

Toulouse le 27 février 2017

SMTC Tisséo,
Monsieur le Président Jean-Michel LATTES
7 Esplanade Compans Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE

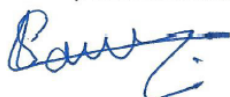
**Objet : Projet Mobilités 2020-2025-2030
Procédure de consultation des personnes publiques associées**

Monsieur Le Président,

Dans le cadre de la procédure de consultation des personnes publiques associées relative au projet Mobilités 2020-2025-2030, veuillez trouver ci-après l'avis émis par l'APF de Haute Garonne.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations distinguées.

Sonia LAVENIR
Représentante Départementale



Avis du CAPFD 31 sur le Projet Mobilités (PDU) du SMTC Tisséo

Tout d'abord et en préambule, l'APF reconnaît le travail effectué par les équipes SMTC Tisséo d'une bonne qualité technique, et se félicite de la constitution d'un dossier complet dont les objectifs, s'ils sont louables, nous laissent en attente de leur concrétisation.

L'APF reconnaît également le travail accompli en concertation avec les associations de PSH pour améliorer l'accessibilité des transports publics mais reste vigilante à tout ce qui reste encore à faire et sur la tenue des engagements pris, notamment en matière d'objectifs calendaires.

Le retard pris par les PAVE, comme les plans de stationnement ou la carte des trajets accessibles sur la zone du PDU, reste extrêmement inquiétant et nous oblige à la plus grande vigilance.

A la lecture de « *L'observatoire du PDU – Situation 2015* » l'APF s'interroge sur la faiblesse de la vision politique et stratégique à moyen et long terme. Les PAVE demeurent trop rares, ils sont pourtant un outil précieux pour prévoir l'avenir et faire des choix judicieux.

De même l'absence de développement d'un certain nombre d'outils tels que la carte des itinéraires accessibles est la preuve que la vision globale est encore bien faible. De plus, l'organisation des transports demeure en étoile autour de Toulouse. Quid des déplacements transversaux ? Nous pensons qu'il est nécessaire de développer la transversalité. La priorité visiblement donnée aux trajets Domicile-Travail, traite très partiellement toutes les nécessités de déplacement. Les notions de déposes préalables (à l'école, au collège, au lycée, à la crèche) semblent absentes de la réflexion et risquent de mettre à mal la meilleure volonté du monde. Prendre des transports publics pour se déplacer c'est aussi pour se rendre à des rdv médicaux, à des activités culturelles ou sportives, pour faire des courses ou tout simplement rendre visite à de la famille et des amis, toutes choses compliquées pour les PSH.

Quant au document « *Le projet Mobilités valant révision du Plan de Déplacements Urbains soumis au syndicat du SMTC du 19 Octobre 2016* » il nous apprend la volonté de placer 60 % des gens à 10 min maximum des transports structurants. Ce qui est bien en soi mais nous nous interrogeons sur le calcul de ce temps de 10 min ? Il ne concerne certainement pas les PMR et les PSH pour qui une même distance peut représenter beaucoup plus de temps que pour une personne valide surtout si les cheminements ne sont pas accessibles ou semés d'obstacles (poubelles, véhicules).

Permettre d'éviter l'utilisation de l'automobile pour les trajets ordinaires de tous doit aussi être de nos priorités.

Il serait bienvenu que soient indiquées quelles études à même de faire émerger les besoins de l'ensemble des usagers potentiels ont été conduites ?

Il est également nécessaire bien sûr, de remettre en question l'aménagement d'arrêts prioritaires sur le Réseau SNCF afin de garantir la continuité de la chaîne du déplacement.

« *Le rapport accessibilité* ». C'est la partie qui nous intéresse le plus dans ce dossier et nous le détaillons comme suit de manière non exhaustive, car l'existence même de ce document est la marque qui fait que nos préoccupations existent dans ce débat, ce dont nous nous félicitons.

- SDAP 2016–2018 (page 23) indique que le réseau Tisséo sera complètement accessible fin 2018, sauf les 56 ITA pour lesquels le TAD « le lien » sera maintenu (service de substitution). Le « lien » est un service de

rabattement effectué avec une prise en charge de l'usager à son adresse et une dépose à un point d'arrêt le plus proche du réseau Tisséo et inversement. Mais rien n'est indiqué sur les deux autres services dispensés par Mobibus (« porte à porte » et « adresse à adresse ») ? **Là est notre inquiétude. Car Mobibus répond aux besoins des PSH les plus lourdement handicapés ou celles dont le manque d'autonomie nécessite l'aide d'une tierce personne.**

- Région (page 26-27) : la mise en accessibilité des services de transport ferroviaire régionaux. Nous avons de vives craintes sur la notion des arrêts prioritaires (seulement 22 sur toute l'ex Région Midi-Pyrénées) puisque lorsque l'on évoque les gares, on devine que le réseau ferré sera demain le point noir de la chaîne de déplacement.

- Département de la Haute-Garonne (page 29) : la mise en accessibilité du réseau de transport interurbain «Arc-en-ciel». Il resterait encore 489 arrêts prioritaires à rendre accessibles dans le cadre du SDA-AdAP. L'APF restera vigilante durant l'avancement du SDA-AdAP pour le respect de l'échéance de 2021.

- Le volet « transport scolaire » (page 31) du SDA-AdAP du Département de la Haute-Garonne : même si ce n'est pas une obligation légale le Département s'engage à traiter la mise en accessibilité des arrêts et des véhicules concernés pour un enfant à mobilité réduite, au cas par cas, sur la demande des familles, et à privilégier pour ces enfants l'accès au transport scolaire. Nous pouvons craindre que faute d'information il n'y ait pas beaucoup de parents qui en fassent la demande. De plus, si les délais de réponse et de mise en œuvre sont trop longs les enfants risquent d'avoir le temps de changer d'école sans avoir eu de solution.

- Pages 35-37 là aussi la question des PAVE est cruciale comme outil de prévision. Nous déplorons notamment que sur le Muretain Agglomération et sur la Communauté de Communes Axe Sud les PAVE sont encore trop peu nombreux.

Et bien évidemment, pour la future 3e ligne de métro il faudra prendre en compte les préconisations formulées dans « le Cahier d'acteur du CIAH 31 » auquel l'APF a largement contribué, ainsi que lors du débat « Focus groupe PMR » organisé par l'APF lors de la concertation du débat public en fin d'année 2016.

Il nous semble malgré de vrais progrès de concertation et d'étude, que ce travail marque encore trop un manque de prévision d'avenir, voire une absence de vision globale qui serait le signe d'une absence de volonté politique forte et sans doute d'un manque de financement important.

Nous regrettons également que deux problématiques soient totalement absentes dans ces documents :

- celle du handicap mental et de l'accessibilité des transports en communs pour eux ;
- celle de la sensibilisation des usagers des transports en communs aux spécificités des PSH afin d'aller vers une société plus inclusive dans les transports.

Pour conclure il apparaît également que lorsque nous interpellons des maires ou présidents d'intercommunalités sur les difficultés pour se déplacer en transports publics dans leurs espaces lorsque l'on est PMR on nous rétorque que cela n'est pas de leurs compétences, que cela relève de SMTC Tisséo, ou autre AOT, ou du département, ou de la région.

Or, à la lecture du « *Compte déplacements 2008 – 2012* » ce document nous indique que **les intercommunalités financent à hauteur de 20 % les transports publics**. Ils relèvent donc aussi de leur responsabilité politique, et **ces élus ne peuvent se dérober continuellement à leurs engagements réels à ce propos et se dédouaner.**

Les membres du CAPFD 31

La 3^e ligne de métro de l'agglomération toulousaine : des enjeux de mobilité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR¹)

Le Collectif Inter Associatif Handicaps Haute Garonne (CIAH 31) rassemble 25 associations informer sur la question des handicaps en Haute Garonne et défendre les droits individuels et collectifs des personnes en situation de handicap, avec tout type de handicap, et de leurs proches. Le CIAH 31 œuvre pour l'accessibilité au sens large mais également sur la scolarité, la formation professionnelle, l'emploi, le logement, les transports, la culture, les loisirs, ... et l'inclusion et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

Consulter la liste des associations membres de ce collectif et en savoir plus : <http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

Pour nous, cette 3^e ligne de métro doit satisfaire aux enjeux de mobilité et d'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer confortablement en toute autonomie et sécurité. Il ne faut donc pas reproduire les mêmes erreurs que sur les deux lignes existantes. Il est important que ce métro réponde aux exigences fonctionnelles de l'environnement, des déplacements en station (verticaux et horizontaux), de l'information, de l'aménagement intérieur des rames, des validateurs et bornes d'achat.

L'environnement

Il est très important que l'environnement immédiat des stations ainsi que les cheminements pour s'y rendre soient accessibles : des trottoirs larges et plats sans dévers, avec des bateaux pour traverser facilement, des bandes d'éveil de vigilance (BEV) aux intersections, dégagés de tout obstacle (mobiliers urbains, poteau d'éclairage, poubelle, ...), des places PMR bien différenciées des places dépose-minutes et les parkings relais devront être dimensionnés et évolutifs pour éviter l'embolisation actuelle.. Sinon à quoi bon des stations accessibles s'il est très difficile de s'y rendre. La distance entre 2 stations devra rester la plus courte possible.

¹ Définition de PMR <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-personnes-a-mobilit%C3%A9-r%C3%A9duite,11726.html>



Barcelone – Exemple d'accès à une station de métro

Les déplacements en station

L'**ascenseur** est un moyen de déplacement incontournable pour la majorité des gens. Outre les personnes en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une aide à la marche, les personnes avec bagages l'empruntent aussi régulièrement ainsi que les personnes âgées ou les parents de jeunes enfants avec poussette. La maintenance de ces derniers est donc très importante et nous souhaitons un rapide délai d'intervention (15 à 30 min) en cas de panne.

Les améliorations à faire sur les ascenseurs par rapport aux deux lignes de métro existantes :

- Nous demandons des ascenseurs **plus grands** afin qu'un adulte avec poussette, un fauteuil roulant avec accompagnant, un voyageur avec bagage ou un cycliste puissent l'emprunter ensemble.. De plus, le gabarit de la population a tendance à augmenter et donc la largeur moyenne des fauteuils roulants augmentent aussi au fil des ans.
- Nous demandons instamment de prévoir à minima 2 ascenseurs pour desservir l'accès aux stations, 2 pour chaque quai et une sortie directe depuis les quais. Actuellement, quand un ascenseur est en panne cela crée une rupture de la chaîne de déplacement.
- Des ascenseurs **privilegiant une entrée du côté opposé à la sortie** sont souhaitables pour ne pas avoir à faire des marches arrières en fauteuil. Reculer pour une personne en fauteuil est souvent difficile surtout lors de fortes affluences même si l'ajout d'un miroir dans l'ascenseur facilite la manœuvre.
- Nous souhaitons que les portes se **referment moins vite** afin d'avoir le temps d'entrer ou de sortir sans risque de choc avec la porte.
- Il nous est nécessaire d'avoir les **boutons de commande sur les 2 côtés** (droit et gauche) car beaucoup de personnes sont hémiplégiques ou ont une main déjà prise pour tenir leur canne. Les personnes ayant un champ de vision réduit sur un côté ont aussi des difficultés à voir les boutons positionnés sur leur mauvais côté.
- Il nous semble pertinent que la **synthèse vocale puisse à l'ouverture** des portes indiquer la **direction du quai desservi** par l'ascenseur comme par ex « Descente sur le quai direction Ramonville ». Ainsi les erreurs d'orientations seront plus facilement décelables par les personnes aveugles ou mal voyantes ou pour celles ayant des difficultés cognitives. Actuellement une personne ayant des difficultés à lire ne peut se rendre compte de son erreur qu'en entrant dans la rame de métro qui lui souhaite la bienvenue dans le « métro terminus ».

Un cheminement plus clair doit être réfléchi : bande d'aide à l'orientation (BAO), notamment dans les pôles d'échanges, logo plus gros, meilleur contraste de couleur. Hauteur, police et taille de caractère doivent rendre visible la signalétique par une personne de petite taille ou en fauteuil roulant qui se retrouve dans une foule.

Les points positifs à garder absolument : l'alarme sonore indiquant l'ouverture/la fermeture des portes, les indications en braille, le miroir dans les ascenseurs à entrée/sortie unique.

Les **escalators** sont aussi un moyen de déplacement essentiel notamment pour les personnes ayant un problème de fatigabilité ou de mobilité. Aussi nous conseillons s'il existe un escalator sur la station qu'il soit d'un seul tenant sur l'ensemble du déplacement vertical. Les stations actuelles ont souvent un escalator suivi d'un escalier. Des personnes se trouvent alors en difficulté au milieu de leur déplacement, elles n'ont parfois pas d'autres recours que de continuer avec les escaliers.

Nous souhaitons également que les tapis roulants soient accessibles aux fauteuils roulants.

Concernant les stations ayant des **interconnexions**, il faut optimiser le cheminement pour le rendre le plus court possible (Jean Jaurès est un cauchemar !). Multiplier la prise d'ascenseurs n'est pas synonyme de gain de temps. Les personnes marchant avec difficulté sont lentes et vite fatigables. Il serait aussi souhaitable d'avoir des strapontins ou des appuis ischiatiques le long des cheminements pour se reposer.

La signalétique et l'information

Nous demandons une meilleure signalétique visuelle et sonore pour tous. La lumière doit être étudiée pour ne pas éblouir et éviter les reflets sur la signalétique. Des pictogrammes pour le repérage des stations.

Nous souhaitons qu'une **signalétique visuelle soit matérialisée également sur le sol** pour qu'une personne de petite taille ou en fauteuil roulant puisse la voir si elle se retrouve au milieu d'une foule. Pour les personnes aveugles et malvoyantes, les ascenseurs pourraient être détectés par les télécommandes détectant les feux.

Une bonne signalétique (hauteur, police et taille de caractère doivent rendre visible la signalétique) est d'autant plus importante dans les stations interconnectées pour faciliter l'orientation durant tout le cheminement et éviter de se trouver à contre flux des autres usagers ce qui limite les bousculades et risques de chutes pour les plus vulnérables.

Nous avons besoin d'une **information en amont sur l'indisponibilité des ascenseurs**. Il serait judicieux qu'une annonce vocale **dans les rames** informe s'il y a un ascenseur en panne dans la prochaine station. Cela nous éviterait de sortir de la rame pour reprendre la prochaine surtout lors de fortes affluences

Il faudrait pouvoir disposer des **informations relatives aux horaires, l'état du trafic, la disponibilité du réseau, les ascenseurs en panne sur une application pour smartphone** et sur le site internet de mobilité intermodale.

L'aménagement intérieur du matériel roulant

La lacune verticale et horizontale entre le quai et la rame doit être inférieure à 2 cm (il ne faut donc pas de quai en courbe). Il faudrait que la largeur des rames soit plus importante que les actuelles pour représenter 150 % de la dimension des rames de la ligne A et B. Pour garantir la sécurité, veiller à la largeur des portes et au système de fermeture. Il faut repenser l'aménagement intérieur des rames pour **libérer de l'espace** pour les fauteuils roulants, poussettes, bagages, vélos et handbikes. Actuellement la barre verticale située en face des portes gêne la circulation des fauteuils et poussettes créant un encombrement limitant le passage des autres usagers. Envisager peut-être de mettre des **sièges fixes aux extrémités de la rame** et des assis debout sur la zone centrale. En Espagne, dans les métros, il y a des zones dédiées dans

les rames qui permettent la présence de fauteuils roulants, poussettes, bagages encombrants sans gêner les autres voyageurs.



Aménagement intérieur de la zone PMR dans le métro de Madrid conçu par CAF



Aménagement intérieur d'une rame de métro à Barcelone

Pour inciter au civisme, nous aimerions que la bande sonore qui annonce les stations dans les rames rappelle aussi que les places assises sont réservées en priorité aux personnes titulaires de la carte de priorité ou d'invalidité.

Les validateurs et les bornes d'achat

Les portillons PMR pour la validation des tickets stigmatisent une catégorie de la population. Nous aimerions que les **portillons soient unifiés** et conçus pour permettre à tous les usagers de les utiliser facilement : passage assez large pour les fauteuils ou bagages encombrants, validateurs abaissés pour faciliter la validation aux personnes de petite taille ou en fauteuil, boutons d'ouverture positionnés sur les deux côtés pour ne pas gêner les hémiplegiques.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An6-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Actuellement les bornes d'achat de titres de transport avec leur écran tactile sont inaccessibles aux aveugles et malvoyants et sont trop hautes pour les personnes de petite taille ou en fauteuil. Nous souhaitons que dans chaque station il y ait au moins une borne d'achat abaissée avec une synthèse vocale de l'écran comme pour les distributeurs de billets.

En ce qui concerne les tarifs nous souhaitons une tarification sociale et dégressive.

En conclusion

Nous aspirons à ce que cette 3e ligne de métro soit conçue selon les préceptes de la conception universelle et soit un modèle d'accessibilité apportant confort d'usage, en autonomie et en sécurité, à tous les usagers en facilitant la mobilité à travers la métropole toulousaine.

Sur le choix de l'itinéraire et du mode de transport, nous regrettons que le choix de cette 3^e ligne de métro se fasse avant la finalisation du projet Mobilités 2020-2030-2040, empêchant d'en juger la pertinence à l'échelle du PDU et de l'intermodalité.