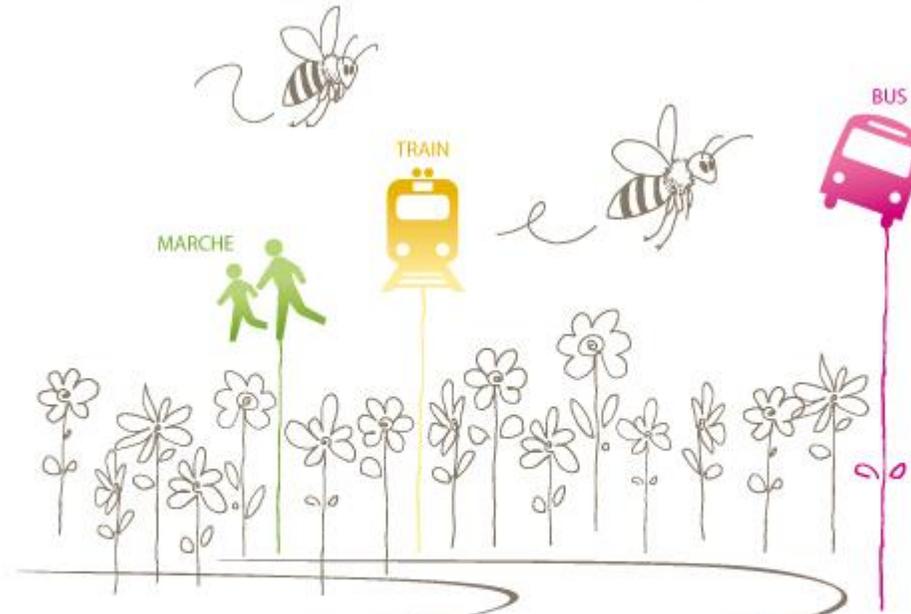


PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE  
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE (2017-2027)

# ANNEXE II : ANNEXE ACCESSIBILITÉ



# SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ



Agenda d'accessibilité programmée

OCTOBRE 2017



# SOMMAIRE

Introduction

Avant-Propos

## VOLET 1 – CADRE ET CONTEXTE

- I- Le cadre de l'étude : réglementation et méthodologie
- II- Les situations de handicap et de mobilité réduite
- III- Des actions concrètes de mise en accessibilité engagées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

## VOLET 2 – DIAGNOSTIC D'ACCESSIBILITE

- I- L'état des lieux de l'accessibilité du réseau actuel et du système d'information
- II- Les points d'arrêt à prioriser

## VOLET 3 – PROGRAMME D'ACTION

- I- Programme d'action et estimation financière
- II- Suivi et évaluation : vers une amélioration continue de l'accessibilité

Et après ?

## INTRODUCTION

La loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées marque un nouvel engouement de l'intégration de ces personnes dans la société. C'est donc à partir de l'article 45 de cette loi qu'une obligation est donnée de mettre en accessibilité l'intégralité des services de transports collectifs d'ici 2015. Mais face aux difficultés de mise en accessibilité complète dans les temps impartis, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont alors dans l'obligation d'élaborer leur Schéma Directeur d'Accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmé pour le 27 septembre 2015.

En termes d'accessibilité, nous sommes tous amenés, à un moment de notre vie, à présenter des difficultés de mobilité. De ce fait, toutes les différentes formes de mobilité réduite et de handicap dont à prendre en compte : les personnes à mobilité réduite (personne en fauteuil roulant, personnes âgées, ayant une poussette, etc.), les personnes sourdes ou malentendantes, aveugles ou malvoyantes ou encore ayant un handicap cognitif.

L'accessibilité est un tout qui comprend les points d'arrêt, les véhicules, l'accès à l'information ainsi que la formation du personnel au contact des personnes handicapées.

Pour cela, ce présent document présente les actions qui seront menées sur la période 2017-2019 dans le but de tendre vers une

accessibilité renforcée du réseau et, à terme, parvenir à une accessibilité complète pour tous.

## L'ACCESSIBILITE

*« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation, des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part ».*

Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées (DIPH)

## AVANT-PROPOS

Le Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (RT-AOM) de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

→ Le ressort territorial du Pays de Grasse

**Le ressort territorial** – anciennement Périmètre de Transport Urbain – correspond à « la zone à l'intérieur de laquelle les transports publics de personnes sont qualifiés de transports urbains et organisés par une autorité urbaine ».

**Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire**

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) a été créée le 1er janvier 2014. Elle est née de la fusion de la Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence, les Communautés de Communes des Terres de Siagne et des Monts d'Azur.

Au 1er janvier 2014, 3 communes du Périmètre des Transports Urbains (PTU) de l'ex-Syndicat Sillages ont quitté le périmètre de la CAPG. Le PTU est ainsi passé de 26 à 23 communes : départ des communes de Mougins, Aiglun et Sallagriffon.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son périmètre depuis le 1er janvier 2014. Elle doit ainsi organiser et développer les transports publics de personnes et de marchandises sur son territoire et veiller à une bonne articulation des transports avec les territoires voisins. Elle a par ailleurs lancé, par délibération du 22 mai 2015, la démarche de mise en révision du Plan de Déplacements Urbains de l'ex-Syndicat Sillages.

### PORTRAIT ET CHIFFRES CLES

**Population** : 103 323 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014

**Superficie** : 490Km<sup>2</sup>

**Densité** : 210 hab/Km<sup>2</sup>

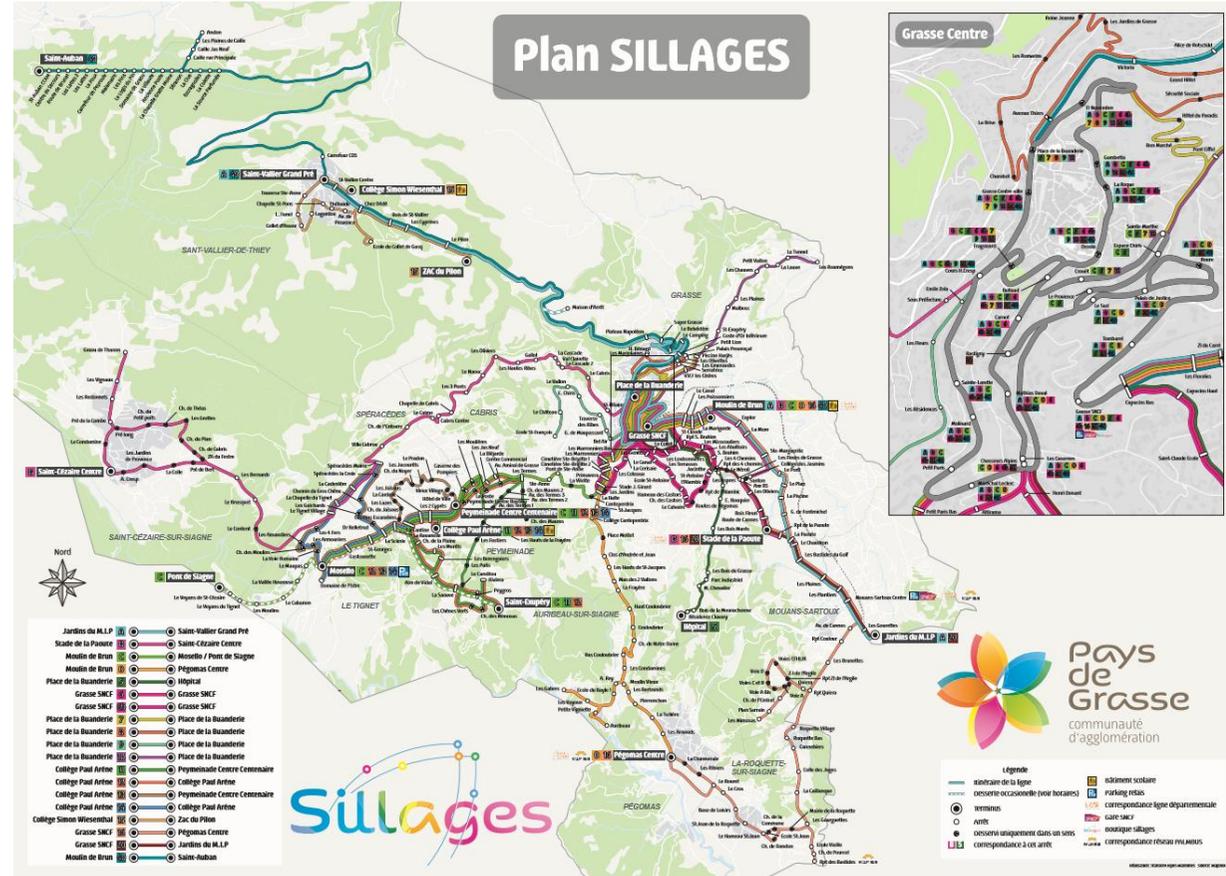
**Communes membres (23)** :

*Amirat, Andon, Auribeau-Sur-Siagne, Briançonnet, Cabris, Caille, Collongues, Escragnoles, Gars, Grasse, La Roquette-Sur-Siagne, Le Mas, Le Tignet, Les Mujouls, Mouans-Sartoux, Pégomas, Peymeinade, Saint-Auban, Saint-Cézaire-Sur-Siagne, Saint-Vallier-de-Thiey, Séranon, Spéracèdes, Valderoure*

**Emplois** : 33 000 (8% des emplois des Alpes-Maritimes)



Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse



→ Les caractéristiques du territoire en termes de déplacements en transports collectifs

L'utilisation de la voiture particulière est en légère baisse sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse comme le montre l'EMD 2009. Toutefois, ce mode de transport reste la part la plus importante dans les déplacements du quotidien puisqu'il est utilisé dans 76% des cas (53% pour les Alpes-Maritimes).

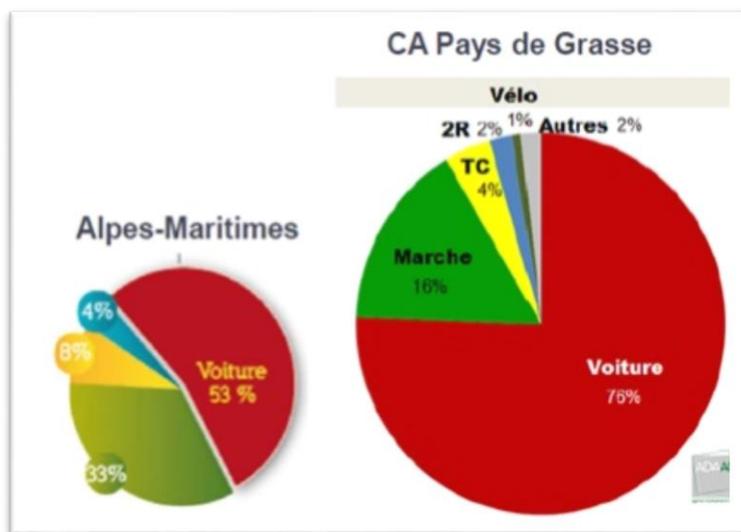
L'utilisation du réseau de Transports en Commun Sillages représente un mode déplacement relativement faible (4%) dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse alors qu'il est de 8% au niveau départemental. Il est toutefois à noter que durant l'année 2016, le réseau de transport en commun Sillages a été renforcé pour répondre au mieux à la demande des usagers, et notamment des salariés du territoire.

- Les motifs de déplacements

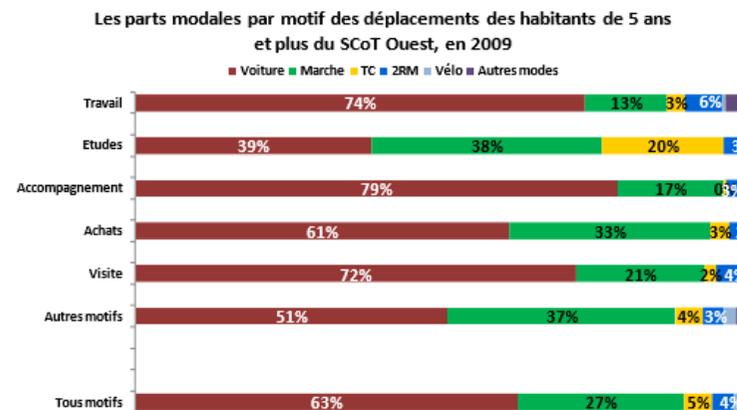
Mise à part le motif Etudes, la voiture est le mode principal pour tous les motifs. Elle est utilisée dans trois déplacements sur quatre, pour le Travail (74%), l'Accompagnement (79%) et presque autant pour les Visites (72%).

Les transports collectifs sont faiblement empruntés, notamment pour les motifs Travail (3%) et Achats (3%). Toutefois, ce mode de transport est assez privilégié pour le motif Etudes (20%).

La marche est quant à elle relativement bien pratiquée par les habitants du SCoT'Ouest pour se rendre au Travail (13%). Elle représente un déplacement sur cinq (20%) pour le motif Visite et plus d'un sur trois (33%) pour les Achats et les Etudes.



Source : Enquête EMD des A-M 2009



Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

---

# **VOLET 1/ CADRE ET CONTEXTE**

---

## VOLET 1 – CADRE ET CONTEXTE

### I – Le cadre de l'étude : réglementation et méthodologie

#### 1- Rappel de la réglementation du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP)

Initialement, la prise en compte de l'accessibilité dans les services de transport collectif date de la loi d'orientation 75-534 du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Dans son article 52, il était déjà question d'adapter progressivement le service de transport collectif.

Par la suite, 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 vient renforcer et donner une nouvelle impulsion à l'intégration de ces personnes dans la société. Il est dorénavant obligatoire de rendre complète l'accessibilité aux services de transports collectifs. De ce fait, le deuxième alinéa de l'article 45-I prévoit un délai de 10ans afin d'assurer cette mise en accessibilité.

En complément, le décret n°2006-138 du 9 février 2006 définit les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport collectif. Il précise les trois principaux engagements à respecter, à savoir :

- La production d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport avant le 12 février 2008 ;
- Un objectif d'accessibilité généralisée des transports collectifs d'ici le 13 février 2015 ;
- L'acquisition obligatoire de matériel roulant accessible lors de son renouvellement.

Des dérogations ont été apportées par l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 et par le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, dans le but de réaffirmer la nécessité de l'accessibilité pour tous. Trois principales évolutions sont donc apportées dans le domaine des réseaux de transports urbains :

- La réalisation d'un SDA-Ad'AP par les AOM n'ayant pas atteint l'objectif de 100% d'accessibilité et ne disposant pas d'un SDA ;
- Une période de 3ans pour mettre en place les actions prévues ;
- L'identification d'arrêts prioritaires.

Enfin, l'arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un SDA-Ad'AP pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, autorise une année supplémentaire en vue de son élaboration. Il est donc possible de finaliser son SDA-Ad'AP pour septembre 2016.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse s'est engagée dans cette logique, afin d'établir une stratégie efficiente de structuration de son action.

## 2- Rappel du cadre méthodologique du SDA-Ad'AP

Conformément au I. de l'article R.1112-13 du décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, le SDA-Ad'AP, établi par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse se doit de comporter :

- Une présentation de ses services : description du réseau de transport collectif avec identification des lignes structurantes ; description du matériel roulant accessible avec les lignes dotées de ce matériel ; accessibilité des points d'arrêts ;
- La liste des points d'arrêt prioritaires avec, le cas échéant, la liste complémentaire, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt ainsi que les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- Les demandes de dérogations pour les Impossibilités Techniques Avérées (ITA) accompagnées d'une présentation des mesures de substitution envisagées ;
- Une programmation avec, pour chaque période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire ;
- Une estimation financière de mise en accessibilité ainsi qu'une répartition des coûts sur chaque période ;
- Les modalités de formations des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre de ces formations pour chaque période ;
- La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du SDA-Ad'AP ainsi que celles de son actualisation.

### **Les principales réglementations relatives au SDA-Ad'AP et à l'accessibilité :**

- **Loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées ;**
- **Décret du 9 décembre 1978** pris pour application de la loi de 2005 ;
- **Loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
- **Décret du 9 février 2006** relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport collectif ;
- **Arrêté du 15 janvier 2007** portant application du décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- **L'ordonnance du 26 septembre 2014** relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transporteurs publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;
- **Le décret du 4 novembre 2014** relatif au SDA-Ad'AP pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs ;
- **L'arrêté du 27 mai 2015** relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un SDA-Ad'AP pour la mise en accessibilité des services de transport de voyageurs.

## II – Les situations de handicaps et de mobilité réduite

### 1- Les différents handicaps à prendre en compte

En termes d'accessibilité, tous les handicaps sont à prendre en compte.



Personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant



Personnes à mobilité réduite autres qu'une personne en fauteuil roulant (personnes âgées, femmes enceintes...)



Personnes sourdes et malentendantes



Personnes ayant un handicap cognitif (difficultés à se repérer, s'orienter...)



Personnes aveugles et malvoyantes

## HANDICAP

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

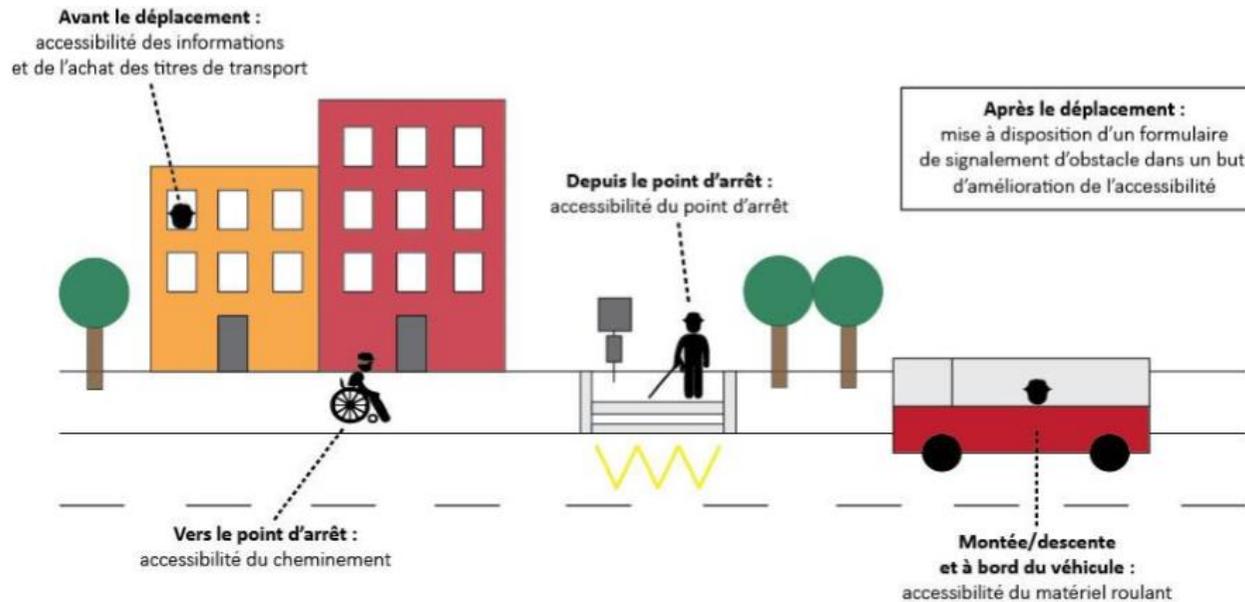
Loi du 11 février 2005

## 2- La notion de chaîne de déplacement

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

**Article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.**

Pour les personnes en situation de handicap, l'accessibilité ne se limite donc pas aux points d'arrêts et aux matériels roulants. La chaîne de déplacement se doit d'être accessible dans son intégralité, comme le montre le schéma ci-dessous.



### III – Des actions concrètes de mise en accessibilité engagées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

#### 1- [Les actions engagées depuis 2011/ Année d'approbation du SDA du SMT Sillages](#)

##### a. La mise en accessibilité du réseau

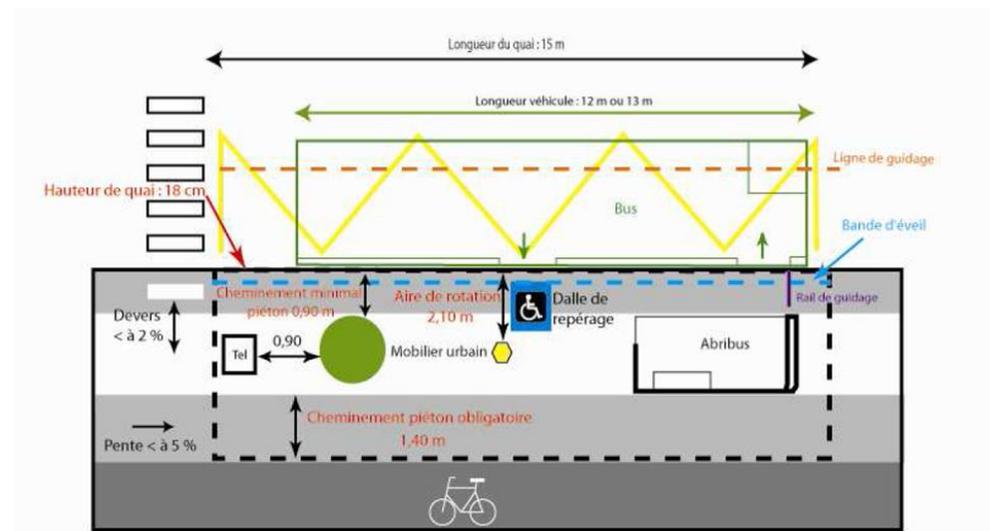
Suite à la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des réflexions concernant la mise en accessibilité du réseau du Pays de Grasse ont été menées entre l'intercommunalité et la régie Sillages. Des priorités ont ainsi été définies en termes d'accessibilité du réseau de transport urbain, avec comme principale stratégie d'équiper le réseau ligne par ligne, en mettant prioritairement en accessibilité les lignes fortes.

*D'après la méthodologie suivie, une ligne est dite accessible si l'ensemble de ses arrêts (hors ITA) est conforme aux normes d'aménagements et si les bus affectés à ces lignes disposent de palettes rétractables et d'emplacements réservés à un utilisateur de fauteuil roulant.*

Un point d'arrêt est accessible lorsqu'il respecte tous les éléments de la vue en plan et de la coupe ci-contre.

Ici, il s'agit d'un exemple de principe d'aménagement de quai bus de 12 mètres équipé d'un poteau et/ou abribus. Tous les points d'arrêt doivent cependant respecter ces mêmes principes d'aménagement.

### Schéma type d'aménagement des Arrêts Bus aux normes PMR



Arrêts mis en accessibilité entre 2012 et 2015 dans le cadre du SDA

Sillages :

Année	Communes	Points d'arrêt	Nombre	Coût	Montant total
2012	Grasse	Sous-Préfecture	1	16 083,81€	43 325,70€
		La Paoute	1	10 349,59€	
	Peymeinade	La Cantine	2	16 892,30€	
2013	Saint-Cézaire-sur-Siagne	Saint-Cézaire Centre	1	8 061,94€	90 959,71€
		ZA La Festre Sud	1	8 061,94€	
	La Roquette-sur-Siagne	Base de Loisirs	2	15 000,00€	
		Le Cros	2	15 000,00€	
	Mouans-Sartoux	Mouans-Sartoux Centre	2	15 000,00€	
	Grasse	Ossola	1	11 999,28€	
		La Paoute	1	10 349,59€	
Le Néroli		1	7 486,96€		
2014-2015	La Roquette-sur-Siagne	Dandon	1	7 500,00€	165 000,00€
		La Roquette Bas	1	7 500,00€	
	Auribeau-sur-Siagne	Bas Couloubrier	1	7 500,00€	
		Pierranchon	2	15 000,00€	
	Grasse	Gambetta	1	7 500,00€	
		Place de la Buanderie Gare Routière	6	45 000,00€	
		Les Quatre Chemins	1	7 500,00€	
	Saint-Cézaire-sur-Siagne	Pré de Bert	1	7 500,00€	
	Mouans-Sartoux	ZI de l'Argile	1	7 500,00€	
		Avenue de Cannes	2	15 000,00€	
		Rond-Point Coulour	2	15 000,00€	
	Le Tignet	Saint-Georges	2	15 000,00€	
Saint-Vallier de Thiey	Le Grand Pré	1	7 500,00€		
TOTAL			37	299 285,41€	

## A SAVOIR

- Lors de travaux de voirie au sein du ressort territorial ou de création de nouveaux arrêts, les points d'arrêt sont automatiquement mis en accessibilité.
- Dans le cadre du renouvellement du parc, tous les véhicules roulants seront accessibles aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

*Voir également l'annexe n°2 « Localisation des arrêts accessibles depuis 2015 »*

b. Le service de substitution : MOBIPLUS

Le service Mobiplus s'adresse aux PMR se déplaçant sur le ressort territorial de la CAPG et qui sont dans l'incapacité physique, provisoire ou permanente, d'utiliser les services urbains, scolaires ou Service à la Demande du réseau.

Mobiplus fonctionne tous les jours (sauf dimanche et jours fériés) de 7 heures à 19 heures sur réservation. Les besoins spécifiques doivent être énoncés à la réservation (accompagnant, chien guide, bagages etc.).

Pour réserver une course, il faut contacter la régie des Transports Sillages du lundi au vendredi entre 09h00 et 16h00, la veille du déplacement. Si ce déplacement doit avoir lieu un samedi ou un lundi, il est impératif de contacter la régie le vendredi précédent avant 15h00.

Tarifs

- A l'unité dans le véhicule : 1.5€
- Carnet de 10 tickets : 12€
- Abonnement mensuel tous publics : 32€/mois ou 250€ l'année
- Adhésion : 10€ payable en début d'année

Le budget alloué au service Mobiplus est de 500 000€/an. Ce budget est en constante augmentation.

STATISTIQUE MOBIPLUS ENTRE 2011 ET 2016							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
<b>Nombre de véhicule, type et places</b>	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	1 véhicule de 8 places 1 véhicule de 4 places 3 véhicules de 3 places + 1 fauteuil	11 véhicules de 8 places
<b>Nombre adhérent</b>	128	152	184	183	199	205	
<b>Nombre de courses par an</b>	14 411	18 638	22 070	22 166	23 503	23 001*	
<b>Nombre de courses par jour</b>	48	62	73	73	78	76	

\*En 2016, sur les 23 001 courses, il y a eu 3197 courses effectuées avec des personnes en fauteuil roulant

---

# **VOLET2/ DIAGNOSTIC D'ACCESSIBILITE**

---

## I- L'état de l'accessibilité du réseau actuel et du système d'information

En concertation avec les associations de personnes en situation de handicap, une ligne directe est dite accessible si elle répond à ces quatre critères :

- Ses arrêts sont aménagés et accessibles ;
- Les véhicules sont équipés de rampes d'accès ;
- Les véhicules disposent d'emplacement réservé à un Utilisateur de Fauteuil Roulant (UFR) ;
- Les véhicules et les arrêts sont identifiés comme accessibles, via le pictogramme ci-contre.



## DEFINITIONS

### Point d'arrêt :

*Désigne la localisation du lieu où le bus s'arrête pour déposer ou embarquer des passagers. Il se distingue de l'arrêt car il existe un point d'arrêt par sens de circulation.*

### Arrêt :

*Désigne l'ensemble des points d'arrêt selon les sens de circulation.*

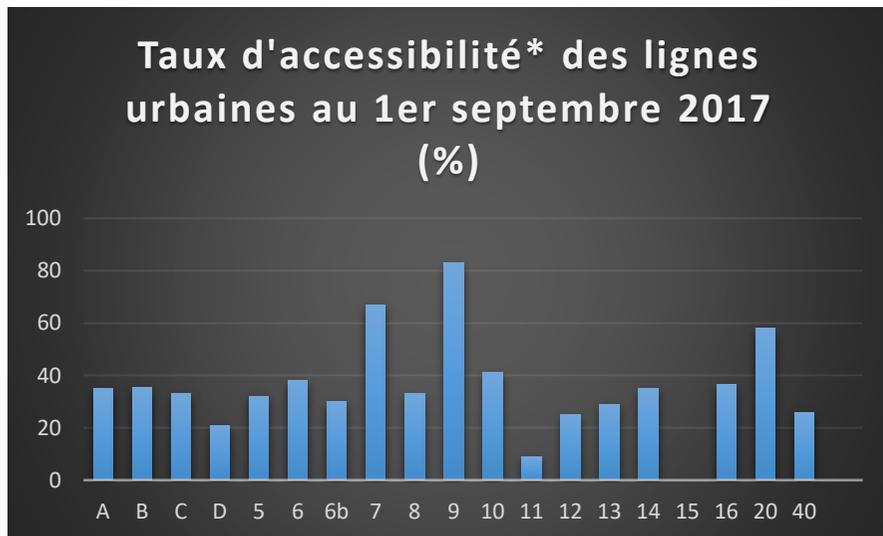
*Exemple : l'arrêt Mouans-Sartoux Centre (ligne A) comporte deux points d'arrêt (sens Grasse et sens Cannes)*

### 1- L'accessibilité des arrêts et point d'arrêt

Dans cette partie, seuls les points d'arrêt concernant le réseau régulier de bus urbains sont traités. Le réseau urbain Sillages dessert au quotidien 13 des 23 communes de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. Les autres communes étant en zone de montagne, elles ne sont pas desservies par les lignes urbaines régulières.

En juillet 2017, l'état d'accessibilité du réseau régulier de bus Sillages sur l'ensemble du ressort territorial est le suivant :

Nombre total de points d'arrêt du réseau	Nombre de point d'arrêt accessibles	Nombre de points d'arrêt non accessibles*	% d'accessibilité du réseau
609	74	235	24%



\*Le tableau et le graphique ci-dessus tiennent compte des ITA

Ces données ont été mises à jour en Juillet 2017.

## A RETENIR

### Points d'arrêt :

- 24% des points d'arrêt du réseau de bus régulier sont aux normes en juillet 2017, soit 74 points d'arrêt sur 609 ;
- 38% des points d'arrêt du réseau urbain sont à mettre en accessibilité, soit 235 points d'arrêt sur 609 ;
- 49% des points d'arrêts du réseau urbain sont en ITA, soit 300 arrêts sur 609

*Accessibilité des points d'arrêt du réseau de bus régulier de la  
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse en Juillet 2017 –  
Voir carte ci-jointe.*

## 2- L'accessibilité du parc de véhicules

Selon le Code des Transports (Article D1112-5) publié le 3 novembre 2010, le matériel roulant est considéré comme accessible lorsqu'il respecte ces quatre obligations :

- S'il subsiste entre le véhicule et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués ;
- Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant ;
- Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;
- Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du transport est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

### Les véhicules du réseau Sillages

- Palettes d'accès :

Le parc de véhicule dispose de 67 véhicules pour l'exploitation des lignes régulières urbaines ou scolaires. 28 véhicules sont uniquement dédiés à l'urbain. Sur ces 67 bus, 54 sont équipés d'une palette en porte arrière et d'une place UFR. Les 13 véhicules non équipés se décomposent ainsi :

Utilisation	Type	Nombre	Age	Capacité d'accueil
Scolaire	CROSSWAY POP	2	2 de 2015	57 places assises 28 places debout
Véhicules urbains de réserve	GX 117	3	3 de 2006	21 places assises 42 places debouts
Scolaire	ILIADE	4	2 de 2002 2 de 2005	2* 53 places assises 2* 12 places debouts 2* 53 places assises 2* 16 places debouts
Scolaire	RECREO	3	1 de 2002 1 de 2003 1 de 2005	2* 59 places assises 2* 14 places debouts 1* 59 places assises

				1 * 29 places debouts
Scolaire	MEDIANO	1	1 de 2007	31 places assises 6 places debouts

☞ 54 véhicules équipés,

☞ Soit 79% du parc.

(100% des véhicules accessibles sur les services réguliers urbains).

- Porte de véhicule permettant le passage d'un fauteuil roulant :

L'ensemble du parc de véhicule possède au moins une porte permettant le passage d'un fauteuil roulant.

☞ 67 véhicules équipés

☞ Soit 100% du parc

- Emplacement destiné aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite :

L'ensemble du parc de véhicule possède des sièges ou emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite.

☞ 67 véhicules équipés

☞ Soit 100%

D'ici 2020, c'est-à-dire d'ici la fin du marché, il y aura 100% de véhicules urbains accessibles

- Annonces sonores et visuelles :

Les annonces sonores et visuelles embarquées sont obligatoires depuis l'arrêté du 3 mai 2007 relatif aux transports en commun de personnes.

☞ Aujourd'hui, aucun bus n'est équipé d'annonceur sonore et visuel.

☞ Lignes urbaines régulières : 28 bus

☞ Programmation :

- Phase 1 en 2018 : lignes structurantes (A, B, 5) : 10 véhicules seront équipés
- Phase 2 en 2019 : lignes C, D, 6, 6b, 7, 8, 9, 10, 16, et 20 : 10 autres véhicules seront équipés
- Phase 3 en 2020 : à l'occasion du renouvellement du marché, 100% des bus en seront équipés.

### 3- L'accessibilité de l'information

Les informations relatives au service de transport en commun sont principalement obtenues :

- Sur le site internet : <http://sillages.paysdegrasse.fr/>
- En agence commerciale

#### L'agence commerciale :

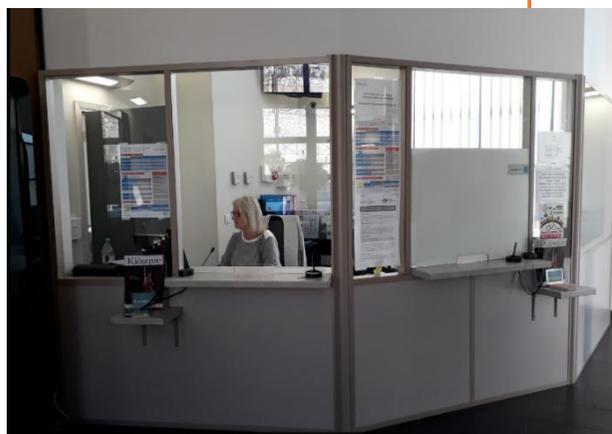
L'agence commerciale de la régie Sillages, située au 109 avenue Pierre Séward (06130 Grasse) est un Etablissement Recevant du Public (ERP). Depuis le 31 décembre 2014, tout ERP doit être accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite ; exigence à laquelle répond l'agence commerciale Sillages. A ce titre, un guichet prioritaire est à la disposition des personnes à mobilité réduite. L'agence commerciale est accessible depuis 2012.



Agence Commerciale Sillages



Entrée de l'agence commerciale avec portes coulissantes



Comptoir de l'agence commerciale avec un présentoir adapté d'une hauteur de 80cm

## CE QUE DIT LA LOI

« Les établissements recevant du public (ERP) sont constitués de tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes extérieures sont admises en plus du personnel ».

Direction de l'information légale et administrative (Premier Ministre), Ministère en charge de l'intérieur.

« Les établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant doivent être tels que toute personne handicapée puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées, dans les parties ouvertes au public. L'information destinée au public doit être diffusée par des moyens adaptés aux différents handicaps ».

Article L111-7-3 du Code de la Construction et de l'Habitation

Le site internet :

L'accessibilité des services de communication en ligne pour les personnes en situation de handicap est prise en compte et obligatoire depuis la loi du 11 février 2005 (article 47).

Le décret n°2009-546 du 14 mai 2009, pris en application de l'article 47 de la loi du 11 février 2005, impose une mise en œuvre de l'accessibilité dans un délai de 3ans pour les services de communication publique en ligne des collectivités territoriales.

Ce décret a donné lieu à un référentiel général d'accessibilité des administrations (RGAA), qui fixe les modalités techniques d'accessibilité des services de communication en ligne en France.

Le site internet du réseau Sillages, qui présente toutes les informations nécessaires à l'organisation des déplacements des personnes, est accessible depuis juillet 2016, date à laquelle il a été intégralement modifié :

- Le contenu du site peut-être écouté avec WebReader ;
- La police du texte peut-être agrandie ou rétrécie grâce aux zooms « A+ » ou « A- » ;
- L'information proposée est claire avec des contrastes de couleurs pour pouvoir dissocier plus facilement les titres, afin de mieux se repérer dans le site.

## CE QUE DIT LA LOI

*« Les services de communication publique en ligne des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être accessibles aux personnes handicapées ».*

### Article 47 – Loi du 11 février 2005

*« Les services de communication publique en ligne des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être mis en conformité avec le référentiel d'accessibilité [...] dans un délai de trois ans à compter de la publication du présent décret ».*

### Article 3 – Décret n°2009-546 du 14 mai 2009



#### 4- [Les formations du personnel au contact des personnes en situations de handicap](#)

Concernant les formations du personnel de conduite, deux formations sont obligatoires :

- La Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) : formation obligatoire de 140 heures pour les conducteurs routiers de personnes en véhicules de plus de 9 places ;
- La Formation Continue Obligatoire (FCO) : formation obligatoire de 35 heures qui a lieu tous les 5 ans après validation de la FIMO.

Depuis l'arrêté du 23 mai 2013, modifiant l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs de transport routier de marchandises et de voyageurs, un volet de sensibilisation aux personnes en situation de handicap a été mis en place dans le thème 4 « Service, logistique » des formations (art. 7).

De plus, il est mentionné à l'article 6 de ce même arrêté qu'à compter du 12 février 2015, les stagiaires des formations FIMO et FCO doivent pouvoir manipuler, sur un véhicule de formation, un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite.

Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO)	
Thèmes	Nombre d'heures de formation
1/ Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité	65h dont 44h de conduite
2/ Application des réglementations	21h
3/ Santé, sécurité routière et sécurité environnementale	35h
4/ Service, logistique	14h

Formation Continue Obligatoire (FCO)	
Thèmes	Nombre d'heures de formation
1/ Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité	11h dont 6h de conduite
2/ Application des réglementations	6h
3/ Santé, sécurité routière et sécurité environnementale	7h
4/ Service, logistique	4h

## Les formations mises en place pour le personnel travaillant pour la régie Sillages au contact des personnes en situation de handicap

### → Le personnel de conduite :

La Formation Initiale Minimale Obligatoire est accessible pour le personnel de conduite disposant d'un permis D. Cette formation intègre la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Pour les nouveaux conducteurs, trois semaines de formation initiale sont mises en place en complément de la FIMO. Une attention toute particulière est portée sur :

- La sensibilisation à l'accessibilité ;
- L'utilisation de la palette ;
- La découverte du réseau du ressort territorial ;
- Une simulation d'entrée et de sortie d'une personne à mobilité réduite dans un bus.

Service du Personnel	Intitulés des formations	Organisme de formation	Nombre de personnes	Nombre d'heures par personne	Total Heures de formation	Année du contrat
Conducteurs	Préparer les conducteurs à accueillir les PMR sur lignes régulières	Formateur Interne	12	7	84	2015-2016
Conducteurs	Préparer les conducteurs à accueillir les PMR sur lignes régulières	Formateur Interne	12	7	84	2016-2017
Atelier	Maintenance des rampes électriques	HeuliezBus	1	7	7	2016-2017
Conducteurs	Préparer les conducteurs à accueillir les PMR sur lignes régulières	Formateur Interne	8	7	56	2017-2018
Conducteurs	Préparer les conducteurs à accueillir les PMR sur lignes régulières	Formateur Interne	4	7	28	2018-2019
Atelier	Maintenance des rampes électriques	HeuliezBus	1	7	7	2018-2019
Conducteurs	Préparer les conducteurs à accueillir les PMR sur lignes régulières	Formateur Interne	8	7	56	2019-2020
<b>Total sur la durée du Contrat</b>			<b>46</b>	<b>7</b>	<b>322</b>	<b>2015-2020</b>

La FIMO est ensuite actualisée tous les 5 ans grâce à la Formation Continue Obligatoire, contenant un module de description des différents

types de handicap et de mobilité réduite rencontrés ainsi que les attitudes à adopter.

### → Le personnel de l'agence commerciale Sillages :

Concernant le personnel de l'agence commerciale, une sensibilisation est faite sur l'importance de l'accessibilité et les attitudes à adopter face à la clientèle en situation de handicap.

L'objectif poursuivi par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse est de faire connaître les types de handicap qui existent et d'apprendre les bons comportements à avoir et ceux à ne pas faire face à un handicap donné.

L'intitulé de la formation sera : « sensibilisation et accueil des personnes en situation de handicap » à destination des personnels d'accueil et de conduite.

Deux modules seront dispensés :

- Approche du handicap moteur dispensé par l'Association des Paralysés de France du 06/ du CNFPT ;
- Sensibilisation des chauffeurs de transports en commun à la prise en charge de personne en fauteuil roulant manuel ou électrique dispensé par l'Association des Paralysés de France du 06.

Ce sont les associations, avec le service Déplacements Transports de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et le Transporteur qui réaliseront les contenus.

Par ailleurs, un module spécifique aux Handicaps visuels pourrait être dispensé par les associations locales, notamment l'Association Valentin Haüy. Un travail est en cours dans ce sens.

## II- Les points d'arrêt à prioriser

### 1- Les points d'arrêt prioritaires

Suite au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, un point d'arrêt est considéré comme prioritaire d'il répond à un de ces quatre critères :

- Située sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Constitue un pôle d'échange ;
- Situé dans un rayon de 200m autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées.
- Les lignes structurantes du réseau :

*« Un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports ».*

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

Nous avons donc identifiés comme lignes structurantes les lignes :

- A (Saint-Vallier de Thiey – Mouans-Sartoux)
- B (Saint-Cézaire-Sur-Siagne – Grasse)
- C (Le Tignet – Grasse)
- D (Pégomas – Grasse)
- 5 (Grasse Centre-Ville – Hôpital de Grasse)
- 20 (Grasse – Mouans-Sartoux)

Elles représentent à elles seules 77% de la fréquentation annuelle du réseau de bus.

- Les pôles d'échanges :

*« Aménagement associant différents modes de transport de voyageurs et visant à faciliter les pratiques intermodales. Il s'agit d'un espace composé de plusieurs points de réseau (arrêt de transport collectif, quais, stationnement voiture ou vélo etc.) mis en relation par l'aménagement et les services ».*

Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (Nord Picardie)

### Le Pôle d'échange Multimodal à la Gare SNCF de Grasse :

Le Pôle Intermodal de Grasse, inauguré en octobre 2012, est un lieu qui a pour but de favoriser la chaîne des déplacements et qui est composé de :

- o Une gare routière :
  - 9 quais accessibles pour les bus avec abribus (plus deux quais mis en accessibilité en juin 2017)
  - une aire de régulation pour 9 bus
  - des locaux de repos pour les chauffeurs
  
- o Un parking – relais :
  - 224 places gratuites pour les usagers du transport collectif dont 6 places PMR
  - un parking sous vidéosurveillance
  - un accueil des usagers de 6h30 à 21h30 7j/7
  - Un stationnement pour les deux roues
  
- o Des cheminements piétons facilités et accessibles aux personnes à mobilité réduite (afin de vérifier la bonne accessibilité PMR du nouvel équipement, un test d'accessibilité handicapé a été réalisé au Pôle Intermodal de Grasse, le 21 mars 2013 en présence des associations APF et AVH)
  
- o Une zone pour les taxis
  
- o Une zone pour la dépose minute

→ Coût de l'opération : 11 millions d'euros



**Gare routière du Pôle Intermodal de Grasse**

### Résultats :

A partir des quatre critères définis par la loi :

☞ 76 points d'arrêts définis comme étant prioritaires.

Cependant, dans une poursuite de la logique d'accessibilité par ligne :

☞ 149 points d'arrêt complémentaires seront mis en accessibilité.

La volonté est de rendre accessibles les lignes de manière cohérente, selon leur taux de fréquentation.

*Voir annexe n°3 « Localisation, caractéristiques et programmation des arrêts définis comme prioritaires »*

*Voir annexe n°4 « Localisation des arrêts complémentaires »*

Lignes	Taux de fréquentation en 2016 (%) **	Taux d'accessibilité actuel (%) ***	Taux d'accessibilité à l'horizon 2019***
A	22,9%	35%	55%
B	13,2%	35.5%	54,5%
C	15,1%	33%	56,5%
D	5%	21%	39%
5	15,2%	32%	53%
6	6,1%	38%	52%
6B	2%	30%	41%
7	2%	67%	-
8	1,1%	33%	-
9	0,5%	83%	-
10	0,2%	41%	53%
11	0,2%	9%	64%
12	0,1%	25%	67%
13	0,2%	29%	76%
14	0,1%	35%	82%
15	0,2%	0%	34%
16	6%	36.5%	58,5%
18*	-	0%	100%
20	5,9%	58%	67%
40	4%	26%	68%

\*Ligne 18 : mise en service début 2017

\*\* Taux de fréquentation calculé selon la fréquence annuelle des lignes de bus régulières

\*\*\* Taux avec ITA

## 2- Les Impossibilités Techniques Avérées (ITA)

Selon le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, un point d'arrêt est considéré en Impossibilité Technique Avérée s'il présente un deux critères ci-après et qu'il ne peut être déplacé :

- Une pente supérieure à 5% ;
- Une emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre, afin de permettre le retournement d'une personne en fauteuil roulant, une fois la rampe déployée.

☞ 300 arrêts ont été définis comme étant en ITA sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

*Voir annexe n°1 « Localisation et caractéristiques des Impossibilités Techniques Avérées »*

### ITA

*« La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voir 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 1,50m 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 de point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers ».*

Article D.1112-15 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

- Les transports de substitution :

Dans le cas où des impossibilités techniques avérées font obstacles à la mise en accessibilité, un service de transport adapté aux besoins des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite doit être mis en place, selon l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les caractéristiques du transport de substitution, définies dans la loi du 11 février 2005, sont les suivantes :

- Il doit être adapté aux besoins des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- Le coût du transport de substitution pour les usagers en situation de handicap ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant non accessible ;
- Substituant un service public de transport, le transport de substitution est lui-même ouvert au public.

Le transport de substitution ne constituant pas une nouvelle catégorie de service de transport, il peut revêtir plusieurs formes : il peut s'agir aussi bien du transport à la demande que du transport spécialisé de personnes à mobilité réduite (TPMR) : service Mobiplus.

Le service de transport à la demande remplit ces critères. Afin de garantir une meilleure qualité de service, les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite sont encouragées à faire une réservation en amont auprès de ce service.

De plus, en raison du nombre élevé d'ITA, le service de substitution existant MOBIPLUS sera conservé et adapté aux besoins des PMR du ressort

territorial de la CAPG et ce même après mise en accessibilité des arrêts prioritaires et complémentaires.

## SERVICE DE TRANSPORT DE SUBSTITUTION

*« Un service de substitution de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ».*

*Afin de permettre aux personnes en situation de handicap d'organiser au mieux leurs déplacements en identifiant les services accessibles et les transports de substitution, une communication complète doit être faite dès la validation du SDA-Ad'AP.*

---

# **VOLET 3/ PROGRAMME D'ACTION**

---

## I- Programme d'action et estimation financière 2016-2019

### 1- Les points d'arrêts prioritaires

Le programme d'action prévisionnel prévoit une mise en accessibilité de 76 points d'arrêt prioritaires sur la période 2016-2019. Pour rappel, 74 arrêts sont à ce jour déjà accessibles.

Programme d'action prévisionnel des points d'arrêt prioritaires			
Années	2017	2018	2019
Nombre de points d'arrêt	25	25	26

*Voir annexe n°2 « Localisation, caractéristiques et programmation des arrêts définis comme prioritaires »*

Les points d'arrêt sont priorisés par année selon le taux de fréquentation des lignes.

Priorisation des points d'arrêt selon le taux de fréquence de la ligne					
2017		2018		2019	
Lignes	Taux de fréquentation	Ligne	Taux de fréquentation	Lignes	Taux de fréquentation
A	22,9%	D	5%	11	0,2%
5	15,2%	40	4%	13	0,2%
C	15,1%	6b	2%	15	0,2%
B	13,2%	7	2%	12	0,1%
6	6,1%	8	1,1%	14	0,1%
16	6%	9	0,5%		
20	5,9%	10	0,2%		

## 2- Le programme prévisionnel de renouvellement du parc de véhicules

Grâce au programme de renouvellement du parc de véhicules, les bus seront à 100% accessibles à l'horizon 2020.

Taux d'accessibilité des véhicules du parc en 2016 selon les critères définis par la loi	
Palettes d'accès	79%
Porte de véhicule permettant le passage d'un fauteuil roulant	100%
Emplacements destinés : - Aux personnes en fauteuil roulant - Aux personnes à mobilité réduite	100%
Annonces visuelles et sonores	0%

L'évolution du parc pour l'urbain et le scolaire en matière d'accessibilité est la suivante :

Accessibilité	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Urbain	56.7%	96.7%	96.7%	96.7%	100.0%	100.0%
Scolaire	0.0%	65.5%	65.5%	69.0%	75.9%	75.9%

### Taux d'accessibilité en cours de contrat



## II- Suivi et évaluation : vers une amélioration continue de l'accessibilité

Le code des transports, complété par le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, prévoit un dispositif pour assurer le suivi et l'évaluation du SDA Ad'AP.

Des éléments de bilan doivent être fournis par l'AOT à intervalles réguliers pour juger de l'avancement de sa mise en œuvre et de sa pertinence, en fonction des éventuelles évolutions du territoire, du ressort territorial ou encore des évolutions réglementaires.

Doit être fourni :

- La première année : un point de situation ;
- A chaque période intermédiaire : un bilan des actions effectuées, précisant l'actualisation du schéma décidée afin de prendre en compte les modifications intervenues dans le ressort territorial, la taille et la localisation des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des structures d'accueil pour personnes en situation de handicap, ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques.

« Art. R.1112-13-I – Le Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée comprend :

[...]

7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée, ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'elle fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité par l'art.R1112-22 ».

**Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.**

## 1- Le point sur la situation de 2017

Un comité de suivi sera mis en place à la fin de l'année 2017, dans le cadre du Conseil d'Exploitation Sillages, en concertation avec les associations de personnes en situation de handicap, afin de faire un bilan des actions menées lors de la première année.

Ce comité de suivi sera réuni à la fin de chaque année de la période 2017-2019.

## 2- L'actualisation du SDA Ad'AP

Le SDA Ad'AP ne doit pas être un outil qui fige l'accessibilité du réseau, et doit être pertinent dans sa programmation. Une actualisation annuelle est essentielle dans une volonté d'accessibilité adaptée.

De ce fait, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse suivra, à la fin de chaque période intermédiaire, les actions menées et prendra en compte les éventuelles évolutions. Pour cela, des critères d'évaluation ont été établis afin de mettre en place un bilan annuel critique du SDA-Ad'AP.

Le bilan de l'évaluation doit donner lieu à la définition de mesures d'amélioration, toujours en concertation avec les associations de personnes en situation de handicap.

*« Art. R.1112-22-I – Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception :*

*1° A l'issue de la première année, un point de situation ;*

*2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées ».».*

**Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.**

Critères d'évaluation	
1	Le programme d'action a-t-il été respecté ?
1.1	Quel bilan en termes d'accessibilité fin 2017 ?
1.2	Quel bilan en termes d'accessibilité fin 2018 ?
1.3	Quel bilan en termes d'accessibilité fin 2013 ?
2	De nouvelles réglementations sont-elles entrées en vigueur depuis 2016 ?
2.1	Si oui, modifient-elles le programme d'action de la période 2017-2017 ?
3	Des évolutions au niveau du ressort territorial ont-elles eu lieu ?
3.1	Des communes se sont-elles retirées du ressort territorial ?
3.2	Des communes se sont-elles ajoutées du ressort territorial ?
3.3	Quelles conséquences au niveau du programme d'action prédéfini ?
4	Des demandes spécifiques en termes d'accessibilité du réseau ont-elles été formulées ?
4.1	Par des parents d'élèves ?
4.2	Par de personnes en situation de handicap ?
4.3	Au niveau de l'accessibilité des points d'arrêts ?
4.4	Au niveau de l'accessibilité du matériel roulant ?
4.5	Au niveau de l'accessibilité de l'information (boutique, internet) ?
4.6	Au niveau du personnel en contact avec les personnes en situation de handicap ?
5	Des évolutions sont-elles apparues au niveau des structures d'accueil pour personnes handicapées ou des pôles d'échanges ?
5.1	De nouvelles sutures d'accueil ont-elles vu le jour ou ont-elles changées d'adresse ?
5.2	De nouveaux pôles d'échanges se sont-ils créés ?

6	Une communication a-t-elle été faite pour la mise en accessibilité prévue sur la période 2017-2019 ?
6.1	Par quel biais ? internet, brochures, flyers, etc. ?
6.2	Une communication globale a été faite pour la période 2017-2019 ou est-elle faite tous les ans sur cette même période ?
7	Le service de substitution pour pallier aux ITA est-il satisfaisant/suffisant ?
7.1	Des remontées ont-elles été faites concernant ce service ?
8	Une fiche de signalement d'obstacle a-t-elle été mise à la disposition des usagers du réseau ?
8.1	Est-elle accessible en boutique/ en ligne ?
8.2	Ces signalements sont-ils bien pris en compte dans les mesures d'amélioration du schéma ?

# ET APRES...

---

## Ce qui va être fait avec le SDA-Ad'AP

Pour rappel, ce schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée va engager deux principales actions :

- ☞ La mise aux normes des points d'arrêt prioritaires identifiés auparavant, avec un programme prévisionnel de 1 140 000€ TTC sur la période 2017-2019 ;
- ☞ Le renouvellement du parc de véhicules, 100% accessible à l'horizon 2020.
- ☞ Déploiement de Bandeaux d'Information Voyageurs (BIV) à bord des bus et de l'information sonore intérieure et extérieure, via hautparleurs (coût équipement pour 28 véhicules : 1 10 000€ TTC).

### 1. Les formations en interne

La volonté :

- Poursuivre la sensibilisation en interne via les formations qui dispensent la Formation Continue Obligatoire (FCO).
- Appréhender le volet de sensibilisation aux personnes en situation de handicap différemment (le guide de l'accessibilité sera remis aux stagiaires et la collaboration avec les associations sera évoquée).
- Utiliser systématiquement les palettes d'accès lors de la pratique sur les sites qui disposent de quais accessibles.

- Utiliser des fauteuils roulants pour sensibiliser les stagiaires à la montée et la descente d'un véhicule par la rampe d'accès.
- Sensibiliser le personnel de l'agence commerciale, à travers des animations, pour permettre une meilleure prise en charge des personnes en situation de handicap.

### 2. Les actions et campagnes prévues à partir de 2017

*Actions prévues pour 2017 :*

- Elaboration d'un contenu d'information en direction de la clientèle (plaquette, flyer, information temporaire, relais média) qui comportera le règlement, les gestes citoyens et le respect à avoir envers les personnes en situation de handicap.
- Un état des lieux des points d'arrêt accessibles pour constater leur état et leur accessibilité.

---

# **ANNEXE 1/ LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES DES IMPOSSIBILITES TECHNIQUES AVEREES**

---

Commune	Arrêts	Sens	Caractéristiques
Auribeau-Sur-Siagne	ADRIEN REY	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CHEMIN DE NOTRE DAME	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	COULOU BRIER	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	ECOLE DU BAYLE 1	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	HAUT COULOU BRIER	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA FRAYERE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LES CHENES VERTS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LES VAYOUX	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	PETITE VIGNETTE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
Cabris	LE CALME	A	Pente supérieure à 5%
	LE CALME	R	Pente supérieure à 5%
	LE NAOUC	A	Pente supérieure à 5%
	LE NAOUC	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LES 3 PONTS	R	Pente supérieure à 5%
Caille	CAILLE RUE PRINCIPALE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CAILLE RUE PRINCIPALE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CAILLE LA PLAINE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CAILLE LA PLAINE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LES JAS NEUFS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
Escragnoles	LA SOURCE PARFUMEE	A	Pente supérieure à 5%
	LA SOURCE PARFUMEE	R	Pente supérieure à 5%
Grasse	11 NOVEMBRE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	ALTIRAMA	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	AVENUE AMIRAL DE GRASSE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	AXE 85	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%
	AXE 85	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	BEL AIR	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	BEL AIR	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CANTEPERDRIX	A	Pente supérieure à 5%
	CAPUCINS HAUTS	A	Pente supérieure à 5%
	CAPUCINS HAUTS	R	Pente supérieure à 5%
	CHARABOT	A	Pente supérieure à 5%
	CHEMIN DES CASTORS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	CHEMIN DES CASTORS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre

CIMETIERE SAINTE BRIGITTE 2	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
CIMETIERE SAINTE BRIGITTE 2	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
CLOS D'ANDREE ET JEAN	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
COSTE D'OR INFERIEURE	A	Pente supérieure à 5%
COSTE D'OR INFERIEURE	R	Pente supérieure à 5%
COURS HONORE CRESP	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
COURS HONORE CRESP	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
CROUET	A	Pente supérieure à 5%
CROUET	R	Pente supérieure à 5%
ECOLE SAINT-ANTOINE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
ECOLE SAINT-ANTOINE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
ECOLE ST FRANCOIS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMILE CHRIS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMILE CHRIS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMILE ZOLA	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMILE ZOLA	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMMANUEL ROUQUIER	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EMMANUEL ROUQUIER	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
EXPLOR	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
FRAGONARD	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
GALLOT	A	Pente supérieure à 5%
GALLOT	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
GASTON DE FONTMICHEL	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
GUY DE MAUPASSANT	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
GUY DE MAUPASSANT	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
HAMEAU DES CASTORS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
HAMEAU DES CASTORS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
HENRI BENARD	A	Pente supérieure à 5%
HENRI DUNANT	A	Pente supérieure à 5%
HENRI DUNANT	R	Pente supérieure à 5%
HOTEL PARADIS	A	Pente supérieure à 5%
LA BRISE	A	Pente supérieure à 5%
LA CASCADE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA CASCADE	R	Pente supérieure à 5%
LA CASCADE 2	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA CASCADE 2	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA CERISAIE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA CERISAIE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA LAUVE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre

LA LAUVE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA MORE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA MORE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA ROQUE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
L'ALAMBIC	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE BELVEDERE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%
LE BELVEDERE	R	Pente supérieure à 5%
LE BON MARCHE	A	Pente supérieure à 5%
LE CABRIS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE CABRIS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE CAMPING	A	Pente supérieure à 5%
LE CAMPING	R	Pente supérieure à 5%
LE CANAL	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE CHÂTEAU	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE CHÂTEAU	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE CHAUDRON	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE COLLET	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE SUD	A	Pente supérieure à 5%
LE SUD	R	Pente supérieure à 5%
LE TUNNEL	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE VALLON	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LE VALLON	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES ABATTOIRS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES ABATTOIRS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES BASTIDES DU GOLF	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES BASTIDES DU GOLF	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES BOIS MURES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES CEDRES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES CHAUVES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES CHAUVES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES EMERAUDES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES FLEURS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES FLEURS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES GENETS	A	Pente supérieure à 5%
LES GENETS	R	Pente supérieure à 5%
LES HAUTES RIBES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES HAUTES RIBES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES HAUTS DE SAINT JACQUES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES JARDINS DE GRASSE	A	Pente supérieure à 5%

LES LOUBONNIERES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES MARJOLAINES	A	Pente supérieure à 5%
LES MARRONNIERS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%
LES MICOCOULIERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES MICOCOULIERS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES PLAINES DE MALBOSC	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES PLAINES DE MALBOSC	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES RESIDENCES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES RESIDENCES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES ROMARINS	A	Pente supérieure à 5%
LES TERRASSES	A	Pente supérieure à 5%
LES TERRASSES	R	Pente supérieure à 5%
MALBOSC	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MALBOSC	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MARECHAL LECLERC	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MARECHAL LECLERC	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MAS DES 2 VALLONS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MOLINARD	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
MOLINARD	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PETIT LION	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PETIT PARIS BAS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PETIT VALLON	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PONT EIFFEL	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PONT EIFFEL	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
PRIMAVERA	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
RASTIGNY	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
REINE JEANNE	A	Pente supérieure à 5%
RESIDENCE CLAVARY	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
ROND POINT DE SIDI BRAHIM	R	Pente supérieure à 5%
ROURE	R	Pente supérieure à 5%
ROUTE DE CANNES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
ROUTE DE CANNES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
SAINT ANTOINE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
SAINT ANTOINE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
SAINT CLAUDE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
SAINT HILAIRE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%
SAINT HILAIRE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%

Le Tignet	SAINTE ANNE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SAINTE LORETTE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SAINTE LORETTE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SAINTE MARTHE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SECURITE SOCIALE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SERRATRICE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SIDI BRAHIM	A	Pente supérieure à 5%	
	SIDI BRAHIM	R	Pente supérieure à 5%	
	STADE JEAN GIRARD	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	SUPER GRASSE	A	Pente supérieure à 5%	
	SUPER GRASSE	R	Pente supérieure à 5%	
	TOMBAREL	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	TRAVERSE DES RIBES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	TRAVERSE DES RIBES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	VAL CLAIRETTE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	VAL CLAIRETTE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	VICTORIA	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
Le Tignet	CHEMIN DES MOULINS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LA CHAPELLE DU TIGNET	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LA CHAPELLE DU TIGNET	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LA VOIE ROMAINE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE CABANON	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE MAUPAS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES 4 FERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES AMANDIERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES ARMOURIERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES GUICHARD	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES MOULINS	A	Pente supérieure à 5%	
	LES VEYANS DU TIGNET	A	Pente supérieure à 5%	
	Mouans-Sartoux	CHEMIN DE L EMBUT	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHEMIN DE L EMBUT	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		LES GOURETTES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LES MIMOSAS		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LES PLAINES		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
PLAN SARRAIN		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
PLAN SARRAIN		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
VOIE A		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
VOIE A bis		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
VOIE C ET B		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
VOIE D		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
VOIES C, F, H, I, J, K		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
Pégomas		LA FENERIE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA FENERIE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE BOUTEOU	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE BOUTEOU	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	Peymeinade	AIRE DE VIDAL	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHEMIN DU NOYER	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHEMIN DE LA PLAINE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHEMIN DE LA PLAINE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHEMIN DES JAÏSOUS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		CHE DES MAURES ET DES ADRETS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
CHE DES MAURES ET DES ADRETS 2		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
DOCTEUR BELLETRUD		A	Pente supérieure à 5%	
HOTEL DE VILLE PEYMEINADE		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LA RAVANELLE		A	Pente supérieure à 5%	
LA SAOUVE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LE CANDEOU	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LE PRADON	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES BERENGUIERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES BERENGUIERS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES FUSTIERS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES HAUTS DE LA FRAYERE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES JACOURETS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES JAÏSOUS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES LAZES	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES MURETS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES MURETS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
LES PUIITS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
PEYMEINADE VIEUX VILLAGE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		
Saint-Auban	RIVIERA	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	CAMPING	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	CAMPING	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	CENTRE DE SECOURS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES LATTES 2	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES LATTES 2	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	ROUTE DU BRUNET	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	ROUTE DU BRUNET	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
SAINT AUBAN	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre		

Saint-Cézaire-Sur-Siagne	CHEMIN DE CABRIS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	CHEMIN DE THEAS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	CHEMIN DU PLAN	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LA COLLE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE BRUSQUET	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE BRUSQUET	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LE CONTENT	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES BERNARDS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES BERNARDS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES GROTTES	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES REDONNETS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES REDONNETS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES VEYANS DE SAINT CEZAIRE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES VIGNAUX	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	LES VIGNAUX	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	PONT DE SIAGNE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	PRE LONG	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	PRE DE LA COMBE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
	Saint-Vallier-de-Thiery	AVENUE DE PROVENCE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
		AVENUE DE PROVENCE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
CARREFOUR CD5		A	Pente supérieure à 5%	
CHAPELLE GRATTE MOINE		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
CHAPELLE GRATTE MOINE		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
CHAPELLE SAINT PONS		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
CHAPELLE SAINT PONS		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
CHEZ DEDE		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
COLLET D'ASSOU		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
COLLET D'ASSOU		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LARGADOU		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LARGADOU		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LE PILON		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LE PILON		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LEOPOLD FUNEL		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LEOPOLD FUNEL		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
LES CYPRINES		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
THEBAÏDE		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
THEBAÏDE		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
TRAVERSE SAINT ANNE		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
TRAVERSE SAINT ANNE		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre	
Séranon		ANCIENNE POSTE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre

Spéracèdes	ANCIENNE POSTE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	DOMAINE DU GRAOU	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	DOMAINE DU GRAOU	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA CLUE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA CLUE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA VILLAUTE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LA VILLAUTE	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	Valderoure	CHEMIN DE L'ENTOURE	R
CHEMIN DE L'ENTOURE		A	Pente supérieure à 5%
CHEMIN DU GROS DU CHENE		A	Pente supérieure à 5%
LA CADENIERE		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
LA CADENIERE		R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
VILLA CABROU		A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre Pente supérieure à 5%
Valderoure	VILLA CABROU	R	Pente supérieure à 5%
	LES PINS	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	LES PINS	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
	MALAMAIRE	A	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre
Valderoure	MALAMAIRE 1	R	Emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre

---

# **ANNEXE 2/ LOCALISATION DES ARRETS ACCESSIBLES DEPUIS 2015**

---

Commune	Arrêts	Sens
Auribeau-Sur-Siagne (5 arrêts)	LES CONDAMINES	R
	BAS COULOU BRIER	A
	BAS COULOU BRIER	R
	PIERRANCHON	A
	PIERRANCHON	R
Grasse (34 arrêts)	COLLEGE CANTEPERDRIX	A
	COLLEGE CANTEPERDRIX	R
	GRASSE CENTRE VILLE	A
	HOPITAL	R
	LA PAOUTE	A
	LA PAOUTE	R
	LES 4 CHEMINS	A
	LES 4 CHEMINS	R
	LES JARDINS DU M.I.P	A
	MAISON D'ARRET	A
	MATHIAS DUVAL	A
	MATHIAS DUVAL	R
	MOSSELLO	A
	MOSSELLO	R
	MOULIN DE BRUN	A
	BELLAUD	A
	BELLAUD	R
	CARNOT	A
	CARNOT	R
	GAMBETTA	A
	GRASSE SNCF	A
	GRASSE SNCF	R
	LE NEROLI	A
LES FLORALIES	A	
LES FLORALIES	R	
LES OLIVIERS	A	
LES OLIVIERS	R	

	OSSOLA	A
	OSSOLA	R
	PLACE DE LA BUANDERIE	A
	ROND POINT DE LA PAOUTE	A
	ROND POINT DE LA PAOUTE	R
	SOUS PREFECTURE	A
La Roquette-sur-Siagne (9 arrêts)	SOUS PREFECTURE	R
	CHEMIN DE DANDON	R
	ECOLE VIEILLE	A
	ECOLE VIEILLE	R
	BASE DE LOISIRS	A
	BASE DE LOISIRS	R
	LA ROQUETTE BAS	A
	LA ROQUETTE BAS	R
	LE CROS	A
LE CROS	R	
Le Tignet (6 arrêts)	GASTOUNETTE	A
	GASTOUNETTE	R
	LA SCIERIE	A
	LA SCIERIE	R
	SAINT GEORGES	A
	SAINT GEORGES	R
Mouans-Sartoux (12 arrêts)	LES GOURETTES	R
	AVENUE DE CANNES	A
	AVENUE DE CANNES	R
	LES BRUNETTES	A
	LES BRUNETTES	R
	MOUANS-SARTOUX CENTRE	A
	MOUANS-SARTOUX CENTRE	R
	ROND POINT COULOUR	A
ROND POINT COULOUR	R	

	ROND POINT DE QUIERA	A
	ROND POINT DE QUIERA	R
	Z.I. DE L'ARGILE	A
Pégomas (2 arrêts)	LES ARNAUDS	A
	LES ARNAUDS	R
Peymeinade (2 arrêts)	LA CANTINE	A
	LA CANTINE	R
Saint-Cézaire-Sur-Siagne (2 arrêts)	SAINT CEZAIRE CENTRE	A
	Z.A DU FESTRE	A
Saint-Vallier de Thiey (2 arrêts)	SAINT VALLIER GRAND PRE	A
	SAINT VALLIER GRAND PRE	R
	SAINT VALLIER GRAND PRE	R

---

# **ANNEXE 3/ LOCALISATION, CARACTERISTIQUES ET PROGRAMMATION DES ARRETS DEFINIS COMME PRIORITAIRES**

---

Commune	Arrêts	Critères prioritaires	Programmation temporelle	Programmation financière
Andon (2 arrêts)	Andon (A)	Accessibilité d'au moins 1 arrêt	2017	15 000€ en moyenne par arrêt
	Andon (R)		2017	
Auribeau-Sur-Siagne (5 arrêts)	Auribeau Village	Situés sur une ligne structurante	2018	
	Les Condamines (A)		2017	
	Moulin Vieux (A)		2017	
	Moulin Vieux (R)		2017	
Cabris (2 arrêts)	Cabris Centre (A)	Situés sur une ligne structurante	2017	
	Cabris Centre (R)		2017	
Caille (2 arrêts)	Caille Jas Neuf (A)	Accessibilité d'au moins 1 arrêt	2019	
	Caille Jas Neuf (R)		2019	
Escragnolles (4 arrêts)	Escragnolles (A)	Accessibilité d'au moins 1 arrêt	2019	
	Escragnolles (R)		2019	
	La Colette (A)	Desservi par au moins deux lignes	2018	
	La Colette (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2018	
Grasse (18 arrêts)	Chasseurs Alpains (A)	Constitue un pôle d'échange	2017	
	Chasseurs Alpains (R)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2017	

		Situé autour d'un pôle générateur	
	Le Plan (A)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2018
	Le Plan (R)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2018
	Les Bois de Grasse (A)	Situé sur une ligne structurante	2017
	Les Bois de Grasse (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2017
	Les Casernes (A)	Constitue un pôle d'échange Situé sur une ligne structurante	2018
	Les Casernes (R)	Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2018
	Michel Chevalier (A)	Situé sur une ligne structurante	2019
	Michel Chevalier (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2019
	Moulin de Brun	Constitue un pôle d'échange Situé sur une ligne structurante	2017

		Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur		
	Parc Industriel (A)	Situé sur une ligne structurante	2019	
	Parc Industriel (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2019	
	Rond-Point des 4 chemins (A)	Situé sur une ligne structurante	2018	
	Rond-Point des 4 chemins (R)		2018	
	Saint-Exupéry	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2018	
	Saint-Jacques (A)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2019	
	Saint-Jacques (R)		2019	
La Roquette-sur-Siagne (9 arrêts)	Chemin de Pourcel (A)	Situé sur une ligne structurante	2019	
	Chemin de Pourcel (R)		2019	
	Hameau de Saint Jean (A)	Situé sur une ligne structurante	2019	
	Hameau de Saint Jean (R)		2019	
	La Roquette Village (A)	Situé sur une ligne structurante	2017	

	La Roquette Village (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2017	
	Mairie de la Roquette	Situé sur une ligne structurante Situé autour d'un pôle générateur	2018	
	Rond-Point des Bastides (A)	Situé sur une ligne structurante	2018	
	Rond-Point des Bastides (R)		2018	
Le Tignet (3 arrêts)	Domaine de l'Istre	Desservi par au moins deux lignes	2019	
	Le Tignet Village (A)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2018	
	Le Tignet Village (R)		2018	
Mouans-Sartoux (2 arrêts)	Les Plantiers (A)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2018	
	Les Plantiers (R)		2018	
Pégomas (4 arrêts)	Le Rouret (A)	Situé sur une ligne structurante	2017	
	Le Rouret (R)		2017	
	Les Ribiers	Situé autour d'un pôle générateur	2019	
	Pégomas Centre	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2017	

Peymeinade (13 arrêts)	Centre Commercial (A)	Situé sur une ligne structurante	2017
	Centre Commercial (R)	Situé autour d'un pôle générateur	2017
	La Blejarde (A)	Situé sur une ligne structurante	2018
	La Blejarde (R)	Desservi par au moins deux lignes	2018
	La Cardelle (A)	Situé sur une ligne structurante	2019
	La Cardelle (R)	Desservi par au moins deux lignes	2019
	La Ravanelle	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2019
	Les 2 Cyprès (A)	Situé sur une ligne structurante	2017
	Les 2 Cyprès (R)	Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2017
	Les Termes (A)	Situé sur une ligne structurante	2018
	Les Termes (R)	Desservi par au moins deux lignes	2018
	Peymeinade Centre Boutiny	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2017

		Situé autour d'un pôle générateur	
	Peymeinade Centre Centenaire	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes Situé autour d'un pôle générateur	2017
Saint-Auban (2 arrêts)	Les Lattes (A)	Accessibilité d'au moins 1 arrêt	2019
	Les Lattes (R)		2019
Saint-Cézaire-Sur-Siagne (3 arrêts)	Graou de Thanon (A)	Situé sur une ligne structurante	2019
	Graou de Thanon (R)		2019
	La Condamine		2019
Saint-Vallier de Thieu (4 arrêts)	Bois de Saint Vallier (A)	Situé sur une ligne structurante Desservi par au moins deux lignes	2018
	Bois de Saint Vallier (R)		2018
	Saint Vallier Centre (A)		2017
	Saint Vallier Centre (R)		2017
Séranon (2 arrêts)	Séranon (A)	Accessibilité d'au moins 1 arrêt	2019
	Séranon (R)		2019
Spéracèdes (2 arrêts)	Spéracèdes Mairie (A)	Situé sur une ligne structurante	2018
	Spéracèdes Mairie (R)		2018

---

# **ANNEXE 4/ LOCALISATION DES ARRETES COMPLEMENTAIRES**

---

Commune	Arrêts	Sens
Auribeau-Sur-Siagne (13 arrêts)	ADRIEN REY	A
	CHEMIN DE NOTRE DAME	A
	COULOBRIER	A
	ECOLE DU BAYLE 1	A
	HAUT COULOBRIER	A
	LA FRAYERE	A
	LES BERTRAND	A
	LES BERTRAND	R
	LES GABRES	A
	LES GABRES	R
	LES VAYOUX	A
	PETITE VIGNETTE	A
	PEYGROS	A
	Cabris (3 arrêts)	CHAPELLE DE CABRIS
CHAPELLE DE CABRIS		A
LES 3 PONTS		R
Grasse (88 arrêts)	ALTIRAMA	A
	ANTOINE CRESP	A
	AVENUE THIERS	A
	BOIS DE LA MOURACHONNE	A
	BOIS DE LA MOURACHONNE	R
	BOIS FLEURI	A
	BOIS FLEURI	R
	CAPUCINS BAS	R
	CIMETIERE SAINTE BRIGITTE 1	A
	CIMETIERE SAINTE BRIGITTE 1	R
	CLOS D'ANDREE ET JEAN	A

COLLEGE DES JASMIN	A
COLLEGE DES JASMIN	R
ESPACE CHIRIS	A
ESPACE CHIRIS	R
EXPLOR	A
GASTON DE FONTMICHEL	A
GRAND HOTEL	A
JACINTHE	A
JACINTHE	R
LA HALTE	A
LA HALTE	R
LA MARIGARDE	A
LA MARIGARDE	R
LA PISCINE	A
LA PISCINE	R
LE CALVAIRE	A
LE CALVAIRE	R
LE CANAL	A
LE CHAUDRON	A
LE COLLET	R
LE JARDIN	A
LE PONT	A
LE PONT	R
LE PROVENCE	A
LE PROVENCE	R
LE TUNNEL	A
LES ASPRES	A
LES ASPRES	R
LES BOIS MURES	A
LES COTEAUX	A
LES COTEAUX	R
LES FLEURS DE GRASSE	A

LES FLEURS DE GRASSE	R
LES HAUTS DE SAINT JACQUES	A
LES LOUBONNIERES	R
LES MARRONNIERS	A
LES MARRONNIERS BAS	A
LES MARRONNIERS BAS	R
LES OLIVETTES	A
LES POISSONNIERS	A
LES POISSONNIERS	R
LES ROUMEGONS	A
MAS DES 2 VALLONS	A
PALAIS DE JUSTICE	A
PALAIS DE JUSTICE	R
PALAIS PROVENCAL	A
PETIT LION	A
PETIT PARIS	A
PETIT PARIS	R
PETIT PARIS BAS	A
PETIT VALLON	A
PISCINE HARJES	A
PISCINE HARJES	R
PLACE MOTTET	A
PLATEAU NAPOLEON	A
PLATEAU NAPOLEON	R
PONT DE SAINTE ANNE	A
PONT DE SAINTE ANNE	R
PRIMAVERA	R
RESIDENCE CLAVARY	A
ROND POINT DE SIDI BRAHIM	A

La Roquette-sur-Siagne (12 Arrêts)	ROND-POINT DE L'ALAMBIC	R
	ROUTE DE PEGOMAS	A
	SAINT CLAUDE	R
	SAINT CLAUDE ECOLE	A
	SAINT CLAUDE ECOLE	R
	SAINTE ANNE	R
	SAINTE MARGUERITE	A
	SAINTE MARGUERITE	R
	SAINTE MARTHE	R
	SANTON	A
	STADE DE LA PAOUTE	A
	STADE DE LA PAOUTE	R
	STADE JEAN GIRARD	A
	TOMBAREL	R
	VICTORIA	A
	Z.I. DU CARRE	R
Le Tignet (6 arrêts)	CHEMIN DE LA COMMUNE	A
	ECOLE SAINT JEAN	A
	LA CAILLANQUE	A
	LA CAILLANQUE	R
	LA COLLE DES JUGES	A
	LA COLLE DES JUGES	R
	LES CANEBIERS	A
	LES CANEBIERS	R
	LES GOURGUETTES	A
	LES GOURGUETTES	R
ST JEAN LA ROQUETTE	A	
ST JEAN LA ROQUETTE	R	
LA VALLEE HEUREUSE	A	
LA VALLEE HEUREUSE	R	
LE CABANON	R	
LE MAUPAS	R	
LES MOULINS	R	

	LES VEYANS DU TIGNET	R
Mouans-Sartoux (4 arrêts)	LES PLAINES	A
	QUIERA	A
	QUIERA	R
	ROND POINT Z.I. DE L'ARGILE	A
Pégomas (3 arrêts)	LA TUILLIERE	A
	LA TUILLIERE	R
	CHARMERAIE	A
Peymeinade (7 arrêts)	AIRE DE VIDAL	R
	CASERNE DES POMPIERS	A
	COLLEGE PAUL ARENE	A
	LA POSTE	A
	LA SAOUVE	R
	LES MOULIERES	A
	LES PINS-ESCARABINS	A
Saint-Cézaire-Sur-Siagne (6 arrêts)	CHEMIN DU PETIT PUIIS	R
	LES JARDINS DE PROVENCE	A
	LES VEYANS DE SAINT CEZAIRE	R
	PONT DE SIAGNE	R
	PRE DE BERT	A
	PRE DE LA COMBE	A
Saint-Vallier de Thiey (6 arrêts)	CHEZ DEDE	A
	COLLEGE SIMON WIESENTHAL	A
	ECOLE DU COLLET DE GASQ	A
	ECOLE DU COLLET DE GASQ	R
	LES CYPRINES	A
	Z.A.C DU PILON	A

Spéracèdes (1 arrêt)	SPERACEDES LA CROIX	A
----------------------	---------------------	---

---

# **ANNEXE 5/ LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU SMT SILLAGES**

---

## Plan de Déplacements Urbains

### CONTEXTE DE L'ÉTUDE

De nombreuses lois, décrets et arrêtés réglementent l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Deux mesures législatives phares ont amené la France à se doter de normes concernant l'accessibilité de l'espace public, du cadre bâti et des transports :

- La loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées,
- La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

L'article 45 de la loi 2005-102 rappelle que la « *La chaîne de déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

Pour parvenir à cet objectif, ce même article prévoit l'**obligation d'une mise en accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des différents réseaux publics de voyageurs dans un délai de dix ans, soit d'ici 2015.**

Pour ce faire, les autorités organisatrices de transport sont tenues de rédiger un Schéma Directeur d'Accessibilité afin de préciser les modalités de mise en œuvre de l'accessibilité sur leurs réseaux.

Sillages a fait appel à un bureau d'études spécialisé dans les transports et déplacements durables, le bureau d'études INDDIGO Altermodal, pour l'aider à mettre en place son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDA).

Le territoire d'étude est celui de Sillages, composé de 26 communes. Le réseau Sillages est composé des éléments suivants :

- Le réseau urbain : 29 lignes desservies par 33 bus, ainsi que les fa-

randoles desservant le centre ville de Grasse, environ 1000 points d'arrêts (2 sens confondus)

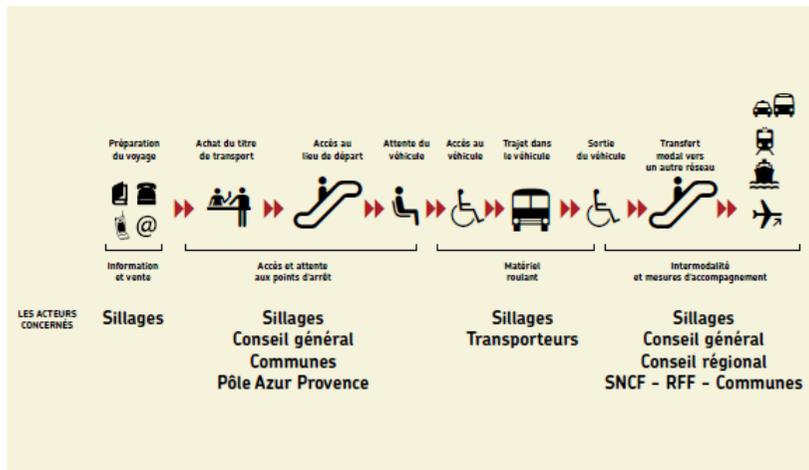
- Le réseau scolaire : 20 lignes desservies par 35 autocars

- Le réseau de transports à la demande : 26 Services à la Demande assurant la desserte de secteurs non couverts par les lignes régulières de Sillages

- Le service **Mobi+**, réservé aux personnes handicapées et à mobilité réduite

Outre le Syndicat Mixte des Transports de Sillages, qui est Autorité Organisatrice des Transports sur le Périmètre des Transports Urbains (PTU), de nombreux intervenants sont concernés par la démarche SDA.

L'ensemble de ces intervenants ayant des compétences et responsabilités pour la mise en accessibilité du réseau de transports Sillages sont cités ci-après par maillon de la chaîne de déplacement.



## Contexte et méthodologie

Divers entretiens ont eu lieu avec notamment le Conseil régional et le Conseil Général afin de connaître le niveau d'avancement de leur propre SDA et les projets qu'ils souhaitent mener en termes de mise en accessibilité de leur propre réseau de transport et de l'intermodalité avec le réseau Sillages.

Une réflexion de mise en place d'un service de transport réservé aux personnes handicapées à l'échelle départementale a été avancée lors des diverses réunions du diagnostic.

### MÉTHODOLOGIE

**Les principaux objectifs du SDA :**

- Traiter toutes les attentes, tous les types de handicap et de gêne à la mobilité, concertation auprès des associations des personnes handicapées et à mobilité réduite, et autres acteurs concernés (Commission Intercommunale d'Accessibilité Sillages)
- Analyser et traiter dans son intégralité toute la chaîne du déplacement > Travail en partenariat avec les autres acteurs du territoire (projets et études en cours) ; PDU et projet de TCSP à Grasse, Étude accessibilité Pôle Azur Provence, SDA du Conseil Général des Alpes-Maritimes, SDA de la Région PACA, Charte départementale des points d'arrêt (ADAAM)...
- Définir les modalités de mise en accessibilité du réseau, création de fiches actions
- Établir les éventuels cas de dérogation et services de substitution
- Programmer les investissements et mesures à mettre en œuvre d'ici 2015
- Élaborer un dispositif d'évaluation, de suivi et de dépôt de plainte

**Rappel des différentes étapes de l'étude :**

**Mission 1 :** Diagnostic et définition des axes prioritaires (juillet à décembre 2008)

- Caractériser la demande de déplacement des personnes à mobilité réduite
- Évaluer l'accessibilité du réseau de transports actuel
- Définir les enjeux et priorités du SDA

- Mission 2 : Solutions et modalités d'exécution des solutions envisagées (janvier à avril 2009)
- Faire émerger des pistes de solutions partagées par l'ensemble des partenaires de l'étude
- Choisir un scénario d'aménagement

- Mission 3 : Planification de la mise en accessibilité (mai à juin 2009)
- Proposer une programmation des actions hiérarchisées permettant d'être opérationnel à l'horizon 2015, en prenant également en compte les contraintes juridiques et le coût à la charge de Sillages

- Mission 4 : Rédaction du SDA (juillet à octobre 2009)
- Rédiger le SDA
- Abouir à une validation d'un SDA partagé par tous

### RAPPEL DES RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC

Afin d'évaluer le niveau d'accessibilité du réseau SILLAGES, le bureau d'études INDDIGO Altermodal a réalisé l'audit d'une vingtaine de points d'arrêt. Chacun de ces 20 points d'arrêt a fait l'objet d'une grille d'analyse d'accessibilité.

De plus afin de tester concrètement les divers maillons du réseau de transports Sillages, une séance test et sensibilisation a eu lieu le 09/11/08 en présence d'élus, de techniciens et de représentants d'associations de personnes handicapées et à mobilité réduite. La restitution de cette séance est donnée ci-après.

### L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

#### Point de vente Gare SNCF de Grasse

- Guichet accessible pour personne en fauteuil roulant et personne de petite taille
- Sièges à proximité directe du guichet
- Affichage des informations trop haut
- Aucune formation du personnel d'accueil

- Aucun élément de guidage pour parvenir jusqu'au guichet
- Aucune information sonore

- Information visuelle
- Amplificateur de son

- Information complexe et non schématique

#### Point d'arrêt Hôpital de Grasse

- Longueur du quai insuffisante
- Hauteur de quai insuffisante
- Affichage des informations trop haut
- Mobilier urbain mal positionné
- Aucun cheminement jusqu'à l'entrée de l'hôpital
- Marque d'emplacement pour personnes en fauteuil roulant
- Présence d'un abri et d'un banc

- Aucun élément de guidage pour parvenir jusqu'à l'entrée du bus
- Aucune information sonore
- Nombreux obstacles à la canne blanche
- Bande podotactile

- Information visuelle

- Information complexe et non schématique

## Plan de Déplacements Urbains

### Matériel roulant

- Pictogramme à l'extérieur et à l'intérieur du véhicule permettant d'indiquer l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant
- ▶ Rampe permettant la montée et la descente d'une personne en fauteuil roulant
- ▶ Places réservées aux personnes à mobilité réduite
- ▶ Bouton d'appel pour l'arrêt du véhicule au prochain arrêt au niveau de la place réservée
- ▶ Pas de possibilité pour PMR (notamment en fauteuil roulant) montant à l'arrière du véhicule d'acheter un ticket à l'unité au conducteur
- ▶ Conducteurs peu formés  
Mais formation programmée
- ▶ Aucune information sonore
- ▶ Bouton d'appel bien visible
- ▶ Aucune information visuelle
- ▶ Aucune information visuelle ou sonore

### Pôle d'échanges Gare SNCF de Grasse

- ▶ Largeur du quai insuffisante
- ▶ Hauteur du quai insuffisante
- ▶ Affichage des informations trop haut
- ▶ Traversée piétonne non protégée
- ▶ Présence d'un abri et d'un banc
- ▶ Aucun élément de guidage pour parvenir jusqu'à l'entrée du bus
- ▶ Aucune information sonore
- ▶ Quelques informations écrites en gros caractères
- ▶ Informations visuelles
- ▶ Information complexe et non schématique

### ZOOM SUR MOBIPLUS

Ce service, dédié aux personnes handicapées et à mobilité réduite, a été mis en place sur le territoire de Sillages. Les principales caractéristiques de ce service sont les suivantes :

- ▶ Périmètre : PTU Sillages (26 communes)
- ▶ Environ 100 adhérents utilisent régulièrement le service MobiPlus
- ▶ Service réservé aux personnes handicapées :
  - les personnes titulaires d'une carte d'invalidité au taux minimal de 80% avec la mention « station debout pénible »
  - les personnes non voyantes et détentrices d'une carte « étoile verte » ou d'une carte « canne blanche »
- ▶ Les autres personnes qui souhaitent s'inscrire sont conviées à une commission d'accès (avec médecin du patient, expert médical indépendant et transporteur)
- ▶ Mise en place d'un règlement intérieur

- ▶ Réduction de la tarification au 01/07/08, passant de 6,15 € l'aller/retour dans le véhicule, 47 € le carnet de 10 tickets aller/retour et 93 € l'abonnement mensuel ... à 4€ l'aller/retour, 32€ le carnet de 10 aller/retour et 50€ l'abonnement mensuel. Depuis le 1er juillet 2009, la tarification appliquée à ce service est la tarification urbaine.
- ▶ Prise en compte d'un accompagnateur selon les cas : la nécessité ou non d'un accompagnateur pour le déplacement de la personne est déterminée lors de l'adhésion

Durant la phase diagnostic du SDA, le service Mobi+ a fait l'objet de diverses demandes d'amélioration de la part des associations de personnes handicapées.

Ces demandes concernent aussi bien les modalités pratiques de transport (tarification identique aux lignes régulières, horaires, amplitude de service...) que des questions plus spécifiques concernant notamment l'accompagnateur. L'ensemble de ces

demandes d'amélioration feront l'objet d'une analyse particulière dans la suite de la mission de façon à améliorer le service MobiPlus en fonction des besoins d'usagers et de la législation existante.

### Les enjeux de mise en accessibilité du réseau

- ▶ Améliorer l'information pour tous (ex. site web) et l'accessibilité des points de vente
- ▶ Aménager progressivement les points d'arrêt en fonction des niveaux de priorité, avec une réflexion complémentaire par lignes prioritaires
- ▶ Poursuivre le renouvellement du matériel roulant accessible PMR et veiller à sa bonne utilisation
- ▶ Etudier les demandes des usagers pour améliorer le service Mobi+ (tarification identique aux LR, service dimanche, amplitude)
- ▶ Travailler en partenariats pour :
  - la création d'une offre TC dédiée aux PMR, au-delà des PTU
  - une mise en accessibilité des pôles d'échanges

## SCENARIO RETENU ET PROGRAMMATION DES ACTIONS

Suite au diagnostic, un panel de 4 scénarios d'aménagement a été élaboré pour la mise en accessibilité du réseau de transports Sillages, à horizon 2015. Il est important de rappeler ici le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transports collectifs. A ce sujet, la directive du 13 avril 2006 d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 prévoit :  
« Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé, l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, périurbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'au-

tre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées. »

Dans le cadre de cette directive, il a été proposé au Syndicat Mixte des Transports Sillages une priorisation et une hiérarchisation des points d'arrêt prioritaires à aménager.

Lors du Comité de Pilotage du 6 mars 2009, le scénario 2 « Donner des priorités d'aménagement des points d'arrêt en fonction de la demande » a été retenu. L'enjeu majeur de ce scénario est basé sur la mise en accessibilité de 120 points d'arrêt prioritaires, répartis sur l'ensemble du territoire Sillages. Le choix de ces 120 points d'arrêt a été élaboré en concertation avec les membres de la Commission Intercommunale d'Accessibilité. Cette

liste a été validée par les associations représentant les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il est aujourd'hui demandé à chaque commune de valider les points d'arrêt prioritaires situés à l'intérieur de ses limites communales. Cette validation implique une mise en accessibilité des cheminements de la part des communes, dans un périmètre de 300 à 800 mètres selon les cas, du point d'arrêt aux pôles générateurs de déplacements (ex : mairies, centres commerciaux, centres de santé, résidences personnes handicapées ou personnes âgées...).

Un travail de concertation avec les communes est engagé par le Syndicat Mixte des Transports Sillages pour valider ces points d'arrêt dits prioritaires.

L'ensemble des actions du scénario retenu sont déclinées dans le tableau ci-après, proposant ainsi un échéancier à valider.

Actions à mettre en place	2009	2010	2011	2012	2013	
Améliorer l'accessibilité des supports d'information pour tous		Investissement 10.000 € (amélioration et mise en accessibilité du plan du réseau et du site Internet)		Mise à jour du site Internet en parallèle des modifications apportées au réseau Sillages. Mise à jour annuelle du plan du réseau, des fiches horaires avec ajout d'un logo pour les points d'arrêt, les lieux de vente et d'information dont les travaux d'accessibilité ont été réalisés. Diffusion auprès des acteurs du territoire (instituts et foyers spécialisés, associations, CCAS, mairies...)		
Insérer les normes d'accessibilité dans le projet de restructuration du nouveau pôle d'échanges de Grasse				Coût d'édition des supports papiers Travaux d'aménagement des offices du tourisme de Peymeinade et Pégomas (compétence communes)		
Mettre en accessibilité les lieux d'information et de vente Sillages				Etudier la mise en place des bornes interactives (lors de la mise en service du funiculaire) Proposition pour 3 bornes : - au niveau du nouveau pôle d'échanges de Grasse, - à l'arrivée du funiculaire, - au niveau du pôle d'échanges de Mousans-Sartoux.		
				Pour information : coût variable selon la qualité/quantité d'informations et le type de matériel choisi (de 8.000 à 15.000 € par borne, hors conception du logiciel / contenu)		

Actions à mettre en place	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inclure les communes à élaborer leur plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.	Suivi des travaux de mise en accessibilité des voiries et espaces publics						
Veiller à l'accessibilité continue de la chaîne de déplacement en cohérence avec le SDA Sillages (inscriptions des itinéraires entre points d'arrêt prioritaires et ESP)							
Mettre en accessibilité totale certains points d'arrêt dits prioritaires	Validation Sillages et communes des 120 points d'arrêt prioritaires à aménager et d'un planning des travaux	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires	Travaux de mise en accessibilité de 20 points d'arrêt prioritaires
	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)	Investissement de 15.000 € environ par point d'arrêt (300.000 € par an)

Mettre en circulation des véhicules accessibles lors de tout renouvellement de matériel sur le réseau régulier	Inscription au marché public de service de transports urbains, de la nécessité de mettre en circulation des véhicules accessibles	Lancement du nouveau marché public de service de transports urbains et mise en service de véhicules accessibles					
--	---	---	--	--	--	--	--

Actions à mettre en place	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mettre en place un dispositif d'informations sonores et visuelles à l'extérieur des véhicules	Inscription au marché public de service de transports urbains, de la nécessité d'équiper les véhicules d'un Système d'Informations Voyageurs (présentant aux normes PMR)		Lancement du nouveau marché public de service de transports urbains et mise en service du Système d'Informations Voyageurs (coût de 300.000 € TTC hors de matériel existant et de 100.000 € par véhicule, soit entre 250.000 € et 1.000.000 € pour la totalité des véhicules)				
Poursuivre l'amélioration du service MobPlus	Mise en place d'une tarification identique au réseau Sillages (1 € par trajet) Mise à jour du guide info du réseau	Tous les ans : concertation auprès des usagers - Bilan de l'année écoulée - Propositions des usagers pour améliorer le service - Prise en compte des remarques et évolution du service chaque année					
Essayer pour un service de substitution à l'échelle départementale	Réflexion commune à mener avec la CG06 et les autres AOTU du département pour créer un service PMR mutualisé (lancement d'un marché commun, centrale de réservation commune...)						

Actions à mettre en place	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Améliorer l'intermodalité pour les points d'arrêt communs entre le réseau Sillages et les autres réseaux	Inclure les normes accessibilité au projet du pôle d'échanges de la gare de Grasse	Concertation avec les autres AOTU compétentes pour l'aménagement des 50 points d'arrêt en commun avec la CG06 et un point d'arrêt en commun avec le SITP					
Mettre en place une procédure de demande d'amélioration	Mise en place de la procédure	Suivi des demandes d'amélioration éventuelles et réponse aux usagers					
Former et sensibiliser le personnel Sillages et leur personnel	Monteur un partenariat avec les associations pour l'organisation de séances de formation	Inscription au marché public de service de transports urbains, de la nécessité d'équiper au moins tous les 6 mois, des séances de formation de l'ensemble du personnel	Lancement du nouveau marché public de service de transports urbains et mise en place des séances de formation	Organisation de séances de formation et sensibilisation, auprès du personnel existant et pour toutes nouvelles embauches			
Intégrer le SDA dans les autres documents de planification des transports	Réalisation de l'annexe « accessibilité » du Plan de Déplacements Urbains						

Cette programmation des actions implique un coût global compris entre 2.020.000 à 2.860.000 euros répartis sur 7 ans, de 2009 à 2015. Suite à la validation de cet échéancier par les membres du Comité Syndical, des fiches actions détaillées seront réalisées et constitueront le document final du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Sillages.

La fin de mission est donc prévue pour octobre 2009.



Plan de Déplacements Urbains

## Remerciements

### Participants à la démarche PDU

#### Maîtrise d'ouvrage

Syndicat mixte des transports Sillages,  
François REYNE – Président

#### Comité de pilotage

Etat  
Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur  
Conseil général des Alpes-Maritimes (CG06)  
Conseil général du Var (CG83)  
Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP)  
Communauté de Communes des Terres de Siagne (CCTS)  
Communauté de Communes des Monts d'Azur (CCMA)  
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA)  
Syndicat intercommunal de transports urbains (SITP)  
Syndicat Mixte de Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM)  
Agence de Déplacement et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM)  
Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)  
Communes

#### Comité technique

Direction départementale de l'équipement (DDE)  
Responsables des services techniques des communes  
Responsables des déplacements de la CAPAP  
Transporteurs  
Responsables des transports du Conseil Général des Alpes-Maritimes  
Responsables des transports du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur  
Responsables de l'ADAAM

#### Conduites de l'étude

Equipe PDU au sein du syndicat mixte des transports Sillages,  
Assistance technique à l'équipe PDU assurée par le bureau d'études Inddiggo, Trans ID, Nicolas Picheral

#### Cartographie

Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP)  
Conseil général des Alpes-Maritimes (CG06)  
Agence de Déplacement et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM),

---

# **ANNEXE 6/ LES FICHES FORMATIONS**

---

## PREPARER LES CONDUCTEURS A ACCUEILLIR LES PERSONNES A MOBILITES REDUITES SUR LES LIGNES REGULIERES

**Durée :** 7 heures

**Public :** Tout conducteur amené à transporter des personnes à mobilité réduite sur des lignes régulières

### Objectifs :

Identifier les principaux types de handicap et repérer les signes distinctifs et difficultés associées  
Comprendre le rôle du conducteur dans l'accessibilité de la chaîne de déplacement  
Connaître les comportements relationnels à mettre en œuvre par les conducteurs (accueil, information, service) adapté au type de handicap  
Connaître la démarche d'accessibilité de l'entreprise  
Maîtriser l'utilisation des équipements embarqués d'aide à l'accessibilité  
Appliquer les procédures demandées en cas de dysfonctionnement et/ou d'urgence.

### PROGRAMME :

#### Accueil et déroulement de la journée

##### L'accessibilité, c'est quoi ?

- le conducteur et le parcours client
- le rôle du conducteur
- l'identification des besoins du client et des champs de compétence sur toute la chaîne de déplacement
- la législation et la réglementation
- le contexte et les aménagements locaux
- l'organisation et les procédures de l'entreprise en cas de dysfonctionnement, en cas d'urgence

##### L'accueil des personnes handicapées :

- travaux en groupe ou en sous groupe : à partir de sa propre expérience, lister par type de handicap : les points de repère pour les identifier, les préoccupations de la personne handicapée, les apports possibles du conducteur.
- Apports, rectificatifs et compléments du formateur

##### Les règles communes d'accueil et de service :

- à tous les types de handicap, à toutes les personnes à mobilité réduite, à tous les types de clients

##### Le maniement des véhicules et des équipements embarqués :

- rappel des techniques de conduite souple et d'accostage aux arrêts
- exercices de maniement d'une rampe d'accès et/ou d'un élévateur
- techniques d'arrimage et/ou de positionnement adapté des UFR
- identification des équipements d'aide à l'accessibilité dans chaque type de véhicule

##### Synthèse, tour de table et évaluation finale

**INTERVENANTS :** Formateurs TRANSDEV FORMATION et formateurs d'entreprise formés à l'animation du module

## LES STAGES EN DÉTAIL

### FONCTIONNEMENT ET MAINTENANCE DES RAMPES D'ACCÈS ÉLECTRIQUES

**RÉF. C603B**

Durée : 1 Jour

#### MÉTIERIS CONCERNÉS

- Electriciens
- Carrossiers
- Pneumaticiens
- Mécaniciens

#### PRÉ-REQUIS

- Les techniciens désirant participer à cette formation doivent connaître les bases techniques d'électricité pour véhicule industriel.

#### PROGRAMME

##### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

- La demande de rampe
- La commande de rampe
- Le schéma électrique
- Le freinage du véhicule
- Les sécurités

##### LES ÉLÉMENTS

- Implantation des composants
- Le moteur
- Les vis sans fin
- Les détecteurs fin de course
- La palette

##### LE MÉCANISME

- Les différents réglages
- Maintenance et entretien
- Les pannes possibles
- Manœuvre manuelle

#### OBJECTIFS

- Connaître le logigramme de fonctionnement et le circuit électrique de la rampe de montée électrique.
- Savoir dépanner une rampe électrique.
- Savoir démonter et entretenir une rampe.
- Pouvoir diagnostiquer un problème de fonctionnement à l'aide de la valise EASY

##### DIAGNOSTIC

- Logigrammes de fonctionnement de la rampe
- Les différents boîtiers électroniques concernés
- Connexion de [l'outil] de diagnostic
- Lecture et effacement des défauts
- Diagnostic des entrées et sorties
- Pilotage de la rampe avec EASY

##### APPLICATION SUR VÉHICULE

- Diagnostic avec EASY sur véhicule
- Dépose, démontage et repose de la rampe
- Réglages des détecteurs fin de course.



N° de stage : B040B

Public concerné :  
Techniciens d'atelier

Nombre de jours : 2 (14 heures)

Effectif : 8

Prix : 500 € HT

Lieu :  
Centre de formation IVECOBUS  
Saint-Priest ou Décentralisé.

Application :

## ELEVATEURS UFR AUTOCARS : HUBNER, BRAUN, DHOLLANDIA

### OBJECTIFS

Permettre aux participants de consolider leurs connaissances des différents systèmes d'accessibilité aux usagers en fauteuil roulant et aux passagers à mobilité réduite sur les autocars.

Application sur **CROSSWAY, ARWAY, MAGELYS, EVADYS, DAILY, CROSSWAY LE**

Pré-requis nécessaire : expérience de la réparation des véhicules "Transport de personnes".

### PROGRAMME

#### 1. Introduction

- Présentation du système "Type Lift Hubner".
- Présentation du système "Type Lift Braun".
- Présentation du système "Type Lift Dholandia".
- Implantation du dispositif sur le véhicule.
- Description des composants.

#### 2. Conditions de fonctionnement liées aux véhicules

- Implantation des commandes.
- Présentation et manipulation de la commande, avec décomposition des phases de fonctionnement.

#### 3. Conditions de fonctionnement liées au véhicule Magelys

- Implantation des commandes.
- Présentation et manipulation de la commande, avec décomposition des phases de fonctionnement.

#### 4. Méthodologie des interventions de dépannage et maintenance

- Etude du circuit hydraulique du système de levage.
- Etude du circuit électro-mécanique du chariot, des bras mobiles, et de la rampe d'accessibilité.
- Etude du circuit électrique (les moteurs, les capteurs) et la logique de dépannage.
- Contrôle et réglage des différents éléments.

#### 5. Evolutions du Lift Hubner 2ème version

- Etude de l'évolution de la rampe EXEO 2.

#### 6. Présentation des systèmes rampe rétractable type "Hubner"

- Implantation du dispositif sur les véhicules.
- Implantation des commandes et des sécurités d'utilisation.

#### 7. Méthodologie des interventions de dépannage et maintenance

- Etude du système électrique (schéma de principe et câblage).

### MOYENS PÉDAGOGIQUES

- Maquettes Lift Braun/Lift Hubner/Lift Dholandia.
- Supports audiovisuels.
- Vidéo/Animation.
- Documentation.
- Véhicule.

---

# **ANNEXE 7/ FICHE FORMATION APF**

---

## APF DD06

### Action de sensibilisation du personnel d'accueil et des conducteurs de transport en commun

#### Objectifs :

A l'issue de la session, les personnels seront en capacité d'adapter leur comportement au quotidien aux spécificités de l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap moteur lors de leurs déplacements en transport en commun et leur préparation de voyage.

#### Contenu des 2 modules

#### Module 1 : approche du handicap moteur

- Repères législatifs et définition du handicap
- Fondements de la loi handicap de 2005 : accessibilité universelle et compensation individualisée
- Représentations relatives aux personnes en situation de handicap dans la Société, réflexions sur le regard des autres et le vécu des personnes en situation de handicap moteur
- La relation avec une personne en situation de handicap moteur (que faire, que ne pas faire, communication, difficultés d'élocution, ...)
- Mise en situation en fauteuil roulant manuel

#### Modalités :

Durée : 4heures pour 6 à 12 stagiaires

Prix : 500 € (exonération de TVA)

Lieu : à définir avec l'entreprise

2 intervenants dont une personne en situation de handicap moteur

Sensibilisation transport APF DD06 062015

#### Module 2 : Sensibilisation des chauffeurs de transports en commun à la prise en charge de personnes en fauteuil roulant manuel (FRM) ou électrique (FRE)

#### Objectifs:

- 1 - Faciliter la prise en charge des personnes en FRM et FRE par un dialogue entre chauffeurs de bus et utilisateurs en fauteuil roulant et ainsi dédramatiser la relation avec une personne avec un handicap moteur.
- 2 - Faire prendre conscience aux chauffeurs des différences entre utilisateurs FRM et FRE et des différences entre les personnes : difficultés et besoins particuliers ; mieux comprendre l'autre, se mettre à sa place, apprendre à « vivre-ensemble ».

#### Méthodes pédagogiques

- 1 - Faire intervenir une personne en FRM et une personne en FRE.
- 2 - Prêt d'un fauteuil manuel à destination des chauffeurs et leur proposer, sans jamais leur imposer, d'essayer de monter dans le bus avec le FRM pour qu'ils prennent conscience des obstacles et des besoins des personnes en fauteuil.
- 3 - Essai sur un arrêt adapté pour la prise en charge des personnes en fauteuil mais aussi sur un arrêt non adapté pour bien faire prendre conscience des différences avec démonstration préalable des 2 personnes en FRM et FRE.
- 4 - Sécuriser les chauffeurs en demandant à une personne valide de toujours rester derrière à la montée, à la descente et bien les briefer avant l'essai.
- 5 - Echanges conviviaux entre les PMR et les chauffeurs à bord du véhicule.

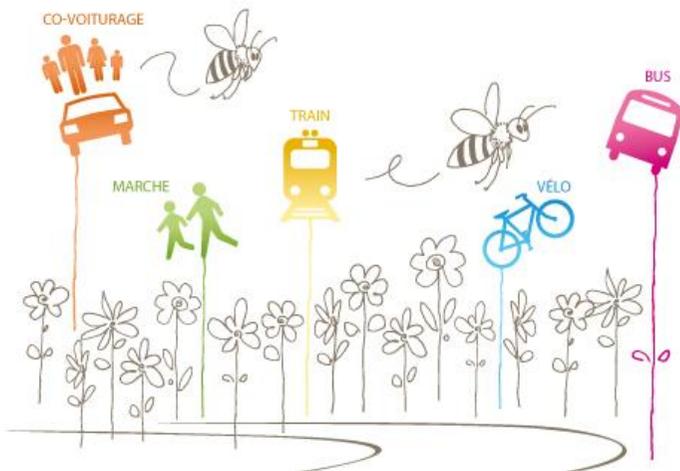
#### Public concerné :

Chauffeurs de bus urbains, interurbains et chauffeurs d'autocars, nouveaux chauffeurs et chauffeurs confirmés dans le cadre de la FCO (Formation Continue Obligatoire).

#### Contenu

- 1 - Rappel loi 2005 sur la mise en accessibilité des transports en commun
- 2 - S'adresser à la personne en fauteuil et pas à son accompagnateur s'il y en a un car c'est elle qui est concernée et entamer la relation avec un comportement naturel.
- 3 - Si trop de monde dans le bus, la personne en fauteuil n'est pas prioritaire et le chauffeur doit inviter chacun au civisme et au savoir vivre ensemble pour trouver une solution.
- 4 - Bien positionner la porte centrale du bus face au pictogramme au sol qui est un endroit où il n'y a pas d'obstacle (arbre, mobilier urbain etc) pour les fauteuils.
- 5 - Surveiller l'accostage en position parallèle au trottoir et à bonne distance pour le déploiement de la palette.
- 6 - Rappeler au chauffeur l'existence de palettes différentes manuelles ou électriques selon modèles de bus.
- 6 - Positionnement des fauteuils sur place dédiée doit être dos à la route.
- 7 - Besoin des personnes en FRM ou en FRE souvent différents :
  - **FRM** : Besoin de force pour monter même si petite pente quand arrêt adapté. Plus grande difficulté sur arrêt non adapté. Proposer de l'aide à la personne sans la lui imposer.
  - Obligation de freinage par la personne en utilisant les mains courantes du fauteuil à la descente.
  - **FRE** : Pas de problèmes particuliers à la montée ou à la descente sauf si prise en

Sensibilisation transport APF DD06 062015



## Contact

Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse  
Service Déplacements-Transports

57, avenue Pierre Séward

06130 Grasse

04 97 05 22 00

[www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)

[deplacement@paysdegrasse.fr](mailto:deplacement@paysdegrasse.fr)