



# Schéma Directeur d'Accessibilité

## Agenda d'Accessibilité Programmée



vu pour être annexé à la délibération A5 du Comité Syndical du 21 avril 2015



# Préambule

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées imposait aux services de transport public de voyageurs d'être accessibles avant le 13 février 2015.

Pour ce faire les Autorités Organisatrices de Transport étaient tenues d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Par délibération du 19 décembre 2006, le Comité Syndical a créé une commission accessibilité chargée de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau.

Ce dernier a été approuvé par le Comité Syndical le 20 janvier 2009 et a fait l'objet d'une révision par délibération du 12 février 2014.

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 prévoit la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA – Ad'AP) qui donne la possibilité de prolonger au-delà de 2015 (prolongation de 3 ans pour le transport urbain) le délai dans lequel doivent être effectués les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Par délibération du 16 décembre 2014, le Comité Syndical du SITAC a acté le principe d'arrêter un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée qui vient compléter et se substituer au Schéma Directeur d'Accessibilité révisé du SITAC.

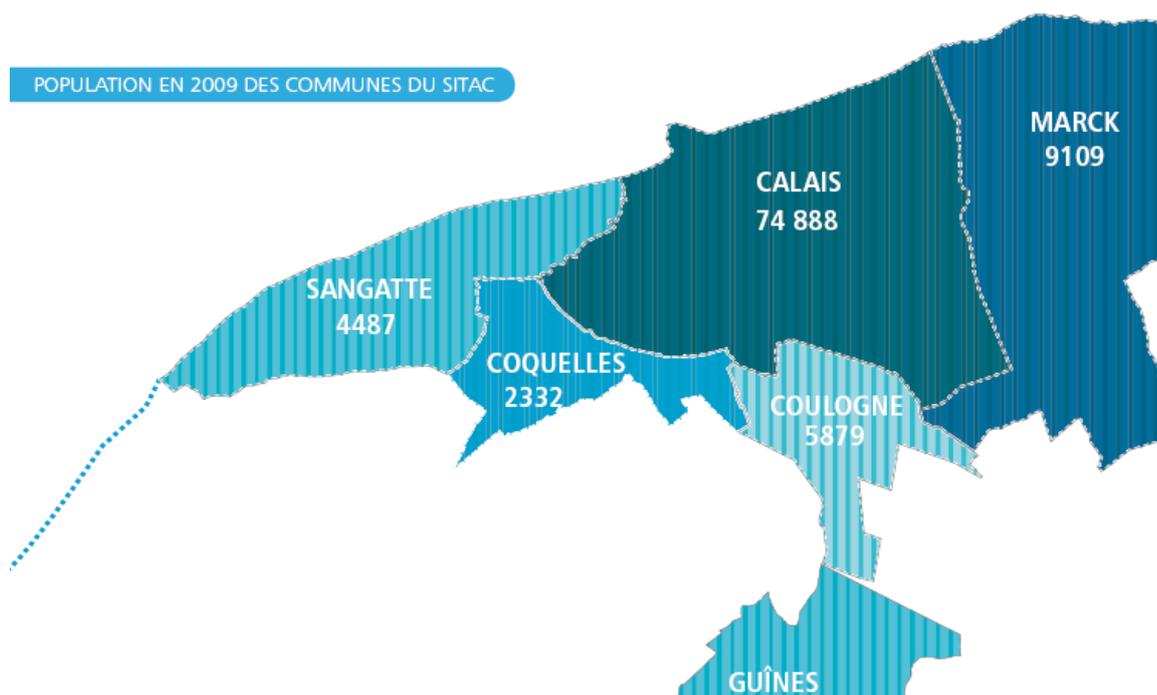
# Sommaire

- 1 Présentation du service de transport**
  - 1.1 Description du réseau**
  - 1.2 Description du matériel**
  - 1.3 Description des points d'arrêt**
    - 1-3-1 – Etat des lieux de l'existant**
    - 1-3-2 – Base de données du niveau d'accessibilité des arrêts du réseau**
- 2 Présentation des points d'arrêts prioritaires**
  - 2.1 Liste des points d'arrêt prioritaires**
  - 2.2 Caractéristiques de ces points d'arrêt prioritaires**
  - 2.3 Travaux à réaliser pour les rendre accessibles**
    - 2.3.1 Arrêts 100% accessibles**
    - 2.3.2 Arrêts avec accès au bus facilité**
    - 2.3.3 Arrêts avec accès au quai facilité**
    - 2.3.4 Arrêts inaccessibles**
  - 2.4 Mesures de substitution**
- 3 Demandes de dérogation motivées :**
  - 3.1 Demandes de dérogation (ITA) sur les points d'arrêt routiers (prioritaires)**
  - 3.2 Liste indicative des demandes de dérogation ERP prioritaires susceptibles d'être demandées ultérieurement**
- 4 Programmation**
  - 4.1 Programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires**
  - 4.2 Engagements financiers des différents acteurs**
- 5 Mise en œuvre et suivi**
  - 5.1 Modalités de suivi de l'exécution du SDA-Ad'AP**
  - 5.2 Modalités d'actualisation**
- 6 Formation des personnels et information des usagers :**
  - 6.1 Modalités et calendrier de la formation du personnel en contact avec le public**
  - 6.2 Modalités et calendrier de délivrance d'information aux usagers sous des formes accessibles**

## 1 Présentation du service de transport

### 1.1 Description du réseau

Créé en 2001, Le SITAC (Syndicat Intercommunal des Transports pour l'Agglomération du Calaisis) exerce sa compétence d'Autorité Organisatrice des Transports publics sur un ensemble de 6 communes (Calais, Marck, Coulogne, Guînes, Sangatte / Blériot et Coquelles). Le Périmètre des Transports Urbains (P.T.U.) ainsi constitué couvre une superficie de 12 368 hectares pour 103 746 habitants.



#### Mode de gestion

Délégation de Service Public (du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2016).  
La STCE (Calais Opale Bus), filiale du groupe Transdev est l'exploitant du réseau.

### Les chiffres du réseau et son offre

- 8 lignes régulières
  - 1 service de navettes gratuites de centre- ville
  - 1 service de soirées
  - 1 service de location de vélos en libre-service
  - 1 service de transport à la demande
  - de nombreux services scolaires
  - 1 service fluvial
- 
- 133 salariés dont 91 conducteurs receveurs
  - 51 véhicules fonctionnant au diester
  - Plus de 6 millions de voyages effectués en 2014
  - Près de 2,5 millions de kms parcourus en 2014



# Vél'in

Système de location de vélos  
en libre service...



Les stations ont été réparties essentiellement sur les secteurs les plus urbanisés de l'agglomération avec une forte densité commerciale ou un intérêt touristique.

38 stations et 260 vélos

Un succès commercial considérable : Plus de 2 200 abonnés annuels

540 000 locations depuis le 17 juillet 2010  
98 % des déplacements sont inférieurs à 30 mn  
Des utilisateurs étrangers : Vancouver -Londres  
Montréal - Marbella - Taipei - Casablanca - ...

# Die'im

L'IMPERIALE  
Calais - Côte d'Opale

Voyager en bus Impérial décapotable jusqu'au  
Cap Banc-Nez...

Les véhicules à impériale décapotables permettent simultanément et avec le même service, de proposer une offre diversifiée pour les résidents et pour les estivants avec un terminus au Cap Blanc-Nez de juin à septembre. Ce lieu touristique est une richesse pour l'agglomération. Le réseau s'inscrit dans la valorisation de ce site avec cette desserte spécifique.





Grâce à sa marque singulière, aux véhicules spécifiques, à la fréquence (10 min) et l'amplitude élevées, et à sa gratuité, cette navette de centre-ville a créé une émulation dans le réseau.

Elle s'est imposée comme un nouveau mode de déplacement dans la vie des habitants. Ancrage intermodal fort avec des correspondances à la gare SNCF avec les autres lignes. Elle est un mode complémentaire et non de substitution aux autres lignes.  
500 000 voyages annuels

Navette d'hyper centre ville gratuite...



## LA NAVETTE *Fluviale*

Voyager  
au fil de l'eau...



Tirant bénéfices du canal de Calais, ce mode de transport ludique apporte une offre innovante et attractive.

La navette s'inscrit parfaitement dans le réseau classique et en constitue une ligne à part entière.

Avec une desserte de la gare SNCF, cette ligne fluviale s'intègre dans une politique de stimulation de l'usage des transports par une multimodalité dans l'agglomération.

# BHNS

Voyager  
dans une autre dimension...

8 BHNS sur la ligne structurante du réseau

Ces véhicules sont dédiés à la ligne 1, véritable armature du réseau Imag'in. Longue de plus de 15 km, avec une fréquence aux 15 min, la ligne assure la liaison directe entre cinq pôles qui constituent les principaux foyers de déplacements du territoire. Ceci explique sa fréquentation élevée, avec près de 40 % des voyages quotidiens du réseau



# Plan du réseau



## 1.2 Description du matériel

### BUS

L'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite est conditionnée à des obligations réglementaires détaillées dans le Décret du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant.

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

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

Espace UFR



Annonce sonore et visuelle des arrêts



Girouettes lumineuses externes



Palette rétractable



Plancher bas intégral

Au 01/04/2015, le parc est composé "en propre" de 51 véhicules

	1er avril 2015
<b>Nombre total de vhs</b>	<b>51</b>
<b>% vhs accessibles</b>	<b>100 %</b>
<b>Plancher bas</b>	<b>100 %</b>
<b>Espace PMR</b>	<b>100 %</b>
<b>Rampe PMR</b>	<b>87 %*</b>
<b>Information sonore / visuelle</b>	<b>87 %*</b>

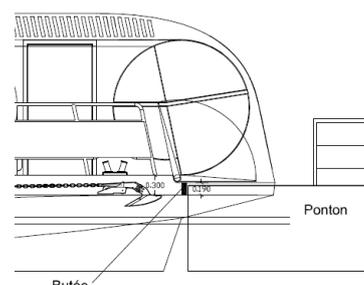
\* Seuls les 7 véhicules affectés au service Balad'in (Gruau Microbus) ne sont pas 100 % accessibles au regard des textes puisqu'ils ne possèdent pas de rampe ni d'information dynamique. Néanmoins, la hauteur de plancher étant de 14 cm, les lacunes horizontales et verticales sont pratiquement nulles depuis un quai.

Ces véhicules circulant uniquement sur un parcours où les arrêts sont équipés de quais bus, la commission accessibilité dans sa séance du 17 décembre 2013 a déclaré ces véhicules accessibles.

Aussi, **le parc de véhicule du réseau est déclaré accessible à 100%.**

## BATEAU

Accessibilité optimisée grâce à un système de rampes d'embarquement placées à l'avant. Absence de lacunes horizontales et verticales



Respect de la réglementation d'accessibilité des PMR : allongement de la passerelle en fonction des différences de niveaux entre le quai et le plan d'eau pour rester dans la limite des 4 / 5% de pente; les pontons étant flottants ils s'adaptent automatiquement aux variations du niveau de l'eau, n'affectant donc pas l'accessibilité PMR

### 1.3 Description des points d'arrêt

#### 1-3-1 – Etat des lieux de l'existant

Le Schéma Directeur du SITAC adopté le 20 janvier 2009 propose une hiérarchisation des arrêts à mettre aux normes accessibilité qui se base sur 3 critères : fréquentation des arrêts, desserte des pôles générateurs de trafic et densité de population.

C'est sur cette base qu'avait été établi le programme de mise aux normes des arrêts du réseau depuis 2009.

De même les travaux de la commission accessibilité avaient permis de définir 3 catégories d'arrêt qui offraient à chacun un niveau d'accessibilité différent :

- les arrêts accessibles : ils garantissaient une accessibilité à l'ensemble des handicaps,
- les arrêts accessibles avec accompagnement : ils nécessitaient l'aide à la montée par une tierce personne,
- les arrêts inaccessibles : ils ne permettaient pas une accessibilité aux véhicules par les utilisateurs de fauteuil roulant.

Au regard de ces critères, en considérant l'ensemble de arrêts du réseau, la situation était la suivante :

Critères SDA définis en 2009	31/12/2013
<b>% d'arrêts inaccessibles</b>	<b>16 %</b>
<b>% d'arrêts accessibles avec accompagnement</b>	<b>15 %</b>
<b>% d'arrêts accessibles</b>	<b>69%</b>

#### 1-3-2 – Base de données du niveau d'accessibilité des arrêts du réseau

Une base de données spécifique destinée à affiner le diagnostic accessibilité du réseau a été créée puis validée par la commission accessibilité du SITAC dans sa séance du 08 décembre 2014.

Afin d'évaluer l'accessibilité d'un arrêt, des nouveaux critères ont été définis et concernent tous les types de handicaps.

De nombreux relevés et mesures sont renseignés dans la base de données (mobilier, dimensions, revêtement, pente, bordure, matérialisation, bande d'Éveil et de Vigilance, continuité vers le trottoir, zone de sortie palette, cheminement autour de l'arrêt, bande de guidage, ...)

Un état complet de l'accessibilité du réseau a été réalisé et les arrêts sont désormais classés selon 4 nouvelles catégories différentes :

**Les arrêts 100% accessibles** - **Les arrêts avec accès au bus facilité** - **Les arrêts avec accès au quai facilité** - **Les arrêts inaccessibles**.

**Extrait base de données du SITAC :**

Critère	Etape	Handicap		
Hauteur de la bordure	Accès au bus	Moteur		
Possibilité de déplier la palette				
présence de bordure chanfreinée ou de guide roue				
Arrêt en encoche				
Arrêt en ligne				
Arrêt en encoche inversée				
Absence d'information				
Présence d'information à hauteur				
Marquage au sol pour la palette				
Marquage au sol pour le guidage du bus				
Revêtement (stable ou instable)				
Largeur du cheminement devant mobilier				
présence d'une zone de retournement				
Revêtement de la voirie (stable ou instable)			Accès au quai	Moteur
Passage piéton avec abaissement de chaussée				
largeur du cheminement derrière le mobilier				
Devers				
Pente				
Hauteur du ressaut				
Largeur des fentes				
Présence de mobilier contrastant	Accès au bus	Visuel		
Marquage au sol (zigzag à l'arrêt)				
Présence d'une bande d'éveil				
Information en braille à l'arrêt				
Bordure du quai contrastante				
Information sonore à l'arrêt				
Mobilier avec rappel au sol				
Guide canne				
Eclairage du mobilier	Accès au quai		Visuel	
Mobilier contrastant				
Signalisation de l'arrêt par un panneau				
Obstacle en dehors du cheminement				
Hauteur du ressaut				
Largeur des fentes				
Contraste visuel entre la zone de cheminement et la zone du quai				
Nom de l'arrêt indiqué sur le mobilier	Accès au bus	Auditif et cognitif		
Numéros de ligne passant par cet arrêt				
Présence d'une grille horaire				
Information dynamique à l'arrêt				
Information sonore à l'arrivée du bus				
Cheminement piéton distinguable de la chaussée	accès au quai			Auditif et cognitif

## 2 Présentation des points d'arrêts prioritaires

Le décret n°2014-1323 du 04 novembre 2014 définit les critères de détermination des points d'arrêts à rendre accessibles de manière prioritaire.

Le point d'arrêt routier prioritaire doit répondre au moins à l'une des conditions :

- Etre Situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain  
Sur le réseau, seule la **ligne 1** sur le tronçon situé entre les arrêts « Cité Europe » et « Saint Exupéry » est concernée
- Etre desservi par au moins 2 lignes de transport public  
Il est précisé que la commission accessibilité du SITAC valide le principe d'exclure les 2 lignes de « **Transport à la demande** » du réseau (zones peu dense où les cheminements piétons ne sont pas toujours aménagés)
- Constituer un pôle d'échange  
4 arrêts constituent les pôles d'échange du réseau : **Gare SNCF – Théâtre – Porte de Paris - Renoir**
- Etre situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacements (ERP catégorie 1 à 3 ou immeuble/groupe d'immeubles > 300 habitants/travailleurs) ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

### Les structures d'accueil pour personnes âgées sur le PTU sont les suivantes :

CCAS Calais :

- Résidence TOUL
- Résidence Santos Dumont
- Résidence ProBTP
- Résidence Pont Lottin
- Résidence Ovide
- Résidence Orléansville
- Résidence Front de Mer
- Résidence Curie
- Foyer Pascal

EHPAD La Roselière à Calais

EHPAD Résidence Retraite Maisonnée La Lorraine à Calais

Béguinage Pont du Leu à Calais

Résidence Les Hortensias à Calais

Maison de retraite Château des Dunes à Calais

EHPAD Les Lilas à Marck

Résidence l'Age d'Or à Marck

EHPAD Résidences Les Terrasses de la Mer à Coquelles

Résidence Eléonor Langlet à Sangatte

Foyer Logement Mozart à Coulogne

EHPAD Résidence de la Haute Porte à Guînes

### Les structures d'accueil pour personnes handicapées sur le PTU sont les suivantes :

IME quai de l'Yser à Calais

E.P.D.A.E.A.H. rue de Phalsbourg à Calais

Foyer Tom Souville rue Normandie Niemen à Calais

EREA rue de Bitche à Calais

ESAT Atelier du Channel rue Bréguet à Calais

Atelier du Détroit rue Gustave Courbet à Calais

Hôpital de Calais au Virval

Unité Santé Mentale Adultes grande rue r Petit Courgain à Calais

Clinique du Virval à Calais

Clinique des 2 caps à Coquelles

## 2.1 Liste des points d'arrêt prioritaires

Au regard des critères du décret, 168 arrêts sont déclarés prioritaires sur les 396 arrêts du réseau soit 42,4 % du total des arrêts (liste jointe en annexe)

## 2.2 Caractéristiques de ces points d'arrêt prioritaires

Sur les 168 arrêts concernés :

124 arrêts sont **100% accessibles**, soit 73,8 % des arrêts prioritaires

Ce sont des arrêts où l'accès au bus est facilité (lacunes horizontales et verticales réduites) et qui se situent au sein d'une voirie accessible pour tout handicap.

16 arrêts bénéficient d'un **accès au bus facilité**, soit 9,5 % des arrêts prioritaires.

Pour ces arrêts, la Personne à Mobilité Réduite n'a aucun mal à accéder au bus. Cependant, l'accès au quai peut lui sembler difficile du fait de pentes trop importantes ou de ressauts dangereux sur son trajet.

ALGER	CALAIS
ALGER	CALAIS
CAMPING	BLERIOT-SANGATTE
C.CIAL MI-VOIX	CALAIS
EXT. DE DIGUE	CALAIS
GAGARINE	CALAIS
GAGARINE	CALAIS
GUYNEMER	CALAIS
GUYNEMER	CALAIS
LA FRANCAISE	COQUELLES
MOGADOR	CALAIS
MOGADOR	CALAIS
PORTE DE PARIS	CALAIS
P. DE COULOGNE	COULOGNE
RENOIR	CALAIS
RENOIR	CALAIS

7 arrêts ne sont pas accessibles mais bénéficient d'un **accès au quai facilité**, soit 4,1 % des arrêts prioritaires

Ces arrêts, à l'opposé de ceux cités précédemment, se situent au sein d'une voirie où il est facile de se déplacer mais l'accès au bus est difficile (quai trop petit, bordure trop basse).

CITE EUROPE	COQUELLES
JOFFRE	CALAIS
JOFFRE	CALAIS
LOUIS DAVID	CALAIS
LOUIS DAVID	CALAIS
PLACE LORRAINE	CALAIS
CAFE DES SPORTS	COULOGNE

21 arrêts inaccessibles, soit 12,5 % des arrêts prioritaires  
L'accès au bus et au quai est difficile, voire impossible pour le PMR.

BOBINO	CALAIS
EINSTEIN	CALAIS
CAMPING	BLERIOT-SANGATTE
PLACE DANEMARK	CALAIS
PLACE DANEMARK	CALAIS
HOTEL DES ENT.	CALAIS
HOTEL DES ENT.	CALAIS
LEFEBVRE	CALAIS
LEFEBVRE	CALAIS
MAISON RETRAITE	GUÎNES
MAISON RETRAITE	GUÎNES
COULOGNE MOZART	COULOGNE
COULOGNE MOZART	COULOGNE
PASCAL	CALAIS
P. DE COULOGNE	COULOGNE
P. DE GRAVELINES	CALAIS
P. DE GRAVELINES	CALAIS
CAFE DES SPORTS	COULOGNE
USINE DES EAUX	GUÎNES
YSER	CALAIS
YSER	CALAIS

## 2.3 Travaux à réaliser pour les rendre accessibles

### 2.3.1 Arrêts 100% accessibles

Pas travaux à prévoir

### 2.3.2 Arrêts avec accès au bus facilité

Travaux de voirie à prévoir

### 2.3.3 Arrêts avec accès au quai facilité

Quais bus à prévoir

### 2.3.4 Arrêts inaccessibles

Quais bus à prévoir ou ITA

## 2.4 Mesures de substitution

Les arrêts susceptibles de relever de l'Incapacité Technique Avérée (ITA), seront visés par un Service de Substitution.

Le principe fondamental du service de substitution est la compensation « équivalente » d'une défaillance d'accessibilité des lignes régulières.

La solution légale consisterait donc à effectuer un transport équivalent, c'est-à-dire d'arrêt-à-arrêt au même horaire que prévu par la ligne régulière, avec un véhicule adapté.

Offre de substitution proposée sur le réseau pour les arrêts faisant l'objet d'une ITA :

- Transport à la demande en véhicule spécialisé,
- D'adresse-à-arrêt, en rabattement sur la ligne régulière accessible,
- Avec une réservation préalable jusqu'à la veille à 17h
- Sans contrainte horaire (engagement à  $\pm 30'$ ).

Le service de substitution étant déclenché sur réservation préalable, une contrepartie relative à l'amélioration du service est proposée à savoir le transport depuis l'adresse au choix de la PMR (située à l'intérieur du PTU) en rabattement vers la ligne régulière accessible et sans contrainte d'horaire.

Le déplacement assuré par la substitution correspond exclusivement à la partie du trajet non accessible, dans le cas où aucune alternative d'itinéraire ne se présente et dans la limite d'une correspondance.

Le délai de mise en place du service de substitution sera de dix mois maximum à compter de la validation de l'ITA.

### **3 Demandes de dérogation motivées :**

#### **3.1 Demandes de dérogation (ITA) sur les points d'arrêt routiers (prioritaires)**

Deux arrêts figurent sur la liste des arrêts prioritaires selon les termes du décret n°2014-1323 mais ne peuvent être rendus accessibles compte tenu de la largeur de la voirie et du trottoir.

Il s'agit des arrêts Bobino et Einstein rue de Valenciennes à Calais.

Le SITAC demande une dérogation pour ces arrêts et leur classement en ITA (impossibilité technique avérée).

Arrêt Bobino :



Arrêt Einstein :



### **3.2 Liste indicative des demandes de dérogation ERP prioritaires susceptibles d'être demandées ultérieurement**

néant

## **4 Programmation**

### **4.1 Programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires**

42 arrêts sont concernés (deux arrêts des 44 classés comme inaccessibles faisant l'objet d'une demande de dérogation).

Il est précisé que ce programme est susceptible de modification en fonction de l'évolution possible du réseau à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 (date de démarrage du nouveau réseau).

La programmation sur 3 ans est la suivante :

#### **Travaux à engager au cours de l'année 2016 :**

Mise aux normes des 11 arrêts suivants :

CAMPING	BLERIOT-SANGATTE
PLACE DANEMARK	CALAIS
PLACE DANEMARK	CALAIS
COULOGNE MOZART	COULOGNE
COULOGNE MOZART	COULOGNE
P. DE COULOGNE	COULOGNE
P. DE GRAVELINES	CALAIS
P. DE GRAVELINES	CALAIS
CAFE DES SPORTS	COULOGNE
YSER	CALAIS
YSER	CALAIS

**Travaux à engager au cours de l'année 2017 :**

Mise aux normes des 12 arrêts suivants :

HOTEL DES ENT.	CALAIS
HOTEL DES ENT.	CALAIS
LEFEBVRE	CALAIS
LEFEBVRE	CALAIS
MAISON RETRAITE	GUINES
MAISON RETRAITE	GUINES
PASCAL	CALAIS
USINE DES EAUX	CALAIS
CAMPING	BLERIOT-SANGATTE
LA FRANCAISE	COQUELLES
P. DE COULOGNE	COULOGNE
CAFE DES SPORTS	COULOGNE

**Travaux à engager au cours de l'année 2018 :**

Mise aux normes des 19 arrêts suivants :

ALGER	CALAIS
ALGER	CALAIS
C.CIAL MI-VOIX	CALAIS
EXT. DE DIGUE	CALAIS
GAGARINE	CALAIS
GAGARINE	CALAIS
GUYNEMER	CALAIS
GUYNEMER	CALAIS
MOGADOR	CALAIS
MOGADOR	CALAIS
PORTE DE PARIS	CALAIS
RENOIR	CALAIS
RENOIR	CALAIS
CITE EUROPE	COQUELLES
JOFFRE	CALAIS
JOFFRE	CALAIS
LOUIS DAVID	CALAIS
LOUIS DAVID	CALAIS
PLACE LORRAINE	CALAIS

#### 4.2 Engagements financiers des différents acteurs

L'investissement relatif aux arrêts inaccessibles ainsi que celui où l'accès au quai est facilité relève de la compétence de l'AOT.

Les travaux à réaliser relèvent uniquement de la maîtrise d'ouvrage de l'AOT.

L'investissement relatif aux travaux où l'accès au bus est facilité relève de la compétence du gestionnaire de la voirie (voirie privée ou communale).

La première tranche relative aux travaux à engager en 2016 ne porte que sur la maîtrise d'ouvrage de l'AOT.

Sur la base de l'estimation financière des précédents travaux de quais bus réalisés par le SITAC, l'engagement financier pour 2016 porte sur une enveloppe budgétaire estimée à 264 000€ TTC.

Le coût des travaux à engager en 2017 et 2018 nécessite une étude spécifique par arrêt notamment pour les arrêts où l'accès au quai est facilité et pour ceux où l'accès au bus est facilité.

Une mission spécifique sera engagée par le SITAC au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2016 pour définir l'enveloppe prévisionnel des travaux à engager en 2017 et 2018, les différentes maîtrises d'ouvrage concernées et la répartition financière à prévoir.

Le rendu de cette étude sera annexé au bilan annuel 2016 et portera engagement financier pour les années 2017 et 2018.

## **5 Mise en œuvre et suivi**

### **5.1 Modalités de suivi de l'exécution du SDA-Ad'AP**

Par délibération en date du 19 décembre 2006, le Comité Syndical a créé la Commission Accessibilité.

Elle est composée :

1 / Des représentants du SITAC, élus : les membres du Bureau Syndical à savoir :

- Pour Calais : Messieurs Philippe MIGNONET et Patrice CAMBRAYE
- Pour Coquelles : Monsieur Guy BEGUE
- Pour Coulogne : Monsieur Alain FAUQUET
- Pour Guînes : Monsieur Daniel DARCHEVILLE
- Pour Marck : Monsieur Fabrice MARTIN
- Pour Sangatte / Blériot Plage : Monsieur Jean Pierre ROBBE

2 / Des représentants du SITAC, techniciens :

- Madame Alexandra RIVELON, Directrice
- Madame Anne Sophie ROGER, Adjointe

3 / Des représentants d'associations représentatives des personnes à mobilité réduite :

- L'Association des Paralysés de France
- Le Service d'Education Spéciale et de Soins à Domicile de Calais

4 / Des représentants du délégataire de service public, la STCE :

- Monsieur Daniel ROUSSEL, Directeur
  - Monsieur Florent FAVIER, Adjoint - Responsable Marketing
- Peuvent également être associés les techniciens des communes adhérentes.

La Commission Accessibilité du SITAC qui se réunit au minimum une fois par an sera chargée de vérifier que les engagements pris dans le présent schéma sont bien respectés. Elle aura pour mission de valider le bilan annuel qui sera soumis à délibération du Comité Syndical.

### **5.2 Modalités d'actualisation**

L'article L1112-2-4 du code des transports prévoit la transmission au Préfet de Département du bilan des travaux de mise en accessibilité effectués selon la planification prévue par le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée.

Un point de situation sera transmis en 2016 au terme de l'année suivant l'approbation du SDA – Ad'AP, puis le bilan sera présenté de la même manière en 2018 à l'issue des trois années de mise en œuvre du document, afin de rendre compte des réalisations opérées au regard des engagements pris.

## 6 Formation des personnels et information des usagers :

### 6.1 Modalités et calendrier de la formation du personnel en contact avec le public

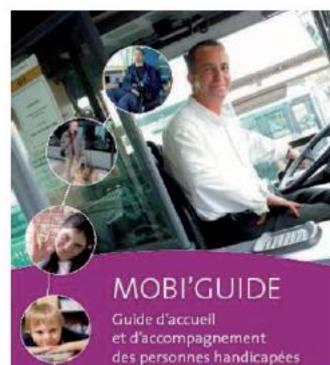
Au titre de l'année 2016, il est demandé au délégataire de poursuivre les formations spécifiques « accessibilité » auprès des conducteurs du réseau :

-Module de sensibilisation au handicap

Ce module est destiné au formateur du réseau qui dispensera ensuite à chaque groupe de conducteurs les éléments. Cette formation est développée et mise en œuvre avec le concours de l'association "Passe Murailles" permettant à chaque agent, au travers d'un rappel de la nouvelle législation et de ses impératifs mais aussi et surtout par des mises en situation, de connaître et comprendre les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite et donc de mettre en œuvre les gestes adaptés.

-Le Mobi'Guide

Ce support sera diffusé à l'ensemble du personnel du réseau. Ce document, véritable guide des bonnes pratiques pour l'accueil des personnes à mobilité réduite, a notamment été réalisé avec le concours actif de l'Association des Paralysés de France, l'association Valentin Haüy, l'UNAPEI et la Fédération Nationale des Sourds de France.



-La formation FCO

Cette formation est obligatoire et doit être effectuée tous les 5 ans par l'ensemble des conducteurs. Elle comporte un volet important lié à l'accessibilité.

Dans le cadre de l'exploitation du réseau à l'issue de l'actuelle DSP (1<sup>er</sup> janvier 2017), il sera demandé à l'exploitant du réseau de s'engager sur les modalités de formation des personnels conformément à l'article R1112-13 du code des transports.

### 6.2 Modalités et calendrier de délivrance d'information aux usagers sous des formes accessibles

A compter de la rentrée 2016, une documentation qui prend en compte les normes d'accessibilité du décret en matière de taille de caractère ou encore d'utilisation de couleurs respectant les contrastes chromatiques notamment pour le plan du réseau sera mise en place.

Cette documentation spécifique sera à disposition des usagers à l'agence VIVABUS et pourra être transmise par courrier sur demande.

De même, le guide du voyageur où figurent toutes les informations concernant l'accessibilité du réseau (lignes, arrêts, projet) sera mis à jour et informera des mesures de substitution existantes sur le réseau pour les arrêts bénéficiant d'une ITA en matière d'accessibilité.