



Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

Transports interurbains

Juillet 2015

SOMMAIRE

1	CONTEXTE	3
1.1	LA REGLEMENTATION	3
1.2	LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS DU DEPARTEMENT DU BAS-RHIN (2008 - 2015).....	5
1.3	L'OFFRE DE TRANSPORT DEPARTEMENTALE	7
2	DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX..	15
2.1	LES POINTS D'ARRET	15
2.2	LE MATERIEL ROULANT	22
2.3	L'INFORMATION VOYAGEURS	30
2.4	LA FORMATION DES CONDUCTEURS.....	33
3	LE SD'AP DU DÉPARTEMENT	34
3.1	LA METHODOLOGIE	34
3.2	LES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES	35
3.3	LE MATERIEL ROULANT	47
3.4	L'INFORMATION VOYAGEURS	47
3.5	LES FORMATIONS DES CONDUCTEURS.....	48
3.6	LES LIGNES SCOLAIRES (SATPS : SERVICES A TITRE PRINCIPAL DES SCOLAIRES)	48
3.7	LA PROGRAMMATION BUDGETAIRE.....	49
4	ANNEXES	52
4.1	COMPTES-RENDUS DES REUNIONS DE CONCERTATION.....	52
4.2	GLOSSAIRE	59

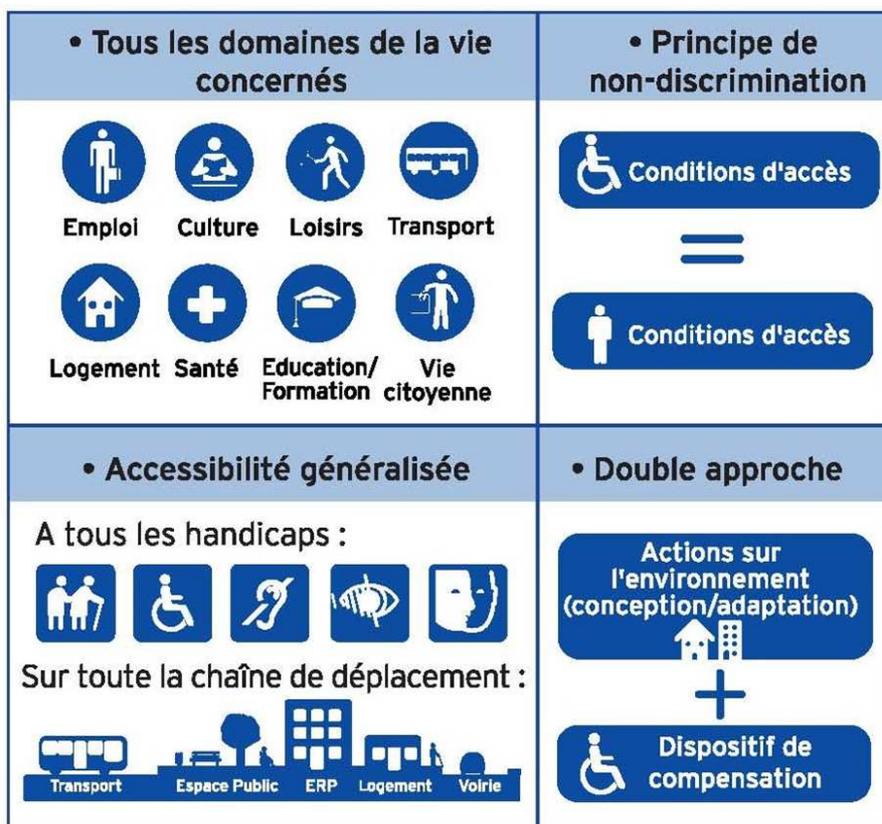
1 CONTEXTE

1.1 La réglementation

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 a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Concernant les transports collectifs, la loi :

- crée l'obligation de mise en accessibilité des transports collectifs dans un **délaï maximum de 10 ans**, à travers l'élaboration d'un **Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)**, à approuver par l'autorité organisatrice de transport (AOT), sous trois ans, soit avant le 12 février 2008 ;
- étend l'obligation d'accessibilité à **toute la chaîne du déplacement** : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les établissements recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voirie, accès aux gares, transports en commun...) ;
- exige la prise en compte de **l'ensemble des handicaps** : physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique.



A l'approche de l'échéance de 2015, il s'est avéré pour nombre d'acteurs publics et privés qu'il n'était pas possible d'atteindre les objectifs de la loi du 11 février 2005.

Le **rapport « Réussir 2015 » de la sénatrice Claire-Lise Champion**, remis au Premier Ministre en mars 2013, fait un premier bilan de la mise en œuvre de l'accessibilité dans les services de transport. A l'échelle nationale, seuls 15 % des véhicules de transports départementaux seraient accessibles et 62 % des AOT auraient établi un SDA.

Face à ce constat, le gouvernement a décidé lors du Comité interministériel du handicap du 25 septembre 2013 de lancer une démarche de concertation pour compléter et améliorer le volet accessibilité de la loi de 2005.

Parmi les conclusions de ces concertations nationales, remises au Premier Ministre, les propositions phares concernent l'ajustement de la réglementation et la mise en place **d'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap)**.

Dans le domaine des transports publics, cet outil se traduit par l'engagement d'entrer dans une démarche de **Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (Sd'Ap)**.

Dans la continuité de cette démarche, le gouvernement a adopté 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.

Cette ordonnance introduit deux grandes nouveautés en matière de transport public :

- la mise en place d'un **Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'Ap)**. Cet outil de programmation, à déposer auprès du Préfet avant le 27 septembre 2015, permet de bénéficier d'un **délai supplémentaire** :
 - trois ans pour le transport routier urbain,
 - **six ans pour le transport routier interurbain,**
 - neuf ans pour le transport ferroviaire,et de certains aménagements pour atteindre les objectifs en matière d'accessibilité du service de transport public ;
- **l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêt mais vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire selon différents critères.**

Cette ordonnance est complétée par deux décrets :

- le **décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** relatif au Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Ce décret définit le contenu du Sd'Ap :

- une présentation des services de transports (description du réseau, du matériel roulant, de l'accessibilité des points d'arrêt),
- la liste des points d'arrêt prioritaires,
- les demandes de dérogations motivées par une impossibilité technique avérée (ITA) ou une impossibilité pour disproportion manifeste des coûts d'aménagements et les mesures de substitution envisagées,
- la programmation par période de 3 ans et par maîtres d'ouvrage,
- l'estimation financière et la répartition des coûts par période de 3 ans et les financeurs,
- les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et le calendrier de formation par période de 3 ans,

- les modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma.
- 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. Il 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 l'exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt prioritaire.

Plusieurs textes réglementaires restent encore en attente de publication :

- un **décret sur le pourcentage de matériel roulant accessible** fixant les valeurs minimales de matériel accessible à affecter par année afin d'atteindre le 100 % à la fin du Sd'Ap ;
- un **arrêté permettant une prorogation du délai de dépôt et/ou d'exécution du Sd'Ap** ;
- un **décret sur les sanctions** décrivant les procédures de sanction en cas de non-respect des engagements de formation du personnel ou d'accessibilité de l'information délivrée aux usagers.

1.2 Le Schéma directeur d'accessibilité des transports du Département du Bas-Rhin (2008 – 2015)

1.2.1 Contexte

En 2005, le Département du Bas-Rhin a engagé en parallèle deux démarches stratégiques qui visaient l'amélioration de l'offre du Réseau 67 :

- le **Schéma Directeur des Transports et des Déplacements (SDTD)**,
- le **Schéma Directeur d'Accessibilité des transports (SDA)**.



Le SDTD a été lancé de manière volontariste pour réorienter la politique des transports dans le cadre de la démarche « Hommes et Territoires » et le SDA suite à la publication de la loi de 2005 obligeant sa rédaction dans les 3 ans.

Ces deux schémas sont étroitement liés et constituent à l'époque les **outils principaux de planification des transports du Département**. Le SDTD conditionne la programmation de la mise en accessibilité du Réseau 67.

1.2.2 Concertation

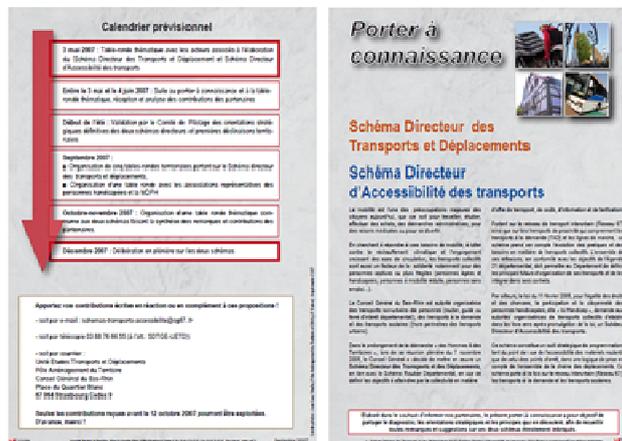
Un comité de pilotage composé de 13 Conseillers Généraux, sous la présidence du Vice-Président du Conseil Général a été constitué.

Ces deux schémas ont fait l'objet d'une concertation commune.

Cinq tables-rondes se sont tenues, dont deux sur le SDA avec les partenaires institutionnels, les milieux associatifs représentant les personnes âgées et les personnes handicapées et la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH).

350 personnes étaient présentes aux cinq tables-rondes.

Il y a eu 860 destinataires du porter à connaissance et de diagnostics territoriaux : maires et présidents d'EPCI, associations, acteurs des transports, etc.



1.2.3 Orientations du SDA 2008-2015

Le SDA du Département du Bas-Rhin a été adopté en séance plénière par le Conseil Général le 10 décembre 2007.

Compte-tenu des enjeux financiers, la stratégie départementale proposée dans le SDA a été de procéder à une **mise en accessibilité prioritaire des lignes structurantes** du Réseau 67.

Plusieurs **orientations ont été fixées dans le SDA départemental** :

- mise en accessibilité prioritaire des points d'arrêt sur les lignes structurantes du Réseau 67, à raison d'un point d'arrêt par commune ;
- mise aux normes du matériel roulant à l'occasion des renouvellements de contrats des transporteurs ;
- maintien du transport adapté pour les élèves et étudiants handicapés. Les arrêts scolaires ont été déclarés en Impossibilité Technique Avérée (ITA) ;
- octroi d'une subvention de 3 000 € aux communes souhaitant rendre accessible un point d'arrêt du Réseau 67 lors d'une opération de réaménagement de la traversée d'agglomération (ATA) ;
- cofinancement de 11 transports à la demande, tous équipés à minima d'un véhicule accessible aux usagers en fauteuil roulant ;
- lancement d'une centrale de mobilité, Infos Réseau 67, permettant d'informer et de réserver sur les lignes du Réseau 67.

1.3 L'offre de transport départementale

En tant qu'AOT, le Département est chargé de l'organisation des transports publics interurbains, à la demande et scolaires.

1.3.1 Le Réseau 67

Le Réseau 67 est le réseau des cars interurbains du Département du Bas-Rhin.

Composé de **45 lignes régulières** et touristiques, son offre est articulée en coordination avec les autres réseaux de transport urbains du territoire.

The logo for Réseau 67 features the word 'RÉSEAU' in a bold, black, sans-serif font, followed by the number '67' in a large, stylized font. The '6' is blue and the '7' is red.The logo for the Conseil Départemental Bas-Rhin consists of a stylized red '1' followed by the text 'CONSEIL DÉPARTEMENTAL' in a small, black, sans-serif font, and 'BAS-RHIN' in a larger, bold, black, sans-serif font below it.

Le Réseau 67 est hiérarchisé, il se compose de :

- 17 lignes structurantes assurant des dessertes fréquentes entre les principaux pôles urbains départementaux ;
- 18 lignes secondaires principalement destinées au transport des scolaires (collégiens, lycéens) ;
- 5 lignes de rabattement vers le TER Alsace ;
- 5 lignes touristiques à fonctionnement saisonnier.

Le Réseau 67 compte 1 056 points d'arrêt. Le budget annuel du Réseau 67 s'élève à **20 millions d'euros.**

En termes d'offre de transport, un **travail de refonte du Réseau 67 a été entrepris en 2013 et 2014.** L'offre est ainsi passée de 64 à 45 lignes suite à deux refontes en septembre 2013 et septembre 2014. Cette refonte a permis une optimisation de l'offre avec un transfert de lignes déficientes du Réseau 67 en lignes scolaires et la mise en place de lignes express en remplacement de lignes structurantes peu performantes.

Cette refonte a eu un impact sur la desserte des communes et des points d'arrêt. Cependant, **la fréquentation du Réseau 67 progresse toujours régulièrement de 10 % chaque année.**

Les lignes sont exploitées par différentes sociétés de transport circulant pour le compte du Conseil Départemental du Bas-Rhin.

Dans le cadre d'un contrat de délégation de service public, avec échéance en décembre 2018, 23 lignes sont gérées par **un délégataire, la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR)** et **3 co-contractants : Mugler, Striebig, Transdev.** La CTBR a pour mission l'exploitation des lignes desservant le bassin Kochersberg – Plaine de la Bruche et en partie les bassins Haguenau Moder-Zorn ainsi que Piémont des Vosges – Plaine. Ces lignes représentent 80 % de la fréquentation du Réseau 67.

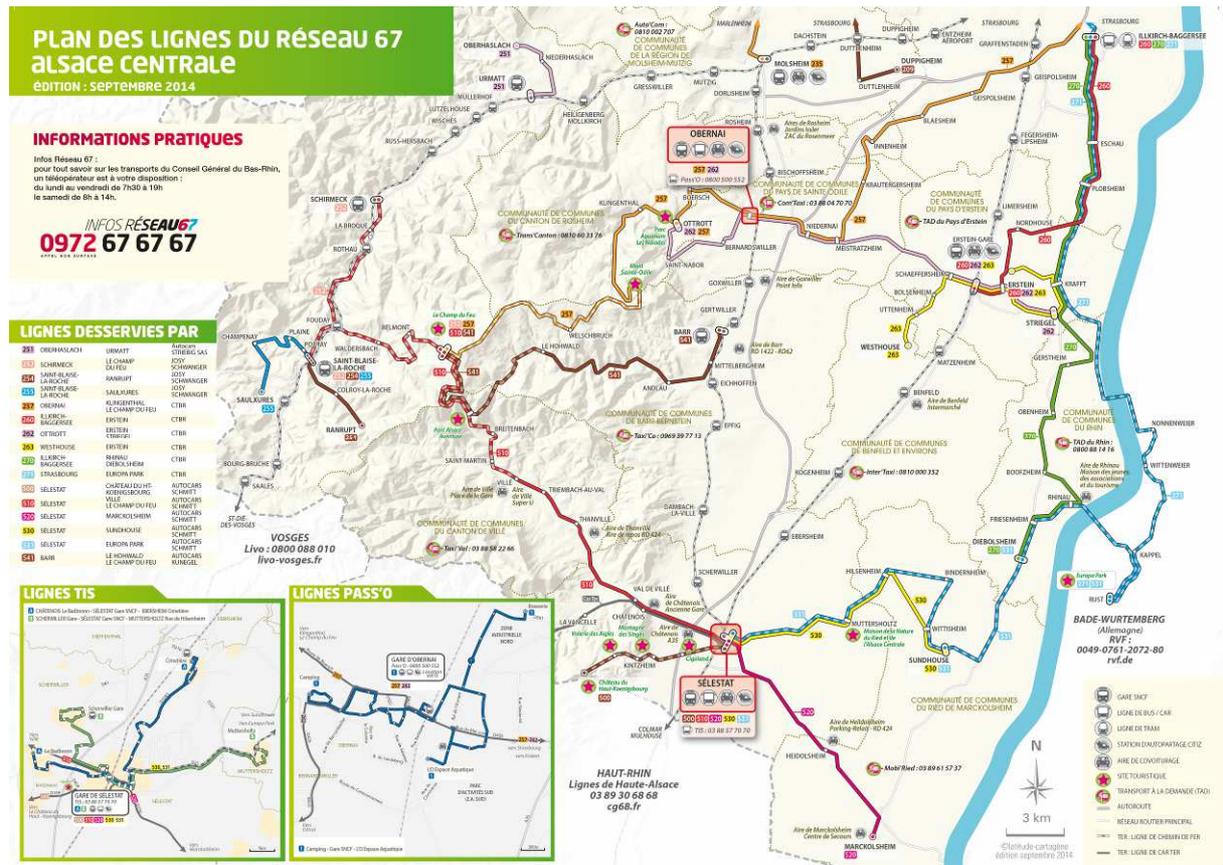
Pour le reste du territoire, **neuf sociétés de transport** se répartissent les autres lignes régulières via des marchés publics qui arrivent à échéance en août 2018 : Antoni, Autocars Schmitt, Cars des Rohan, Eschenlauer, Foell, Josy Tourisme, Kunegel, Royer et Striebig.

Lignes du Réseau 67 sur le bassin du Kochersberg – Plaine de la Bruche



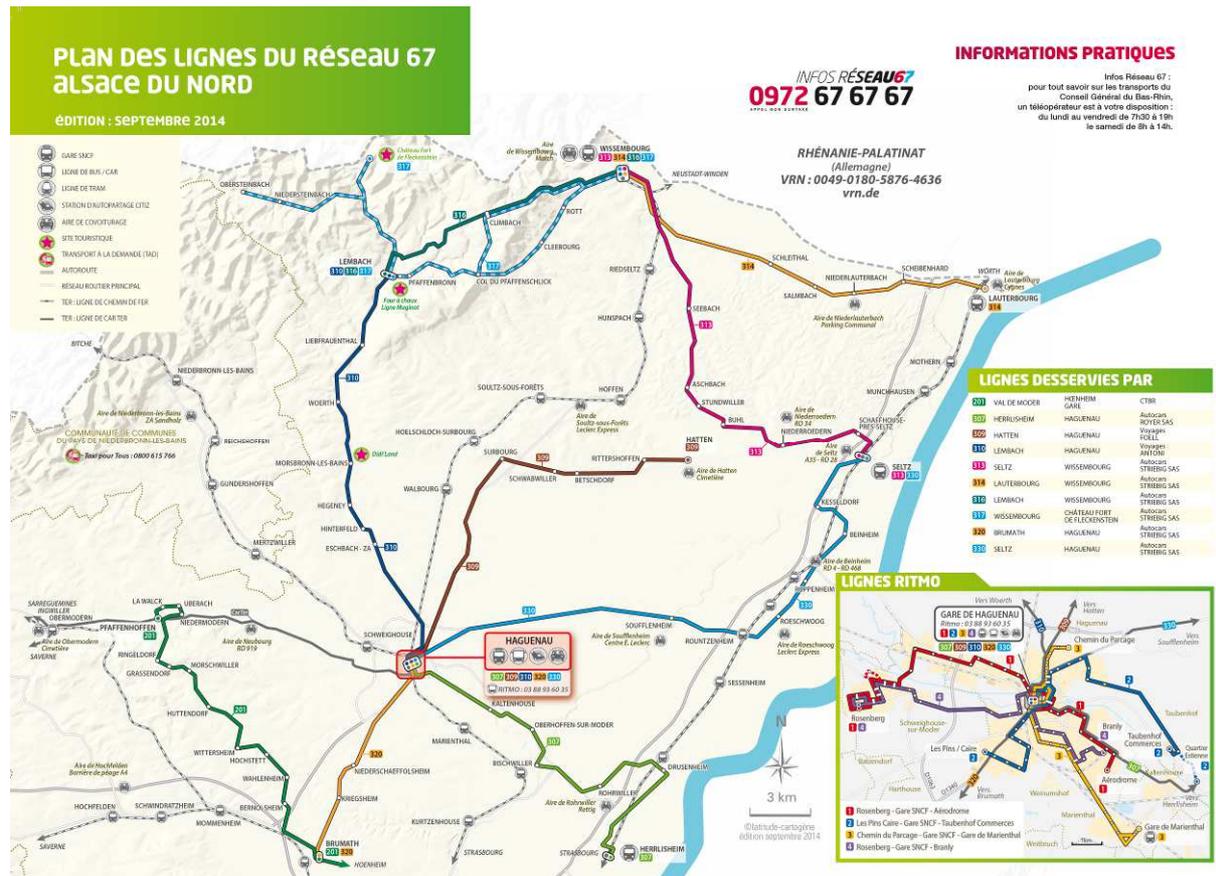
Ligne du Réseau 67	Type de ligne	Fréquentation hors scolaire en 2014	Fréquentation scolaire en 2014
230 Strasbourg - Wasselonne	<i>Structurante</i>	480 592	70 087
240 Strasbourg - Osthoffen - Scharrachbergheim		263 702	50 804
220 Strasbourg - Truchtersheim - Kienheim		139 072	91 297
210 Strasbourg - Wingersheim		96 754	75 358
420 Wasselonne - Saverne		63 444	55 383
205 Strasbourg - Willgottheim	<i>Secondaire</i>	63 959	46 230
209 Strasbourg - Duppigheim		63 516	12 402
203 Strasbourg - Saessolsheim		55 586	58 399
201 Hoenheim - Val de Moder		28 946	14 515
404 Truchtersheim - Landersheim - Saverne		20 115	58 986
232 Wasselonne - Wangenbourg		17 199	22 216
233 Westhoffen - Marlenheim - Nordheim		14 078	24 053
234 Marlenheim - Balbronn		12 778	40 168
235 Molsheim - Marlenheim		11 921	41 404
405 Duntzenheim - Saverne		10 118	31 194
231 Zeinheim - Wasselonne		3 652	11 670
236 Cosswiller - Wasselonne	3 327	28 644	

Lignes du Réseau 67 sur le bassin de l'Alsace Centrale



Ligne du Réseau 67	Type de ligne	Fréquentation hors scolaire en 2014	Fréquentation scolaire en 2014
257 Strasbourg - Obernai - Champ du Feu	Structurante	166 516	59 235
260 Illkirch-Baggersee - Erstein		161 378	62 080
270 Illkirch-Baggersee - Rhinau		143 448	43 185
510 Villé - Sélestat		29 944	17 159
520 Marckolsheim - Sélestat		28 026	23 274
530 Sundhouse - Sélestat	15 184	37 440	
262 Ottrott - Obernai - Erstein	Secondaire	11 229	30 815
541 Barr - Le Hohwald		1 888	25 821
263 Erstein - Benfeld	Rabattement	17 867	69 564
251 Urmatt - Oberhaslach		2 868	4 988
255 Saulxures - Saint-Blaise-la-Roche		718	10 155
254 Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche		696	12 729
271 Strasbourg - EuropaPark		44 691	0
500 Château du Haut-Koenigsbourg - Sélestat	Touristique	12 433	0
531 EuropaPark - Sélestat		2 009	0
252 Le Champ du Feu - Schirmeck		55	0

Lignes du Réseau 67 sur le bassin de l'Alsace du Nord



Ligne du Réseau 67	Type de ligne	Fréquentation hors scolaire en 2014	Fréquentation scolaire en 2014
330 Seltz - Haguenau	<i>Structurante</i>	34 642	67 247
307 Herrlisheim - Haguenau		19 057	35 528
320 Brumath - Haguenau		17 000	51 177
309 Hatten - Haguenau		15 679	36 583
310 Lembach - Woerth - Haguenau		12 591	19 609
314 Lauterbourg - Wissembourg	<i>Secondaire</i>	7 110	54 983
313 Seltz - Wissembourg		81	0
316 Lembach - Wissembourg		55	9
317 Château Fort du Fleckenstein - Wissembourg	<i>Touristique</i>	1 887	0

1.3.2 Les autres réseaux de transports publics dans le Bas-Rhin

Sur le territoire, d'autres réseaux de transports publics coexistent avec le Réseau 67 :

- les **TER Alsace** (trains et cars) sont gérés par la Région Alsace ;
- le réseau de transport urbain « **CTS** » sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- le réseau de transport urbain « **Pass'O** » sur le périmètre de la ville d'Obernal ;
- le réseau de transport urbain « **Ritmo** » sur les territoires de Haguenau et de Schweighouse-sur-Moder,
- le réseau de transport urbain « **TIS** » sur le périmètre de la Communauté de Communes de Sélestat.



Source : www.vialsace.eu

1.3.3 Les transports à la demande (TAD)

L'offre du Réseau 67 est complétée par des dessertes sous forme de transports à la demande (TAD). Il s'agit d'une **offre de transport de proximité** pour des trajets occasionnels, utilisée le plus souvent par des personnes âgées ou handicapées afin de se rendre vers le bourg-centre principal pour divers motifs (courses, santé, démarches administratives).

Dans le Bas-Rhin, le Département a opté pour une délégation de sa compétence d'organisation du TAD aux Communautés de Communes volontaires.

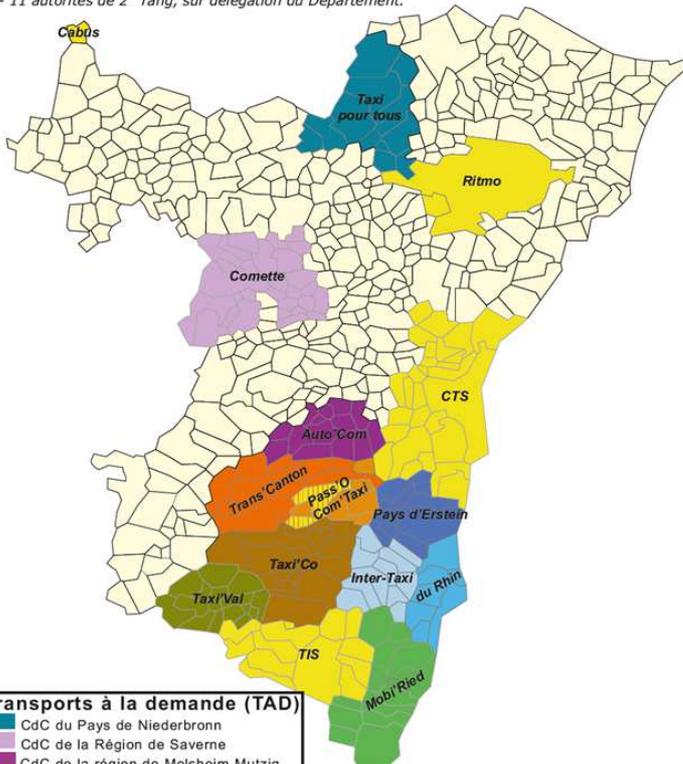
C'est ainsi que onze Communautés de Communes organisent du TAD, principalement dans le sud du Département.

Les transports de proximité

(au 01/03/2013)



Plus de 700 000 habitants de 152 communes bénéficient au 1^{er} mars 2013 d'un transport de proximité :
 - 4 périmètres de transports urbains (CU Strasbourg, SIVU Haguenau, CdC Sélestat et ville d'Obernai)
 - 11 autorités de 2nd rang, sur délégation du Département.



Transports à la demande (TAD)	
■	CdC du Pays de Niederbronn
■	CdC de la Région de Saverne
■	CdC de la région de Molsheim-Mutzig
■	CdC du Canton de Villé
■	CdC du Ried de Marckolsheim
<u>TAD inter-territoires du Piémont des Vosges</u>	
■	CdC du Canton de Rosheim
■	CdC du Pays de Sainte-Odile
■	Pays de Barr et du Bernstein
<u>TAD inter-territoires de la Plaine</u>	
■	CdC du Pays d'Erstein
■	CdC de Benfeld & environs
■	CdC du Rhin

Réseaux et périmètres de transports urbains	
■	CTS : Communauté urbaine de Strasbourg (CUS)
■	Ritmo : SIVU Haguenau - Schweighouse s/ Moder
■	TIS : Communauté de communes de Sélestat
■	Pass'O : Ville d'Obernai
■	Cabus : Communauté d'agglo. de Sarreguemines

Ces TAD sont organisés à l'échelle :

- de la Communauté de Communes
- ou en regroupement de Communautés de Communes volontaires : il s'agit alors de TAD inter-territoires.

Le Département subventionne les TAD à hauteur de 50% du déficit restant à la charge de la Communauté de Communes et plafonnée à 30% des dépenses totales d'exploitation.

Le budget du Conseil Départemental consacré au TAD représente 200 000 € en 2014.



Le TAD apporte également une solution aux problèmes de mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'accessibilité du TAD aux personnes handicapées est une condition du versement de la subvention aux Communautés de Communes. **Chaque TAD doit disposer d'au moins un véhicule accessible aux usagers en fauteuil roulant.**

1.3.4 Les lignes scolaires (SATPS : Services à titre principal des scolaires)

Le Département est également l'autorité organisatrice des transports scolaires. **271 lignes scolaires desservent le Bas-Rhin, avec 1 697 points d'arrêt.**

26 300 élèves sont transportés par an sur les SATPS et 500 élèves et étudiants handicapés en transport adapté.

Le coût des lignes scolaires en 2014 est de 19,9 millions d'euros.

Le coût de la prise en charge des élèves et étudiants handicapés en 2014 est de 2,2 millions d'euros.

Depuis septembre 2011, les élèves dont le taux de handicap est supérieur à 50 %, après avis de la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH), peuvent prétendre à une prise en charge.

Trois options de prise en charge existent :

- la famille véhicule elle-même l'enfant (remboursement 0,45 €/km) ;
- l'élève utilise les transports collectifs existants (prise en charge de l'abonnement avec un accompagnant gratuit) ;
- l'élève est transporté sur un circuit de taxi (versement d'une avance mensuelle à la famille).



2 DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

2.1 Les points d'arrêt

2.1.1 Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêt du Réseau 67

L'objectif défini dans le SDA en 2007 était d'améliorer progressivement l'accessibilité des points d'arrêt en priorité sur les lignes structurantes du Réseau 67, à raison d'un point d'arrêt par commune.

Un travail de **diagnostic de l'accessibilité de l'ensemble des 45 lignes du Réseau 67** a donc été mené à partir de l'été 2014 par le Département. Un relevé terrain de tous les arrêts accessibles a été réalisé. Un tableau de relevé des points d'arrêt pour chaque ligne a été élaboré (voir exemple page 17).

Ce diagnostic a aussi porté sur les points d'arrêt dans les périmètres de transport urbain (PTU) sur la base d'échanges avec les techniciens des quatre réseaux urbains pour confirmer le diagnostic des points d'arrêt communs accessibles et connaître les projets de travaux à venir.

A ce jour, sur les 1 056 arrêts du Réseau 67, **184 arrêts sont considérés comme accessibles.**

Tableau des points d'arrêt accessibles sur les lignes du Réseau 67

Ligne du Réseau 67	Type de ligne	Nombre de points d'arrêt déjà accessibles
201 Hoenheim - Val de Moder	<i>Secondaire</i>	7
203 Strasbourg - Saessolsheim	<i>Secondaire</i>	17
205 Strasbourg - Willgottheim	<i>Secondaire</i>	7
209 Strasbourg - Duppigheim	<i>Secondaire</i>	4
210 Strasbourg - Wingersheim	<i>Structurante</i>	6
220 Strasbourg - Truchtersheim - Kienheim	<i>Structurante</i>	5
230 Strasbourg - Wasselonne	<i>Structurante</i>	13
231 Zeinheim - Wasselonne	<i>Secondaire</i>	1
232 Wasselonne - Wangenbourg	<i>Secondaire</i>	0
233 Westhoffen - Marlenheim - Nordheim	<i>Secondaire</i>	3
234 Marlenheim - Balbronn	<i>Secondaire</i>	2
235 Molsheim - Marlenheim	<i>Secondaire</i>	4
236 Cosswiller - Wasselonne	<i>Secondaire</i>	0
240 Strasbourg - Osthoffen - Scharrachbergheim	<i>Structurante</i>	8
251 Urmatt - Oberhaslach	<i>Rabattement</i>	0
252 Le Champ du Feu - Schirmeck	<i>Touristique</i>	0
254 Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche	<i>Rabattement</i>	2
255 Saulxures - Saint-Blaise-la-Roche	<i>Rabattement</i>	0
257 Strasbourg - Obernai - Champ du Feu	<i>Structurante</i>	19
260 Illkirch-Baggersee - Erstein	<i>Structurante</i>	18
262 Ottrott - Obernai - Erstein	<i>Secondaire</i>	0

263 Erstein – Benfeld	<i>Rabattement</i>	1
270 Illkirch-Baggersee - Rhinau	<i>Structurante</i>	15
271 Strasbourg – EuropaPark	<i>Touristique</i>	0
307 Herrlisheim – Haguenau	<i>Structurante</i>	1
309 Hatten – Haguenau	<i>Structurante</i>	0
310 Lembach - Woerth – Haguenau	<i>Structurante</i>	8
313 Seltz – Wissembourg	<i>Secondaire</i>	4
314 Lauterbourg - Wissembourg	<i>Secondaire</i>	0
316 Lembach - Wissembourg	<i>Secondaire</i>	0
317 Château Fort du Fleckenstein - Wissembourg	<i>Touristique</i>	0
320 Brumath – Haguenau	<i>Structurante</i>	5
330 Seltz – Haguenau	<i>Structurante</i>	4
401 Diemeringen – Drulingen – La Petite-Pierre	<i>Secondaire</i>	5
402 Weislingen – Diemeringen – Sarre-Union – Bissert	<i>Rabattement</i>	1
404 Truchtersheim - Landersheim - Saverne	<i>Secondaire</i>	3
405 Duntzenheim – Saverne	<i>Secondaire</i>	1
410 Saverne – Drulingen – Sarre-Union	<i>Structurante</i>	0
420 Wasselonne – Saverne	<i>Structurante</i>	6
500 Château du Haut-Koenigsbourg - Sélestat	<i>Touristique</i>	0
510 Villé – Sélestat	<i>Structurante</i>	4
520 Marckolsheim - Sélestat	<i>Structurante</i>	1
530 Sundhouse - Sélestat	<i>Structurante</i>	3
531 EuropaPark - Sélestat	<i>Touristique</i>	2
541 Barr - Le Hohwald	<i>Secondaire</i>	4

(Les arrêts concernés par plusieurs lignes ne sont comptabilisés qu'une seule fois dans les deux tableaux)

Depuis 2007, 500 000 € ont été dépensés par le Département pour rendre des points d'arrêt accessibles (hors opérations d'aménagement de traversée d'agglomération).

Exemple de diagnostic : Ligne 210 – Wingersheim – Strasbourg

LIGNE 210 WINGERSHEIM - STRASBOURG

Commune	Arrêt	Commentaire	Nombre d'arrêts accessibles
GINGSHEIM	Centre	Desserte réduite (pas de mise en accessibilité)	
WINGERSHEIM	Eglise		
	Place des Acacias	Accessible	2
	Ecole		
HOHATZENHEIM	Centre	Accessible	2
MITTELHAUSEN	Mairie		
MITTELSCHAEFFOLSHEIM	Crédit Mutuel	Accessibilité à réaliser dans le cadre d'1 ATA (2016/2017)	
RUMERSHEIM	Centre	Accessible	2
BERSTETT	Tilleul		
	Centre		
PFETTISHEIM	Stade	Accessible	2
	Centre		
PFULGRIESHEIM	Centre		
	Collège de la Souffel		
GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	Centre		
DINGSHEIM	Salle polyvalente		
	Centre	1 arrêt déjà accessible sur les 2	1
	Brasilia		
MITTELHAUSBERGEN	Mittelberg	PTU - 1 arrêt accessible sur 2 (desserte 100% CD sur l'arrêt restant à aménager)	1
STRASBOURG	Allée de l'Euro	PTU - non accessible (desserte 100% CD)	
	Berstett	PTU - accessible	2
	Villa Vénitienne	PTU - accessible	2
	Rotonde	PTU - accessible	1
TOTAL ARRÊTS DÉJÀ ACCESSIBLES			15



De gauche à droite : Wingersheim - Place des Acacias / Hohatzenheim – Centre / Rumersheim – Centre / Pfettisheim – Stade / Dingsheim – Centre

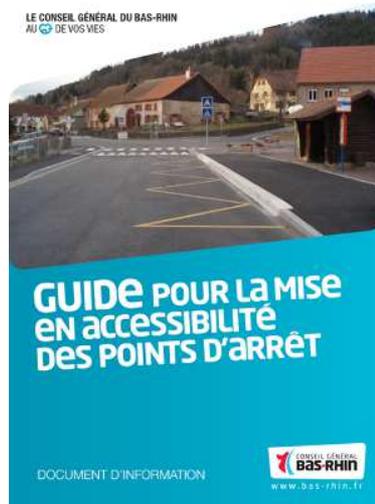
2.1.2 Méthodologie et organisation des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt

Un **guide pour la mise en accessibilité des points d'arrêt** a été conçu par le Département en 2011.

Il présente les principes d'aménagement pour la création ou la restructuration d'un point d'arrêt de transport départemental et définit les règles de maîtrise d'ouvrage.

Il a été diffusé aux collaborateurs du Département (routes, transports, aménagement) et aux partenaires extérieurs associés (communes, Etat, AOT).

Le suivi de ce guide est requis pour l'octroi de l'aide de 3 000 € aux communes pour la mise en accessibilité d'un point d'arrêt dans le cadre d'un ATA.



Caractéristiques d'un point d'arrêt accessible :

- Bordure haute de quai à 18 cm ;
- Longueur du point d'arrêt de 15 m matérialisé par des bordures d'accostage de type Profil (angle droit) ou Kassel ;



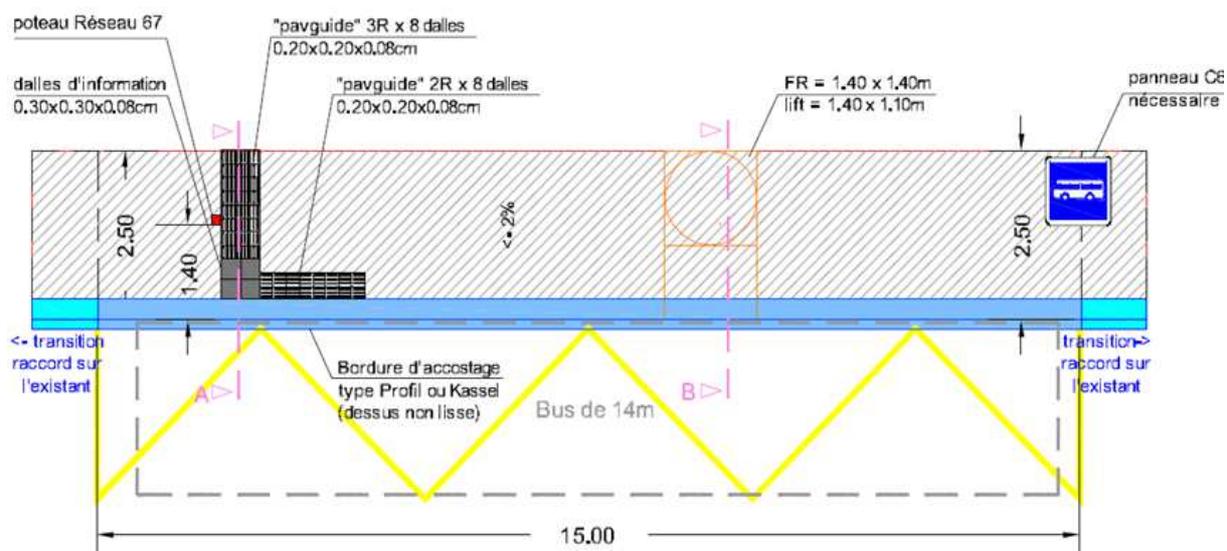
*Bordure de type
Kassel*

- Largeur de trottoir minimum au droit du point d'arrêt : 2,50 m ;
- Création d'une zone d'éveil à la vigilance en pavés guide ;
- Pose de dalles souples pour marquage de la tête d'arrêt (dimension 60 x 60 cm).



- Aménagement des passages pour piétons à une distance minimale de 5 m de l'arrêt de bus, avec bande d'éveil en pavés podotactiles.

Exemple d'aménagement d'un arrêt en ligne



2.1.3 L'organisation de la maîtrise d'ouvrage

Pour les arrêts sous maîtrise d'ouvrage départementale, les études de mise en accessibilité sont pilotées par les **Unités territoriales d'aménagement du territoire (UTAT)** du Conseil Départemental et les travaux sont réalisés par des entreprises à travers un accord-cadre départemental.

Schéma de la maîtrise d'ouvrage

Direction de la Mobilité du CD67

- définit la **programmation**
- **finance** les aménagements
- tient à jour la **base de données**

Unités Territoriales du CD67

- confirment le **choix d'aménagement** du point d'arrêt
- valident l'aménagement avec le Conseiller Départemental et le Maire
- réalisent les **études techniques**
- gèrent l'accord-cadre départemental
- assurent le **suivi des chantiers** et la réception des travaux

Entreprises de travaux publics

- Réalisent les **travaux**, via l'accord-cadre départemental

Chaque projet d'aménagement fait l'objet d'une validation préalable en **comité de projets routiers**, une instance propre au Conseil Départemental du Bas-Rhin.

Dans ce comité, sont présents des agents du Département de divers métiers :

- Direction de la Mobilité : études et exploitation,
- Direction des Routes : expert sécurité routière, expert aménagement urbain,
- Unités territoriales : bureau d'études.

Par ailleurs, **pour inciter les communes à rendre accessibles les points d'arrêt du Réseau 67** sur les lignes non prioritaires, les communes peuvent solliciter une **subvention du Département à hauteur de 3 000 € prévue par une délibération de 2010**.

Le pilotage des travaux est du ressort de la commune qui est gestionnaire de la voirie. Si l'aménagement a lieu sur une route départementale, la Département via la **Direction des Routes du Département doit donner son avis** pour la permission de voirie. Pour les autres domaines routiers, la Direction des Routes doit donner son accord pour l'octroi de la subvention en vérifiant pour tous les aménagements qu'ils sont conformes au guide de mise en accessibilité.

Les principales **difficultés constatées** lors de la mise en accessibilité d'un point d'arrêt sont les suivantes :

- Absence de cheminement accessible jusqu'au point d'arrêt



- Obstacles au cheminement (mobilier urbain, éclairage)



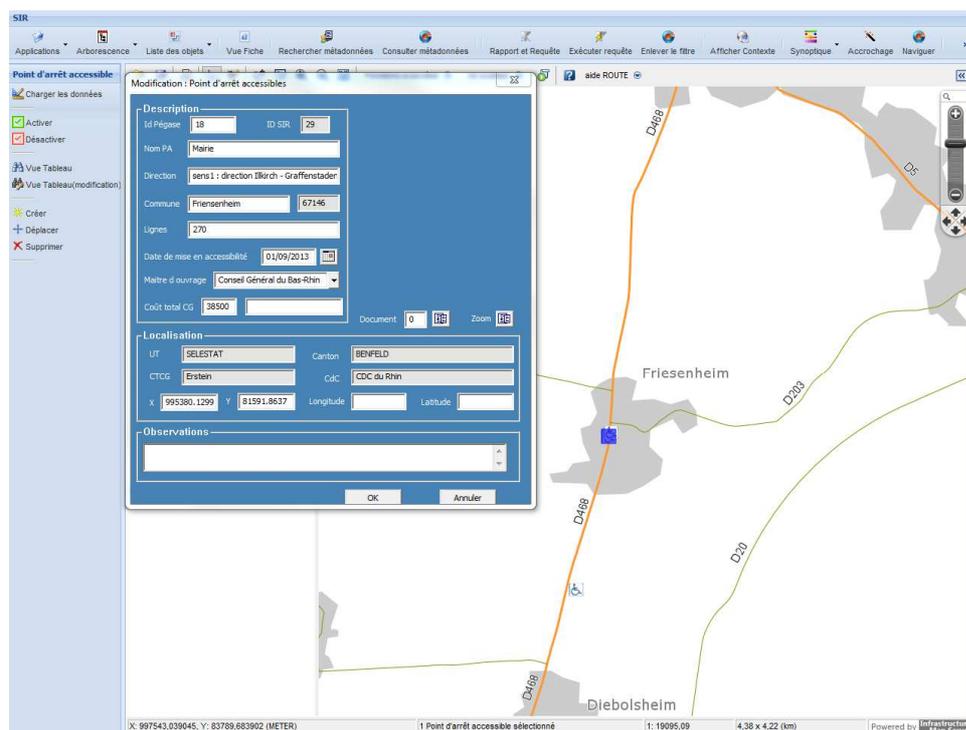
- Largeur de la zone d'arrêt insuffisante



2.1.4 Le suivi des aménagements

Le suivi de l'ensemble des aménagements des points d'arrêt est effectué à partir de **l'outil SIG « Géomap »**. Pour chaque arrêt, une fiche est associée comportant ses principales caractéristiques (n° ligne, commune, sens, date des travaux, coût et maîtrise d'ouvrage des travaux).

La géolocalisation des points d'arrêt permet ensuite d'établir des cartes des arrêts accessibles par territoire.



La Direction des Routes du Conseil Départemental réalise le suivi des arrêts mis en accessibilité dans le cadre des ATA et fournit des tableaux annuels des travaux réalisés.

2.2 Le matériel roulant

2.2.1 La réglementation

Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports non urbains de voyageurs ou du renouvellement du parc utilisé pour ces services, doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap dans des conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers, avec la plus grande autonomie possible et sans danger.

Les règles concernant l'accessibilité des véhicules de transport en commun sont fixées par **l'annexe 11 de l'arrêté du 3 mai 2007** modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

2.2.2 Diagnostic de l'accessibilité des autocars du Réseau 67

Sur la DSP du Réseau 67, le parc d'autocars est acheté par le département. Cela représente **129 véhicules**.

Pour les lignes du Réseau 67 gérées en marchés publics, les autocars sont achetés par les transporteurs. Cela représente **41 véhicules**.

Les véhicules utilisés sur le Réseau 67 sont **en large majorité des autocars à plancher haut**.

Le parc est composé de **différents modèles**. Les cars propriété du Département sont en majorité des Setra (419 UL, 417 UL, 415 UL, 321 UL, 319 UL, 317 UL et 315 UL) et les derniers cars achetés en 2014 sont des Mercedes Intouro.

Pour les cars appartenant aux transporteurs, le parc est composé en majorité de Mercedes Intouro mais aussi des Crossway d'Irisbus et des Tourmalin de Tamsa.

Exemple d'autocar Setra sur la ligne touristique Europa Park (CTBR) :



Exemple d'autocar Mercedes Intouro (Royer Voyages) :



L'âge moyen du parc est de 5 ans pour les cars du Département utilisés sur la DSP et 3,5 ans pour les véhicules des transporteurs.

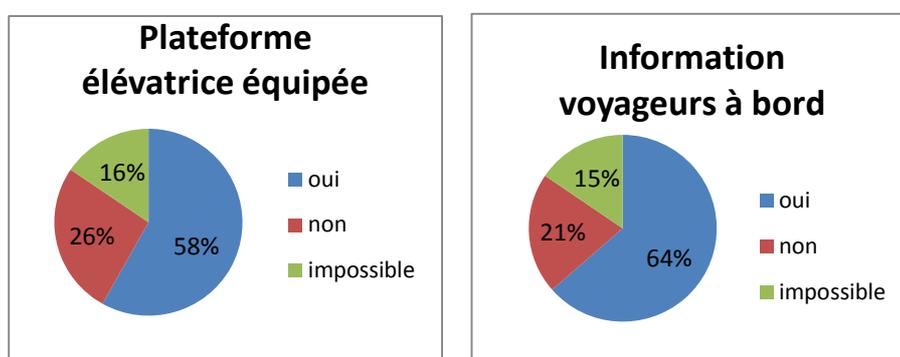
Le parc de véhicules de la délégation de service public du Réseau 67

Pour les **129 véhicules affectés à la délégation de service public** du Réseau 67 :

- 75 sont équipés d'une plateforme élévatrice de fauteuil roulant ;
- 20 ne sont pas compatibles pour une mise en accessibilité du fait de leur ancienneté ;
- 34 sont pré-équipés et l'achat d'une plateforme é doit être programmé avec un financement complet par le Conseil Départemental.

Concernant l'information voyageurs à bord, 2/3 des véhicules sont équipés en information sonore et visuelle à bord.

Pour 39 véhicules, l'achat d'un matériel embarqué afin d'obtenir l'information sonore et visuelle est nécessaire. L'ensemble des véhicules est équipé de girouettes lumineuses extérieures.



Liste des véhicules affectés à la délégation de service public du Réseau 67 (propriété CD67)

Transporteur	Immatriculation	Type	Capacité assise / debout	Plateforme élévatrice	Âge (an)
Striebig	DD 121 VX	MB Intouro Optimum L	66 / 27 + 1	équipé	1
Striebig	DD 124 VX	MB Intouro Optimum L	66 / 27 + 1	équipé	1
Mugler	DC 246 ZP	MB Intouro Optimum L	66 / 27 + 1	équipé	1
Transdev	DC 234 ZP	MB Intouro Optimum L	66 / 27 + 1	équipé	1
CTBR	DC 243 ZP	MB Intouro Optimum L	66 / 27 + 1	équipé	1
CTBR	DC 250 ZP	MB Intouro Optimum	51 / 21+ 1	équipé	1
CTBR	DC 236 ZP	MB Intouro Optimum	51 / 21+ 1	équipé	1
CTBR	DC 238 ZP	MB Intouro Optimum	51 / 21+ 1	équipé	1
CTBR	DA 559 YM	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	2
CTBR	CY 101 WQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	2
CTBR	CY 108 WQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	2
CTBR	CY 127 WQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	2
CTBR	CY 133 WQ	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2
CTBR	CY 139 WQ	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2
CTBR	CY 559 QA	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2

CTBR	CY 474 QA	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2
CTBR	CY 350 QA	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2
CTBR	CY 118 WQ	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	2
Mugler	BS 892 PN	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	4
CTBR	BS 907 PN	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	4
CTBR	BS 913 PN	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	4
CTBR	BS 901 PN	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	4
CTBR	BS 949 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
CTBR	BS 937 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
CTBR	BS 960 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
CTBR	BS 953 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
CTBR	BS 969 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
Transdev	BS 929 PP	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	4
Striebig	BS 224 PQ	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	équipé	4
CTBR	BE 473 PR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	5
CTBR	BE 350 PR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	5
CTBR	BE 225 PR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	équipé	5
Transdev	BE 960 PQ	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	5
Striebig	BE 872 PQ	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	5
Striebig	BE 060 PR	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	équipé	5
Transdev	BE 688 PQ	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	équipé	5
Mugler	BE 601 PQ	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	équipé	5
Mugler	BE 436 PQ	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	équipé	5
Transdev	BD 605 TE	Setra 412 UL	45 / 18+1	équipé	5
CTBR	AC 420 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 368 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 324 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 261 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 197 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 158 YC	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 754 YB	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 724 YB	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 584 YB	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 277 YB	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 869 YA	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 733 YA	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Transdev	AC 691 YR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 670 YR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 380 YR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 484 YH	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 013 YR	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 767 YQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Transdev	AC 353 YQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
Transdev	AC 371 YH	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 221 YQ	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 158 XL	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 315 YH	Setra 419 UL	67 / 28 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 954 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 901 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 855 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 776 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 691 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 591 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 524 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 446 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC367 ZE	Setra 417 UL	64 / 26 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 235 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 117 ZE	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 292 NK	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	6
Transdev	AC 980 ZD	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Transdev	AC 898 ZD	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6

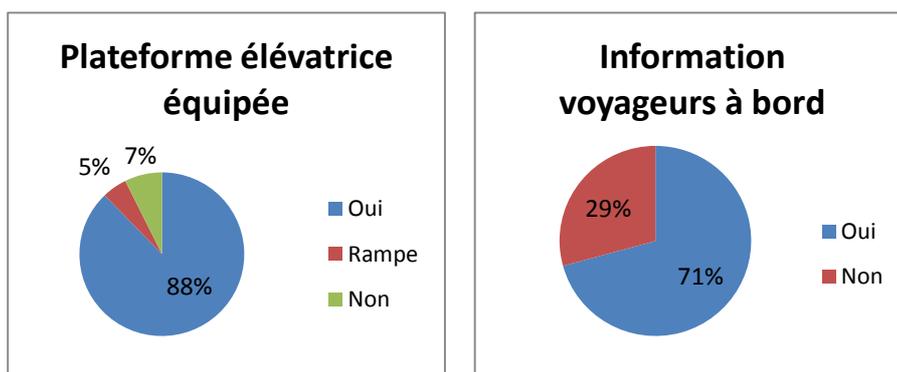
Striebig	AC 815 ZD	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 301 ZD	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 203 ZD	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 992 ZC	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 856 ZC	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 612 ZC	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 326 ZC	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 392 ZM	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 050 ZM	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Striebig	AC 987 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 922 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
CTBR	AC 867 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 800 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 707 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Mugler	AC 600 ZL	Setra 415 UL	51 / 21 + 1	pré-équipé	6
Transdev	BY 221 JN	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	7
CTBR	568 BEK 67	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	7
CTBR	573 BEK 67	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	7
CTBR	580 BEK 67	Setra 417 UL	63 / 26 + 1	pré-équipé	7
CTBR	391 BBG 67	Setra 415 UL	56 / 21 + 1	pré-équipé	7
CTBR	387 BBG 67	Setra 415 UL	56 / 21 + 1	pré-équipé	7
CTBR	910 AWX 67	Setra 321 UL	73 / 37 + 1	pré-équipé	8
CTBR	908 AWX 67	Setra 321 UL	73 / 37 + 1	pré-équipé	8
CTBR	515 AVQ 67	Setra 321 UL	75 / 37 + 1	impossible	9
CTBR	514 AVQ 67	Setra 321 UL	75 / 37 + 1	impossible	9
CTBR	940 AVT 67	Setra 319 UL	65 / 27 + 1	équipé	9
CTBR	CD 938 FW	Setra 319 UL	65 / 27 + 1	équipé	9
Transdev	928 AVT 67	Setra 315 UL	49 / 21 + 1	équipé	9
Mugler	933 AVT 67	Setra 315 UL	53 / 21 + 1	impossible	9
CTBR	935 AVT 67	Setra 315 UL	53 / 21 + 1	impossible	9
CTBR	943 AVT 67	Setra 315 UL	53 / 21 + 1	impossible	9
CTBR	789 APY 67	Setra 319 UL	65 / 25 + 1	équipé	10
Striebig	796 APY 67	Setra 319 UL	65 / 25 + 1	équipé	10
Striebig	801 APY 67	Setra 319 UL	65 / 25 + 1	équipé	10
CTBR	803 APY 67	Setra 319 UL	65 / 25 + 1	équipé	10
Striebig	273 AJX 67	Setra 319 UL	65 / 27 + 1	équipé	11
CTBR	277 AJX 67	Setra 319 UL	65 / 27 + 1	équipé	11
Transdev	711 AGA 67	Setra 315 UL	55 / 21 + 1	impossible	12
Striebig	715 AGA 67	Setra 315 UL	55 / 21 + 1	impossible	12
Mugler	710 AGA 67	Setra 315 UL	55 / 21 + 1	impossible	12
Striebig	706 AGA 67	Setra 315 UL	55 / 21 + 1	impossible	12
CTBR	657 ABH 67	Setra 321 UL	77 / 9 + 1	impossible	13
CTBR	648 ABH 67	Setra 321 UL	77 / 9 + 1	impossible	13
CTBR	654 ABH 67	Setra 321 UL	77 / 9 + 1	impossible	13
CTBR	806 ABT 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
Mugler	810 ABT 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
Mugler	812 ABT 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
Transdev	809 ABT 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
CTBR	808 ABT 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
Striebig	408 ABM 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	13
Striebig	1249 ZZ 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	14
Striebig	1247 ZZ 67	Setra 315 UL	55 / 14 + 1	impossible	14

Le parc de véhicules gérés en marchés publics du Réseau 67

Pour **les 41 autocars achetés par les transporteurs** et utilisés sur le Réseau 67, le cahier des charges des appels d'offres comporte la mention suivante : « le matériel utilisé sur les services commerciaux devra intégrer un système d'accès aux personnes à mobilité réduite (lift ou rampe pour cars low-entry ou plancher bas) ».

Sur les 41 véhicules :

- 93 % comportent une palette élévatrice ou une rampe ;
- 71 % des véhicules ont un système d'annonce sonore automatisée, l'annonce par micro est utilisée dans les autres véhicules ;
- l'ensemble des véhicules est équipé de girouettes extérieures lumineuses.



Liste des véhicules affectés aux marchés publics du Réseau 67 (propriété des transporteurs)

Transporteur	Immatriculation	Affectation ligne Réseau 67	Type	Capacité assise / debout	Plateforme élévatrice	Âge (an)
Antoni	CY-610-QF	310	Yutong Ligne	56	équipé	2
Antoni	DB-483-PB	310	Iveco Aptineo	26	rampe	2
Autocars Schmitt	CX-483-TG	510	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CX-883-WK	510	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CX-455-TG	520	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CX-467-TG	520	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CX-030-TN	530	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CX-442-TG	530	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Autocars Schmitt	CJ--835-ET	500	Mercedes Intouro	59	équipé	3
Autocars Schmitt	CJ-864-ET	500	Mercedes Intouro	59	équipé	3
Autocars Schmitt	DB-685-AR	531	Mercedes Sprinter	19	rampe	2
Cars des Rohan	CY251ES	410	Temsa Tourmalin	61	équipé	2
Cars des Rohan	CY259ES	410	Temsa Tourmalin	61	équipé	2
Cars des Rohan	CY266ES	410	Temsa Tourmalin	63	équipé	2
Cars des	CY247ES	401/402	Temsa	61	équipé	2

Rohan			Tourmalin			
Cars des Rohan	BT456MP	401/402	Temsa Tourmalin	59	équipé	2
Cars des Rohan	BT095MS	401/402	Temsa Tourmalin	59	équipé	4
Eschenlauer	245 BFD 67	320	Mercedes Intouro	55	équipé	6
Eschenlauer	362 BFB 67	320	Mercedes Intouro	55	équipé	6
Eschenlauer	363 BFB 67	330	Mercedes Intouro	55	équipé	6
Eschenlauer	567 BFJ 67	330	Mercedes Intouro	55	équipé	6
Eschenlauer	571 BFJ 67	330	Mercedes Intouro	55	équipé	6
Foell	CZ-018-WL	309	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Foell	CZ-026-WL	309	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Josy	868 BES 67	254	Temsa Tourmalin	37	pas équipé	6
Josy	220AST67	252	Temsa Tourmalin	37	pas équipé	9
Josy	AA924CF	255	Mercedes Intouro	61	pas équipé	6
Royer	CX 155 PS	307	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Royer	CX 145 PS	307	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Royer	CX 137 PS	307	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Royer	CX 048 RR	307	Mercedes Intouro	59	équipé	2
Striebig	213 BFD 67	314	Mercedes Intouro	61	équipé	6
Striebig	222 BFD 67	314	Mercedes Intouro	61	équipé	6
Striebig	253 BDG 67	314	Mercedes Intouro	61	équipé	7
Striebig	600 BFJ 67	251	Mercedes Intouro	55+1	équipé	6
Striebig	698 BFB 67	317	Mercedes Intouro	55+1	équipé	6
Striebig	BT-487-LW	314	Mercedes Intouro	55+4+1	équipé	4
Striebig	BT-556-WW	314	Mercedes Intouro	59+4+1	équipé	4
Transdev	CX 863 LZ	541	Irisbus Crossway	55	équipé	2
Transdev	CT 274 TS	541	Irisbus Crossway	55	équipé	2
Transdev	525 BDH 67	541 (réserve)	Irisbus Crossway	55	équipé	7

Descriptif de la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant à bord d'un autocar

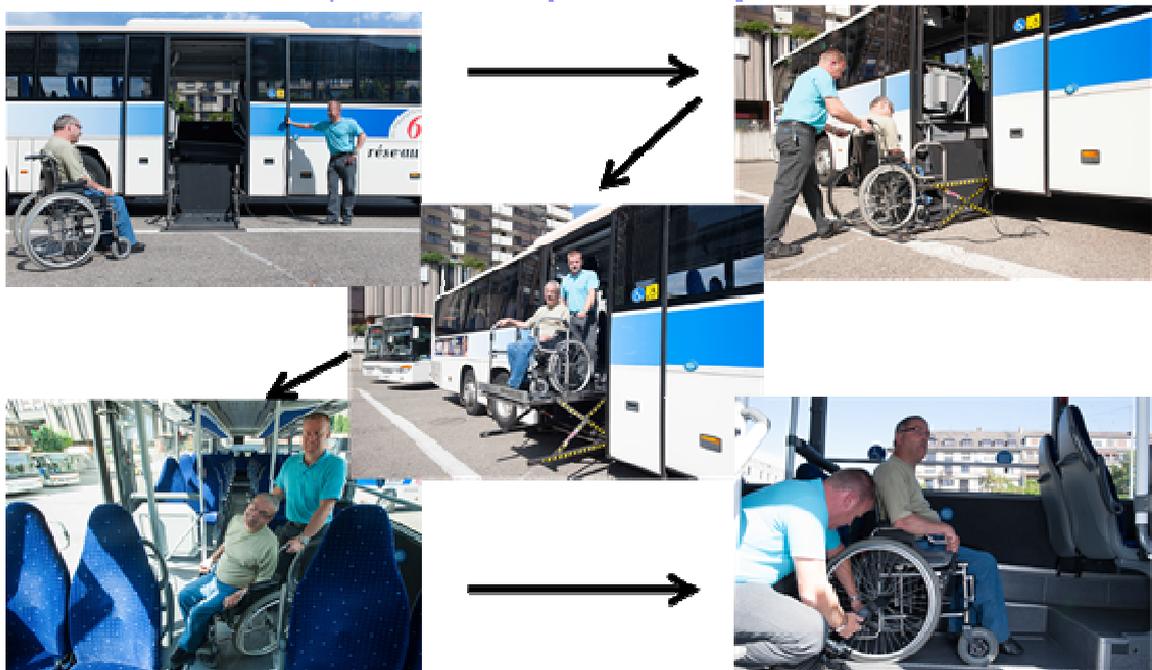
A l'exception des deux véhicules munis d'une rampe, **tous les véhicules accessibles sur le Réseau 67 utilisent une plateforme élévatrice.**

L'incompatibilité entre la nécessité d'une aide extérieure lors de l'utilisation de la plateforme élévatrice et la nécessité pour le conducteur de rester à son poste de conduite constituent une difficulté dans la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant.

A cela s'ajoute la **durée de prise en charge** qui est en moyenne de 12 minutes, ce qui a pour conséquence de décaler les horaires suivants de la course.

En moyenne, **moins de cinq usagers en fauteuil roulant réservent sur le Réseau 67 par mois.**

Schéma de la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant à bord d'un car du réseau 67



Les **cars à plancher bas (« Low Entry »)** permettraient une prise en charge plus rapide d'une personne en fauteuil roulant. Ils sont équipés d'une palette manuelle ou électrique qui se déploie rapidement sur un quai accessible. Ils permettent aussi un accès plus aisé pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes avec poussettes, etc.).

Cependant, les cars à plancher bas (« Low Entry ») restent encore peu répandus en transport interurbain car ils ont une capacité plus réduite par rapport aux cars à plancher haut et n'ont pas de soute à bagages.

De mai à juin 2015, le Département **expérimente un véhicule à plancher bas (« Low Entry ») sur le Réseau 67.** Les associations représentatives des différents types de handicaps ont été invitées à fréquenter le car durant l'expérimentation afin d'avoir leur impression quant au confort et à la facilité de voyage dans ce véhicule. Les usagers seront aussi interrogés à l'aide d'un questionnaire.

Illustrations du véhicule à plancher bas (« Low Entry ») expérimenté de mai à juin 2015 sur le Réseau 67



2.3 L'information voyageurs

2.3.1 La centrale de mobilité Infos Réseau 67

Issue des orientations stratégiques du SDTD et du SDA de 2007, un **numéro d'appel unique, le 0972 67 67 67**, a été créé en 2009. Il s'agit d'une centrale de mobilité qui permet d'obtenir tous types d'informations sur le Réseau 67 et sur les transports scolaires organisés par le Département.

INFOS RÉSEAU 67
0972 67 67 67
APPEL NON SURTAXÉ

La centrale est joignable du lundi au vendredi de 7h30 à 19h et le samedi de 8h à 14h.
Infos Réseau 67 **informe les usagers** sur:

- les itinéraires, horaires et modalités d'utilisation du Réseau 67 et des lignes scolaires ;
- les tarifs, les titres de transport et les lieux de vente ;
- le fonctionnement des lignes touristiques du Réseau 67 ;
- les perturbations majeures.

Infos Réseau 67 permet de **réserver par téléphone** au plus tard la veille du déplacement :

- un service virtuel sur les lignes du Réseau 67 (service déclenché à la demande, matérialisé par le symbole 📞 sur les fiches horaires, avec un horaire et des arrêts prédéfinis) ;
- un emplacement pour un usager en fauteuil roulant ;
- un emplacement pour des vélos sur la ligne 541 Barr - Le Hohwald.

Depuis septembre 2014, **la réservation par internet est aussi possible** via deux formulaires **pour les personnes en fauteuil roulant et pour les personnes malvoyantes** directement sur le site internet du Conseil Départemental à l'adresse www.bas-rhin.fr > rubrique Transports > rubrique Réseau 67

Formulaire en ligne pour les usagers en fauteuil roulant

The screenshot shows a web browser window with the URL http://qoi.sphimonline.net/ESYORCHE/Reseau67_ReseauPMR/Reseau67_ReseauPMR.sphm. The page title is "Infos Réseau 67 - formulaire de demande de réservation en ligne pour un usager en fauteuil roulant." The form includes the following fields and options:

- Votre voyage :** Radio buttons for "Aller simple" and "Aller-Retour".
- Ligne :** A dropdown menu showing "240".
- Réservation _ Déplacement aller :**
 - Date du déplacement aller :** 09/12/2014
 - Arrêt de montée :** DAIHLINHEIM _ Cimetière Niedergasse
 - Arrêt de descente :** STRASBOURG _ Place de la Gare
 - Horaire de départ souhaité :** 14 H 10 MN
 - Présence d'un accompagnateur :** Radio buttons for "Oui" (selected) and "Non".
 - L'accompagnateur voyage gratuitement sous réserve que la personne handicapée soit titulaire d'une carte d'invalidité avec un minimum de 80 % intégrant la mention « besoin d'accompagnement ».
- Réservation _ Déplacement retour :**
 - Date du déplacement retour :** 09/12/2014
- Confirmation:** A section titled "Souhaitez-vous recevoir une confirmation par Email ?" with radio buttons for "Oui" (selected) and "Non". A note below states: "Pour recevoir votre confirmation veuillez pas de renseigner votre adresse mail en tête du présent formulaire".

Sur le Réseau 67, la réservation est obligatoire pour les personnes en fauteuil roulant afin de garantir l'affectation d'un autocar accessible sur le trajet désiré. Cette mesure est transitoire, dans l'attente d'un parc de véhicules 100 % accessible.

Par ailleurs, un seul emplacement est disponible dans les cars, la réservation obligatoire permet ainsi de s'assurer qu'une seule personne réserve par trajet.

Les conditions de réservation pour les personnes en fauteuil roulant sont strictement identiques à celles d'un client valide.

2.3.2 Les supports d'information « papier »

Les voyageurs ont accès à différents documents papiers : fiches horaires, plan des lignes, etc. L'information est orientée pour le tout public, aucune information spécifique n'est délivrée pour les usagers handicapés.



Cependant, à la demande des associations représentatives des différents types de handicap, un **dépliant « Accessibilité et Mobilité »** a été réalisé en 2012.

Il précise notamment les règles de fonctionnement et de réservation auprès de la centrale Infos Réseau 67 pour un emplacement fauteuil roulant. Ce dépliant a été diffusé auprès des associations.

2.3.3 Les sites internet

Le site internet du Conseil Départemental (www.bas-rhin.fr) – rubrique transports donne les informations suivantes aux usagers, utiles à leurs déplacements :

- le Réseau 67 : horaires, itinéraires, tarifs, perturbations ...
- les transports scolaires : inscription en ligne, horaires ...
- le transport à la demande : coordonnées des services.

Le site internet Vialsace (www.vialsace.eu) est un calculateur d'itinéraires multimodal à travers toute l'Alsace (bus, tram, train, vélo, covoiturage). Il est financé par les différentes AOT du territoire.

2.3.4 L'information aux poteaux arrêts du Réseau 67

Chaque poteau d'arrêt comporte les informations suivantes :

- une tête d'arrêt avec : les noms de la commune et de l'arrêt ainsi que les numéros de lignes et directions (terminus des lignes) ;
- un cadre avec : un plan des lignes du Réseau 67 et la ou les fiches horaires des lignes desservant le point d'arrêt.



2.3.5 L'information voyageurs « dynamique » sur le Réseau 67

L'ensemble des véhicules du Réseau 67 est équipé d'une girouette extérieure lumineuse indiquant le numéro de la ligne et la destination.

En parallèle, le Département déploie des **panneaux d'information en temps réel** à la gare routière des Halles à Strasbourg et sur tous les pôles d'interconnexion avec le réseau CTS : Baggersee, Rotonde, Hœnheim Gare.

D'ici 2019, la ligne 230, futur Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO), sera aussi équipée de ces outils.



2.4 La formation des conducteurs

Les formations obligatoires de conducteur d'autocar sont la **Formation initiale minimale obligatoire (FIMO)** et la **Formation continue obligatoire (FCO)** qui doivent être reconduites tous les 5 ans.

L'arrêté du 3 janvier 2008 modifié fixe le référentiel de ces formations. Il comprend un volet consacré à « la sensibilisation au handicap et la prise en compte des voyageurs handicapés ». La FIMO et la FCO contiennent un module théorique sur les besoins des usagers handicapés. L'ensemble des conducteurs du Réseau 67 a été formé dans le cadre de la FIMO et la FCO.

Pour la partie pratique de la formation, la majorité des transporteurs propose une formation à l'utilisation de la plateforme élévatrice pour leurs conducteurs qui est réalisée le plus souvent en interne.

Ces informations sont extraites d'un questionnaire adressé par le Département aux transporteurs dans le cadre de l'élaboration du Sd'Ap.

3 LE SD'AP DU DÉPARTEMENT

3.1 La méthodologie

3.1.1 Concertation

Le travail sur le Sd'Ap s'est déroulé en concertation avec la Direction de l'Immobilier et des Moyens Généraux du Département qui a rédigé parallèlement un Ad'Ap du patrimoine et des bâtiments du département.

Afin que le Sd'Ap soit partagé par tous et prenne bien en compte les besoins des usagers, les associations représentatives des personnes handicapées du territoire ont été conviées à **deux réunions d'élaboration du Sd'Ap**.

La première a eu lieu le 9 décembre 2014 et la seconde le 12 mars 2015 sous la Présidence de Monsieur Alfred Becker, Vice-Président du Pôle Aménagement du Territoire, avec les associations AAPEI, Adèle de Glaubitz, APF, GIHP et le CEP CICAT.

Ces réunions ont été l'occasion de présenter les éléments de contexte et d'état des lieux de l'accessibilité des transports du Département ainsi que la programmation. Un consensus a été trouvé avec les associations sur la stratégie proposée. Les comptes rendus de ces réunions sont joints en annexe.

En parallèle, **quatre entretiens individualisés** ont été organisés avec des associations représentatives de chacun des types de handicap afin de mieux cerner leurs besoins et adapter les services du Réseau 67 :

- le 9 février 2015 avec le Président des associations URAPEI et AAPEI ;
- le 10 février avec le Président de l'AAAL ;
- le 10 février avec le Vice-Président et le Trésorier du GIHP ;
- le 15 février avec un membre du Conseil d'Administration de l'APF.

Par ailleurs, des **échanges réguliers ont eu lieu avec les autres AOT** concernant l'avancement de leurs Sd'Ap et les points d'arrêt communs entre leurs réseaux et le Réseau 67. Des réunions se sont tenues en bilatéral concernant les réseaux urbains de l'Eurométropole de Strasbourg et de la ville d'Obernai et des échanges par courriels avec les villes de Haguenau et de Sélestat. Le Département a participé à la première réunion de concertation organisée par la Région Alsace sur son Sd'Ap le 13 mars 2015 et des réunions régulières ont eu lieu sur les points d'arrêt communs aux deux réseaux.

Enfin, les services du Département ont participé à deux **formations organisées par AGIR**, association de professionnels du transport public, le 9 décembre 2014 et le 12 mars 2015 à Paris afin de mieux cerner la méthodologie du Sd'Ap et les attentes. A la journée du 9 décembre, le Département du Bas-Rhin a présenté le bilan de son SDA aux participants.

Le travail de rédaction du Sd'Ap s'est appuyé sur le guide méthodologique d'élaboration du Sd'Ap publié par le CEREMA.

3.1.2 Planning

La réalisation du Sd'Ap a été menée en plusieurs étapes :

- Dès juillet 2014 : diagnostic de l'accessibilité du Réseau 67, des échanges ont eu lieu avec les UTAT sur les points d'arrêt, les autres AOT du territoire concernant les points d'arrêt communs et avec les transporteurs concernant les véhicules et les formations des conducteurs.
- Entre décembre 2014 et mars 2015 : concertation avec les associations.
- 6 juillet 2015 : validation en Séance plénière du Conseil Départemental.
- D'ici le 26 septembre 2015 : envoi du Sd'Ap au Préfet du Département.

3.2 Les points d'arrêt prioritaires

Le décret n°2014-1323 fixe les critères qui permettent d'établir une liste de points d'arrêt qui doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Les critères définis dans le décret sont les suivants :

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

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

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 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. »

Pour parvenir à la liste des points d'arrêt à mettre en accessibilité de façon prioritaire, **le Service d'information géographique (SIG) du Département a croisé ces critères avec l'ensemble des points d'arrêt du Réseau 67.**

Le **SIG a utilisé les catégories suivantes** :

- Population : immeuble ou ensemble d'immeubles correspondant à 300 habitants dans un rayon de 200 m du point d'arrêt ;
- Entreprise : présence d'une entreprise de plus de 300 employés ou de plusieurs entreprises ayant au total plus de 300 employés dans un rayon de 200 m du point d'arrêt ;

- Etablissement recevant du public (ERP) : présence d'un ERP de catégorie 1 à 3 dans un rayon de 200 m du point d'arrêt ;
- Accueil personnes handicapées/personnes âgées : présence d'un établissement dans un rayon de 200 m du point d'arrêt ;
- Pôle d'échanges : point d'arrêt concernant deux lignes (ou plus) de transports en commun : deux lignes du Réseau 67, une ligne Réseau 67 et une gare, un point d'arrêt TER ou un point d'arrêt de réseau urbain (CTS, Ritmo, Pass'O, TIS) ;
- Taille de la commune : toute commune de plus de 1 000 habitants doit avoir un point d'arrêt accessible.

Les données ont été obtenues via **les sources suivantes** :

- Population : carroyage INSEE avec le nombre d'habitants ;
- Entreprises : fichier CCI des entreprises de plus de 300 travailleurs ;
- ERP : fichier SDIS ;
- Accueil PA PH : tables Oracle internes ;
- Communes de + 1 000 habitants : tables Oracle et fichier population du dernier recensement.

Pour chaque point d'arrêt du Réseau 67, il a été recherché s'il est concerné par un ou plusieurs de ces critères. Le résultat a permis d'établir la liste des points d'arrêt prioritaires à mettre en accessibilité.

Sur les 1 056 arrêts du Réseau 67, 268 arrêts sont identifiés comme arrêts prioritaires. Ils sont détaillés dans la liste ci-dessous.

La mise en accessibilité visera en premier lieu les arrêts sur les lignes structurantes du Réseau 67. Cela permettra une continuité avec le SDA de 2007 et de rendre les lignes les plus fréquentées totalement accessibles en priorité.

Tableau des points d'arrêt prioritaires du Réseau 67

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
205-220-404	TRUCHTERSHEIM - Coll. Du Kochersberg		x					x			
205-220-404	TRUCHTERSHEIM - Coll. Du Kochersberg		x					x			
209-240	WOLFISHEIM - Kléber		x			x		x			
209-240	WOLFISHEIM - Kléber		x			x		x			
220	TRUCHTERSHEIM - Ancienne Gare		x					x			
220	TRUCHTERSHEIM - Ancienne Gare		x					x			
220	TRUCHTERSHEIM - Maison des Serv.		x					x			
220	TRUCHTERSHEIM - Maison des Serv.		x					x			
220	TRUCHTERSHEIM - place du Marché		x					x			
220	TRUCHTERSHEIM - place du Marché		x					x			
220-404	OBERHAUSBERGEN - Mairie			x		x		x			
220-404	OBERHAUSBERGEN - Mairie		x	x		x		x			
220-404	OFFENHEIM - Souffel		x					x			
220-404	OFFENHEIM - Souffel		x					x			
220-404	STRASBOURG CRONEN. - Dépôt CTS				x			x			
240	ACHENHEIM - Au Soleil		x			x		x			
240	ACHENHEIM - Au Soleil		x			x		x			
240	ACHENHEIM - Ouest		x					x			
240	ACHENHEIM - Ouest		x					x			
240	BREUSCHWICKERSHEIM - Mairie		x			x		x			
240	BREUSCHWICKERSHEIM - Mairie		x					x			
240	OSTHOFFEN - Les vignes		x					x			
240	SCHARRACHBERGHEIM - Montagne		x					x			
240	SCHARRACHBERGHEIM - Montagne		x					x			
252-257-510-541	BELMONT - La Serva - Champ du Feu	x						x			
257	BOERSCH - Ancienne Gare					x		x			
257	BOERSCH - Ancienne Gare					x		x			
257	INNENHEIM - Dépôt d'Incendie					x		x			

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
257	INNENHEIM - Dépôt d'Incendie					x		x			
257	KRAUTERGERSCHEIM - Rte de Paris		x			x		x			
257	MONT ST ODILE - Couvent		x					x			
257	OBERNAI - Alt Mehl	x						x			
257	OBERNAI - Alt Mehl	x						x			
257	OBERNAI - Piscine	x	x					x			
257	OBERNAI - Piscine	x	x					x			
257-262	OBERNAI - Europe Sud	x	x			x		x			
257-262	OBERNAI - Gare/Paul Emile Victor	x	x		x	x		x			
257-262	OBERNAI - Gare/Paul Emile Victor	x	x		x	x		x			
257-262	OBERNAI - Hôpital - Centre	x		x				x			
257-262	OBERNAI - Hôpital - Centre	x		x		x		x			
260	ERSTEIN - Centre Médico-Social		x			x		x			
260	ERSTEIN - Centre Médico-Social		x			x		x			
260	NORDHOUSE - Eglise		x					x			
260	NORDHOUSE - Eglise		x					x			
260	NORDHOUSE - Salle des Fêtes		x					x			
260	NORDHOUSE - Salle des Fêtes		x					x			
260-262-263	ERSTEIN - Place de l'Obertor					x		x			
260-262-263	ERSTEIN - Place de l'Obertor		x	x		x		x			
260-262-263	ERSTEIN - Poste		x			x		x			
260-262-263	ERSTEIN - Poste		x	x		x		x			
260-263	ERSTEIN - C.H.E.		x					x			
260-263	ERSTEIN - Collège Romain Rolland		x			x		x			
260-263	ERSTEIN - Filature		x			x		x			
260-263	ERSTEIN - Lycée M. Yourcenar		x					x			
260-270-271	PLOBSHEIM - Thumenau	x						x			
260-270-271	PLOBSHEIM - Thumenau	x						x			
263-270	KRAFFT - Z.A				x			x			
263-270	KRAFFT - Z.A				x			x			
270	GERSTHEIM - Collège		x					x			

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
203-210	DINGSHEIM - Brasilia					x			x		
203-210	DINGSHEIM - Brasilia					x			x		
203-210	DINGSHEIM - Centre		x			x			x		
203-210	DINGSHEIM - Salle polyvalente		x			x			x		
203-210	GRIESHEIM/SOUFFEL - Centre					x			x		
203-210	GRIESHEIM/SOUFFEL - Centre					x			x		
203-210	MITTELHAUSBERGEN - Mittelberg								x		
203-210	PFETTISHEIM - Centre		x						x		
203-210	PFETTISHEIM - Centre		x						x		
203-210	PFULGRIESHEIM - Centre		x			x			x		
203-210	PFULGRIESHEIM - Centre		x			x			x		
203-210	PFULGRIESHEIM - Collège Souffel		x						x		
203-210	PFULGRIESHEIM - Vignes		x						x		
203-210	STRASBOURG CRON - Allée de l'Euro		x						x		
203-210	STRASBOURG CRON - Allée de l'Euro		x						x		
210	WINGERSHEIM - Eglise		x			x			x		
210	BERSTETT - Centre						x		x		
210	BERSTETT - Centre						x		x		
232-420	ROMANSWILLER - Zone Artisanale		x						x		
232-420	ROMANSWILLER - Zone Artisanale		x						x		
320	BRUMATH - Centre Culturel		x			x			x		
320	BRUMATH - Centre Culturel		x			x			x		
320	BRUMATH - Stephansfeld Hardt			x					x		
320	BRUMATH - Stephansfeld Hardt		x	x					x		
320	HAGUENAU - Collège Kléber	x	x			x			x		
330	BEINHEIM - Mairie					x			x		
330	BEINHEIM - Mairie					x			x		
330	ROUNTZENHEIM - Centre		x						x		
330	ROUNTZENHEIM - Centre		x						x		
330	SOUFFLENHEIM - Centre de secours		x			x			x		

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
330	SOUFFLENHEIM - Collège A. Camus		x			x			x		
330	SOUFFLENHEIM - rte de Haguenau			x		x			x		
330	SOUFFLENHEIM - rte de Haguenau			x		x			x		
401-410	DRULINGEN - Place Martzloff		x						x		
410	SARRE-UNION - Complexe Sportif		x	x					x		
410	SAVERNE - Centre hospitalier		x	x	x				x		
410	SAVERNE - Centre hospitalier		x	x	x				x		
420	MARMOUTIER - Collège L. de Vinci		x						x		
420	MARMOUTIER - Crédit Mutuel		x			x			x		
420	MARMOUTIER - Crédit Mutuel		x			x			x		
420	SAVERNE - rue des Clefs		x			x			x		
420	SAVERNE - rue des Clefs		x			x			x		
500-510-520-530-531	SELESTAT - Gare	x		x		x			x		
510	SELESTAT - rte Ste Marie-aux-Mines		x			x			x		
510	SELESTAT - rte Ste Marie-aux-Mines		x			x			x		
510	VILLE - Place du Marché		x	x		x			x		
510	CHATENOIS - Gare						x		x		
510	CHATENOIS - Gare						x		x		
510-520-530	SELESTAT - Lycées	x	x						x		
510-520-530	SELESTAT - Place Vanolles	x	x	x		x			x		
510-520-530	SELESTAT - Place Vanolles	x	x	x		x			x		
510-520-530	SELESTAT - Schwilgué	x	x						x		
520	MARCKOLSHEIM - r.Maréchal Joffre					x			x		
520	MARCKOLSHEIM - r.Maréchal Joffre					x			x		
520	SELESTAT - Médiathèque	x	x			x			x		
520	SELESTAT - Médiathèque	x	x			x			x		
531	SELESTAT - Office du Tourisme		x			x			x		
209	DUPPIGHEIM - Centre				x					x	
209	DUPPIGHEIM - Centre				x					x	
209	DUTTLENHEIM - Mairie		x			x				x	

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
209	DUTTLENHEIM - Mairie		x			x				x	
209	ERNOLSHEIM BRUCHE - Prairies					x				x	
209	ERNOLSHEIM BRUCHE - Stade		x							x	
209	ERNOLSHEIM BRUCHE - rue Kolbsheim		x							x	
209	ERNOLSHEIM BRUCHE - rue Kolbsheim		x							x	
209	HANGENBIETEN - Mairie		x			x				x	
209	HANGENBIETEN - Mairie		x			x				x	
209	HOLTZHEIM - Centre-Marché		x			x				x	
209	HOLTZHEIM - Centre-Marché		x			x				x	
233	WESTHOFFEN - Birris		x			x				x	
233	WESTHOFFEN - Birris		x			x				x	
233-234-235	MARLENHEIM - Collège G. de Tours		x							x	
233-234-235	MARLENHEIM - Collège. de Tours		x							x	
263	ERSTEIN - Ecole Anne Frank		x			x				x	
263	WESTHOUSE - Stade		x							x	
263	WESTHOUSE - Stade		x							x	
263	WESTHOUSE - Mairie						x			x	
263	WESTHOUSE - Mairie						x			x	
307	DRUSENHEIM - Collège		x							x	
307	DRUSENHEIM - Pharmacie		x							x	
307	DRUSENHEIM - Pharmacie		x							x	
307	HAGUENAU - Place Schumann	x	x			x				x	
307	HAGUENAU - Pêcheurs	x	x							x	
307	HAGUENAU - Pêcheurs	x	x							x	
307	HERRLISHEIM - Rotlach		x							x	
307	KALTENHOUSE - Mairie		x			x				x	
307	KALTENHOUSE - Mairie		x			x				x	
307	ROHRWILLER - Ried		x							x	
307	ROHRWILLER - Ried		x							x	

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
307-309-310-320-330	HAGUENAU - Gare Routière	x	x							x	
307-309-310-320-330	HAGUENAU - L.E.T.I.	x	x							x	
307-309-310-320-330	HAGUENAU - L.E.T.I.	x	x							x	
309	BETSCHDORF - Grand'rue					x				x	
309	BETSCHDORF - Piscine			x						x	
309	BETSCHDORF - rue de l'Herbe					x				x	
309	BETSCHDORF - rue de l'Herbe					x				x	
309	SELTZ - Collège C. De Gaulle		x							x	
309-310	HAGUENAU - rue du Chevreuil	x	x							x	
310	MORSBRONN-LES-BAINS - Didi'land		x							x	
310	WOERTH - Collège Mac Mahon		x							x	
310-316	LEMBACH - Lotissement		x							x	
310-316	LEMBACH - Lotissement		x							x	
404	LANDERSHEIM - Mairie				x					x	
404	LANDERSHEIM - Mairie				x					x	
404-405	SAVERNE - CAT		x			x				x	
404-405	SAVERNE - CAT		x							x	
500	KINTZHEIM - Cigoland		x							x	
500	ORSCHWILLER - Haut-Koenigsbourg		x							x	
530	MUTTERSCHOLTZ - rte de Hilsenheim	x								x	
530-531	MUTTERSCHOLTZ - Ehnwihr	x								x	
530-531	MUTTERSCHOLTZ - Ehnwihr	x								x	
530-531	RATHSAMHAUSEN - Centre	x								x	
530-531	RATHSAMHAUSEN - Centre	x								x	
201	BRUMATH - Bellevue Château					x					x
201	BRUMATH - Bellevue Romains					x					x
201	BRUMATH - Socrate					x					x
201	BRUMATH - Socrate					x					x

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
201	BRUMATH - Gare	x									x
201	GEUDERTHEIM - Mairie		x			x					x
201	GEUDERTHEIM - Mairie		x			x					x
201	HOCHSTETT - Rue de Pfaffenhoffen			x							x
201	HOCHSTETT - Rue de Pfaffenhoffen			x							x
201	HOERDT - mairie	x	x			x					x
201	HOERDT - mairie	x	x			x					x
201	HOERDT - maison de retraite	x		x		x					x
201	HOERDT - maison de retraite	x		x		x					x
201- 320	BRUMATH - Hôtel de ville	x	x			x					x
201- 320	BRUMATH - Hôtel de ville	x	x			x					x
201	HOERDT - ZI Europe				x						x
201	HOERDT - ZI Europe				x						x
201	LA WALCK - Collège Val de Moder		x								x
201	PFAFFENHOFFEN - Gare		x								x
201	PFAFFENHOFFEN - Gare		x								x
201	WEYERSHEIM - Centre					x					x
201	WEYERSHEIM - Centre					x					x
201	PFAFFENHOFFEN - Mairie	x				x					x
201	PFAFFENHOFFEN - Mairie	x				x					x
201	WEYERSHEIM - Centre					x					x
203	GOUGENHEIM - rue de Mittelhausen		x								x
203	GOUGENHEIM - rue de Mittelhausen		x								x
205	ITTENHEIM - Mairie					x					x
205	ITTENHEIM - Mairie					x					x
205	TRUCHTERSHEIM - Collège parking		x								x
205-209-220-230-240-257-271-404	STRASBOURG - Gre Routière Halles	x	x		x	x					x
205-404	WILLGOTTHEIM - Mairie		x	x							x
205-404	WILLGOTTHEIM - Mairie		x	x							x

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
205-404	WILLGOTTHEIM - Prés		x								x
205-404	WILLGOTTHEIM - Prés		x								x
234	BALBRONN - Centre		x								x
234	BALBRONN - Centre		x								x
234	TRAENHEIM - Fontaine					x					x
234	TRAENHEIM - Fontaine					x					x
235	MOLSHEIM - De Gaulle / Chartreuse		x	x		x					x
235	MOLSHEIM - De Gaulle / Chartreuse		x	x		x					x
235	MOLSHEIM - gare	x	x		x						x
235	MOLSHEIM - gare	x	x		x						x
235	MOLSHEIM - Henri Meck		x			x					x
235	MOLSHEIM - Place Royale Bugatti		x			x					x
235	MOLSHEIM - Place Royale Bugatti		x			x					x
235	MOLSHEIM - Poste		x			x					x
235	MOLSHEIM - Poste		x			x					x
235	MOLSHEIM - ZI de la Hardt				x						x
235	MOLSHEIM - ZI de la Hardt				x						x
236	WASSELONNE - Hôpital			x							x
236	WASSELONNE - Hôpital			x							x
251	NIEDERHASLACH - Pharmacie		x								x
251	OBERHASLACH - Salle polyvalente		x								x
251	URMATT - gare	x									x
252	FOUDAY - gare	x	x								x
252	FOUDAY - route de la charbonnière	x	x								x
252	FOUDAY - route de la charbonnière	x	x								x
252	LA BROQUE - Collège (LR)		x								x
252	LA BROQUE - Collège (LR)		x								x
252-253	ROTHAU - Poste		x			x					x
252-253	ROTHAU - Poste		x			x					x
262	OBERNAI - Ruines Saint-Jean	x	x								x
262	OBERNAI - Ruines Saint-Jean	x	x								x
307	HERRLISHEIM - Gare	x									x

Lignes du Réseau 67	Point d'arrêt	Critères définissant un point d'arrêt prioritaire						Programmation			
		Pôle d'échange	ERP	ERP PA PH	Entreprise	Pop PA	Commune + 1000 hab	2018	2019	2020	2021
309	SURBOURG - rue St Arbogast	x									x
309	SURBOURG - rue St Arbogast	x									x
314	ALTENSTADT - Allée des Peupliers	x									x
314	ALTENSTADT - Allée des Peupliers	x									x
320	HAGUENAU - Moulin neuf	x	x								x
330	ROESCHWOOG - Gare SNCF	x									x
330	ROUNTZENHEIM - Gare SNCF	x									x
330	ROUNTZENHEIM - Gare SNCF	x									x
404 -402	DIEMERINGEN - Gare	x		x							x
404 -402	DIEMERINGEN - Gare	x		x							x
404 -405	SAVERNE - CFA Jules Verne	x	x		x	x					x
404 -405	SAVERNE - CFA Jules Verne	x	x		x	x					x
404 -405	SAVERNE - Collège "les Sources"	x	x		x						x
404 -405	SAVERNE - Collège "les Sources"	x	x		x						x
404 -405	SAVERNE - Place des Dragons	x	x			x					x
404 -405	SAVERNE - Place des Dragons	x	x			x					x
252-253	SCHIRMECK - gare	x	x								x
252-254-255	SAINT-BLAISE-LA-ROCHE gare	x									x
260	ERSTEIN - Gare	x									x
262	OBERNAI - Ruines Saint-Jean	x	x								x
262	BERNARDSWILLER - Route des Vins						x				x
262	BERNARDSWILLER - Route des Vins						x				x
405	ALTENHEIM - Mairie		x								x
405	ALTENHEIM - Mairie		x								x
405	WALDOLWISHEIM - Centre		x								x
405	WALDOLWISHEIM - Centre		x								x
420	SAVERNE - Lycée Jules Verne	x			x						x
420	SAVERNE - Lycée Jules Verne	x			x						x
510	VAL DE VILLE - Gare	x									x
510	VAL DE VILLE - Gare	x									x
541	BARR - Gare SNCF	x	x			x					x

Les points d'arrêt du Réseau 67 communs avec le TER Alsace et avec les autorités organisatrices de transport urbain ont été inclus dans le chiffrage. Cependant, à ce stade du Sd'Ap, la clé de répartition du co-financement n'est pas définie.

Cette clé sera arrêtée ultérieurement, ce qui nécessitera de déduire in fine la participation des autres autorités organisatrices de transport du chiffrage global.

Hors points d'arrêt communs avec les autres AOT, lorsque l'arrêt est considéré comme prioritaire et en dehors d'un PTU, le Département finance 100% du coût d'aménagement du point d'arrêt.

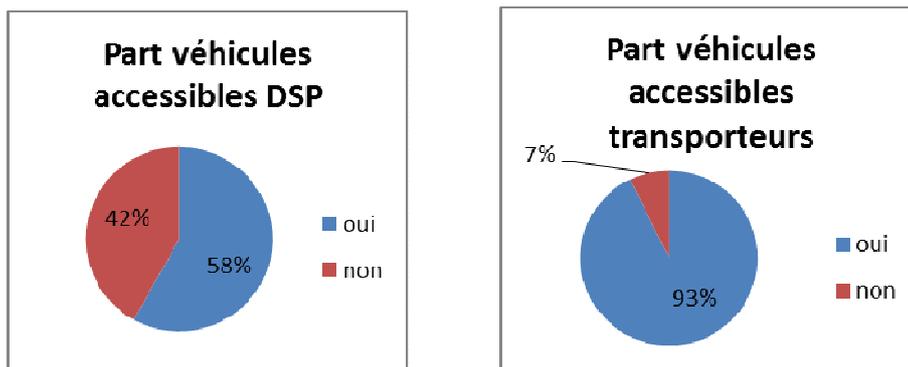
Il n'a pas été possible dans les délais prescrits de définir et d'évaluer précisément les travaux nécessaires à chaque arrêt ni a fortiori d'obtenir un engagement formel des maîtres d'ouvrage et financeurs éventuellement concernés. Cette liste et la programmation correspondante sont donc susceptibles d'évoluer au fil des ans.

3.3 Le matériel roulant

Le décret sur les proportions minimales de matériel roulant accessible, qui n'est pas encore paru, précisera les pourcentages de véhicules accessibles à atteindre par an pour arriver à 100 % en 2021.

Pour les véhicules affectés à la délégation de service public du Réseau 67, **58 % des cars sont accessibles.**

Pour les véhicules gérés en marchés publics, **93 % des cars sont accessibles.**



La volonté est de rendre le parc de véhicules affectés au Réseau 67 totalement accessible d'ici à la fin de la DSP en décembre 2018.

Les 34 cars pré-équipés, utilisés sur la DSP et propriété du Département, nécessiteront l'achat et l'installation de plateformes élévatrices pour les rendre accessibles. Ces achats représentent un **budget de 408 000 €**. Ils sont inclus dans la programmation financière du Sd'Ap pour atteindre les 100 % de véhicules accessibles en 2018 à l'échéance de la DSP du Réseau 67.

3.4 L'information voyageurs

Les associations rencontrées lors des rencontres bilatérales ont fait part au Département de **propositions concernant les outils d'information des voyageurs.**

Il a été évoqué l'utilité d'une application pour téléphone mobile du Réseau 67. Il a aussi été abordé l'affichage de QR code aux points d'arrêt renvoyant, par exemple, vers le numéro de la centrale de réservation et vers les horaires de passage du car à l'arrêt. Ces outils sont très utiles pour les personnes non ou malvoyantes.

Le Département s'engage à étudier les possibilités d'amélioration de l'information voyageurs à disposition des usagers à mobilité réduite voyageant sur le Réseau 67.

Par ailleurs, le **dépliant « Accessibilité et Mobilité »** réalisé en 2012, sera mis à jour. Après un échange avec les associations pour le rendre le plus utile possible, des améliorations seront apportées sur la taille de la police, sur la simplification du contenu et sur les contrastes des couleurs.

Le logo  va être ajouté dans les fiches horaires pour indiquer les points d'arrêt qui sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cette évolution est prévue lors d'une prochaine réimpression des fiches horaires du Réseau 67.

3.5 Les formations des conducteurs

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 précise ce que le Sd'Ap doit inclure :

« 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.»

Après échange avec la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) d'Alsace, il ressort que le volume horaire consacré à la thématique du handicap (théorie et pratique) est d'une demi-journée pour la FIMO et de deux heures pour la FCO. Depuis le 12 février 2015, chaque stagiaire d'une session de formation FIMO et FCO doit pouvoir manipuler, sur un véhicule de formation, un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite (PMR).

Compte-tenu des obligations réglementaires de la profession en termes de formation, **tous les conducteurs d'autocars ont donc suivi dans les 5 dernières années une FIMO ou une FCO.**

Le Département considère que ce dispositif de formation obligatoire des conducteurs répond à l'obligation du décret du 4 novembre 2014 en matière de formations à inclure dans les Sd'Ap. Le calendrier de participation des conducteurs aux formations FCO des entreprises peut alors constituer le calendrier de formation prévu dans le Sd'Ap.

Calendrier pluriannuel des formations FCO par transporteur

Transporteur	Part des conducteurs formés				
	Avant 2015	2015	2016	2017	2018
Cars des Rohan	43%	48%	59%	78%	100%
CTBR		25%	50%	75%	100%
Royer		25%	50%	100%	
Josy	10%	40%	70%	100%	
Antoni	36%	52%	68%	82%	100%
Foell		100%			
Autocars Schmitt	50%	63%	74%	87%	100%
Kunegel		23%	50%	75%	100%
Eschenlauer	37%	54%	69%	84%	100%

Le Département, en lien avec la FNTV, se réserve la possibilité d'étoffer l'offre de formation des conducteurs si le besoin s'en ressentait. Cette offre sera définie en concertation avec les associations locales représentatives des différents types de handicap.

3.6 Les lignes scolaires (SATPS : Services à titre principal des scolaires)

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit une **prise en compte individualisée du besoin de mise en accessibilité des points d'arrêt sur une ligne scolaire.**

« Art. L3111-7-1. – Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. [...] »

Le Département veillera à se conformer à cette réglementation. Par ailleurs, le transport adapté actuellement financé par le transport des élèves et étudiants handicapés sera maintenu.

3.7 La programmation budgétaire

3.7.1 Le contexte budgétaire et la loi NOTRe

La démarche de mise en accessibilité du Réseau 67 s'inscrit dans un contexte budgétaire très tendu de la collectivité avec des dépenses de solidarité en forte hausse et des recettes en baisse ou instables.

A cela s'ajoute la perspective d'un transfert de la compétence « transport » du Conseil Départemental vers la future grande Région en 2017. Ce transfert est proposé dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République dite NOTRe. Il exclurait le transport des élèves et étudiants handicapés qui resterait une compétence du Département.

Si le scénario de transfert se confirmait, il pourrait impliquer une évolution du Réseau 67 à court terme dans une optique de mutualisation des services avec le TER et une remise en cause possible de certaines priorités d'aménagements. Ces éléments devront être pris en compte à partir de 2017 dans la mise en place du Sd'Ap et son évolution.

Par ailleurs, une évaluation est en cours sur les lignes « déficientes » du Réseau 67 qui ont une fréquentation faible. Une réflexion sur l'évolution de certaines de ces lignes pourrait mener à une refonte du Réseau 67.

3.7.2 Points d'arrêt

L'aménagement d'un point d'arrêt coûte en moyenne 15 000 €. Sur le Réseau 67, en application du décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014, **268 arrêts prioritaires sont à mettre en accessibilité.**

Le budget total de la mise en accessibilité des points d'arrêt est de :

Année	Nombre de points d'arrêt	Coût total
2018	59	885 000 €
2019	57	855 000 €
2020	56	840 000 €
2021	96	1 440 000 €
Total	268	4 020 000 € *

*Les points d'arrêt du Réseau 67 communs avec le TER Alsace et avec les autorités organisatrices de transport urbain ont été inclus dans le chiffrage. Cependant, à ce stade du Sd'Ap, la clé de répartition du co-financement n'est pas définie.

Cette clé sera arrêtée ultérieurement, ce qui nécessitera de déduire in fine la participation des autres autorités organisatrices de transport du chiffrage global.

3.7.3 Matériel roulant

Pour mettre en accessibilité l'ensemble du parc de véhicules propriété du Conseil Départemental, il est nécessaire d'acheter 34 palettes-élévatrices pour les cars pré-équipés et 39 ordinateurs pour l'information voyageurs. Le prix moyen d'une palette élévatrice avec la pose est de 12 000 € et celui de l'ordinateur est de 4 000 €.

Le budget total pour la mise en accessibilité des cars est de : **564 000 €**.

Type de prestation	Quantité	Coût unitaire (dont main d'œuvre)	Coût total
Plateforme élévatrice	34	12 000 €	408 000 €
Information voyageurs (ordinateur embarqué)	39	4 000 €	156 000 €
Coût total			564 000 €

Pour les cars propriété des transporteurs, les coûts de renouvellement sont directement supportés dans les coûts du marché de la ligne régulière.

3.7.4 Synthèse de la programmation budgétaire du Sd'Ap sur 6 ans

Année	Coût véhicules	Coût points d'arrêt	Coût total
2016	148 000 €	0 €	148 000 €
2017	176 000 €	0 €	176 000 €
2018	120 000 €	885 000 €	1 005 000 €
2019	120 000 €	855 000 €	975 000 €
2020	0 €	840 000 €	840 000 €
2021	0 €	1 440 000 €	1 440 000 €
Total	564 000 €	4 020 000 €* 	4 584 000 €

*Les points d'arrêt du Réseau 67 communs avec le TER Alsace et avec les autorités organisatrices de transport urbain ont été inclus dans le chiffrage. Cependant, à ce stade du Sd'Ap, la clé de répartition du co-financement n'est pas définie.

Cette clé sera arrêtée ultérieurement, ce qui nécessitera de déduire in fine la participation des autres autorités organisatrices de transport du chiffrage global.

3.7.5 Les modalités de suivi et d'actualisation

L'objectif affiché du Sd'Ap du Département est de réaliser la mise en accessibilité des points d'arrêt définis comme prioritaires du Réseau 67, sous 6 ans, et d'adapter le matériel roulant pour qu'il soit totalement accessible d'ici 2019, tout en améliorant l'information des voyageurs.

3.7.6 L'évaluation du Sd'Ap

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 rappelle la nécessité de pouvoir suivre et évaluer la mise en œuvre du Sd'Ap. Des éléments de bilan, fournis à intervalles réguliers, permettront de juger à la fois de l'avancement de sa mise en œuvre, mais aussi de vérifier que celui-ci reste pertinent : le Sd'Ap doit en effet pouvoir intégrer les évolutions du territoire du Bas-Rhin pendant les six années de sa mise en œuvre.

Il est prévu de poursuivre le travail engagé et les réflexions entamées avec les associations, ainsi que les autres autorités organisatrices. A ce titre, il est proposé de continuer à rencontrer régulièrement, au moins une fois par an, les associations représentatives des différents types de handicaps et des personnes âgées pour faire un bilan de l'avancée des réalisations. Cette instance pourra prendre la forme d'un **comité de pilotage ou de suivi du Sd'Ap**.

4 ANNEXES

4.1 Comptes-rendus des réunions de concertation

COMPTE-RENDU Réunion de concertation sur les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'Ap) avec les associations du 9/12/2014 à 14h à l'Hôtel du Département
--

Ordre du jour
Etat des lieux de l'accessibilité des bâtiments et transports départementaux Echanges sur les enjeux et orientations à privilégier dans la préparation des Ad'Ap.

PARTICIPANTS PRESENTS	
<i>Conseil Général du Bas-Rhin</i>	
M. Alfred BECKER	Vice-Président du Conseil Général du Bas-Rhin en charge du Pôle Aménagement du Territoire
M. Patrice GADROY	Directeur de l'Immobilier et des Moyens Généraux
Mme Marie-Christine RUH	Chef du Service Gestion et Entretien du Patrimoine Immobilier
Mme Armelle JOLIVOT-NOLL	Technicien Gestion et entretien du patrimoine immobilier
M. Jean-Philippe CALI	Directeur de de la Mobilité
Mme Cécile LANZA	Chargée d'études transport
<i>Associations</i>	
M. André AUGUST	Vice-président CEP CICAT
M. Jean-Luc BENOIST	Vice-Président GIHP
M. Ralf ENSMINGER	Membre du CA APF
M. Mhand HALASSA	Directeur adjoint CEP CICAT
M. Bernard PFISTER	Trésorier GIHP
Mme Fabienne ROVIGO	Directrice CEP CICAT
Mme Isabelle SCHEUER	Représentante Départementale APF
M. André WAHL	AAPEI de Strasbourg

En introduction, M. BECKER remercie l'ensemble des personnes participantes et ouvre la réunion de concertation à l'Hôtel du Département sur l'accessibilité des transports et bâtiments départementaux.

Il rappelle les évolutions réglementaires récentes concernant l'accessibilité des transports et des bâtiments et l'intérêt de cette réunion pour échanger avec les associations conviées.

Cette réunion a pour but d'échanger sur les évolutions réglementaires et sur la mise en place des Agendas d'accessibilité programmés (Ad'Ap) instaurés par la loi du 16 juillet 2014. La présentation PowerPoint présentée lors de la réunion est annexée au présent compte-rendu.

Présentation du bilan de l'accessibilité des transports départementaux depuis l'adoption du Schéma directeur d'accessibilité (SDA) en décembre 2007 (Mme LANZA)

- le contexte et les orientations du SDA de 2007 ;
- le bilan depuis 2007 : les points d'arrêt, le matériel roulant, le transport à la demande, l'information voyageurs.

Remarques et commentaires

M. PFISTER fait remarquer que les dimensions des points d'arrêt sur le périmètre de la CUS ne sont pas toujours aux normes au niveau de la largeur du trottoir.

M. AUGUST intervient concernant la difficulté d'avoir de l'information en temps réel aux arrêts. Il fait partager l'expérience du QR Code qui est un système utile pour connaître les horaires en temps réel. Il insiste sur l'importance de la signalétique concernant les autres handicaps (auditif et visuel) sur les supports d'information voyageurs.

M. ENSMINGER souhaiterait la présence d'une information sonore aux points d'arrêt.

M. CALI rapporte la difficulté en zone non urbaine de ce type de service et le fait que tous les cars ne sont pas dotés de système d'aide à l'exploitation nécessaire pour indiquer l'horaire d'arrivée en temps réel.

M. AUGUST et M. PFISTER font part de l'importance de la prise en compte du cheminement d'accès aux points d'arrêt.

M. BECKER confirme qu'en matière d'aménagement, l'une des principales difficultés consiste à la coordination avec les gestionnaires de voirie. Bien souvent, lorsque le point d'arrêt est rendu accessible par le Conseil Général, le cheminement d'accès vers le point d'arrêt n'est pas aménagé pour autant.

M. PFISTER indique qu'il faut prendre en compte en amont dans l'ergonomie d'un site internet les besoins des personnes mal voyantes. Il cite l'exemple du site Vialsace qui n'est pas très adapté pour le lecteur d'écran.

Les associations présentes confirment leur intérêt pour tester un car low entry pendant une période d'un mois en 2015 sur une ligne régulière du Réseau 67. Mme LANZA va maintenant prendre l'attache de la CTBR pour voir la faisabilité.

Présentation du bilan de l'accessibilité des Etablissements recevants du publics départementaux (Mme RUH - Mme JOLIVOT-NOLL)

- le contexte pour les bâtiments ;
- le bilan de l'accessibilité des bâtiments ;
- la programmation pour la mise en accessibilité des collèges et des autres bâtiments départementaux.

Remarques et commentaires

M. AUGUST précise que les diagnostics d'accessibilité des bâtiments sous-estiment probablement les coûts de travaux de 20 à 30 %. Il se fonde sur le cas de la Région Alsace pour laquelle c'est le cas et conseille le Conseil Général de réévaluer à la hausse les montants prévus. Il ajoute qu'il est important de prévoir des espaces sécurisés aux étages pour l'évacuation des usagers en fauteuil roulant s'il n'y a pas d'ascenseur installé.

M. GADROY confirme que les chiffrages ont effectivement pu être estimatifs lors des diagnostics. Il précise que l'ensemble des diagnostics ont été réalisés en 2011 d'où un écart possible qui sera pris en compte dans l'Ad'Ap du Département.

M. AUGUST conseille de réaliser une classification en degré des travaux (1,2,3) et de détailler chaque action à mettre en place dans l'Ad'Ap. Il ajoute qu'il est nécessaire d'indiquer les travaux réalisés depuis 2005 dans l'Ad'Ap.

M. HALASSA évoque la possibilité de passer un marché global, par exemple pour tous les sanitaires ou tous les ascenseurs, pour permettre de réduire les coûts.

M. GADROY précise que les travaux doivent être réalisés par lots et la difficulté voire l'impossibilité juridique de ce type de marchés globaux.

M. ENSMINGER réagit à la nouvelle loi qui permet aux collectivités de reporter la mise en accessibilité des bâtiments même au-delà des 9 ans. Il précise qu'il sait que le Département n'est pas dans cette optique.

M. AUGUST évoque l'utilité d'utiliser des fiches techniques dans le cadre des travaux et la nécessité de prendre en compte la partie cognitive dans tous les bâtiments ce que les architectes font peu pour l'instant.

M. GADROY indique que l'ensemble des chantiers ne peuvent se dérouler simultanément, tant du point de vue des moyens humains et de la masse financière mobilisée, que de la durée nécessaire afin de réaliser des grosses opérations. Aussi, il conviendra de cadencer la mise en accessibilité complète de l'ensemble du patrimoine selon une ligne directrice. Le Département propose que ce fil conducteur, qui sera utilisé par les services pour la rédaction de l'Ad'Ap, soit basé sur : une réduction du maillage territoriale, en terme de bâtiment totalement accessible, une rapidité d'exécution des travaux et un lissage des investissements sur la période de l'AD'AP.

M. Becker conclut la réunion en insistant sur l'importance de ces échanges qui seront pris en compte dans la rédaction des Ad'Ap. Il évoque les échéances électorales à venir et les tensions financières que la collectivité doit prendre en compte dans le calendrier de la rédaction des Ad'Ap.

M. BECKER clôt la réunion avec les éléments de planning. Il propose de tenir la **deuxième réunion de concertation avec les associations fin mars 2015** afin de présenter et d'échanger sur le contenu des Ad'Ap départementaux. Les Ad'AP seront ensuite présentés en commission plénière du Conseil Général pour validation en juin 2015 et seront déposés au Préfet avant le 26 septembre 2015.

COMPTE-RENDU

Réunion de concertation sur les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'Ap) avec les associations du 12/03/2015 à 14h30 à l'Hôtel du Département

Ordre du jour

Echanges sur le plan d'actions et sur la programmation des investissements à inclure dans les futurs Ad'Ap

PARTICIPANTS PRESENTS

Conseil Général du Bas-Rhin

M. Alfred BECKER	Vice-Président du Conseil Général du Bas-Rhin en charge du Pôle Aménagement du Territoire
M. Martial GERLINGER	Directeur Général Adjoint en charge du Pôle Aménagement du Territoire
M. Patrice GADROY	Directeur de l'Immobilier et des Moyens Généraux
Mme Marie-Christine RUH	Chef du Service Gestion et Entretien du Patrimoine Immobilier
Mme Armelle JOLIVOT-NOLL	Technicien Gestion et entretien du patrimoine immobilier
Mme Cécile LANZA	Chargée d'études transport

Associations

M. Jean-Luc BENOIST	Vice-Président GIHP
M. Rolf ENSMINGER	Membre du CA APF
M. Bernard PFISTER	Trésorier GIHP
Mme Valérie RAVE	Assistante DAF Adèle de Glaubitz
Mme Isabelle SCHEUER	Représentante Départementale APF

En introduction, M. BECKER remercie l'ensemble des personnes participantes et ouvre la deuxième réunion de concertation à l'Hôtel du Département sur l'accessibilité des transports et bâtiments départementaux. Il évoque les échéances électorales à venir et les tensions financières que la collectivité doit prendre en compte dans le calendrier de la rédaction des Ad'Ap. Il précise que la réforme des collectivités locales et la loi NOTRe en discussion au Parlement sont des éléments d'incertitude dans le travail à mener sur l'accessibilité des transports et bâtiments.

Cette réunion a pour but d'échanger sur le plan d'actions et sur la programmation des investissements à inclure dans les futurs schémas directeur d'accessibilité / agenda d'accessibilité programmée (Sd'Ap) des bâtiments et des transports départementaux. La présentation powerpoint présentée lors de la réunion est annexée au présent compte-rendu.

Sd'AP des transports départementaux (Mme LANZA)

- retour sur les réunions bilatérales avec les associations tenues en février 2015 ;
- les orientations et la programmation financière pour les véhicules et les points d'arrêt ;
- les orientations pour l'information voyageurs ;
- l'expérimentation d'un autocar à plancher bas

Remarques et commentaires

M. PFISTER et M. ENSMINGER réagissent à l'utilisation d'applications smartphones. M. PFISTER fait remarquer que 52 % des français ne sont pas équipés de smartphones d'après une étude de Keolis.

M. ENSMINGER indique que la France a une population vieillissante qui n'utilise effectivement pas de téléphone portable et ajoute que les personnes qui ont un handicap physique lourd ne peuvent pas en utiliser non plus.

Concernant les points d'arrêt accessibles et le choix de mettre en accessibilité en priorité les lignes structurantes du Réseau 67, M. PFISTER souhaite que les lignes de rabattement soient aussi mises en accessibilité.

M. PFISTER confirme qu'il faut être pragmatique dans la mise en accessibilité des points d'arrêt.

M. BECKER précise que le pictogramme  ajouté dans les fiches horaires aidera à rendre le Réseau 67 plus lisible pour les usagers handicapés.

Concernant les véhicules, M. BECKER rappelle que des clauses concernant l'accessibilité des véhicules sont incluses dans les marchés publics passés avec les transporteurs. Il ajoute qu'il y a du sens à ce que la compétence « Transports » soit transférée à la Région comme cela est proposé dans la loi NOTRe.

M. PFISTER précise qu'il est dommage que la question du transport des élèves handicapés reste au Département.

M. BECKER fait part du travail « de dentelle » qui a été réalisé pour être réactif aux demandes et s'adapter aux cas particuliers d'enfants handicapés sur le territoire du Bas-Rhin.

M. PFISTER insiste sur l'importance de la présence d'une information sonore aux points d'arrêt.

M. ENSMINGER demande pourquoi il n'y a pas de financements concernant les points d'arrêt avant 2017 dans la programmation financière présentée.

M. GERLINGER précise que la mise en accessibilité des véhicules est vue comme une priorité ainsi que l'information voyageurs. Les points d'arrêt prioritaires sont prévus d'être mis en accessibilité d'ici la fin des six années du Sd'Ap et sont inclus dans la programmation. Il précise qu'il a fallu faire une priorisation.

M. PFISTER souhaite savoir si la mise en accessibilité d'un point d'arrêt au cas par cas sera quand même possible sur les 3 premières années. Il évoque le cas où une commune ferait part d'un besoin de la part d'un habitant.

Mme LANZA confirme que cela pourra être envisagé.

M. BECKER rapporte la méconnaissance des besoins des personnes handicapées qu'il existe parfois de la part des conducteurs et des personnels d'accueil.

M. PFISTER confirme que cela peut être un problème. Il indique qu'il serait utile qu'un module sur les besoins des personnes handicapées soit inclus dans la formation d'intégration des conducteurs (FIMO) et imposé par la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

M. PFISTER propose que le pictogramme pour les arrêts avec annonce sonore soit aussi ajouté aux fiches horaires. 

Concernant l'expérimentation d'un car low entry pendant une période d'un mois en 2015 sur la ligne régulière 270 du Réseau 67, Mme LANZA enverra les dates précises aux associations.

Les associations présentes confirment qu'elles communiqueront au sujet de ce test auprès de leurs adhérents pour avoir un maximum d'utilisations et de retours.

M. ENSMINGER indique que certains chauffeurs ont peur d'utiliser le système d'alignement automatique du véhicule sur le bord du trottoir. Cela se traduit par un mauvais alignement du car et une lacune avec le trottoir. Cela peut compliquer l'utilisation de la palette.

Ad'AP des Etablissements recevant du publics départementaux (Mme RUH - Mme JOLIVOT-NOLL)

- le contexte pour les bâtiments ;

- la programmation pour la mise en accessibilité des collèges et des autres bâtiments départementaux.

Remarques et commentaires

M. PFISTER rappelle la date du 31 mars 2015 pour déposer la déclaration auprès du Préfet pour les bâtiments déjà accessibles.

Mme RUH indique que le choix de la programmation des collèges pourra, comme c'est déjà le cas maintenant, évoluer en fonction des cas particuliers.

M. ENSMINGER évoque le cas du collège de Mertzwiller.

Mme RUH précise que le Département cherche toujours des solutions alternatives dans les collèges les plus proches quand il arrive qu'il ne soit pas possible d'aménager le collège en question.

M. GERLINGER ajoute que les travaux nécessaires à Mertzwiller sont lourds et que le collège n'aurait pas été prêt pour la rentrée 2016 et l'arrivée de l'élève.

M. PFISTER suggère de croiser les données de la MDPH pour anticiper la venue des élèves.

Concernant la programmation financière des bâtiments, M. PFISTER indique que 9 ans est une durée lointaine et que si le Département avait commencé à mettre ses bâtiments en accessibilité en 2005, la démarche aurait été finie.

M. PFISTER ajoute que certaines démarches sont bonnes mais pas abouties. Il prend l'exemple du Vaisseau, où une bande de guidage a été installée pour se rendre de l'entrée à l'accueil, mais qu'elle n'a pas été fini faute de moyens. Il souligne l'utilité d'avoir des bandes de guidage des places de parking handicapé jusqu'à l'entrée des bâtiments.

M. ENSMINGER confirme que c'est dommage de ne pas avoir finalisé la bande de guidage au Vaisseau car « un grain de sable » dans la chaîne de déplacement peut mettre la personne handicapée en difficulté.

M. BECKER évoque la loi de 2005 et le manque de pédagogie qu'il y a eu.

M. ENSMINGER confirme que le gouvernement n'a pas accompagné les acteurs locaux par du conseil ni donné de moyens techniques aux communes.

M. PFISTER conclue que le schéma présenté paraît cohérent.

M. BECKER confirme qu'il a fallu faire avec les incertitudes et les moyens existants et que le contexte fera sûrement évoluer le contenu des Ad'Ap d'ici le mois de juin. Il voit l'intérêt des Ad'Ap qui obligent à mettre les moyens financiers nécessaires et à faire une programmation. Cela permet aussi une appropriation du sujet par tous les partenaires.

M. PFISTER évoque aussi l'importance depuis 2005 d'avoir vu plus de personnes handicapées se déplacer.

M. BECKER parle aussi d'une prise de conscience du vieillissement de la population. Chacun a aujourd'hui une personne âgée dans sa famille qui a des difficultés à se déplacer.

Il ajoute qu'il est conscient que l'on pourrait être plus optimiste dans les programmations mais que nous avons veillé à être cohérents.

M. PFISTER évoque les abords des points d'arrêt et l'importance que les travaux soient en cohérence et à veiller à la continuité avec la commune.

M. BECKER confirme que les Unités Territoriales d'Aménagement du Territoire (UTAT) qui mènent les travaux sur le territoire sont sensibilisées. Il réaffirme que le Département gagne à avoir le regard des associations sur ce sujet.

M. ENSMINGER confirme que les associations sont là comme partenaires pour construire un territoire plus accessible. Il ajoute qu'il faudrait convier les associations de personnes âgées au débat comme cela est prévu par la loi même si elles ne sont pas nombreuses dans le Bas-Rhin.

M. BECKER conclut la réunion en remerciant les associations pour la qualité des échanges et sur l'importance de ces échanges qui seront pris en compte dans la rédaction des Ad'Ap. Il clôt la réunion avec les éléments de planning.

Les Ad'AP doivent être présentés en Séance Plénière du Conseil Général pour validation en juin 2015 et déposés au Préfet avant le 26 septembre 2015.

4.2 Glossaire

AAPEI : Association de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis

ATA : Aménagement de traversée d'agglomération

APF : Association des paralysés de France

AOT : Autorité organisatrice de transport

CEP CICAT : Centre d'exposition permanent Centre d'informations et de conseils en aides techniques

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CTBR : Compagnie des transports du Bas-Rhin

CTS : Compagnie des transports strasbourgeois

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

DSP : Délégation de service public

ERP : Etablissement recevant du public

FCO : Formation continue obligatoire

FIMO : Formation initiale minimale obligatoire

GIHP : Groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

ITA : Impossibilité technique avérée

MDPH : Maison départementale des personnes handicapées

PA – PH : Personne âgée – Personne handicapée

Pass'O : Transports urbains d'Obernai

PH : Personne handicapée

PMR : Personne à mobilité réduite

PTU : Périmètre de transport urbain

RITMO : Transport de Haguenau et de Schweighouse sur Moder

SDIS : Service départemental d'incendie et de secours

SIG : Système d'information géographique

SDA : Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs

Sd'Ap : Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée

TAD : Transports à la demande

TER : Transport express régional

TIS : Transport intercommunal de Sélestat

TSPO : Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois

UTAT : Unité territoriale d'aménagement du territoire