



Septembre 2015

Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

Transport public urbain



SDA Ad'AP



Communauté de
Communes des
Olonnes

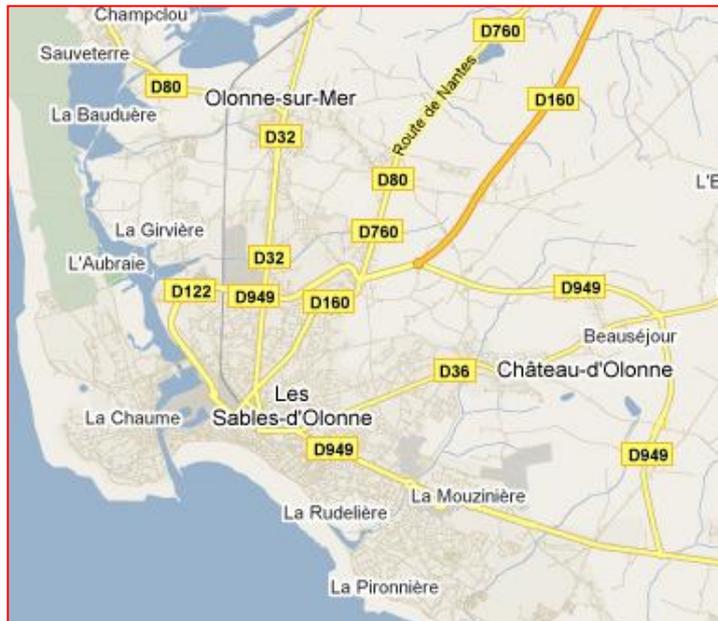
l'Énergie océane aux Sables d'Olonne

1	Le contexte	5
2	Rappel du schéma directeur d'accessibilité	6
2.1	Cadrage	6
3	Le réseau de transports publics urbains	7
3.1	Le réseau Oléane	8
3.2	Le parc de véhicules	8
3.3	La mise en accessibilité des arrêts de bus	8
4	La liste des arrêts prioritaires	10
5	Les demandes de dérogation	12
6	Programmation et financement des aménagements	13
6.1	La programmation	13
6.2	Les aménagements et le financement	15
6.2.1	Les aménagements	15
6.2.2	Principes d'aménagement retenus sur la CCO	15
6.2.3	Les coûts de la mise en accessibilité des arrêts de bus	16
7	La formation du personnel	18
7.1	Des compétences à mettre au service de tous les usagers	18
7.2	La formation des conducteurs	19
7.3	Mettre en place un service clientèle	19
7.4	L'accessibilité des points de vente	20
8	Le suivi de l'agenda	21
8.1	Les modalités de mise en œuvre	21
8.1.1	Bilan évaluation, tableau de suivi	21
8.1.2	Le suivi statistique	21
8.1.3	La mesure de la satisfaction	21
8.2	Le suivi de l'exécution du schéma	22
9	Annexes	23
9.1	Le réseau	23
9.2	Les arrêts accessibles au 31 décembre 2014	24
9.3	Les demandes de dérogation	25
9.3.1	Arrêt "la Rénaie"	26
9.3.2	Arrêt "l'Aubraie"	28
9.3.3	Arrêt "la Chauvetière"	30
9.3.4	Arrêt "les Peuples"	33

Située le long de la côte atlantique vendéenne, la Communauté de Communes des Olonnes (CCO) compte 43 210 habitants (INSEE 2012) répartis sur trois communes littorales : Château d'Olonne, Olonne-sur-Mer et Les Sables d'Olonne. Elle est située au cœur de la Côte de Lumière, qui s'étend de Beauvoir-sur-Mer à la Faute-sur-Mer.

A seulement 1h de Nantes et 3h30 (en direct) de Paris en TGV, la ville des Sables d'Olonne est la 1^{ère} station balnéaire d'un département à forte attraction touristique.

En tant que sous-préfecture de la Vendée, la ville accueille de nombreux équipements structurants pour le territoire. Ce territoire est caractérisé par son dynamisme touristique favorisé en période estivale avec une population atteignant 150 000 personnes. Son attractivité dépasse les limites départementales.



L'ensemble de la communauté de communes bénéficie de cette forte attractivité économique et touristique.

En effet, 2 500 entreprises y sont implantées et plus de 55 ha de zones d'activités économiques ont été créés. La CCO est également le 2^{ème} pôle commercial de Vendée.

La politique de déplacements menée sur le territoire est encore très orientée sur les modes mécanisés, particulièrement la voiture. Les phénomènes de congestion automobile ne s'observent qu'en période estivale. A l'inverse, l'intégration des autres modes de déplacement tel que les transports en commun ou le vélo sont peu développés.

Dans ce contexte, la CCO a approuvé une Politique Globale des Déplacements (PGD) fin 2011 afin d'organiser les déplacements au sein de son territoire et de répondre aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays des Olonnes approuvé en février 2008 et notamment du volet « transports/déplacements ».

La Politique Globale de Déplacements s'intègre aux enjeux et orientations définis dans le SCOT :

- Encourager l'utilisation des transports en commun
- Améliorer le réseau routier et les conditions de circulation
- Agir sur l'ensemble des leviers du domaine des transports
- Réaliser des aménagements spécifiques pour la marche et le vélo
- Faciliter l'acheminement des marchandises et des livraisons

2.1 Cadrage

La loi du 11 février 2005, dans son article 45, précise que « Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public [...] élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les 3 ans à compter de la publication de la présente loi. Ce schéma fixe la programmation de mise en accessibilité des services de transports...et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport. »

L'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement doit être prise en compte sur l'ensemble des espaces publics ou privés aménagés en vue de leur utilisation par le public (voirie, gares, transports en commun, bâtiments publics, habitations, stationnement, feux de signalisation, arrêts des transports collectifs, locaux scolaires, ...).

Dans ce cadre, tous les arrêts, les véhicules ainsi que l'information voyageurs devront être mis aux normes à l'horizon 2015 avec l'intervention de tous les acteurs de la voirie :

- Les communes,
- La communauté de communes des Olonnes,
- Le Conseil Départemental de Vendée.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la Communauté de Communes des Olonnes a élaboré un Schéma Directeur d'Accessibilité sur l'ensemble de son réseau de Transports Publics Urbains.

Le schéma directeur d'Accessibilité a été approuvé en Conseil Communautaire le 18 septembre 2009.

La mise en application du SDA est suivie par la Commission Intercommunale d'Accessibilité se réunissant chaque année pour établir un bilan des aménagements réalisés par la collectivité et ceux envisagés l'année suivante.

Selon l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ainsi que le décret n° 2014-1327 du 5 novembre 2014 relatif à l'agenda d'accessibilité programmée (AD'AP) la Communauté de Communes des Olonnes se doit d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP) pour son réseau de transport urbain avant le 27 septembre 2015.

Le Sd'AP est un document de programmation qui comprend :

- une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité du service public de transport,
- le calendrier de réalisation de ces actions (délai déterminé de 3 ans pour les transports urbains) ainsi que le financement correspondant.

Il complète et actualise le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport s'il existe. Comme lui, il est élaboré par l'autorité organisatrice de transport.



www.bus-oleane.fr

Agence Oléane
25, rue Nicot
85100 Les Sables d'Oléane
02 51 32 95 95



3.1 Le réseau Oléane

Le réseau Oléane se compose de :

- 7 lignes régulières dont
- 3 lignes mixtes (scolaires et TAD),
- 4 navettes estivales fonctionnant les mois de juillet et août.

3.2 Le parc de véhicules

17 véhicules circulent sur l'ensemble du réseau régulier

Au 31 décembre 2014, 13 véhicules étaient accessibles sur l'ensemble du parc. Dans le cadre du Programme pluri annuel d'investissement de la Délégation de service Public, l'ensemble du parc de véhicule sera accessible en 2015.

Ainsi, au 1^{er} juin 2015, les 17 véhicules circulant sur le parc sont rendus accessibles. Seul le véhicule de réserve n'est pas accessible.

3.3 La mise en accessibilité des arrêts de bus

Le réseau comptabilise 121 arrêts de bus à rendre accessibles.

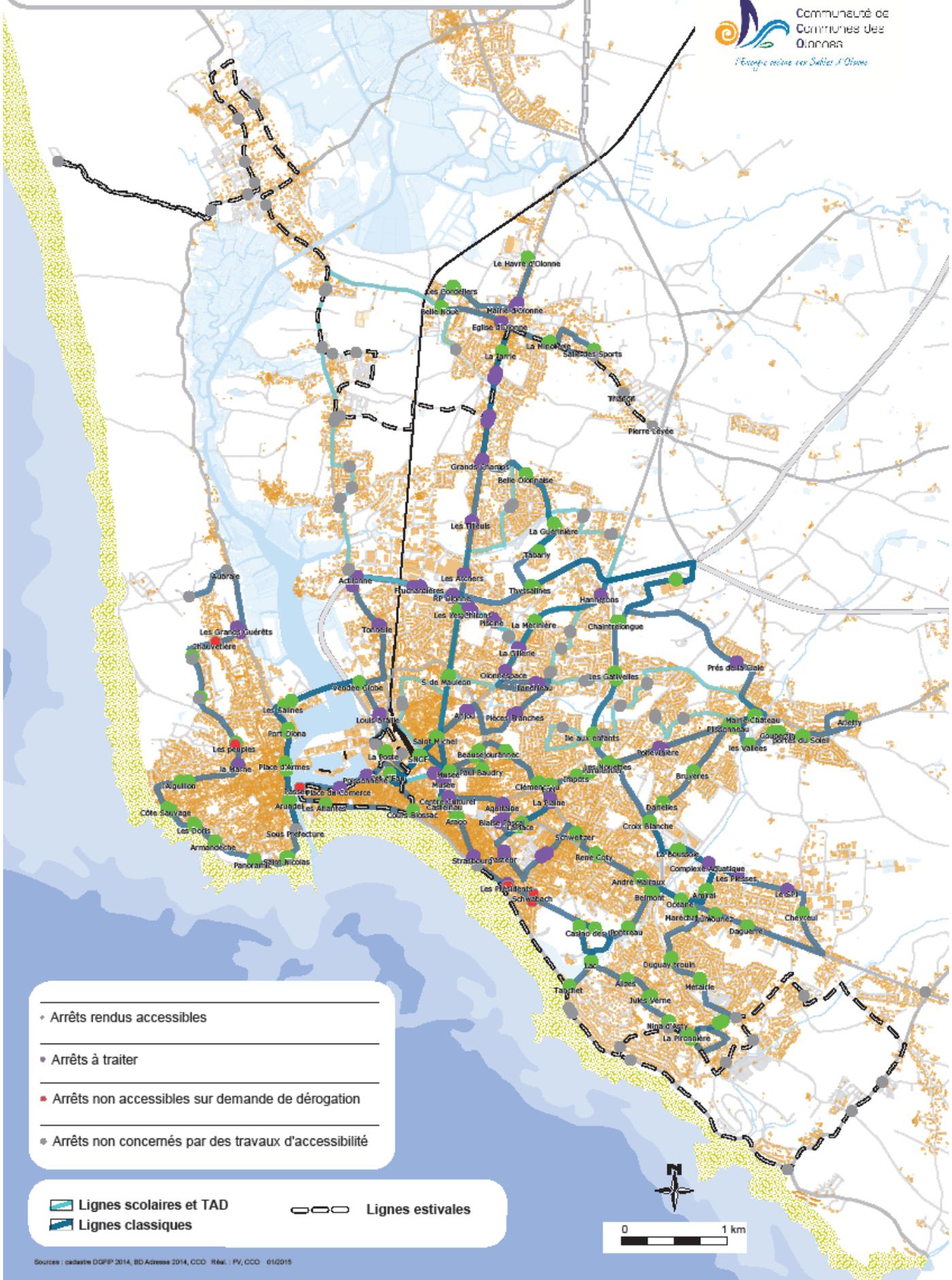
Le tableau ci-dessous reprend le nombre d'arrêt rendus accessibles par année jusqu'au 31 décembre 2014 :

Année de réalisation	Nombre d'arrêts rendus accessibles	Par la CCO	Par les communes
2009	3	3	0
2010	4	2	2
2011	3	2	2
2012	5	3	2
2013	50	45	5
2014	23	18	5

La programmation des travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus est organisée par ligne de transport dans un souci de continuité du cheminement pour les personnes à mobilité réduite.

	Nbre arrêts	Nbre total de quais	Nbre d'arrêts accessibles fin 2014	Nbre de quais accessibles fin 2014	% Accessible fin 2014	Nbre de quais prévus à rendre accessible	Nbre de cas d'ITA (dérogation)
1	21	35	11	19	55 %	16	-
2	32	59	28	48	80 %	11	-
3	21	34	16	26	75 %	8	-
4	12	23	7	13	56 %	10	-
5	24	46	11	20	45 %	26	-
6	24	46	12	31	65 %	10	5
7	26	46	21	37	80 %	9	-

Accessibilité PMR des Arrêts de bus OLEANE en décembre 2014



- Arrêts rendus accessibles
- Arrêts à traiter
- Arrêts non accessibles sur demande de dérogation
- Arrêts non concernés par des travaux d'accessibilité

- Lignes scolaires et TAD
- Lignes classiques
- Lignes estivales



4 LA LISTE DES ARRETS PRIORITAIRES

Conformément au décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 l'agenda d'Accessibilité précise les arrêts prioritaires à rendre accessibles. 4 critères ont été définis :

- Arrêt situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Arrêt desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Arrêt constituant un pôle d'échanges ;
- Arrêt situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

A partir de ces critères, sur 46 arrêts restant à rendre accessible, 10 ne sont pas considérés comme prioritaires.

4 arrêts de bus ont été rendus accessibles entre le 1^{er} janvier et le 27 septembre 2015. Il s'agit des arrêts La Marne, Les Roses, La Plaine, Complexe aquatique. Et un des deux quais bus de l'arrêt Prés de la Clais.

Le présent SDA'AP prévoit par conséquent la mise en accessibilité de 42 arrêts de bus, dont les arrêts considérés comme non prioritaires.

A partir du tableau ci-dessous, les arrêts restant à rendre accessible sont définis comme prioritaires ou non.

		Critère 1	Critère 2	Critère 3	Critère 4	
Nom	Ligne	Situé sur ligne structurante	Desservi par au moins 2 lignes	Situé à moins de 200m d'un ERP	Pôle d'échanges	Arrêt prioritaire
ACTILONNE	4	NON	NON	OUI	NON	OUI
ANJOU	5	NON	NON	NON	NON	NON
AQUITAINE	5	NON	NON	NON	NON	NON
BLAISE PASCAL	5	NON	NON	OUI	NON	OUI
BOURGENAY	8, 9, 10	NON	OUI	OUI	NON	OUI
CABAUDE	navette centre-ville	NON	NON	NON	NON	NON
CENTRE CULTUREL	5	NON	NON	OUI	NON	OUI
CHARDON BLEU	6	OUI	NON	NON	NON	OUI
CHIRONS	8, 9, 10	NON	OUI	OUI	NON	OUI
COMPLEXE AQUATIQUE	2, 7	NON	OUI	OUI	NON	OUI
EGLISE D'OLONNE	1	OUI	NON	OUI	NON	OUI
FIEF MONSIEUR	6	OUI	NON	NON	NON	OUI
FRUCHARDIERES	4, 8	NON	OUI	OUI	NON	OUI
GRANDCHAMP	1, 7	OUI	OUI	NON	NON	OUI
GRANDS GUERETS	6	OUI	NON	NON	NON	OUI
HANNETONS	5, 10	NON	OUI	NON	NON	OUI
JADE	9	NON	NON	OUI	NON	OUI
LA BAUDUERE	10	NON	NON	OUI	NON	OUI
LA GILLERIE	5, 8	NON	OUI	NON	NON	OUI
LA MARNE	6	OUI	NON	NON	NON	OUI
LA PLAINE	3, 5	NON	OUI	NON	NON	OUI
LANDRIEAU	5	NON	NON	NON	NON	NON
LE PAS RENAUD	1, 7	OUI	OUI	OUI	NON	OUI
LE SPI	3	NON	NON	OUI	NON	OUI
LES ARCHERS	1	OUI	NON	OUI	NON	OUI
LES GENETS	8, 9, 10	NON	OUI	NON	NON	OUI
LES PLESSES	2, 3, 7	NON	OUI	OUI	NON	OUI
LES ROSES	3	NON	NON	OUI	NON	OUI
LES ROULIERS	1, 7	OUI	OUI	NON	NON	OUI
LES TILLEULS	1	OUI	NON	NON	NON	OUI
LOUIS BRAILLE	6	OUI	NON	OUI	NON	OUI
MAIRIE OLNNE	1	OUI	NON	OUI	NON	OUI
MUSEE	2, 5	NON	OUI	OUI	NON	OUI
OLONNESPACE	5	NON	NON	OUI	NON	OUI
PARKING CENTRE VILLE	navette centre-ville	NON	NON	NON	NON	NON
PASTEUR	3	NON	NON	OUI	NON	OUI
PIECES FRANCHES	5	NON	NON	NON	NON	NON
PASSEUR	1	OUI	NON	OUI	NON	OUI
POITEVINIERE	5	NON	NON	NON	NON	NON
PRES DE LA CLAIS	5	NON	NON	NON	NON	NON
PRESIDENTS	2	NON	NON	OUI	NON	OUI
RP OLNNE	4, 8	NON	OUI	OUI	NON	OUI
SCHWABACH	2	NON	NON	NON	NON	NON
SOUS PREFECTURE	4, 6	OUI	OUI	OUI	NON	OUI
STRASBOURG	2	NON	NON	OUI	NON	OUI
TONNELLE	4	NON	NON	NON	NON	NON

5 LES DEMANDES DE DÉROGATION

Le Décret no 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 précise la notion d'impossibilité technique avérée à travers l'article D. 1112-15 :

« La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.»

Les demandes de dérogation pour des impossibilités techniques avérées concernent 4 arrêts sur la Communauté de Communes des Olonnes :

- La Rénaie ;
- L'Aubraie ;
- La Chauvetière ;
- Les Peuples.

Il est également attendu des vérifications techniques pour la mise en accessibilité de 3 arrêts de bus :

- Schwabach ;
- Les Présidents ;
- Le Passeur.

Ces 3 arrêts seront, après vérification, ajoutés ou non aux impossibilités techniques avérées et aux demandes de dérogation.

Les dossiers de demande de dérogation sont présentés en annexe du présent agenda d'accessibilité programmée.

6 PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS

Conformément à l'article R. 1112-13.-I, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDa'AP) indique :

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

6.1 La programmation

Conformément à la programmation des travaux d'accessibilité en cours sur la Communauté de Communes des Olonnes, il est envisagé de maintenir une programmation des travaux entre 2015 et 2018 par ligne de bus. Cette programmation permet :

- D'équilibrer les travaux ;
- D'assurer une mise en accessibilité complète des lignes de bus.

Année	Programmation																		
2015	<ul style="list-style-type: none"> - Achèvement mise en accessibilité de la ligne 2 : <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Ligne 2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Strasbourg</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Musée</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Présidents</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Schwabach</td> </tr> </tbody> </table>	Ligne 2	Strasbourg	Musée	Présidents	Schwabach													
Ligne 2																			
Strasbourg																			
Musée																			
Présidents																			
Schwabach																			
2016	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en accessibilité des lignes 1 et 6 : <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Ligne 1</th> <th style="text-align: center;">Ligne 6</th> <th style="text-align: center;">Navette estivale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Eglise d'Olonne</td> <td style="text-align: center;">Chardons Bleus</td> <td style="text-align: center;">Cabaude</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Le Pas Renaud</td> <td style="text-align: center;">Fief Monsieur</td> <td style="text-align: center;">Parking centre-ville</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Les Archers</td> <td style="text-align: center;">Sous-Préfecture</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Passeur</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Ligne 1	Ligne 6	Navette estivale	Eglise d'Olonne	Chardons Bleus	Cabaude	Le Pas Renaud	Fief Monsieur	Parking centre-ville	Les Archers	Sous-Préfecture		Passeur					
Ligne 1	Ligne 6	Navette estivale																	
Eglise d'Olonne	Chardons Bleus	Cabaude																	
Le Pas Renaud	Fief Monsieur	Parking centre-ville																	
Les Archers	Sous-Préfecture																		
Passeur																			
2017	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en accessibilité de la ligne 5 : <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Ligne 5</th> <th style="text-align: center;">Divers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Anjou</td> <td style="text-align: center;">Le SPI (L3)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Blaise Pascal</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Les Chirons</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Pièces Franches</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Aquitaine</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Centre Culturel</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Landrieau</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Poitevineière</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Ligne 5	Divers	Anjou	Le SPI (L3)	Blaise Pascal		Les Chirons		Pièces Franches		Aquitaine		Centre Culturel		Landrieau		Poitevineière	
Ligne 5	Divers																		
Anjou	Le SPI (L3)																		
Blaise Pascal																			
Les Chirons																			
Pièces Franches																			
Aquitaine																			
Centre Culturel																			
Landrieau																			
Poitevineière																			

2018	- Mise en accessibilité de la ligne 4 et divers arrêts :	
	Ligne 4	Divers
	Actilonne	Prés de la Clais (L5)
	Les Fruchardières	La Gillerie (L5)
	Tonnelle	OlonnEspace (L5)
	RP Olonne	Mairie d'Olonne (L1)
		Hannetons (L5)
		Jade (L9)
		Bauduère (L10)
		Les Plesses (L3)
		Les Genêts (L8, 9, 10)
		Louis Braille (L6)
		Pasteur (L3)
		Bourgenay (L8, 9)
		Les Rouliers (L1)
	GrandChamp (L1)	
	Les Tilleuls (L1)	
	Grands Guérêts (L6)	

Les arrêts « les Roses », « la Plaine » et « Complexe Aquatique » ont été rendus accessibles au 1^{er} semestre 2015.

La mise en accessibilité des arrêts de bus pourra également se faire dans le cadre des travaux d'aménagement de voirie réalisés par les communes.

Quelques arrêts de bus se situent en effet sur des axes pour lesquels des travaux de voirie sont envisagés par les communes.

Sans date validée pour ces aménagements de voirie, si ce n'est l'arrêt « le SPI » programmé en 2017, la mise en accessibilité des autres arrêts, inscrits dans la colonne « Divers » du tableau précédent, est programmée en 2018.

L'avenue François Mitterrand, sur Olonne sur Mer, fait l'objet d'un traitement particulier. Sur cette avenue, circule la ligne 1, ligne la plus fréquentée du réseau. Des travaux de requalification sont en cours de définition par la ville d'Olonne sur Mer sans programmation à ce jour.

Afin d'assurer l'accessibilité de cette ligne alors même que des travaux seront réalisés à moyen terme, il est proposé de rendre accessible en 2016, 2 arrêts sur les 5 implantés sur cette voie. Situés en amont et en aval de cette rue, il s'agit des arrêts les plus fréquentés à savoir, « le Pas Renaud » et « les Archers ».

La mise en accessibilité de ces deux points d'arrêts permet de rendre partiellement accessible cette voie aux personnes à mobilité réduite.

Les 3 autres points d'arrêts seront rendus accessibles au plus tard en 2018.

6.2 Les aménagements et le financement

6.2.1 Les aménagements de mise en accessibilité

La réalisation des aménagements intègre :

- La surface piétonne ;
- Les bordures ;
- Le marquage au sol ;
- Les bandes podotactiles ;
- Le passage piéton ;
- Le marquage DPSU ;
- L'information ;
- L'éclairage ;
- La dépose/pose de mobilier urbain ;
- La dépose d'obstacle (d'arbre et/ou potelet) ;
- La mise en place de chantier.

6.2.2 Principes d'aménagement retenus sur la CCO

L'objectif de ce volet est de permettre à tous les usagers de :

- Repérer et accéder à l'arrêt ;
- Consulter les informations du réseau à disposition ;
- Repérer l'entrée dans le véhicule ;
- Faciliter la montée à bord.

Aménagement	Description
Bordure	Hauteur des bordures à 18 cm de vue. Dans une configuration standard, installation des bordures sur une longueur de 10 m.
Marquage au sol	Création d'un marquage type pour visualiser l'arrêt de bus par la mise en place d'une résine au droit de l'entrée avant du bus pour : <ul style="list-style-type: none">- Visualisation entrée du bus pour les malvoyants ;- Indication visuelle au chauffeur pour le stationnement du bus.

6.2.3 Les coûts de la mise en accessibilité des arrêts de bus

Il est retenu, à partir des arrêts déjà rendus accessibles, un coût moyen de 9 000 € HT pour la mise en accessibilité complète d'un arrêt de bus, soit 4 500 € HT par quai bus.

Nom	Ligne	Année mise en accessibilité	Devis estimatif (en € HT)
ACTILONNE	4	2018	9000
ANJOU	5	2017	9000
AQUITAINE	5	2017	9000
BLAISE PASCAL	5	2017	9000
BOURGENAY	8, 9, 10	2018	4500
CABAUDE	navette centre-ville	2016	4500
CENTRE CULTUREL	5	2017	9000
CHARDON BLEU	6	2016	4500
CHIRONS	8, 9, 10	2017	9000
EGLISE D'OLONNE	1	2016	9000
FIEF MONSIEUR	6	2016	4500
FRUCHARDIERES	4, 8	2018	9000
GRANDCHAMP	1	2018	9000
GRANDS GUERETS	6	2018	9000
HANNETONS	5, 10	2018	9000
JADE	9	2018	9000
LA BAUDUIERE	10	2018	9000
LA GILLERIE	5, 8	2018	9000
LANDRIEAU	5	2017	9000
LE PAS RENAUD	1, 7	2016	9000
LE SPI	3	2017	4500
LES ARCHERS	1	2016	9000
LES GENETS	8, 9, 10	2018	9000
LES PLESSSES	2, 3, 7	2018	4500
LES ROULIERS	1, 7	2018	9000
LES TILLEULS	1	2018	9000
LOUIS BRAILLE	6	2018	9000
MAIRIE D'OLONNE	1	2018	9000
MUSEE	2, 5	2015	7893
OLONNESPACE	5, 8	2018	9000
PARKING CENTRE VILLE	navette centre-ville	2016	9000
PASTEUR	3	2018	9000
PIECES FRANCHES	5	2017	9000
PASSEUR	1	2016	4500
POITEVINIERE	5	2017	9000

PRES DE LA CLAIS	5	2018	4500
PRESIDENTS	2	2015	9000
RP OLONNE	4, 8	2018	9000
SCHWABACH	2	2015	9000
SOUS PREFECTURE	4, 6	2016	9000
STRASBOURG	2	2015	32057
TONNELLE	4	2018	9000
			363950

Il est précisé que ces coûts moyens par quai bus ne reflètent pas les coûts réels des travaux d'accessibilité qui s'inscriront dans les travaux de voirie plus larges dans la mesure où cette mise en accessibilité s'intégrera au coût global des travaux de voirie.

La mise en conformité des arrêts de bus peut ainsi être estimée à 363 950 € HT entre 2015 et 2018. S'agissant de coûts moyens, cette estimation doit cependant être utilisée avec prudence.

	TOTAL	
	Nb d'arrêts	Coût € HT
2015	4	57 950 €
2016	9	63 000 €
2017	9	76 500 €
2018	20	166 500 €
2015/2018	42	363 950 €

Dans le cas des travaux de voirie des communes qui ne seraient pas réalisés à l'échéance de 2018, la prise en charge de l'accessibilité des arrêts de bus correspondants sera assurée par la CCO pour se conformer à la réglementation en vigueur et assurer une accessibilité de l'ensemble des arrêts prévus par le présent agenda d'accessibilité programmée.

Conformément au décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, le SDA Ad'AP définit :

- « Les modalités de formation des personnels en contact avec le public correspondant aux besoins des usagers handicapés ;
- le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ;
- le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ;
- son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ».

7.1 Des compétences à mettre au service de tous les usagers

La diffusion de l'information tient essentiellement des compétences de l'opérateur ou du personnel (Agents Oléane et Dépositaires) en contact avec les usagers.

Il incombe donc au transporteur de mettre à disposition des usagers du personnel formé pour les situations suivantes :

- Description du réseau, des itinéraires et de la position des arrêts ;
- Description géographique, position des pôles générateurs ;
- Description des formalités liées à l'organisation du déplacement et des moyens mis à disposition (tarification/billettique, véhicules...) ;
- Transmission d'informations en langues étrangères (anglais et autres si nécessaire).

En plus des éléments de connaissance du réseau, il est primordial que le personnel (conducteurs, contrôleurs, personnel de vente et de conseil...) soit formé pour identifier et répondre aux besoins et attentes spécifiques des clients à mobilité réduite et des personnes handicapées.

Une formation efficace aide à surmonter les éventuelles inhibitions à la fois des clients et du personnel. Un personnel attentif et bien formé tout au long de la chaîne du déplacement contribue au confort et à la satisfaction de tous les clients.

Ainsi, le personnel travaillant sur le réseau de transports publics urbains et les gestionnaires de points de vente doivent être formés pour :

- Identifier le handicap et apporter l'aide appropriée ;
- Etre conscient des obstacles à l'accessibilité présentés par ces handicaps ;
- Savoir comment aider le client à surmonter ces difficultés avec sensibilité ;
- S'assurer, qu'en cas de changement dans le service de transport, les clients à mobilité réduite seront pris en charge rapidement et efficacement.

De plus, le personnel doit avoir une bonne connaissance du niveau d'accessibilité du réseau et des services ou mesures de substitution mis en place si l'accessibilité du réseau n'est pas complète.

7.2 La formation des conducteurs

Les chauffeurs de bus ont besoin d'être formés et d'expérimenter les nouveaux systèmes mis en place au niveau des véhicules accessibles (palettes rétractables, positionnement du bus le long du quai, gestion des annonces sonores et visuelles...).

Pour le confort de l'ensemble des usagers et la sécurité des personnes à équilibre précaire, l'ensemble des chauffeurs devrait être formé à la pratique de la conduite souple.

Des contrôles réguliers devront être effectués auprès des chauffeurs pour vérifier leur aptitude à la conduite souple et la prise en charge des personnes à mobilité réduite.

Le personnel circulant sur le réseau (personnel de sécurité, contrôleurs...) doit être en mesure d'identifier un incident technique qui serait susceptible de nuire au déplacement d'une personne handicapée ou à mobilité réduite et de faire remonter l'information rapidement.

Les opérateurs doivent être mis au courant dans les plus brefs délais pour pouvoir en avertir les usagers pratiquement en temps réel.

7.3 Mettre en place un service clientèle

Dans le but de répondre aux personnes handicapées et à mobilité réduite, la mise en place d'une procédure de demande d'amélioration, concernant les problèmes liés aux déplacements des usagers, est faite.

Un formulaire de dépôt de plainte est à disposition des usagers à l'agence commerciale des transports publics urbains. Le site internet dispose également d'un espace pour que les usagers déposent leurs réclamations.

7.4 L'accessibilité des points de vente

La qualité de la diffusion des informations disponibles en points de vente (format papier) dépend fortement de l'accessibilité physique des établissements publics mais également privés.

La CCO et le délégataire veillent à l'accessibilité de ses points de vente existants et futurs par :

- Courrier d'information diffusé à chacune des structures de points de vente pour les avertir des délais de mise en accessibilité ;
- Le dialogue entre associations de personnes handicapées, collectivités et dépositaires ;
- La mise en place prochaine d'un accompagnement à la mise en accessibilité des points de vente n'ayant pas rendus accessible leur établissement.

Le tableau ci-dessous présente la liste des dépositaires au 31 décembre 2014 et leur situation en terme d'accessibilité.

DEPOSITAIRE	TYPE	COMMUNE	ACCESSIBILITE
SUPER U	SUPERMARCHE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE
LA CHAUMIERE	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE
LA CIVETTE	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
LA COQUILLE	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
LE BALTO	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
LE DEPART	BAR-TABAC	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
LE LONGCHAMP	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE
LA PIBOLLE	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
LE NARVAL	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
TABAC PRESSE LOTO AQUITAINE	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE
LE REMBLAI	TABAC-PRESSE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE
LA PIRONNIERE	PRESSE	LE CHÂTEAU D'OLONNE	ACCESSIBLE
L'OURSIN	TABAC-PRESSE	LE CHÂTEAU D'OLONNE	NON ACCESSIBLE
MAG PRESSE	LOTO - PAPETERIE	LE CHÂTEAU D'OLONNE	ACCESSIBLE
MAG PRESSE	LOTO - PMU	LE CHÂTEAU D'OLONNE	ACCESSIBLE
LECLERC	CENTRE COMMERCIAL	OLONNE SUR MER	ACCESSIBLE
TABAC PRESSE LOTO	TABAC-PRESSE	OLONNE SUR MER	ACCESSIBLE
SUPER U	SUPERMARCHE	OLONNE SUR MER	ACCESSIBLE
LE VIZIR	TABAC-PRESSE	OLONNE SUR MER	ACCESSIBLE
POLE SANTE	BAR-PRESSE	OLONNE SUR MER	ACCESSIBLE
AGENCE OLEANE	AGENCE COMMERCIALE	LES SABLES D'OLONNE	ACCESSIBLE

Au 31 décembre 2014, les 2/3 des points de vente du réseau oléane sont accessibles.

A l'issu de l'Agenda d'Accessibilité Programmée, soit le 27 septembre 2018, la CCO en tant qu'autorité organisatrice de transport, impose au délégataire l'accessibilité de l'ensemble des points de vente mis en place sur le territoire à l'exception des établissements dont l'impossibilité technique avérée a été acceptée par la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA).

8.1 Les modalités de mise en œuvre

8.1.1 Bilan évaluation, tableau de suivi

Il est proposé de maintenir les Commissions Intercommunales d'Accessibilité et d'y associer les communes partenaires (élus voirie, Responsable voirie) afin de dresser un bilan annuel des actions engagées et présentées celles prévus sur l'année suivante. Cette rencontre annuelle est l'occasion de poursuivre le dialogue et les réflexions avec les associations qui se sont engagés depuis le lancement du Schéma Directeur d'Accessibilité.

Le Système d'Information Géographique est également utilisé comme un outil d'aide au suivi du schéma directeur d'accessibilité et notamment de la mise en accessibilité des arrêts. L'ensemble des arrêts sont en effet numérisés sur le SIG qui intègre des paramètres de suivi.

8.1.2 Le suivi statistique

Le suivi annuel statistique du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité Programmée portera sur :

- Le nombre d'arrêts rendus accessibles et la part des arrêts accessibles sur l'ensemble du réseau ;
- Le nombre de véhicules accessibles et leur part sur le parc de véhicules ;
- Le nombre de conducteurs et la part des agents formés à l'accessibilité ;
- L'Analyse de l'accessibilité par ligne

Le suivi dans le temps permettra de dresser des tableaux de bord, d'évaluer l'efficacité du dispositif.

8.1.3 La mesure de la satisfaction

Les mesures et la surveillance de la satisfaction de la population en général et du client en particulier constituent un outil essentiel de toute démarche d'amélioration. L'écoute doit être planifiée et organisée pour être efficace et efficiente. Cette planification et cette organisation consistent à définir et à mettre en œuvre des méthodes de recueil de données, la fréquence du recueil et de l'analyse des données.

Parmi les sources d'information sur la satisfaction des clients on peut citer les questionnaires et les enquêtes, les réclamations et les suggestions, la communication directe et les groupes de discussion, les associations, les médias, les études spécifiques, etc.

A ce titre, la CCO va mettre à disposition un questionnaire accessible au siège et à l'agence Oléane pour recueillir les demandes des usagers concernant la mise en accessibilité des arrêts de bus.

8.2 Le suivi de l'exécution du schéma

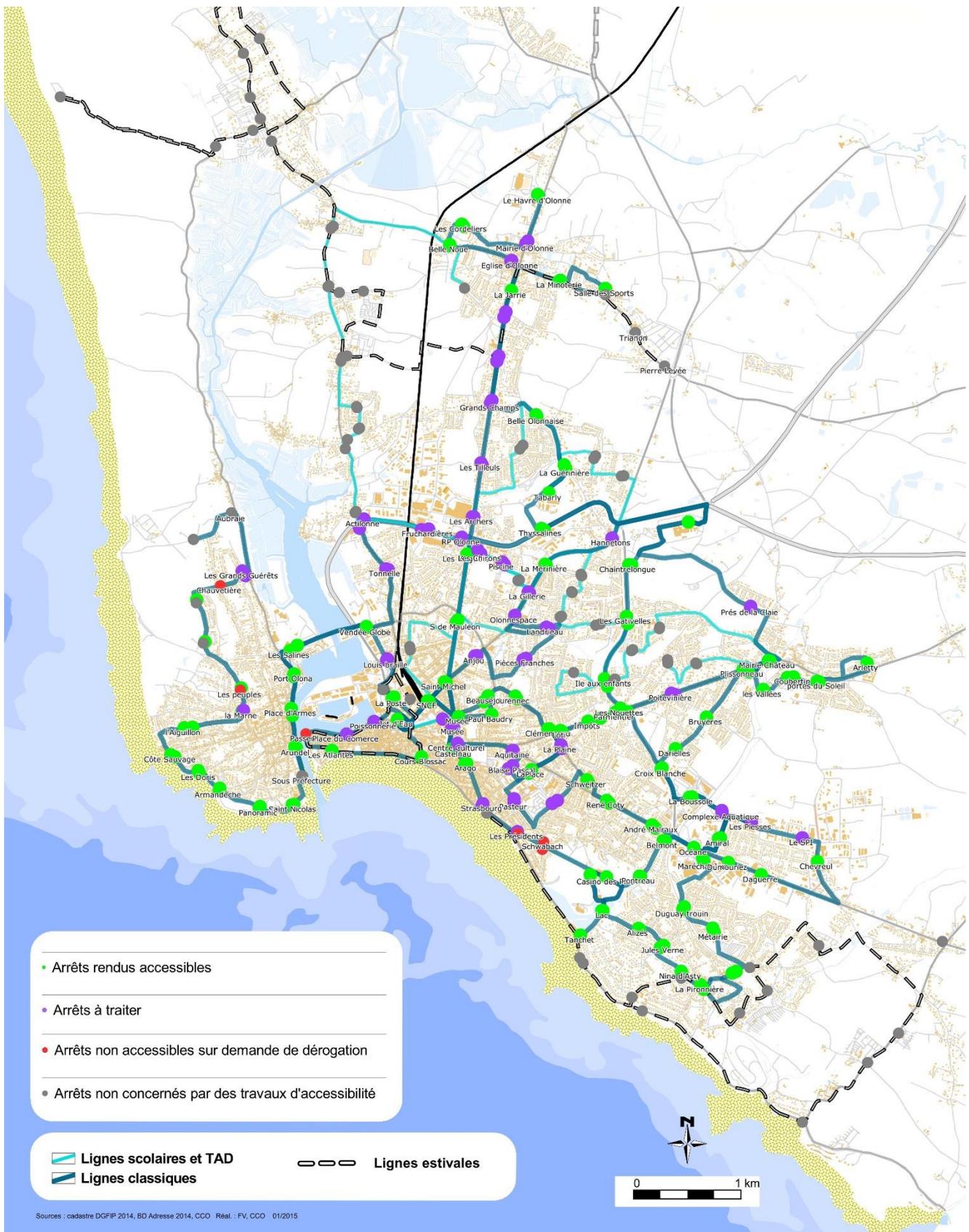
Conformément à l'article. R. 1112-22.-I.-Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception :

- *A l'issue de la première année, un point de situation ;*
- *A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées*
- *Le bilan prévu indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment :*
 - o *les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport ;*
 - o *les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires ;*
 - o *la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ;*
 - o *les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. »*

9.1 Le réseau



9.2 Les arrêts accessibles au 31 décembre 2014



9.3 Les demandes de dérogation

Comme indiqué dans l'agenda d'accessibilité programmée, les demandes de dérogation pour des impossibilités techniques avérées concernent 4 arrêts sur la Communauté de Communes des Olonnes :

- La Rénaie,
- L'Aubraie,
- La Chauvetière,
- Les Peuples.

Chacun de ces arrêts fait l'objet d'une demande de dérogation qui se compose de :

- la localisation de l'arrêt
- La desserte de l'arrêt
- L'impossibilité technique avérée
 - o Visualisation de l'arrêt de bus
 - o Le déplacement de l'arrêt
- Les moyens de substitution

LOCALISATION



Cet arrêt est situé dans une zone classée NL 146.6 (Zone naturelle protection de espaces remarquables au titre de la loi littoral article L146-6 du Code de l'Urbanisme) dans le Plan Local d'urbanisme de la ville des Sables d'Olonne et se trouve situé en zone de protection Natura 2000. A ce titre tout aménagement doit faire l'objet d'une demande spécifique auprès de l'Etat.

DESSERTE

L'arrêt « la Rénaie » est desservi par la ligne 6, l'une des deux lignes structurantes du réseau de transports en communs urbains de la Communauté de Communes des Olonnes. Cet arrêt est le terminus de la ligne 6.

En direction du centre-ville et l'arrêt « Jet d'eau », cet arrêt enregistre en moyenne entre 0 et 2 montées par jour en 2014.

L'IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

L'arrêt « la Rénaie », est situé en zone naturelle et hors agglomération. Aucun cheminement accessible n'existe entre l'arrêt de bus et le pôle générateur de déplacement qu'il dessert, à savoir le cimetière de la Rénaie.

Visualisation de l'arrêt de bus



Le déplacement de l'arrêt de bus

Compte tenu de l'éloignement au cimetière, de 130 m à l'entrée du cimetière et s'agissant d'une population fragile, il n'est pas envisageable d'éloigner davantage cet arrêt sur la voie.

Le rapprochement de l'arrêt de bus de l'entrée du cimetière a été examiné par les services communautaires et le délégataire. La taille des véhicules, la superficie du parking et son usage ne permettent pas aux véhicules d'effectuer les manœuvres en toute sécurité pour effectuer le demi-tour nécessaire au retour vers le centre-ville des Sables d'Olonne. De fait, il n'est pas envisageable de déplacer l'arrêt à cet endroit.

LES MOYENS DE SUBSTITUTION

Un service de Transports de Personne à Mobilité Réduite (TPMR) est mis en place sur le réseau urbain pour permettre aux personnes en difficulté d'accéder, au réseau de transports en commun quand la voirie ou les bus ne répondent pas aux normes d'accessibilité.

9.3.2 Arrêt "l'Aubraie"

LOCALISATION



Cet arrêt est situé en dehors de la zone urbaine des Sables d'Olonne et permet de desservir le village de l'hameau de l'Aubraie.

DESERTE

L'arrêt « l'Aubraie » est desservi par la ligne 6, l'une des deux lignes structurantes du réseau de transports en communs urbains de la Communauté de Communes des Olonnes.

En direction du centre-ville et l'arrêt « Jet d'eau », cet arrêt enregistre en moyenne entre 0 et 2 montées par jour en 2014.

L'IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

L'arrêt « l'Aubraie », situé hors agglomération, dessert le Hameau de l'Aubraie. Aucun cheminement sécurisé et accessible n'existe entre l'arrêt de bus et le hameau dont les dernières résidences sont situées à 500 m.

Visualisation de l'arrêt de bus



Le déplacement de l'arrêt de bus

Le rapprochement de l'arrêt de bus vers le centre-ville n'est pas envisageable dans la mesure où cela nécessiterait une déviation et d'un prolongement important de la ligne et nuirait à l'efficacité de l'offre de transport proposé pour les usagers de cette ligne.

En effet, pour autoriser le prolongement jusqu'au centre du hameau il est nécessaire d'assurer le retournement du bus en toute sécurité. Aucun aménagement tel qu'un giratoire n'est réalisé ce qui interdit le passage du bus sur cette rue.

LES MOYENS DE SUBSTITUTION

Un service de Transports de Personne à Mobilité Réduite (TPMR) est mis en place sur le réseau urbain pour permettre aux personnes en difficulté d'accéder, au réseau de transports en commun quand la voirie ou les bus ne répondent pas aux normes d'accessibilité.

9.3.3 Arrêt "la Chauvetière"

LOCALISATION



DESSERTE

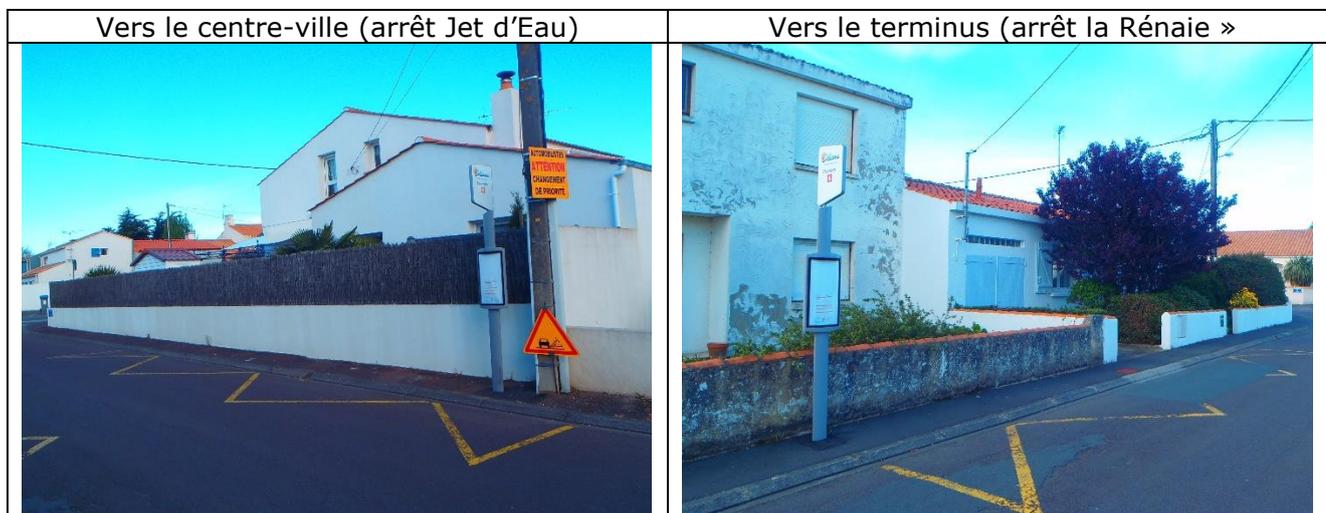
L'arrêt « la Chauvetière » est desservi par la ligne 6, l'une des deux lignes structurantes du réseau de transports en communs urbains de la Communauté de Communes des Olonnes.

En direction du centre-ville et l'arrêt « Jet d'eau », cet arrêt enregistre en moyenne entre 2 et 5 montées par jour en 2014.

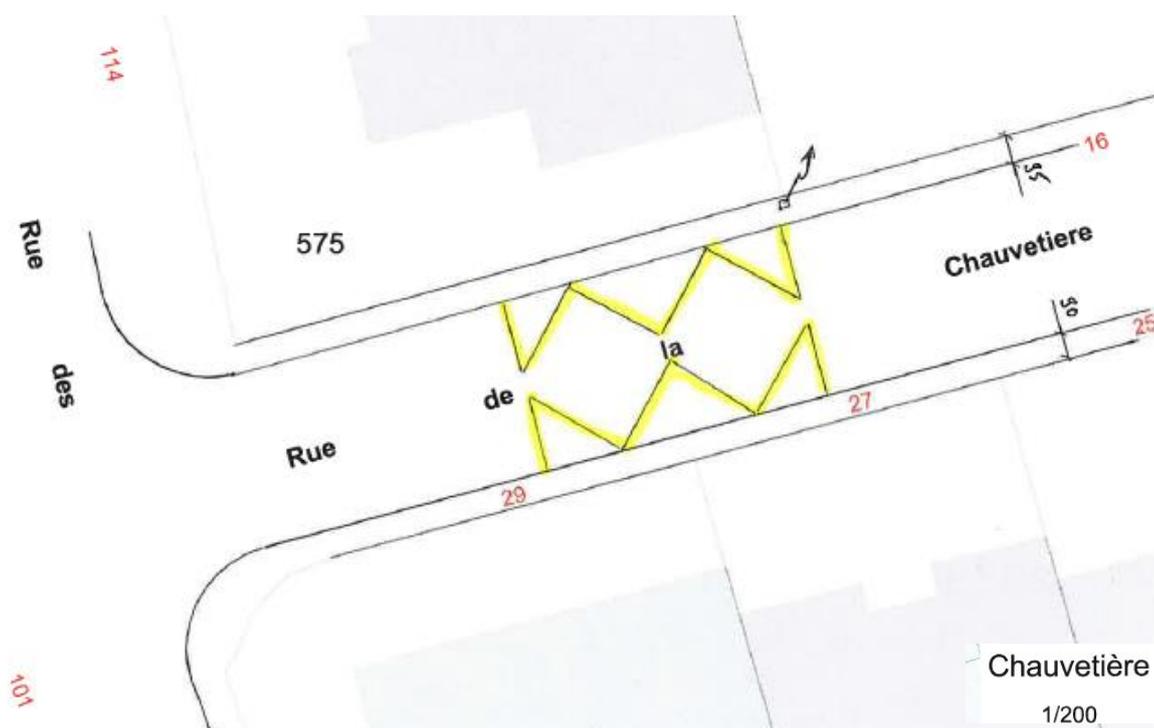
L'IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

A l'arrêt « la Chauvetière », l'emprise du cheminement est trop étroite pour permettre le respect de la largeur minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.

Visualisation de l'arrêt de bus

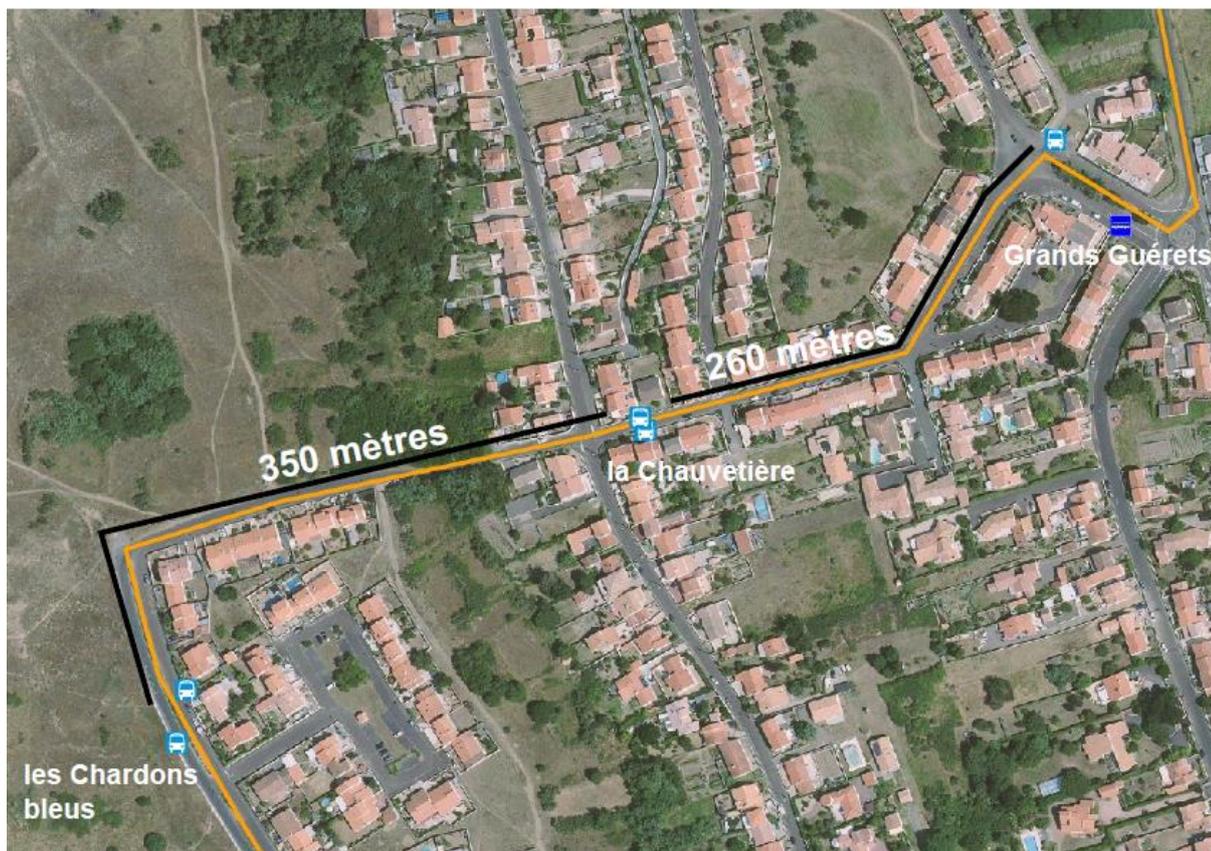


Plan de l'arrêt



L'espace de cheminement disponible de part et d'autre n'excède pas 95 cm et ne permet pas de rendre accessible cet arrêt. Par ailleurs, la chaussée d'une largeur de 6 m est trop réduite pour autoriser un élargissement du trottoir et répondre aux largeurs recommandées.

Le déplacement de l'arrêt de bus



Compte tenu de la configuration de la voie, de la proximité des arrêts situés de part et d'autre de l'arrêt « la Chauvetière », il n'est pas envisageable de déplacer cet arrêt pour le rendre accessible sans nuire à la desserte de ce quartier. Il est en effet préconisé une distance de 400 mètres entre 2 points d'arrêts.

LES MOYENS DE SUBSTITUTION

Un service de Transports de Personne à Mobilité Réduite (TPMR) est mis en place sur le réseau urbain pour permettre aux personnes en difficulté d'accéder, au réseau de transports en commun quand la voirie ou les bus ne répondent pas aux normes d'accessibilité.

LOCALISATION



DESERTE

L'arrêt « les Peuples » est desservi par la ligne 6, l'une des deux lignes structurantes du réseau de transports en communs urbains de la Communauté de Communes des Olonnes.

En direction du centre-ville des Sables d'Olonne et l'arrêt « Jet d'eau », cet arrêt enregistre en moyenne entre 0 et 2 montées par jour en 2014.

Seul le côté vers le centre-ville rend compte d'une difficulté technique pour sa mise en accessibilité. De l'autre côté, vers l'arrêt « la Rénaie », le quai a été rendu accessible en 2013.

L'IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

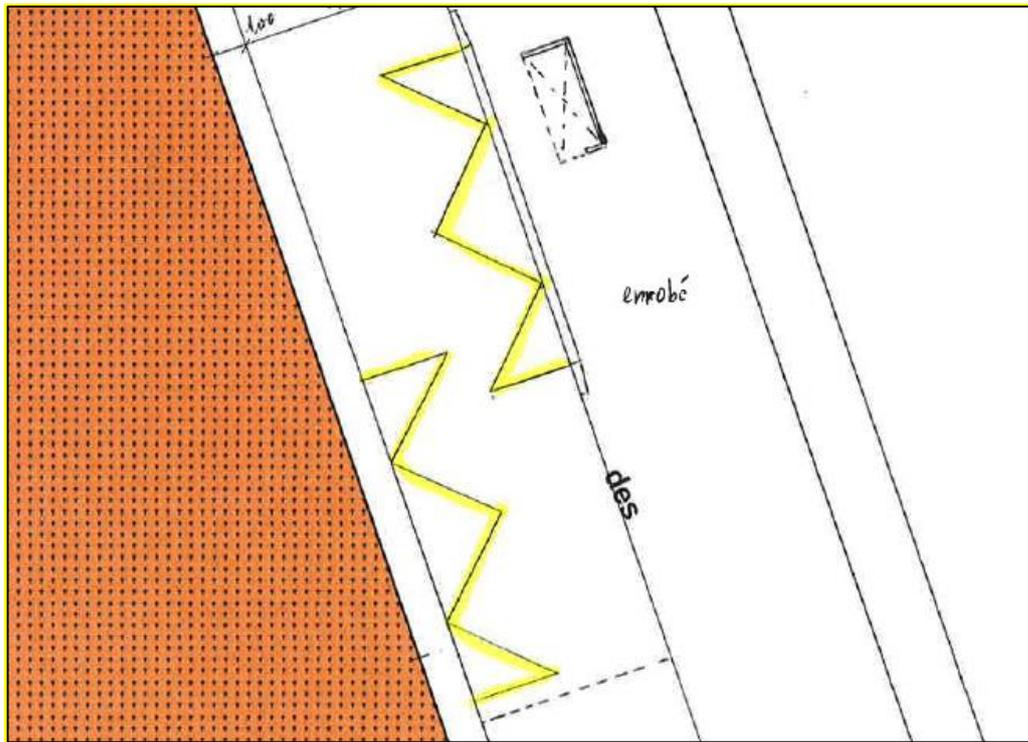
A l'arrêt « les Peuples », l'emprise du cheminement est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée.

De fait, la largeur du trottoir est légèrement inférieure à 1 m.

Visualisation de l'arrêt



La faible largeur du trottoir, inférieure à 1 m ne permet pas de rendre accessible cet arrêt. Par ailleurs, la chaussée d'une largeur de 5 m est trop réduite pour autoriser un élargissement du trottoir et répondre aux largeurs recommandées.



Le déplacement de l'arrêt de bus

Compte tenu de la proximité de l'arrêt « la Marne » situé à 215 m, seul un recul de cet arrêt peut être envisagé.



D'autre part, un aménagement de cet arrêt plus en aval est rendu impossible par :

- La continuité d'un cheminement piétonnier inférieur à 1 m (tracé orange),
- Un dénivelé supérieur à 5% de la rue des Ajoncs en direction de la rue des Bonnes Vierges (tracé rouge).



LES MOYENS DE SUBSTITUTION

Un service de Transports de Personne à Mobilité Réduite (TPMR) est mis en place sur le réseau urbain pour permettre aux personnes en difficulté d'accéder, au réseau de transports en commun quand la voirie ou les bus ne répondent pas aux normes d'accessibilité.

10 PROCESSUS D'ELABORATION DU SDA AD'AP

10.1 Le calendrier des rencontres

Conformément au paragraphe III de l'article R1112-2 du code des transports :

- Les usagers handicapés, les opérateurs de transport et les gestionnaire d'infrastructure ont été consultés et associés à l'élaboration du présent agenda d'accessibilité programmée des transports publics urbains de la Communauté de Communes des Olonnes ;
- Un comité d'élaboration a été constitué. Ce dernier se compose des membres de la Commission Intercommunale d'Accessibilité, dont les associations de personnes à mobilité réduite font parties, ainsi que des gestionnaires de voirie.

Réunion	Date	Objet
1 ^{er} comité d'élaboration Réunion de lancement	11 mai 2015	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation du SDA'AP dans le cadre de la Commission Intercommunale d'Accessibilité - Lancement du SDA'AP
Rencontre techniques avec les gestionnaires de voirie	3 juin 2015	Rencontre avec les services de la Ville des Sables d'Olonne : <ul style="list-style-type: none"> - Programmation des aménagements de voirie entre 2015/2018 - Proposition d'une programmation en termes d'aménagement
	3 juin 2015	Rencontre avec les services de la Ville du Château d'Olonne : <ul style="list-style-type: none"> - Programmation des aménagements de voirie entre 2015/2018 - Proposition d'une programmation en termes d'aménagement
	17 juin 2015	Rencontre avec les services de la Ville d'Olonne sur Mer : <ul style="list-style-type: none"> - Programmation des aménagements de voirie entre 2015/2018 - Proposition d'une programmation en termes d'aménagement
2 ^{ème} comité d'élaboration	20 juillet 2015	Présentation du SDA'AP
	22 juillet 2015	<ul style="list-style-type: none"> - Transmission du SDA'AP par les services communautaires - Prise en compte échanges réalisés lors de la présentation du 20 juillet
	10 août 2015	<ul style="list-style-type: none"> - Date limite pour retours suite à l'envoi du 22 juillet
Délibération	25 septembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> - Passage du SDA'AP en Conseil Communautaire