



SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ
DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS
DANS L'OISE



Édito du Président

Se rendre au travail, faire les courses ou encore accompagner les enfants à l'école sont des actes élémentaires du quotidien qui nécessitent un déplacement. Véritable moteur d'insertion professionnelle et sociale, la mobilité des personnes handicapées constitue ainsi un enjeu majeur. Faciliter et améliorer leurs déplacements, c'est contribuer à rompre leur isolement.

Depuis 2004, le Département s'investit pour améliorer l'accessibilité des transports dans l'Oise. Accompagnement et information des usagers handicapés, mise en place du réseau Oise Mobilité Transport, création du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), aménagement des points d'arrêt..., autant d'actions participant à l'indépendance et à l'intégration des Isariens en situation de handicap.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau départemental de transport de voyageurs dans l'Oise regroupe les actions à mettre en œuvre en matière d'accessibilité des transports. Ce document précise toutes les modalités techniques et financières de son application pour aider chacun à comprendre les enjeux de ce nouveau programme.

Yves Rome,
Président du Conseil Général de l'Oise



SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DU CONTEXTE	9
1-A Un nouveau cadre législatif	9
1-A1 La Loi du 11 février 2005.....	9
a) Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées.....	9
b) L'accessibilité de la chaîne de déplacements.....	9
c) Tous les handicaps sont concernés	10
1-A2 Les obligations nées de la Loi et de ses textes d'application	11
a) L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité	11
b) Les véhicules des transports publics	11
c) Les arrêts d'autobus ou d'autocars	11
d) Les gares et les établissements recevant du public.....	12
e) L'information et la vente des titres.....	12
1-A3 Les dérogations à la mise en accessibilité complète du réseau	12
a) Les arrêts d'une ligne accessible.....	13
b) Les établissements recevant du public.....	14
c) Le système de transport dans sa globalité	14
1-B Le réseau départemental.....	15
CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE DE L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ	17



CHAPITRE 3 : PRINCIPAUX RÉSULTATS	20
3-A Rappel des textes.....	20
3-A1 Méthode.....	20
3-A2 Résultats.....	20
3-B Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts et préconisations d'aménagements.....	21
3-B1 Méthode.....	21
a) La visite terrain.....	21
b) La mise en accessibilité des arrêts.....	22
3-B2 L'évaluation des travaux à mener	22
3-C Enquête auprès des centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées	24
3-C1 Méthode.....	24
3-C2 Résultats.....	24
3-D Concertations avec les directeurs de centres spécialisés et avec les associations représentatives.....	25
3-D1 Méthode.....	25
3-D2 Résultats.....	25
3-E Concertation avec les autres Autorités Organisatrices de Transports.....	25
3-E1 Méthode.....	25
3-E2 Résultats.....	27



3-F	Scénarios de mise en accessibilité du réseau départemental de l'Oise.....	28
a)	Méthode.....	28
b)	Résultats.....	28
b1)	Le scénario 1	28
b2)	Le scénario 2	30
b3)	Le scénario 3	32
CHAPITRE 4 : FICHES ACTIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ.....		38
4-A	Les lignes autocars à rendre accessibles.....	38
4-A1	Objectif.....	38
4-A2	Méthode de travail	40
4-A3	Budget alloué	40
4-A4	Délais	40
4-B	Les arrêts à rendre accessibles.....	41
4-B1	Objectif.....	41
4-B2	Méthode de travail	41
4-B3	Budget alloué	41
4-B1	Délais	41
4-C	Les services de substitution à mettre en œuvre	42
4-C1	Objectif.....	42
4-C2	Méthode de travail	42



4-C3	Budget alloué	42
4-C4	Délais	42
4-C5	Règles d'exploitation O.M.T.A.	42
4-D	L'information voyageurs à bord des véhicules.....	43
4-D1	Objectif.....	43
4-D2	Méthode de travail	43
4-D3	Budget alloué	43
4-D1	Délais	43
4-E	L'information voyageurs aux arrêts.....	44
4-E1	Objectif.....	44
4-E2	Méthode de travail	44
4-E3	Budget alloué	45
4-E1	Délais	45
4-F	La formation des personnels	45
4-F1	Objectif.....	45
4-F2	Méthode de travail	45
4-F3	Budget alloué	46



4-F1	Délais	46
4-G	La poursuite de la concertation avec les associations	46
4-G1	Objectif.....	46
4-G2	Méthode de travail	46
4-G3	Budget alloué	47
4-G1	Délais	47
4-H	Le Formulaire de réclamations.....	47
4-H1	Renseignements concernant l'utilisateur.....	48
4-H2	Personne avec qui communiquer (s'il ne s'agit pas de l'utilisateur)	48
4-H3	Détails sur l'entrave subie	48
4-I	Conclusions.....	51
ANNEXE 1	53
Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts et préconisations d'aménagements.....		53
ANNEXE 2.....		65
Enquête auprès des centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées		65
Concertation avec les directeurs de centres spécialisés et avec les associations représentatives		70
a)	Synthèse des rencontres des directeurs de centres.....	70
a1)	Les Ateliers du Bois d'Halatte à Verneuil-en-Halatte.....	70
a2)	Le foyer des paralysés « l'Étincelle » à Creil.....	72



a3) Le foyer de vie des quatre tilleuls à Clairoix	73
a4) Le foyer Saint-Vincent-de-Paul à Quinquempoix.....	75
a5) Le foyer Sainte Julie Billiard à Ansaouvillers	77
b) Synthèse des rencontre avec les associations	77
b1) Le réseau handicap et l'ADAPEI	77
b2) L'Association des Paralysés de France.....	83
b3) GIHP « A BRACHE KOR »	86
ANNEXE 3.....	92
Concertation avec les autres Autorités Organisatrices de Transports.....	92
c) Concertation avec le Conseil Régional de Picardie, et le Syndicat des Transports de l'Île-de-France (S.T.I.F.).....	92
d) Concertations avec les autres départements.....	96
e) Concertations avec les autres A.O.T.U.....	104



CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DU CONTEXTE

1-A Un nouveau cadre législatif

1-A1 La Loi du 11 février 2005

a) Une nouvelle avancée en faveur des personnes handicapées

La loi du 11 février 2005 marque une étape importante dans le développement et l'organisation des transports collectifs français.

Centré sur l'autonomisation et l'égalité de traitement des personnes handicapées, le texte prévoit, dans ses articles 45 et suivants, un important volet concernant les déplacements.

D'après ce texte, en premier lieu, toutes les Autorités Organisatrices de transport doivent élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la loi.

En second lieu, en application de ce schéma d'accessibilité, les collectivités devront ouvrir leurs transports publics aux personnes qui ne peuvent aujourd'hui – pour une raison ou pour une autre – disposer d'un libre accès aux gares, stations, points de vente de titres, points d'informations et véhicules de transports publics.

b) L'accessibilité de la chaîne de déplacements

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs répartit la compétence « transports publics » sur différentes collectivités publiques : l'État lui-même, les régions, les départements, les communes ou regroupements intercommunaux.



Or, dans le texte précité, le législateur a pris bien soin de préciser : "*La chaîne du déplacement, qui comprend les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite*"¹.

La circulaire d'application de cette loi insiste sur ce point : "*Les différentes Autorités Organisatrices des transports publics urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner dans l'élaboration de leurs schémas respectifs*".

Cet aspect apparaît important car les risques sont réels qu'une ligne de transport soit rapidement rendue accessible suivant certaines modalités spécifiques alors qu'une autre, en correspondance directe mais gérée par un organisateur différent, le soit beaucoup plus tard ou différemment. De plus, le cheminement piétonnier entre l'une et l'autre, parfois administré par une tierce personne, ne devra pas être oublié.

c) Tous les handicaps sont concernés

La loi de février 2005 rappelle qu'il convient de ne pas assimiler les personnes handicapées aux seuls usagers en fauteuil roulant : "*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.*"²

Cette définition a le mérite de rappeler :

Que le handicap n'est pas que moteur, mais qu'il est également intellectuel ou sensoriel ;

Que l'on ne parle de personne handicapée que si l'altération est longue, ou bien permanente, ce qui signifie que ni une femme enceinte ni une personne plâtrée à la suite d'une fracture ne sont considérées comme handicapées.

L'accès aux transports publics peut être empêché par de nombreux facteurs physiques ou psychologiques, et il ne s'agira pas uniquement, pour les Autorités Organisatrices, de supprimer ou de contourner les marches, les dénivelés, les lacunes horizontales ou verticales susceptibles d'empêcher une personne en fauteuil roulant d'accéder aux gares, arrêts, stations ou véhicules.

¹ Extrait de l'article 45

² Extrait de l'article 2, lequel reprend stricto sensu l'article L – 114 du Code de l'Action Sociale et des Familles



Les handicaps visuels et auditifs doivent tout autant être pris en compte, et leur oubli entraverait les possibilités de déplacements d'une fraction importante de la population.

Plus difficiles à traiter, les problèmes d'ordre psychiques ou cognitifs ne doivent pas pour autant être négligés.

1-A2 Les obligations nées de la Loi et de ses textes d'application

a) L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports aux personnes handicapées doit décrire :

Les modalités de la mise en accessibilité du réseau considéré ;

Les éventuels cas de dérogation à la mise en accessibilité complète, et les services de substitution qui viennent pallier aux carences ;

Les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;

La programmation des investissements à réaliser pour satisfaire aux objectifs de la loi ;

Les conditions de la mise à jour du schéma dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

b) Les véhicules des transports publics

Tous les nouveaux véhicules de transports publics achetés par les Autorités Organisatrices de Transports ou les transporteurs doivent être accessibles aux personnes atteintes de tous types de handicaps.

Une circulaire ministérielle a cependant assoupli cette règle concernant les véhicules affectés aux transports scolaires : les A.O.T. peuvent renouveler leur parc avec des véhicules non accessibles jusqu'au 12 février 2015, à condition que le matériel de remplacement soit équipé de ceintures de sécurité.

c) Les arrêts d'autobus ou d'autocars

Tous les arrêts de transports publics doivent être mis en accessibilité, en se conformant aux prescriptions de l'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.

Concernant l'information des voyageurs, à chaque emplacement d'arrêt :



Les lignes de transport et leur destination doivent être indiquées ;

Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne, doit être inscrit sur le poteau arrêt ou l'abribus en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond. Le nom du point d'arrêt doit pouvoir être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond.

d) Les gares et les établissements recevant du public

Les gares routières et les autres établissements recevant du public intégrés au système de transport public départemental doivent répondre aux critères d'accessibilité mentionnés aux décrets n° 2006-555 et 2006-1657, ainsi qu'à leurs arrêtés.

Ces prescriptions incluent en particulier des éléments concernant :

L'entrée, la circulation, la sortie du bâtiment,

La possibilité d'avoir accès à l'ensemble des services qui y sont délivrés.

e) L'information et la vente des titres

Les espaces d'information et de vente de titres de transports doivent également être rendus accessibles à toutes les personnes handicapées et pour se faire, doivent répondre aux normes suivantes :

La hauteur des guichets se situe entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Une aire de rotation doit être prévue, comprise entre 0,90 mètre et 1,30 mètre ;

Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief.

Par ailleurs, les sites Internet doivent être accessibles aux personnes malvoyantes, c'est à dire répondre à la norme internationale W3C³.

1-A3 Les dérogations à la mise en accessibilité complète du réseau

Une A.O.T. peut, sous certaines conditions décrites ci-après, se soustraire à une mise en accessibilité complète de tous les éléments de son système de transports.

Un arrêté spécifique sur ce thème est toujours en attente de publication..



Les cas de dérogations pour motif d' « impossibilité technique avérée » sont exposés ci-après.

a) Les arrêts d'une ligne accessible

Lorsqu'une A.O.T. a décidé de la mise en accessibilité d'une ligne donnée, tous les arrêts sur voirie située sur cette ligne doivent être eux-mêmes traités conformément aux textes précités, afin de permettre l'embarquement ou la dépose d'usagers en situation de handicap.

Cependant, si le gestionnaire de la voirie ne peut satisfaire, pour un arrêt donné, à toutes les exigences de la loi, il peut déroger à l'obligation posée par les textes en utilisant la procédure « d'Impossibilité Technique Avérée ».

La demande de reconnaissance de l'impossibilité technique avérée est formulée au Préfet par le gestionnaire de la voirie, en vertu de l'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.

L'article 2 de cet arrêté précise notamment :

« En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

- la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet*
- la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;*
- lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.*

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier. »



b) Les établissements recevant du public

S'agissant des établissements recevant du public, et en particulier des gares routières, trois cas de dérogations sont prévus :

En cas d'impossibilité technique résultant de contraintes liées à la topographie, aux constructions existantes ;

En raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;

Lorsque les travaux d'accessibilité sont susceptibles d'avoir des conséquences excessives sur l'activité de l'établissement.

Les dérogations seront accordées par arrêté préfectoral sur demande du gestionnaire de l'établissement après avis conforme de la Commission Consultative Départementale de la Sécurité et de l'Accessibilité. Elles s'accompagnent obligatoirement de mesures de substitution pour les établissements recevant du public remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ferroviaires ou routières de voyageurs.

c) Le système de transport dans sa globalité

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif pris dans leur ensemble est limité à deux cas :

Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés : ces derniers ne sont pas astreints à respecter le délai limite de dix ans pour rendre leur réseau accessible ;

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

Dans le cas du réseau de transports dans son ensemble et par référence à la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite, l'impossibilité technique avérée peut être déclarée dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental). 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'autre 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..

Cependant, aucun texte ne prévoit, dans ce cas, une autorisation du Préfet et un passage devant la C.C.D.S.A.

Si l'impossibilité technique est reconnue, l'Autorité Organisatrice de Transport concernée doit mettre en œuvre des transports de substitution dans un délai de trois ans à compter de la date de la reconnaissance.



Pour les usagers, le coût du transport de substitution ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

1-B Le réseau départemental

Le Conseil Général de l'Oise est l'autorité organisatrice des transports publics sur l'ensemble du territoire départemental à l'exception des onze Périmètres de Transports Urbains suivants :

la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, (réseau « TUB » Transports Urbains de Beauvais) ;

la commune de Chantilly, desservie par le réseau de transport « DUC » (Desserte Urbaine Cantilienne) ;

l'Agglomération de la Région de Compiègne, qui a en charge le service de transports urbains, appelé « TIC » (Transports Interurbains de Compiègne) et le service de transport à la demande, appelé « ALLOTIC » ;

la Communauté d'Agglomération Creilloise, dont le réseau « STAC » (Service des Transports de l'Agglomération Creilloise) dessert toutes les communes cohérentes à l'E.P.C.I. ;

la commune de Liancourt qui assure une ligne de marché et une desserte vers la gare de Rantigny ;

la commune de Senlis, desservie par le « TUS » (Transport Urbain Senlisien) ;

la Communauté de Communes des Sablons dont le réseau de transports s'articule autour de transports à la demande communal et cantonal « Sablons bus », fonctionnant sur réservation téléphonique ;

la Communauté de Communes du Pays du Valois, qui gère un service de transport à la demande « Valois Mobilité » à vocation sociale ;

la Communauté de Communes du Pays de Thelle, qui a créé un service de transport à la demande à destination des gares et des bourgs centres, le « Pass'Thelle Bus » ;

la commune de Pont-Sainte-Maxence desservie par le « TUM » (Transports Urbains Maxipontains) dont toutes les lignes sont opérées en rabattement la gare SNCF ;

la commune de Noyon, qui a ouvert deux lignes de bus en septembre 2008, opérées également en rabattement à la gare SNCF.

La coordination de l'ensemble de ces réseaux est optimisée grâce à la création d'un Syndicat Mixte, le S.M.T.C.O., dont les compétences et les missions sont les suivantes :

Coordonner toute l'offre de transports collectifs organisée sur le territoire départemental ;



Mettre en place et piloter un système d'information multimodale, une centrale de réservation pour les services de transports à la demande, et une centrale de covoiturage ;

Favoriser la création d'une tarification coordonnée ;

Développer et mettre en œuvre des coopérations entre les acteurs du transport des collectivités et territoires limitrophes.

Le réseau de transport départemental est mis en œuvre au moyen d'une D.S.P. découpée en trois lots. Il est composé de :

63 lignes régulières et 560 circuits scolaires fréquentés par plus de 50.000 élèves ;

450 circuits scolaires handicapés CLIS (CLasse d'Intégration Scolaire), UPI (Unité d'Intégration Pédagogique) et primaires en zone rurale isolée ;

12 services de marché, fonctionnant sur réservation téléphonique ;

un service de transport adapté, nommé « Oise Mobilité Transport Adapté », exploite par des véhicules spécialement aménagés, permettant à toute personne handicapée, domiciliée dans l'Oise, âgée de plus de 18 ans, titulaire d'une carte d'invalidité à 80%, de se déplacer à l'intérieur du département de l'Oise.

Certaines lignes sont en correspondance avec le pôle de Roissy.

Le réseau comprend 2.363 points d'arrêts répartis sur les 5.860 km² du département.



CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE DE L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

Comme précisé précédemment, et comme toutes les Autorités Organisatrices de Transports de France, le Conseil Général de l'Oise a décidé d'élaborer son Schéma Directeur d'Accessibilité des transports publics aux personnes handicapées, en concertation avec les associations isariennes les plus représentatives des publics concernés.

Afin de mieux se conformer aux obligations édictées par la loi, le Conseil Général de l'Oise a confié au bureau d'études O. Darmon Consultants, le soin de réaliser une étude préparatoire à la rédaction de ce schéma.

Les différentes phases de travail sont décrites ci-après, de manière synthétique .

Date de réalisation des travaux	Thème	Travail effectué	Date de présentation des travaux
Septembre et Octobre 2008	Rappel des textes	<ul style="list-style-type: none">Synthèse et présentation des obligations législatives et réglementaires concernant l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées	17 octobre 2008



<p>D'Octobre 2008 à Février 2009</p>	<p>Enquête auprès des centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un questionnaire à l'intention des directeurs de centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées • Analyse et synthèse des réponses aux questionnaires • Rencontre de quatre directeurs de centres spécialisés pour l'accueil, l'accompagnement et le soin des personnes handicapées • Synthèse des concertations avec les directeurs de centre 	<p>12 et 13 février 2009 3 mars 2009 18 mars 2009</p>
<p>D'Octobre 2008 à Mars 2009</p>	<p>Concertation avec les associations représentatives des personnes handicapées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un guide d'entretien à l'intention des associations représentatives des personnes handicapées • Rencontre de trois associations représentatives de personnes handicapées • Synthèses des concertations avec les associations • Diaporama concernant l'analyse des besoins de déplacements des personnes handicapées 	<p>16 janvier 2009 3 mars 2009</p>
<p>Décembre 2008</p>	<p>Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts et préconisations d'aménagements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Note de travail : Prescriptions techniques pour l'accessibilité des arrêts de transports publics ; • Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts, des points d'échange intermodaux, et de l'information voyageurs ; • Diaporama de présentation d'autocars accessibles et de l'audit des arrêts. 	<p>12 décembre 2008</p>
<p>D'Avril à Septembre 2009</p>	<p>Scénarios de mise en accessibilité du réseau</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diaporama : Scénarios de mise en accessibilité du réseau départemental, et présentation de trois hypothèses de travail • Diaporama : Lignes susceptibles d'être rendues accessibles aux personnes handicapées • Diaporama de présentation à la Journée de l'Autonomie organisée par les associations représentatives des personnes handicapées • Représentations cartographiques 	<p>24 avril 2009 28 mai 2009 25 juin 2009</p>



		<ul style="list-style-type: none"> • Conception et chiffrage de trois scénarios 	
De Juin à Septembre 2009	Concertation avec les autres A.O.T.	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un guide d'entretien • Entretiens téléphoniques avec les directeurs transports des A.O.T. dont le réseau est en correspondance avec le réseau départemental de l'Oise • Tableau de synthèse des réponses • Diaporama de présentation de la synthèse des réponses 	8 décembre 2009
Septembre 2009	Planification de la mise en accessibilité du réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Conception et présentation de 8 fiches actions concernant la mise en accessibilité du réseau • Chiffrage de chacune de ces fiches 	11 septembre 2009 8 décembre 2009
Octobre 2009	Dépôt de plainte	<ul style="list-style-type: none"> • Conception d'un formulaire de réclamations à l'intention des personnes handicapées 	8 décembre 2009



CHAPITRE 3 : PRINCIPAUX RÉSULTATS

Pour chacun des thèmes précités, la méthode de travail et les différents résultats obtenus au cours des différentes phases ayant conduit à l'élaboration du projet de Schéma Directeur d'Accessibilité des transports départementaux de l'Oise sont détaillés ci-dessous.

3-A Rappel des textes

3-A1 Méthode

Dans un premier temps, il s'est agit de rechercher puis d'analyser l'ensemble des textes législatifs et réglementaires ayant trait à l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées et enfin, de réaliser un document de compilation de ces textes.

3-A2 Résultats

Une note technique reprenant les principaux textes en la matière a été établie.

Celle-ci a été reprise sous forme de diaporama, afin de les présenter et de les commenter lors d'une réunion de travail à Beauvais.

Cette note reprenait et explicitait des éléments sur :

La Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne ;

La Directive 2001/85 du 20 novembre 2001 ;

La Loi du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées ;

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 ;

La Loi du 13 juillet 1991 (apports, applications) ;

La Loi 2005-102 du 11 février 2005 (généralités, apports, directives et décrets d'applications).



3-B Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts et préconisations d'aménagements

3-B1 Méthode

La méthode employée pour auditer l'accessibilité actuelle des arrêts, puis présenter toute proposition d'aménagement afin d'améliorer leur accessibilité, s'est décomposée en deux étapes :

Une visite et un reportage photographique sur le terrain ;

Une évaluation technique et financière des travaux à mener sur les arrêts audités.

a) La visite terrain

La première partie du travail a consisté en plusieurs journées de visites terrain dont l'objectif était :

De rechercher des arrêts d'autocars représentatifs de la variété des sites que l'on peut trouver dans le département de l'Oise ;

De photographier une centaine d'entre eux sous plusieurs angles ;

D'évaluer les facteurs de leur accessibilité ou de leur non accessibilité actuelles ;

De montrer, de manière pédagogique et didactique, les travaux qui devaient être réalisés sur chacun d'entre eux afin de les rendre accessibles à tous types de handicaps.

Lors de chacun des audits de terrain, les points suivants ont été étudiés en particulier :

La hauteur des trottoirs (quand ils existent) et la qualité des cheminements ;

La largeur de l'espace d'attente réservé aux voyageurs ;

La possibilité de stationnement des véhicules à quai, notamment lorsque plusieurs véhicules doivent stationner à la suite, (inter-distances entre poteaux) ;

La largeur du passage entre l'arrêt et le point de montée dans l'autocar ;

Les passages piétons ;

La présence d'informations visuelles et sonores, et la conformité de la taille et du contraste des caractères.

La hauteur des guichets et des panneaux d'information ;



Les points d'échanges intermodaux ont fait l'objet de la même analyse.

A titre d'exemple, quelques photographies prises lors de cette phase, assorties de leurs commentaires sont reprises en ANNEXE 1.

b) La mise en accessibilité des arrêts

Sachant que les points d'arrêts nécessitent, suivant leur emplacement, des travaux d'ampleur variable pour être rendus accessibles aux personnes handicapées, l'ensemble des audits ont été classés de la façon suivante :

Arrêts de type « Villes » ;

Arrêts de type « Villages » ;

Arrêts de type « Point d'échange » ;

« Information-voyageurs » aux points d'arrêt.

3-B2 L'évaluation des travaux à mener

L'audit de terrain que a permis de constater que, suivant l'implantation des arrêts, certains points d'aménagement émergeaient de manière récurrente :

Pour les arrêts situés en villes :

- Ø Créer une zone de stationnement pour l'autocar. Si la zone existe déjà, réaménager celle-ci pour faciliter la mise à quai de l'autocar ;
- Ø Supprimer des stationnements voiture aux approches des points d'arrêts, et remédier au stationnement irrégulier ;
- Ø Élargir les zones d'attentes réservées aux usagers ;
- Ø Supprimer les obstacles gênant l'accès au véhicule ;
- Ø Permettre le déploiement de l'élévateur ;
- Ø Permettre l'accès à l'abribus et à l'information voyageurs ;
- Ø Rendre les passages piétons accessibles (abaissement des trottoirs, band d'éveil de vigilance) ;

Pour les arrêts situés en villages :

- Ø Matérialiser les arrêts ;



- Ø Modifier ou déplacer la zone de stationnement des autocars lorsqu'elle se situe dans un virage, sur un parking, ou encore, sur le trottoir ;
- Ø Créer une zone de stationnement pour les véhicules ;
- Ø Aménager des trottoirs au droit de l'arrêt, si ils en existent déjà, améliorer la qualité du sol ;
- Ø Supprimer les obstacles gênant l'accès à l'autocar ;
- Ø Informations aux arrêts (lignes, destinations et horaires) inexistante ou peu accessible ;
- Ø Créer ou traiter les passages piétons afin de les rendre accessibles ;
- Ø Créer des cheminements piétons accessibles amont et aval, afin d'éviter les cheminements sur route ;

Pour les points d'échange :

- Ø Modifier l'aire de stationnement pour permettre le déploiement de l'élévateur ;
- Ø Faciliter la mise à quai de l'autocar, l'accostage sur trottoir étant difficile ;
- Ø Veiller à la conformité de la taille et des contrastes des caractères sur les panneaux d'informations;
- Ø Abaisser les traversées piétons pour permettre l'accès aux gares ;
- Ø Supprimer des obstacles entravant la montée dans l'autocar ;
- Ø Adapter les hauteurs des guichets de vente et des panneaux d'information.

Pour l'information voyageur aux points d'arrêt :

- Ø Indiquer le numéro de ligne sur les têtes ;
- Ø Donner une information complète concernant l'Origine et la Destination de la ligne;
- Ø Améliorer la transparence des supports d'informations (éviter le plexiglas) ;
- Ø Veiller à installer les cadres informations à la hauteur des yeux d'une personne en fauteuil roulant ;
- Ø Veiller à la conformité de la taille et des contrastes des caractères pour les têtes et les fiches horaires.

En fonction des différents travaux à mener sur chaque arrêt, une estimation financière de leur coût a été réalisée, ce qui a conduit à émettre les propositions budgétaires dans la phase d'élaboration des scénarii.



3-C Enquête auprès des centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées

3-C1 Méthode

Afin de bien cerner les besoins de déplacements des personnes handicapées fréquentant régulièrement une structure spécialisée, la MDPH a fourni la liste des Centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées.

Par la suite, un questionnaire détaillé destiné aux responsables de ces structures a été établi. Celui-ci avait pour objectif de quantifier et qualifier les besoins de déplacements en transports publics pour les personnes souffrant de handicaps physiques, sensoriels ou mentaux, et fréquentant lesdits centres.

3-C2 Résultats

Les trois quarts des structures destinataires de ce questionnaire représentant 979 personnes ont fait parvenir une réponse. Leur commune d'implantation est représentée sur les cartes reprises en ANNEXE 2:

L'analyse des questionnaires reçus a permis :

de répertorier ces centres, par nature de handicap traité ;

de réaliser une représentation cartographique de l'implantation des centres concernés, et des lieux de résidence des personnes handicapées qui les fréquentent (voir 4 exemples de cartes en ANNEXE 2) ;

L'analyse des réponses à ces questionnaires a permis :

de constater une fréquence de déplacements majoritairement pluri-hebdomadaire, de et vers les centres ;

de lister les modes de transports utilisés pour ces déplacements : véhicules détenus par les centres, services de transports Oise Mobilité Transport Adapté, voitures particulières ;

de répertorier les obstacles auxquels sont confrontées les personnes handicapées lorsqu'elles souhaitent emprunter le réseau départemental de l'Oise et les conditions sous lesquelles elles pourraient les utiliser sans contrainte ;

de présenter les principaux souhaits attendus en matière de mise en accessibilité du réseau de transport départemental :

- Ø Mise en accessibilité des véhicules ;
- Ø Création de nouvelles dessertes ;



- Ø Lignes directes, sans changement ;
- Ø Présence d'un accompagnateur ;
- Ø Création d'une navette reliant le Centre à l'arrêt de car le plus proche ;
- Ø Adaptation des horaires des courses aux horaires de centres, demande d'horaires adaptés et plus fréquents.

3-D Concertations avec les directeurs de centres spécialisés et avec les associations représentatives

3-D1 Méthode

Cette phase a consisté en l'organisation de rencontres avec les directeurs de centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées et avec des associations représentatives de la variété des handicaps.

Les réunions se sont tenues respectivement, les 12 et 13 février, et le 18 mars 2009.

3-D2 Résultats

Chacune des concertations a fait l'objet d'un compte rendu, et les principales remarques et demandes qui ont été formulées à ces occasions sont reprises en ANNEXE 2.

3-E Concertation avec les autres Autorités Organisatrices de Transports

3-E1 Méthode

La loi de février 2005 précise que les schémas d'accessibilité des transports publics de voyageurs doivent concerner non seulement chacun des réseaux de transports, mais également l'ensemble des points de correspondance qui permettent de passer des uns aux autres.



La directive d'application de cette loi suggère que les A.O.T. organisent entre elles les concertations qui s'avèrent nécessaires afin de garantir que les points de correspondance entre les différentes lignes qu'elles gèrent sont traités en accessibilité.

Aussi, afin de prendre connaissance de l'état d'avancement et des principales orientations de leur propre schéma d'accessibilité, ces différentes AOT ont été concertées :

Du Conseil Régional de Picardie, et du Syndicat des Transports de l'Île-de-France ;

Des onze A.O.T.U. du département ;

Des Conseils Généraux voisins.

À cet effet, une note comportant plusieurs thèmes de réflexion sur ce point a été réalisée et envoyée à chacune de ces A.O.T.

Les destinataires de l'envoi étaient les suivants :

Le Conseil Régional de Picardie ;

Le Syndicat des Transports de l'Île-de-France (S.T.I.F.) ;

Le Conseil Général de l'Aisne ;

Le Conseil Général de la Somme ;

Le Conseil Général de la Seine-Maritime

Le Conseil Général de l'Eure

Les autorités organisatrices de transports urbains de :

Communauté d'Agglomération du Beauvaisis ;

Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne ;

Communauté de Communes des Sablons ;

Communauté de Communes du Pays de Thelle ;

Communauté de l'Agglomération Creilloise ;

Ville de Chantilly ;



Ville de Crépy-en-Valois ;

Ville de Pont-Sainte-Maxence ;

Ville de Senlis ;

Ville de Liancourt ;

Ville de Noyon.

Chacune de ces collectivités a été contactée par téléphone afin de recueillir leurs avis et orientations sur leur propre schéma d'accessibilité de leur réseau de transports aux personnes handicapées.

3-E2 Résultats

Les réponses fournies par les A.O.T. ont été synthétisées et reprises dans le tableau en ANNEXE 3.

Certaines AOT ont achevé leur SDA :

- La région Picardie a voté son schéma directeur en mai 2009, 80 % des rames seront accessibles en 2015 et 100 % en 2020, tous les autocars seront accessibles dès 2011 et 3 lignes sur 6 le sont déjà.
- La région Ile de France a voté son schéma directeur en juillet 2009, la mise en accessibilité des rames s'effectuera en fonction de leur renouvellement,.
- Le Conseil général de l'Aisne a voté son schéma directeur en février 2009, les 80 les lignes régulières et les 4 TAD seront traités en accessibilité, les 114 autocars de lignes seront accessibles en 2015.
- Le Conseil général de l'Eure a voté son schéma directeur en juin 2009, 150 arrêts répartis sur les 34 lignes régulières seront traités en accessibilité, les TAD seront tous rendus accessibles, les 90 autocars seront rendus accessibles à raison de 8 véhicules par an (subvention de 15 000 €/car).

Le Conseil général de Seine Maritime n'a pas encore adopté son schéma directeur et le Conseil général de la Somme ne l'a pas encore commencé.



3-F Scénarios de mise en accessibilité du réseau départemental de l'Oise

a) Méthode

L'objectif de cette phase était d'évaluer la meilleure stratégie de mise en accessibilité du réseau. Ainsi, plusieurs hypothèses contrastées de mise en accessibilité du réseau ont été élaborées et comparées.

Trois scénarios synthétisés ci-après ont été conçus :

- ? Scénario N°1 : l'objectif de ce scénario est de rendre accessibles toutes les lignes du réseau (lignes régulières et services scolaires) à tous types de handicaps. Il s'agit donc de rendre accessibles tous les véhicules, tous les points d'arrêts, toutes les gares routières, dépositaires et autres points de vente des titres, et tous les systèmes d'informations « de visu » (guichets), oraux (téléphoniques) ou télématiques (site Internet). Seules échappent à la mise en accessibilité les parties du système de transports qui, pour des motifs strictement techniques, ne pourraient être ouverts à tel ou tel type de handicap.
- ? Scénario N° 2 : l'objectif de ce scénario est semblable au premier mais n'applique les mesures qu'aux lignes régulières et non pas aux services scolaires ;
- ? Scénario N° 3 : ce scénario évalue l'opportunité de ne traiter en accessibilité que certaines lignes régulières jugées prioritaires à l'horizon 2015, et de les compléter par un service de transport à la demande de substitution, permettant le déplacement au coût du réseau, pour les usagers des lignes non traitées.

b) Résultats

b1) Le scénario 1

Le premier scénario a pour objectif de traiter toutes les lignes régulières et tous les services scolaires en accessibilité. Le principe en est le suivant :

Renouvellement de tous les cars de lignes régulières et scolaires (316 cars pour les lignes régulières, avec réutilisation en services scolaires, et 164 cars affectés aux services scolaires) ;



Mise aux normes complète de tous les arrêts de lignes régulières et de services scolaires (2.363 arrêts, 12 thèmes à traiter par arrêt, tous types de handicaps confondus. Ceci représente environ 40 chantiers à lancer par mois (études d'implantation du nouvel arrêt, concertation communes, appel d'offres, travaux, réception) ;

Les clients en situation de handicap voyagent dans les autocars de lignes avec tous les autres clients, et ce pour tous types de handicap ;

Pas de système de transport à la demande (l'impossibilité technique n'est pas demandée, il n'y a donc pas de système de substitution).

L'estimation financière de ce premier scénario a été calculée comme suit :

Thème	Investissement Fonctionnement	Délai maximum	Estimation H.T.
Accessibilité du parc tous véhicules	F	480 autocars à traiter, 10.000 à 15.000 € H.T. par véhicule, suivant marque et modèle (<i>parc pas entièrement accessible en 2015</i>)	6 M€
Information voyageurs	I	Équipement progressif des 316 cars de lignes régulières	3,2 M€
Formation du personnel	F	655 conducteurs et autres personnels à former	0,2 M€
Traitement des arrêts	I	2.363 arrêts à traiter d'ici à 2015 (≈ 40 chantiers par mois)	41 M€
Traitement des accès à l'arrêt pour les communes	I		Non chiffré (en dizaines de M€)
TOTAL 50,4 M€	Investissement	50,2 M€	
	Fonctionnement	0,2 M€	



Les avantages et les inconvénients de cette première hypothèse sont les suivants :

Avantages :

- Ø Respect strict de la loi de février 2005 concernant les lignes régulières et les services scolaires : les clients en situation de handicap voyagent dans les mêmes conditions que les valides ;
- Ø Pas de nécessité de concevoir un transport de substitution : aucune obligation légale de conserver « O.M.T.A. » (le coût pourrait être réaffecté dans le S.D.A.) ;
- Ø Accroissement du confort et de la sécurité globale aux arrêts : traitement sécurisera l'attente de tous les voyageurs.

Inconvénients :

- Ø A-t-on la possibilité technique et financière de traiter 40 arrêts par mois ?
- Ø Les arrêts urbains doivent également être traités, et devront accueillir des cars interurbains (concertations à prévoir) ;
- Ø A-t-on la possibilité technique et financière d'accélérer le renouvellement du parc ;
- Ø La problématique de l'accrochage du fauteuil roulant au plancher du véhicule laisse un aléa sur le temps de parcours ;
- Ø L'autocar n'accepte que 1 à 2 U.F.R. :
 - § Diminution du nombre de fauteuils par car (- 6 si un U.F.R., - 10 si deux U.F.R.) ;
 - § Nécessité de prévoir des renforts en heures de pointe ou d'accroître la capacité des véhicules, et de chiffrer le coût de ces mesures ;
 - § Possibilité également d'accepter des passagers debout dans les autocars.
- Ø Peu d'exemple de succès de ces politiques pour des lignes départementales ;
- Ø Risque d'incohérence si les arrêts sont traités mais pas les cheminements piétons qui y mènent.

b2) Le scénario 2

Le deuxième scénario envisage le traitement en accessibilité de toutes les lignes régulières uniquement.

Les conséquences en sont les suivantes :

969 arrêts à aménager au lieu de 2.363. Ceci représente environ 16 chantiers à lancer par mois au lieu de 40 ;



316 cars à rendre accessibles au lieu de 480 ;

Autres caractéristiques inchangées par rapport au scénario 1 ;

Les services de transports pour élèves handicapés sont maintenus.

L'estimation financière de ce deuxième scénario a été calculée comme suit :

Thème	Investissement Fonctionnement	Délai maximum	Estimation H.T.
Accessibilité du parc tous véhicules	F	316 autocars à traiter	3,8 M€
Information voyageurs	I	Équipement progressif des 316 cars de lignes régulières	3,2 M€
Formation du personnel	F	655 conducteurs et autres personnels à former	0,2 M€
Traitement des arrêts	I	969 arrêts à traiter d'ici à 2015 (16 chantiers par an)	16,7 M€
Traitement des accès à l'arrêt pour les communes	I		Non chiffré (en dizaines de M€)
TOTAL 23,9 M€	Investissement	23,7 M€	
	Fonctionnement	0,2 M€	

Avantages :

- Ø Respect strict de la loi de février 2005 concernant les lignes régulières et les services scolaires : les clients en situation de handicap voyagent dans les mêmes conditions que les valides ;
- Ø Pas de nécessité de concevoir un transport de substitution : aucune obligation légale de conserver « O.M.T.A. » (le coût pourrait être réaffecté dans le S.D.A.) ;
- Ø Accroissement du confort et de la sécurité globale aux arrêts : traitement sécurisera l'attente de tous les voyageurs.
- Ø De plus, les coûts et les délais sont plus réalistes.



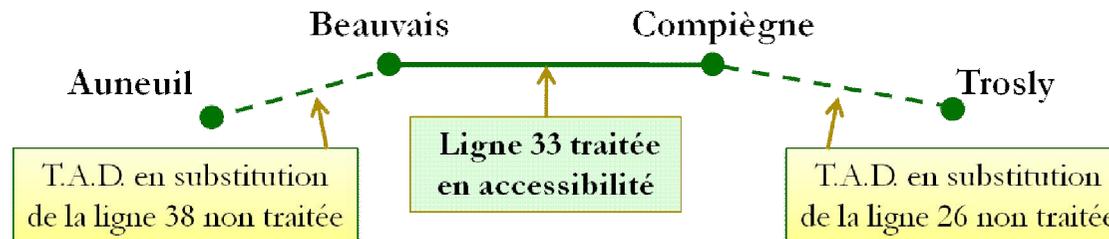
Inconvénients :

- ∅ Les inconvénients de ce scénario sont identiques à ceux du scénario 1 ;
- ∅ Cependant, les élèves dont le taux d'incapacité est < à 50 ou 80% ne sont pas pris en charge.

b3) Le scénario 3

Le troisième scénario envisage que seules, certaines lignes régulières jugées prioritaires soient traitées en accessibilité, et que celles-ci soient complétées par un service de transport à la demande de substitution, permettant le déplacement au coût du réseau, pour tous les usagers.

Il est à noter que des correspondances peuvent être aménagées entre les deux systèmes :



Le principe en est le suivant :

Le choix des lignes à rendre accessibles est déterminé par un ensemble de critères :

- ∅ La fréquentation de la ligne ;
- ∅ La desserte d'un centre accueillant et/ou hébergeant des personnes en situation de handicap ;
- ∅ La détention de gares accessibles sur la ligne ;

S'agissant du T.A.D. :

- ∅ Il ne peut être réservé que pour effectuer un déplacement sur une ligne non accessible ;
- ∅ Il est calé exactement sur le fonctionnement des lignes régulières (origines, destinations, tarifs et horaires identiques). À ce titre, il ne se substitue pas au service « Oise Mobilité Transport Adapté » ;

- ∅ Il ne peut être réservé que pour les jours et les heures de passage des lignes régulières ;
- ∅ Le prix du titre de transports est le même que celui du réseau (ticket à 2 €, abonnements,...) ;
- ∅ Il est accessible à toute personne justifiant d'une incapacité à prendre l'autocar (incapacité < à 80%, carte de stationnement, bénéficiaires d'associations ou de centres,...) ;

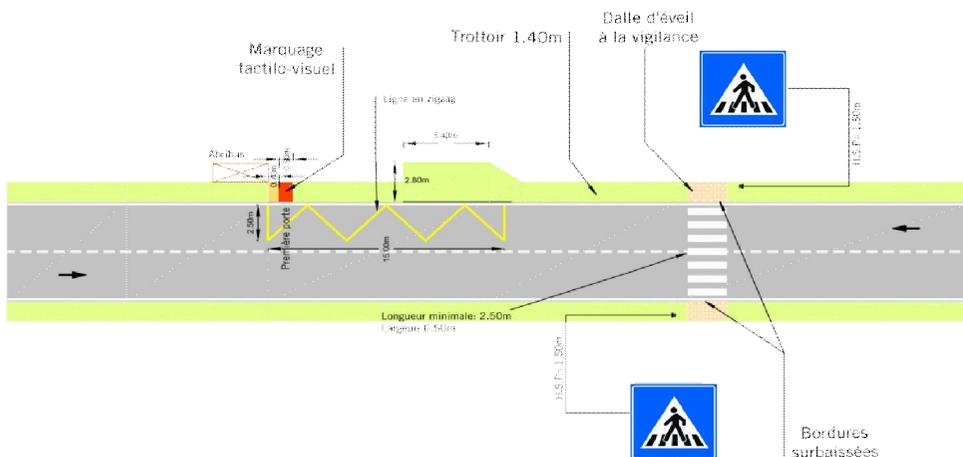
Au regard des critères définis, douze lignes prioritaires ont ainsi été retenues pour élaborer ce scénario. Ces douze lignes représentent 20% du réseau de lignes interurbaines qui en compte 63 mais concentrent 80% de la fréquentation du réseau.

Le nombre de véhicules à renouveler en adaptabilité sera suffisant pour exploiter ces lignes.

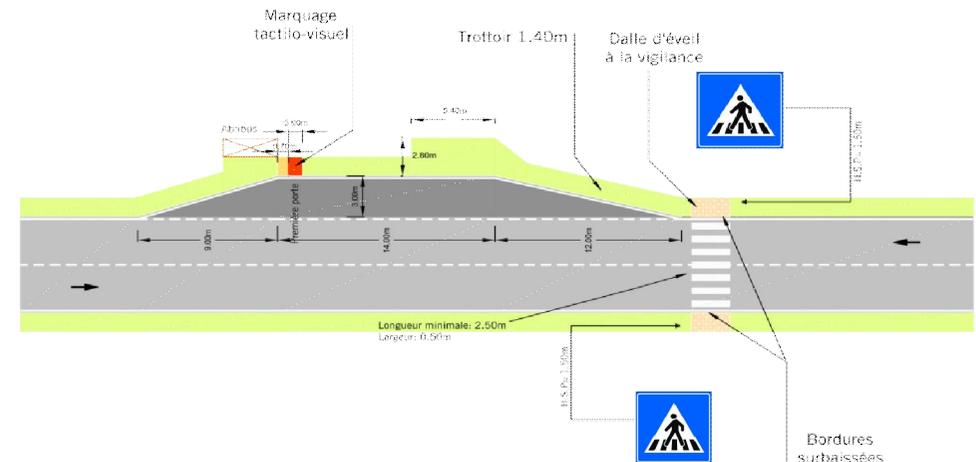
Les travaux à mener concernent 622 arrêts à traiter, (soit 10 arrêts par mois).

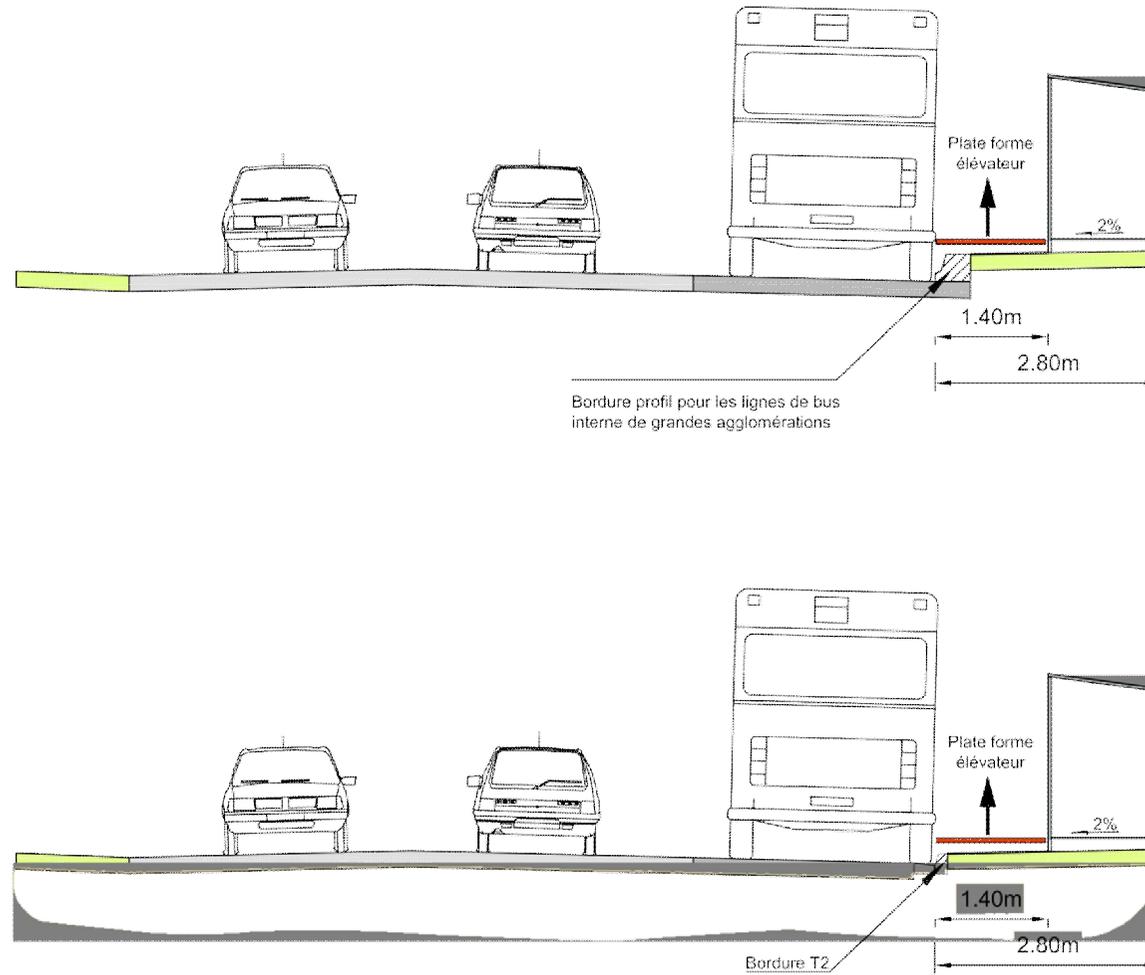
Ce scénario se justifie pleinement par rapport à la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005.

SCHEMA TYPE DE L'ARRET EN LIGNE EN AGGLOMERATION



SCHEMA TYPE DE L'ARRET EN ENCOCHE EN AGGLOMERATION





L'estimation financière de ce troisième scénario a été calculée comme suit :



Thème	Investissement Fonctionnement	Délai maximum	Estimation H.T.
Accessibilité du parc tous véhicules	F	Mise en accessibilité des autocars adaptables d'ici à 2015	1,2 M€
Information voyageurs	I	Équipement progressif des 316 cars de lignes régulières	3,2 M€
Formation du personnel	F	655 conducteurs et autres personnels à former	0,2 M€
Traitement des arrêts	I	622 arrêts à traiter d'ici à 2015 (10 chantiers par an)	10,7 M€
Traitement des accès à l'arrêt pour les communes	I		Non chiffré (en dizaines de M€)
TOTAL 15,3 M€	Investissement	15,1 M€	
	Fonctionnement	0,2 M€	



Synthèse financière des trois scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Arrêts	2.363 arrêts Coût : 41 M€	969 arrêts Coût : 16,7 M€	622 arrêts : Coût : 10,7 M€
Véhicules	480 cars Coût : 6 M€	316 cars Coût : 3,8 M€	Nombre suffisant Coût : 1,2 M€
Information voyageurs	Équipement progressif des 316 autocars de lignes régulières Coût : 3,2 M€		
Formation du personnel	655 conducteurs et autres personnels à former Coût : 200.000 €		
TOTAL sur 6 ans	50,4 M€	23,9 M€	15,3 M€
Service de substitution	Sans objet	Sans objet	12 véhicules sur l'ensemble du département Coût : 350.000 à 700.000 € par an dès 2011

Dès 2011, la dépense de fonctionnement nécessaire à la mise en œuvre du service de transport à la demande du scénario 3 est estimée entre 350 et 700 K€/an.



Conclusion :

Au regard des éléments de comparaison des 3 scénarii repris dans le tableau de synthèse, le comité de pilotage de l'étude, lors de sa dernière séance en date du 8 décembre 2009, a décidé de retenir le scénario 3 pour bâtir le schéma directeur d'accessibilité. Ce scénario consiste à mettre en accessibilité les douze lignes jugées prioritaires du réseau départemental, compte tenu des centres spécialisés et des gares accessibles qu'elles desservent et de leur fréquentation très importante. Ces douze lignes représentent 20 % des lignes du réseau départemental mais concentrent 80 % de la fréquentation du réseau. La mise en accessibilité de ces lignes est complétée par un service de transport à la demande de substitution, permettant le déplacement au coût du réseau, pour les usagers des lignes non traitées.



CHAPITRE 4 : FICHES ACTIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

Le Schéma Directeur d'Accessibilité consiste, d'une part, à mettre en accessibilité complète les 12 lignes jugées prioritaires du réseau départemental compte tenu des centres spécialisés et des gares accessibles qu'elles desservent et de leur fréquentation importante et d'autre part, à mettre en place un service de substitution sur les autres lignes.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité se décline sous la forme de fiches actions sur les thèmes suivants :

Les lignes à rendre accessibles ;

Les arrêts à rendre accessibles ;

Les services de substitution à mettre en œuvre ;

L'information voyageurs à bord des véhicules ;

L'information voyageurs aux arrêts ;

La formation des personnels ;

La poursuite de la concertation avec les associations ;

Le formulaire de réclamations.

4-A Les lignes autocars à rendre accessibles

4-A1 Objectif

Le Conseil Général de l'Oise souhaite rendre progressivement accessibles aux personnes handicapées, d'ici 2015, douze lignes régulières jugées prioritaires, soit 20% des 63 que compte le réseau. Ces 12 lignes représentent 80% de la fréquentation totale constatée sur des lignes régulières départementales.

Ce choix repose sur la hiérarchisation des lignes sur la base d'une analyse multicritères intégrant trois facteurs :

La fréquentation générale annuelle tous publics de la ligne ;



Le fait que la ligne desserve un centre accueillant et/ou hébergeant des personnes en situation de handicap ;

Le fait que la ligne desserve une gare accessible.

Ces douze lignes sont les suivantes :

Position	N° de ligne	Axe desservi
1	15	Senlis - Chantilly
2	4	Chantilly - Creil
3	33 ^E	Beauvais - Clermont - Compiègne
4	7	Creil - Senlis
5	14	Lamorlaye - Coye - Orry
6	37E	Méru - Cergy-Pontoise
7	12	Clermont - Rantigny – Creil
8	13	Senlis - La Chapelle-en-Serval - Orry
9	9	Boran - Gouvieux – Chantilly
10	33A	Clermont - Bresles - Beauvais
11	41	Gournay-en-Bray - Beauvais
12	35	Méru - Sainte-Geneviève - Beauvais



4-A2 Méthode de travail

Chaque année, le Conseil Général revalide la liste des lignes à traiter, et choisit deux ou trois lignes à équiper.

Ensuite, il négocie, puis signe avec l'exploitant de ces lignes un avenant, à la D.S.P. afin que celui-ci leur affecte des véhicules accessibles.

Les arrêts de ces lignes sont traités en accessibilité complète (voir thème spécifique).

Enfin, une communication adaptée est élaborée à l'attention de tous les Centres situés sur la ligne, et de toutes les associations représentatives (présentation de la nouvelle ligne, démonstrations, offres promotionnelles...).

4-A3 Budget alloué

Compte tenu du plan de renouvellement des véhicules intégré dans la D.S.P., le Conseil Général disposera, année après année, de suffisamment de véhicules pré-équipés pour faire face aux besoins. Il est cependant nécessaire de les doter des équipements de l'accessibilité.

Sept sont déjà accessibles :

1 sur la ligne 04 Creil - Chantilly

2 sur la ligne 13 Orry-la-Ville - Senlis

3 sur la ligne 14 Lamorlaye - Coye-la-Forêt - Orry-la-Ville

1 sur la ligne 15 Senlis – Chantilly

Le budget alloué est de 1,1 million d'euros pour 111 véhicules.

4-A4 Délais

Tous les autocars des douze lignes régulières précitées sont accessibles d'ici à 2015, en équipant deux ou trois lignes par an.



4-B Les arrêts à rendre accessibles

4-B1 Objectif

Le Conseil Général de l'Oise prévoit de rendre progressivement accessibles les arrêts des douze lignes précitées, exceptés ceux soumis à Impossibilité Technique Avérée, et pour lesquels leur déplacement est impossible.

4-B2 Méthode de travail

Chaque année, le Conseil Général établit, pour l'année suivante, une liste de lignes à traiter en accessibilité.

Tous les arrêts de ces lignes sont audités un par un, afin d'évaluer leur conformité à chacun des douze critères de l'accessibilité d'un arrêt d'autocar.

En cas d'I.T.A., le gestionnaire de la voirie gère la procédure de reconnaissance (C.C.D.S.A., Préfet). Il établit, en concertation avec la commune :

un projet de déplacement de l'arrêt (si nécessaire) ;

un projet d'aménagement de l'arrêt, assorti de son chiffrage.

La commune établit, de son côté, un projet d'aménagement de cheminements piétons amont et aval, des traversées piétons et de l'éclairage, également assorti d'un chiffrage.

Des concertations sont engagées en vue de parvenir à un accord sur le projet global et sur son financement. Les décisions d'aménagement sont prises en concertation.

4-B3 Budget alloué

Le budget annuel prévisionnel affecté à cette opération est de 10,7 millions d'euros d'ici à 2015. (Estimation de 620 arrêts maximum).

Cependant, ce budget n'inclut pas la maîtrise d'œuvre nécessaire pour mener à bien ce travail. (Estimation : 500 K €)

4-B1 Délais

Tous les arrêts susceptibles d'être traités en accessibilité sur les douze lignes régulières ci-dessus retenues le seront d'ici à 2015.



4-C Les services de substitution à mettre en œuvre

4-C1 Objectif

Dès lors qu'une ligne ne sera pas traitée en accessibilité d'ici à 2015, un transport de substitution doit être créé pour y suppléer.

Ce service, réservé aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, permettra de relier les lignes et arrêts non accessibles, aux arrêts ou aux points de correspondance accessibles.

4-C2 Méthode de travail

En premier lieu, les services du Conseil Général procéderont à un découpage du département en zones. (Les trois lots de la D.S.P. sont découpés en trois secteurs).

Ils définiront ensuite un Cahier des Charges qui explicite la mission demandée au futur exploitant, à savoir : prendre en charge, aux mêmes heures, aux mêmes arrêts et au même prix, les personnes ayant émis une réservation préalable pour effectuer un trajet identique à la ligne régulière.

En second lieu, ils procéderont à une consultation (Marché Public ou D.S.P.) et choisiront les exploitants.

Enfin, ils mettront en œuvre le service, avec une communication adaptée.

4-C3 Budget alloué

Le budget affecté à cette opération est estimée entre 350.000 € et 700.000 € par an pour douze véhicules en service sur l'ensemble du département.

4-C4 Délais

Le service doit être opérationnel en 2011 pour les lignes non traitées.

4-C5 Règles d'exploitation O.M.T.A.

Problématique



- ∅ La Loi de Février 2005 ne prévoit pas la création d'un service spécifique, de porte à porte à une certaine catégorie d'usagers du type O.M.T.A.

Propositions :

- ∅ Réaffirmer, même si cela n'est pas prévu par les textes, la nécessité de maintenir O.M.T.A. dans son principe ;
- ∅ Recenser les éventuelles améliorations des règles d'exploitation du service ;
- ∅ Proposer puis formaliser un nouveau règlement d'exploitation.

4-D L'information voyageurs à bord des véhicules

4-D1 Objectif

Le Conseil Général prévoit d'implanter un système d'annonces sonores et visuelles du prochain arrêt, dans tous les véhicules de lignes régulières.

4-D2 Méthode de travail

Le Projet SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité de l'Oise), porté par le S.M.T.C.O., prévoit l'implantation de tels systèmes dès 2011.

L'équipement comprend :

- un bandeau lumineux ou un écran annonçant le prochain arrêt ;
- une diffusion par haut-parleur intérieur du nom du prochain arrêt ;
- une diffusion par haut-parleur extérieur du numéro de la ligne et de la destination.

4-D3 Budget alloué

Le budget prévisionnel de cette action est évalué à 3,2 millions d'euros.

4-D1 Délais

Les 316 autocars de lignes régulières sont à équiper d'ici à 2015, ce qui correspond à 6 véhicules par mois.



4-E L'information voyageurs aux arrêts

4-E1 Objectif

Le Conseil Général de l'Oise prévoit d'entreprendre une étude de définition d'une charte de l'information voyageurs au point d'arrêt qui :
respecte toutes les normes de l'accessibilité ;
puisse être applicable sur tous les réseaux urbains et interurbain.

La charte définit :

La têtère de poteau (numéro de ligne, destination du car) ;

L'organisation du cadre horaire de l'abribus ou du poteau ;

Les symboles ou pictogrammes à utiliser par les personnes en déficience cognitive ;

Un modèle uniforme de fiche horaire, et de schéma de ligne ;

La signalisation des correspondances (lignes urbaines et interurbaines) ;

Il se charge de faire adopter cette charte puis de la mettre en œuvre sur les lignes traitées en premier lieu en accessibilité.

4-E2 Méthode de travail

Un groupe de travail spécifique intégrant un représentant de chaque A.O.T., ainsi que les associations, sera mis en place en concertation avec le S.M.T.C.O.

Il définit :

Un modèle uniforme de fiche horaire et de schéma de ligne ;

La signalisation des correspondances.

La nouvelle charte est ensuite testée avant d'être généralisée.



4-E3 Budget alloué

Cette action est dotée d'un budget d'études de 100.000 €.

4-E1 Délais

L'étude se déroulera sur toute l'année 2010.

4-F La formation des personnels

4-F1 Objectif

Le Conseil Général de l'Oise souhaite préparer les agents des délégataires en contact avec le public à accueillir, aider, transporter et éventuellement secourir des publics qui ne fréquentent pas aujourd'hui les autocars..

4-F2 Méthode de travail

Les délégataires proposent au Conseil Général de l'Oise un programme de formation de deux journées pour les conducteurs et les agents de vente sur les thèmes concernés.

La formation comporte :

Une sensibilisation aux différentes formes de handicaps ;

Un inventaire des difficultés de chacun concernant les transports publics ;

Le repérage et l'assistance de la personne perdue, angoissée, malade ou en difficulté quelconque ;

Les bons comportements à adopter dans chaque cas ;

La manipulation des systèmes techniques implantés dans les autocars ;

Cette formation est obligatoire et réactualisée tous les 5 ans.



Le Conseil Général de l'Oise amende et/ou accepte le programme. Les délégataires les mettent en œuvre et intègrent un bilan dans leur rapport annuel fourni au Conseil Général.

4-F3 Budget alloué

655 salariés doivent être formés pour un budget pédagogique de 200.000 € (à la charge des transporteurs).

4-F1 Délais

Les formations sont à mettre en œuvre entre 2010 et 2015, à raison de 130 conducteurs par an.

4-G La poursuite de la concertation avec les associations

4-G1 Objectif

L'élaboration du S.D.A. a donné lieu, à plusieurs réunions de concertations et de travail avec les associations (ce qui était prévu par les textes).

Mais la loi ne prévoit rien concernant la mise en œuvre du S.D.A., et les associations risqueraient de ne pas y participer.

Le Conseil Général de l'Oise s'engage à poursuivre la concertation avec les associations au-delà de la période présente.

4-G2 Méthode de travail

Un comité de pilotage permanent, présidé par un Vice-président du Conseil Général, et composé des services du Conseil Général et des associations, se réunit trois fois par an.

L'ordre du jour intègre :

un point sur les réalisations du trimestre précédent (arrêts aménagés, véhicules rééquipés ou achetés...);

un retour des associations sur ces réalisations ;



la présentation du programme du semestre suivant ;
des demandes ou remarques particulières.

À titre d'exemple, un groupe de travail composé d'associations représentant la variété des handicaps peut rédiger une note précisant des souhaits à insérer dans le Cahier des Charges de l'autocar accessible.

4-G3 Budget alloué

Cette action ne nécessite pas de budget particulier.

4-G1 Délais

Le groupe de travail est lancé dès l'approbation du présent Schéma Directeur d'Accessibilité.

4-H Le Formulaire de réclamations

Le Conseil Général de l'Oise conformément à la loi, doit mettre en place un registre de réclamations qui permet à une personne en situation de handicap d'exprimer l'entrave qu'elle a pu subir dans le cadre d'un déplacement sur le réseau.

Si un usager a été dans l'impossibilité d'effectuer un déplacement avec un autocar départemental, un formulaire de réclamations doit pouvoir leur permettre de formuler la difficulté ressentie.

Le Conseil Général de l'Oise doit répondre sous 30 jours à tout formulaire reçu.

Sont présentés ci-dessous les propositions des principaux thèmes figurant dans cette fiche de réclamations.



4-H1 Renseignements concernant l'utilisateur

Toutes les zones désignées par un astérisque (*) doivent être remplies.

Nom(*) : Prénom(*) :

Adresse(*) :

Code Postal(*) : Ville(*) :

Téléphone : Email :

Nature du handicap(*) :

4-H2 Personne avec qui communiquer (s'il ne s'agit pas de l'utilisateur)

Nom(*) : Prénom(*) :

Adresse(*) :

Code Postal(*) : Ville(*) :

Téléphone : Email :

4-H3 Détails sur l'entrave subie

Date de l'incident : N° de la ligne d'autocar :

OU Numéro du service « Oise Mobilité Transport Adapté » :

Lieu de l'incident (commune, lieudit, nom de l'arrêt, adresse exacte) :

.....
.....
.....



Nom du transporteur :

N° d'immatriculation de l'autocar ou du minibus :

Nature de la difficulté (cochez une ou plusieurs catégories) :

Information sur le réseau

- Difficulté concernant le plan du réseau
- Difficulté concernant les fiches horaires
- Difficulté concernant un autre document d'information
- Difficulté concernant les panneaux d'affichage en gare routière
- Difficulté concernant les écrans d'affichage dans les autocars
- Difficulté concernant les annonces sonores dans les autocars

Accès au point d'arrêt

- Difficulté concernant le cheminement piétons accédant à l'arrêt
- Difficulté concernant la traversée piétons près de l'arrêt
- Difficulté concernant l'éclairage de l'arrêt
- Difficulté concernant le repérage du quai de départ du véhicule

Embarquement/débarquement de l'autocar

- Difficulté concernant l'élévateur
- Difficulté concernant le repérage de la porte de l'autocar
- Difficulté concernant la hauteur des marches de l'autocar

Déroulement du voyage

- Difficulté concernant l'accès à une place assise



- Ø Difficulté concernant la ceinture de sécurité
- Ø Difficulté concernant le confort de conduite

La présence humaine

- Ø Difficulté concernant l'accueil en gare routière
- Ø Difficulté concernant le comportement des conducteurs

Décrivez en détail l'incident et expliquez les difficultés que vous avez rencontrées :

.....
.....
.....
.....

Décrivez votre proposition ou votre demande pour pallier à la difficulté :

.....
.....
.....

Fait le

à

Signature :



4-1 Conclusions

Le travail mené pendant 15 mois avec les associations représentatives, différents services du Conseil Général et les autres collectivités organisatrices de transports auront permis :

- de dresser un état des lieux de l'accessibilité actuelle du réseau ;
- d'engager la concertation avec les directeurs de centre et avec les associations concernant leur vécu de la situation actuelle et les pistes de travail à approfondir pour l'améliorer ;
- de présenter trois scénarios contrastés de mise en accessibilité du réseau ;
- d'approfondir et de traduire en fiches-actions celui qui aura paru le plus pertinent.

Dès lors que les élus départementaux auront approuvé ce programme de travail, il restera à commencer sa mise en œuvre.

Celle-ci nécessitera :

- des moyens financiers, ainsi qu'il a été précisé ci-dessus ;
- un investissement en temps de travail très important de la part des services du Conseil Général et des communes, car les travaux demandent beaucoup de préparations, de concertations, et de suivi.

Cependant, les efforts fournis ne seront pas vains : Parti d'une situation où l'accessibilité était très peu garantie, le réseau départemental de l'Oise sera, à ce prix, conforme dans cinq années aux objectifs fixés par la loi de 2005.

Ce projet viendra compléter les dispositifs déjà mis en œuvre par le Conseil général en faveur des déplacements des personnes à mobilité réduite notamment :

- service Oise mobilité transports adaptés
- service de transports scolaires particuliers pour les élèves handicapés.



ANNEXES



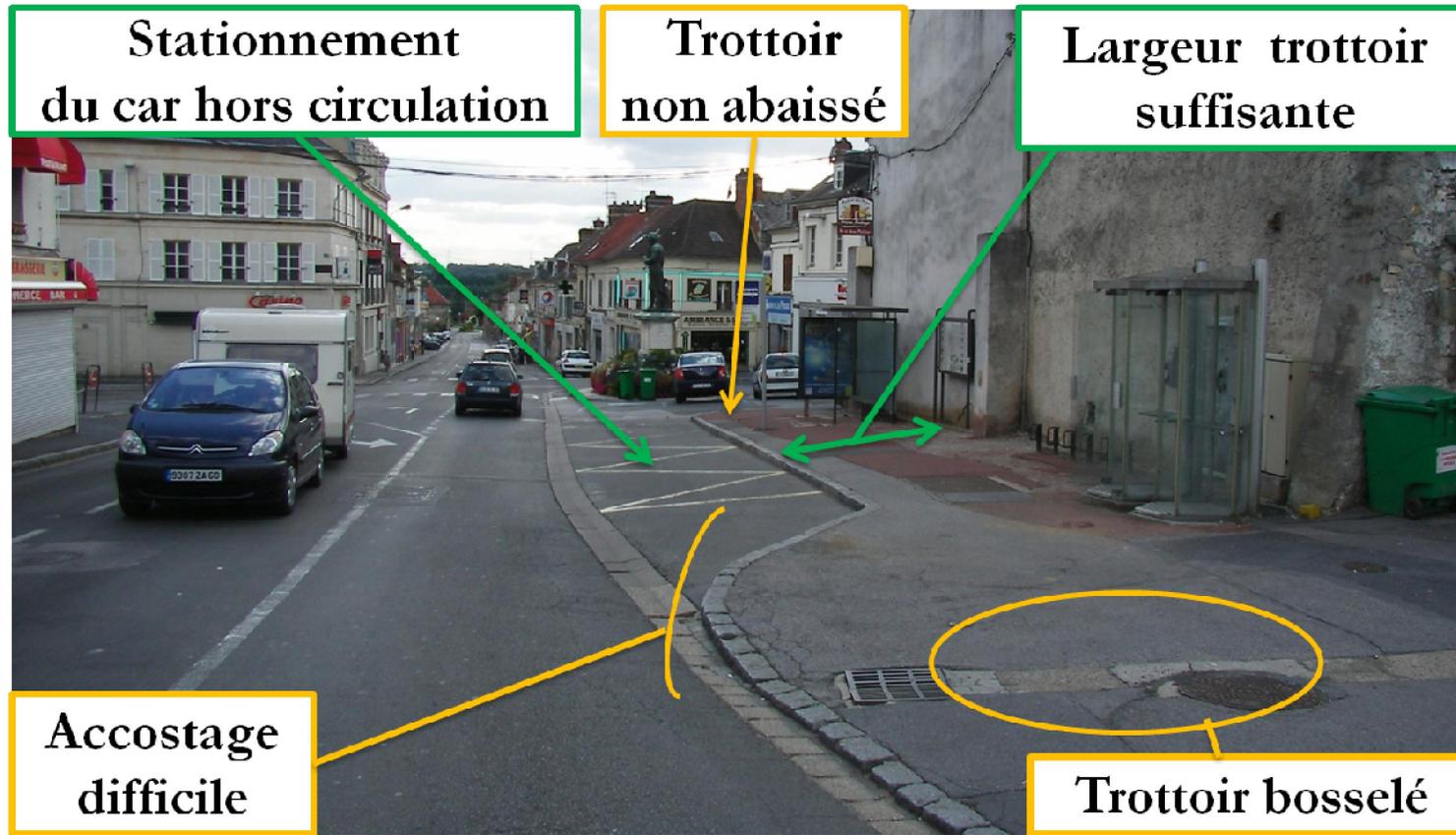


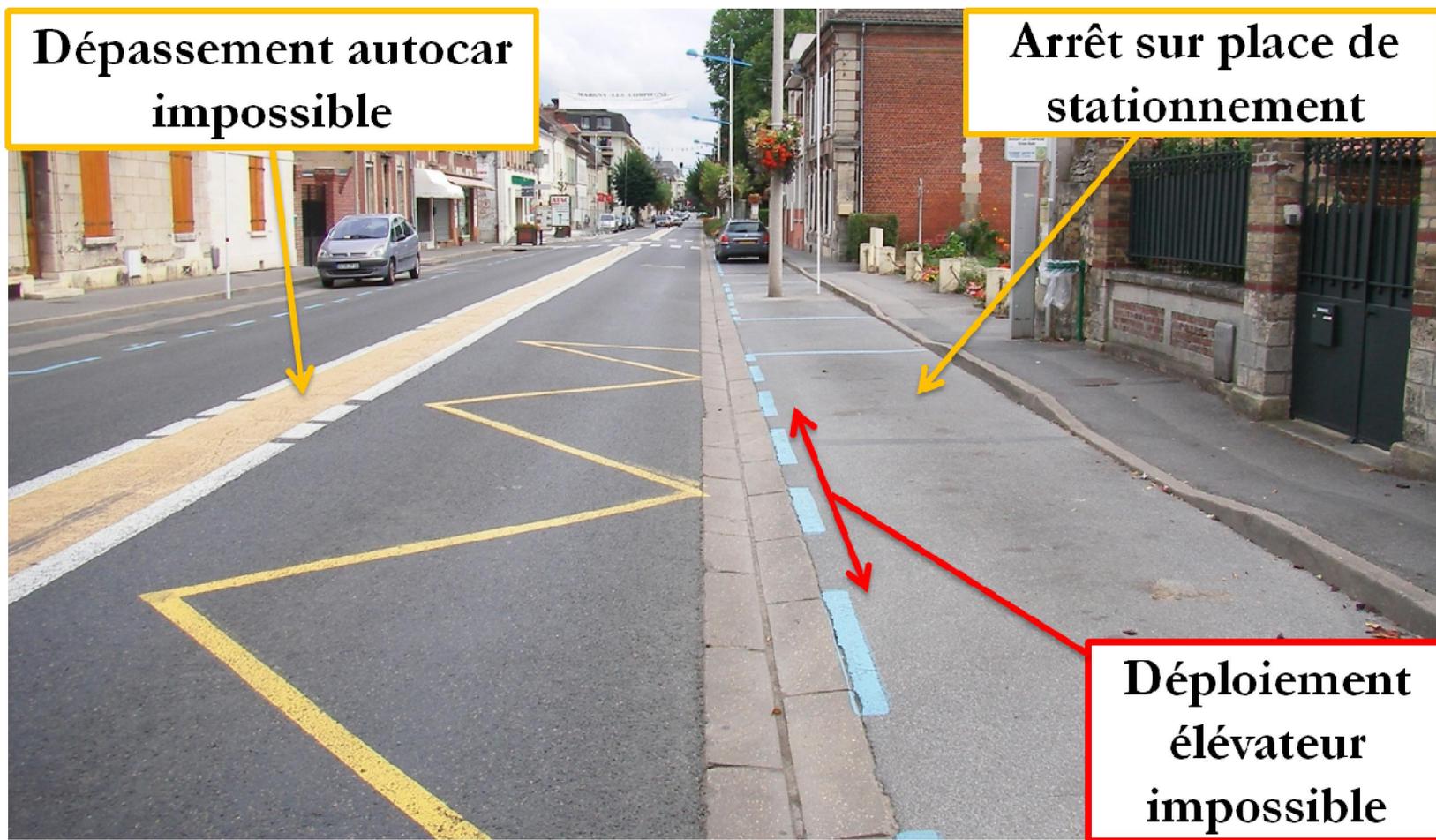
ANNEXE 1

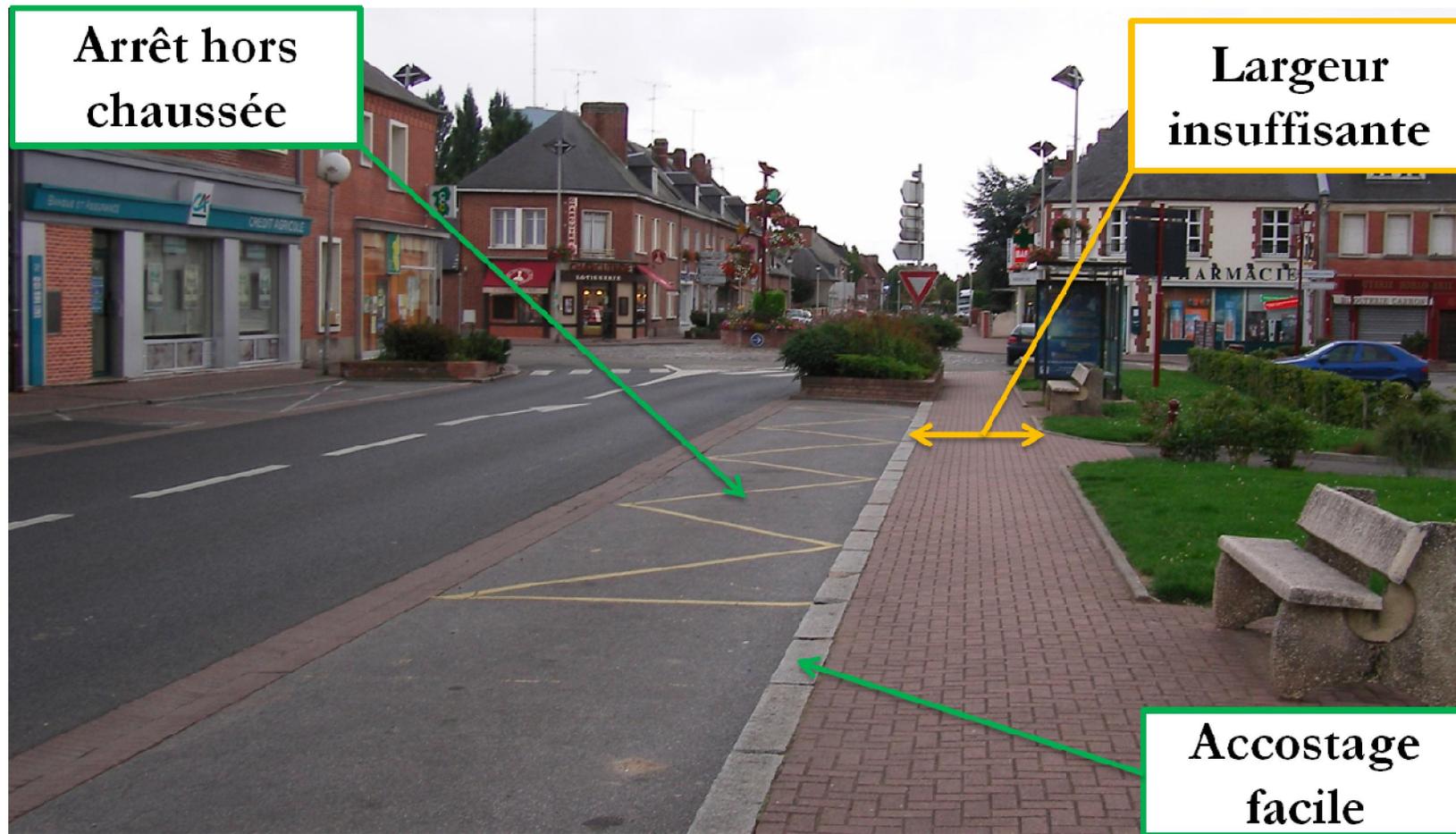
Audit de l'accessibilité actuelle des arrêts et préconisations d'aménagements

Ci-après quelques photographies prises lors de cette phase, assorties de leurs commentaires

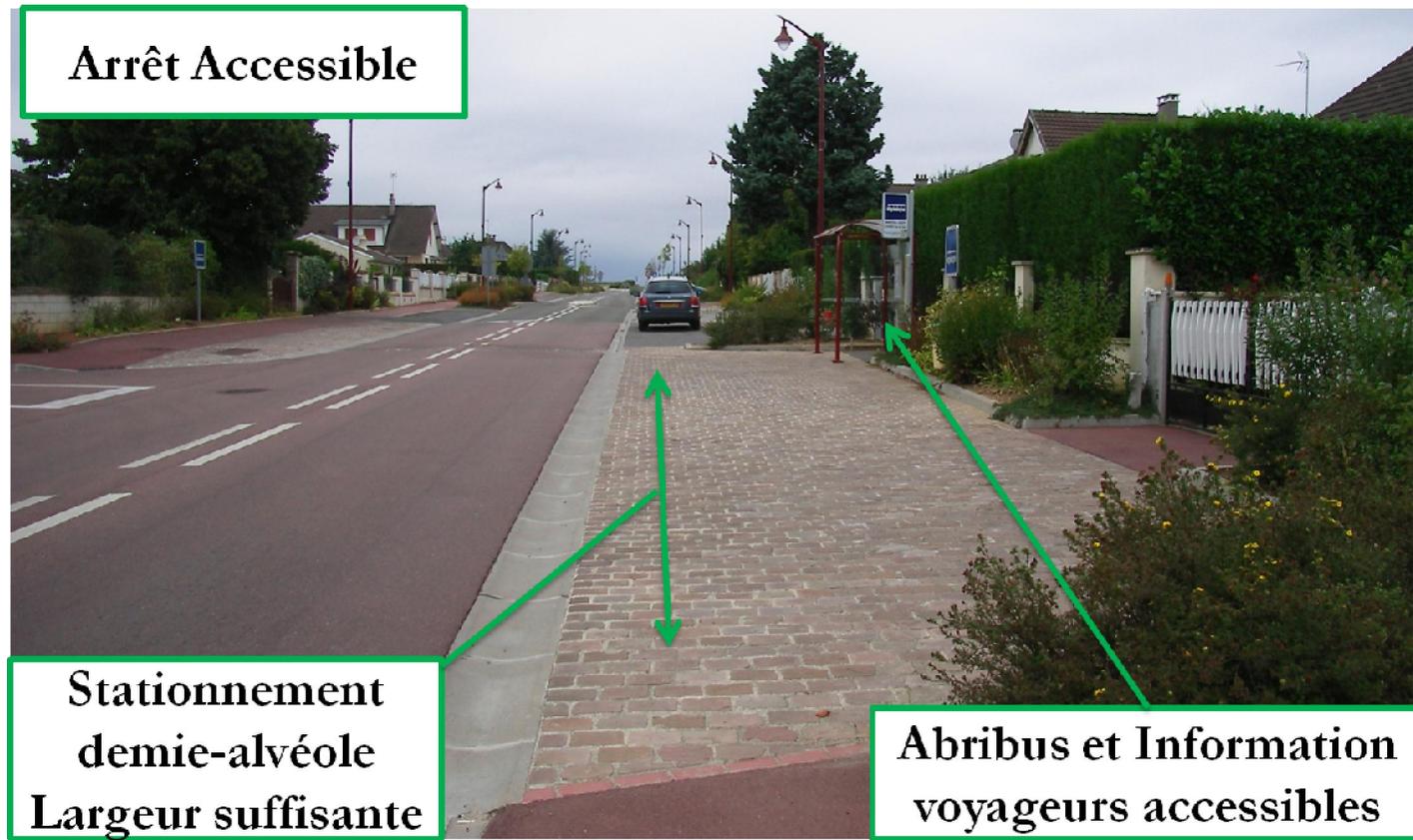
LES ARRÊTS SITUÉS EN VILLES

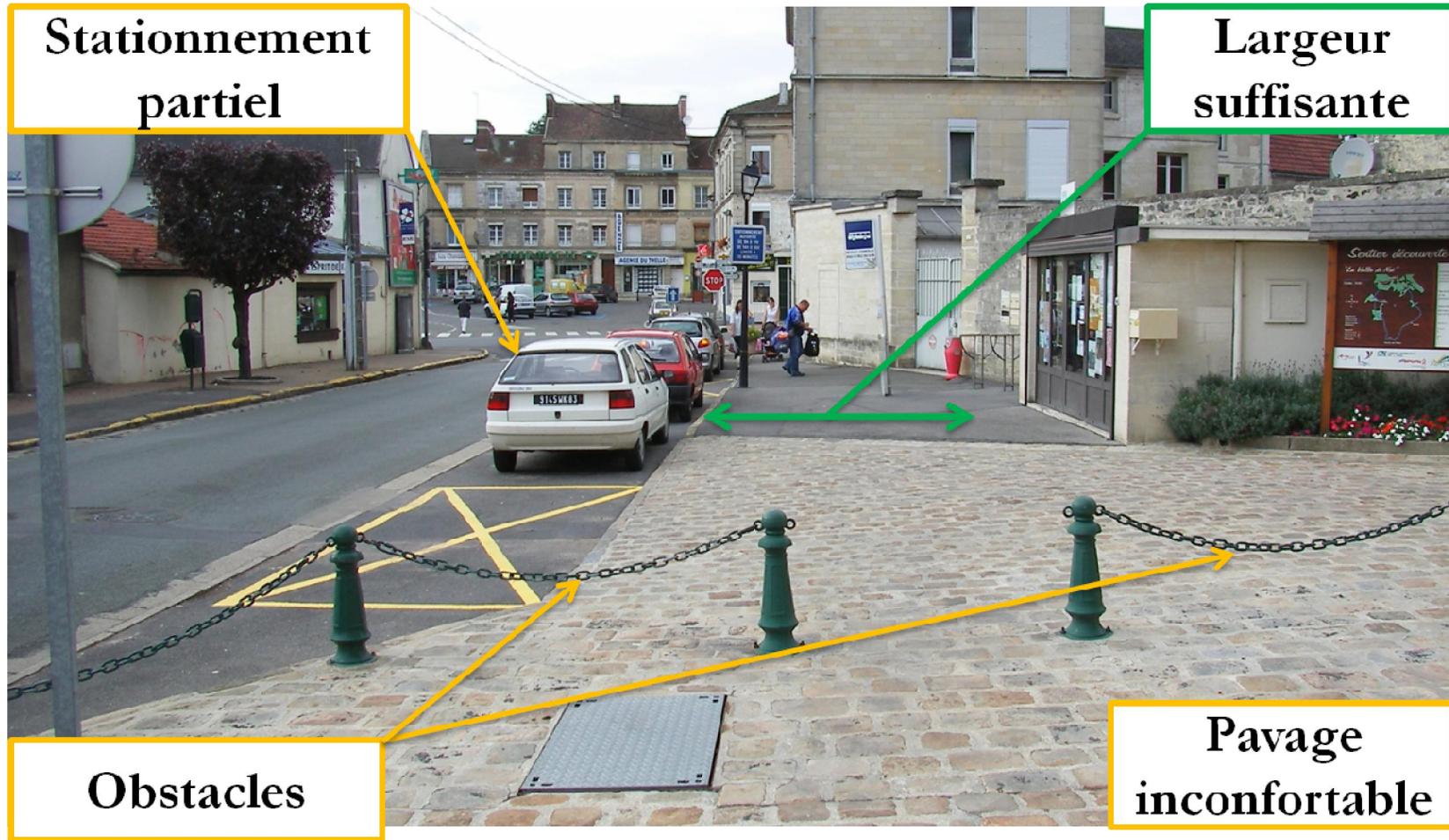


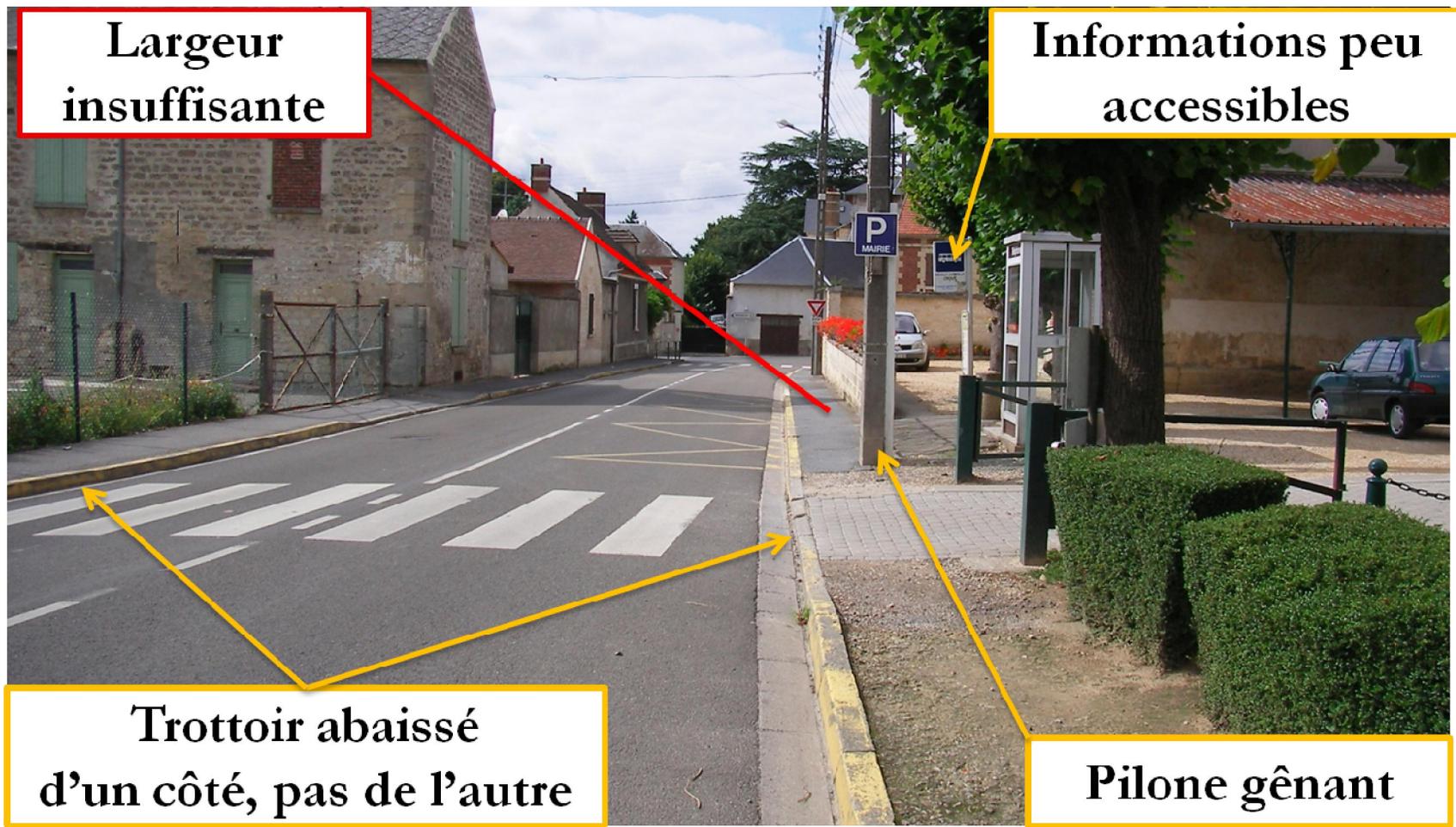




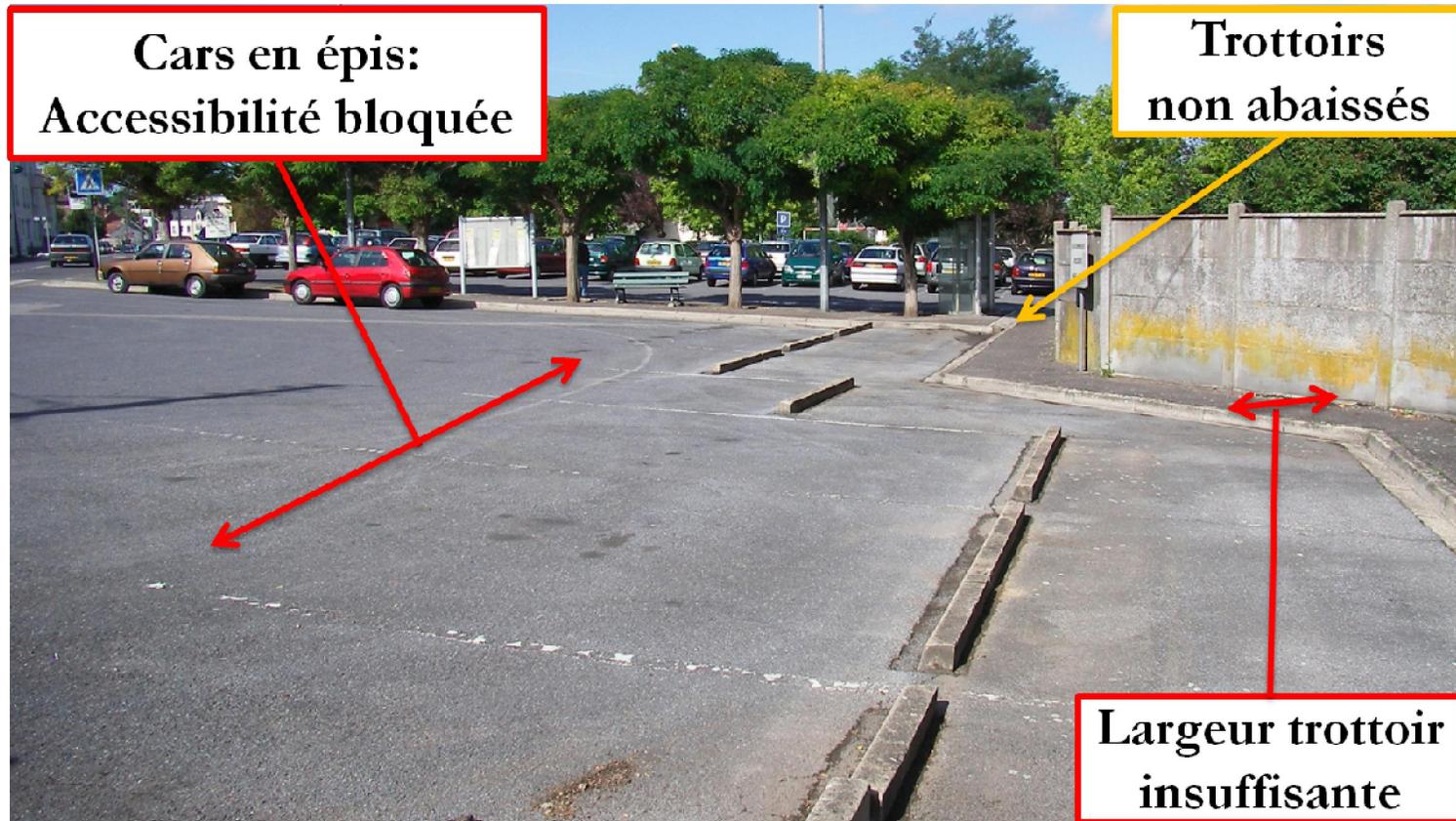
LES ARRÊTS SITUÉS DANS LES VILLAGES

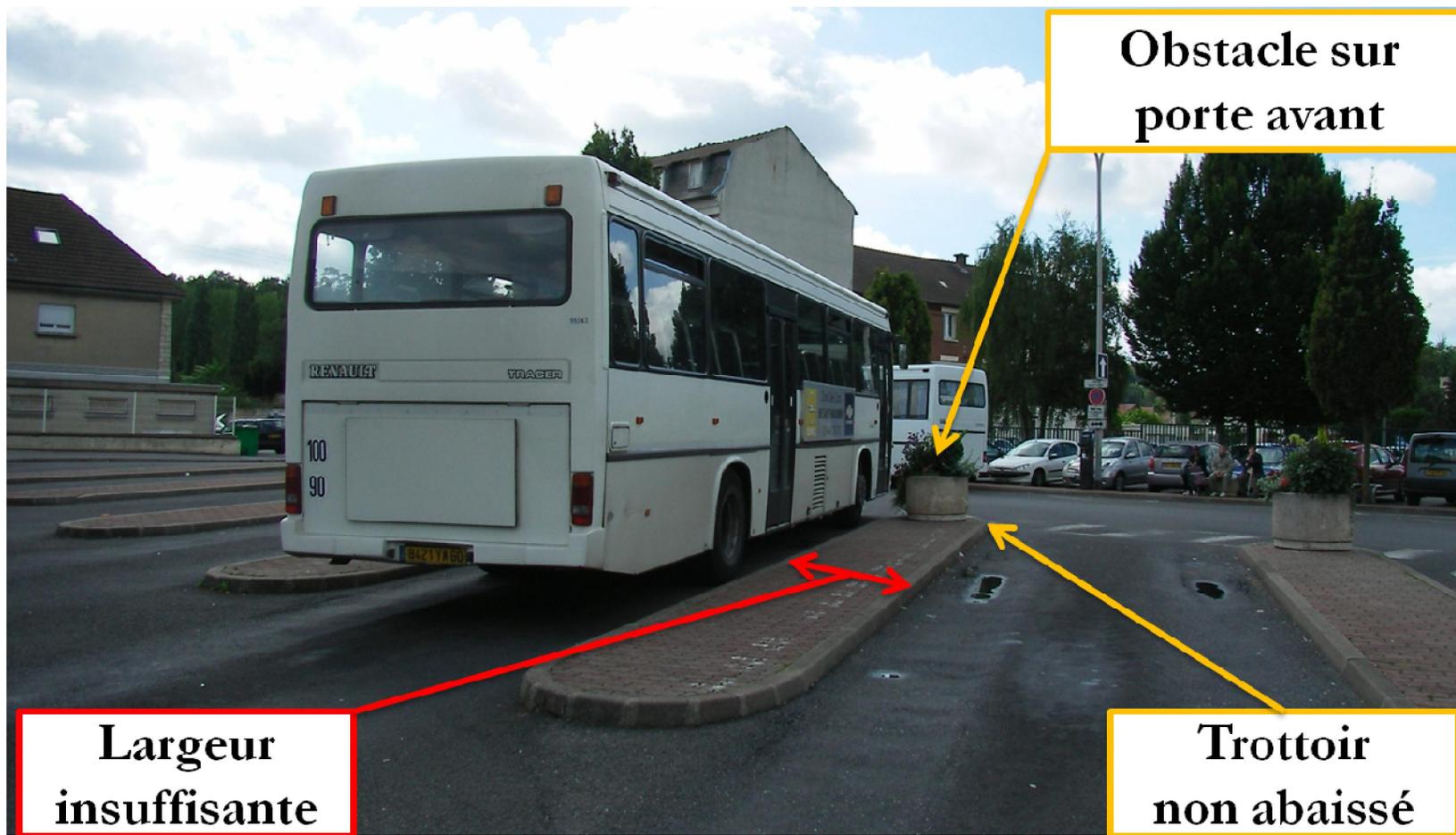


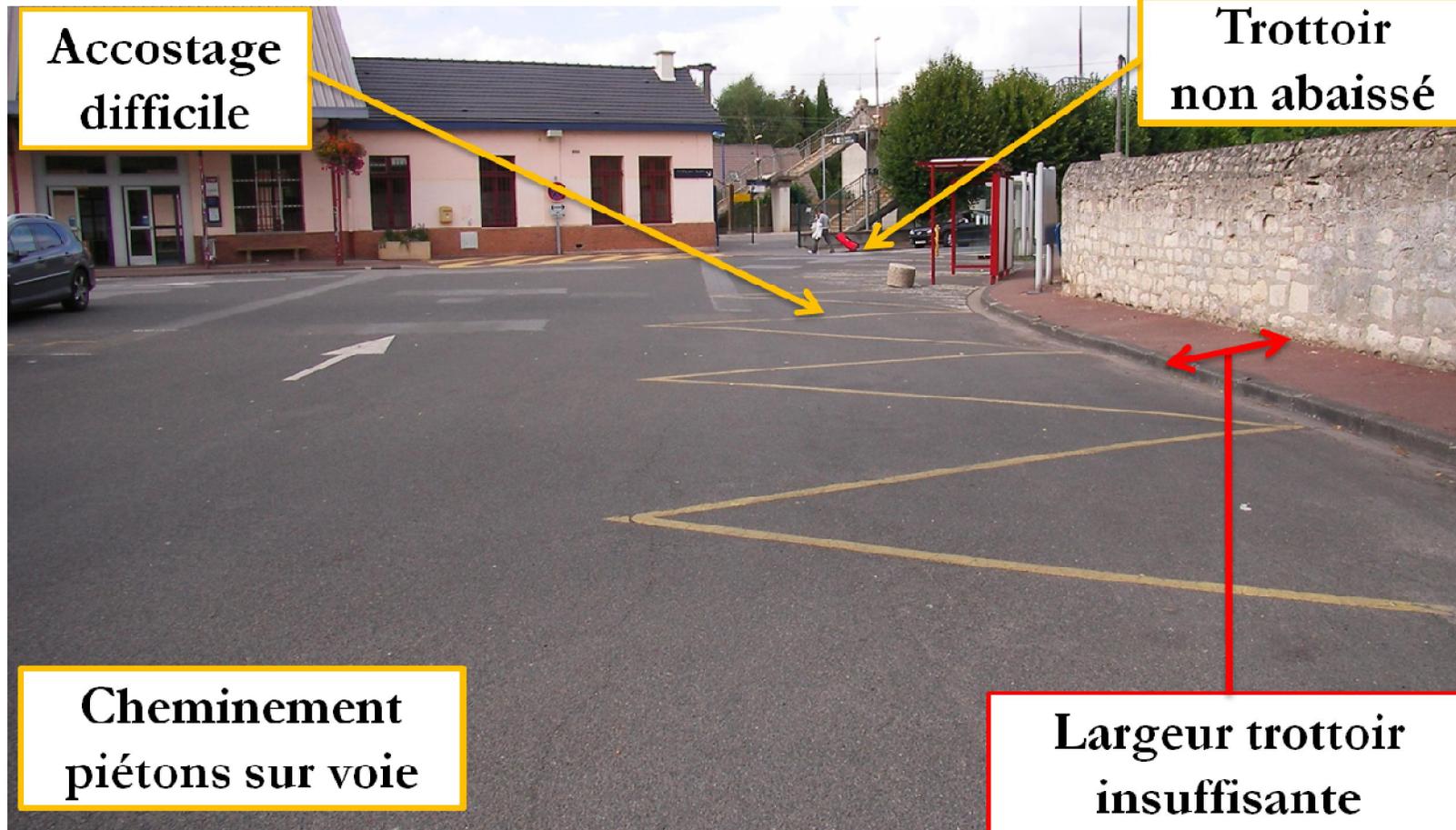




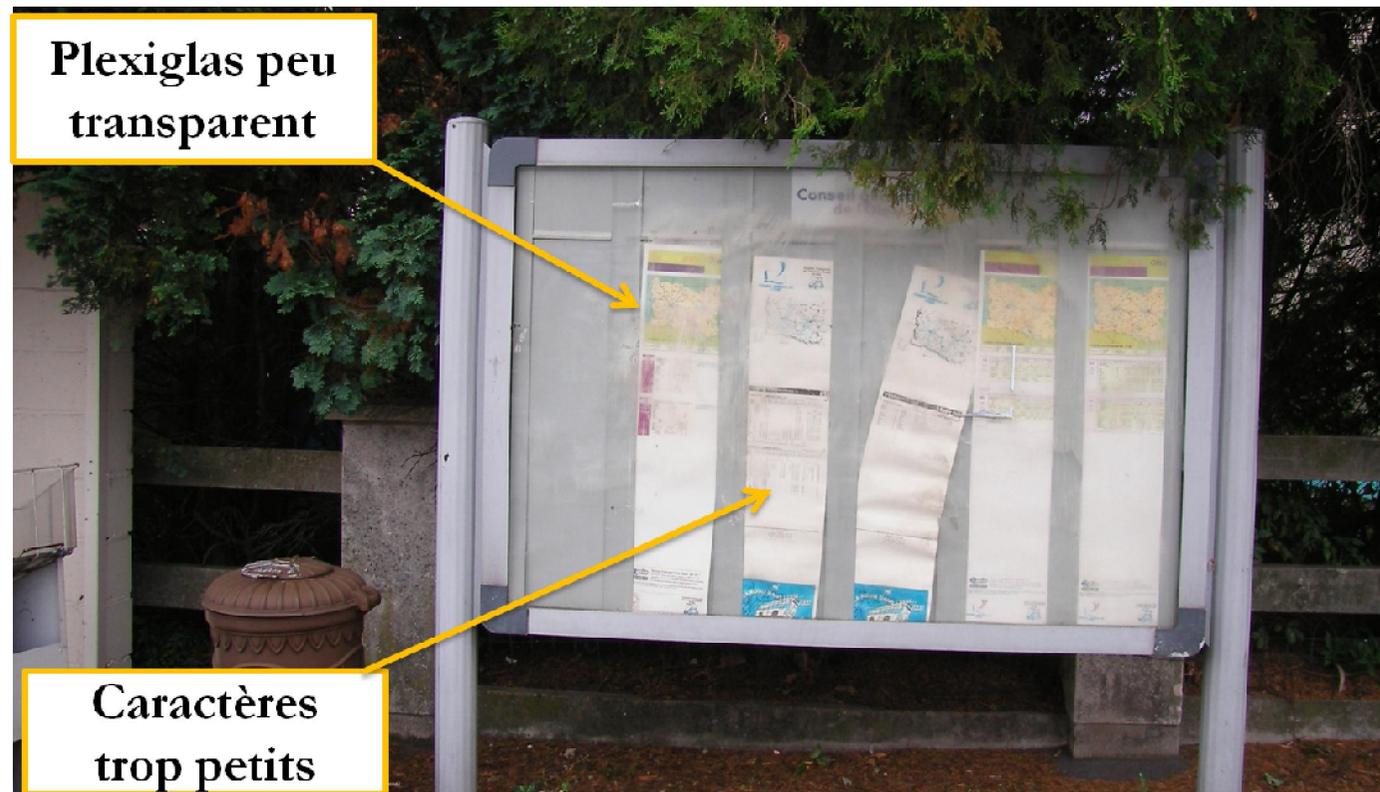
LES POINTS D'ÉCHANGES INTERMODAUX



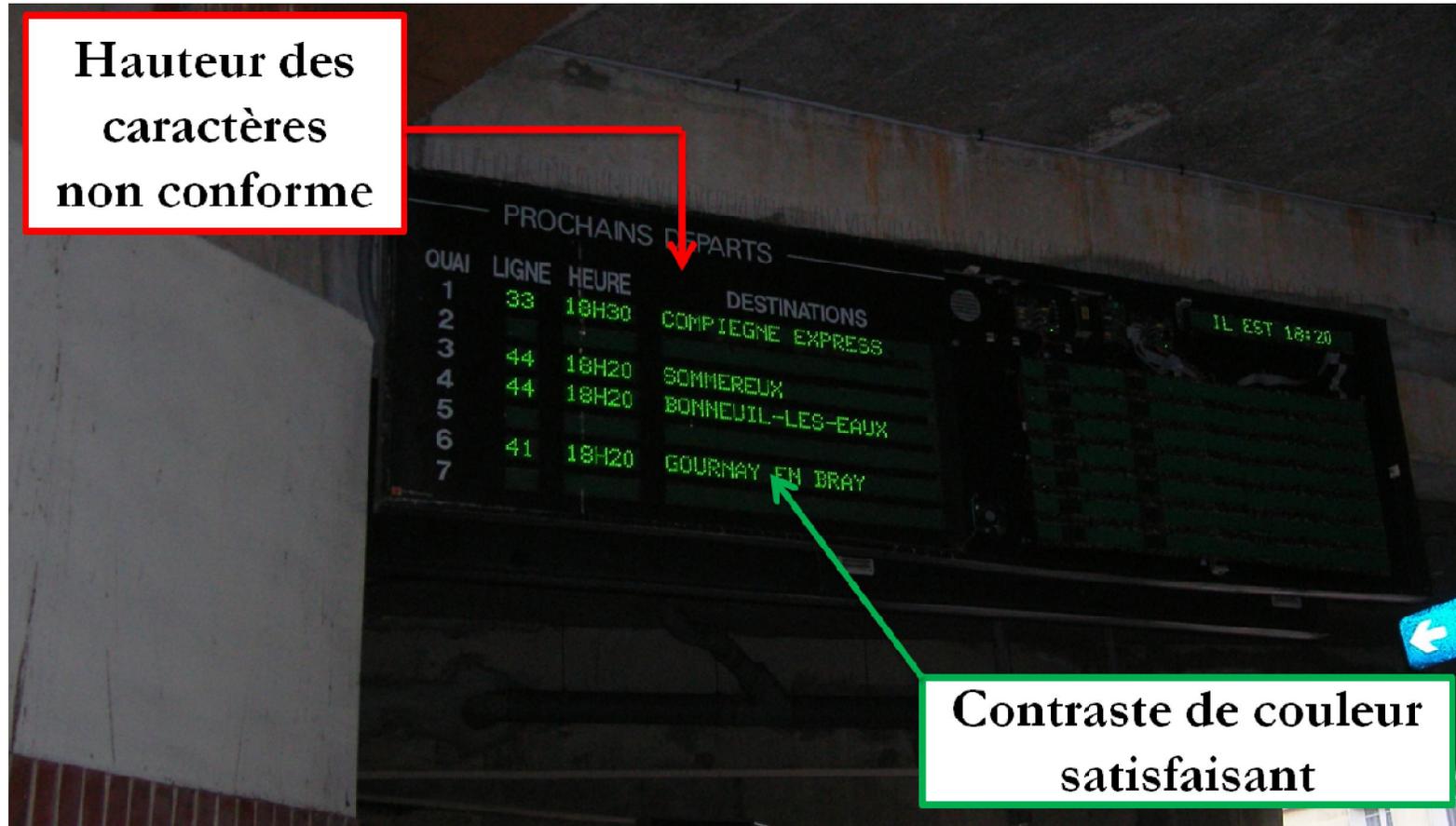




L'INFORMATION AUX ARRÊTS



**Hauteur des
caractères
non conforme**



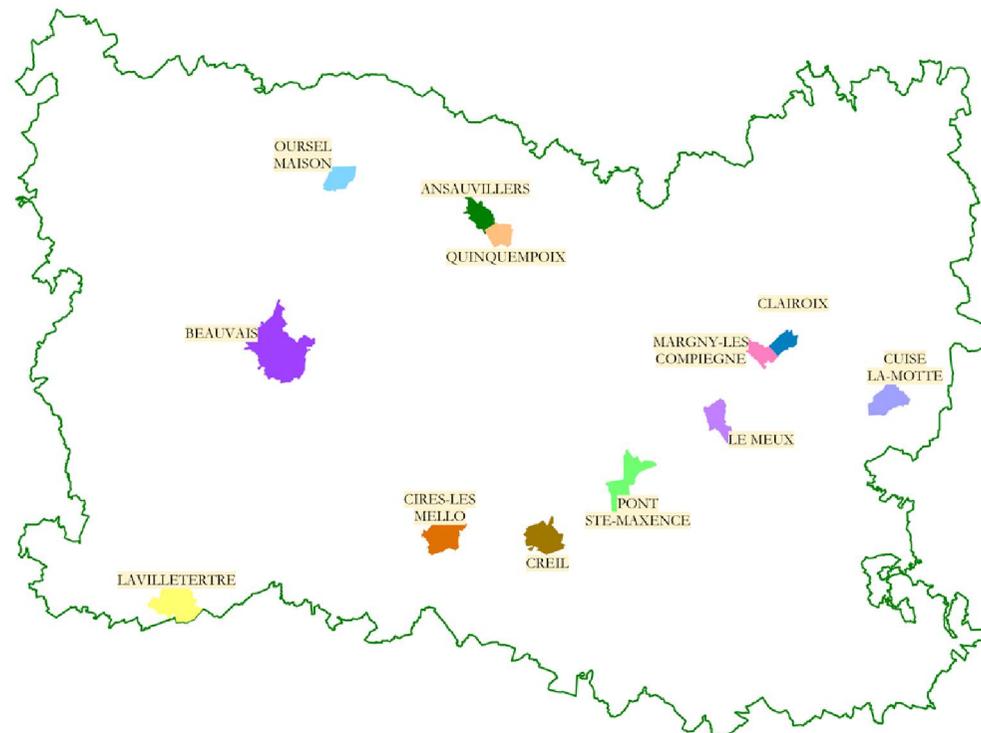
**Contraste de couleur
satisfaisant**



ANNEXE 2

Enquête auprès des centres hébergeant ou accueillant des personnes handicapées

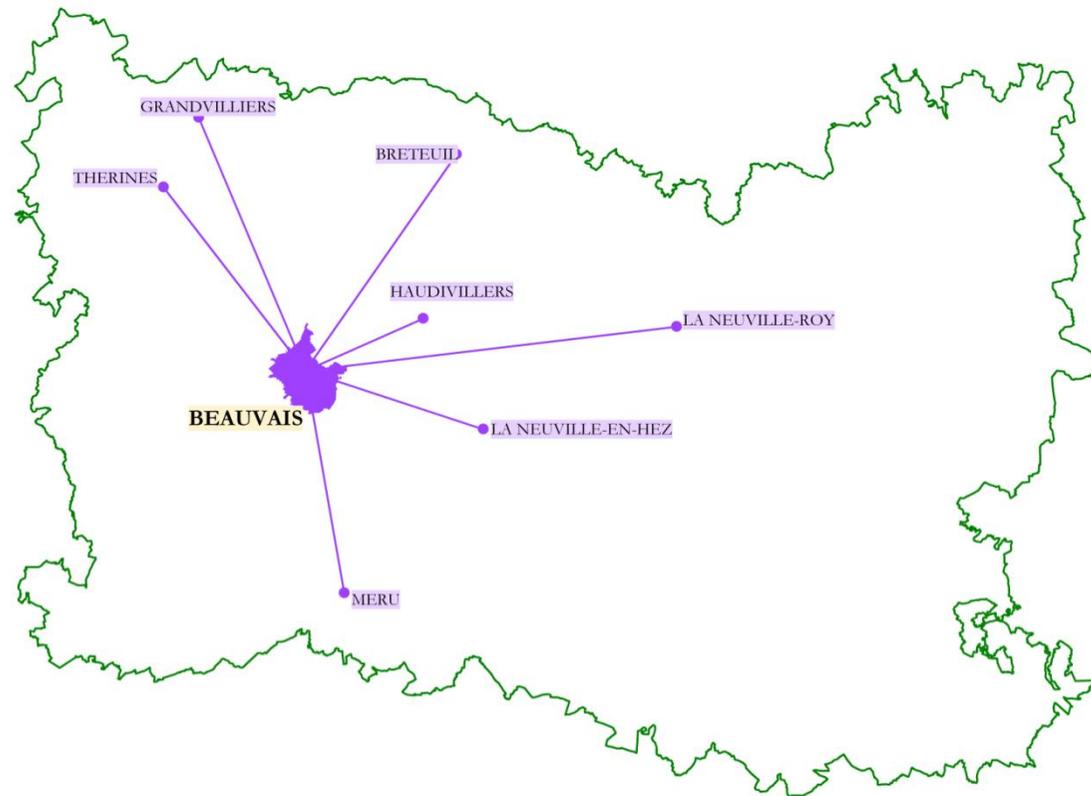
Les trois quarts des structures destinataires de ce questionnaire représentant 979 personnes ont fait parvenir une réponse. Leur commune d'implantation est représentée sur les cartes reprises ci-dessous :

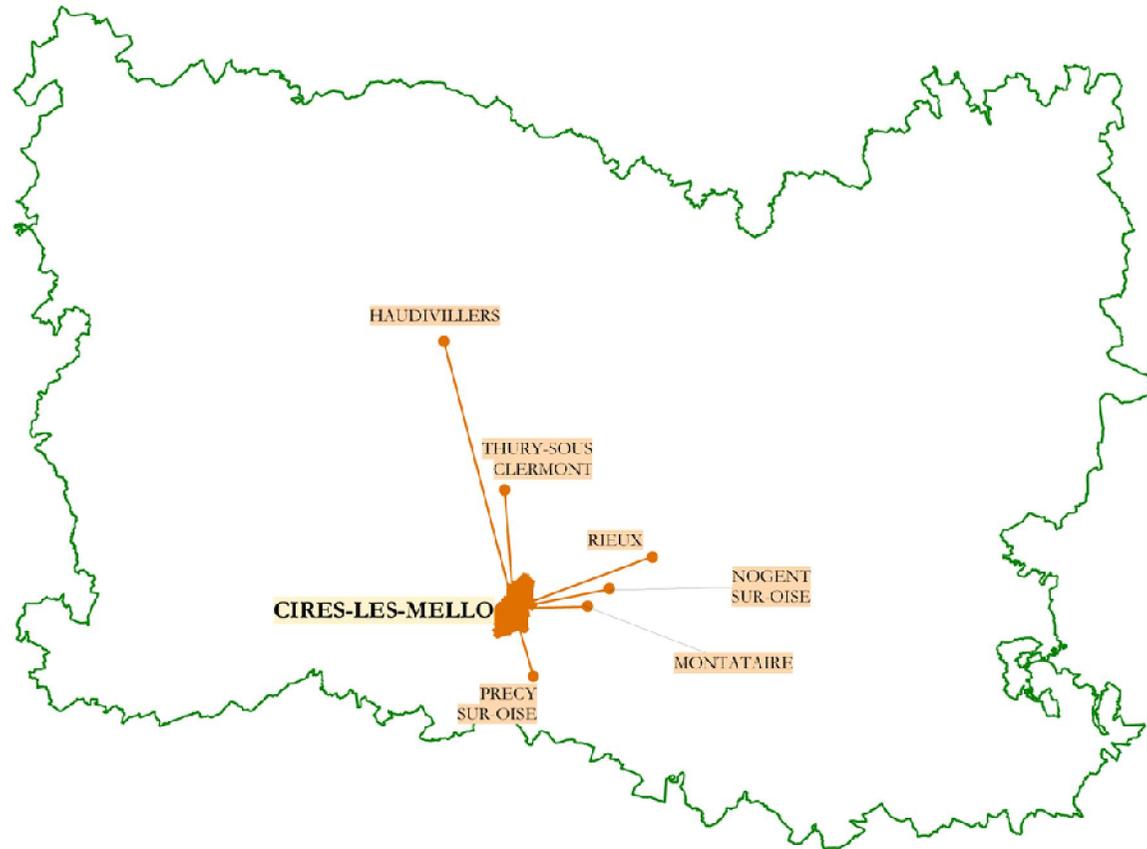


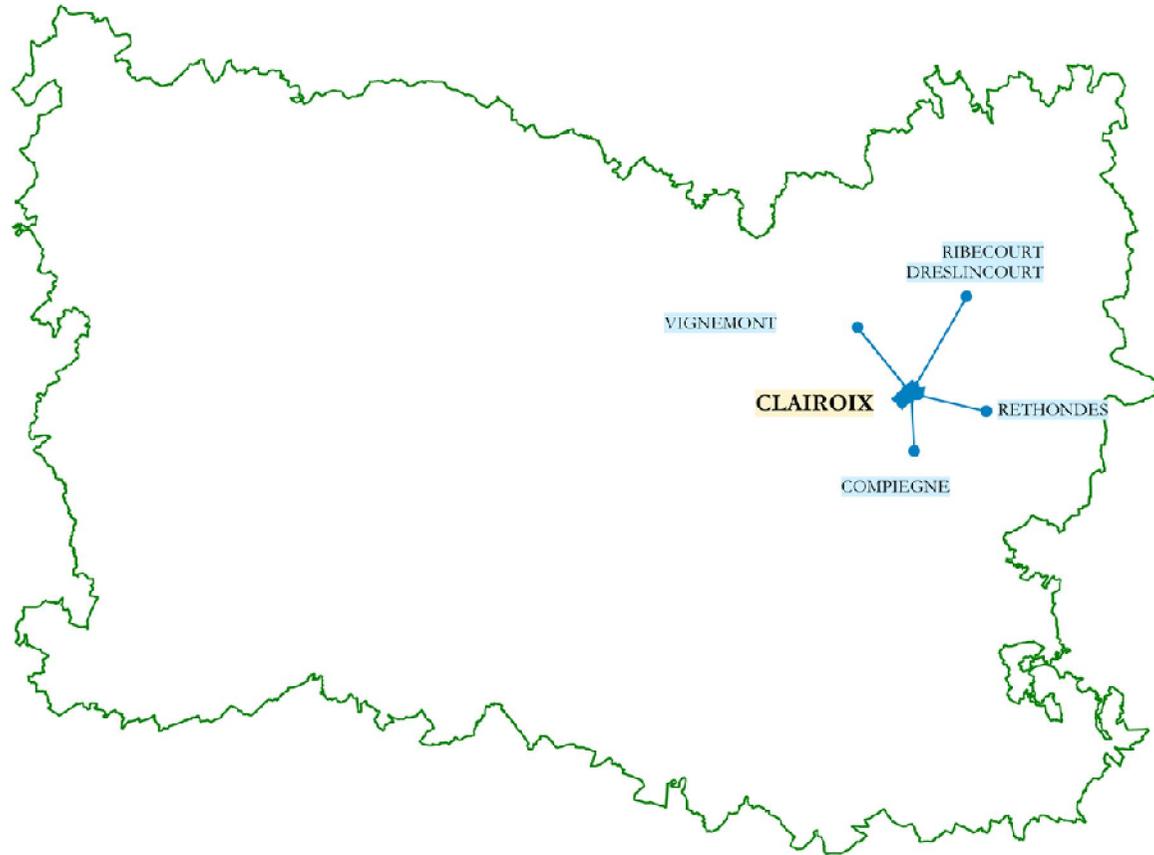


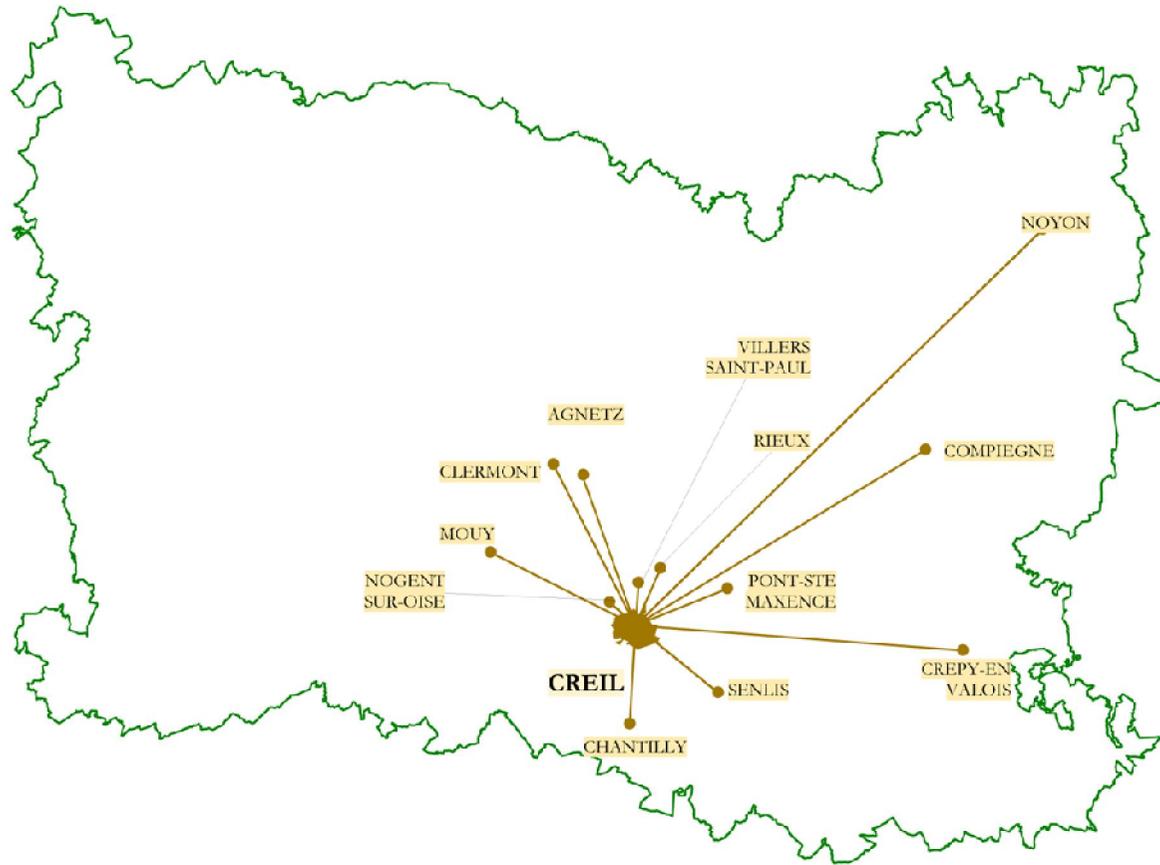
L'analyse des questionnaires reçus a permis :

- de répertorier ces centres, par nature de handicap traité ;
- de réaliser une représentation cartographique de l'implantation des centres concernés, et des lieux de résidence des personnes handicapées qui les fréquentent (voir 4 exemples de cartes ci-après) ;











Concertation avec les directeurs de centres spécialisés et avec les associations représentatives

a) Synthèse des rencontres des directeurs de centres

a1) Les Ateliers du Bois d'Halatte à Verneuil-en-Halatte

Les Ateliers du Bois d'Halatte comprennent deux établissements : un Établissement et Service d'Aide par le Travail (E.S.A.T.) et une Entreprise Adaptée (E.A.). Ils accueillent des personnes atteintes d'handicaps physiques ayant essentiellement une lombalgie ou une perte d'autonomie liée à une déficience d'un (des) membre(s) supérieur(s) et/ou inférieur(s)

L' E.S.A.T. reçoit 80 travailleurs handicapés ayant une orientation C.D.A.P.H. vers les E.S.A.T., et l'E.A. accueille 36 travailleurs handicapés possédant cette reconnaissance. L'E.S.A.T. et l'E.A. sont uniquement des lieux d'activités professionnelles où les personnes se rendent quotidiennement pour effectuer leur travail du lundi au vendredi de 8h30-9h à 17h.

Le principal motif de déplacement des personnes qui viennent à Verneuil est donc professionnel. 95% des travailleurs exercent leur activité à temps plein, les 5% restant correspondent à des mi-temps principalement thérapeutiques.

L'E.S.A.T. regroupe essentiellement des activités de sous-traitance (petit assemblage, conditionnement...) et de préparation de commande.

Pour réaliser ses activités, l'E.S.A.T. dispose :

- d'un véhicule Fiat 9 places vétuste ;
- d'un fourgon 3 places qui a pour vocation d'être utilisé pour les livraisons ;
- d'un Kangoo 5 places âgé ;
- d'un Néo 5 places en commande ;
- d'un véhicule de direction.

Le Kangoo et le Néo sont également destinés à l'accompagnement médico-social des travailleurs.



L'E.A. effectue essentiellement le montage et le démantèlement de matériels électriques, l'entretien des espaces verts au sein d'entreprises et la restauration du site des Ateliers.

Afin d'exécuter ses missions, l'E.A. possède des véhicules techniques quasi neufs :

- 3 véhicules « espaces verts », dotés de bennes ou de remorques ;
- un fourgon, 3 places ;
- et 1 Némoto, 5 places.

Les véhicules des établissements sont attribués uniquement à l'activité de production et aucun n'est équipé P.M.R.. En effet, en raison de la faible utilisation de ces véhicules par les personnes en fauteuil, les établissements préfèrent s'appuyer sur les processus d'accompagnement existants. Ces véhicules sont conduits, pour l'E.S.A.T, par les accompagnateurs (17) et pour l'E.A., par l'ensemble des salariés qui détiennent le permis de conduire.

Les salariés résident essentiellement à Creil (notamment au foyer l'Étincelle) et son bassin.

S'agissant des déplacements Domicile-Travail, 35% des salariés de l'E.S.A.T. utilisent « Libeole ». Quelques problèmes de retard le matin ont pu être constatés.

De plus, certaines heures d'arrivée sont trop tardives, en particulier lorsque les établissements doivent effectuer des déplacements à l'extérieur, ce qui nécessite de décaler le début du travail.

Toutefois, cela s'applique à l'ensemble des modes de transport collectif et se pose, par conséquent, la question d'une meilleure organisation interne.

« Libeole » est surtout utilisé par les personnes les moins autonomes dans leur déplacement et par les personnes ayant une activité à mi-temps (salariés qui arrivent ou repartent à midi).

Les salariés utilisent également leur propre véhicule, ce qui est le cas principalement pour l'E.A. puisque 70% des travailleurs sont motorisés.

Le train est emprunté par 13% des salariés essentiellement ceux qui viennent de loin (Beauvais notamment).

Les établissements ont été amenés à mettre en place et à financer un service de transport qui leur est spécifique à cause de l'absence de transports publics les desservant et du coût de « Libeole » pour certains travailleurs. Ce service dessert la gare de Creil, le foyer l'Étincelle et les établissements. Il est emprunté par 35% des travailleurs, principalement de l'E.S.A.T. Il est en particulier regrettable qu'un bus urbain creillois desserve bien le parc d'Alata, mais son terminus



correspond à la limite communale entre Creil et Verneuil-en-Halatte, lequel est éloigné des établissements. Le prolongement de cette ligne urbaine jusqu'aux établissements éviterait la mise en place d'un transport à la charge des établissements.

L'ensemble des besoins en déplacements des personnes des établissements semblent couverts puisqu'aucune restriction n'existe concernant « Libeole », et que les établissements ont mis en place leur propre service.

Concernant le réseau d'autocars du Département de l'Oise, aucun salarié ne l'utilise dans le cadre de ses déplacements Domicile-Travail. De ce fait, aucun problème et, aucun souhait n'est présenté sur les obstacles et les améliorations à y apporter.

a2) Le foyer des paralysés « l'Étincelle » à Creil

Datant des années 70, le foyer des paralysés « l'Étincelle » héberge 60 personnes âgées de 20 ans et plus, atteintes d'handicaps physiques (Infirmités Motrices Cérébrales (40%), hémipariés, spina bifida...), couplés parfois à des handicaps cérébraux. Les personnes présentent des degrés d'handicaps variés. La majorité des personnes ne se déplacent qu'en fauteuil roulant.

Selon leur degré de handicap, les personnes hébergées peuvent être actives et sont accueillies, en journée, aux Ateliers du Bois d'Halatte (E.S.A.T.)

Le foyer est un lieu de vie, puisque des sorties (spectacles, supermarchés...) et des activités (sport, informatique, artisanat...) y sont organisées pour les personnes qui soit, n'ont pas ou plus d'activités professionnelles soit, sont plus lourdement handicapées.

Le foyer s'est doté de 4 véhicules aménagés et équipés P.M.R. (avec notamment une rampe d'accès manuelle), qui servent aux sorties et aux rendez-vous médicaux des résidents :

- 1 Jumper pouvant accueillir 9 personnes et doté de 5 places U.F.R. ;
- 2 Kangoo de 5 places et 1 place U.F.R. ;
- 1 Jumpy de 5 places et 1 place U.F.R..

L'ensemble du parc peut être conduit par tous les salariés du foyer (aide-soignant, homme d'entretien... au nombre de 60). Le nombre et la qualité du personnel accompagnant sont liés aux besoins, aux motifs de déplacements des personnes transportées.

L'utilisation des modes de transports par les résidents varient selon leur handicap.



Les personnes les plus autonomes peuvent emprunter le service de transport financé par les Ateliers du Bois d'Halatte, ou bien le réseau urbain creillois. Toutefois, les résidents utilisent de moins en moins le bus urbain, car les véhicules ne disposent que d'une seule place U.F.R., et les personnes se déplacent souvent en groupe. Cette contrainte freine donc l'utilisation du transport urbain, et les personnes concernées utilisent en substitution « Libeole ».

Les personnes les moins autonomes ont recours à « Libeole », également utilisé lors des départs en week-end, lorsque la destination se situe dans le département. Toutefois, il est aussi très fréquent que la famille se charge du déplacement de fin de semaine.

« Libeole » paraît satisfaire l'ensemble des personnes puisqu'aucune remarque négative n'est formulée.

Le foyer souligne par ailleurs, les nombreuses améliorations qui ont été apportées dans les transports pour favoriser les déplacements des personnes handicapées.

Les déplacements hors du département de l'Oise s'effectuent par « Lucky star », mais son coût est prohibitif, et limite son utilisation par les résidents qui sont souvent défavorisés.

a3) Le foyer de vie des quatre tilleuls à Clairoix

Le foyer des quatre tilleuls est un foyer de vie où résident 40 personnes de plus de 20 ans (48% de femmes et 52% d'hommes d'une moyenne d'âge de 48 ans) dans des petits logements (chambre+salle de bain). 4 personnes sont en semi-internat puisqu'elles viennent au foyer uniquement durant la journée. Les personnes souffrent d'une déficience intellectuelle de degré variable.

À l'exception d'une personne qui travaille dans un E.S.A.T., les résidents ne travaillent pas. Dans la journée, divers ateliers sont organisés.

Le foyer possède un parc de 5 véhicules renouvelés en moyenne tous les 5 ans :

- 3 véhicules neuf places, destinés aux activités de groupes (sport, transfert...), et équipés de marche pieds électriques ;
- 2 véhicules (un Kangoo et une voiture traditionnelle), cinq places pour les accompagnements médicaux, ou individuels (achats...).

À l'exception du Kangoo qui dispose d'une place P.M.R. (puisque le foyer a hébergé une personne en fauteuil), les autres véhicules ne sont pas adaptés à l'accessibilité physique (tous les bénéficiaires sont valides). L'ensemble de ce parc peut être conduit par tous les éducateurs (23).

S'agissant des déplacements, le foyer axe son effort sur leur autonomisation, notamment pour ceux liés à des motifs médicaux ou de loisirs. Cependant, seuls trois résidents sont parfaitement autonomes pour prendre le bus.



Un quart des bénéficiaires utilisent ponctuellement les transports collectifs, mais cela nécessite un apprentissage du parcours, de l'itinéraire (indication de repères...) pour que ces personnes puissent se déplacer seules.

Pour l'étape de l'apprentissage, le foyer attend beaucoup du S.D.A. de l'Oise notamment, en terme de signalétique (pictogrammes...) qui permettrait d'avoir des repères fixes (et non plus comme les publicités susceptibles de changer). En outre, de plus en plus de jeunes intègrent le foyer, et l'autonomie des déplacements est particulièrement travaillée avec cette population. Même si ces personnes sont valides, l'accès aux bus peut présenter des difficultés lorsque l'arrêt se situe dans une voie présentant une déclivité, en raison de l'appréhension du vide. Ainsi, des bus plancher bas sont souhaités. Ceux-ci doivent être dotés d'un repère visuel pour différencier le bus de la voirie, ou à défaut, ils devraient être dotés de marche pieds.

Les autres résidents ne peuvent pas utiliser les réseaux de transports publics, ni se déplacer seuls. Pour certains d'entre eux, le foyer recourt à « Libeole », puisque la prise en charge est plus individualisée et offre la possibilité à certains de l'utiliser seuls, notamment lorsque la personne connaît l'endroit où elle se rend. Le foyer souhaiterait que les conducteurs, notamment les nouveaux, bénéficient d'informations, et de formations concernant le handicap mental et le comportement à avoir envers ces personnes. Cela n'est cependant pas utile pour les anciens conducteurs, repris de l'ancien exploitant, car ils possèdent une connaissance de la population et ont même certains liens avec elle. L'utilisation de « Libeole » est à la charge des résidents lorsque son utilisation est liée à des motifs sans lien avec le foyer.

« Libeole » est emprunté à 80% pour les semi-internes (le matin et le soir), le reste des trajets pouvant être effectué par la famille lorsqu'elle souhaite avoir un contact avec les éducateurs. Toutefois, les personnes accueillies étant de plus en plus jeunes, les parents travaillent souvent tous les deux et « Libeole » permet une certaine souplesse.

« Libeole » est aussi utilisé pour les départs en week-end (départ le samedi et retour le lundi matin), ce qui concerne 20% des résidents.

Le recours à « Libeole » est privilégié à cause de sa souplesse, puisque son utilisation évite de monopoliser un éducateur en accompagnement d'une personne. « Libeole » permet de plus de ne pas effectuer un travail sur l'autonomie des déplacements en même temps qu'un travail sur l'autonomie dans l'activité professionnelle.

Les principales destinations des résidents sont d'abord Compiègne (notamment pour motifs médicaux), Thourotte (sports) et Clairoix. La ville de Compiègne constitue une destination privilégiée, non seulement par sa proximité, mais aussi parce que la commune a mené une démarche importante sur l'accessibilité (aménagement de la piscine notamment).

Le nombre de personnes empruntant le bus, après apprentissage, pourrait être supérieur si une meilleure signalétique existait pour repérer les bus et les arrêts. Le frein à leur utilisation est avant tout un problème de lisibilité, et d'information. Même si les bénéficiaires du foyer ne seront jamais totalement



autonomes dans leurs déplacements, et si peu de personnes savent lire (2 à 3 dans le foyer), les pictogrammes pourraient leur permettre de mieux déchiffrer l'information.

Le foyer recommande de rendre prioritairement accessibles les lignes au départ de Clairoix et à destination de Compiègne, et la création d'une ligne desservant la piscine serait importante. Toutefois, l'accessibilité aux bus n'est pas la priorité absolue du foyer, l'accent est davantage mis sur une accessibilité visuelle.

Malgré quelques difficultés rencontrées à l'origine (prise des résidents en avance...), le foyer exprime une grande satisfaction à l'égard de « Libeole » qui répond à l'ensemble des exigences de déplacements sur toute la semaine, et qui permet aux 70% de personnes les plus lourdement atteintes de pouvoir se déplacer. Beaucoup d'améliorations ont été apportées, mais beaucoup d'efforts restent à faire notamment en matière visuelle.

Le foyer souligne que le département de l'Oise est particulièrement dépourvu de lignes de transport collectif dans l'ouest du territoire. Or, plusieurs E.S.A.T. y sont implantés, et doivent financer leur propre transport. Par ailleurs, les salariés de l'E.S.A.T. seraient capables, après un apprentissage, de pouvoir se déplacer seuls, et l'absence de transport freine donc leur autonomie.

a4) Le foyer Saint-Vincent-de-Paul à Quinquempoix

Le foyer Saint-Vincent-de-Paul, géré par l'association Handi-Aide, héberge 70 personnes de 18 à 60 ans, atteintes de déficience intellectuelle à divers degrés, à laquelle est associé, pour un tiers d'entre eux, un handicap visuel.

L'objectif du foyer est de rendre les résidents de plus en plus autonomes dans leur vie selon un projet pédagogique individualisé en leur permettant d'exprimer et de développer leurs potentialités.

Les résidents vivent soit :

- Dans l'une des trente chambres individuelles aménagées et bénéficient alors de la restauration collective ;
- Dans l'une des dix chambres avec un coin cuisine pour des personnes plus autonomes ;
- Dans l'un des six appartements de 6 personnes avec une cuisine pour des personnes plus autonomes et capables de vivre collectivement.

L'ensemble des personnes du foyer est actif et travaille aux E.S.A.T. de Saint-Just-en-Chaussée et de Montdidier. Les bénéficiaires ont une reconnaissance « travailleurs handicapés » et sont pris en charge au sein de l'un des E.S.A.T. de l'association.



Afin de se rendre quotidiennement à leur travail, les salariés bénéficient du transport spécifique mis en place par les E.S.A.T., car aucune ligne du réseau départemental n'offre un service adapté aux besoins.

Afin de réaliser ses sorties (courses, sports...) et d'accompagner les résidents (rendez-vous médicaux...), le foyer dispose d'un parc de véhicules :

- Deux véhicules légers de 5 places : une Peugeot 307 et une Citroën C3 ;
- Trois Boxer de 9 places ;
- Un Jumpy destiné à l'équipe d'entretien.

Ces véhicules sont âgés de 4-5 ans et peuvent être conduits par l'ensemble de l'équipe éducative (19 personnes). Les résidents ne souffrant pas de handicap moteur, les véhicules ne sont pas équipés P.M.R.

Pour gérer les déplacements, le foyer s'appuie également sur les taxis et sur « Oise Mobilité Transport Adapté » en raison de sa souplesse d'utilisation et de son coût. « Oise Mobilité Transport Adapté » est peu contraignant, et constitue une solution alternative aux transports publics traditionnels. Le foyer n'utilise pas le réseau d'autocars départemental de l'Oise, car son offre ne correspond pas à la demande de déplacement des résidents.

Aucun des résidents n'a de véhicule particulier.

Le recours aux V.S.L. est réservé aux cas d'hospitalisation d'un bénéficiaire.

Les départs en week-end et en vacances s'effectuent essentiellement par le train. Les familles viennent également chercher et ramènent les résidents.

Pour le travail, Breteuil-sur-Noye et Saint-Just-en-Chaussée constituent des destinations privilégiées. Saint-Just-en-Chaussée est également une destination importante pour les soins, Amiens, Beauvais, Compiègne, pour les loisirs.

À l'exception des déplacements professionnels qui sont quotidiens, les déplacements sont irréguliers dans le temps.

Le réseau départemental d'autocars de l'Oise pourrait être emprunté si la desserte correspondait aux besoins des résidents avec des liaisons entre Quinquempoix / Saint-Just-en-Chaussée / Breteuil-sur-Noye (vers 8h et 18h), et si un repérage sonore au niveau des arrêts de bus existait. Son utilisation actuelle est trop rigide.

Toutefois, le principal frein à l'utilisation des transports collectifs par les résidents est leur difficulté à se repérer. Les aménagements matériels des réseaux ne suffisent pas, et la mise en place d'un processus d'accompagnement humain sera indispensable.



a5) Le foyer Sainte Julie Billiard à Ansaouvillers

Le foyer est géré par l'association Handi-Aide, il héberge 21 hommes déficients intellectuels ayant un lourd handicap visuel. Les résidents sont reconnus par la C.D.A.P.H. comme ne pouvant pas travailler. Le foyer est actuellement en cours de reconstruction.

La vie au foyer s'organise autour de l'apprentissage de la vie quotidienne.

Des ateliers d'artisanat (bois, céramique...) sont organisés chaque jour ouvrable pour faire travailler les personnes manuellement et en équipe. Les résidents y participent selon leur rythme, aucune exigence de production, ne leur est imposée.

Pour ses déplacements, le foyer dispose :

- D'un véhicule léger : une Peugeot 307 ;
- D'un Boxer, 9 places ;
- D'un Jumpy, commun avec le foyer Saint-Vincent-de-Paul.

Ces véhicules, âgés de 4-5 ans, sont conduits par l'ensemble de l'équipe éducative (11 personnes).

Les caractéristiques de déplacements de ces personnes sont identiques à ceux de Saint-Vincent-de- Paul.

Le fait que le personnel d'encadrement du foyer ne souhaite pas que les résidents sortent seuls à cause de leur manque d'autonomie rend l'utilisation d'autres modes de transport compliquée. Toutefois, l'utilisation de taxis et de « Oise Mobilité Transport Adapté » vient parfois en complément des véhicules de l'association.

b) Synthèse des rencontre avec les associations

b1) Le réseau handicap et l'ADAPEI

Présentation du réseau

Le réseau handicap du département de l'Oise regroupe environ 60 à 80 représentations (instances territoriales, associations, établissements, ...) et concerne toute la variété des handicaps (mental, psychique, moteur, visuel, auditif,...).



L'objectif de ce réseau est de permettre aux différentes organisations de se rencontrer et de se connaître afin de pouvoir répondre aux projets de vie des personnes handicapées, en fonction de leur problématique et/ou de leur handicap.

L'ADAPEI de l'Oise est l'une des plus importantes associations du département. Elle compte 1.200 bénéficiaires dont le handicap principal est la déficience intellectuelle.

Même si elle est très présente sur l'ensemble du département, trois grands pôles émergent :

- Beauvais ;
- Compiègne ;
- Creil.

La liaison entre ces trois villes n'est pas réellement une priorité en matière d'accessibilité. En effet, les déplacements des bénéficiaires s'effectuent plutôt à l'intérieur de chacune d'elles. Dans ce cadre, la problématique de la mise en accessibilité des transports publics concerne plus particulièrement les réseaux urbains concernés.

À l'inverse, en zone rurale (entre Lavillettertre et Méru par exemple), on rencontre des problèmes de transports, car la fréquence des lignes est très faible. En effet, entre ces deux villes, l'offre actuelle se limite à un aller/retour par jour.

L'ADAPEI de l'Oise est organisée en « secteurs » touchant trois thèmes fondamentaux :

- L'habitat :
 - Ø Résidentiel (appartements occupés par les travailleurs du C.A.T.),
 - Ø Spécialisé (Foyer de vie occupationnel),
 - Ø Médicalisé (M.A.S. (Maison d'Accueil Spécialisée), F.A.M. (Foyer d'Accueil Médicalisé) ;
- L'enfance ;
- Le travail protégé.



Le secteur de l'habitat est le plus étendu et accueille une population fortement handicapée. Aussi les besoins en transports sont très restreints et la solution que constitue le transport adapté « OISE MOBILITÉ TRANSPORT ADAPTÉ » satisfait 90% des besoins des personnes appartenant aux sous-secteurs « Spécialisé », et « Médicalisé ».

Par contre, le secteur du travail protégé regroupe une population qui utilise très largement les transports publics.

Ces usagers sont aujourd'hui freinés dans leurs déplacements et/ou dans le choix de leur emploi du fait de leur éloignement par rapport aux grandes villes, et de cette carence en moyens de transports accessibles.

À l'heure actuelle, du fait de cette carence, les pôles secondaires du département tels Noyon, Crépy-en-Valois, St-Just-en-Chaussée, concentrent leurs admissions et les orientations des personnes handicapées vers les centres spécialisés les plus proches de leur lieu d'habitation plutôt que vers des structures les mieux adaptées à leur handicap.

Il est probable que si les transports accessibles se développent pour relier diverses communes entre elles, une autre politique d'orientation pourra alors s'instaurer.

S'agissant des personnes en situation de handicap résidant en rase campagne (par exemple des communes telles Crèvecœur-le-Grand, Grandvilliers, Le Coudray, ...), les déplacements s'effectuent, dans la mesure du possible, avec des scooters ou des véhicules sans permis.

Les personnes handicapées qui ne peuvent accéder à ces moyens de transports ont recours à « Oise Mobilité Transport Adapté » pour pallier au problème de l'isolement.

Or, nombre d'entre elles travaillent en E.S.A.T. et pourraient bénéficier de transports publics accessibles.

Fréquentation des réseaux de transports

Certaines personnes en situation de handicap utilisent les transports publics mis à leur disposition.

On peut estimer à 30 ou 40% le nombre de personnes handicapées utilisant les autocars du réseau départemental de l'Oise.

Le réseau T.E.R. quant à lui n'est, pour ainsi dire jamais emprunté.



Le réseau Transilien et notamment le RER est quelques fois fréquenté par des personnes en situation de handicap, eu égard à la situation géographique de certains établissements.

Les réseaux urbains de Beauvais, Compiègne, et Creil bénéficient d'une fréquentation forte. Cependant les personnes handicapées utilisatrices sont parfois confrontées à un manque de sensibilisation des conducteurs à leurs problématiques.

Le service de transport à la demande « Oise Mobilité Transport Adapté », est, quant à lui, régulièrement utilisé par la grande majorité des bénéficiaires, pour tous types de déplacements (accompagnements matin/soir, weekend, rendez-vous médicaux, etc.).

Obstacles ressentis par les membres de l'association

Les principales difficultés rencontrées pour emprunter les transports publics départementaux sont liées :

- Au repérage de l'arrêt et/ou du véhicule à emprunter

En effet, quand l'arrêt est situé en ville, il est difficile de repérer celui qui concerne le déplacement que l'on souhaite effectuer.

De la même manière, repérer « son car » est parfois difficile, quand plusieurs véhicules sont présents en même temps aux mêmes arrêts.

Heureusement, pour les arrêts situés en rase campagne, il est parfois possible de se fier à des repères visuels tels que Château d'eau, ou monument aux morts, ou autres.

En règle générale, les pictogrammes représentés par des formes géographiques associées à des couleurs est le moyen le plus adapté pour aider les bénéficiaires de l'ADAPEI à se repérer dans leurs déplacements.

- À la montée/descente de l'autocar

Il ne s'agit pas de difficulté d'origine physique, mais plutôt d'une peur du vide pour franchir les marches. Cette appréhension peut demander du temps pour se dissiper. Elle nécessite patience et compréhension des autres usagers et du conducteur, pas toujours sensibilisés à cet effet.

L'utilisation d'élévateur à bord des cars accessibles crée également un sentiment d'angoisse, et ne facilitera pas la montée / descente de l'autocar pour les bénéficiaires de l'ADAPEI.

- Aux correspondances avec une autre ligne



Celles-ci sont un frein à l'usage des transports publics car leur compréhension est trop difficile pour les personnes atteintes de déficience intellectuelle, pour au moins deux motifs :

- Ø Difficulté d'expression pour s'informer et se faire expliquer les lignes et les horaires ;
- Ø Difficulté de compréhension des outils d'information actuellement mis à leur disposition (identification des points d'arrêts, des lignes, des destinations...).
- À l'information-voyageurs
Le livret horaire mis à la disposition des usagers est trop difficile à consulter pour les bénéficiaires de l'ADAPEI.
Même les fiches horaires individuelles ne sont pas utilisées, car elles présentent les difficultés majeures suivantes :
 - Ø Écriture trop petite ;
 - Ø Tableau à double entrée ;
 - Ø Incompréhension des renvois.

Lignes à traiter en accessibilité

Le représentant de l'ADAPEI a réalisé, en concertation avec l'ensemble des établissements concernés, une étude approfondie recensant les besoins réels de transports.

Il peut ainsi décrire précisément les Origines / Destinations qui seraient les plus utiles, dans un objectif d'autonomisation, aux bénéficiaires de l'ADAPEI et en particulier, aux personnes travaillant en E.S.A.T.

Les lignes qui ressortent principalement sont les suivantes :

- La ligne 33B reliant Le Meux à Longueil-St-Marie (25 personnes concernées) ;
- La ligne 35 reliant Beauvais à Méru (20 personnes concernées) ;
- La ligne 38 reliant Lavilletterte à Chaumont (50 personnes concernées).



S'agissant de l'aménagement des arrêts situés dans les villes et les villages, les normes d'accessibilité valant pour les U.F.R. conviendront également aux personnes en situation de handicap mental.

S'agissant de l'équipement à l'intérieur des autocars (ceintures, synthèse vocale,...), celui-ci ne présente pas de difficulté particulière aux personnes handicapées bénéficiaires de l'ADAPEI. En effet, un travail de sensibilisation est réalisé auprès des membres, leur permettant d'appréhender ces éléments.

Toutefois les informations sur écrans lumineux telles qu'elles sont réalisées actuellement ne leur sont pas adaptées. En effet, il faudrait y ajouter des représentations symboliques telles qu'une cathédrale, une mairie, ...

S'agissant du système d'information voyageurs, l'ADAPEI est consciente qu'un équipement spécifiquement adapté au handicap mental aurait un coût élevé.

Toutefois, il est évoqué l'idée de s'inspirer, pour la conception de documents d'information, d'un système de communication adaptée (méthode regroupant le langage des signes, associé à des pictogrammes et à des représentations d'objets) que les structures de l'ADAPEI utilisent, notamment pour la réalisation de leur livret d'accueil.

Transports adaptés

Même si quelques difficultés ont eu lieu au démarrage de « OISE MOBILITÉ », notamment dus :

- à un manque de sensibilisation des conducteurs par rapport aux bénéficiaires ;
- à une méconnaissance des demandes et donc à une mauvaise gestion des prises en charge.

ce service donne aujourd'hui toute satisfaction.

Le service « Oise Mobilité Transport Adapté » n'a pas la qualité juridique de transport de substitution :

- Différence financière : le coût d'un trajet à bord d'un autocar du réseau départemental est de 2 €, quelque soit la distance. Le service « Oise Mobilité Transport Adapté » est plus cher mais chacun s'entend pour dire que le niveau de sa prestation n'est pas comparable;
- Différence de prise en charge : un transport de substitution doit prendre en charge et déposer les personnes handicapées à des arrêts prédéfinis. Le service est supérieur puisque « Oise Mobilité Transport Adapté » prend et dépose les usagers à leur domicile.



De plus c'est un service qui fonctionne au-delà des horaires d'autocar et qui permet aux jeunes qui sortent le soir d'en bénéficier.

b2) L'Association des Paralysés de France

Présentation de l'association

L'Association des Paralysés de France accompagne les personnes handicapées moteurs ainsi que leur famille dans leur vie quotidienne.

Bien que le représentant de l'A.P.F. n'ait pas de données chiffrées précises, il pense pouvoir affirmer que l'association compte environ 800 adhérents dans le département de l'Oise, dont 25% résident en établissements. Les 75% restants vivent à leur domicile, seuls ou accompagnés de leur famille.

Par ailleurs, il estime que 30% des membres environ exercent une activité professionnelle.

Les adhérents de l'association sont généralement originaires du milieu rural. Leur lieu d'habitation accroît d'ailleurs la problématique de l'isolement. Cependant on compte aussi de nombreux adhérents dans des grandes communes telles Beauvais, Compiègne, Creil, Clermont, St Just-en-Chaussée, Noyon, Crépy-en-Valois,...

Fréquentation des réseaux de transports

Les autocars du réseau départemental sont très rarement empruntés. De même le réseau T.E.R. est peu utilisé.

Certaines personnes handicapées empruntent les autobus urbains. Cependant l'arrimage des fauteuils roulants reste un point délicat, et la sécurité des personnes handicapées ne semble pas toujours assurée.

Le service de transport à la demande « Oise Mobilité Transport Adapté » est le moyen de transport le plus utilisé par les bénéficiaires de l'A.P.F.



Obstacles ressentis par les membres de l'association

Les principales difficultés rencontrées pour emprunter les transports publics départementaux sont liées :

- À l'accessibilité des véhicules
Très peu de cars du réseau départemental de l'Oise sont équipés d'élévateurs, il est donc impossible, pour la majorité des adhérents, d'accéder au véhicule. Par ailleurs, dans les véhicules accessibles, l'espace réservé aux personnes handicapées n'est pas suffisant, notamment pour les manœuvres des fauteuils roulants.
- Au cheminement jusqu'aux arrêts et aux arrêts eux-mêmes
Ceux-ci ne sont pas aménagés, en particulier pour les personnes se déplaçant difficilement ou en fauteuil roulant.
- Aux correspondances avec une autre ligne
Celles-ci restent souvent dissuasives pour les personnes handicapées.
- À l'information-voyageurs
Le livret horaire mis à la disposition des usagers est difficilement manipulable, il est trop épais et nécessite l'usage simultané de ses deux mains pour être consulté.

Lignes à traiter en accessibilité

Dans le cadre de la mise en accessibilité du réseau départemental de l'Oise, l'A.P.F. propose que les lignes à traiter soient, en priorité, celles qui desservent entre elles les principales villes du département et qui sont les plus fréquentées, à l'exception de celles déjà reliées par le transport ferroviaire. Ces lignes sont les suivantes :

- Ligne 33 : Beauvais – Clermont – Compiègne ;
- Lignes 1 ou 12 : Clermont - Creil.

L'A.P.F. propose également que les lignes reliant les principales villes du département aux pôles secondaires puissent être rendues accessibles. Les lignes suivantes ont été citées :



- Beauvais – St Just-en-Chaussée ;
- Compiègne – Crépy-en-Valois ;
- Senlis – Crépy-en-Valois ;
- Chantilly – Senlis ;
- Senlis – Creil ;
- Beauvais – Crèvecœur ;
- Beauvais – Chaumont,...

Transport adapté

La plupart des adhérents de l'A.P.F. ont recours au service de transports à la demande « Oise Mobilité Transport Adapté». Ce service est le moyen de transports le plus utilisé puisqu'il réalise 400 à 500 voyages par jour (tous utilisateurs confondus).

L'A.P.F. estime que le service « Oise Mobilité Transport Adapté» est très satisfaisant.

Les points positifs énumérés pour ce service sont :

- une prise en charge à domicile ;
- une réservation à un horaire choisi ;
- une amabilité et une assistance appréciées (aide à l'installation, arrimage assurée du fauteuil,...) ;
- un véhicule toujours propre et en bon état
- jamais de refus de réservation.

Quelques points négatifs ont cependant été relevés :

- un tarif relativement onéreux ;
- quelques retards dans les horaires (10 minutes à un quart d'heure) ;



- un service parfois saturé occasionnant des retards beaucoup plus importants ;
- certains conducteurs manquent de formation ;
- quelques problèmes sur la définition de l'ayant-droit et de l'accompagnateur.

Autres remarques

L'A.P.F. insiste sur la nécessité d'une bonne coordination avec les services de voirie des différentes communes, afin de traiter de concert l'accessibilité des cheminements et des arrêts d'autocars des lignes progressivement rendues accessibles.

- L'A.P.F. s'interroge sur le renouvellement des autocars. Le parc proposé par les exploitants lors de la nouvelle D.S.P. montre que certains autocars sont adaptables. Un programme de mise en accessibilité doit être étudié.

b3) GIHP « A BRACHE KOR »

Présentation de l'association

L'association, âgée de 5 ans, compte environ 50 adhérents. Elle est affiliée au G.I.H.P. National (Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques).

Cette association incite, par l'émulation des pairs, l'entraide, le partage des expériences et des savoirs, entre les personnes en situation de handicap moteur ou de handicap sensoriel (en majorité visuel). Elle incite chacun à vivre pleinement sa vie en milieu ordinaire.

Elle agit auprès des instances publiques pour l'accès au « droit à compensation » et pour l'accessibilité en toute autonomie de la « chaîne du déplacement » (logement, E.R.P., voirie, transports).

Les membres de l'association résident aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural et sont répartis dans tout le département.

Fréquentation des réseaux de transports

Les personnes de l'association atteintes de handicap moteur n'empruntent jamais les autocars du réseau départemental, en raison de leur totale inaccessibilité. Celles atteintes de handicap visuel l'empruntent occasionnellement ou jamais.



Les autocars des lignes T.E.R, notamment sur la ligne accessible « Picardie – Roissy », n'ont jamais été empruntés par les adhérents en fauteuil roulant.

Certains membres de l'association empruntent occasionnellement ou fréquemment les lignes de train T.E.R., principalement celles desservant Creil et Beauvais. Il s'agit surtout de personnes mal-voyantes ou d'U.F.R., mais rarement ou jamais des autres P.M.R.

Le réseau urbain de Creil est régulièrement utilisé par les membres U.F.R. de l'association A Brache Kor. Par contre, les réseaux urbains de Beauvais et de Compiègne ne sont pas utilisés. Soit les adhérents qui y résident ont une voiture, soit ils ont trop d'appréhensions à les emprunter

Les personnes handicapées de l'association qui marchent avec une mobilité réduite (équilibre précaire, avec ou sans canne(s), avec ou sans déambulateur, insuffisance respiratoire) utilisent peu ou jamais les transports collectifs Elles rencontrent les obstacles suivants :

- montée difficile ou impossible dans le véhicule (autocar UFR ou non, matériel roulant TER ancien)
- crainte de tomber lors des démarrages brusques (autobus),
- bousculade,
- manque de places assises (autobus)
- longueur des distances à parcourir (intermodalité, traversée de voies ferroviaires par passage planchéié).

Beaucoup de personnes sont très « habituées » à rester chez elles, contraintes par la fragilité de leur santé, par des obstacles matériels (chaîne du déplacement inaccessible, précarité pécuniaire), par des barrières psychologiques aussi (peur du risque, peur du « regard des autres »...)

Aussi le fait que des lignes d'autocar soient rendues accessibles ne provoquera pas, de « manière automatique », une envie de les utiliser. Oser sortir de chez soi, intégrer l'éventualité d'un déplacement, être sûr de trouver les infrastructures adaptées jusqu'au bout de leur déplacement, sont autant d'appréhensions qu'il convient de lever.

C'est pourquoi, il est important de créer l'offre de transports accessibles dans son intégralité afin d'amener progressivement les personnes handicapées et les P.M.R. à en être utilisatrices.

L'utilisation du service de transport adapté « Oise Mobilité Transport Adapté » est très variable. En effet certaines personnes l'utilisent régulièrement ou fréquemment, d'autres ne l'utilisent qu'occasionnellement.



D'autres encore ne l'utilisent jamais car il est très difficile pour certaines personnes de l'association (handicap survenu à la suite d'une maladie invalidante ou d'un accident) de se résoudre à emprunter un moyen de transport adapté alors qu'elles se sont jusqu'alors, toujours déplacé en transports collectifs ou le plus souvent, en conduisant leur voiture.

Toutefois, les personnes qui ont recours au service « Oise Mobilité Transport Adapté » sont en général satisfaites de sa prestation.

Les problèmes qui pourraient cependant être évoqués concernant ce service sont les suivants :

- certains conducteurs manquent de formation de sensibilisation envers les personnes handicapées ;
- l'arrimage du fauteuil roulant n'est pas toujours correctement exécuté ;
- l'usager n'a pas connaissance du règlement d'exploitation ;
- L'amplitude horaire n'est pas suffisante (20h30 retour au dépôt).
- Pour l'association, la non admission des adolescents de moins de 18 ans au service vient les « sur-handicaper » ;
- De même pour la non-acceptation des enfants, jeunes (y compris lorsque les parents fournissent le siège rehausseur) ou préadolescents, à bord des véhicules du transport adapté pour un parent handicapé qui ne peut de ce fait pas l'accompagner dans ses déplacements.

Obstacles ressentis par les membres de l'association

La plupart des adhérents n'utilisent pas les transports collectifs. Cependant, s'ils les empruntaient, ils seraient confrontés aux obstacles suivants :

- Repérage de l'arrêt

Actuellement la signalétique des arrêts n'est pas suffisamment implantée et l'arrêt n'est pas repérable.

- L'accès aux arrêts

De nombreux points restent à traiter dans ce domaine.

En effet, des obstacles rendent difficiles l'accès aux arrêts (poubelles ou mobilier urbain sur le trottoir, stationnement de véhicules, absence de cheminement piéton « roulant »...) et des incohérences sont remarquées sur le terrain, telles un trottoir abaissé d'un côté de la route et non abaissé de l'autre côté.

Aussi, ces entraves obligent le plus souvent à se mettre en danger en étant contraint de circuler sur la chaussée.



- Montée/descente de l'autocar

Certaines plates-formes élévatrices équipant les cars accessibles créent un sentiment d'angoisse, les garde corps n'étant pas suffisamment sécurisants (ce qui n'est pas le cas des autocars de la ligne Picardie - Roissy)

Ces adaptations peuvent convenir aux personnes en fauteuil roulant mais ne le sont pas du tout pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Les autocars accessibles avec 2 places U.F.R. sont à privilégier (pour deux personnes d'une même famille ou amies)

- Information-voyageurs

Les documents qui servent à préparer un déplacement sont totalement illisibles pour les adhérents mal-voyants ou aveugles de l'association.

En effet, les caractères du livret, des fiches horaires, ou du plan de réseau sont trop petits, et les contrastes de couleurs ne sont pas assez accentués.

Ces documents devraient pouvoir exister en grand format, ainsi qu'en braille, et être disponibles à la demande, dans tous les points d'information. De même, ils doivent donner une information simple et claire, utilisable et compréhensible pour tous types de handicaps.

S'agissant de l'information aux arrêts, l'idée d'une loupe déroulante n'est pas retenue a priori par l'association (il faudrait étudier sa faisabilité, sa résistance aux intempéries et autres aléas.)

L'idée d'une information par le biais du téléphone mobile serait à étudier

Par ailleurs, il faudrait prévoir, en plus de ce qui existe déjà, un affichage à la hauteur des yeux des personnes en fauteuil roulant et/ou de petite taille.

Lignes à traiter en accessibilité

L'association propose différentes étapes quant au choix des lignes à rendre accessibles.

- Dans un premier temps, il serait opportun de suivre le Schéma Directeur d'Accessibilité régional en procédant par pôle, centré autour des gares qui deviennent accessibles :
 - Ø Lignes convergeant sur la gare de Noyon, Beauvais, Creil, et Compiègne.
- Dans un deuxième temps, la priorité serait de rendre accessibles les lignes structurantes, en privilégiant notamment les lignes pour lesquelles il n'existe pas d'autre moyen de transport que l'autocar :
 - Ø Ligne 33 : Beauvais – Compiègne



- Ainsi que les lignes desservant des établissements spécialisés :
 - Ø Ligne 32 : Beauvais – St-Just-en-Chaussée.
- Dans un troisième et dernier temps, rendre accessibles les lignes desservant les zones rurales particulièrement déshéritées en transports

Transport adapté

L'association considère le service de transport à la demande « Oise Mobilité Transport Adapté » comme un moyen de transport à part entière. Il ne doit pas être apparenté au transport de substitution décrit par la Loi.

En effet, ce type de transport adapté, de porte à porte, devra subsister, même lorsque les transports collectifs seront rendus accessibles, afin de satisfaire aux besoins spécifiques de certaines personnes handicapées, comme par exemple :

- Celles dont le handicap est récent ;
- Celles qui sont les moins autonomes ;
- Celles qui ont la phobie de la foule.

Par ailleurs, l'association estime que le transport de substitution, comme son nom l'indique, devrait répondre aux mêmes conditions que le transport collectif :

- Mêmes conditions de tarif ;
- Prise en charge aux mêmes arrêts et aux mêmes horaires ;
- Mêmes conditions de trajet ;
- Pas de condition d'âge ;
- Conditions d'ayants-droit non restreintes à la détention de la carte invalidité 80%.

Le souhait essentiel de l'association étant que personne ne soit laissé pour compte en matière de déplacements.



Autres remarques et demandes

Il serait important de définir le rôle du conducteur du véhicule de transport adapté. En effet, celui-ci a aussi un rôle d'accompagnateur :

- Accompagnement depuis la porte du domicile jusqu'au véhicule, et inversement ;
- Aide à la montée et/ou à la descente du véhicule ;
- S'assurer que la personne est en mesure de rentrer chez elle ou dans le lieu de destination, ne pas seulement la déposer et partir.

Les limites de l'accompagnement doivent être précisées dans la convention afin de savoir ce qui peut ou ne peut pas se faire.

Il existe un comité de suivi mensuel qui réunit les représentants de la M.D.P.H., le représentant de « LIBEOLE », et les responsables transports du Conseil Général pour traiter des questions techniques, juridiques et financières dans le cadre de la Délégation de Service Public.

- La représentante de l'association A Brache Kor s'étonne que les représentants des usagers n'y soient pas associés.



ANNEXE 3

Concertation avec les autres Autorités Organisatrices de Transports

Les réponses fournies par les A.O.T., sont synthétisées dans le tableau ci après.

c) Concertation avec le Conseil Régional de Picardie, et le Syndicat des Transports de l'Île-de-France (S.T.I.F.)

Thèmes abordés	A.O.T. Régionales	
	Région Picardie	S.T.I.F.
Combien de lignes régulières régionales gérez vous actuellement ? (nombre de lignes ferroviaires, nombre de lignes routières) ?	<ul style="list-style-type: none"> La Région gère 25 lignes ferroviaires et 6 lignes routières. 	<ul style="list-style-type: none"> Le S.D.A. est achevé, il a été voté le 08 juillet 2009. Le S.T.I.F. gère environ 1.400 lignes dont 29 lignes ferroviaires (11 RER et Transilien, 14 métro et 4 tram)
En l'état actuel de vos réflexions, pouvez vous nous préciser combien de lignes pourraient être traitées en accessibilité pour tous types de handicaps (nombre de lignes ferroviaires, nombre de lignes routières) ?	<ul style="list-style-type: none"> 59 gares sur 73 seront traitées selon deux échéances (2015 et 2020). Parmi elles, 37 gares seront accessibles en toute autonomie en 2015, et 45 en 2020 (les autres gares seront accessibles avec une aide humaine). 	735 lignes ont été définies comme devant être traitées de manière prioritaire (285 lignes à Paris et en Petite Couronne, 450 en Grande Couronne)
Pouvez-vous lister les lignes, entrant dans le département de l'Oise, qui seraient rendues accessibles ?	<ul style="list-style-type: none"> (voir carte) 	---



Thèmes abordés	A.O.T. Régionales	
	Région Picardie	S.T.I.F.
En 2015, de combien de rames TER votre réseau devrait-il disposer ? Combien d'entre elles devraient-elles être accessibles aux usagers en fauteuil roulant ?	<ul style="list-style-type: none"> 80% des rames seront accessibles en 2015, et 100% en 2020. 	La mise en accessibilité des rames s'effectuera en fonction de leur renouvellement.
En 2015, de combien d'autocars votre réseau TER routier devrait-il disposer ? Combien d'entre eux devraient-ils être accessibles aux usagers en fauteuil roulant ? Les autocars seraient-ils à plancher haut ou à plancher bas ?	<ul style="list-style-type: none"> Tous les autocars seront accessibles dès 2011, et 3 lignes sur 6 le sont déjà. 	Conformément à la Loi 2005-102, tous les autocars que le S.T.I.F. subventionne sont accessibles.
Concernant les autocars accessibles, disposeront-ils de l'affichage visuel et sonore du prochain arrêt ? Quel système sera utilisé ?	<ul style="list-style-type: none"> Oui, tous les véhicules en seront équipés au plus tard en 2015, 	<ul style="list-style-type: none">
Pour combien de lignes, ferroviaires ou routières, pensez-vous faire valoir « l'impossibilité technique avérée » de les rendre accessibles à tous types de handicaps ?	<ul style="list-style-type: none"> Aucune ligne ne sera classée en I.T.A. 	<ul style="list-style-type: none"> La liste des lignes n'est pas encore arrêtée, elle peut évoluer en fonction de la signature des nouveaux contrats de type II
Pour combien de gares ferroviaires ou d'arrêts de cars, pensez-vous faire valoir « l'Impossibilité Technique Avérée » de les rendre accessibles à tous types de handicaps ?	<ul style="list-style-type: none"> 14 gares seront classées en I.T.A., et ce uniquement pour le handicap moteur. 	<ul style="list-style-type: none"> 9 gares inaccessibles pour les usagers en fauteuil.



Thèmes abordés		A.O.T. Régionales	
		Région Picardie	S.T.I.F.
Pouvez-vous nous décrire le système de substitution qui sera mis en place pour pallier à cette « Impossibilité Technique Avérée » ?	Lignes fixes ou T.A.D. ?	•	---
	Comment déterminerez-vous les ayants droit au service de substitution ?	• Le S.T.I.F. subventionne à 50% les travaux de mise en accessibilité des arrêts. Ceux-ci étant placés sous la responsabilité des maîtrises d'ouvrage compétentes.	---
	Qui gèrera la centrale de réservation ?	• Oui, puisque c'est obligatoire	---
	De quels types de véhicules ce système sera t-il équipé ?	• Aucune ligne ne sera classée en I.T.A.	---
Quels traitements allez-vous apporter à vos documents d'information (fiches horaires, plan de réseau,...) afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées (handicap visuel et handicap cognitif) ?		• D'ores et déjà, le guide TER est disponible en grand format. Pas d'autres projets pour l'instant.	•



Thèmes abordés	A.O.T. Régionales	
	Région Picardie	S.T.I.F.
Quels traitements allez-vous apporter à votre système d'information sur Internet (s'il existe)?	<ul style="list-style-type: none">• Le site gares.picardie.fr présente le niveau d'accessibilité de chaque gare. Par ailleurs, il sera bientôt transposable en mode text.	<ul style="list-style-type: none">• Des T.A.D. relieront des gares non accessibles aux gares accessibles
Quels traitements allez-vous apporter à votre centrale d'information téléphonique (si elle existe) ?	<ul style="list-style-type: none">• Les agents sont formés pour accueillir et renseigner les usagers atteints de tous types de handicap.	<ul style="list-style-type: none">• Ce point n'est pas encore décidé



d) Concertations avec les autres départements.

Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
Avez-vous commencé l'élaboration de votre schéma directeur d'accessibilité de votre réseau aux personnes handicapées ?	<ul style="list-style-type: none"> • Oui, et celui-ci est terminé 	<ul style="list-style-type: none"> • Oui 	<ul style="list-style-type: none"> • Oui 	<ul style="list-style-type: none"> • Une réflexion a été lancée en interne, mais la concertation n'a pas formellement commencé
Si oui, à quelle date celui-ci doit il être présenté à vos élus pour approbation ?	<ul style="list-style-type: none"> • Il a été voté en février 2009 	<ul style="list-style-type: none"> • Il a été approuvé en Juin 2009 	<ul style="list-style-type: none"> • Le schéma est terminé depuis un an, mais les élus ne l'ont pas encore adopté par un vote conforme. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de date arrêtée pour l'instant
S'il n'est pas terminé, à quel stade en êtes vous (audit de la situation actuelle, élaboration de scénarios, choix d'un scénario, finalisation) ?	---	---	<ul style="list-style-type: none"> • Le S.D.A. doit être remis à jour avant le vote des élus, pour tenir compte de l'évolution de quelques points particuliers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réflexions internes pour l'instant
Si non, à quelle date doit il commencer ?	---	---	---	---
De combien de lignes régulières départementales gérez-vous actuellement ?	<ul style="list-style-type: none"> • 80 lignes régulières 	<ul style="list-style-type: none"> • 34 lignes régulières 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 40 lignes régulières constituent le réseau départemental 	<ul style="list-style-type: none"> • 53 lignes régulières dont 4 à 5 sont structurantes



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
En l'état actuel de vos réflexions, pouvez vous nous préciser combien de lignes régulières pensez vous traiter en accessibilité pour tous types de handicaps ?	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les lignes doivent être traitées 	<ul style="list-style-type: none"> 150 arrêts, répartis sur la plupart des lignes, seront traités en accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les lignes doivent être traitées 	<ul style="list-style-type: none"> Les lignes majeures pourraient être traitées, mais cela n'est pour l'instant qu'un projet
La mise en accessibilité d'une ligne signifie-t-elle, pour vous, le traitement de la totalité des arrêts qui la compose ?	<ul style="list-style-type: none"> Oui, les communes sont incitées à traiter tous leurs arrêts 	<ul style="list-style-type: none"> Non, un arrêt tous les 12 à 15 kilomètres environ est traité 	<ul style="list-style-type: none"> Non, seuls les chefs-lieux de canton et les communes de plus de 1,000 habitants voient au moins un de leur arrêts traités. 	<ul style="list-style-type: none"> Non
Pouvez-vous lister les lignes, entrant dans le département de l'Oise, qui seraient rendues accessibles ?	<ul style="list-style-type: none"> Aucune ligne régulière n'entre dans le département de l'Oise 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune ligne du C.G. 27 ne rentre dans l'Oise 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune ligne régulière n'entre dans le département de l'Oise 	<ul style="list-style-type: none"> La ligne, reliant Amiens à Crèvecœur, pourrait être traitée sur la partie Somme, en fonction de ce que fera le Conseil Général de l'Oise sur sa partie
Votre département va-t-il prendre en charge la mise aux normes des arrêts d'autocars, ou bien va-t-il laisser aux communes le soin de procéder à cette mise aux normes ?	<ul style="list-style-type: none"> Les communes prendront en charge l'investissement, mais le Conseil Général pourra leur allouer des subventions 	<ul style="list-style-type: none"> Le Département traite l'accès aux arrêts sur 25 mètres en amont et en aval. Le budget de mise en 	<ul style="list-style-type: none"> Le département devrait prendre en charge le traitement des arrêts 	<ul style="list-style-type: none"> Les arrêts sont gérés par les communes, le département n'a donc pas à intervenir sur leur mise en accessibilité



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
<p>Votre département va-t-il également prendre en charge le traitement des cheminements piétonniers menant à l'arrêt d'autocars accessible (cheminements amont et aval, traversées piétons, éclairage...), ou bien va-t-il laisser aux communes le soin de procéder à ces travaux ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Non 	<p>accessibilité des arrêts est de 6,4 M€ (1,8 M€ du C.G., 2,8 M€ des E.P.C.I., et 1,8 M€ des amendes de polices)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les communes devront, seules, traiter cette question. 	<ul style="list-style-type: none"> • Non, ceci est du ressort des communes
<p>Combien de lignes de T.A.D. gérez-vous actuellement ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 4 services de T.A.D. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Département s'équipe progressivement de T.A.D. accessibles à tous publics. Actuellement, sur les 650 communes de l'Eure, le T.A.D. zonal du Département, accessible, couvre 200 communes de l'ouest du département. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un T.A.D. expérimental est en test sur 12 cantons, il doit prochainement être étendu à tout le département 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune
<p>En l'état actuel de vos réflexions, pouvez vous nous préciser combien de lignes T.A.D. pensez vous traiter en accessibilité pour tous types de handicaps ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ils seront tous traités 	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les T.A.D. sont accessibles ou vont bientôt le devenir 	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les véhicules du T.A.D. sont déjà accessibles 	<p>- - -</p>



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
Pouvez-vous lister les T.A.D., entrant dans le département de l'Oise, qui seraient rendus accessibles ?	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun T.A.D. n'entre dans le département de l'Oise 	<p style="text-align: center;">- - -</p>
Combien de services spéciaux scolaires (S.A.T.P.S.) gérez-vous actuellement ?	<ul style="list-style-type: none"> • 653 circuits 	<ul style="list-style-type: none"> • 630 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 400 véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 600
En l'état actuel de vos réflexions, pouvez vous nous préciser combien ces services spéciaux pensez vous traiter en accessibilité pour tous types de handicaps ?	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les circuits scolaires sont considérés comme étant en I.T.A. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun traitement n'est prévu sur les S.A.T.P.S. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun
Pouvez-vous lister les services scolaires, entrant dans le département de l'Oise, qui seraient rendus accessibles ?	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	<p style="text-align: center;">- - -</p>	<p style="text-align: center;">- - -</p>
En 2015, combien d'autocars de lignes régulières devraient ils être accessibles aux usagers en fauteuil roulant ? Combien ne seraient pas rendus accessibles ?	<ul style="list-style-type: none"> • Les 114 autocars de lignes seront tous accessibles 	<ul style="list-style-type: none"> • 90 autocars de ligne sillonnent le département, et les transporteurs en renouvelleront 8 en accessibilité tous les ans (Subvention: 15.000 € / 	<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau de lignes régulières nécessite la mise en ligne de 125 cars, auxquels s'ajoutent 125 autres cars de doublage. Le plan de mise en 	<ul style="list-style-type: none"> • La question de la mise en accessibilité des véhicules sera traitée en 2012, à l'occasion des prochains reconventionnements



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
		autocar)	accessibilité de ces véhicules n'est pas encore défini.	
Les autocars accessibles seraient ils à plancher haut ou à plancher bas ?	<ul style="list-style-type: none"> • Ils seront tous à plancher haut 	<ul style="list-style-type: none"> • Ils pourraient être à plancher bas sur les 12 lignes structurantes du réseau qui empruntent par ailleurs les axes les mieux revêtus. 	<ul style="list-style-type: none"> • A priori, ils seraient à plancher bas 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce point n'est pas encore traité
Concernant les autocars accessibles, disposeront ils de l'affichage visuel et sonore du prochain arrêt ? Quel système sera utilisé ?	<ul style="list-style-type: none"> • Oui, ils en seront tous équipés 	<ul style="list-style-type: none"> • La Région devrait subventionner l'achat de ces équipements, mais cela reste à valider 	<ul style="list-style-type: none"> • A priori oui, mais le calendrier de déploiement n'est pas encore arrêté 	<ul style="list-style-type: none"> • Oui, et ils seront tous équipés en 2012, à l'occasion du prochain reconventionnement
Pour combien de lignes régulières ou arrêts d'autocars pensez-vous faire valoir « l'Impossibilité Technique Avérée » de les rendre accessibles à tous types de handicaps ?	<ul style="list-style-type: none"> • L'I.T.A. est demandée pour tous les arrêts scolaires, mais aucune de lignes régulières 	<ul style="list-style-type: none"> • L'I.T.A. sera en fait une impossibilité financière, et concernera tous les arrêts qui ne seront pas rendus accessibles soit 950 arrêts ; Traitement en accessibilité de 14% des aires d'arrêt, et de leurs cheminements 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 1.000 points d'arrêts sur 7.000 sont susceptibles d'être traités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour toutes les lignes hors les lignes structurantes



Thèmes abordés		A.O.T.			
		Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
Pouvez-vous nous décrire le système de substitution qui sera mis en place pour pallier à cette « Impossibilité Technique Avérée » ?	Lignes fixes ou T.A.D. ?	<ul style="list-style-type: none"> Pas de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Les T.A.D. du département feront office de transport de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Le T.A.D. en cours d'expérimentation servira de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> A priori un T.A.D. opérant soit en trajets complets, soit en rabattement sur une ligne accessible
	Comment déterminerez-vous les ayants droits au service de substitution ?	<ul style="list-style-type: none"> Pas de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les usagers ont accès au service 	<ul style="list-style-type: none"> Le T.A.D. est ouvert à tous 	<ul style="list-style-type: none"> Point non encore abordé
	Si T.A.D., qui gèrera la centrale de réservation ?	<ul style="list-style-type: none"> Pas de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Groupement de commande à plusieurs A.O.T. piloté par la Région, pour attribuer un marché de gestion de la centrale. 	<ul style="list-style-type: none"> Le C.G., 76 doit créer une Centrale de réservation des T.A.D. départementaux 	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil Général crée une centrale d'information en 2010. Celle-ci gèrera la réservation.
	Si T.A.D., les usagers handicapés seront-ils pris en charge et déposés à leur domicile ou au point d'arrêt ?	<ul style="list-style-type: none"> Pas de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Les titulaires d'une carte d'invalidité à 80%, d'une carte de stationnement, ou d'une carte de priorité transport en commun, seront pris en charge à domicile (Tous les autres usagers sont pris aux 	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers en situation de handicap sont pris en charge à leur domicile, les autres à des points d'arrêts 	<ul style="list-style-type: none"> A priori, à domicile



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
plus proche ?		arrêts)		
De quels types de véhicules ce système sera t-il équipé ?	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de système de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> • De véhicules de 9 places 	<ul style="list-style-type: none"> • Des véhicules de 4 à 9 places accessibles 	<ul style="list-style-type: none"> • A priori de petits véhicules (9 places)
Quels traitements allez-vous apporter à vos documents d'information (fiches horaires, plan de réseau,...) afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées (handicap visuel et handicap cognitif) ?	<ul style="list-style-type: none"> • La Centrale d'Information Départementale, opérée par une association d'autocaristes, doit émettre des propositions sur ce thème 	<ul style="list-style-type: none"> • Un effort particulier sera effectué pour l'information aux arrêts : n° de ligne et fiches horaires avec gros caractères. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nous avons en projet d'apposer sur les poteaux arrêts des inscriptions en relief permettant aux malvoyants de mieux se repérer. Pas d'autres projets pour l'instant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point non encore étudié
Quels traitements allez-vous apporter à votre système d'information sur Internet (s'il existe) ?	<ul style="list-style-type: none"> • La Centrale d'Information Départementale, opérée par une association d'autocaristes, doit émettre des propositions sur ce 	<ul style="list-style-type: none"> • Tout le site du Conseil Général va être traité en accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Le site Internet actuel est rudimentaire. Le C.G. s'équipe actuellement d'un nouveau logiciel de gestion des transports scolaires, qui 	<ul style="list-style-type: none"> • Le site TRANS80 est déjà homologué au niveau Bronze



Thèmes abordés	A.O.T.			
	Conseil Général de l'Aisne (CG 02)	Conseil Général de l'Eure (CG 27)	Conseil Général de la Seine-Maritime (CG 76)	Conseil Général de la Somme (CG 80)
	thème		permettre de mettre en ligne des documents plus complets et plus lisibles.	
Quels traitements allez-vous apporter à votre centrale d'information téléphonique (si elle existe) ?	<ul style="list-style-type: none"> La Centrale d'Information Départementale, opérée par une association d'autocaristes, doit émettre des propositions sur ce thème 	<ul style="list-style-type: none"> Thème non encore tranché. 	<ul style="list-style-type: none"> La Région doit lancer un appel d'offres en 2010 concernant la mise en œuvre d'une centrale d'information téléphonique, et le cahier des charges intégrera des équipements d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> Le cahier des charges de la nouvelle centrale n'est pas encore rédigé, mais un traitement en accessibilité est déjà envisagé



e) Concertations avec les autres A.O.T.U.

COMPTE RENDU DES CONCERTATIONS AVEC LES A.O.T. EN CORRESPONDANCE

Thèmes abordés	A.O.T.U.				
	Communauté d'agglomération du Beauvaisis	Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne	Communauté de Communes des Sablons	Communauté de Communes du Pays de Thelle	Communauté de l'Agglomération Creilloise
• Avez-vous commencé l'élaboration de votre schéma directeur d'accessibilité de votre réseau urbain aux personnes handicapées ?	• Oui, et celui-ci est quasiment terminé	• Oui, il a été commencé fin 2007	• Non	• Nous ne sommes pas une A.O.T. de plein exercice, nous n'avons donc pas de S.D.A. à rédiger	• Une Commission d'Accessibilité est chargée de le réaliser, elle s'est déjà réunie deux fois
• Si oui, à quelle date celui-ci doit il être présenté à vos élus pour approbation ?	• Il doit être présenté aux élus avant la fin de l'année 2009	• Aucune date n'est pour l'instant définie	---	---	• Pas encore de date programmée
• Si oui, à quel stade en êtes vous (audit de la situation actuelle, élaboration de scénarios, choix d'un scénario, finalisation) ?	• Finalisation	• L'audit de la situation actuelle est terminée, l'élaboration des scénarios est en cours	---	---	• L'audit de la situation actuelle est terminée
• Si non, à quelle date doit il commencer ?	---	---	• Ceci n'a pas encore été décidé	---	---
• Avez-vous mis à jour l'annexe "Accessibilité" du P.D.U. de votre agglomération (s'il existe) afin de prendre en compte les exigences de la nouvelle loi? Si oui, pourrions nous recevoir copie de cette annexe au P.D.U.?	• Le réseau urbain de la C.A.B. est constitué de 11 lignes régulières	• Il n'y a pas de P.D.U. à Compiègne (75.000 habitants)	• Pas de P.D.U. à Méru	• Pas de P.D.U. au Pays de Thelle	• Pas de P.D.U. à Creil
• De combien de lignes régulières votre réseau urbain est il constitué ?	• Les 11 lignes seront toutes traitées	• Le réseau urbain est constitué de 6 lignes régulières	• Aucune	• Aucune	• Le réseau urbain est constitué de 10 lignes régulières
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez-vous nous préciser combien de lignes pourraient être traitées en accessibilité pour tous types de handicaps ?	• La C.A.B. gère un service de T.A.D. pour la desserte de quartiers de Beauvais à faible densité de population. Il est prévu une expérimentation sur l'ensemble du territoire de la C.A.B. en janvier 2010	• Les 6 lignes doivent, au moins en partie, être traitées	---	---	• Toutes les lignes doivent être traitées d'ici à 2015
• Combien de lignes de T.A.D. gérez-vous actuellement ?	• En janvier 2010, le service T.A.D. sera totalement traité	• 5 lignes virtuelles sont opérées par 20 taxis	• 2 lignes (une urbaine, une périurbaine)	• Nous gérons un T.A.D. zonal à trois zones	• Aucune
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez-vous nous préciser combien de lignes T.A.D. pourraient être traitées en accessibilité	• La C.A.B. gère 6 services scolaires qui concernent des	• A priori, les véhicules taxis n'étant pas accessibles aux	• Aucune décision pour l'instant	• Les usagers sont pris en charge soit à Domicile, soit	---



Thèmes abordés	A.O.T.U.				
	Communauté d'agglomération du Beauvaisis	Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne	Communauté de Communes des Sablons	Communauté de Communes du Pays de Thelle	Communauté de l'Agglomération Creilloise
pour tous types de handicaps ?	R.P.I.	U.F.R., le T.A.D. ne sera pas traité		aux arrêts du Conseil Général. Les Personnes à Mobilité Réduite sont prises en charge à leur domicile pour tout déplacement.	
• Combien de services spéciaux scolaires (S.A.T.P.S.) gérez-vous actuellement ?	• Nous n'avons eu aucune demande pour traiter ces services, il n'est donc pas prévu de mesures particulières pour leur mise en accessibilité	• 25 autocars desservent chaque jour 3 collèges et 3 lycées	• 2 services scolaires	• Aucun	• 3 lignes desservent des établissements scolaires
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez vous nous préciser combien de ces services spéciaux pourraient être traités en accessibilité pour tous types de handicaps ?	• Aucune ligne ne sera considérée comme étant en I.T.A. Par contre, 5% environ des arrêts ne peuvent être traités, et devront, d'ici à 2015, être soit déplacés, soit supprimés.	• Ceci n'est pas défini pour l'instant	• Aucune décision pour l'instant	- - -	• Les lignes scolaires seront traitées comme les autres lignes régulières
• Pour combien de lignes régulières ou T.A.D. pensez-vous faire valoir « l'Impossibilité Technique Avérée » de les rendre accessibles à tous types de handicaps ?	• La C.A.B. exploite son réseau au moyen de 32 autobus et 5 minibus. • Actuellement 11 autobus et les 5 minibus sont accessibles, et ils le seront tous en 2015	• L'I.T.A. pourrait être déclarée pour environ 20 % des arrêts	• Le T.A.D. dispose de 60 arrêts pour sa partie urbaine, mais leur diagnostic n'a pas encore commencé	• Pas d'I.T.A. prévue	• Sur un peu plus de 150 arrêts, environ 10 pourraient être classées en I.T.A. (Problèmes de déclivité à Montataire et à Creil)
• En 2015, combien d'autobus devraient ils être accessibles aux usagers en fauteuil roulant ? Combien ne seraient pas rendus accessibles ?	• Ils disposeront tous de ces dispositifs. Le système utilisé sera défini au fur et à mesure des appels d'offres	• 17 des 18 autobus sont aujourd'hui accessibles, et ils le seront tous en 2015	• Les 4 véhicules de T.A.D. peuvent déjà prendre en charge un U.F.R.	• Ce point n'est pas défini, mais 2 des 4 minibus sont déjà accessibles	• 13 bus sur 26 disposent déjà des équipements d'accessibilité, ils seront tous équipés en 2015
• Concernant les autobus accessibles, disposeront-ils de l'affichage visuel et sonore du prochain arrêt ? Quel système sera utilisé ?	• Oui, et celui-ci est quasiment terminé	• Tous les véhicules sont déjà équipés d'un système acheté par l'agglomération	• Non, cela est impossible en T.A.D.	• Non, car tous les transports s'effectuent à la demande	• 3 bus sur 26 disposent de ce système, ils seront tous équipés en 2015
• Pouvez-vous nous décrire le système de substitution qui sera mis en place pour pallier à cette « Impossibilité Technique Avérée » ?	• Lignes fixes ou T.A.D. ?	• Il n'y aura à priori pas de système de substitution	• Aucune décision n'est prise sur ce thème, mais, il serait intéressant que O.M.T.A. puisse servir de transport de substitution	• Aucune décision pour l'instant	• Pas de système de substitution envisagé
					• Question non encore traitée

Thèmes abordés	A.O.T.U.				
	Communauté d'agglomération du Beauvaisis	Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne	Communauté de Communes des Sablons	Communauté de Communes du Pays de Thelle	Communauté de l'Agglomération Creilloise
<ul style="list-style-type: none"> • Comment déterminerez-vous les ayants droits au service de substitution ? • Si T.A.D., qui gèrera la centrale de réservation ? • Si T.A.D., les usagers handicapés seront-ils pris en charge et déposés à leur domicile ou au point d'arrêt le plus proche ? • De quels types de véhicules ce système sera t-il équipé ? 	---	---	---	---	---
<ul style="list-style-type: none"> • Quels traitements allez-vous apporter à vos documents d'information (fiches horaires, plan de réseau,...) afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées (handicap visuel et handicap cognitif) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour l'instant, quelques idées sont émises sur le traitement à apporter, mais aucune décision formelle n'a encore été prise 	<ul style="list-style-type: none"> • Ceci n'est pas défini pour l'instant 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce thème n'a pas été abordé 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce point n'est pas traité 	<ul style="list-style-type: none"> • Un S.I.V. accessible est en cours d'installation dans la gare. Pas d'autre projet pour l'instant.
<ul style="list-style-type: none"> • Quels traitements allez-vous apporter à votre système d'information sur Internet (s'il existe) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Les informations sur le réseau d'autobus de Beauvais sont disponibles sur le site Internet de la C.A.B., mais le S.M.T.C.O. est en charge de l'information multimodale de tous les voyageurs des transports collectifs isariens. Nous travaillons donc avec lui sur ce sujet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ceci n'est pas défini pour l'instant 	<ul style="list-style-type: none"> • Nous n'avons pas de site Internet 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de site Internet dédié 	<ul style="list-style-type: none"> • Question non encore étudiée, mais le site sera adapté d'ici à 2015.
<ul style="list-style-type: none"> • Quels traitements allez-vous apporter à votre centrale d'information téléphonique (si elle existe) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Nous n'avons pas de centrale d'information téléphonique propre à la C.A.B., car le S.M.T.C.O. est en charge de l'information sur tout le département de l'Oise. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ceci n'est pas défini pour l'instant 	<ul style="list-style-type: none"> • Nous n'avons pas de Centrale 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de traitement spécifique, la réservation de T.A.D. s'effectuant par le biais du Syndicat Mixte. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'A.O.T.U. n'a pas de Centrale, les usagers s'adressent à l'exploitant par téléphone, ou consultent le site internet ou la centrale de Oise mobilité.

COMPTE RENDU DES CONCERTATIONS AVEC LES A.O.T. EN CORRESPONDANCE

Thèmes abordés	A.O.T.U.				
	Ville de Chantilly	Ville de Crépy-en-Valois	Ville de Pont-Ste-Maxence	Ville de Senlis	Ville de Noyon
• Avez-vous commencé l'élaboration de votre schéma directeur d'accessibilité de votre réseau urbain aux personnes handicapées ?	• L'élaboration du S.D.A. n'a pas encore commencé de manière formelle, mais si quelques réflexions ont déjà été initiées en interne	• Nous lançons actuellement un marché pour élaborer une politique globale de déplacements(P.G.D.). Note réflexion inclura un travail sur l'accessibilité.	• Non, il n'a pas encore formellement commencé	• Non, pas de manière formelle	• Non, car notre nouveau réseau urbain est actuellement en phase de test.
• Si oui, à quelle date celui-ci doit il être présenté à vos élus pour approbation ?	---	• Le P.G.D. sera approuvé dans un an, et il contiendra le S.D.A.	• Il devrait être présenté courant 2010	• La date n'est pas encore définie	---
• Si oui, à quel stade en êtes vous (audit de la situation actuelle, élaboration de scénarios, choix d'un scénario, finalisation) ?	---	• L'audit de la situation actuelle est terminé	---	---	---
• Si non, à quelle date doit il commencer ?	• Le travail devrait commencer d'ici la fin de l'année 2009.	---	• Il devrait commencer à l'automne 2009, sachant que des questionnaires doivent être transmis à la population en septembre	• La date n'est pas encore définie	• Il commencera en janvier prochain, avec l'exploitant qui sera désigné pour mettre en œuvre le réseau "pérennisé".
• Avez-vous mis à jour l'annexe "Accessibilité" du P.D.U. de votre agglomération (s'il existe) afin de prendre en compte les exigences de la nouvelle loi? Si oui, pourrions nous recevoir copie de cette annexe au P.D.U.?	• Chantilly n'a pas de P.D.U.	• Le P.D.U. sera remis à jour d'ici fin 2009	• Il n'y a pas de P.D.U. à Pont Sainte Maxence	• Des études de déplacements ont été réalisées, mais nous ne disposons pas d'un P.D.U. validé	• Noyon n'a pas de P.D.U.
• De combien de lignes régulières votre réseau urbain est il constitué ?	• Le réseau urbain est constitué de 1 ligne, exploitée par 2 autobus	• Nous organisons trois lignes régulières essentiellement dédiées aux scolaires. S'y ajoutent des navettes gares et marchés.	• Le réseau urbain est constitué de 2 lignes	• Trois lignes régulières, mais nous allons bientôt lancer une étude de redéfinition du réseau	• Le réseau de Noyon a deux lignes, et peut être bientôt une troisième.
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez-vous nous préciser combien de lignes pourraient être traitées en accessibilité pour tous types de handicaps ?	• La ligne devrait être traitée, mais les modalités du traitement ne sont pas encore arrêtées.	• Toutes les lignes "Grand Public" doivent être traitées.	• En attente du lancement de l'étude	A priori les trois doivent être traitées	• Notre volonté est de tout rendre accessible, sauf impossibilité technique avérée, mais rien n'est encore décidé.
• Combien de lignes de T.A.D. gérez-vous actuellement ?	• Aucune	• Aucune	• Aucune	• Aucune	• Pour l'instant aucune, mais la Communauté de Communes réalise une étude sur ce thème.



Thèmes abordés	A.O.T.U.			Ville de Senlis	Ville de Noyon	
	Ville de Chantilly	Ville de Crépy-en-Valois	Ville de Pont-Ste-Maxence			
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez-vous nous préciser combien de lignes T.A.D. pourraient être traitées en accessibilité pour tous types de handicaps ?	---	---	---	---	• Si un T.A.D. intercommunal voit le jour, il devrait être également totalement accessible. Cependant, il faudrait que les arrêts du Conseil Général le soient aussi.	
• Combien de services spéciaux scolaires (S.A.T.P.S.) gérez-vous actuellement ?	• Aucun	• Nous gérons 4 S.A.T.P.S.	• 3 services scolaires	• Aucun	• Aucun	
• En l'état actuel de vos réflexions, et sans que cela n'engage les élus de votre agglomération, pouvez-vous nous préciser combien de ces services spéciaux pourraient être traités en accessibilité pour tous types de handicaps ?	---	• Ce pont sera étudié dans le P.G.D.	• En attente du lancement de l'étude	---	---	
• Pour combien de lignes régulières ou T.A.D. pensez-vous faire valoir « l'Impossibilité Technique Avérée » de les rendre accessibles à tous types de handicaps ?	• Quelques arrêts seront soumis à I.T.A., mais l'audit formel de chaque arrêt n'a pas été réalisé	• Ce point n'a pas encore été étudié	• En attente du lancement de l'étude	• Nous ne le savons pas encore, mais les contraintes de la vieille ville sont telles que de nombreux arrêts y seront probablement en I.T.A.	• A priori aucune.	
• En 2015, combien d'autobus devraient ils être accessibles aux usagers en fauteuil roulant ? Combien ne seraient pas rendus accessibles ?	• Chantilly renouvelle actuellement ses 2 bus, et les nouveaux véhicules seront accessibles (SOLARIS Urbino 12).	• Nous ne le savons pas encore, mais tous les véhicules "Grand Public" le seront.	• Les deux bus sont déjà à plancher bas, et dotés d'une rampe manuelle	• Nous ne le savons pas encore	• Noyon dispose de deux véhicules, déjà accessibles.	
• Concernant les autobus accessibles, disposeront-ils de l'affichage visuel et sonore du prochain arrêt ? Quel système sera utilisé ?	• Oui, et Chantilly adhérera au projet SISMO du S.M.T.C.O.	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente d'une concertation avec le S.M.T.C.O.	• Ce point n'est pas encore étudié	• Oui, et cela grâce à un partenariat avec le S.M.T.C.O.	
• Pouvez-vous nous décrire le système de substitution qui sera mis en place pour pallier à cette « Impossibilité Technique Avérée » ?	• Lignes fixes ou T.A.D. ?	• Ce point n'est pas encore traité	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	• Pas de système de substitution envisagé.
	• Comment déterminerez-vous les ayants droits au service de substitution ?	---	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	---
	• Si T.A.D., qui gèrera la centrale de réservation ?	---	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	---
	• Si T.A.D., les usagers handicapés seront-ils pris en charge et déposés à leur domicile ou au point d'arrêt le plus proche ?	---	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	---



Thèmes abordés		A.O.T.U.			Ville de Senlis	Ville de Noyon
		Ville de Chantilly	Ville de Crépy-en-Valois	Ville de Pont-Ste-Maxence		
• De quels types de véhicules ce système sera-t-il équipé ?		---	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	---
• Quels traitements allez-vous apporter à vos documents d'information (fiches horaires, plan de réseau, ...) afin de les rendre accessibles aux personnes handicapées (handicap visuel et handicap cognitif) ?		• Ce point n'est pas encore traité	• Ce point n'est pas encore défini	• En attente du lancement de l'étude	• Point non encore traité	• Rien n'est prévu pour l'instant, mais notre futur exploitant devra faire des propositions.
• Quels traitements allez-vous apporter à votre système d'information sur Internet (s'il existe) ?		• Le réseau ne dispose pas de site	• Un élu de notre conseil municipal est non voyant, et il nous aide à rendre notre site entièrement accessible	• En attente du lancement de l'étude	• Le réseau de Senlis n'a pas de site Internet	• Les horaires de bus sont disponibles sur le site de la Ville, lequel est déjà accessible.
• Quels traitements allez-vous apporter à votre centrale d'information téléphonique (si elle existe) ?		• Le réseau ne dispose pas de centrale d'information téléphonique	• Nous n'en avons pas	• En attente du lancement de l'étude	• Senlis n'en dispose pas	• Nous n'avons pas de Centrale, car le S.M.T.C.O. gère toute l'information-voyageurs à distance.