



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

**SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE
ANNEXE DU PROGRAMME D' ACTIONS**

Mars 2016





SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE PROGRAMME (SD'AP) DU TERRITOIRE DE LA COTE OUEST

Préambule :

Le présent SD'AP (schéma directeur d'accessibilité programmée) est à ne pas confondre avec l'AD'AP (agenda d'accessibilité programmée).

Bien que les deux documents soient instruits simultanément par le TCO, il s'agit bien de deux démarches distinctes, toutes deux réglementaires :

- Le SD'AP s'intéresse à l'accessibilité du réseau de transports collectifs ;
- L'AD'AP traite plus généralement de l'accessibilité des équipements et installations gérés par le TCO (équipements recevant du public et installations ouvertes au public).

Au croisement des deux documents réglementaires se trouvent donc les arrêts de bus, relevant à la fois du patrimoine du TCO et du réseau kar'ouest.

Pour les arrêts de bus, les deux approches réglementaires diffèrent également : la démarche SD'AP demande d'étudier tous les arrêts de bus du réseau kar'ouest, alors que la démarche AD'AP ne doit traiter que des arrêts équipés d'un mobilier abribus. Les deux listes d'arrêts prioritaires seront bien entendu fusionnées.

Le présent SD'AP, dont le contenu est fixé par la loi, vise à programmer des actions de mise en accessibilité du réseau kar'ouest de manière opérationnelle.

Le TCO a élaboré un Schéma Directeur d'Accessibilité en 2009, et largement entamé sa mise en œuvre, notamment sur la base d'un investissement de 2,1 M€ engagé en 2010.

Par ailleurs, le TCO s'est montré volontariste dans le domaine de la mise en accessibilité, avec notamment la **mise en service de kar'ouest mov, mi -2013**, le premier service de transport public dédié aux personnes handicapées à l'échelle de La Réunion.

Conformément aux textes, le SD'AP doit notamment s'intéresser aux arrêts de bus. Sur ce point, le TCO a également beaucoup œuvré puisque, en 6 ans, **le TCO a réaménagé 92 % des 1 700 arrêts de bus du réseau kar'ouest**.

Dans ce contexte, la programmation du SD'AP porte sur un volume de 90 arrêts de bus à rendre accessible.

Enfin, il est à signaler que le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) arrêté en 2009 sera révisé dans les prochains mois, dans le cadre de la démarche PDU (Plan de Déplacements urbains). Ce SDA révisé traitera de manière exhaustive l'ensemble des composantes de l'accessibilité du réseau de transport public.

Sommaire

1. Rappel des textes.....	3
2. La politique du TCO en matière d'accessibilité.....	4
3. Présentation des services de transport.....	5
4. Les points d'arrêt prioritaires.....	7
5. Les demandes de dérogations motivées par une incapacité technique avérée.....	12
6. La programmation par période de trois ans	12
7. Les Estimations financières et les financeurs.....	13
8. Les modalités de formation des personnels.....	13
8. Le parc de véhicules accessibles	14
9. L'information des voyageurs	14
9. Modalités de mise en œuvre et de suivi	15

1. RAPPEL DES TEXTES

- **loi fondatrice n° 75-534 du 30 juin 1975** d'orientation en faveur des personnes handicapées.
- **Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991** portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public
- **Loi n°2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui impose la mise en accessibilité des établissements recevant du public au 1er janvier 2015 et celle des transports publics au 13 février 2015.
- **Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006** relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- **Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- **Arrêté du 15 janvier 2007** portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Arrêté du 13 juillet 2009** relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- **Arrêté du 18 septembre 2012** modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- **Arrêté du 23 août 2013** relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1.
- **Loi du 10 juillet 2014** habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- **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 (suite au rapport Campion commandé par le gouvernement). Elle pose un principe de dérogation à l'échéance de mise en accessibilité des services de transport de février 2015, sous réserve d'élaborer un SDA Ad 'AP avant le 26 septembre 2015.
- **Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
- **Décret 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.
- **Arrêté du 27 mai 2015** relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité -agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Le contenu du SD'AP est défini par le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité -agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur.

L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêts prioritaire compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire.

2. LA POLITIQUE DU TCO EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

La Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO), créée le 31 décembre 2001, est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs sur son territoire. Elle organise à ce titre les transports urbains, lignes régulières et scolaires, sur les cinq communes de la communauté, La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu, qui abritent une population de 214 106 habitants sur un territoire d'une superficie totale de 53 606 ha.

2.B. LA CIAPH

La CIAPH (Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées) du TCO a été créée par délibération du Conseil communautaire du TCO n° 2009-037/C2-007 du 22 juin 2009 portant création de la Commission Intercommunale d'Accessibilité.

Elle s'est réunie une première fois en septembre 2009, puis régulièrement chaque année, sous forme d'assemblées plénières et de sous-groupes de travail.

La concertation ainsi installée est rapidement devenue très constructive. La CIAPH a ainsi contribué très directement aux actions du TCO. A titre d'exemple :

- La définition du service TPMR (transport de personnes à mobilité réduite) est largement le fruit des contributions de la commission.
- Le sous-groupe de travail « audit accessibilité des projets du TCO » a émis des avis techniques sur des projets concrets (niveau AVP par exemple), et les contributions ont permis d'améliorer les projets.

2.B. LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE

Le TCO a approuvé son SDA le 10 novembre 2009. Le TCO est la première Autorité Organisatrice du secteur à avoir débuté son SDA.

Au terme de la concertation, le TCO a proposé de retenir un scénario "mixte" :



L'objectif était ainsi double :

- 1/ Réaliser le maximum d'actions sur le réseau kar'ouest
Pour ce faire, dès l'année suivante, en 2010, **un avenant de 2,1 M€ a été signé** avec l'opérateur de transports urbains pour la mise en œuvre du programme d'actions du SDA.
- 2/ Mettre en place un service de transport dédié
Parce que l'accessibilité « totale » était irréaliste dans le contexte, le TCO s'est engagé à mettre en place un transport spécialisé, dit de substitution.

Ce nouveau service de transport dédié aux PMR a été mis en service mi-2013.

Le SDA est en cours de mise à jour, celle-ci ayant été intégrée dans le processus de révision du Plan de déplacements urbains (PDU) : le SDA mis à jour sera annexé au PDU, étant noté que le projet de PDU devrait être arrêté le premier trimestre 2017.

3. PRESENTATION DES SERVICES DE TRANSPORT

3.A. CARACTERISTIQUES DU RESEAU URBAIN

L'offre de transport sur le périmètre de transport urbain du TCO comprend en 2014 les caractéristiques suivantes (données 2014) :

- 67 lignes régulières
- un service de transport à la demande TPMR kar'oust mov' ;
- Kilomètres réalisés : 7 738 086 km/a ;
- Nombre de voyages : 5 863 831/an ;
- Recettes clientèle : 4 302 900 €/an ;
- Parc véhicules : 156 véhicules en ligne (dont Kar'Ouest Mov) ;
- Amplitude horaire du lundi au samedi (premier arrêt et dernier arrêt) : de 4h45 à 19h50 ;
- Nombre d'arrêts aménagés : 1 761 ;
- 1 gare routière principale à Saint-Paul et 1 pôle d'échange secondaire au Port ;
- 2 dépôts (dont 1 propriété du TCO) ;
- 9 agences commerciales (dont 1 mise à disposition du délégataire par TCO) et 41 dépositaires ;
- 1 Parc de vélos : 38 dont 16 à assistance électrique.

3.B. PERSPECTIVE POUR LE RESEAU URBAIN

A compter du 1er août 2017, un réseau entièrement renouvelé sera mis en service. Il est actuellement appelé « nouveau kar'ouest » ou « NKO ».

NKO est un programme global, portant sur des nouvelles lignes mais aussi sur de nombreuses améliorations portant sur l'ensemble des composantes du transport public.

Le nouveau réseau Kar'ouest sera ainsi organisé autour de 59 lignes et sera fortement hiérarchisé autour de plusieurs niveaux de lignes et structuré autour de points de correspondances :

- Axes structurants permettant de relier fréquemment et dans des conditions de ponctualité optimale les pôles du territoire ;
- Axes Inter-Quartiers qui permettent de desservir les quartiers vers les pôles locaux et en correspondance avec les axes structurants ;
- Lignes de desserte locale permettant d'assurer le dynamisme des pôles et les liaisons vers les autres lignes ;
- Service d'Irrigation (en Transport à la Demande) pour répondre aux besoins des territoires les plus éloignés vers les pôles de proximité.

A ces lignes régulières s'ajoute le service à la demande « Kar'ouest Mov », ainsi qu'un service de transport à la demande zonal.

3.C. LE RESEAU KAR'OUEST MOUV'

Accompagné d'un prestataire spécialisé, la définition de ce nouveau service public s'est principalement faite au sein de la CIAPH (séances plénières et réunions techniques), en parallèle des décisions par les instances de la collectivité.

Le TCO a mis en place son transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) le 26 août 2013 avec pour vocation d'assurer les déplacements réguliers (travail) et occasionnels (achat loisirs, démarches administratives) des Personnes à Mobilité Réduite.

En prévision, des informations ont été transmises aux futurs usagers potentiels de manière à leur permettre de procéder aux démarches d'inscription préalablement à la mise en service. Les associations, les CCAS, le GIHP, ... ont été sollicités pour relayer les informations aux usagers potentiels du service TPMR.

Les grands principes de ce TPMR sont :

- Un service de transport à la demande (l'utilisateur réserve son transport à l'avance)
- Un service de proximité (transport de « point à point »)
- Une inscription préalable au service
- Des véhicules spécifiques adaptés

Le TCO était précurseur dans le domaine du TPMR à l'échelle de l'île.

La flotte de véhicule TPMR est composée de 4 Mercedes Sprinter 5 UFR et 5 Volkswagen Caddys 1 UFR avec une rampe d'accès électrique pour les deux véhicules.

L'évolution de la fréquentation a contraint le TCO à accélérer le déploiement des projets et les outils destinés à améliorer la qualité de service : la gestion des courses, des plannings, système de traitement d'appel, les ressources humaines et le parc de véhicules.

Pour répondre à la forte demande, le TCO a complété sa flotte par des véhicules supplémentaires. Il apparaît que les véhicules de capacité intermédiaires de 3 UFR sont performants compte tenu de la topographie du territoire.

A noter que l'acquisition des premiers véhicules TPMR a été substantiellement cofinancée par la Région Réunion au titre du programme Trans Eco Express.

A ce jour, **nous comptons près de 697 usagers inscrits** au service avec une moyenne de 1000 courses/mois, sur l'ensemble du territoire communautaire. Il convient de noter que depuis sa mise en service, kar'ouest Mouv est "victime de son succès", avec **une fréquentation en constante progression**, ce qui n'est pas sans poser des problèmes économiques (moyens supplémentaires pour faire face à la demande) et de qualité de service (surcharge du service).

4. LES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

4.A. LA DEMARCHE ENGAGEE DEPUIS 2009

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Schéma Directeur d'Accessibilité, le TCO s'est engagé depuis 2009 dans la mise en accessibilité des arrêts de bus de son territoire.

Le chantier était colossal avec près de 1 500 arrêts dénombrés en 2009, au démarrage du projet.

En 2015, **6 ans plus tard, quasiment tous les arrêts de bus du réseau kar'ouest ont été traités.**

Pour chaque arrêt de bus, le TCO s'est efforcé de traiter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Ainsi, sur 1774 arrêts :

- **492 ont été totalement rendus accessibles**
Ces arrêts ont été équipés d'une plateforme accessible (quai), elle-même connectée à un trottoir accessible.

Niveau d'accessibilité : "total"
(quai accessible et continuité de trottoir accessible)



Photo 1. Arrêt de bus totalement accessible

- **412 ont été partiellement rendus accessibles**
Ces arrêts ont été équipés d'une plateforme accessible, mais sans connexion à un trottoir accessible.
L'objectif est de permettre l'accessibilité ultérieure de l'ensemble de la chaîne de déplacement, quand un trottoir accessible aura pu être aménagé, par la commune ou un autre aménageur.

Niveau d'accessibilité : "partiel"
(quai accessible, mais absence de continuité de trottoir accessible)



Photo 2 : Arrêt de bus partiellement accessible

- **724 ont été réaménagés, mais sans mise en accessibilité**

En effet, un nombre important d'arrêts sont localisés dans les hauts en zone montagneuse avec une pente supérieure à 5 %, une emprise trop étroite pour la personne en fauteuil roulant, et souvent une absence de trottoir.

Dans le cadre du SD'AP, ces arrêts sont classés dans la catégorie des ITA (Impossibilité Technique Avérée).



Niveau d'accessibilité : "ITA"
(arrêt non accessible + absence de continuité de trottoir accessible)

Photo 3 : Arrêt de bus classé ITA

- **144 arrêts n'ont pas encore été réaménagés.**

Ces 144 arrêts représentent 8 % de l'ensemble des arrêts.

C'est donc un taux de réalisation de 92 % qui est atteint à mi-2015.

Nota sur le diagnostic des arrêts

L'évaluation de l'accessibilité des arrêts de transports collectifs a été effectuée à partir des études déjà menées et de visites et repérages sur le terrain. Les différents éléments analysés sont les suivants : dimension générale, dispositifs « repères » horizontaux, dispositifs « repères » verticaux, matériaux, bordures, autre équipement, passage piétons, ...

A noter qu'une grande partie des points d'arrêt sont des arrêts en ligne, ainsi que des arrêts en avancée de trottoir, ce qui permet un meilleur accostage du véhicule. Sur 1379 arrêts de bus audités en 2009, on dénombrait :

- 215 sont des arrêts en encoche soit 16%;
- 997 sont des arrêts en ligne soit 72% ;
- 167 sont des arrêts en courbe soit 12%.

A noter que certains arrêts sont mutualisés avec le réseau interurbain Car Jaune. Ceux-ci font l'objet d'une attention particulière, ces arrêts étant généralement très fréquentés.

Au-delà de la problématique de mise en accessibilité (accessibilité totale ou partielle), les aménagements des arrêts ont été classés en trois catégories, ou trois niveaux d'équipement :

- **Les arrêts "complets"**

17 % ont été aménagés avec un niveau d'équipement "complet" (sur l'ensemble des arrêts qui ont fait l'objet d'une intervention du TCO).



Niveau d'équipement : "complet"
(abribus)

- **Les arrêts "intermédiaires"**

20 % ont été aménagés avec un niveau d'équipement "intermédiaire".



Niveau d'équipement : "intermédiaire"
(poteau + banc)

- **Les arrêts "simples"**

52 % ont été aménagés avec un niveau d'équipement "simple".



Niveau d'équipement : "simple"
(poteau seul)

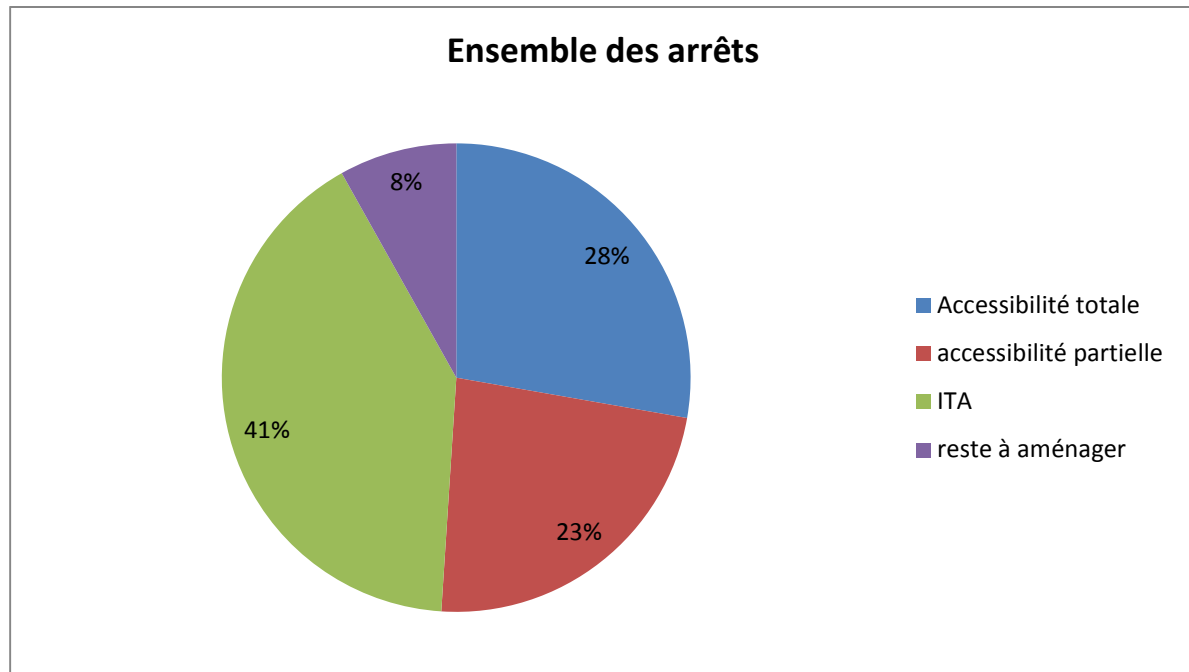
- **Les arrêts « simple marquage »**

11 % ont été aménagés uniquement avec du marquage au sol, sans mobilier.

4.B. BILAN DES ARRETS DE BUS AU 31 AOUT 2015

Ensemble des arrêts sur le TCO

Communes	Accessibilité totale	Accessibilité partielle	Incapacité technique Avérée	Reste à aménager	Total général
La Possession	73	56	110	12	251
Le Port	72	20	10	15	117
Saint-Leu	116	138	220	81	555
Saint-Paul	203	167	311	28	711
Trois-Bassins	28	31	73	8	140
Total général	492	412	724	144	1774



4.C. NOUVELLE PROGRAMMATION DANS LE CADRE DU PRESENT SD'AP

Les arrêts à traiter, dits « prioritaire », répondent aux critères suivants :

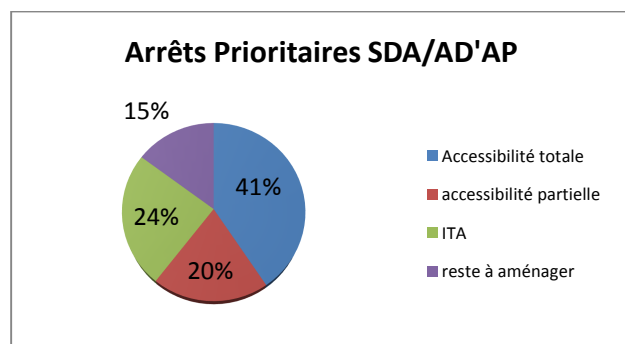
- Etre situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain,
- Etre desservi par au moins deux lignes de transport public
- Constituer un pôle d'échange ;
- Etre situé dans un rayon de 220 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

Ces critères sont appliqués sur les arrêts du futur réseau « nouveau kar'ouest », dont la mise en place est prévue en 2017.

606 arrêts de bus répondent à ces critères dont :

- 246 arrêts de bus sont déjà totalement accessibles, (quai accessible, aire de retournement pour les PMR en fauteuil, continuité piétonne)
- 121 arrêts de bus sont déjà partiellement accessibles, (quai accessible, aire de retournement pour les PMR en fauteuil, pas de continuité piétonne).
- 149 arrêts de bus sont déjà identifiés en ITA (Incapacité Technique Avérée)
- **90 arrêts de bus restent à aménager.**
Sur ces 90 arrêts, 24 correspondent à des futurs arrêts à créer dans le cadre du futur réseau (mi-2017), arrêts qui n'existent donc pas actuellement.

Communes	Déjà totalement accessible	Déjà partiellement accessible	Incapacité technique Avérée	Reste à aménager	Total général
La Possession	34	16	14	9	73
Le Port	36	10	3	21	72
Saint-Leu	44	31	54	39	168
Saint-Paul	124	56	72	19	271
Trois-Bassins	8	6	6	2	22
Total général	246	121	149	90	606



5. LES DEMANDES DE DEROGATIONS MOTIVEES PAR UNE INCAPACITE TECHNIQUE AVEREE

L'impossibilité technique (ITA) avérée porte sur les arrêts prioritaire lorsque la mise en accessibilité s'avère techniquement impossible sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné.

Pour rappel, est considérée comme techniquement impossible la mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier présentant notamment l'une des caractéristiques suivantes :

- La voirie supportant ce point d'arrêt présente une pente supérieure à 5% ;
- L'emprise du point d'arrêt est trop étroite pour permettre 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.
- Aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

Sur le TCO, nous notons un nombre de 149 arrêts répondant à au moins un de ces critères. Il n'est par ailleurs pas à exclure que, sur les 90 arrêts qui restent à aménager, certains soient in fine classés en ITA.

La demande de dérogation porte sur ce volume d'arrêts.

Cependant, comme mentionné précédemment, le TCO dispose d'un réseau de substitution adapté, TPMR, 'kar'ouest Mouv. Ce service dit de substitution permet de répondre efficacement aux besoins des personnes à mobilité réduites résidant sur le TCO.

6. LA PROGRAMMATION PAR PERIODE DE TROIS ANS

Il est donc proposé de s'engager sur la mise en accessibilité des 90 point arrêts prioritaire classifiés 'reste à aménager' dans le cadre d'une programmation pluriannuelle.

Les arrêts prioritaires présentant le plus de fréquentation seront priorisés dans le cadre de cette planification.

Les travaux seraient répartis sur 3 ans.

Années	2016	2017	2018	TOTAL
Nombre d'arrêts	30	30	30	90

7. LES ESTIMATIONS FINANCIERES ET LES FINANCEURS

Dans le cadre de la mise en accessibilité des arrêts dits « prioritaires », nous avons établi une estimation sur la base des travaux déjà réalisés depuis 2009. En effet, notre territoire présente des contextes d'aménagements différents, le besoin en travaux de mise en accessibilité peut varier. Le coût moyen de travaux concerne essentiellement l'aménagement d'une dalle en béton aux abords de l'arrêt de bus offrant une possibilité aux PMR de faire demi-tour et contourner les obstacles.

L'estimation des travaux pour une mise en accessibilité d'un arrêt est à hauteur d'environ 4 000 € HT. Cette estimation est une moyenne, qui tient compte du fait que certains arrêts seront équipés d'abris (aménagement plus onéreux), alors que d'autres bénéficieront de mobiliers plus légers.

Le nombre d'arrêts prioritaires restant à étudier est de l'ordre de 90 arrêts de bus

Années	2016	2017	2018	TOTAL
Nombre d'arrêts	30	30	30	90
Coût HT	120 000 HT	120 000 HT	120 000 HT	360 000€ HT

Au cours des dernières années, deux cofinancements ont permis d'accompagner le TCO dans son programme d'aménagement des arrêts de bus :

- Le Programme Opérationnel Européen, mesure 3.06 dédiée à la mise en accessibilité : 306 831 euros de subvention ;
- La Région, au titre du programme TEE (trans Eco Express), à hauteur de 1 451 749 euros de subvention, pour 452 arrêts.

Ces partenaires financiers seront à nouveau sollicités pour cette programmation SD'AP.

8. LES MODALITES DE FORMATION DES PERSONNELS

140 personnes ont été formées en 2011, et 80 personnes en 2012.

Par ailleurs, le futur contrat de Délégation de Service Public d'exploitation du réseau kar'ouest, qui démarrera le 1^{er} août 2016, prévoit les dispositions contractuelles suivantes.

- L'opérateur prévoira un programme pluriannuel de formation du personnel, tant de conduite qu'au sol.
- Les formations porteront sur les gestes d'accompagnement de personnes à mobilité réduite (fonctionnement d'une palette rétractable par exemple), mais aussi sur la connaissance des handicaps, les comportements à adopter, etc.
- L'opérateur proposera de lancer des programmes de certification des composants de son dispositif lié à l'accessibilité (ex. Certification NF).

8. LE PARC DE VEHICULES ACCESSIBLES

En 2015, 69 véhicules sont accessibles sur le réseau kar'ouest, sur un ensemble de 144 véhicules.

Par ailleurs, le futur contrat de Délégation de Service Public d'exploitation du réseau kar'ouest, qui démarrera le 1^{er} août 2016, prévoit les dispositions contractuelles suivantes.

- **Tous les véhicules renouvelés par le délégataire au cours du contrat (hors les taxis ne comportant qu'une dizaine de places assises) devront être accessibles.**
- **Tout le parc de véhicules (hors taxis également) devra être accessible au terme des cinq premières années du contrat.**
- **Le délégataire veillera à répartir les véhicules accessibles et non accessibles de sorte à assurer une proportion minimale de services accessibles sur chaque ligne.**

L'accessibilité des UFR (Unité de fauteuil roulant) sera organisée par la(les) porte(s) latérale(s), et non par la porte arrière des véhicules. A noter que les véhicules du service TPMR kar'ouest mov' proposent quant à eux un accès par la porte arrière.

L'accessibilité s'entend ici au sens de la réglementation et de la législation (notamment, le code des Transports, L.1112-3.

Le coût de ces acquisitions n'est pas encore connu ; il sera financé par le TCO, à travers le contrat de transport et/ou à travers des acquisitions directes.

A noter que ces nouveaux véhicules pourraient bénéficier de cofinancements, à l'instar de 11 nouveaux véhicules, tous entièrement accessibles, réceptionnés en 2015, qui ont été subventionnés par la Région Réunion au titre du programme Trans Eco Express.

9. L'INFORMATION DES VOYAGEURS

Au-delà des actions concernant l'accessibilité des agences commerciales, des pôles d'échanges, des supports d'information, ..., actions qui ont déjà été largement engagées au cours des dernières années, le TCO souhaite orienter la mise en accessibilité vers la **création d'informations spécifiques à destination des personnes handicapées ou à mobilité réduite.**

En effet, kar'ouest n'étant que partiellement accessible, et cela représente une difficulté aux personnes à mobilité réduite : Comment savoir si son bus est accessible ? Si tel arrêt est accessible ou pas ?

C'est pourquoi il a été demandé au futur opérateur du réseau urbain de mettre en œuvre des moyens permettant de faciliter l'identification de l'offre accessible (et de fait de l'offre non accessible), à travers notamment :

- o Le site internet, les documents d'information, ...
- o Sur les véhicules, par l'apposition de pictogrammes ou équivalent
- o Sur les arrêts de bus, par l'apposition de pictogrammes ou équivalent

L'objectif est que la personne à mobilité réduite puisse facilement construire son voyage par rapport à l'offre accessible (arrêts, véhicules, ...).

Le coût de cette action n'est pas encore connu ; il sera financé par le TCO à travers le contrat de transport.

9. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

A l'issue de la phase de diagnostic des 90 points d'arrêts prioritaires à aménager, le service transport et le service Patrimoine du TCO établiront une stratégie structurant l'action du TCO.

Elle s'appuiera notamment sur :

- Une priorisation des lignes et des points d'arrêts à rendre accessible,
- Une identification des points d'arrêts classés prioritaires relevant d'une impossibilité technique avérée et des mesures de substitution associées,
- Une réflexion sur l'affectation du matériel roulant accessible.

Des éléments de bilan, fournis à intervalles réguliers (trimestre a minima), permettront de juger de l'avancement de la mise en œuvre, mais aussi de vérifier que les arrêts identifiés restent pertinents. Le SD'AP doit en effet pouvoir intégrer les évolutions du territoire et du réseau de transport.

Les autres actions (information au voyageurs, parc de véhicules, ...) seront suivies périodiquement à travers le suivi d'exécution du contrat de transport, et des bilans seront soumis à l'avis de la CIAPH.