
LIE1PL2	Lampin	LIEVIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LIE2PL2	Lampin	LIEVIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
LIE1LIBE	Liberté	LIEVIN	poteau	oui	oui	oui	oui							
LIE2LIBE	Liberté	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIE1COCU	Montcalm	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
LIE2COCU	Montcalm	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
LIE1ZALE	Moulinage	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LIE2ZALE	Moulinage	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIE1MOUS	Mousseron	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LIE2MOUS	Mousseron	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LIE2NAUT	Nautica	LIEVIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LIE1NERU	Neruda	LIEVIN	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
LIE2NERU	Neruda	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LIE1ROLL	Parc de Rollencourt	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LIE2ROLL	Parc de Rollencourt	LIEVIN	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
LIE1PGA1	Place Gambetta	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LIE2PGA1	Place Gambetta	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LIE2PAST	Rue Louis Pasteur	LIEVIN	abri	oui	non	oui	non							
LIE1PSIM	Simon	LIEVIN	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
LIE2PSIM	Simon	LIEVIN	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
LIE1RPOI	Tamaris	LIEVIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
LO11LAZA	Azalées	LOISON-SOUS-LENS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LO21LAZA	Azalées	LOISON-SOUS-LENS	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
LO11GARE	Loison-sous-Lens Gare SNCF	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui	non	oui	non				oui			
LO21GARE	Loison-sous-Lens Gare SNCF	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui	non	oui	non				oui			
LO21LAMI	Siroin	LOISON-SOUS-LENS	abri	oui	non	oui	non				oui			
LOO1GMON	Grand Mont	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LOO2GMON	Grand Mont	LOOS-EN-GOHELLE	abri	oui	oui	non	non						oui	
LOO1LAN2	Lannes	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LOO2IPUB	Loos Mairie	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LOO1MIRA	Mirabeau	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LOO2MIRA	Mirabeau	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LOO1ZAL	Vasco de Gama	LOOS-EN-GOHELLE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
MA11PVER	Place Verte	MAISNIL-LES-RUITZ	poteau	oui	non	oui	non						oui	
MA12PVER	Place Verte	MAISNIL-LES-RUITZ	abri	oui	oui	oui	oui						oui	
MAR2POST	Amiens	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
MAR1ANVE	Anvers	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	non	non						oui	
MAR2ANVE	Anvers	MARLES-LES-MINES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
MAR1CAMP	Camphin	MARLES-LES-MINES	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	

Schéma directeur d'accessibilité
Agenda d'accessibilité programmée

Annexe : liste des ITA

								Etude des ITA					Bilan des ITA	
Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagement de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquérir du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
HOU1ARAG	Aragon	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HOU2ARAG	Aragon	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HOU1DHAZ	Désiré Haze	HOUDAIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
HOU2COPR	Houdain Collège Prévert	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HOU1GEND	Houdain Gendarmerie	HOUDAIN	abri	oui	non	oui	non	oui						
HOU1GARA	Houdain Rue de la Gare	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HOU2GARA	Houdain Rue de la Gare	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HOU1LYAU	Lyautey	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HOU2LYAU	Lyautey	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
HOU1MITR	Mitry	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HOU2MITR	Mitry	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HOU1PDLM	Place de la Marne	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HOU1RDBR	Route de Bruay	HOUDAIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HOU2RDBR	Route de Bruay	HOUDAIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HOU1SIEA	Saint-Jean	HOUDAIN	poteau	oui	oui	non	non							
HOU2SIEA	Saint-Jean	HOUDAIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
HUL1LCH	Clos du Château	HULLUCH	abri	oui	non	oui	non				oui			
HUL2CLOS	Clos du Château	HULLUCH	poteau	oui	non	oui	non			oui				
HUL1CIME	Hulluch Cimetière	HULLUCH	poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
HUL2CIME	Hulluch Cimetière	HULLUCH	abri + poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
LAB1BARR	Barrière	LABEURVIERE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LAB2BARR	Barrière	LABEURVIERE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LBS1ZINB	Z.I Noeux-Labourse	LABOURSE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LBS2ZINB	Z.I Noeux-Labourse	LABOURSE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LAC1L6FO	Les 6 Fontaines	LA COMTE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LAC2L6FO	Les 6 Fontaines	LA COMTE	poteau	oui	non	oui	non	oui			oui			
LAP28MAI	Cité du 8 Mai	LAPUGNOY	abri	oui	non	oui	non	oui						
LAP1CIME	Lapugnoy Cimetière	LAPUGNOY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LAP2CIME	Lapugnoy Cimetière	LAPUGNOY	abri + poteau	oui	non	oui	non			oui				
LAP2MEVE	Mont Eventé	LAPUGNOY	abri	oui	non	oui	non				oui			
LAP1CALV	Rue Barbusse	LAPUGNOY	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
LAP2CALV	Rue Barbusse	LAPUGNOY	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
LAP2VAMA	Victor Hugo	LAPUGNOY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LEF1PLA	Le Planty	LEFOREST	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEF1GARE	Leforest Gare SNCF	LEFOREST	abri	oui	non	oui	non				oui			
LEF2PMAI	Leforest Mairie	LEFOREST	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LEN14SEP	14 septembre	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN1BASL	Basly	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN2BLU	Blum	LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LEN1BOUR	Bourdonnais	LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LEN2BOUR	Bourdonnais	LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LEN1PSA1	Briquet	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN2PSA1	Briquet	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN1CSE2	Charcot	LENS	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LEN2CSE2	Charcot	LENS	abri	oui	non	oui	non			oui				
LEN1COTY	Coty	LENS	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
LEN2COTY	Coty	LENS	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
LEN1FOCY	Cyclamens	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN2FOCY	Cyclamens	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN1GCON	Grand Condé	LENS	poteau	oui	non	oui	non	oui						
LEN2GCON	Grand Condé	LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
LEN1PIBA	Jeu de Balle	LENS	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
LEN2PIBA	Jeu de Balle	LENS	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
LEN2BIBL	Lens Bibliothèque	LENS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LEN1CDI1	Lens Centre des impôts	LENS	abri pub	oui	oui	non	non						oui	
LEN2CDI1	Lens Centre des impôts	LENS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LEN1CHL3	Lens Centre Hospitalier	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN2CHL3	Lens Centre Hospitalier	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN2CMMN	Lens Cimetière Nord	LENS	abri pub	oui	non	oui	non						oui	
LEN1CDPR	Lens Cité des Provinces	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN1COS2	Lens Collège Sainte-ide	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN1SIOA	Lens Collège Sainte-ide - Quai A	LENS	poteau	oui	non	oui	non							oui
LEN1ECBD	Lens Ecole Desrousseaux	LENS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LEN2ECBD	Lens Ecole Desrousseaux	LENS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
LEN1ECLF	Lens Ecole La Fontaine	LENS	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
LEN2ECLF	Lens Ecole La Fontaine	LENS	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
LEN1GEND	Lens Gendarmerie	LENS	abri pub	oui	oui	non	non						oui	
LEN2GEND	Lens Gendarmerie	LENS	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
LEN1LYC1	Lens Lycée Condorcet	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN2LYON	Lens Lycée Robespierre	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
LEN2SHOU	Lens Salle Houdart	LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
LEN1NDLO	Lorette	LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				

d'accès à l'arrêt								Etude des ITA					Bilan des ITA	
Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquiescer du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
DOV1PDLB	Pont de La Bassée	DOUVIRIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
DOV1RDGU	Rue de Guéroux	DOUVIRIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
DOV2RDGU	Rue de Guéroux	DOUVIRIN	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
DRM1CDBO	Coin du Bois	DROUVIN-LE-MARAIS	poteau	oui	non	oui	non	oui						
DRM1RPOI	Rue de Barlin	DROUVIN-LE-MARAIS	poteau	oui	oui	non	non						oui	
EST2CCUL	Estevelles Mairie	ESTEVELLES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
EV11CIVI	Victoire	EVIN-MALMAISON	poteau	oui	non	oui	non						oui	
FOQ1ACTI	Actipolis	FOQUIERES	abri	oui	oui	oui	oui						oui	
FOQ2ACTI	Actipolis	FOQUIERES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
FOL2GARE	Fouquereuil Rue De Gaulle	FOUQUEREUIL	poteau	oui	non	oui	non							oui
FOU2CDES	Desmoulins	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non							
FOU1EGU	Fouquères-lez-Lens Eglise	FOUQUIERES-LES-LENS	abri pub + poteau	oui	non	oui	non						oui	
FOU2EGU	Fouquères-lez-Lens Eglise	FOUQUIERES-LES-LENS	abri	oui	non	oui	non						oui	
FOU1JIAU	Jaurès	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
FOU2JIAU	Jaurès	FOUQUIERES-LES-LENS	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
GAU1HERI	Hérigré	GAUCHIN-LE-GAL	abri	oui	non	oui	non							oui
HAI1BODE	Bodelot	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HAI1DUBO	Dubois	HAILLICOURT	abri	oui	oui	oui	oui						oui	
HAI2DUBO	Dubois	HAILLICOURT	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HAI2EGD6	Eglise du 6	HAILLICOURT	abri	oui	non	oui	non				oui			
HAI1FOS6	Fosse 6	HAILLICOURT	abri + poteau	oui	non	oui	non				oui			
HAI2FOS6	Fosse 6	HAILLICOURT	abri + poteau	oui	non	oui	non				oui			
HAI2HORT	Hortensias	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HAI1CRO	La Croisée	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HAI1LREX	Le Rex	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non		oui					
HAI2LREX	Le Rex	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HAI1RENA	Renan	HAILLICOURT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HAI1RHAI	Route d'Haillcourt	HAILLICOURT	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HAI2RHAI	Route d'Haillcourt	HAILLICOURT	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HAI1ZOLA	Zola	HAILLICOURT	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HAI2ZOLA	Zola	HAILLICOURT	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
HAS2LPOS	Haisnes Poste	HAISNES	abri	oui	non	oui	non	oui						
HAS18MAI	Rue du 8 mai 1945	HAISNES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HAR1BARB	Barbusse	HARNES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HAR1GMO3	Chemin du Bois	HARNES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HAR2GMO3	Chemin du Bois	HARNES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HAR1PALO	Parc de Loisirs	HARNES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HAR2PALO	Parc de Loisirs	HARNES	poteau	oui	non	oui	non							
HAR1AFOS	Sarrebourg	HARNES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
HAR2AFOS	Sarrebourg	HARNES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
HAR1REPU	Valmy	HARNES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HAR2REPU	Valmy	HARNES	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
HAR1CIME	Verdun	HARNES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HEN2RODU	Domagalla	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HEN1PIET	Ecoparc	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN2PIET	Ecoparc	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN1GAUM	Hénin Cinémas	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN2GAUM	Hénin Cinémas	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN1GARE	Hénin Gare SNCF	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non	nouvel arrêt gare			oui			
HEN2GARE	Hénin Gare SNCF	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non	nouvel arrêt gare			oui			
HEN2KENN	Hénin Kennedy	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HEN1LYP3	Hénin Lycée Pasteur	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN2LYP2	Hénin Lycée Pasteur	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN1POLY	Hénin Polyclinique	HENIN-BEAUMONT	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
HEN1DELA	Maison de Quartier Thorez	HENIN-BEAUMONT	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
HEN1TEPO	P.A Le Pommier 2	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HEN2TEPO	P.A Le Pommier 2	HENIN-BEAUMONT	abri pub + poteau	oui	non	oui	non						oui	
HEN1PANT	Pantigny	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HEN2PREP	Place de la République	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HEN1PONC	Ponchelet	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HEN2PONC	Ponchelet	HENIN-BEAUMONT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
HER1HAYE	Hayette	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HER1PISC	Hersin Piscine	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HER2PISC	Hersin Piscine	HERSIN-COUPIGNY	abri	oui	oui	oui	oui						oui	
HER2LAME	Lamendin	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HER1LPIE	Longue Pierre	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
HER2LPIE	Longue Pierre	HERSIN-COUPIGNY	poteau	oui	oui	non	non						oui	
HOH1BDHO	Bas d'Houchin	HOUCHIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HOH1CALV	Egalité	HOUCHIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HOH2CALV	Egalité	HOUCHIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
HOH1AERO	Aéronautes	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
HOH2AERO	Aéronautes	HOUDAIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						

d'accessibilité programmée								Etude des ITA					Bilan des ITA	
Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagement de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquies du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
CAR1PGAM	Gambetta	CARVIN	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
CAR1HIRO	Hirondelles	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR2HIRO	Hirondelles	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR1NONE	Nonettes	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR2NONE	Nonettes	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR1PJ3	Place Jean Jaurès	CARVIN	abri	oui	non	oui	non			oui				
CAR2PJ4	Place Jean Jaurès	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR1R200	Plachez	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR2R200	Plachez	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR1PLAN	Plantigeon	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR2PLAN	Plantigeon	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR1PGR	Pont de Grès	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR2PGR	Pont de Grès	CARVIN	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
CAR2FPR	Pressencé	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non						oui	
CAR1SQQU	Quinet	CARVIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
CAR2SQQU	Quinet	CARVIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
CAR1TRIB	Triboulette	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR2TRIB	Triboulette	CARVIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
CAT1PLAC	Cauchy Mairie	CAUCHY-A-LA-TOUR	abri	oui	non	oui	non						oui	
CAT2PLAC	Cauchy Mairie	CAUCHY-A-LA-TOUR	poteau	oui	non	oui	non						oui	
CHO2CENT	Chocques Centre	CHOCQUES	abri + poteau	oui	non	oui	non	oui						
CHO2ECDO	Ecole Dolto	CHOCQUES	Poteau	oui	non	oui	non			oui				
COC1RBRI	Briquet	COURCELLES-LES-LENS	Poteau	oui	non	oui	non						oui	
COC2RBRI	Briquet	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
COC1ROGL	Cité Rogliano	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
COC1CIME	Courcelles Cimetière	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
COC2CIME	Courcelles Cimetière	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non			oui				
COC1EGMA	Courcelles Mairie	COURCELLES-LES-LENS	abri	oui	non	oui	non				oui			
COC2EGMA	Courcelles Mairie	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
COC1DELE	Delegorgue	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non	oui						
COC2DELE	Delegorgue	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
COC1GRNE	Grès Nez	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non						oui	
COC1MOUR	Mourmelon	COURCELLES-LES-LENS	0	oui	non	oui	non						oui	
COC1REPU	République	COURCELLES-LES-LENS	poteau	oui	non	oui	non					oui		
CUI1BASL	Basly	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CUI2BASL	Basly	CUINCHY	abri	oui	non	oui	non				oui			
CUI2PLAN	Coq Ridé	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non					oui		
CUI1CIME	Cuinchy Cimetière	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non					oui		
CUI2CIME	Cuinchy Cimetière	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non					oui		
CUI1GARE	Cuinchy Gare SNCF	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI1MRET	Maison de Retraite	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI2MRET	Maison de Retraite	CUINCHY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI2NMON	Nouveau Monde	CUINCHY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI1SALE	Salengro	CUINCHY	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
CUI2SALE	Salengro	CUINCHY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI1ZOL2	Zola	CUINCHY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CUI2ZOL2	Zola	CUINCHY	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
DIV1CARO	Caron	DIVION	poteau	oui	oui	non	non						oui	
DIV2CARO	Caron	DIVION	abri	oui	oui	non	non						oui	
DIV1CDGR	Croix de Grès	DIVION	poteau	oui	non	oui	non						oui	
DIV1CCOM	Divion Centre Commercial	DIVION	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
DIV1CHAP	Divion Chapelle	DIVION	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
DIV2CHAP	Divion Chapelle	DIVION	poteau	oui	non	oui	non			oui				
DIV2POLY	Divion Polyclinique	DIVION	poteau	oui	non	oui	non						oui	
DIV1FACH	Four à Chaux	DIVION	poteau	oui	non	oui	non				oui			
DIV2FACH	Four à Chaux	DIVION	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
DIV2LIMA	Lima	DIVION	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
DIV2MOZA	Mozart	DIVION	abri	oui	non	oui	non	oui						
DIV1DSN	Place Viseur	DIVION	Poteau	oui	non	oui	non					oui		
DIV1POL2	Polyclinique de La Clarence	DIVION	poteau	oui	non	oui	non	oui						
DIV119MA	Rue du 19 Mars	DIVION	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
DIV219MA	Rue du 19 Mars	DIVION	poteau	oui	non	oui	non						oui	
DIV1RDSO	Rue du Soleil	DIVION	poteau	oui	non	oui	non				oui			
DOU1BUPA	Business Parc	DOURGES	poteau	oui	non	oui	non							oui
DOU2BUPA	Business Parc	DOURGES	poteau	oui	non	oui	non							oui
DOU1CAEU	Campus Euralogistic	DOURGES	poteau	oui	non	oui	non							oui
DOU2CAEU	Campus Euralogistic	DOURGES	poteau	oui	non	oui	non							oui
DOV1CELO	Carrefour Eloi	DOUVRIIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
DOV1CIDM	Cité du Maroc	DOUVRIIN	abri + poteau	oui	non	oui	non				oui			
DOV2CIDM	Cité du Maroc	DOUVRIIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
DOV1CALV	Jacobins	DOUVRIIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
DOV2PTHO	Place Thomas	DOUVRIIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	

Schéma directeur d'accessibilité
Agenda d'accessibilité programmée

Annexe : liste des ITA

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Etude des ITA			Possibilité d'acquiescer du foncier	Bilan des ITA	
									Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir		ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
BRU1MARL	Bruyat Hôtel de Ville	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui			oui				
BRU2RPOI	Bruyat Porte Nord	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui							
BRU1POST	Bruyat Poste	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non				oui			
BRU2POST	Bruyat Poste	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui	non	oui	non					oui		
BRU1VELO	Bruyat Velodrome	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non					oui		
BRU1CANA	Canada	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BRU2CVER	Cap Vert	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non				oui			
BRU1CCOM	Centre Commercial de la Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non							oui
BRU2CCOM	Centre Commercial de la Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non							oui
BRU1CHAM	Champagne	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non							oui
BRU2CHAM	Champagne	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non							oui
BRU1EMMA	Emmâus	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BRU2EMMA	Emmâus	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BRU1MARM	Ernest Wery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2MARM	Ernest Wery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU1FLAM	Flament	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BRU2FLAM	Flament	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non				oui			
BRU1GAVR	Gavroche	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU2GAVR	Gavroche	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU1ROSE	La Roseraie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU2ROSE	La Roseraie	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU1LVOL	La Volville	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2LVOL	La Volville	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU1LOUZ	Loubet	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU2LOUZ	Loubet	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU1LYCA	Lycée Carnot	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non							oui
BRU2LYCA	Lycée Carnot	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non							oui
BRU1LYTP	Lycée des Travaux Publics	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non	a l'étude						
BRU1MAIR	Mairie de Labussière	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2MAIJ	Maréchal Juin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BRU2MLEC	Maréchal Leclerc	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non							oui
BRU1MAR2	Marmottan	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non							oui
BRU2MAR2	Marmottan	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non							oui
BRU2PDLL	Parc de La Lawe	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BRU2PEGO	Pégoud	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU1REPU	République	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU2REPU	République	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU1RMOU	Résidence Moulin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2RMOU	Résidence Moulin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BRU1SMAR	Saint-Martin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui							
BRU2SMAR	Saint-Martin	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui							
BRU1SQHE	Square Hemery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BRU2SQHE	Square Hemery	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BRU1VHUG	Victor Hugo	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui			oui				
BRU2VHUG	Victor Hugo	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	oui	oui				oui			
BRU1RDVI	Viveret	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2ZI	Z.A.L. 3	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAL1BELF	Belfort	CALONNE-RICOUART	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAL2BELF	Belfort	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAL1GARE	Calonne Gare SNCF	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui	non	oui	non						oui	
CAL1PLAN	Calonne Mairie	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAL2PLAN	Calonne Mairie	CALONNE-RICOUART	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAL2CALV	Delattre	CALONNE-RICOUART	poteau	oui	non	oui	non					oui		
CAL2RDBR	Rue de Bruay	CALONNE-RICOUART	poteau	oui	non	oui	non						oui	
CAL1G4CH	Rue d'Ourton	CALONNE-RICOUART	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAL2G4CH	Rue d'Ourton	CALONNE-RICOUART	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAC1LPLA	Camblain-Châtelain Mairie	CAMBLOIN-CHATELAIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAM1BBOU	Basse Boulogne	CAMBRIN	abri	oui	non	oui	non	oui						
CAM2BBOU	Basse Boulogne	CAMBRIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR1ARAG	Aragon	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR2ARAG	Aragon	CARVIN	abri pub	oui	non	oui	non	oui						
CAR1CHGU	Berlioz	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR2CHGU	Berlioz	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR1ECOL	Carvin Ecole Apollinaire	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR2ECOL	Carvin Ecole Apollinaire	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
CAR1EGLI	Carvin Eglise	CARVIN	abri	oui	non	oui	non	oui						
CAR2EGLI	Carvin Eglise	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR2POST	Carvin Poste	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non			oui				
CAR1ZOLA	Carvin Zola	CARVIN	abri	oui	non	oui	non				oui			
CAR2ZOLA	Carvin Zola	CARVIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
CAR1SPA3	Cité Saint-Paul	CARVIN	Poteau	oui	non	oui	non					oui		
CAR1EPIN	Epinoy	CARVIN	Abri pub	oui	non	oui	non	oui						

								Etude des ITA					Bilan des ITA	
Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquies du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
BET1GARA	Béthune Gare SNCF	BETHUNE	Abri pub	oui	non	oui	non	oui		oui	oui	non		
BET1LYQB	Béthune Lycée Malraux - Quai B	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui	non		
BET1LYQD	Béthune Lycée Malraux - Quai D	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui	non		
BET1CESP	Centre Sportif Lagrange	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non			oui		non		
BET1CLEC	Clemenceau - Quai C	BETHUNE	Abri pub	oui	non	oui	non				oui	non		
BET1CLEL	Clemenceau - Quai D	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui				non		
BET1GAUT	Gauthier	BETHUNE	abri pub	oui	non	oui	non			oui		non		
BET2GAUT	Gauthier	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non			oui		non		
BET2GMOU	Gros Moulin	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui	non	oui	
BET1HDO	Hôtel des Postes	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui	non		
BET1JUN	Julien	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui		oui				
BET2JUN	Julien	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui			oui			
BET1LOND	Londres	BETHUNE	Abri pub	oui	non	oui	non			oui				
BET1MANN	Mannessier	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BET2MFRA	Mendès France	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BET2PDPE	Parc du Perroy	BETHUNE	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BET1MARN	Paul Marcel	BETHUNE	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
BET2MARN	Paul Marcel	BETHUNE	Poteau	oui	non	oui	non			oui				
BET2PDPA	Place de Paris	BETHUNE	0	oui	non	oui	non						oui	
BET1PDPA	Pont des Dames	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BET1PRIE	Prieuré	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BET1MAIN	Résidence Chambord	BETHUNE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BET2MAIN	Résidence Chambord	BETHUNE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BET2ROUS	Rousseau	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BET2RDRO	Rue des Roses	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BET1SENE	Sénéchal	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non					oui		
BET2SULL	Sully	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BET1UNIV	Université d'Artois	BETHUNE	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BET2UNIV	Université d'Artois	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BET1VAR	Varsovie	BETHUNE	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BET2VAR	Varsovie	BETHUNE	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BEU1CALV	Beuvry Calvaire	BEUVRY	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BEU2CALV	Beuvry Calvaire	BEUVRY	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BEU1DISP	Beuvry Gosselin	BEUVRY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
BEU2DISP	Beuvry Gosselin	BEUVRY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
BEU2HOPI	Beuvry Hôpital	BEUVRY	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BEU1LYCE	Beuvry Lycée Yourcenar	BEUVRY	abri	oui	non	oui	non				oui			
BEU2MAIR	Beuvry Mairie	BEUVRY	abri	oui	non	oui	non				oui			
BEU1PAST	Beuvry Pasteur	BEUVRY	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BEU2PAST	Beuvry Pasteur	BEUVRY	abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
BEU1JPRE	Delbecque	BEUVRY	abri pub	oui	non	oui	non			oui				
BEU1BALL	Grand Ballon	BEUVRY	Abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BEU1PISC	Parc de la Loisine	BEUVRY	Poteau	oui	non	oui	non							oui
BEU2PISC	Parc de la Loisine	BEUVRY	Poteau	oui	non	oui	non							oui
BEU1ROU	Route de Lille	BEUVRY	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BIL2CIME	Billy-Montigny Cimetière	BILLY-MONTIGNY	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BIL1EPIN	Billy-Montigny Epinette	BILLY-MONTIGNY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
BIL2EPIN	Billy-Montigny Epinette	BILLY-MONTIGNY	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
BIL1RLAN	Langevin	BILLY-MONTIGNY	poteau	oui	non	oui	non				En partie accessible			
BIB1ECMA	Billy-Berclau Ecole Maternelle	BILLY-BERCLAU	abri	oui	non	oui	non				oui			
BIB1MAIR	Billy-Berclau Mairie	BILLY-BERCLAU	abri	oui	non	oui	non	oui						
BIB2MAIR	Billy-Berclau Mairie	BILLY-BERCLAU	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BIB1PAST	Billy-Berclau Pasteur	BILLY-BERCLAU	abri	oui	non	oui	non						oui	
BIB2PAST	Billy-Berclau Pasteur	BILLY-BERCLAU	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BIB1CIBO	Cité Boulanger	BILLY-BERCLAU	poteau	oui	non	oui	non			oui				
BIB2CIBO	Cité Boulanger	BILLY-BERCLAU	abri	oui	non	oui	non				oui			
BIB1FOSS	Fosse 5	BILLY-BERCLAU	abri	oui	non	oui	non					oui		
BIB2FOSS	Fosse 5	BILLY-BERCLAU	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BRU2ZACHE	4 Chemins	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui	non	oui	non							
BRU1JALEN	Alfred Leroy	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU2JALEN	Alfred Leroy	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU1JALOU	Alouettes	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU2JALOU	Alouettes	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU2AVIA	Aviateurs	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
BRU1BOUL	Boulogne	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	oui	non	non						oui	
BRU1CASE	Bruay Caisse de Secours	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BRU2CASE	Bruay Caisse de Secours	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	abri	oui	non	oui	non						oui	
BRU1PDGU	Bruay Centre Commercial	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BRU1IMPO	Bruay Centre des impôts	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	non	oui	non							
BRU2IMPO	Bruay Centre des impôts	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BRU1CLIN	Bruay Clinique	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non	oui						
BRU2CLIN	Bruay Clinique	BRUAY-LA-BUISSIÈRE	Poteau	oui	oui	non	non	oui						

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Etude des ITA				Bilan des ITA	
									Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquiescer du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
ABL1BOUT	Boutzeur	ABLAIN-SAINT-NAZAIRE	Abri	oui	non	oui	non			oui	oui			
ADX1EPIN	EpINETTE	AIX-NOULETTE	Abri	oui	oui	non	non							
ANG1MOUL	Clemenceau	ANGRES	abri	oui	non	oui	non	oui						
ANG2MOUL	Clemenceau	ANGRES	abri	oui	non	oui	non	oui						
ANG1DUGA	Duguay-Trouin	ANGRES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
ANN2CONC	Concurrence	ANNAY-SOUS-LENS	poteau	oui	non	oui	non				oui			
ANQ2FECO	Ferry	ANNEQUIN	poteau	oui	non	oui	non							
ANQ2RDJO	Rue des Jonquilles	ANNEQUIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
ANZ1MAIR	Annezin Mairie	ANNEZIN	Abri	oui	non	oui	non	oui						oui
ANZ2MAIR	Annezin Mairie	ANNEZIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
ANZ2COUS	Coussette	ANNEZIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
ANZ2PANI	Passage à Niveau	ANNEZIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
ANZ2RBLU	Rue Blum	ANNEZIN	poteau	oui	non	oui	non							oui
ANZ2ROS1	Rue des Rosiers	ANNEZIN	poteau	oui	non	oui	non					oui		
AUC2CCOM	Auchel Centre Commercial	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non					oui		
AUC1COSE	Auchel Collège Sévigné	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non					oui		
AUC1LYMI	Auchel Lycée Mixte	AUCHEL	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
AUC2LYMI	Auchel Lycée Mixte	AUCHEL	poteau	oui	oui	non	non						oui	
AUC1PISC	Auchel Piscine	AUCHEL	poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
AUC2PISC	Auchel Piscine	AUCHEL	poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
AUC1BASL	Basly	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non				oui			
AUC2MUSE	Belfort	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC1GROU	Briquet	AUCHEL	poteau	oui	oui	non	non						oui	
AUC2GROU	Briquet	AUCHEL	poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
AUC1CHAT	Chateaubriand	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC1EVRA	Eyraud	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC1CIVIL	Front Populaire	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC2POGO	Pogon	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC1CHA1	Rue Georges Bernard	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non					oui		
AUC2CHA1	Rue Georges Bernard	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUC2VAND	Vandervelde	AUCHEL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUM1EGLU	Auchy Mairie	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non		oui		oui			
AUM1EGLA	Eglantines	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUM2EGLA	Eglantines	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AUM1ACOP	Humbiot	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non		oui		oui			
AUM1JPRI	Jeannette Prin	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
AUM2JPRI	Jeannette Prin	AUCHY-LES-MINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
AUM2GASE	Sainte Elisabeth	AUCHY-LES-MINES	Abri	oui	non	oui	non	oui						
AV11GAR2	Avion Gare SNCF	AVION	poteau	oui	oui	non	non				oui			
AV12GAR2	Avion Gare SNCF	AVION	poteau	oui	oui	non	non				oui			
AV11GEND	Avion Gendarmerie	AVION	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
AV12GEND	Avion Gendarmerie	AVION	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
AV11BROS	Brossolette	AVION	poteau	oui	oui	oui	oui				oui			
AV12BROS	Brossolette	AVION	poteau	oui	oui	oui	oui				oui			
AV11CO2	Colonel Fabien	AVION	poteau	oui	non	oui	non							
AV11DELE	Delestraint	AVION	poteau	oui	non	oui	non	oui		oui				
AV12DELE	Delestraint	AVION	poteau	oui	non	oui	non	oui						
AV12MART	Martel	AVION	0	oui	non	oui	non					oui		
BAR2BAIL	Baillieux	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui	oui			oui			
BAR1BMW	Bd Marcel Wacheux	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BAR1CAPI	Capiaux	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BAR2CAPI	Capiaux	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BAR1CHAR	Charmilles	BARLIN	Abri	oui	non	oui	non		oui					
BAR2CHAR	Charmilles	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
BAR1FOSS	Fosse 5	BARLIN	Abri pub	oui	non	oui	non	oui					oui	
BAR1FOSS7	Fosse 7	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non						oui	
BAR2FOSS7	Fosse 7	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non	oui					oui	
BAR1FREN	Fresnicourt	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BAR2FREN	Fresnicourt	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BAR1JDAR	Jeanne d'Arc	BARLIN	poteau	oui	oui	non	non						oui	
BAR2JDAR	Jeanne d'Arc	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BAR1MARI	Marina	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BAR2MARI	Marina	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BAR1MILL	Millevoys	BARLIN	Abri	oui	non	oui	non	oui						
BAR2MILL	Millevoys	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui	oui						
BAR1REPT	Reptins	BARLIN	Abri pub	oui	oui	oui	oui						oui	
BAR2REPT	Reptins	BARLIN	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
BAR2RFOC	Rue Foch	BARLIN	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BET2POLY	Bethune Clinique	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui						
BET1COVE	Bethune Collège Verlaine	BETHUNE	poteau	oui	oui	non	non							oui
BET2COVE	Bethune Collège Verlaine	BETHUNE	Abri pub	oui	oui	non	non	oui		oui				oui
BET1GARE	Bethune Gare - Poincaré	BETHUNE	poteau	oui	non	oui	non	oui		oui	oui			

Schéma directeur d'accessibilité
Agenda d'accessibilité programmée

Annexe : liste des ITA

Code arrêt	Nom arrêt	Commune	Type d'arrêt	ITA	ITA PENTE	ITA <240	ITA pente et ITA <240	Possibilité de déplacer l'arrêt (sauf si à moins de 250 m de l'arrêt suivant)	Etude des ITA				Bilan des ITA	
									Possibilité de mettre la rue en sens unique	Possibilité de supprimer du stationnement	Possibilité d'effectuer des aménagements de voirie ou trottoir	Possibilité d'acquiescer du foncier	ITA non résolue	Demandant des études complémentaires
RUI2CIME	Ruitz Cimetière	RUITZ	abri	oui	oui	non	non						oui	
RUI2STA	Ruitz Zi nord	RUITZ	poteau	oui	non	oui	non	oui						
SAY2PDL	Sailly-Labourse Mairie	SAILLY-LABOURSE	abri	oui	non	oui	non				oui			
SAL1CITO	Blanches Laines	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
SAL2CITO	Blanches Laines	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
SAL1BRIZ	Briqueterie	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SAL2BRIZ	Briqueterie	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SAL1DOLE	Etienne Dolet	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SAL2DOLE	Etienne Dolet	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SAL1JOL	Joliat	SALLAUMINES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
SAL2JOL	Joliat	SALLAUMINES	poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
SAL1AON	Laon	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SAL2AON	Laon	SALLAUMINES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
SOU1VOLT	Voltaire	SOUCHEZ	poteau	oui	non	oui	non	oui						
VAU2VER	Chemin Vert	VAUDRICOURT	poteau	oui	non	oui	non				oui			
VER2RDL	Creuse	VENDIN-LES-BETHUNES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
VER2MINE	Duflos	VENDIN-LES-BETHUNES	Poteau	oui	non	oui	non			oui				
VEN1EDOL	Dolet	VENDIN-LE-VIEIL	Abri + poteau	oui	oui	oui	oui						oui	
VEN2EDOL	Dolet	VENDIN-LE-VIEIL	poteau	oui	oui	non	non						oui	
VEN1PSAU	Saint-Auguste	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
VEN1CODE	Vendin Collège Desrousseaux	VENDIN-LE-VIEIL	poteau	oui	non	oui	non						oui	
VEN2MAIA	Vendin Mairie Annexe	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
VEN2MAIR	Vendin-le-Vieil Mairie	VENDIN-LE-VIEIL	Poteau	oui	non	oui	non	oui						
VEM1GAMB	Gambetta	VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
VEM2JOUH	Jouhaux	VERMELLES	Poteau	oui	non	oui	non						oui	
VEM1RVOL	Rue Voltaire	VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
VEM1SOCR	Socrate	VERMELLES	poteau	oui	non	oui	non				oui			
VEM1CIME	Vermelles Cimetière	VERMELLES	abri pub	oui	non	oui	non				oui			
VEM1COPE	Vermelles Collège P. Eluard	VERMELLES	Poteau	oui	non	oui	non				oui			
VEQ1SDFE	Verquin Salle des Fêtes	VERQUIN	poteau	oui	non	oui	non				oui			
VEQ2SDFE	Verquin Salle des Fêtes	VERQUIN	abri	oui	non	oui	non			oui				
VER2DEGA	Rue de la Gare	VERQUIGNEUL	poteau	oui	non	oui	non	oui						
VIO1MAIR	Violaines Mairie	VIOLAINES	abri	oui	non	oui	non				oui			
VIO1MAPA	Violaines MAPAD	VIOLAINES	abri	oui	non	oui	non				oui			
WIN1LCOR	Cornet	WINGLES	poteau	oui	non	oui	non						oui	
WIN2LCAN	Parc Cabiddu	WINGLES	poteau	oui	non	oui	non	oui						
WIN2LTOR	Torjois	WINGLES	abri	oui	non	oui	non				oui			

Total ITA =613

Total = 173

Total = 41

ANNEXE 6

LA FICHE DE TERRAIN DES POINTS D'ARRET

SMT

Fiche diagnostic "points d'arrêt"

Date du relevé terrain :

Auteur :

1. Identification commune aux deux arrêts	
11. Commune	
12. Situation	en agglomération ☐ hors agglomération ☐
13. Nombre de lignes	Régulières Tadao ☐ Scolaires Tadao ☐ Conseil général 59 ☐ Conseil général 62 ☐
131. Numéro(s) de(s) ligne(s)	
15. Terminus de ligne	oui ☐ non ☐
16. Couple d'arrêts	face-à-face ☐ décalés ☐ dans deux rues ☐ arrêt unique ☐ prendre 2 fiches

2. Caractéristiques communes aux deux arrêts	
21. Carrefours	22. Traversées piétonnes
211. Présence carrefour en amont	oui ☐ non ☐
2111. Type de carrefour	feux ☐ stop / clp ☐ giratoire ☐ priorité droite ☐
212. Présence carrefour en aval	oui ☐ non ☐
2121. Type de carrefour	feux ☐ stop / clp ☐ giratoire ☐ priorité droite ☐
221. Traversée piétonne en amont	oui ☐ non ☐
2211. Trottoirs rabaissés / plateau	oui ☐ non ☐
222. Traversée piétonne en aval	oui ☐ non ☐
2221. Trottoirs rabaissés / plateau	oui ☐ non ☐
2222. Bandes podotactiles	oui ☐ non ☐

3. Arrêt 1/2 - arrêt suivant :	4. Arrêt 2/2 - arrêt suivant :
31. Caractéristiques de l'arrêt	41. Caractéristiques de l'arrêt
311. Stationnement	En alvéole ☐ En ligne ☐ En avancée ☐
312. Topographie	En pente >5% ☐ En dévers >2% ☐ En courbe ☐
32. Accès au bus	42. Accès au bus
321. Type d'accès	Quai ☐ Trottoir ☐ Sol ☐
322. Autre accès à préciser	
323. Hauteur d'accès	centimètres
33. Mobilier	43. Mobilier
331. Type de mobilier	Abri ☐ Abri pub ☐ Poteau ☐ Auvent ☐
332. Situation de l'abri / poteau	sur trottoir ☐ sur séparateur ☐ sur parking ☐
333. Présence de banc(s)	oui ☐ non ☐
334. Présence d'une poubelle	oui ☐ non ☐
335. Présence d'un poteau du CG62	oui ☐ non ☐
336. Autre à préciser :	
34. Revêtement au sol	44. Revêtement au sol
341. Type de revêtement	asphalte ☐ graviers ☐ pavés ☐ dalles ☐
342. Qualité du revêtement	pelouse ☐ autre à préciser :
35. Informations spécifiques PMR	45. Informations spécifiques PMR
351. Motif contrastant sur abri / poteau	oui ☐ non ☐
352. Zone de rotation 1,5*1,5	oui ☐ non ☐
353. Zone de repos 0,8*1,3 sous abri	oui ☐ non ☐
354. Zone d'attente 0,8*1,3 sur trottoir	oui ☐ non ☐
36. Stationnement	46. Stationnement
361. Stationnement proche de l'arrêt	oui ☐ non ☐
362. Localisation	En amont ☐ En aval ☐ Devant ☐
37. Cheminement piéton	47. Cheminement piéton
371. Obstacles dans le cheminement	oui ☐ non ☐
3711. Lesquels ?	
38. Eclairage	48. Eclairage
381. Présence d'un candélabre	oui ☐ non ☐
382. Eclairage autonome de l'abri	oui ☐ non ☐

SAFEGE

Juillet 2015

SMT

Fiche diagnostic "points d'arrêt"

3bis. Mesures arrêt 1/2 - arrêt suivant : 301. Largeur du cheminement d'accès centimètres 302. Largeur abri / poteau <> fil d'eau centimètres 303. Largeur abri / poteau <> façade centimètres	4bis. Mesures arrêt 2/2 - arrêt suivant : 301. Largeur du cheminement d'accès centimètres 302. Largeur abri / poteau <> fil d'eau centimètres 303. Largeur abri / poteau <> façade centimètres
--	--

3ter. Informations arrêt 1/2 - arrêt suivant : 3001. Nom de l'arrêt oui ☐ non ☐ 30011. Position rapport à la chaussée perpendiculaire ☐ parallèle ☐ 3002. Numéros de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 3003. Destination de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 3004. Plan du réseau complet oui ☐ non ☐ 3005. Plan du réseau sectorisé oui ☐ non ☐ 3006. Plan schématique de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 3007. Horaires en vigueur oui ☐ non ☐	4ter. Informations arrêt 2/2 - arrêt suivant : 4001. Nom de l'arrêt oui ☐ non ☐ 40011. Position rapport à la chaussée perpendiculaire ☐ parallèle ☐ 4002. Numéros de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 4003. Destination de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 4004. Plan du réseau complet oui ☐ non ☐ 4005. Plan du réseau sectorisé oui ☐ non ☐ 4006. Plan schématique de(s) ligne(s) oui ☐ non ☐ 4007. Horaires en vigueur oui ☐ non ☐
---	---

Remarques arrêt 1/2	Remarques arrêt 2/2
-----------------------------------	-----------------------------------

Avis mise en accessibilité Intervention simple ☐ Largeur suffisante ☐ Comblement alvéole ☐ Mise à hauteur du quai ☐ Nécessite intervention communale ☐ Voirie trop étroite ☐ Suppression stationnement ☐ Recalibrage voirie ☐ Modification plan de circulation ☐ Déplacement de l'arrêt ☐ Longueur insuffisante < 8m ☐ Nécessite réaménagement complet ☐	Avis mise en accessibilité Intervention simple ☐ Largeur suffisante ☐ Comblement alvéole ☐ Mise à hauteur du quai ☐ Nécessite intervention communale ☐ Voirie trop étroite ☐ Suppression stationnement ☐ Recalibrage voirie ☐ Modification plan de circulation ☐ Déplacement de l'arrêt ☐ Longueur insuffisante < 8m ☐ Nécessite réaménagement complet ☐
---	---

ANNEXE 7

LES HANDICAPS

Sommaire Annexe 7

7.1 Quel handicap ?

7.2 Le terme de P.M.R.

7.3 Les déficiences motrices

7.4 Les déficiences visuelles

7.5 Les déficiences auditives

7.6 Les déficiences vocales

7.7 Les déficiences intellectuelles et psychiques

1. Quel handicap ?

La notion de handicap est souvent réduite à la description des signes extérieurs et visibles : personne en fauteuil roulant, aveugle avec un chien guide, sourd ou fou. Cette vision réductrice du handicap n'établit pas le rapprochement indispensable entre les déficiences d'une personne (liées à une ou plusieurs pathologies) et l'environnement physique et social qui l'entoure. En effet, le handicap est l'aboutissement d'une chaîne de processus qui confronte :

- Une maladie, incluant les accidents, les traumatismes moraux ou physiques, les conséquences des complications de grossesse ou d'accouchement et les malformations congénitales ;
- Les déficiences qui sont les pertes ou dysfonctionnements des diverses parties du corps ou du cerveau résultantes en général d'une maladie ;
- Les incapacités qui sont les difficultés ou les impossibilités de réaliser des actes élémentaires comme se tenir debout, parler, entendre, comprendre, etc. Elles résultent en général de plusieurs déficiences ;
- Les désavantages qui désignent les difficultés ou impossibilités que rencontre une personne à remplir les rôles sociaux auxquels elle peut aspirer ou que la société attend d'elle.

2. Le terme de P.M.R.

Le parlement européen a adopté le terme « P.M.R. » pour Personnes à Mobilité Réduite, afin de souligner que le handicap peut se présenter sous de nombreuses formes et qu'il n'est pas que physique ou moteur mais peut aussi être sensoriel, intellectuel ou psychique. On trouve donc parmi les P.M.R. :

- Les personnes ayant une incapacité motrice ;
- Les personnes ayant une incapacité visuelle ;
- Les personnes ayant une incapacité auditive ;
- Les personnes ayant une incapacité cognitive (compréhension, mémorisation, repérage...) ;
- Les personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires ;
- Les personnes âgées,
- Les personnes allergiques ;
- Les personnes ayant des difficultés de compréhension (illettrisme par exemple) ;
- Les personnes encombrées de bagages, avec poussettes ou accompagnées d'enfants.

Près de 40 % de la population française déclare au moins une déficience ou difficulté dans la vie quotidienne en raison d'un problème de santé.



3. Les déficiences motrices

Généralités

La motricité est la capacité du corps ou d'une partie du corps à se mouvoir ou à se maintenir dans une position donnée de façon ordinaire, quelque soient le but et la fonction du mouvement produit ou du positionnement obtenu :

- Déplacement ;
- Fonction posturale,
- Action sur le monde extérieur ;
- Communication ;
- Alimentation ;
- Perception du monde extérieur ;
- Mouvement de réflexe et motricité automatique.

La déficience motrice est une atteinte de cette motricité : perte de substance ou altération d'une structure ou d'une fonction, physiologique ou anatomique.

La motricité est schématiquement permise par :

- Des structures de commande s : demandes volontaires ou involontaires du système nerveux central ;
- Des structures de régulation : coordination et contrôle des différentes demandes ;
- Des voies de transmissions des demandes : les voies nerveuses centrales et les nerfs périphériques ;
- L'appareil locomoteur | les muscles et l'outil sur lesquels ils agissent, le squelette (os et articulations).

Le classement des types de déficiences motrices couramment utilisé reprend ce schéma de commande volontaire du mouvement.

Principales causes de déficiences motrices

La plupart des déficiences citées ci-dessous ne sont pas sources que de déficiences motrices mais, notamment pour celles de lésions cérébrales, de déficiences multiples voir de polyhandicap.

Les principales causes de déficiences motrices peuvent être causées par des :

- Lésions cérébrales : lésions cérébrales à la naissance, suite à un traumatisme crânien, un accident vasculaire cérébral, encéphalopathies, etc. ;
- Lésions médullaires (moelle) et neuromusculaires (nerfs) : paraplégie, tétraplégie, poliomyélite, myopathie, etc. ;
- Lésions ostéo-articulaires (os et articulations) : malformations, amputations, scolioses, arthroses, etc.



Par ailleurs, les origines de ces déficiences sont multiples. Elles peuvent être congénitales ou acquises, suite à une malformation, une maladie, un accident ou le vieillissement, évolutives ou non évolutives.

Les personnes déficientes motrices

Les maladies à l'origine des déficiences motrices ne permettent pas d'établir une représentation claire et déterminer un type de personne atteinte. Il ne peut être évoqué ici que la diversité des situations rencontrées, pour alerter sur l'importance de la connaissance individualisée des situations des personnes.

- Personne en fauteuil roulant à assistance électrique ou manuel ;
- Personne pouvant effectuer avec ou sans aide de très courtes distances sans fauteuil ;
- Personne pouvant se déplacer mais avec la nécessité de repos fréquents ;
- Personnes pouvant se déplacer uniquement sur des équipements adaptés ;
- Etc.

4. Les déficiences visuelles

Généralités

La partie sensible de l'œil (la rétine) est constituée pour sa partie réceptrice de cellules appelées cônes et bâtonnets.

Les cônes sont sensibles à de forts éclaircissements. Trois types de cônes permettent de détecter le jaune, le vert et le bleu. Ils donnent également une vision précise des détails et de formes en lumière du jour.

Les bâtonnets sont sensibles à de plus faibles luminances et ne permettent pas de distinguer les couleurs. Ils sont sensibles uniquement aux contrastes de lumière et ne donne des formes et des mouvements qu'une perception grossière sans distinction de détails.

La densité des cônes (résolution de l'image et distinction des couleurs) est plus importante au centre de la rétine. En condition de faible lumière, rien ne peut être vu au centre de la rétine et les couleurs ne sont plus détectées. La capacité visuelle est fortement réduite et est compensée, grâce à la vision périphérique assurée par les bâtonnets, par la détection des différences d'intensité des objets environnants.

Principaux types de déficiences visuelles

Les atteintes de la vision centrale :

Dégénérescences maculaire liée à l'âge (DMLA), myopie forte, etc.

La vision périphérique fonctionne, permettant aux personnes de se déplacer sans grande difficulté : elles voient au niveau du sol et par les côtés, et perçoivent les mouvements.

Les atteintes de la vision périphérique :

Rétinite pigmentaire, glaucome, etc.

Vision tubulaire, perte de la vision nocturne, photophobie, halos autour des lumières, possibilités de souffrances. Les personnes ont de la difficulté à se déplacer car elles ne



perçoivent pas ce qui est à leurs pieds ou à leurs côtés (le champ d'alerte). Elles sont également très gênées en vision crépusculaire et nocturne.

Les atteintes partielles du champ visuel :

Décollement de la rétine, atteintes des voies optiques ou du cerveau, etc.

Difficultés à s'adapter aux changements de luminosités, gêne vis-à-vis de l'éblouissement, des reflets, altération des nuances des couleurs et de la perception des contrastes.

Les atteintes de l'ensemble du champ visuel :

Cataracte, atteintes de la cornée, rétinopathies diabétiques, uvéites, etc.

Ce type d'atteinte donne une vision plus ou moins floue qui concerne la vision centrale et périphérique, avec une acuité visuelle basse.

Les personnes déficientes visuelles

Cette notion regroupe un certain nombre de cas comme par exemple les personnes qui en voient rien et qui n'ont jamais vu, celles qui ont encore quelques faibles perceptions lumineuses, celles qui ont eu une vue parfaite avant de devenir aveugle plus ou moins complètement.

Pour essayer de réaliser certaines activités et faire face aux situations quotidiennes, les personnes non voyantes pourront mettre en pratique des techniques et mobiliser des moyens de compensation sensorielle : l'audition, l'odorat, le sens des masses, le toucher instrumental avec une canne, la représentation cognitive (facilité par une vision antérieure).

La personne mal voyante

L'étendue des possibilités visuelles de ces personnes est étroitement liée à un certain nombre de paramètres comme :

- Les capacités physiologiques de l'œil (vision de loin, de près, intermédiaire, les champs visuels, perception des couleurs et des contrastes) ;
- Des facteurs personnels (connaissances préexistantes, capacité cognitive, utilisation des informations sensorielles, état motivationnel, état physique) ;
- Les repères environnementaux (variations des couleurs et des contrastes, aspects temporels et spatiaux des objets visionnés, luminosité).

5. Les déficiences auditives

Généralités

L'oreille est un organe composé de trois grandes parties :

- L'oreille externe qui comprend le pavillon et le conduit auditif qui servent d'entonnoir véhiculant les bruits vers l'oreille moyenne ;



- L'oreille moyenne qui est constituée notamment de la caisse du tympan (marteau, enclume et étrier) qui vibre à l'arrivée des ondes sonores et transmet ces ondes à la cochlée dans l'oreille interne ;
- L'oreille interne est formée du labyrinthe dont une partie, la cochlée en forme de coquille d'escargot, reçoit les ondes sonores et les transforme en ondes nerveuses captées par l'organe de Corti. Le nerf auditif transmet des ondes nerveuses au cerveau qui les décode. C'est à ce niveau que le son est transformé, perceptible et entendu.

Principaux types de déficiences auditives

Les déficiences auditives peuvent résulter soit de maladies telles que la presbycusie, otospongiose ou otites, de traumatismes crâniens, de traumatismes sonores, d'expositions trop fréquentes et trop longues au bruit, de cause génétique, etc.

Deux types de déficiences auditives peuvent alors être déterminés :

- Les surdités de transmission qui sont des atteintes de l'oreille externe et moyenne. Toutes les fréquences sonores sont affectées. Ces surdités ne sont jamais totales. La personne perçoit bien sa voix ;
- Les surdités de perception qui affectent l'oreille interne, la cochlée, le nerf ou la zone auditive du cerveau. Les fréquences sonores sont plus ou moins bien perçues, la surdité peut être totale, la perception de la propre voix du sujet peut être affectée.

Les surdités mixtes (transmission et perception) sont les plus fréquentes. Il est à noter que les causes de déficiences auditives peuvent aussi affecter profondément les capacités d'équilibre des personnes.

Les personnes déficientes auditives

Les surdités sont classées selon le degré de perte auditive. Il existe plusieurs classifications dont celle du BIAP (Bureau international d'audiophonologie) selon la perte auditive moyenne :

- De 20 à 40 décibels : surdité légère ;
- De 40 à 70 décibels : surdité moyenne ;
- De 70 à 80 décibels : surdité sévère ;
- Supérieure à 80 décibels : surdité profonde.

Jusqu'à une perte de 70 décibels, la personne est dite malentendante.

L'évaluation des situations des personnes doit tenir compte en complément :

- De la date de survenance de la surdité (né sourd, devenu sourd pré ou post lingual, devenu sourd âgé ;
- Du milieu socioprofessionnel, l'attitude des parents ;
- La rééducation, le niveau d'étude, les capacités personnelles, etc.

Ainsi, certaines personnes sont sourdes-moyennes et utilisent la langue des signes et d'autres sont sourds profonds et parlent oralement. Le vrai critère est la capacité du sourd ou malentendant à utiliser son reste auditif et ses facultés compensatrices.

6. Les déficiences vocales



Généralités

Le langage est la faculté propre à l'homme d'exprimer et de communiquer sa pensée notamment au moyen d'un système de signaux vocaux : la parole. Le langage est élaboré en plusieurs phases dans le système nerveux central :

- Une première aire du cerveau (l'aire de Wernicke) intervient dans la perception des mots et des symboles du langage ;
- L'aire de Broca élabore le programme moteur qui permet de mettre en mouvement, de façon coordonnée, tous les éléments nécessaires à la prononciation ;
- L'aire pyramidale assure la motricité de toutes les parties du corps.

Les messages sont ensuite envoyés à l'organe de la parole, l'appareil phonatoire, composé :

- Du larynx avec notamment les cordes vocales qui produisent les sons ;
- Les voies aériennes inférieures, composées de la trachée et des bronches qui modifient l'intensité du son par les changements de pressions ;
- Les voies aériennes supérieures, composées de cavités résonnantes (pharynx, fosses nasales et sinus) qui modifient le timbre de la voix.

Principaux types de déficiences

Les déficiences du langage et de la parole peuvent être consécutives :

- D'une atteinte cérébrale comme une tumeur, un traumatisme crânien ou un accident cardio-vasculaire ;
- D'une dysfonction cérébrale au niveau de la zone du langage ;
- D'un dysfonctionnement du système nerveux central qui entraîne des troubles de l'apprentissage ;
- D'un problème de coordination motrice ;
- E malformations crânio-faciales ;
- D'une maladie dégénérative (sclérose en plaque).

Les déficiences peuvent alors prendre la forme d'une impossibilité à prononcer correctement un son de façon systématique, d'une difficulté à organiser les sons dans les mots, d'une incapacité à organiser les mots dans la phrase (avec ou sans trouble de la compréhension), d'un trouble du rythme de la parole ou d'une perturbation grave du développement du langage touchant à la fois à l'expression et la compréhension.

Les personnes déficientes

Les situations rencontrées sont très diverses, selon que les personnes connaissent des déficiences du langage ou de la parole.

Les personnes déficientes au niveau du langage rencontrent des difficultés dans la vie quotidienne avec toutes activités de l'esprit qui s'accompagnent des mots (même s'ils ne sont pas prononcés), l'utilisation des objets, la compréhension des images et des signaux, l'orientation dans le temps et l'espace, la mémoire.

Les personnes déficientes au niveau de la parole connaissent des difficultés avec la prononciation des mots et des phrases. Certaines pathologies, comme le bégaiement ou les



Part d

malformations cranio-faciales (becs de lièvres notamment), peuvent entrainer de plus des complexes chez la personne liés aux remarques qu'elle a subit ou subit toujours.

7. Les déficiences intellectuelles et psychiques

Généralités

De nombreuses confusions existent entre déficiences intellectuelles et déficiences psychiques. Ces deux termes sont souvent confondus dans la notion de déficience mentale. Pourtant les conséquences, l'évolution, l'insertion socioprofessionnelle sont très différentes.

La déficience intellectuelle marque le déficit de capacité d'apprentissage de la personne qui, dans son comportement, aura des difficultés plus ou moins importantes à s'adapter aux actes de la vie quotidienne. Cette personne sera handicapée par ses difficultés à améliorer son autonomie en raison de son incapacité totale ou partielle de profiter des apprentissages par l'instruction, l'expérience ou l'observation.

La déficience psychique désorganise les capacités d'adaptation et d'action de la personne qui, bien que pouvant être intellectuellement capable, éprouve des difficultés plus ou moins sévères à se comporter dans des actes quotidiens sans souffrance et à répondre aux exigences de la vie sociale de manière pertinente. Il est important de noter que de graves déficiences psychiques peuvent retentir sur les capacités intellectuelles et les apprentissages.

Origines et types de déficiences intellectuelles et psychiques

L'origine des déficiences mentales est soit :

- Génétique : aberrations chromosomiques comme la trisomie 21 ;
- Biologique : agressions prénatales, périnatales ou postnatales ;
- Psychologique : carences affectives, hospitalisme, etc. ;
- Ecologique : milieu socioculturel, mauvaises conditions de vie...

Les déficiences psychiques peuvent faire suite à des maladies mentales, mais aussi à une maladie neurologique, un traumatisme cérébral, une intoxication chronique (par l'alcool, les drogues ou les médicaments), ou à une anomalie génétique. Les principales maladies mentales sont :

- Les psychoses et notamment la schizophrénie : profonde perturbation de la pensée et des sentiments qui affectent la communication, la perception de soi, s'accompagnant de délire voire d'hallucination, replis sur soi ;
- Les troubles dépressifs graves et maniaque-dépressifs : humeur triste, perte d'intérêt, alternant avec des phases d'agitations extrêmes ;
- Les troubles obsessionnels et compulsifs graves amenant la personne à des actes répétitifs, irrépressible, prolongés, épuisant ;
- Les phobies et les troubles anxieux ;
- L'autisme : trouble de la fonction de relation ;
- Les syndromes frontaux, séquelles de traumatismes crâniens et de lésions cérébrales : altération de la mémoire et de l'attention ;
- Alzheimer et autres démences liées ou non à l'âge.



