

Schéma
Directeur
Accessibilité
Agenda
D
Accessibilité
Programmée



2016



Service de la Mobilité Durable

Métropole Nice Côte d'Azur
06364 Nice Cedex 4

INTRODUCTION	2
1. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.....	3
2. LES DOMAINES D'ACTION DU SDA-AD'AP	5
3. PRESENTATION DU RESEAU LIGNES D'AZUR.....	6
3.1 LE RESEAU LIGNES D'AZUR	6
3.2 L'EVOLUTION DU RESEAU DEPUIS L'APPROBATION DU SDA EN 2011	6
3.2.1 Extension du périmètre des Transports Urbains (PTU)	6
3.2.2 L'adaptation du réseau aux projets économiques et urbains	6
4. ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE, BILAN DU SDA	9
4.1 MATERIEL ROULANT	9
4.1.1 Bus.....	9
4.1.2 Tramway	10
4.2 ARRETS DE BUS	10
4.3 LES AGENCES COMMERCIALES.....	13
4.4 LES PARCS-RELAIS PARCAZUR.....	13
4.5 LE CENTRE OPERATIONNEL DU TRAMWAY.....	14
4.6 LES SUPPORTS D'INFORMATION VOYAGEURS ET LA SIGNALETIQUE DU RESEAU	14
4.7 LE SERVICE MOBIL'AZUR.....	15
5. AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE	19
5.1 ENGAGEMENT DE CALENDRIER.....	19
5.2 MATERIEL ROULANT	19
5.3 INFORMATION VOYAGEURS	20
5.4 ARRETS DE BUS ET STATIONS DE TRAMWAY	21
5.4.1 Méthodologie	21
5.4.2 Identification des arrêts dits « prioritaires », éligibles à l'Ad'AP	21
5.4.3 Etude de la faisabilité des aménagements.....	24
5.4.4 Demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée (ITA).....	26
5.4.5 Définition de l'agenda : programmation sur 9 ans.....	27
5.4.6 Estimation des coûts et répartition sur 9 ans	27
5.4.7 Les stations de tramway	29
5.5 FORMATION DU PERSONNEL	30
5.5.1 Les conducteurs de la Régie Ligne d'Azur	30
5.5.2 Personnel des agences commerciales.....	32
5.5.3 Centre de Relation Clientèle (CRC)	32
5.5.4 Partenaires Transporteurs.....	32
5.5.5 Les supports	32
6. LA CONCERTATION.....	33
6.1 LA SOUS-COMMISSION « TRANSPORTS » ET LES ATELIERS TECHNIQUES.....	33
6.2 LA CONSULTATION DES ASSOCIATIONS DANS LE CADRE DE LA PREPARATION DE L'AD'AP	34
6.3 LA CONSULTATION DES SERVICES PARTENAIRES GESTIONNAIRES DE LA VOIRIE	34
6.4 LA CONSULTATION DU DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES	35
7. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI DE L'EXECUTION DE L'AD'AP	36

INTRODUCTION

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 précise dans son article 45 que « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre, à l'échéance 2015, son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Les textes portent sur tous les composants de la chaîne du déplacement : les transports collectifs, les espaces publics, la voirie et les bâtiments (Etablissements recevant du public - ERP).

Cet objectif de délai ne pouvant manifestement pas être respecté, un dispositif appelé Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) a été prévu pour permettre, suivant certaines modalités, de proroger la date de fin des travaux de mise en accessibilité des ERP, des Installations Ouvertes au Public (IOP) et des transports. Une ordonnance publiée le 26 septembre 2014 précise ce dispositif.

L'Ad'AP constitue un engagement à réaliser les travaux de mise en accessibilité des ERP et des IOP par périodes de trois ans, avec la possibilité de porter sur trois périodes au maximum, selon les conditions définies dans l'article 3 de l'ordonnance du 26 septembre 2014. Il est constitué du programme de travaux chiffré, du calendrier de réalisation et des dérogations sollicitées. Il permet de suspendre les sanctions et le risque pénal lié au non respect de la loi de 2005.

En matière de **transport public**, on parle de « Schéma Directeur d'Accessibilité - Agendas d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs » (SDA-Ad'AP), qui doit être établi pour une durée de trois ans selon les conditions définies au Chapitre II de l'ordonnance du 26 septembre 2014.

Le SDA-Ad'AP porte sur tous les champs de la chaîne de déplacement : les arrêts de bus, les véhicules, l'accueil du personnel, l'information voyageurs.

En application de l'ordonnance 2014-1090 du 24 septembre 2014, la Métropole Nice Côte d'Azur s'engage au travers du présent document, à poursuivre la politique de mise en accessibilité de son réseau de transports urbains inscrite et décrite dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) approuvé le 19 décembre 2011, par délibération du Conseil Communautaire.

Conformément aux textes en vigueur, le présent Agenda vient s'annexer au Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports, au profit d'un SDA-Ad'AP des transports de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Par courrier du 19 juin 2015, le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur a adressé au Préfet des Alpes-Maritimes un courrier de demande de prorogation de délai de dépôt de l'Ad'AP portant sur les services des transports urbains. En application de l'arrêté du 27 mai 2015, un report de six mois à compter du 26 septembre 2015 a été accordé à la Métropole Nice Côte d'Azur, par arrêté le 7 décembre 2015.

Le présent document est le projet d'Agenda d'Accessibilité Programmée remis à la Préfecture dès approbation par le Bureau Métropolitain.

Le dossier est composé des éléments suivants, répartis sur 3 CD :

CD 1 :

- SDA-Ad'AP (le présent document)
- Charte d'aménagement des quais bus
- Annexes de l'Ad'AP portant sur les arrêts de bus, numérotées de 1 à 63 : méthodologie, identification des arrêts par critère et par commune, programmation.
- Cartes détaillées lisibles sur Google Earth

CD 2 et 3 : ensemble des demandes détaillées de dérogations motivées par des Impossibilités Techniques Avérées (ITA)

1. CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Le SDA-Ad'AP, repose sur les références législatives et réglementaires en vigueur suivantes :

Loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Cette loi pose le principe de l'accessibilité des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public. L'article 52 traite des transports collectifs.

Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, dont l'article 1 considère que le système de transports intérieurs doit concourir à l'unité et à la solidarité nationale. L'article 2 instaure la notion de droit au transport et annonce que « dans cet esprit des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ».

Loi du 13 juillet 1991 sur l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des établissements recevant du public et de la voirie, renforçant le dispositif mis en place par la loi de 1975.

Directive européenne N°2001-85-CE du 20 novembre 2001 concernant les dispositions particulières applicables aux véhicules de transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises, et définissant le public des « personnes à mobilité réduite » : « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personne âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Loi N°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Cette loi majeure a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration des personnes handicapées dans la société. La loi apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement. Le Chapitre III traite plus particulièrement du cadre bâti, des transports et des nouvelles technologies (articles 45 – 46 – 47 – 54 – 65).

Directive du 13 avril 2006 pour l'application de la loi 2005-102 des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite.

Suite à la parution de la loi du 11 février 2005 et de la directive de 2006, plusieurs décrets et arrêtés sont venus les encadrer par des prescriptions techniques.

Décret N°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs

Décret N°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Décret N°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises par l'application des articles R111-19 à R111-19-3 et R111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité des personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création

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

Arrêté du 5 février 2007 modifiant l'arrêt du 13 mars 2006 relatif aux critères d'appréciation d'une mobilité pedestre réduite et de la perte d'autonomie dans le déplacement

Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

Circulaire ministérielle N°DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007 relative à l'accessibilité des établissements recevant du public et des bâtiments d'habitation – Annexe 8.

Circulaire du 18 février 2008 relative à l'accessibilité aux personnes handicapées à mobilité réduite des véhicules de transport urbain.

Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

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

Ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées

Décret N°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

Décret 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêts des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée

Arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

Décret N°2015-1755 du 24 décembre 2015 relatif à la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs.

2. LES DOMAINES D'ACTION DU SDA-AD'AP

Le SDA-Ad'AP des transports de la Métropole Nice Côte d'Azur repose sur les prescriptions du SDA, et traite alors des domaines suivants :

- Le matériel roulant
- Les arrêts de bus et stations de tramway
- L'information aux voyageurs
- La formation du personnel
- Le service de transport à la demande dédié aux personnes handicapées : Mobil'Azur.

3. PRESENTATION DU RESEAU LIGNES D'AZUR

3.1 Le réseau Lignes d'Azur

La Métropole Nice Côte d'Azur est l'autorité organisatrice du réseau de transport urbain Lignes d'Azur. Celui-ci est exploité en régie depuis le 1^{er} septembre 2013.

Le réseau Lignes d'Azur est composé de 153 lignes dont :

- 1 ligne de tramway : T1 de 9,2 km
- 152 lignes de bus, dont :
 - 80 lignes régulières
 - 5 lignes tests
 - 5 lignes noctambus
 - 9 lignes de transport à la demande, « Créabus » ©
 - 22 lignes scolaires
 - 1 ligne « spectacles Nikaia ou stade Allianz Riviera »
 - 13 lignes « foot »
 - 3 lignes 100% Neige
 - 2 lignes « express aéroport »
 - 3 lignes de desserte du « centre administratif » CADAM
 - 9 lignes départementales à tarification urbaine sur le territoire de Nice Côte d'Azur
-

3.2 L'évolution du réseau depuis l'approbation du SDA en 2011

3.2.1 Extension du périmètre des Transports Urbains (PTU)

Depuis 2002, date de création de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, le Périmètre des Transports Urbains de Nice Côte d'Azur est passé de 22 à 49 communes.

Voir cartographie ci-après.

A chaque nouvelle intégration de communes au sein du PTU, les lignes auparavant gérées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, ont été transférées à l'AOTU NCA, et ajoutées au réseau Lignes d'Azur. Ce transfert a également concerné les 750 arrêts de bus de ces lignes et le mobilier urbain les équipant.

Alors que le SDA approuvé en 2011 portait sur un périmètre de 27 communes, l'Ad'AP porte désormais sur 49 communes.

3.2.2 L'adaptation du réseau aux projets économiques et urbains

La promenade du Paillon

L'aménagement de la Promenade du Paillon au centre-ville de Nice a nécessité de supprimer, dès janvier 2011, la gare routière qui accueillait 10 lignes urbaines, 11 départementales, des lignes régionales et internationales. Les terminus de ces lignes ont alors été répartis sur différents sites, nécessitant un important travail de signalisation, d'aménagement des nouveaux arrêts et d'optimisation des points de correspondances.

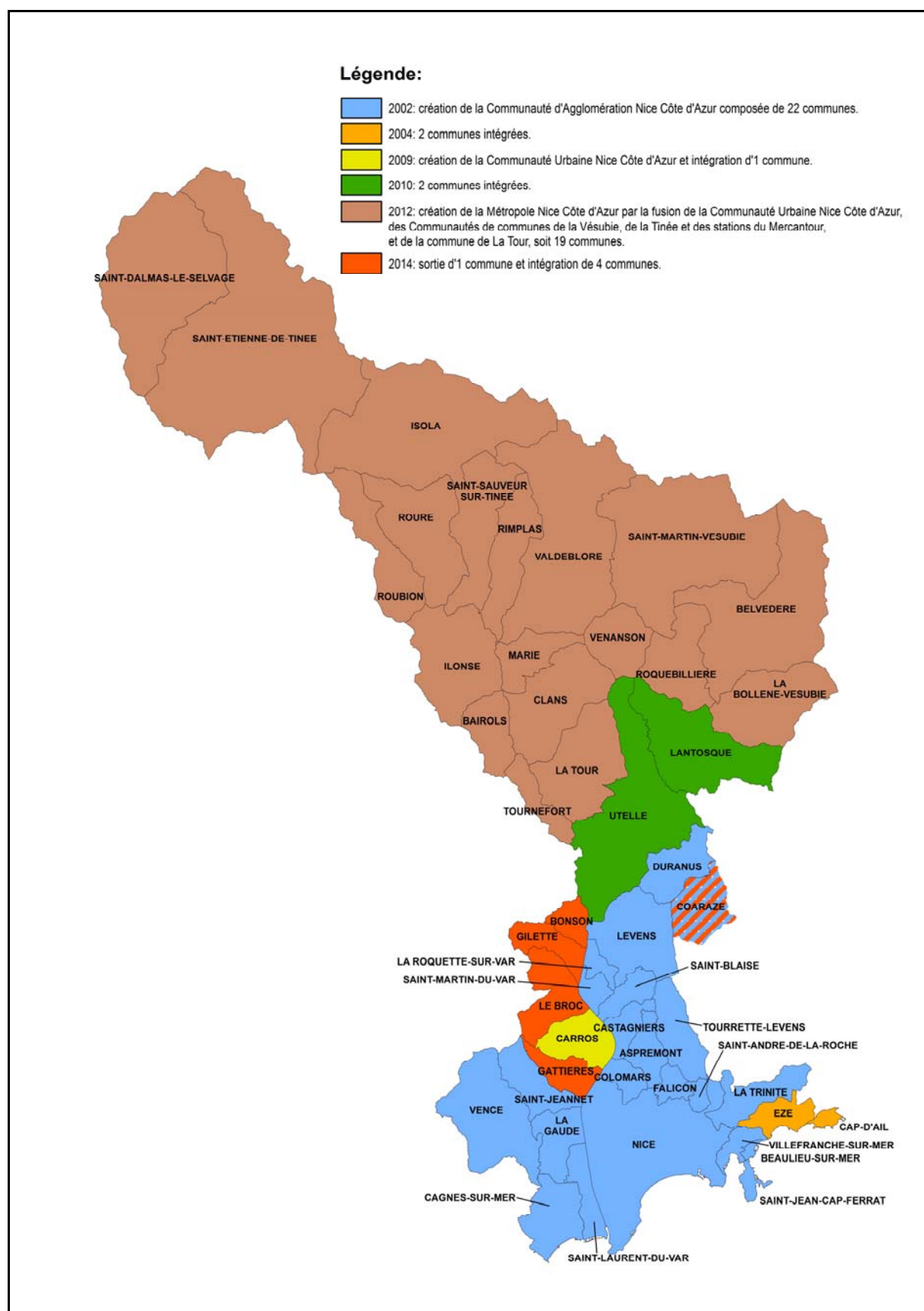
Le tramway

Les mises en service des lignes de tramway T2 et T3 seront successives à partir de 2018. Elles seront accompagnées de l'ouverture d'un nouveau centre de maintenance tramway

dédié aux lignes T2 et T3 situé à l'ouest du PTU à proximité du Nikaïa, la restructuration du réseau bus, l'aménagement d'un nouveau dépôt bus dont l'emplacement sera privilégié à l'ouest de PTU, l'ouverture de nouveaux parcs-relais et la création d'un pôle d'échanges majeur à proximité de l'aéroport et de la gare SNCF Saint-Augustin, visant à rationaliser et connecter les dessertes tramway et bus.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite constitue d'ores et déjà, une préoccupation majeure, prise en compte à l'origine du projet, et laissant place à la consultation des associations représentant les personnes handicapées.

La restructuration du réseau suggère des modifications sur les arrêts de bus et sur la structure des lignes de bus qu'il n'est pas possible à ce jour d'anticiper totalement, le projet étant en cours d'élaboration. Par conséquent, le présent Ad'AP s'appuie sur le réseau actuel.



4. ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE, BILAN DU SDA

Le Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé en 2011 portait sur la période 2011-2015. Le bilan d'exécution du SDA est le suivant :

4.1 Matériel roulant

4.1.1 Bus

Rappel des engagements pris dans le Schéma Directeur d'Accessibilité pour la période 2011-2015, à partir du diagnostic 2010

Réseau 2010

	Parc total	% accessible
Réseau Lignes d'Azur	403	56%
Nice (ST2N)	232	75%
Périphérie (partenaires)	171	30%



Objectif 2015

	% accessible
Réseau Lignes d'Azur	84%
Nice (ST2N)	100%
Périphérie (partenaires)	61%

Bilan au 31/12/2015

Réseau 2015

	Parc total	% accessible
Réseau Lignes d'Azur	464	86,21%
Nice (RLA)	230	98,70%
Périphérie (partenaires)	234	73,93%

La métropole Nice Côte d'Azur a fourni un effort très important en matière d'acquisition de véhicules.

Pour la partie du réseau exploitée directement par la Régie, les bus sont de la propriété de NCA : à ce jour, parmi un parc de 230 bus, seulement 3 véhicules ne sont pas accessibles. Le taux d'accessibilité du parc « niçois » est passé de 75% en 2010 à près de 99% en 2015.

Pour la partie sous-traitée, 33 des 234 bus affectés sont de la propriété de NCA, le reste appartenant aux transporteurs partenaires. En 2013, lors du renouvellement des marchés publics consacrés à l'exploitation des secteurs sous-traités une importance particulière a été donnée à l'accessibilité des bus et autocars, l'imposant comme une exigence et comme un critère de notation des notes. Le taux d'accessibilité des véhicules sur ces secteurs est donc passé de 30% en 2010 à près de 74% en 2015.

Catégories de véhicules Décret 2015-1755 du 24/12/2015	PARC Régie Ligne d'Azur			Parc Partenaires transporteurs			ParcTOTAL Lignes d'Azur		
	Parc RLA	Parc accessible RLA	% accessible	Parc Partenaires transporteurs	Parc accessible Partenaires transporteurs	% accessible	Parc Total	Parc Total Accessible	% accessible
M2, M3 autobus de faible capacité (22 passagers maximum)	20	20	100,00%	54	50	92,59%	74	70	94,59%
Autobus (23 passagers minimum)	210	207	98,57%	111	96	86,49%	321	303	94,39%
Autocars de faible capacité (22 passagers maximum)	x	x	x	16	12	75,00%	16	12	75,00%
Autocars (23 passagers minimum)	x	x	x	53	15	28,30%	53	15	28,30%
PARC TOTAL	230	227	98,70%	234	173	73,93%	464	400	86,21%

4.1.2 Tramway

Rappel du diagnostic 2010 et bilan en 2015

Réseau 2010

	Parc total	% accessible
Tramway	20	100%



Réseau 2015

	Parc total	% accessible
Tramway	28	100%

La mise en service de la ligne T1 du tramway en novembre 2007 s'est traduite par la mise en ligne de 28 rames (20 en 2007 + 8 en 2010) entièrement accessibles, sur un tracé remplaçant 5 lignes de bus qui n'étaient pas accessibles à l'époque. Effectuant 13% de l'offre kilométrique et représentant 46% du trafic de voyageurs à Nice intra-muros, le tramway a largement contribué à rehausser dès 2007 le niveau global d'accessibilité du réseau. Par construction le réseau tramway est totalement accessible tant en termes de matériel que d'arrêts. Toutefois, des investissements importants ont été engagés pour améliorer dès 2010, le confort des usagers :

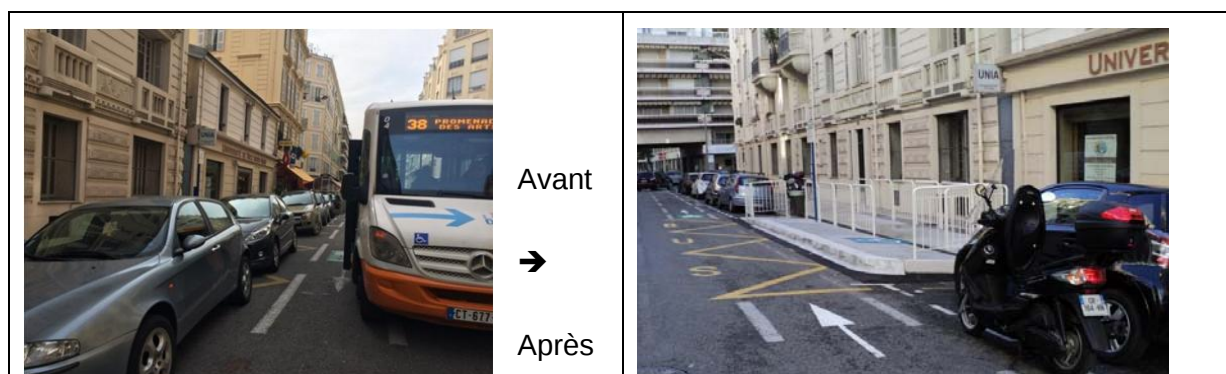
- L'ajout de 8 rames supplémentaires en 2010
- L'augmentation de la fréquence de passage des rames, avec une rame toutes les 4 à 5 minutes de 7h à 20h
- L'allongement de 15 rames de 33 à 44 mètres, de 2012 à 2014 permettant d'accueillir 100 voyageurs supplémentaires dans chaque rame en cas de forte affluence, ou réduire la densité de la charge en période de pointe
- La commande des 28 premières rames étant antérieure à la parution de l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite, NCA a engagé des travaux de modernisation des rames réalisés progressivement et portant notamment sur le format des girouettes extérieures et des écrans diffusant les informations dynamiques embarquées, le retrait des sièges en strapontins au profit d'un espace élargi pour les fauteuils roulants, le rabaissement des boutons de portes et boutons d'urgence.

Cette modernisation s'est achevée en 2014, représentant un coût total de 1,12 M d'€ pris en charge par la Métropole.

4.2 Arrêts de bus et stations de tramway

4.2.1 Arrêts de bus

Exemple de réalisation : Arrêt « VERDI » - ligne 38, rue de Verdi, à Nice



Rappel du diagnostic 2010 : sur la base de 2000 arrêts de bus (27 communes)

Commune	1995	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total réalisé
ASPREMONT									3	3
BEAULIEU-SUR-MER					1					1
CAGNES-SUR-MER					3	1		10	14	28
CASTAGNIERS							1			1
COLOMARS				1				2		3
FALICON						1				1
LA GAUDE						4				4
LA TRINITE						2		4	2	8
LEVENS								2		2
NICE	2	19	12	9	33	49	31	32	18	205
SAINT-ANDRE-DE-LA-ROCHE							1		4	5
SAINT-JEANNET								2		2
SAINT-LAURENT-DU-VAR			5		1	5		7	9	27
TOURRETTE-LEVENS								2		2
VENCE				3						3
Total réalisé	2	19	17	13	38	62	33	61	50	295

Etat au 27/10/2011

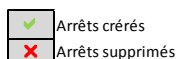
Bilan au 31/12/2015 : sur la base de 2750 arrêts de bus (49 communes)

Le tableau ci-dessous fait figurer les arrêts aménagés depuis 1995, par an et par commune. Figurent aussi les arrêts aménagés aux normes d'accessibilité mais supprimés du réseau. La ville de Nice est concernée par ces exceptions ; cela est directement lié aux travaux de construction de la ligne 2 du tramway dont l'itinéraire reprend celui de l'axe lourd du réseau (l'axe est-ouest) desservi par les lignes fortes du réseau et matérialisé jusqu'en 2015 par un couloir bus dont les arrêts étaient tous accessibles. ces arrêts ont été supprimés en 2015.

La qualité, le confort et l'accessibilité de la desserte supprimée ont été maintenus : les lignes ont toutes été reportées sur la Promenades des Anglais à partir du 15 juillet 2015. 1 M d'€ a été consacré à la mise en accessibilité des arrêts de ce nouvel axe majeur du réseau.

	1995	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total Arrêts actuels
	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	
Aspremont									3					3
Beaulieu-sur-Mer					1						1		1	3
Belvédère											1			1
Cagnes-sur-Mer					3	1		10	16	4		8	10	52
Cap-d'Ail									1	4	1			6
Carros										1	5	2		8
Castagniers							1							1
Clans														0
Colomars				1				1				1		3
Eze									1				2	3
Falicon						1								1
Gattières													2	2
La Gaude						4					2		3	9
La Roquette-sur-Var											1	1		2
La Trinité						2		4	2		2			10
Le Broc													2	2
Levens								2			1	1	1	5
Nice	2	22	13	10	28	54	24	50	22	37	15	34	35	318
Saint-André-de-la-Roche							1	1	3	2		2		9
Saint-Etienne-de-Tinée												1		1
Saint-Jeannet								2		2		1	1	6
Saint-Laurent-du-Var			6		1	3		8	11	8			2	39
Saint-Martin-du-Var									1		1			2
Tourrette-Levens								2				2		4
Vence				3						2	1		3	9
Villefranche-sur-Mer				1						2		3		6
Total / Année	2	22	0	19	0	15	0	33	0	65	0	26	0	505

Etat au 8/01/2016



Le coût assumé par le service de la Mobilité Durable pour la mise en accessibilité des arrêts de bus depuis 2008 varie entre 0,67 M€ et 1,67 M€ par an.

Mise en accessibilité de quais bus	
Année	Montant HT
2008	1 303 K€
2009	673 K€
2010	1 515 K€
2011	1 671 K€
2012	904 K€
2013	288 K€
2014	1 023 K€
2015	819 K€

Ce montant s'ajoute aux coûts d'aménagement pris en charge par les Subdivisions métropolitaines dans le cadre d'aménagements de la voirie englobant des arrêts de bus, alors traités en accessibilité.

4.3 Les agences commerciales

Le réseau Lignes d'Azur compte 6 agences commerciales réparties sur les communes de Nice (4), Saint-Laurent-du-Var (1) et Cagnes-sur-Mer (1). L'accueil des personnes à mobilité réduite est une préoccupation majeure quotidienne dans les agences commerciales.

90% des visites sont effectuées dans les 3 agences commerciales accessibles.

En effet, les agences de Nice, Notre-Dame, Jean Jaurès et Thiers qui concentrent le plus fort taux de fréquentation sont accessibles et disposent d'un guichet d'accueil PMR ainsi que d'un système de gestion de file d'attente, qui permet de faire passer les personnes à mobilité réduite en priorité.

- L'agence Notre-Dame située en centre-ville à proximité des stations de tramway « Jean-Médecin » et « Gare Thiers » enregistre 45 % des ventes et de la fréquentation.
- L'agence Jean-Jaurès située à proximité de « Garibaldi » et « Cathédrale -Vieille Ville » enregistre 24% des ventes et de la fréquentation.
- L'agence Thiers située à proximité de la Gare SNCF Nice-Ville et de la station de tramway « Gare Thiers » enregistre 21 % des ventes et de la fréquentation.
- L'agence de Cagnes sur Mer enregistre 3 % des ventes et de la fréquentation et est en cours de mise aux normes d'accessibilité.
- Les agences « Carros » et « Les Roses » à Saint-Laurent-du-Var enregistrent respectivement 3% et 1 % des ventes et de la fréquentation. Des consignes ont été données aux responsables de ces agences pour assurer un accueil personnalisé aux personnes à mobilité réduite qui se présentent soit pour obtenir des informations ou pour l'achat de titres de transport.

3 agences itinérantes Infobus proposent un accueil personnalisé pour les personnes à mobilité réduite, et assurent des permanences d'une part dans les lieux publics les plus fréquentés du territoire (campus universitaires, quartier de l'Arénas, ...) et d'autre part les centres-villes des communes ne disposant pas d'agence commerciale, selon un calendrier établi.

L'ensemble des agents commerciaux ont reçu des informations sur l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées ainsi que sur les emplacements et usages des équipements PMR de Lignes d'Azur.

4.4 Les parcs-relais ParcAzur

Les Parcazur sont accessibles aux PMR et disposent également d'emplacements réservés dont le détail figure dans le tableau ci-dessous.

Le Parcazur Henri Sappia est doté de places PMR protégées par des arceaux ce qui permet d'assurer une bonne disponibilité des places réservées. Cela implique que les personnes handicapées se signalent à leur arrivée à la loge du gardien pour se garer. Une procédure simplifiée pour éviter que les PMR n'aient à sortir de leur voiture est en cours d'étude et sera déployée en début d'année 2016.

Détail des places PMR disponibles :**Parcazur Henri Sappia**

2, bd Henri Sappia - 06100 Nice

> 2 entrées > 765 places > dont 20 places **HORAIRE** > Ouverture : 4h00 > Fermeture : 2h30**Parcazur Pont-Michel**

Route de Turin - 06300 Nice

> 260 places > dont 6 places **HORAIRE** > Ouverture : 4h55 > Fermeture : 1h45**Parcazur Vauban**

Mail des Universités - 06300 Nice

> 150 places > dont 3 places **HORAIRE** > Ouverture : 5h00 > Fermeture : 1h50**Parcazur Saint-Augustin**

1, route de Grenoble - 06200 Nice

> 184 places > dont 4 places **HORAIRE** > Ouverture : 5h30 > Fermeture : 22h00**Parcazur Palais des Expositions**Place du XV^{ème} Corps - 06300 Nice

> 2 entrées par le parking public Acropolis

> 386 places > dont 11 places **HORAIRE** > Ouverture : 4h15 > Fermeture : 2h15

4.5 Le Centre Opérationnel du Tramway

Le Centre Opérationnel du tramway (COT) rassemble les équipes administratives de RLA, le centre de maintenance de la ligne T1 du tramway ainsi que le Poste de Commandement Centralisé (PCC).

Certains services du COT sont amenés à recevoir du public, tous sont accessibles depuis le parvis grâce aux ascenseurs situés à proximité du quai de la station « Henri Sappia » et de l'ascenseur situé à l'intérieur du bâtiment :

- Bureau des accidents
- Service Commande Publique

4.6 Les supports d'information voyageurs et la signalétique du réseau

Les informations relatives aux équipements accessibles aux PMR sont disponibles sur plusieurs supports d'information :

- **Les supports imprimés : Guide du voyageur, fiches horaires, plans du réseau...**
- **Les supports digitaux : site internet, blog, écrans TFT**

Le site www.lignesdazur.com a été réalisé en respectant les normes d'accessibilité définies par le **Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations**. Ce référentiel s'applique aux services de communication publique en ligne de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent.

Ces normes correspondent aux recommandations internationales édictées dans le cadre des Web Content Accessibility Guidelines, proposés par le W3C.

Le site est doté de fonctionnalités qui assurent une bonne accessibilité de son contenu :

- Les polices de caractère peuvent être élargies et réduites au moyen des options disponibles sur le navigateur
- Les pages sont organisées pour être parfaitement fonctionnelles, même si le navigateur ne supporte pas le "JavaScript"
- Toutes les images disposent d'une alternative textuelle
- La mise en page du site est réalisée au moyen d'une feuille de style permettant de dissocier le contenu de sa mise en forme d'offrant la possibilité au lecteur d'accès à l'information sans contrainte de mise en page
- Il est possible de naviguer sur ce site sans utiliser la souris grâce aux raccourcis clavier.

Les visuels diffusés sur les écrans TFT embarqués dans le rames de tramway ont été créés et validés avec l'association Valentin Haüy concernant notamment les fonds de couleur, la dimension des caractères et les contrastes...

► **La signalétique : girouettes, signalétique embarquée dans les bus et les tramways**

Toute l'information du réseau : girouettes, signalétique et pictogrammes divers ont été présentés aux associations de personnes handicapées avant leur réalisation et mise en service.

► **La télécommande universelle utilisée par les personnes non-voyantes :**

La télécommande universelle utilisée par les personnes déficientes visuelles permet différents usages et vient compléter les dispositifs mis en place sur le terrain, en particulier sur les stations tramway et sur les traversées piétonnes :

- Traduction au audio de toutes les informations diffusées sur les écrans d'information-voyageur des stations de tramway de la ligne T1.
- Activation de la fonction sonore des feux piétons sur les traversées piétonnes situées aux abords de la ligne de tramway T1.

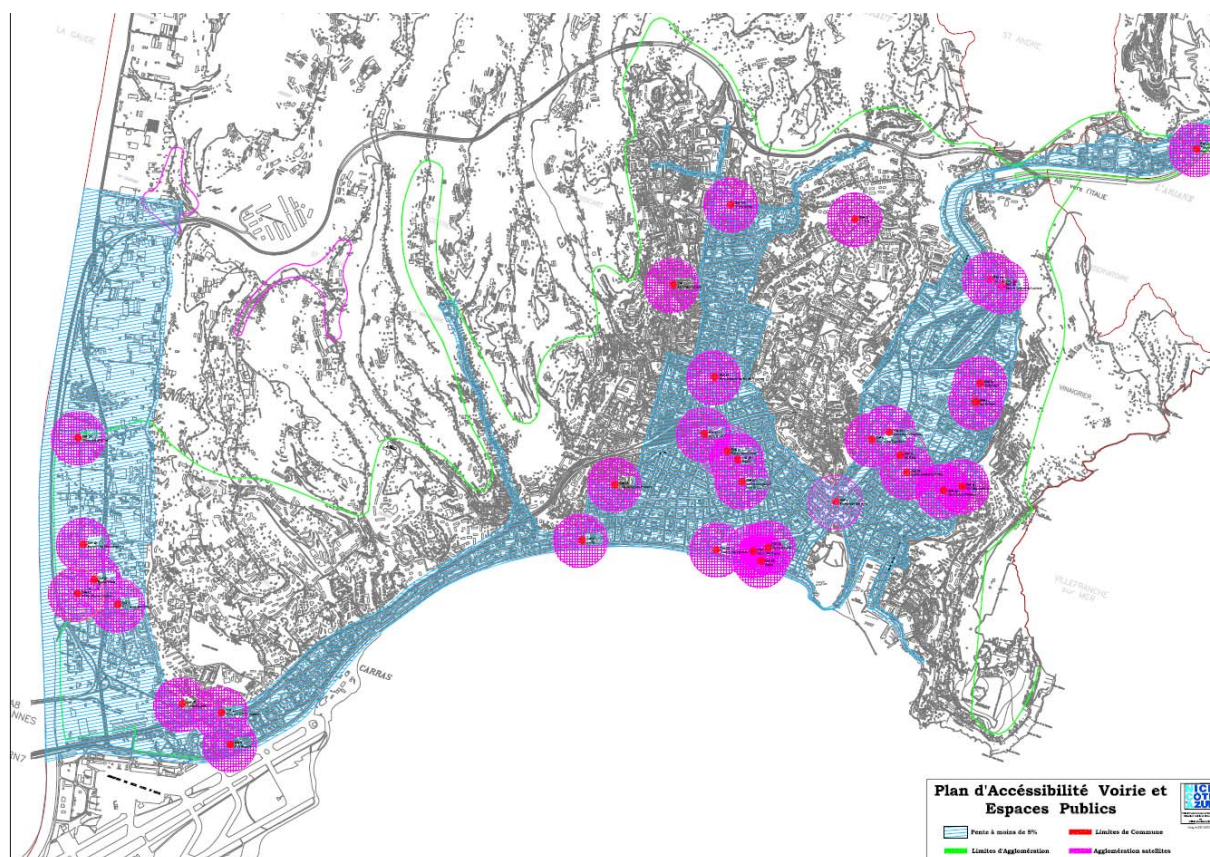
4.7 Le service Mobil'Azur

Nice Côte d'Azur a fait le choix de mettre en place, en 2009 un service de transport à la demande dédié aux personnes à mobilité réduite dont le handicap empêche l'utilisation des transports en commun classiques.

Le service Mobil'azur répond en premier lieu à une réalité : la topographie du territoire de Nice Côte d'Azur compromet par nature les possibilités de rendre accessible l'intégralité du réseau Lignes d'azur, au sens de la Loi du 11 février 2005.

En effet, notre territoire est caractérisé au sud, par une frange littorale très urbanisée et avec peu de dénivelé, puis un territoire collinaire voire montagneux marqué par des voiries à forte pente (supérieure à 5%), étroites et dépourvues de cheminement piéton. La carte ci-dessous est un extrait du PAVE de Nice et distingue à l'intérieur de la zone verte (commune de Nice), les zones bleues dites planes et les zones ayant une pente supérieure à 5%, pour lesquelles l'aménagement de la voirie et des arrêts de bus est extrêmement contraint.

Quand bien même les arrêts de bus de ces zones seraient rendus accessibles, l'accès pour une personne mal marchante ou en fauteuil roulant serait impossible du fait simplement de la pente à gravir ou à descendre.



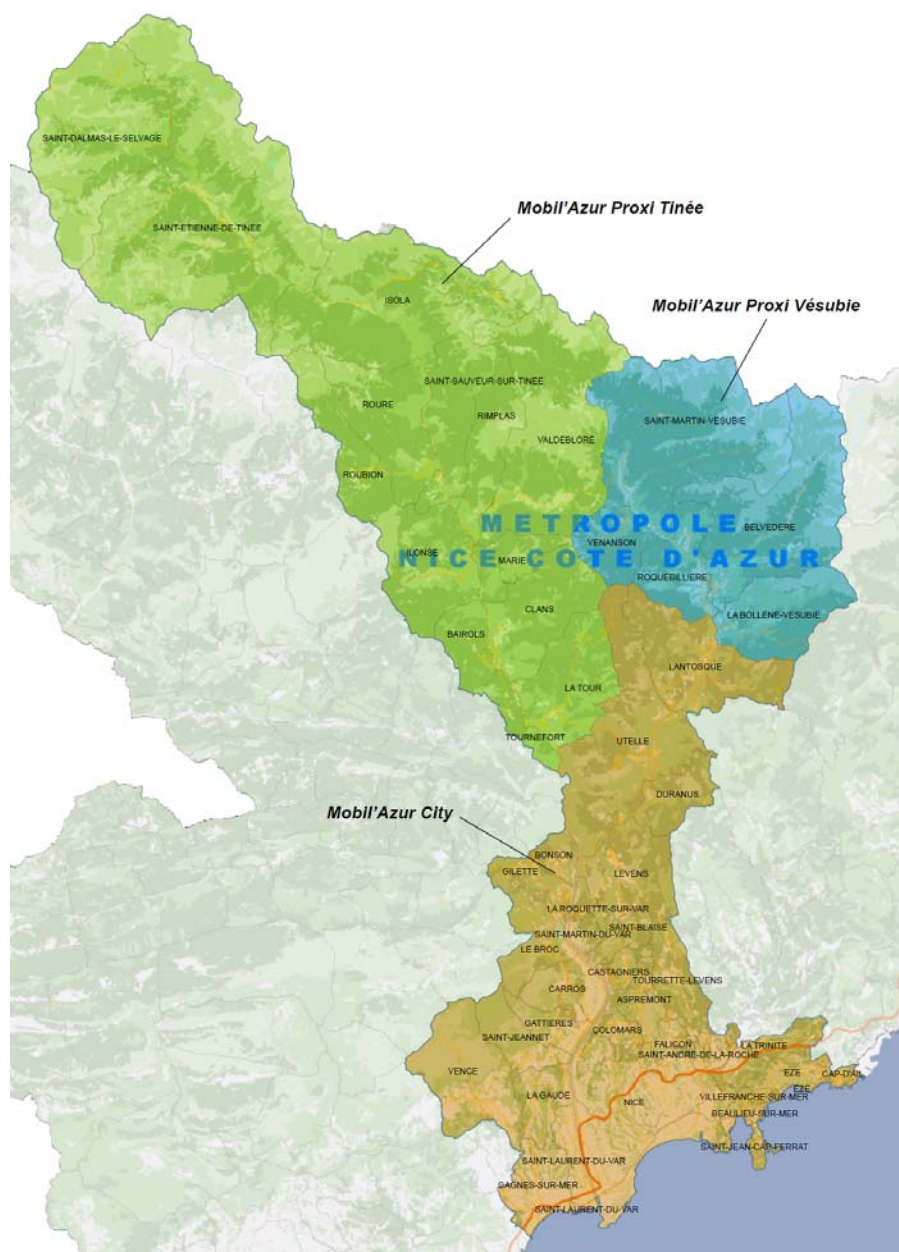
Mobil'azur, service à la demande en porte à porte, intervient comme un réel complément à toutes les actions de mise en accessibilité planifiées et réalisées sur le réseau de transport Lignes d'azur. Sur un territoire marqué par de fortes contraintes, les services urbains Lignes d'azur et le service spécialisé Mobil'azur sont deux services complémentaires. C'est d'ailleurs comme cela qu'il a été défini lors de la rédaction de son cahier des charges, dans le cadre d'une large concertation avec les associations locales représentant les personnes à mobilité réduite (APF, AVH, Union des aveugles civils de Nice, Seniors européens handicapés, ...).

Depuis le 23 décembre 2014, au terme de 5 années de délégation de service public qui ont permis l'essor et le succès du service, la gestion de Mobil'azur a été transférée à la Régie Ligne d'azur qui en a confié l'exploitation à une société privée via un marché public.

Le service de transport mis en place est réservé aux personnes à mobilité réduite résidant dans l'une des 49 communes de la Métropole Nice Côte d'Azur, qui, de par leur handicap, ne peuvent pas utiliser le réseau de transport urbain Lignes d'azur sur le trajet souhaité.

Concernant le périmètre de desserte, celui-ci a été étendu à l'ensemble du PTU de NCA le 23 décembre 2014. La desserte est désormais découpée en trois secteurs distincts, correspondant aux bassins de vie du territoire :

- Mobil'azur City sur la partie la plus urbaine du territoire (30 communes),
- Mobil'azur Proxi Tinée (Vallée de la Tinée)
- Mobil'azur Proxi Vésubie (Vallée de la Vésubie).



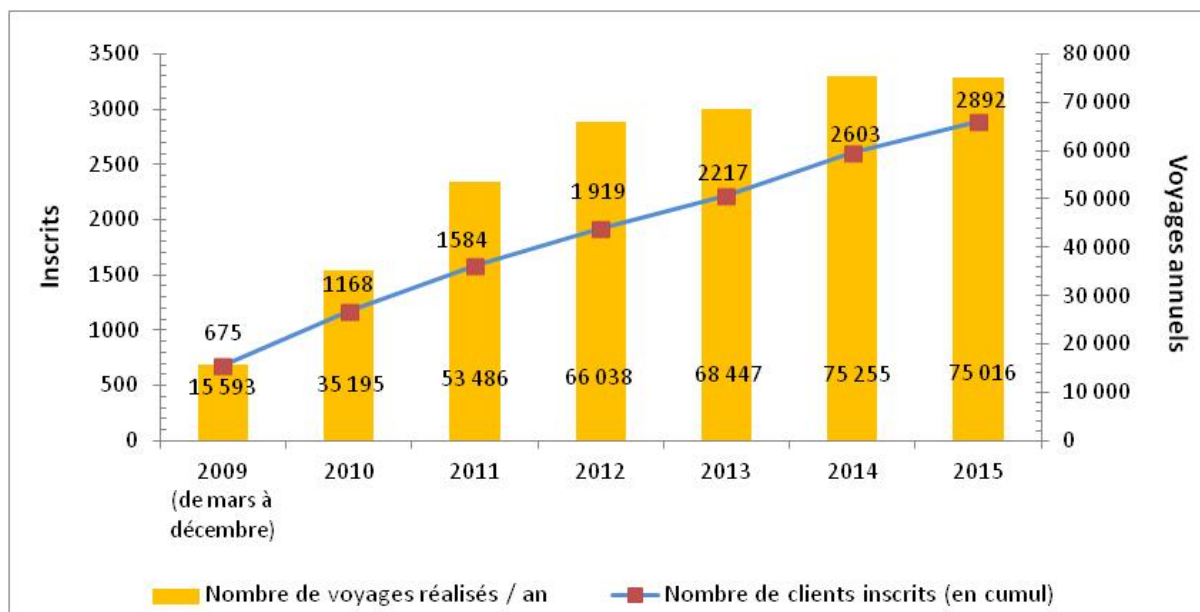
Mobil'azur offre aux personnes à mobilité réduite un niveau de service très supérieur aux ambitions d'un réseau qui serait strictement accessible : personnalisation des conditions de prise en charge notamment au domicile, selon le niveau d'autonomie et de handicap, plages horaires de fonctionnement égales sur tout le territoire quel que soit le déplacement souhaité, et apport d'un volet humain fort dans le cadre du transport public :

- Au tarif unique de 1.50€ le voyage (et 1€ par carnet de 10 voyages),
- En s'opérant de porte-à-porte
- De 7h à minuit en semaine et de 9h à 19h les dimanches et jours fériés pour Mobil'Azur City
- De 7h à 19h en semaine et de 9h à 19h les dimanches et jours fériés sur Mobil'azur Proxi.

Ainsi, Mobil'azur a une offre de transport pour ses usagers très supérieure au réseau de transport classique, tant en termes d'amplitude, que de finesse de la desserte (d'adresse à adresse).

Le service fonctionne sur réservation préalable (réservation au plus tôt de 5 semaine à l'avance jusqu'à la veille au soir du déplacement à 19h sur City et jusqu'à l'avant-veille à 19h sur Proxi), et s'opère de porte-à-porte ou plus précisément d'adresse à adresse, avec une prise en charge sur le trottoir ; la prise en charge à l'étage est extrêmement marginale, décidée par la commission d'inscription au service, elle n'est prévue que pour les personnes dont le handicap et le niveau d'autonomie ne permettent pas d'autre solution.

Au 31/12/2015, 2890 personnes handicapées sont inscrites au service Mobil'azur. Les chiffres de fréquentation du service :



dehors de Nice.

Le coût du service Mobil'Azur pour la Métropole Nice Côte d'Azur : 2,1 M€ TTC / an en moyenne, soit 14,45 M€ sur l'exercice 2009-2015 (jusqu'en 2014 sur 26 communes seulement, en DSP, et à partir de 2015 sur l'ensemble du territoire MNCA).

5. AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE

5.1 Engagement de calendrier

Par courrier du 13 avril 2016 adressé au Préfet des Alpes-Maritimes, le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur a affirmé l'engagement de la collectivité de poursuivre la mise en accessibilité de son service de transports publics et de réaliser un Ad'AP.

- Concernant le matériel roulant, l'information voyageurs et la formation du personnel, l'agenda portera sur 3 années, conformément au décret N°2014-1321.
- Concernant l'aménagement des arrêts de bus, en évoquant l'importance financière des travaux à réaliser, les contraintes budgétaires de la Métropole et l'effort engagé sur la construction de la ligne 2 du tramway, entièrement accessible, il a été proposé de planifier l'Ad'AP relatif aux points d'arrêts sur 9 années, en doublant néanmoins le budget jusqu'ici consacré à ce type de travaux.

Ce courrier est joint au présent document.

L'échéance de l'Ad'AP correspondant à la période de mise en service commercial de la ligne 2 du tramway, le réseau restructuré et ses conséquences sur l'organisation du réseau, l'affectation des bus et l'implantation des arrêts de bus, qui ne sont pas connus à ce jour, ne sont pas pris en compte dans l'Ad'AP.

5.2 Matériel roulant

Le parc de véhicules exploité par la Régie Ligne d'Azur ne compte à ce jour que 3 véhicules encore non accessibles, et le parc de véhicules exploité par les sous-traitants est aujourd'hui partiellement accessible.

Les engagements pour l'ensemble du réseau sont donc les suivants :

- Maintenir en état de marche l'ensemble des dispositifs d'accessibilité : maintenance, entretien, formation du personnel
- A toute nouvelle acquisition correspond l'achat d'un véhicule accessible
- L'accessibilité des véhicules sera imposée dans le cadre des appels d'offres des marchés publics d'exploitation des services de transport : une obligation pour les véhicules neufs et un critère de jugement des offres pour les autres véhicules
- Respecter le calendrier de mise en œuvre de l'accessibilité imposé par le décret 2015-1755 du 24 décembre 2015, tout en assurant la cohérence de l'affectation des bus en fonction des typologies de lignes et de leur niveau de fréquentation
- Compléter l'accessibilité des bus par un système d'information voyageurs dynamique visuelle et sonore en embarqué (SAEIV), sur le modèle des équipements présents dans les rames de tramway : un plan d'investissement est prévu à partir de 2017, sachant que le parc de bus est à ce jour pré-équipé pour accueillir un tel dispositif et que le système d'aide à l'exploitation (SAE), qui couvre la partie niçoise du réseau, est voué à être généralisé sur l'ensemble des lignes du réseau.

5.3 Information voyageurs

La qualité, la lisibilité et la compréhension de l'information voyageurs et de la signalétique sur le réseau Lignes d'Azur constituent une préoccupation partagée par la Régie Ligne d'Azur et la Métropole.

Les prescriptions décrites dans le Schéma Directeur d'Accessibilité correspondent toujours à la référence, et sont mises en œuvre au quotidien sur le réseau.

L'Ad'AP ne prévoit pas d'engagement supplémentaire, mais engage le réseau à poursuivre l'effort sur l'ensemble des canaux de diffusion de l'information : le mobilier urbain, l'information embarquée dans les bus et dans les rames de tramway, le site internet, la centrale d'appels, les agences commerciales, la documentation.

5.4 Arrêts de bus et stations de tramway

Le volet « arrêts de bus » de l'Agenda d'Accessibilité Programmée est détaillé dans le respect des décrets 2014-1321 et 2014-1323 du 4 novembre 2014.

Sur le CD1, le présent document est accompagné de la Charte d'aménagement des quais bus actualisée et des annexes numérotées de 1 à 63, détaillant :

- La méthodologie
- L'identification des arrêts par critères
- Le détail par commune (et par Territoire pour Nice) : identification des arrêts déjà accessibles, identification des arrêts dits « prioritaires », types d'aménagement à prévoir, programmation des aménagements et identification des arrêts relevant d'une Impossibilité Technique Avérée.
- La programmation des aménagements sur la durée de l'Ad'AP.

Sont jointes sur les CD 2 et 3 les demandes de dérogations motivées par des impossibilités techniques avérées.

5.4.1 Méthodologie

Conformément au décret 2014-1323 du 4 novembre 2014, la préparation de l'Ad'AP pour la mise en accessibilité des arrêts de bus sur le réseau Lignes d'Azur a nécessité un travail d'identification et d'études impliquant une méthodologie et des outils mis en œuvre par le service de la Mobilité Durable de la Métropole Nice Côte d'Azur.

La méthodologie élaborée est décrite finement dans l'annexe 1.

Le service de la Mobilité Durable a constitué depuis plusieurs années une base de référencement des arrêts de bus, fournissant pour chaque arrêt des éléments descriptifs portant sur l'aménagement, le mobilier, la desserte et l'environnement. L'ensemble des arrêts ont été géolocalisés et les tracés de ligne numérisés. Ces données et tous les tracés de lignes ont été rattachés à Google Earth, ce qui permet d'une part une utilisation aisée de la base ouverte à toute personne téléchargeant « des couches de données » au format .kmz, et d'autre part un accès à un ensemble de repères fournis et actualisés par Google Earth.

Mise à disposition de la base de données

Un tutoriel est proposé en annexe 4 et décrit les modalités d'enregistrement et d'ouverture des fichiers .kmz.

En effet, des cartes lisibles sur le logiciel Google Earth sont disponibles sur le CD 1 au format .kmz. Un lien est fourni pour télécharger Google Earth. Ces cartes donnent accès au lecteur aux données concernant les arrêts et lui permettent d'en faire son propre usage.

Tout type de recherche sur les arrêts de bus du réseau Lignes d'Azur est alors possible, et particulièrement ceux identifiés dans le cadre de l'Ad'AP, sur un support dynamique qui fournit un maximum d'informations sur l'environnement des arrêts.

5.4.2 Identification des arrêts dits « prioritaires », éligibles à l'Ad'AP

Parmi les 2757 arrêts du réseau, 505 sont déjà aménagés conformément aux normes d'accessibilité les plus favorables aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

Le décret 2014-1323 fixe les critères de définition des arrêts « prioritaires » à rendre accessibles dans les 3 ans de l'Ad'AP suivant son approbation : tout arrêt répondant à un de ces critères est dit « prioritaire » si :

- Il est situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacements ou tout ERP de catégories 1-2-3 ou tout établissement recevant des personnes âgées ou handicapées
- Il est situé sur une ligne structurante du réseau
- Il est desservi par plus de 2 lignes de bus
- Il constitue un pôle d'échanges

Il est prévu que lorsque l'application de ces critères ne conduit pas à identifier un point d'arrêt dans une commune desservie, l'autorité organisatrice détermine au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans cette commune.

Si chaque critère était observé indépendamment, le bilan d'identification des arrêts serait celui-ci :

Critères	Nombre d'arrêts
Proche d'un ERP	679
Sur une lignes structurante du réseau	613
Desservi par au moins 2 lignes	942
Constituant un pôle d'échanges	6

Cependant, de nombreux arrêts répondent à plusieurs critères croisés et 1 335 arrêts ont été identifiés comme « prioritaires » sur l'ensemble du territoire.

Nombre d'arrêts "prioritaires"	
Sur l'ensemble du réseau	1 335

Les annexes 5 à 10 identifient pour chaque critère, les arrêts y répondant sur l'ensemble du territoire.

Exemple : extrait de l'annexe 5 – Critère « proche ERP »

Proche ERP	Sur une ligne structurante	+ de 2 lignes passantes	Pôle échanges	1 arrêt par commune	Autres
COMMUNE	NOM	IDAP			
BEAULIEU-SUR-MER	CIMETIERE	8186			
BEAULIEU-SUR-MER	GARE SNCF BEAULIEU SUR MER	8056			
BEAULIEU-SUR-MER	GARE SNCF BEAULIEU SUR MER	8178			
BEAULIEU-SUR-MER	KERYLOS	8183			
BEAULIEU-SUR-MER	LE PORT	8196			
BEAULIEU-SUR-MER	L'EGLISE	8104			

Exemple : extraits de l'annexe 6 – Critère « ligne structurante »

25 lignes structurantes ont été retenues pour l'observation de ce critère. Il s'agit :

- des lignes les plus fréquentées du réseau qui sont aussi celles dont le niveau d'offre est le plus important,
- des lignes bénéficiant de portions de tracé en site propre,
- des lignes qui constituent l'armature du réseau et qui sont structurantes dans leur secteur de desserte en particulier en dehors de Nice.
- des lignes départementales traversant le PTU de NCA

Proche ERP	Sur une ligne structurante	+ de 2 lignes passantes	Pôle échanges	1 arrêt par commune	Autres
------------	----------------------------	-------------------------	---------------	---------------------	--------

COMMUNE	NOM	IDAP	N° lignes
NICE	SAINT SYLVESTRE	1249	7
NICE	SAINTE MARIE	1197	89
NICE	SAINTE MARIE	1198	89
NICE	SANTOLINE	1207	9 10 23 59 70 730



Exemple : extrait de l'annexe 7 – Critère « + de 2 lignes passantes »

Proche ERP	Sur une ligne structurante	+ de 2 lignes passantes	Pôle échanges	1 arrêt par commune	Autres
------------	----------------------------	-------------------------	---------------	---------------------	--------

COMMUNE	NOM	IDAP
VENCE	LE SUVERAN	3074
VENCE	LE SUVERAN	3075
VENCE	LE TAUDE	3076

Exemple : extrait de l'annexe 8 – Critère « Pôle d'échanges »

Proche ERP	Sur une ligne structurante	+ de 2 lignes	Pôle échanges	1 arrêt par commune	Autres
------------	----------------------------	---------------	---------------	---------------------	--------

COMMUNE	NOM	IDAP
CAGNES-SUR-MER	BOURDET	4238
CAGNES-SUR-MER	SQUARE BOURDET	4144

Les annexes 12 à 60 font figurer, pour chaque commune, les listes et les cartographies des arrêts répondant à chacun des critères.

La commune de Nice est présentée dans son ensemble et découpée en 9 Territoire. Ce découpage sectoriel permet l'élaboration de cartographies plus lisibles et favorise les échanges d'informations avec les Territoires Niçois.

Exemple : extrait de l'annexe 14 – commune de Beaulieu-sur-Mer.

Proche ERP	Sur une ligne structurante	+ de 2 lignes passantes	Pôle échanges	1 arrêt par commune	Autres
------------	----------------------------	-------------------------	---------------	---------------------	--------

COMMUNE	NOM	IDAP	Proche ERP	Proche ligne structurante	2 lignes	Pôle échange	Au moins 1 arrêt par commune	Autre
BEAULIEU-SUR-MER	CIMETIERE	8186	☒	☐	☐	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	GARE SNCF BEAULIEU SUR MER	8056	☒	☐	☐	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	GARE SNCF BEAULIEU SUR MER	8178	☒	☐	☐	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	KERYLOS	8183	☒	☒	☒	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	LA PLAGE	8194	☐	☒	☒	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	LA PLAGE	8195	☐	☒	☒	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	LE PORT	8196	☒	☒	☐	☐	☐	☐
BEAULIEU-SUR-MER	LE PORT	8197	☐	☒	☐	☐	☐	☐

5.4.3 Etude de la faisabilité des aménagements

En vue de la programmation des aménagements sur la durée de l'Ad'AP, chacun des 1 335 arrêts dits « prioritaires » a été étudié :

- pour s'assurer de la faisabilité réelle de son aménagement, conformément aux normes en vigueur et dans le respect des contraintes de pente et de largeur
- pour identifier les arrêts relevant d'une impossibilité technique avérée (ITA), pour lesquels une demande de dérogation serait nécessaire,
- pour définir pour chaque arrêt aménageable, le type d'arrêt à prévoir et les contraintes à prendre en compte.

Le décret 2014-1323 définit « l'impossibilité technique avérée » : « lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5% ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 mètre prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers ».

L'étude de faisabilité s'appuie sur plusieurs éléments, dont notamment :

- la typologie des arrêts la plus adaptée selon la configuration du site et de l'arrêt
- les relevés topographiques et les mesures prises sur le terrain afin de mesurer la pente, la largeur et la longueur disponibles
- la possibilité du déplacement de l'arrêt en cas de pente trop importante, et / ou de largeur insuffisance, et / ou de longueur insuffisante sur sa position initiale.

Parmi les arrêts dits « prioritaires », 719 arrêts sont aménageables, et 616 feront l'objet d'une demande de dérogation du fait d'une impossibilité technique.

Nombre d'arrêts	
Nombre d'arrêts sur l'ensemble du réseau	2 757
dont déjà accessibles	505
Nombre d'arrêt concernés par la préparation de l'Ad'AP	2 252
Nombre d'arrêts "prioritaires"	1 335
dont arrêts aménageables	719
dont arrêts relevant d'une ITA	616

3 types d'aménagements prévus selon la configuration des lieux et la fonction de l'arrêt : annexe 3

- quai avancé
- quai aligné
- quai hors voie

Les annexes 12 à 60 font figurer, pour chaque commune, les listes et les cartographies des arrêts répondant à chacun des critères. Pour chaque commune, pour chaque arrêt « prioritaire », est précisé le type d'aménagement envisagé et le calendrier de sa mise en œuvre dans le cadre de la programmation de l'Ad'AP, ou le cas échéant la justification technique de l'impossibilité d'aménager.

Exemple : extrait de l'annexe 39 – « Nice » / type d'aménagement

COMMUNE	NOM	N° IDAP
NICE	SAINT RAPHAEL	1192
Adresse:	136/338	Avenue de Pessicart
Type d'aménagement du quai:	☒ Quai aligné ☐ Quai avancé ☐ Quai hors voie	
NICE	SAINT SYLVESTRE	1247
Adresse:	34	Avenue de Saint-Sylvestre
Type d'aménagement du quai:	☐ Quai aligné ☒ Quai avancé ☐ Quai hors voie	

Exemple : extrait de l'annexe 39 – « Nice » / impossibilité technique avérée

COMMUNE	NOM	N° IDAP
NICE	COSTABELLA	297
Adresse:	45	Avenue de la Lanterne
Raison de la demande de dérogation: ☒ Pente supérieure à 5% ☒ Emprise trop petite		
Commentaire : Pente: 6,8%, pas de trottoir, mur le long de la voie circulée.		

5.4.4 Demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée

616 arrêts feront l'objet d'une demande de dérogation motivée par une impossibilité technique avérée. Cette forte proportion d'ITA est fortement liée à la topographie du territoire métropolitain caractérisée par :

- une franche littorale fortement urbanisée et dont l'accessibilité est peu contrainte
- un territoire collinaire marqué par une desserte de maillage et de rabattement vers les lignes du littoral, et dont l'accessibilité est fortement contrainte du fait de la pente et de l'étroitesse de la voirie souvent dépourvue de trottoir et ne permettant pas l'aménagement d'un quai en avancé.
- Un territoire de montagnes extrêmement contraignant, et pour lequel, plus que sur les autres secteurs, la logique de cohérence de la desserte est à prendre en compte, pour établir des choix d'aménagement qui profitent au plus grand nombre. Ces choix prennent notamment en compte une forte proportion d'utilisateurs des transports en commun sur ces secteurs qui effectuent du covoiturage en rabattement sur les lignes de bus (des hameaux vers la vallée par exemple), et un potentiel de voyageurs à mobilité réduite pour lesquels l'aménagement d'un quai accessible permettra la connexion sécurisée et confortable entre les lignes régulières et le service Mobil'Azur Proxi.

L'annexe 61 présente un dossier type de dérogation motivée par une ITA. Le dossier permet un repérage aisé de l'arrêt dans son environnement, matérialise les côtes de largeur ou de pente justifiant l'ITA, ou tout autre argument compromettant un aménagement respectant toutes les normes en vigueur.

5.4.5 Définition de l'agenda : programmation sur 9 ans

L'agenda défini sur 9 années à compter de l'approbation par les services de l'Etat, sera revu annuellement pour intégrer des paramètres et éléments de calendrier qui sont à ce jour encore non maîtrisés ou non connus qui auront un impact sur la planification des aménagements d'arrêts de bus. Notamment :

- La mise en œuvre d'un nouveau marché public d'exécution des travaux, dont le cahier des charges n'est pas finalisé à ce jour.
- Les demandes d'aménagements d'arrêts exprimées par les associations représentant les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées, soit au moment de leur consultation, soit au cours de la réalisation de l'Ad'AP.
- Les projets d'aménagement généraux de voirie dont la décision pourrait intervenir dans les années à venir, incluant :
 - o Des arrêts de bus « prioritaires » dont la mise en accessibilité verra sa programmation modifiée par rapport à celle prévue initialement (modification de la programmation)
 - o Des arrêts de bus « prioritaires » relevant à ce jour d'une ITA, et qui grâce à l'aménagement de la voirie deviendront réalisables (modification du nombre d'arrêt programmés)
 - o Des arrêts de bus non prioritaires mais relevant de l'obligation de mise en accessibilité dans le cadre d'aménagements de voirie (modification du nombre d'arrêt programmés).
- La mise en œuvre opérationnelle du marché d'abribus publicitaires métropolitains sur les communes qui sont à ce jour encore équipées d'abribus relevant de leur propre convention municipale. Ces modifications de mobiliers et les aménagements d'arrêts seront étudiés parallèlement afin d'être réalisés, dans la mesure du possible, en même temps sur le terrain. A ce jour, les mouvements de mobilier ne sont pas identifiés.
- L'évolution du chantier de la ligne 2 du tramway qui impacte certains axes majeurs de desserte des lignes de bus, et en particulier des arrêts dits « prioritaires » qui ne seront traités que lorsque le réseau sera pérennisé dans sa nouvelle configuration, avec tramway.

5.4.6 Estimation des coûts et répartition sur 9 ans

L'estimation des coûts associés à la réalisation de l'Ad'AP sur 9 années (719 arrêts) représente un montant total de 18 M€ HT environ. L'engagement de la Métropole Nice Côte d'Azur consiste à doubler le budget annuel jusqu'ici consacré à la mise en accessibilité des points d'arrêt, à moyens humains constants, soit environ 2 M€ par an.

Elle a été bâtie sur la base du montant moyen d'un aménagement décliné par type d'aménagement : quai avancé, quai en alignement, quai hors voie, dont les profils et caractéristiques sont décrits en années 3 du présent document.

Le coût unitaire moyen des aménagements sur lequel est basée sur la programmation financière de l'Ad'AP reste à ce stade de la préparation de l'Ad'AP, une estimation. En effet, la mise en œuvre de l'Ad'AP conduira la Métropole à monter un nouveau marché public de réalisation des travaux calibré pour exécuter l'Ad'AP dans sa totalité, selon la programmation envisagée. Dans ces conditions, la Métropole compte sur des coûts de réalisation sensiblement inférieurs à ceux pratiqués sur le marché actuel. Les montants unitaires notés en références sur le tableau ci-dessous et repris en annexe 63, sont des estimations dans la perspective de ce futur marché public.

5.4.6.1 Le financement

Les sources de financement de l'Ad'AP sont de trois types :

- Le budget d'investissement de la Métropole Nice Côte d'Azur
- La sollicitation du Fonds de Soutien à l'Investissement Public Local, créé sur le fondement de l'article 159 de la Loi de Finances pour 2016
- Le cofinancement de l'aménagement des arrêts dits « mixtes » avec le Département des Alpes-Maritimes selon une convention qui est en cours de discussion.

La programmation financière de l'Ad'AP Transports de la Métropole Nice Côte d'Azur sur 9 années est déclinée de la manière suivante :

		PROGRAMMATION FINANCIERE SUR 9 ANNEES					
		Année 1		Année 2		Année 3	
		Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)
	Prix unitaire moyen estimé HT						
Quai en Avancé	27 200 €	20	544 000 €	20	544 000 €	19	516 800 €
Quai en Alignement	23 000 €	52	1 196 000 €	53	1 219 000 €	52	1 196 000 €
Quai Hors Voie	31 300 €	8	250 400 €	8	250 400 €	9	281 700 €
TOTAL / ANNEE		80	1 990 400 €	81	2 013 400 €	80	1 994 500 €
		Année 4		Année 5		Année 6	
		Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)
	Prix unitaire moyen estimé HT						
Quai en Avancé	27 200 €	20	544 000 €	19	516 800 €	20	544 000 €
Quai en Alignement	23 000 €	52	1 196 000 €	53	1 219 000 €	52	1 196 000 €
Quai Hors Voie	31 300 €	8	250 400 €	9	281 700 €	8	250 400 €
TOTAL / ANNEE		80	1 990 400 €	81	2 017 500 €	80	1 990 400 €
		Année 7		Année 8		Année 9	
		Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)	Nb	Estimation (€)
	Prix unitaire moyen estimé HT						
Quai en Avancé	27 200 €	19	516 800 €	20	544 000 €	20	544 000 €
Quai en Alignement	23 000 €	53	1 219 000 €	52	1 196 000 €	52	1 196 000 €
Quai Hors Voie	31 300 €	7	219 100 €	7	219 100 €	7	219 100 €
TOTAL / ANNEE		79	1 954 900 €	79	1 959 100 €	79	1 959 100 €
		TOTAL Ad'AP					
		Nb		Estimation (€)			
Quais en Avancé		177		4 814 400 €			
Quais en Alignement		471		10 833 000 €			
Quais Hors Voie		71		2 222 300 €			
		719		17 869 700 €			

Portant sur 719 arrêts « prioritaires », la chronologie de la programmation s'appuie sur une logique d'aménagements visant en priorité les arrêts :

- répondant aux trois critères : sur une ligne structurante + desservis par au moins 2 ligne passantes + proche d'un ERP ou établissement accueillant des personnes handicapées,
- répondant à deux critères jugés majeurs par rapport à la structure du réseau : proche d'un ERP ou établissement accueillant des personnes handicapées + sur une ligne structurante
- répondant à une logique de cohérence pratique : ceux dont l'aménagement viendra compléter une portion de ligne ou un bassin de vie dont tous les arrêts seront désormais accessibles

La programmation complète des aménagements, déclinée par commune et par type d'aménagement figure en annexe 62.

5.4.7 Les stations de tramway

Les stations de tramway de la ligne T1 sont toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite et aucune adaptation n'est nécessaire.

Toutefois, en réponse à une demande forte exprimée par les personnes à mobilité réduite, en particulier les personnes en fauteuil roulant et les personnes déficientes visuelles, trois dispositifs font à ce jour l'objet de réflexions pour être adaptés :

- L'information sonore fournie aux personnes déficientes visuelles grâce à l'utilisation de leur télécommande : celle-ci traduit en sonore l'intégralité des informations affichées sur les écrans en station. La demande porte l'ajout de l'information « nom de la station » qui n'est pas affichée à ce jour et donc non disponible en audio.
- La mise en œuvre d'un dispositif de repérage au sol permettant aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes déficientes visuelles de se positionner sur le quai pour attendre la rame au plus près d'une porte d'accès. Le dispositif envisagé est la bande d'interception telle qu'elle est déployée sur les quais bus (voir charte d'aménagement), traversant perpendiculairement le quai et guidant la personne jusqu'au bord du quai, au droit d'une porte d'accès.
- Le guidage des personnes déficientes visuelles entre la traversée piétonne et la zone d'attente sur le quai. Deux dispositifs sont à l'étude et seront soumises aux associations : un guidage au sol sous la forme d'une bande de guidage ou le recours à l'information sonore grâce à l'utilisation de la télécommande. Si cette dernière proposition apparaît comme la plus simple à mettre en œuvre et la plus compatible avec les contraintes architecturales de la station, il faut vérifier portée de la télécommande et le rayon d'émission des haut-parleurs afin que l'activation de la télécommande n'atteigne qu'un quai de station et non pas les deux (aller et retour).

Ces expérimentations avec les personnes à mobilité réduite, une fois approuvées sur les arrêts de bus et sur les stations de tramway de la ligne T1 seront généralisées et intégrées dès l'origine sur les stations de tramway de la ligne T2, en section aérienne et en section souterraine.

5.5 Formation du personnel

5.5.1 Les conducteurs de la Régie Ligne d'Azur

Le thème de l'accueil et de la prise en charge des PMR et UFR est développé au cours de toutes les formations internes en rapport avec le métier de conducteur-receveur de bus.



I Formation Initiale

Théorie : 30 mn en salle

Pratique : 7 h en situation dans un bus (3 ateliers)

Atelier 1 : 30 mn en situation dans un bus

Atelier 2 : 1 h 30 des échanges et exercices pratiques effectués en partenariat avec des membres de l'Association des Paralysés de France (APF). Les élèves conducteurs ont notamment la possibilité de tester un fauteuil roulant manuel pour être sensibilisés et comprendre quelles sont les difficultés rencontrées par les UFR (Utilisateurs de Fauteuil Roulant) à la montée et à la descente des autobus.

Atelier 3 : 5 h de conduite avec un bus. Tout au long d'un circuit défini, pratique d'exercices d'accostage et de déploiement d'une rampe PMR.

II Formation avec un bus articulé (après 6 mois de conduite en service commercial)

Théorie : 30 mn

Les thèmes abordés durant cette session sont :

- les différents systèmes de déploiement de rampe PMR,
- les procédures d'approche aux arrêts,
- la procédure d'accostage,
- la procédure de prise en charge des PMR / UFR,
- la demande d'arrêt spécifique des PMR / UFR,
- la procédure de descente des PMR / UFR,
- recommandations et conseils.

III Formation Continue Obligatoire ou FCO (tous les 5 ans) :

Théorie : 20 mn en salle

Pratique : 55 mn découpées en 2 ateliers

Atelier 1 : 25 mn d'exercices comme l'accostage aux quais PMR, l'utilisation de la rampe PMR et avec fauteuil roulant manuel

Atelier 2 : 30 mn d'exercices d'accostage et de déploiement de la rampe PMR en circuit commercial

IV Formation « conduite de qualité »

Théorie : 30 mn en salle

Pratique : 50 mn en situation dans un bus

Exercices d'accostage quais PMR, d'utilisation d'une rampe PMR sur 4 arrêts accessibles, exercices avec un fauteuil roulant manuel.

Nom Formation	Année	Nb de Stagiaires	Nb d'Heures	Nb d'heures formation PMR
Formation Bus articulé	2013	42	294	21
	2014	63	441	31,5
	2015	18	126	9
Total Bus articulé		123	861	61,5
Formation conduite de qualité	2013	97	6111	121,25
	2014	88	5530	110
	2015	41	2583	51,25
Total formation Conduite de Qualité		226	14224	282,5
Formation Continue Obligatoire (Validation de l'équivalence FIMO)	2013	146	5110	182,5
	2014	188	6580	235
	2015	124	4340	155
Total formation Continue Obligatoire (Validation de l'équivalence FIMO)		458	16030	572
Formation Initiale Conducteur Receveur	2013	48	3612	120
	2014	54	4476,5	135
	2015	35	2870	87,5
Total Formation Initiale Conducteur Receveur		137	10958,5	342,5
Total général		944	42073,5	1259

Tableau détaillant l'ensemble des heures de formations dispensées entre 2013 et 2015

Encadrement des conducteurs sur le terrain :

Trois régulateurs permanents régulent en temps réel le réseau bus et tram depuis le Poste de Commandement Centralisé (PCC). Les régulateurs donnent des consignes aux conducteurs en cas de modification d'itinéraire ou autres éléments perturbant la bonne circulation du réseau (stationnement gênant, accident de la circulation, embouteillages...).

Ils s'appuient sur 8 agents ou « fuseaux » pour encadrer les conducteurs sur le terrain.

En cas d'incident survenant sur le réseau ou encore d'événement programmé (Carnaval, événement sportif...) les fuseaux s'assurent de la continuité de service, notamment pour les personnes à mobilité réduite et personnes en fauteuil roulant.

Par exemple, pour un événement situé à proximité de la voie du tramway qui nécessite la mise en place d'un carrousel (sectionnement de la ligne de tramway), des fuseaux sont envoyés sur chaque point de rebroussement. Ils permettent aux personnes à mobilité réduite de monter en priorité dans les rames de tramways et lorsque cela est nécessaire ils prennent contact avec le service Mobil'azur pour permettre aux personnes à mobilité réduite de rejoindre la rame pour poursuivre leur voyage.

Lorsqu'un incident intervient sur le réseau, une équipe de l'unité Sûreté Contrôle de RLA ainsi que deux agents de maîtrise exploitation sont déployés pour veiller notamment à ce que les personnes à mobilité réduite soient bien prises en charge.

5.5.2 Personnel des agences commerciales

Une information sur l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées est donnée aux agents commerciaux ainsi que sur les équipements PMR du réseau.

2 guides leur ont été distribués comme à l'ensemble du personnel du réseau.

5.5.3 Centre de Relation Clientèle (CRC)

L'ensemble du personnel bénéficie d'une formation sur les problématiques liées au transport de Personnes à Mobilité Réduite, et plus globalement une sensibilisation aux contraintes liées aux différents handicaps.

Les équipes du CRC ont une solide expérience de la relation clientèle avec les personnes à besoins spécifiques car elles assurent l'accueil téléphonique, l'information et la réservation des services dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite de Toulouse (« Mobibus ») et des Yvelines (le « PAM »).

Pour former ces agents, les associations de personnes handicapées sont invitées à venir parler du handicap et proposent aux équipes de participer à une expérience en situation réelle sur le terrain avec des accompagnateurs de personnes handicapées.

Les téléconseillers sont évalués régulièrement pour mesurer leurs compétences, ce qui permet à l'encadrement d'orienter les formations à venir.

5.5.4 Partenaires Transporteurs

La formation du personnel et les modules de formation spécifiques liés au handicap sont imposés dans les cahiers des charges des marchés de sous-traitance. Il s'agit d'un critère de notation des offres.

Des supports d'information élaborés par RLA compléteront les différentes formations et actions déjà menées par les partenaires transporteurs.

5.5.5 Les supports

Deux brochures diffusées à l'ensemble des personnels du réseau (RLA et Partenaires transporteurs) sont en cours de mise à jour :

Le Mobiguide : est un guide sur l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées. Il regroupe des informations sur divers thèmes :

- Les bonnes attitudes à adopter pour s'adresser à une personne handicapée avec dix recommandations clés
- Une information sur le handicap moteur, visuel, auditif, mental
- L'insertion professionnelle des personnes handicapées
- La formation des agents

Le Libr'access : est un guide qui recueille tous les services et équipements accessibles qui ont été mis en place sur le réseau Lignes d'Azur.

Ces deux guides ont également vocation à être diffusés à l'occasion de salons professionnels par exemple.

6. LA CONCERTATION

L'installation de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées en 2011 a permis d'initier une collaboration vertueuse entre les associations représentant les personnes à mobilité réduite et le service de la Mobilité Durable (ancienne direction des Transports) de la Métropole.

6.1 La sous-commission « transports » et les Ateliers Techniques

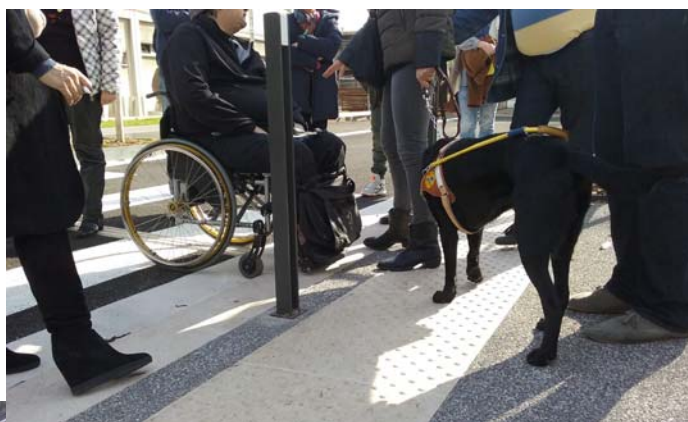
La sous-commission « Transports » organise des Ateliers techniques thématiques qui placent les personnes en situation de handicap en position d'expert. Elles décrivent des dispositifs testés sur d'autres réseaux, précisent les éléments qui leur sont vraiment essentiels, apprécient l'efficacité d'un dispositif proposé ou contribuent à définir celui qui répondra pleinement à leur besoin et à leurs capacités.

In situ ou autour de la table, les Ateliers techniques sont des moments d'échanges d'expériences visant à trouver des solutions techniques conformes à la réglementation et mises en œuvre selon les pratiques et les préférences exprimées par les utilisateurs handicapés.

Pour les techniciens, ces Ateliers techniques permettent de faire comprendre in situ les contraintes techniques auxquelles ils sont confrontés sur le terrain pour la réalisation de l'accessibilité : à titre d'exemples, les contraintes liées à présence d'arbres sur l'emprise du quai à aménager, les seuils de porte et entrées carrossables, les contraintes de prise en compte des écoulement des eaux pluviales, l'absence de trottoir, les contraintes d'entretien, l'emprise nécessaire pour l'implantation d'un abribus, ...

Les participants :

Les techniciens du service de la Mobilité Durable, les services métropolitains concernés (voirie, circulation, conformité des ERP), des élus et représentants des communes et des Territoires, les représentants des associations.



Chaque Atelier fait l'objet d'un compte-rendu, et les conclusions sont présentées lors des séances plénières de la sous-commission « Transports ».

Depuis 2012, les Ateliers ont permis de définir collégialement les dispositifs suivants :

- La suppression du guide-canne sur les quais bus
- La mise en place d'une dalle de positionnement sur le quai matérialisant l'entrée du bus
- Le guidage entre le cheminement piéton et le quai bus, matérialisé par la bande d'interception
- Les réglages sonores sur les feux piétons de types R12 et R25
- La matérialisation au sol des espaces réservés aux personnes en fauteuil roulant dans les rames de tramway et des sièges réservés aux personnes à mobilité réduite
- L'accessibilité du site internet Mobil'Azur et de son module de réservation en ligne
- L'accessibilité et la pertinence du formulaire de dépôt de plainte, en ligne sur le site internet de la métropole Nice Côte d'Azur
- Améliorations et besoins à prévoir sur la station échantillon de la ligne T2, sur le site des anciens Abattoirs.

Dans le cadre de l'exécution de l'Ad'AP, cette collaboration est vouée à perdurer sur le réseau bus, pour le service Mobil'Azur et dans la perspective de la mise en service de la ligne T2.

6.2 La consultation des associations dans le cadre de la préparation de l'Ad'AP

Conformément aux prescriptions du décret 2014-1323, la préparation de l'Ad'AP a donné lieu à la consultation des associations représentant les personnes à mobilité réduite et personnes handicapées.

Le 12 janvier 2016, lors de la réunion de la sous-commission « Transports » de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité, le bilan d'exécution du schéma directeur d'accessibilité approuvé en 2011 a été présenté. Concernant la mise en œuvre de l'Ad'AP, la méthodologie décrite précédemment a été présentée, aboutissant à l'identification des arrêts « prioritaires » et confirmant la programmation de leurs aménagements sur les années à venir.

La liste des arrêts « prioritaires » a été transmise aux associations.

6.3 La consultation des services partenaires gestionnaires de la voirie

Conformément aux prescriptions du décret 2014-1323, la préparation de l'Ad'AP a donné lieu à la consultation des services partenaires gestionnaires de la voirie. La gestion de la voirie relevant de la compétence de la Métropole, la liste des arrêts « prioritaires » a été transmise aux Subdivisions métropolitaines. La programmation leur sera adressée dès approbation de l'Ad'AP par les services de la Préfecture.

6.4 La consultation du Département des Alpes-Maritimes

Conformément aux prescriptions du décret 2014-1323, la préparation de l'Ad'AP donne lieu à la consultation du Département au sujet des arrêts dits « mixtes » dont la desserte est assurée par le réseau urbain et par le réseau départemental.

Une convention de cofinancement des aménagements de ces arrêts nécessite d'être élaborée entre les deux parties.

La liste des arrêts « prioritaires » a été transmise au Département.

7. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI DE L'EXECUTION DE L'AD'AP

Conformément aux prescriptions du décret 2014-1321, le suivi de l'exécution de l'Ad'AP sera partagé avec l'ensemble des acteurs territoriaux concernés et les associations. Assuré par la service de la Mobilité Durable, il reposera sur :

- La mise en œuvre d'un Comité de pilotage métropolitain des Ad'AP, se réunissant annuellement
- La présentation annuelle de l'état d'avancement de la réalisation de l'Ad'AP à la Commission intercommunale pour l'accessibilité
- La révision annuelle de l'Ad'AP
- La mise à disposition des données actualisées : la base arrêts et l'avancement de la mise en accessibilité des arrêts « prioritaires » seront actualisés au fil de l'eau et toujours accessibles aux personnes ayant téléchargé Google Earth et enregistré les fichiers de données au format .kmz. Ces fichiers leur seront renvoyés à chaque fin de période de l'Ad'AP selon une procédure à établir
- En complément, et pour alléger ces procédures de transmission, une plateforme de partage de documents est en cours d'élaboration ; elle permettra aux personnes identifiées disposant d'un code d'accès, de disposer de tous les documents attachés à l'Ad'AP, dont le présent document et ses annexes, et l'accès facilité aux fichiers de données actualisés au format .kmz.