



PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Annexe accessibilité

Pièce n°3

28 septembre 2017

Envoyé en préfecture le 03/10/2017

Reçu en préfecture le 03/10/2017

Affiché le 03/10/2017



ID : 081-248100737-20170928-DEL2017_168-DE

SOMMAIRE

1.	Rappel du contexte réglementaire : la loi Handicap du 11 février 2005	4
1.1	Le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport (SDA).....	5
1.2	Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).....	6
1.3	L'annexe Accessibilité du PDU	6
1.4	La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH).....	7
2.	L'accessibilité du réseau de transport du Grand Albigeois.....	8
2.1	Présentation de l'offre de transport du réseau du Grand Albigeois.....	8
2.2	Etat des lieux de l'accessibilité du réseau de transport du Grand Albigeois	11
2.2.1	Accessibilité du matériel roulant.....	11
2.2.2	Accessibilité des points d'arrêt de bus.....	15
2.2.3	Accessibilité du site internet des transports urbains de l'agglomération	19
2.2.4	Accessibilité de l'Espace Infos Mobilités.....	20
2.2.5	Modalités de formation des personnels en contact avec le public.....	21
2.3	Le SDA du Département du Tarn.....	22
2.4	Le SDA de la Région Midi-Pyrénées.....	23
3	Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).....	24
4.	La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH)	25
5.	Préconisations et actions du PDU	27
5.1	Une ville multimodale pour tous	27
5.2	Un réseau de transport public modernisé et accessible.....	29
5.3	Des voiries sécurisées et apaisées.....	31

1. Rappel du contexte réglementaire : la loi Handicap du 11 février 2005

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un élément majeur des politiques de mobilité et déplacements. Elle répond à des enjeux sociaux, de solidarité et de qualité des usages.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité). En effet, « constitue un handicap 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 ».

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements constitue donc une réelle opportunité pour l'ensemble de la société.

En matière de transports, la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui constitue le texte référence de base quant à l'organisation des transports en France.

Les types de handicap concernés sont les suivants :

- Les personnes atteintes d'une déficience visuelle ;
- Les personnes atteintes d'une déficience auditive ;
- Les personnes atteintes d'une déficience motrice ;
- Les personnes atteintes d'une déficience mentale, psychique ou cognitive.



La loi Handicap du 11 février 2005 comporte des mesures visant à assurer la continuité de la chaîne des déplacements en s'appuyant sur :

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transport ;
- Les PAVE (Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics) du ressort des communes ;
- L'annexe Accessibilité du PDU, objet du présent document ;
- La CIAPH (Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées).

1.1 Le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport (SDA)

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 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 et à mobilité réduite :

- Simplifie et explicite les règles d'accessibilité ;
- Prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers pour les structures qui ne peuvent satisfaire les délais réglementaires ;
- Permet donc aux services de transports publics d'élaborer un Ad'AP qui s'étend sur une période de 3 ans (2016 à 2018).

L'ordonnance précise également selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles.

Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de cette ordonnance.

Cette ordonnance crée ainsi l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) qui devient obligatoire pour tous les établissements recevant du public qui ne respecteraient pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014.

L'article 7 de cette ordonnance du 26 septembre 2014 a ajouté les articles L.1112-2-1 à L.1112-2-4 au code des transports. Ceux-ci donnent aux autorités organisatrices de transport qui n'ont pas élaboré de SDA la possibilité d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP), contracté alors en Sd'AP.



L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation, 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 certains cas.

Deux décrets ont précisé ces dispositions :

- Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 qui détermine le contenu et les conditions d'approbation des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP) ;
- Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 qui définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports). Il précise enfin la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

1.2 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Le document PAVE est établi dans chaque commune, sur l'initiative du Maire ou, le cas échéant, du Président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret du 21 décembre 2006.

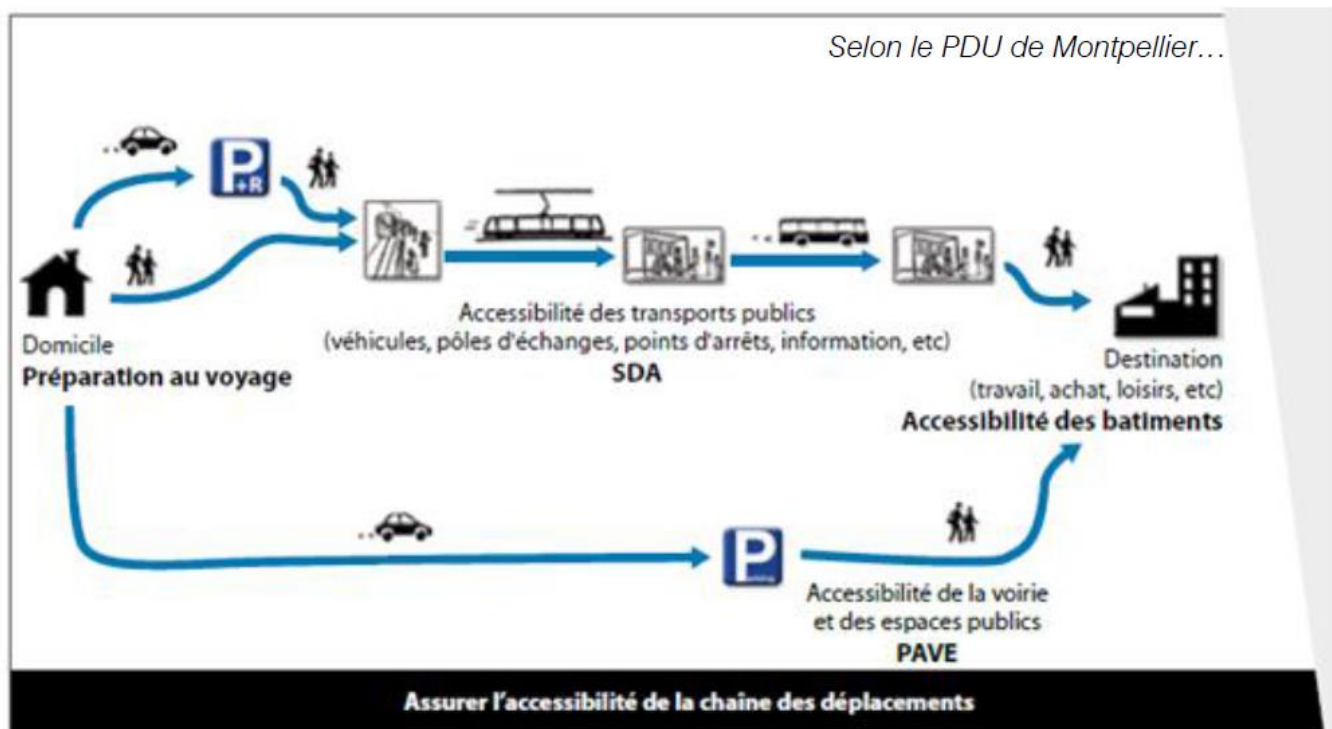
Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'intercommunalité concernée.

La loi prévoit que ce plan de mise en accessibilité fasse partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération.

1.3 L'annexe Accessibilité du PDU

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) comportent désormais une annexe particulière traitant de l'accessibilité (Article R.1214-1 du code des transports). Cette annexe regroupe notamment les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'ensemble de ce programme d'actions doit permettre de garantir la continuité de l'ensemble de la chaîne des déplacements, comme illustré sur le schéma suivant :



L'annexe Accessibilité PDU de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois, objet du présent document, reprend notamment l'ensemble des mesures et actions relatives au réseau de transports urbains, qui ont été définies dans l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) Transport de l'agglomération, en les intégrant dans la démarche plus globale de mobilité qui est assignée au PDU.

1.4 La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CIAPH)

La création d'une Commission Intercommunale d'Accessibilité est imposée à toutes les intercommunalités de plus de 5000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire. Elle est alors présidée par le président de l'EPCI qui arrête la liste des membres.

La CIAPH est compétente pour traiter des questions d'accessibilité dans le cadre des compétences de l'intercommunalité, à savoir :

- Les transports collectifs ;
- Les équipements reconnus d'intérêt communautaire ;
- Les opérations relatives au soutien à la réalisation de logements sociaux sur le territoire.



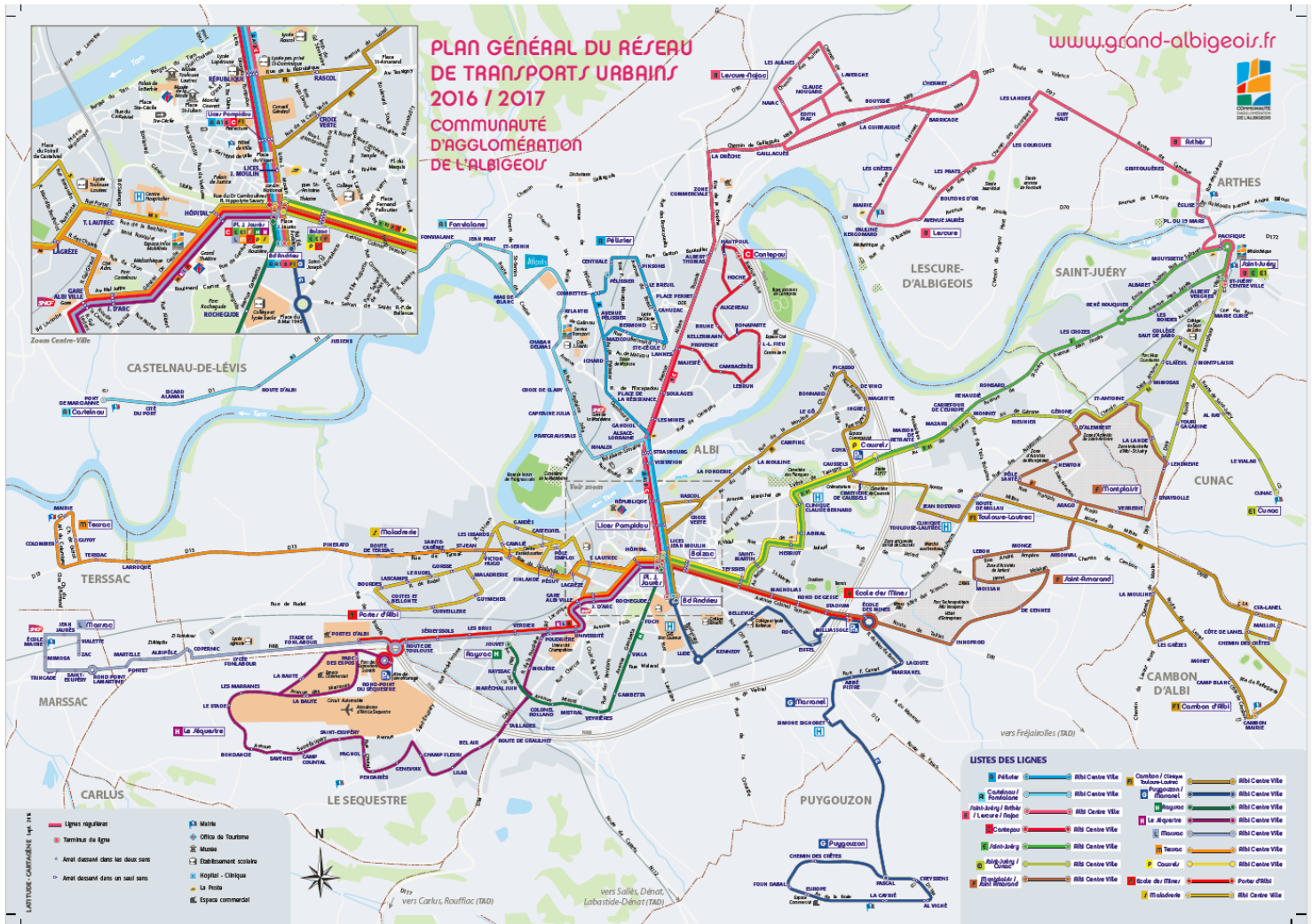
Les différentes mesures et actions définies dans le cadre de cette CIAPH sont complémentaires et coordonnées avec celles retenues dans les Commissions Communales d'Accessibilité (CCA). Il est à noter qu'à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois, seules les communes d'Albi et Saint-Juéry possèdent une CCA (les 15 autres communes ont une population inférieure à 5000 habitants en 2016).

2. L'accessibilité du réseau de transport du Grand Albigeois

2.1 Présentation de l'offre de transport du réseau du Grand Albigeois

• Les lignes régulières urbaines

Le réseau de transports urbains 2016/2017 du Grand Albigeois est composé de 16 lignes de bus régulières urbaines desservant 11 communes : Albi, Arthès, Cambon d'Albi, Castelnau-de-Lévis, Cunac, Lescure d'Albigeois, Le Séquestre, Marssac-sur-Tarn, Puygouzon, Saint-Juéry et Terrassac.



- Ligne A : Péliissier ↔ Albi centre-ville
- Ligne A1 : Castelnau-de-Lévis / Fonvialane ↔ Albi centre-ville
- Ligne B : Lescure d'Albigeois / Najac / Arthès / Saint-Juéry ↔ Albi centre-ville
- Ligne C : Cantepau ↔ Albi centre-ville
- Ligne E : Saint-Juéry ↔ Albi centre-ville
- Ligne E1 : Saint-Juéry / Cunac ↔ Albi centre-ville
- Ligne F : Montplaisir / Saint-Amarand ↔ Albi centre-ville
- Ligne F1 : Cambon d'Albi / Clinique Toulouse-Lautrec ↔ Albi centre-ville
- Ligne G : Puygouzon ↔ Albi centre-ville
- Ligne H : Rayssac ↔ Albi centre-ville

- Ligne K : Le Séquestre ⇔ Albi centre-ville
- Ligne L : Marssac-sur-Tarn ⇔ Albi centre-ville
- Ligne M : Terssac ⇔ Albi centre-ville
- Ligne P : Caussels ⇔ Albi centre-ville
- Ligne R : Ecole des Mines / P+R Milliassole ⇔ Portes d'Albi / Rond-Point du Séquestre
- Ligne S : Maladrerie ⇔ Albi centre-ville

Au total, le linéaire du réseau s'élève à 145 km (hors troncs communs) et n'a cessé de progresser depuis sa création. Cette croissance s'explique notamment par l'extension du Périmètre de Transports Urbains (PTU) depuis la naissance du réseau Albibus, qui, jusqu'en 2003, ne desservait que les communes d'Albi et Le Séquestre.



- Le Transport à la Demande (TAD)

En complément du réseau régulier, les services de Transport A la Demande existent depuis 2007 et desservent les 6 autres communes de l'agglomération présentant un caractère plus rural : Carlus, Dénat, Fréjairolles, Labastide-Dénat, Rouffiac et Saliès.

Le TAD est ouvert à tous. Le principe est simple : la ligne dessert des arrêts fixes et définis à certains horaires. Ce service fonctionne du lundi au samedi sur réservation téléphonique ou bien via le site internet de l'agglomération www.grand-albigeois.fr, jusqu'à une demi-journée avant le déplacement.

Le tarif du TAD est identique à celui des lignes régulières : de 0,22 € à 1,10 € avec la carte Pastel ou un ticket unitaire.

Ces TAD sont assurés par des 3 véhicules (minibus) de 9 places, facilitant la circulation sur les routes périurbaines ou de rase campagne, présentant un profil parfois très étroit.



- Le Transport scolaire

Depuis septembre 2006, la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois assure la compétence transport scolaire sur son PTU.

Le transport de ces scolaires s'effectue soit par les lignes régulières décrites précédemment, soit par l'intermédiaire de services dits « spéciaux scolaires ». Ces services sont réalisés par autocars et assurés par des transporteurs privés en sous-traitance. En 2016/2017, ce sont 13 circuits « spéciaux scolaires » qui viennent ainsi compléter le réseau d'agglomération et le maillage du territoire.



Au total, plus de 2500 élèves empruntent quotidiennement le bus ou le car pour se rendre à leur établissement scolaire, dont près de 500 élèves inscrits sur ces services « spéciaux scolaires ».

- Le Transport pour Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)

Créé en juillet 2004, le service de Transport de Personnes à Mobilité Réduite en fonctionnement du lundi au samedi est destiné aux personnes qui présentent un taux d'invalidité supérieur ou égal à 80%. Il dessert l'ensemble des 17 communes de l'agglomération.

La prise en charge est réalisée sur le domaine public, devant le domicile de l'utilisateur et la dépose est faite au plus près du lieu de destination. Les adhérents doivent effectuer leur réservation par téléphone auprès de la régie des transports urbains de l'agglomération au plus tard la veille du déplacement. L'accompagnement de l'utilisateur est possible et gratuit.



Ce service est assuré par 2 véhicules de 8-9 places spécialement aménagés, dont 2 emplacements UFR. Une équipe de 7 conducteurs formés et dédiés aux services de TAD/TPMR est en place depuis la rentrée 2015.

A ce jour, près de 400 abonnés (dont une centaine d'usagers réguliers) bénéficient de ce service de porte à porte, qui réalise en moyenne 9000 voyages par an. Le coût du voyage est identique au prix unitaire du ticket de bus, soit 1,10 €.

Ce service de TPMR répond ainsi à tout type de handicap sur l'ensemble du territoire intercommunal et constitue une offre de transport complémentaire adaptée en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2.2 Etat des lieux de l'accessibilité du réseau de transport du Grand Albigeois

La Communauté d'Agglomération de l'Albigeois a adopté lors de la séance du conseil communautaire du 17 décembre 2015 un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) Transport pour la période 2016-2018.

L'ensemble des actions majeures définies dans cet Ad'AP Transport sont donc retranscrites dans le présent document, afin d'appréhender l'accessibilité dans toute sa transversalité et ainsi de considérer chacune de ces mesures comme faisant partie intégrante de l'ensemble des actions retenues dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération albigeoise.

La mise en accessibilité du réseau urbain du Grand Albigeois s'articule autour plusieurs grands axes majeurs :

- Accessibilité du matériel roulant ;
- Accessibilité des points d'arrêt de bus ;
- Accessibilité du site internet des transports urbains ;
- Accessibilité de l'Espace Infos Mobilités ;
- Formation des agents de conduite et d'accueil ;
- Suivi et évaluation des actions entreprises.

2.2.1 Accessibilité du matériel roulant

A ce jour, le parc de matériel roulant est composé de 34 autobus urbains répartis de la manière suivante :

- 27 bus standards (longueur : 12m) ;
- 4 minibus (longueur : 10,50 m) ;
- 2 bus articulés (longueur : 18 m) ;
- 1 Businova de marque SAFRA, qui est un midibus tri-hybride de 10,55 m de long, doté de 77 places, qui est en phase de tests à l'heure actuelle. Ce véhicule est le premier bus électrique multi-hybride doté d'une motorisation électrique-hydraulique-thermique.





En complément du parc d'autobus urbains, des minibus assurent les services de TAD et les courses de TPMR :

- 3 véhicules de 9 places assurent les services TAD (1 Renault Trafic et 2 Ford Transit) ;
- 2 véhicules aménagés sont dédiés au transport PMR (2 Renault Master).



La réception d'un véhicule TPMR supplémentaire est prévue au cours du premier semestre 2017.

Le tableau suivant présente le récapitulatif de l'ensemble du parc roulant actuel de la régie des transports urbains de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois au 31 octobre 2016 :

Parc roulant de la Régie des Transports Urbains du Grand Albigeois au 31/10/2016

AUTOBUS URBAINS

Marque	Catégorie	Type	Numéro parc	Date mise en circulation	Rampe d'accès	Agenouillement	Annonce sonore	Annonce visuelle	Nombre de places			
									Assises	Debout	UFR	Total
SAFRA	Midibus	Busnova	001	07/08/2015	Rampe manuelle	x	x	x	17	59	1	77
Mercedes Benz	Articulé	0 530 G	406	26/12/2011	Rampe manuelle	x	x	x	33	130	2	163
Mercedes Benz	Articulé	0 530 G	407	09/08/2012	Rampe manuelle	x	x	x	33	130	2	163
Man	Standard	A 21	608	20/04/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	609	20/04/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	610	22/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	611	22/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	612	22/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	613	30/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	614	30/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	615	30/05/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	616	18/06/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	617	18/06/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Standard	A 21	618	18/06/2007		x	x		28	78	1	107
Man	Midibus	A 47	701	19/01/2009	Rampe électrique	x	x	x	18	59	1	78
Man	Midibus	A 47	702	19/01/2009	Rampe électrique	x	x	x	18	59	1	78
Man	Midibus	A 47	703	19/01/2009	Rampe électrique	x	x	x	18	59	1	78
Man	Midibus	A 47	704	08/06/2009	Rampe électrique	x	x	x	18	59	1	78
Man	Standard	A 37	801	01/03/2012	Rampe manuelle	x	x	x	18	81	2	101
Man	Standard	A 37	802	01/03/2012	Rampe manuelle	x	x	x	18	81	2	101
Man	Standard	A 37	803	01/03/2012	Rampe manuelle	x	x	x	18	81	2	101
Man	Standard	A 37	804	01/03/2012	Rampe manuelle	x	x	x	18	81	2	101
Man	Standard	A 37	805	20/08/2013	Rampe manuelle	x	x	x	24	81	2	107
Man	Standard	A 37	806	25/09/2014	Rampe manuelle	x	x	x	27	76	2	106
Man	Standard	A 37	807	25/09/2014	Rampe manuelle	x	x	x	27	76	2	106
Man	Standard	A 37	808	22/08/2015	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	809	22/08/2015	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	810	22/08/2015	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	811	22/08/2015	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	812	04/01/2016	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	1601	21/09/2016	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	1602	21/09/2016	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	1603	21/09/2016	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102
Man	Standard	A 37	1604	21/09/2016	Rampe manuelle	x	x	x	28	72	2	102

FOURGONS TAD ET TPMR

Ford	Fourgon	TRANSIT	TAD 101	21/11/2007					9	0		9
Ford	Fourgon	TRANSIT	TAD 102	21/11/2007					9	0		9
Renault	Fourgon	TRAFIC	TAD 103	23/03/2012					9	0		9
Renault	Fourgon	MASTER	TPMR	06/12/2013	Rampe manuelle				9	0	2	9
Renault	Fourgon	MASTER	TPMR	03/05/2011	Rampe manuelle				9	0	2	9

D'un point de vue méthodologique selon la réglementation, un autobus urbain est considéré comme accessible s'il respecte les critères cumulatifs suivants :

- Plancher bas intégral ;
- Rampe d'accès électrique ou manuelle ;
- Système d'agenouillement du véhicule ;
- Au moins un emplacement réservé à un fauteuil roulant (espace UFR / place PMR) ;
- Quatre places réservées aux personnes à mobilité réduite ;
- Un dispositif d'annonce sonore et visuelle.

L'annexe 11 du Journal Officiel (JO) de la République Française en date du 12 mai 2007 définit les règles d'exploitation des véhicules de transport en commun accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

A l'heure actuelle, il s'avère que 68% des autobus urbains du parc répondent à la totalité de ces critères (soit 23 bus sur 34). Par ailleurs, il convient de préciser que le système d'agenouillement équipant l'ensemble des véhicules, c'est-à-dire l'inclinaison du véhicule du côté où se situe le quai, permet d'améliorer l'accostage aux points d'arrêt du réseau afin de faciliter la montée à bord des autobus et la descente sur le quai au point d'arrivée.

- Annonces sonores dans les bus

A ce jour, la totalité des 34 bus sont équipés d'annonces sonores respectant les normes édictées d'accessibilité. Les annonces sonores sont diffusées à bord des véhicules avec mention de la ligne de bus desservie, arrêts desservis et destination de ligne, mais également à l'extérieur des véhicules avec présence de haut-parleurs annonçant la ligne et la destination pour les personnes non voyantes, mal voyantes ou souffrant d'une déficience visuelle.

Ces équipements ont été réalisés dans le cadre du déploiement du dispositif de Système d'Aide à l'Exploitation et Informations Voyageurs (SAEIV) en 2014 par la collectivité sur l'ensemble du matériel roulant récent.

De plus, tout nouveau véhicule acquis dans le cadre du programme pluriannuel de renouvellement des bus, inscrit également dans l'Ad'AP Transport, est systématiquement doté de cette technologie avant sa mise en service sur le réseau.

- Informations visuelles

23 véhicules (soit 68% du parc) sont équipés actuellement en informations visuelles, composées des technologies suivantes :

- Girouette frontale présentant la lettre et la destination de la ligne de bus ;
- Girouette arrière indiquant la lettre de la ligne ;
- Bandeau lumineux intérieur indiquant la ligne et le prochain arrêt desservi (cf. première photo ci-dessous) ;
- Bandeau lumineux extérieur latéral (situé sur le flanc droit des véhicules) indiquant également la lettre de la ligne et la destination associée (cf. deuxième photo ci-dessous).



De plus, le plan général du réseau de transport de l'agglomération est également affiché en 2 exemplaires au niveau des voussoirs dans chaque véhicule. Ces supports d'information papier viennent ainsi compléter l'ensemble du dispositif technologique décrit précédemment, afin d'améliorer l'information voyageurs sonore et visuelle à bord lors du voyage.

- Programme prévisionnel de renouvellement des véhicules

Le programme pluriannuel prévisionnel de renouvellement du parc de bus défini par la collectivité propose l'acquisition de 5 véhicules par an sur les 2 prochaines années (exercices 2017 et 2018).

Ce renouvellement échelonné des véhicules vient donc s'inscrire dans une logique de remplacement des premiers autobus standards achetés en 2007 par la collectivité, qui sont notamment dépourvus de rampe d'accès.



Pour les deux prochaines années, la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois va poursuivre son effort d'investissement estimé à 1,1 M€ HT en 2017 et 1,1 M€ HT en 2018.

L'objectif est qu'à l'horizon fin 2018, l'intégralité du parc roulant soit accessible aux personnes à mobilité réduite avec respect total de l'ensemble des critères normés.

2.2.2 Accessibilité des points d'arrêt de bus

Le réseau de transport 2016/2017 du Grand Albigeois est composé de 447 points d'arrêt de bus (hors points d'arrêt TAD et points d'arrêt des circuits spéciaux scolaires). Ils sont tous équipés en mobilier urbain (abri voyageurs ou poteau d'arrêt en fonction de l'importance de l'arrêt et de sa fréquentation) :

- 130 abris voyageurs ;
- 317 poteaux d'arrêt de bus.

Un diagnostic complet a été réalisé entre 2013 et 2014, afin d'avoir une vision exhaustive et une photographie précise de l'état des lieux de l'accessibilité de chacun de ces points d'arrêt selon le référentiel technique et le guide méthodologique publié par le CERTU¹.

Les informations collectées sur le terrain lors de la phase de diagnostic ont permis de calculer un indicateur d'accessibilité pour chaque point d'arrêt. L'objectif de cet indicateur est donc de mesurer la difficulté pour une personne en situation de handicap d'utiliser le réseau de transport avec attente d'un bus sur un quai et de monter à bord, puis de descendre.

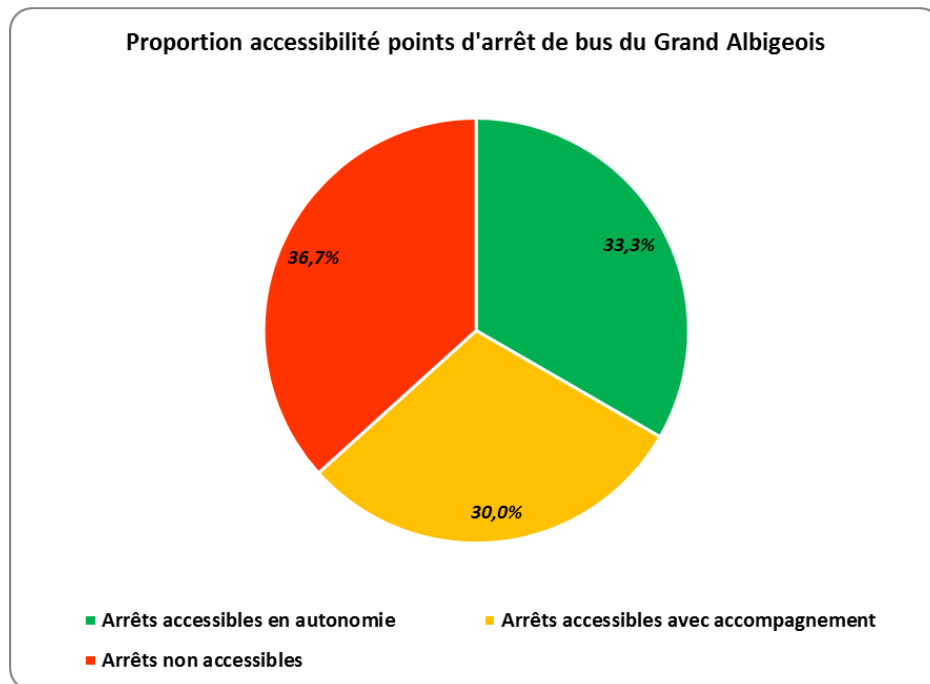
¹ Source : Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous, additif au guide méthodologique, 2001, CERTU

L'accessibilité de chaque point d'arrêt a été classifiée selon 3 catégories :

- Le point d'arrêt est accessible en autonomie ;
- Le point d'arrêt est accessible avec des mesures d'accompagnement ou avec l'aide conseillée d'une personne accompagnante ;
- Le point d'arrêt est non accessible.

Il en ressort qu'à l'heure actuelle sur un total de 447 points d'arrêt :

- **149 points d'arrêt sont accessibles en autonomie (33%) ;**
- **134 points d'arrêt sont accessibles avec des mesures d'accompagnement (30%) ;**
- **164 points d'arrêt ne sont pas accessibles (37%).**



En ce qui concerne l'information visuelle présente aux arrêts de bus, la collectivité a investi en 2012 dans l'achat de plus de 300 poteaux d'arrêt. De plus, un contrat de mise à disposition d'abris voyageurs a été conclu pour équiper notamment les arrêts les plus fréquentés du réseau. L'ensemble de ces actions entreprises ont permis d'améliorer la visibilité des points d'arrêt par une matérialisation et le confort des voyageurs lors de l'attente du bus.

Dans le détail, les abris voyageurs vitrés type urbains possèdent le nom de l'arrêt et le logo de l'agglomération sur le bandeau frontal.

Les modèles avec retours vitrés latéraux (photo n°2 ci-dessous) possèdent un bandeau latéral droit avec inscription de la lettre de la ligne de couleur contrastée. Ce retour vitré latéral possède également des bandes contrastées lisibles à 15m.



Les informations relatives au réseau (plan des lignes, fiches horaires, tarifs en vigueur, informations commerciales...) sont affichées à l'intérieur d'un cadre horaire fixé sur une vitre arrière de l'abri, à proximité immédiate du banc (pour les modèles équipés, si les caractéristiques géométriques de la voirie le permettent) pour une attente assise des voyageurs de manière plus aisée.

Les poteaux d'arrêt, implantés principalement sur des arrêts moins fréquentés ou des arrêts de descente, possèdent une tête avec mention du nom de l'arrêt à côté du logo de l'agglomération, ainsi que la mention des lettres des lignes de bus de couleur contrastée avec destination associée.



Les horaires de passage des bus de chacune des lignes concernées sont affichés dans le cadre horaire situé juste en dessous et prévu à cet effet avec indication des tarifs en vigueur et de toutes les informations commerciales du réseau.

- Identification des points d'arrêts prioritaires

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, précise de manière exhaustive la définition d'un point d'arrêt prioritaire.

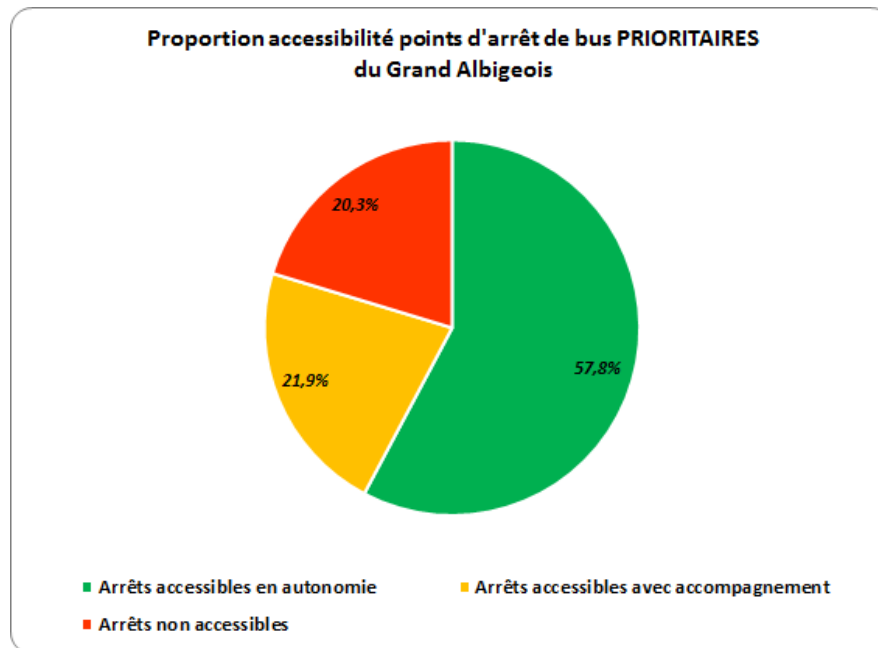
Les lignes structurantes du réseau sont des lignes possédant une offre de transport importante avec de fortes fréquences et généralement cadencées. Ces lignes ont été identifiées comme étant les suivantes :

- la ligne C desservant le quartier de Cantepau ;
- la ligne H desservant les quartiers de Veyrières et Rayssac ;
- la ligne P desservant la zone de Caussels via Lapanouse ;
- la ligne R reliant les Portes d'Albi à l'Ecole des Mines en desservant notamment l'université Champollion, la gare SNCF Albi-Ville, le centre-ville et le stade.

L'application du décret fait ressortir l'existence de 187 points d'arrêt considérés comme prioritaires, soit 42% des points d'arrêt de l'ensemble du réseau.

Dans le détail, ces arrêts prioritaires se répartissent de la manière suivante en termes d'accessibilité :

- 108 points d'arrêt sont accessibles en autonomie (58%) ;
- 41 points d'arrêt sont accessibles avec des mesures d'accompagnement (22%) ;
- 38 points d'arrêt ne sont pas accessibles (20%).



En résumé, ce sont donc au total 79 points d'arrêt prioritaires qui sont à mettre en conformité et qui font donc l'objet d'une programmation de travaux d'aménagements pour 2017 et 2018.

- Programmation pluriannuelle des aménagements

Le programme prévisionnel pluriannuel d'aménagements des points d'arrêt de bus et création de quais bus accessibles pourra être réalisé soit dans le cadre d'opérations ponctuelles, de travaux de réfection, d'aménagements urbains ou de projets d'aménagements de voirie et notamment lors d'opérations programmées dans le cadre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) des communes membres.



La programmation prévisionnelle des aménagements à réaliser a été répartie de manière équilibrée, afin de lisser les investissements afférents à ces opérations pris en charge par la collectivité.

Les 79 aménagements restant à réaliser sont donc programmés pour 2017 et 2018, afin de rendre accessibles l'intégralité des arrêts définis prioritaires sur le territoire au plus tard au 31 décembre 2018.

- Estimation financière et répartition des coûts sur la période 2017-2018

Le coût des aménagements de quais bus sera affiné au cas par cas. En effet, le coût réel du réaménagement ou de création d'un quai est fonction de la topographie du site (profil du terrain naturel) et des caractéristiques géométriques de la voirie et des trottoirs s'il y a lieu.

Néanmoins, une estimation financière a été réalisée, afin de déterminer une enveloppe budgétaire globale nécessaire à ces investissements. Les retours d'expérience en matière d'aménagement de voirie et de création de quais bus accessibles font ressortir un chiffre moyen de 7 000 € HT environ par quai.



Cette estimation chiffrée permet ainsi de déterminer l'enveloppe pluriannuelle nécessaire à la réalisation des investissements restants. L'enveloppe globale octroyée s'élève à environ 0,6 M€ HT pour l'ensemble des travaux programmés sur la période 2017 à 2018.

2.2.3 Accessibilité du site internet des transports urbains de l'agglomération

La mise en application de l'article 47 de la loi Handicap n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des chances stipule que tous les services de communication publique en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées.

Tous les sites internet doivent donc être mis à la disposition de tous les individus, quels que soient leur matériel ou logiciel, leur infrastructure réseau, leur langue maternelle, leur culture, leur localisation géographique, ou leurs aptitudes physiques ou mentales (définition de l'accessibilité par le World Wide Web Consortium).

Les informations relatives aux transports urbains faisant partie intégrante du site internet institutionnel de l'agglomération (www.grand-albigeois.fr), un soin tout particulier a été pris pour le rendre le plus accessible possible. L'accessibilité du site web est donc la mise en œuvre de solutions pour permettre aux handicapés et aux seniors un accès à tous les services et contenus en ligne. La Communauté d'Agglomération de l'Albigeois a développé son site de façon à ce qu'il réponde aux normes en vigueur pour les administrations, à savoir le RGAA : Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations.



Cette image illustre la rubrique web des transports urbains du Grand Albigeois, qui respecte les normes d'accessibilité sur les aspects graphismes, intégration et développements. De plus, l'ensemble des pages du site web de l'agglomération (hormis la page d'accueil général) possèdent le A+ A-, qui permet de favoriser l'accessibilité avec grossissement/réduction des caractères d'écriture des pages consultées.

2.2.4 Accessibilité de l'Espace Infos Mobilités

L'Espace Infos Mobilités, situé au 16 avenue Général de Gaulle à Albi, est l'agence commerciale des transports urbains de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois : il s'agit d'un Etablissement Recevant du Public (ERP) de 5^{ème} catégorie.

Un diagnostic complet de l'accessibilité a été effectué en mars 2015 dans le cadre de l'Ad'AP des bâtiments communautaires de l'agglomération. Les points suivants ont été examinés :

- Parkings à proximité : emplacements PMR accessibles, dimensions des places, signalisation des emplacements, cheminement extérieur... ;
- Entrée principale : repérage, largeur des portes, ouverture des portes, seuil de porte, aire de manœuvre au niveau de la porte d'entrée... ;
- Intérieur de l'établissement : cheminement intérieur, revêtements au sol, largeurs des allées, éléments de repos (chaises, bancs...) zone d'accueil surbaissée, étiquetages lisibles avec couleur contrastée...

Des travaux de rénovation intégrale ont été entrepris en décembre 2014 à l'occasion de son ouverture afin de le rendre accessible conformément à la réglementation en vigueur.



Cette agence commerciale est donc accessible pour les personnes à mobilité

2.2.5 Modalités de formation des personnels en contact avec le public

Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au SDA Ad'AP a apporté des précisions en matière de formations à prévoir pour le personnel en contact avec le public et aux besoins des usagers handicapés et à mobilité réduite.



Les formations dispensées par l'agglomération à l'ensemble des agents de conduite porteront notamment sur les thématiques suivantes :

- Connaissance des différents handicaps avec des mises en situation des personnels (tous handicaps confondus : handicaps physiques ou moteurs, handicaps mentaux, déficience visuelle et auditive, mobilité réduite...) ;
- Accueil et transport des usagers en situation de handicap ;
- Formation Gestes & Postures à adopter ;
- Formation conduite rationnelle et préventive ;
- Formation sur l'utilisation des élévateurs et rampes d'accès équipant les autobus.

L'ensemble des 58 conducteurs du réseau de transports urbains de l'agglomération sont concernés par ces actions de formation qui seront entreprises dans le plan de formation.

En raison des contraintes d'exploitation du réseau et pour assurer la continuité du service public de transport, il est décidé de former des groupes de 5 conducteurs et de dispenser les formations pendant les périodes de petites vacances scolaires (Toussaint, Noël, Hiver et Pâques) des années 2017 et 2018. Ces formations se dérouleront sur 2 jours pendant ces périodes. Le nombre total estimé d'heures de formation s'élève à 15 h par agent.

2.3 Le SDA du Département du Tarn

Ce schéma est un document de planification qui établit la programmation des investissements à réaliser et les mesures d'organisation à mettre en œuvre sur une durée totale de 6 ans. Il vient enrichir les bases de la politique du Département en matière d'accessibilité de son réseau interurbain.

La mise en place d'un réseau performant a profondément réorganisé et dynamisé le transport départemental du Tarn. Cette ambition se traduit par une amélioration généralisée de l'accessibilité : accessibilité des territoires interurbains, accessibilité financière du réseau, accessibilité de l'information et facilité d'utilisation des outils et services proposés.

Le réseau Tarnbus est composé de 23 lignes régulières, dont 2 lignes à haut niveau de service (lignes 703 et 709).



633 points d'arrêt commerciaux sont desservis, ils présentent une grande disparité et ne répondent pas tous aux caractéristiques d'accessibilité. En effet, le diagnostic du SDA met en exergue le fait que seuls 11% des arrêts sont accessibles, mais seuls **252 points d'arrêt ont été définis comme prioritaires, soit environ 40% du réseau.**

Au total, ce sont 445 poteaux d'arrêt qui équipent l'ensemble du réseau Tarnbus. Le Conseil Départemental du Tarn a également inscrit dans son agenda le projet d'équiper 90 points d'arrêt supplémentaires en abris voyageurs en verre (abris type urbains) d'ici à 2 ans (période 2016 à 2018).

Le diagnostic du schéma directeur met également en avant un parc composé de 120 véhicules en circulation sur le réseau. Ce parc de véhicules est fortement rajeuni selon un programme annuel de renouvellement par des autocars neufs. Tous les véhicules sont équipés d'une palette rétractable permettant l'accueil à bord d'une personne en fauteuil roulant.

Les différentes actions préconisées dans ce texte sont donc proches de celles de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois en termes d'accessibilité. Une réflexion commune aux deux collectivités a également été menée courant 2015 avec un travail sur l'accessibilité des points d'arrêt partagés entre les deux réseaux sur le territoire intercommunal. Pour rappel, un protocole d'accord entre le Conseil Départemental du Tarn et la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois permettant aux usagers d'utiliser le réseau Tarnbus avec un titre de transport urbain à l'intérieur du PTU.

Dans son SDA, le Département du Tarn a convenu d'adopter une démarche réaliste et pragmatique répondant aux attentes des usagers, aux objectifs fixés en termes d'information voyageurs, d'aménagements des points d'arrêt prioritaires et de renouvellement du parc d'autocars, en fonction des capacités d'intervention de la collectivité sur les 6 prochaines années.

2.4 Le SDA de la Région Midi-Pyrénées

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau régional de transport de voyageurs de Midi-Pyrénées a été adopté en janvier 2009. A travers ce texte, la volonté de la Région est de montrer le niveau des engagements pris par la collectivité territoriale dans les transports régionaux (réseau ferroviaire et routier) et tout particulièrement sur la question de leur accessibilité au regard de la loi.

Le réseau TER (Train Express Régional) de Midi-Pyrénées se caractérise par :

- 146 gares et haltes ferroviaires ;
- 1485 kms de réseau ;
- 356 circulations de trains par jour de pleine semaine.



L'Ad'AP ferroviaire de la Région Midi-Pyrénées a été voté en novembre 2015. Ce document de programmation définit les investissements et travaux d'aménagements qui seront réalisés dans les gares et haltes ferroviaires régionales prioritaires (chiffrage prévisionnel global : 55 M€).

Les travaux d'aménagements des gares pour mise aux normes d'accessibilité concernent bien entendu l'ensemble de la chaîne des déplacements de la voirie jusqu'au quai, selon 4 espaces : les abords, le bâtiment voyageurs, les liaisons de quai à quai, les quais.

Sur le Grand Albigeois, la gare SNCF d'Albi-Ville est une gare classée comme prioritaire avec près de 2 M€ de travaux par la collectivité courant 2017, afin de la rendre intégralement accessible.



En parallèle, la SNCF a déployé depuis 2008 un service d'assistance « Accès Plus » dans 24 gares de la région. Ce service d'assistance humaine par système de réservation a permis en 2008 d'assurer plus de 5000 prises en charge de personnes en situation de handicap ou de mobilité réduite.

Concernant le réseau RRR (Réseau Routier Régional) de Midi-Pyrénées, il se caractérise par :

- 261 points d'arrêt ;
- 80 cars circulant par jour de pleine semaine.

Conformément à la réglementation l'objectif fixé dans le SDA régional est de rendre un point d'arrêt accessible pour 1000 habitants agglomérés par commune. Sur le territoire intercommunal albigeois, il en ressort que 3 points d'arrêt du RRR sont classés comme prioritaires :



- Halte routière Place Jean Jaurès à Albi : ce point stratégique des différents réseaux de transport (urbain, interurbain et routier régional) fera l'objet d'un traitement coordonné entre les différents acteurs quant aux aménagements à réaliser en termes d'accessibilité.
- Gare SNCF Albi-Ville : les aménagements à réaliser au niveau du parvis de la gare et de son bâtiment voyageurs, afin de répondre aux exigences d'accessibilité, seront traités dans le cadre du projet défini dans le PDU du Grand Albigeois visant à créer un pôle d'échanges multimodal.
- Marssac centre : ce point d'arrêt du RRR est situé sur la Route d'Albi à Marssac-sur-Tarn, à proximité de la gare SNCF de Marssac (desservie par un arrêt du réseau urbain).

3 Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Dans le cadre du PDU de l'agglomération albigeoise, le suivi et la mise en œuvre des PAVE existants et l'incitation à leur réalisation pour les communes ne disposant pas de PAVE seront des éléments forts du PDU.

Les personnes à mobilité réduite peuvent avoir des difficultés à se déplacer sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, car la chaîne des déplacements n'est pas toujours garantie dans toute sa continuité. Pour illustrer ces difficultés, le centre-ville ancien d'Albi possède un patrimoine important historiquement dédié aux déplacements doux (accès peu évident en voiture) avec des voiries parfois relativement étroites. De fait, il constitue un enjeu de mobilité important au sein de l'agglomération, afin d'assurer les connexions entre les différents pôles pour l'ensemble des citoyens, et notamment pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

A l'heure actuelle, la commune d'Albi dispose d'un PAVE. Celui de la commune de Saint-Juéry est en cours d'élaboration.



Le Plan de Déplacements Urbains du Grand Albigeois devra donc veiller à la réalisation des PAVE manquants ou bien accompagner leur projet de conduite, afin de redonner une véritable place aux personnes à mobilité réduite dans l'espace public.

Le PDU veillera attentivement à garantir une coordination globale entre tous les documents de planification : SDA Ad'AP, annexe Accessibilité, PAVE, actions de la CIAPH...

4. La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH)

La Communauté d'Agglomération de l'Albigeois a créé lors du Conseil Communautaire du 27 novembre 2007 la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH) instaurée par la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, pour les structures intercommunales de plus de 5000 habitants compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire.

Cette commission est composée de représentants de l'agglomération et d'associations représentant les personnes handicapées et les usagers à mobilité réduite :

- Association des Paralysés de France (APF) ;
- Association Française contre les Myopathies (AFM) ;
- Union Nationale des Amis et Familles de Malades Psychiques (UNAFAM) ;
- Association de personnes déficientes visuelles ;
- Association Départementale d'Amis et de Parents d'Enfants Inadaptés (ADAPEI).

La CIAPH dresse le constat d'accessibilité de la voirie, des transports urbains et des ERP propres de l'agglomération. Ces éléments s'inscrivent dans une logique de complémentarité avec les communes et les commissions communales d'accessibilité existantes sur le territoire (Albi et Saint-Juéry), qui dressent notamment l'état d'accessibilité du cadre bâti et restent donc compétentes pour l'élaboration des PAVE.

La CIAPH, qui se réunit au rythme d'une fois par an, rendra également compte au comité de suivi du Plan de Déplacements Urbains, afin de traiter l'ensemble des thématiques relatives à la voirie et aux aménagements des espaces publics.

5. Préconisations et actions du PDU

Le Conseil Communautaire du 15 mars 2011, a défini les enjeux du Plan de Déplacements Urbains du Grand Albigeois qui a l'ambition de participer à l'essor de l'agglomération notamment en tant que **territoire de cohésion sociale et de proximité**. Cela signifie que le développement du territoire intercommunal doit favoriser une accessibilité pour tous et vers tous les espaces urbains, périurbains et ruraux.

De même, dans le cadre du porter à connaissance, l'Etat a remis une note dans laquelle « la continuité de la chaîne des déplacements » a été identifiée comme un enjeu majeur.



Si la question de l'accessibilité est traitée de manière spécifique dans le cadre des PAVE, des SDA transport et des CIAPH, elle n'en demeure pas moins transversale.

La dimension accessibilité doit donc être parfaitement prise en compte dans les diverses actions du PDU. Au travers de ces actions, il conviendra donc de bien veiller au respect de ces mesures et préconisations tout au long de la démarche.

La prise en compte de l'accessibilité dans les actions du PDU se décline selon 3 grandes thématiques :

5.1 Une ville multimodale pour tous

Dans le cadre du porter à connaissance (réglementaire en préalable à l'élaboration de tout PDU), les services de l'Etat ont remis leur note d'enjeux en juillet 2011, puis complétée fin 2012. L'enjeu n°3 qui a été identifié consiste à pouvoir assurer la continuité de la chaîne des déplacements en garantissant le confort à tous les usagers en :

- Contribuant à l'élaboration de pôles d'échanges fonctionnels ;
- Garantissant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Le PDU de l'agglomération renforcé par les préconisations de l'Etat encourage l'intermodalité entre les différents modes de transport. Plusieurs actions en la matière ont été définies :

- Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville en lien avec le site Jean Jaurès

La réalisation de ce pôle d'échanges multimodal de voyageurs devra intégrer de la façon la plus fonctionnelle le réseau ferré, les réseaux de transports collectifs urbains et interurbain, les taxis, les deux-roues et les piétons.

Ce pôle sera un lieu privilégié d'accueil et d'échanges des usagers et utilisateurs des différents modes de transport sur le territoire intercommunal. Il s'intégrera dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble d'aménagement du quartier : une requalification des espaces urbains et du parvis de la gare seront opérés avec un soin tout particulier apporté aux cheminements piétons et doux réaménagés, pour garantir l'accessibilité de l'ensemble du pôle. De plus, une information voyageurs multimodale assortie de service à la mobilité en fera un lieu d'accueil et d'échanges des usagers des différents modes de transport sur le territoire de l'agglomération.

- Aménager de nouvelles aires de covoiturage et créer de nouveaux parcs-relais (P+R)

Les aires de covoiturage, situées sur les axes routiers structurants à proximité immédiate de l'autoroute A68 ou de la rocade albigeoise, connaissent une croissance notable depuis leur mise en service (aire de covoiturage du Séquestre, notamment).

Les parcs-relais (P+R) sont des espaces de stationnement situés en périphérie et destinés à inciter les automobilistes à garer leur voiture particulière et emprunter les transports urbains pour rejoindre le centre-ville. Ces sites, pouvant avoir une fonction mixte parc-relais/aire de covoiturage, sont desservis par des lignes de bus à forte fréquence.



Les nouveaux projets d'aires de covoiturage et de P+R sur le territoire intercommunal du Grand Albigeois intégreront également la dimension accessibilité dans la phase avant-projet pour un traitement de la voirie optimal, afin d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements des personnes à mobilité réduite sur ces futurs sites.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération et ses communes membres tiendront également compte de l'évolution de la législation en matière d'accessibilité de la voirie dans tous ces nouveaux projets d'infrastructures et de maintenance lourde, tout en prenant également en considération les caractéristiques urbaines spécifiques de chacune des communes.

- Développer la marchabilité des centres-villes et des centres-bourgs

Dans le cadre du PDU, il est proposé de mettre en œuvre un schéma directeur piéton pour sécuriser et renforcer la place des piétons dans les centres-villes et les centres-bourgs des villages de l'agglomération albigeoise. Il s'agira en particulier de faciliter et sécuriser les cheminements piétons vers les pôles d'échanges multimodaux, les points d'arrêt des lignes de bus, les équipements publics, les pôles de centralité, les commerces, etc...

Ce schéma directeur piéton devra donc être appréhendé en corrélation directe avec la dimension accessibilité, afin de rendre accessibles les centres-villes, les centres-bourgs et tous les équipements qui s'y trouvent aux piétons et surtout aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

- Prendre en compte le vieillissement de la population et les problématiques de mobilité liées

Le vieillissement de la population dans certains quartiers de l'agglomération s'accompagne de problématique de mobilité et de déplacements quotidiens. Comme mentionné précédemment dans cette annexe, il est proposé, dans le cadre de cette action du PDU, de coordonner les actions des

PAVE communaux, le SDA des transports et les programmes de voirie, articuler les programmes de logements dédiés aux aînés (PLH) avec les actions du PDU, approfondir la connaissance et le repérage des besoins en mobilité des ainsi que d'étudier la mise en œuvre de services à la mobilité adaptés aux seniors.

L'ensemble de ces mesures doit concourir à favoriser les cheminements piétons quotidiens et l'accès aux bus aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux seniors qui sont dans ce cas particulièrement ciblés.



5.2 Un réseau de transport public modernisé et accessible

Au-delà des actions définies dans l'Ad'AP Transport concernant notamment le matériel roulant et les points d'arrêt, la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois met tout en œuvre au quotidien pour moderniser et améliorer de manière continue le réseau, l'offre de transport proposée, ainsi que l'information voyageurs dans sa globalité.

- Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé

L'un des enjeux forts du PDU de moderniser le réseau consiste avant tout à déployer un réseau de bus parfaitement lisible et hiérarchisé en s'appuyant sur des lignes principales rapides, directes et à forte fréquence, des lignes secondaires et des lignes locales selon les secteurs desservis.

Le programme pluriannuel de quais bus prévoit en priorité la finalisation d'aménagements sur les points d'arrêts des lignes principales (lignes C, H, P et R), pour rendre l'ossature du réseau totalement accessible aux PMR avant fin 2018.

- Adapter la grille tarifaire

Le plan d'actions du PDU de l'agglomération prévoit l'adaptation de la grille tarifaire avec comme axe de travail une simplification des titres de transport, afin de gagner en lisibilité commerciale.

En complément du service spécifique TPMR décrit précédemment, il existe aujourd'hui une tarification dédiée aux personnes à mobilité réduite pour l'utilisation du réseau de lignes régulières. Les propositions de refonte et d'optimisation de la grille tarifaire dans les prochaines années s'effectueront en réflexion mutuelle avec les CCAS d'Albi et Saint-Juéry, compétents en matière de politique sociale communale.

L'objectif majeur est bien de proposer des services et des tarifs préférentiels qui soient adaptés aux personnes handicapées et à mobilité réduite, dans l'optique de favoriser leur accès au transport et leur insertion au quotidien sur le réseau du Grand Albigeois.

- Mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport

En parallèle de cette réflexion sur la grille tarifaire, l'action n°17 du PDU prévoit également la mise en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport : développement de services de ventes de titres urbains en ligne, installation de bornes de rechargement sur des sites stratégiques de l'agglomération, étude de la faisabilité du paiement des tickets unitaires par SMS, etc...

Tous ces nouveaux dispositifs projetés entrent dans une logique « connectée » d'e-services proposés à l'ensemble des usagers du réseau albigeois. Les personnes à mobilité réduite constituent une cible privilégiée dans cette réflexion, car la possibilité d'acheter un titre de transport ou de recharger sa carte Pastel via internet pourra faciliter grandement la préparation au voyage (plus de déplacement physique à effectuer à l'Espace Infos Mobilités ou chez un buraliste).

- Développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains

Depuis plusieurs années, la régie des transports urbains a massivement investi dans différentes technologies, avec le souci permanent d'améliorer les informations délivrées à tous les usagers des transports et de garantir l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite.

Le Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs (SAEIV) déployé en 2014 sur l'ensemble des 34 bus et des 3 véhicules de TAD en est l'un des exemples les plus significatifs avec la présence d'annonces sonores et d'informations visuelles pour mieux se repérer sur le quai et à bord du bus.

Le réseau de transport du Grand Albigeois doit permettre d'assurer l'autonomie de déplacement de chaque usager. A cet effet, chaque voyageur doit donc pouvoir s'orienter et trouver l'information adaptée aux arrêts et dans les transports collectifs qu'il utilise.

Dans le cas d'une perturbation survenant sur le réseau, une information adaptée devra permettre d'orienter tous les usagers vers des solutions alternatives. A cet effet, un dispositif d'alertes SMS infos bus a été mis en place par l'agglomération à la rentrée 2015, afin d'offrir aux usagers une information en temps réel sur smartphone.

Le dernier projet en date mis en service par l'agglomération à la rentrée 2016 est la mise en place de 8 Bornes Informations Voyageurs (BIV) sur plusieurs points d'arrêt de bus. Ces bornes, affichant en temps réel les prochains horaires de passage des bus, ont été installées aux points névralgiques du réseau : Place Jean Jaurès, qui est le pôle d'échange actuel de l'agglomération et notamment aux parkings-relais actuels.



Ces bornes viennent donc participer à l'amélioration continue et permanente de l'ensemble de la chaîne d'informations voyageurs, souhaitée et vivement soutenue par la collectivité. Le PDU albigeois prévoit de poursuivre ce déploiement sur des sites ciblés (action n°18), tout en étudiant la faisabilité d'installer des écrans dans les bus, visant à compléter le dispositif technologique embarqué pour la diffusion d'informations institutionnelles relatives à la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois et informations commerciales relatives au réseau de bus.

5.3 Des voiries sécurisées et apaisées

Le PDU du Grand Albigeois fixe également des objectifs en matière de structuration du réseau routier d'agglomération et d'organisation des différentes circulations. En complément des PAVE, l'ensemble de ces dispositions doivent être prises avec un souci de cohésion et de coordination entre les différents acteurs, afin de répondre aux objectifs suivants :

- Sécuriser les déplacements des piétons ;
- Garantir une meilleure accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite ;
- Diminuer les conflits entre les différents modes de déplacements ;
- Assurer un nouveau partage de la voirie publique.

L'enjeu primordial dans le cadre du PDU est de pouvoir offrir un partage modal équitable de l'espace public tout en garantissant la pleine sécurité des usagers les plus vulnérables et exposés au risque, dont notamment les personnes à mobilité réduite.

- Sécuriser les entrées de bourg et les zones accidentogènes

Les axes secondaires et les axes tangentiels de l'agglomération albigeoise sont pour la plupart des axes étroits et peu adaptés à leur fonction d'échange périurbain, voire de transit. De nombreux axes routiers principaux et secondaires présentent également des problématiques de sécurité routière. Le PDU du Grand Albigeois fixe une action pour le traitement des entrées de bourg et les zones identifiées comme à risque.

- Aménager des zones 30 dans les centres-villes et les centres-bourgs

Cette action n°25 du PDU de l'agglomération, complémentaires à l'action précédente, prévoit également d'aménager des zones 30 dans les centres-villes et les centres-bourgs, notamment pour les zones résidentielles sans vocation de transit, les abords d'écoles et les sections de voirie urbaine étroite, autant de zones impliquant un risque de présence de piétons sur la chaussée.

D'une manière générale, le PDU doit intégrer la question de l'accessibilité de manière systématique. Il s'agit plus concrètement de :

- Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les nouveaux projets d'infrastructures routières et d'équipements, ainsi que dans la maintenance et le traitement des infrastructures existantes ;
- Assurer les continuités des cheminements et sécuriser les déplacements ;
- Favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite sur la voirie publique et leur garantir une meilleure accessibilité ;
- Diminuer les conflits entre les différents modes de déplacements et apaiser les voiries par des traitements spécifiques ;
- Assurer un nouveau partage de la voirie.