INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET MOBILITÉ

mardi 8
décembre 2015

Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP)

haute savoie
le Département

CONTACT

transports@hautesavoie.fr – T / 04.50.33.51.08

SOMMAIRE

1. Introduction 4

2. Retour sur le contexte 5

2.1. Eléments institutionnels et juridiques 5
2.1.1. Evolution des textes législatifs 5
2.1.2. Les textes relatifs à l'accessibilité 5
2.1.3. Les conséquences des textes 6
2.1.4. Un contexte institutionnel en évolution pour les transports 7

2.2. Territoire et acteurs 8

2.3. Les actions déjà engagées par le Département 10
2.3.1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) 10
2.3.2. Les supports et services d'informations 17
2.3.3. La prise en compte du volet routier du SDA Régional 21
2.3.4. Le réseau LIHSA 21

3. L'Agenda d'Accessibilité Programmée ou « Ad'AP » 28

3.1. La méthodologie 28
3.1.1. Les orientations fondamentales 30
3.1.2. Définition des arrêts prioritaires 31
3.1.3. Application au cas du réseau LIHSA 32

3.2. Analyse technique, les impossibilités techniques avérées (ITA) 34
3.2.1. Rappel des éléments de base 34
3.2.2. Application au réseau LIHSA 34

3.3. Palier les Impossibilités Techniques Avérées 39
3.3.1. Rappel des principes 39
3.3.2. Proposition pour le réseau LIHSA 39

3.4. Modalités de financement 42
3.4.1. Partenariats, rôle des acteurs 42
3.4.2. Conséquences pour le réseau LIHSA 43

3.5. Formation du personnel 46
3.5.1. Principes 46
3.5.2. Propositions de formations 47

3.6. Programmation des réalisations 48
3.6.1. Principes 48
3.6.2. Estimation des coûts 49
3.6.3. Temporalité de programmation 51
3.6.4. Tableau de programmation 52

3.7. Suivi et évaluation 53

4. Annexes 54

4.1. Liste des arrêts prioritaires identifiés (128 arrêts) 54

4.2. Glossaire 58

1. Introduction

Le transport et la mobilité sont aujourd'hui des éléments essentiels de l'intégration sociale de tout individu. Permettre à tous de pouvoir utiliser l'ensemble des moyens de transports disponibles est donc aujourd'hui un enjeu déterminant, en particulier concernant les transports publics. En effet, permettre l'accès de l'offre de transport public répond à la fois à un besoin social mais également à un enjeu de développement durable.

Depuis de nombreuses années, le Département de la Haute-Savoie, soucieux de cet enjeu, a travaillé activement pour rendre accessible son réseau au plus grand nombre avec une attention particulière aux personnes à mobilité réduite. Ceci s'est notamment traduit en 2009 par la réalisation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) qui a permis d'aboutir à de nombreuses réalisations favorisant l'accessibilité.

En 2014, de nouvelles dispositions règlementaires sont apparues et le Département de la Haute-Savoie a donc souhaité poursuivre la démarche initiée en 2009 en actualisant le SDA sous forme d'un Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP), comme le permet la législation.

Le SDA-ADAP constitue un document de programmation unique, destiné à définir les modalités d'application de la Loi de février 2005. Ce nouveau contexte législatif est issu des textes de 2014 (ordonnance du 26 septembre 2014 ratifié par la loi de 5 août 2015, et décrets du 4 novembre 2014).

Comme demandé par le Législateur, le document présenté ci-après s'attache à définir :

- La philosophie générale de mise en accessibilité,
- L'évaluation de l'impossibilité technique avérée et donc l'étendue et la consistance des services de substitution,
- L'ordonnancement et la méthode relative à la mise en accessibilité du réseau, dans les délais impartis,
- Une évaluation financière des actions

Il est issu d'un travail coopératif avec l'ensemble des acteurs concernés comme les associations de personnes à mobilité réduite et les autres autorités organisatrices de transports.

Il convient également de signaler que ce document s'inscrit aujourd'hui dans un contexte institutionnel important, en particulier dans le domaine des transports. D'une part, la parution en 2015 de la loi NOTRe, modifie profondément l'organisation des acteurs du transport de voyageurs en confiant aux Régions la compétence « mobilité », les Départements conservant uniquement l'organisation des transports des élèves handicapés. D'autre part, les territoires locaux s'investissent de plus en plus dans la question transport avec la création de « territoires de mobilité » (les périmètres de transports urbains) et la prise en main de l'organisation de leurs propres services de transport public. Ceci réduit le champ d'intervention du Département mais demande également une intensification du travail partenarial avec ces nouveaux acteurs.

Si le Département de la Haute-Savoie reste particulièrement attaché au déploiement de la mise en accessibilité effective sur le réseau interurbain, ces évolutions rendent aujourd'hui difficile une programmation précise pour les 6 années qui viennent comme le demande les textes. Une estimation des enveloppes financières a cependant été réalisée, permettant de mettre en évidence les moyens nécessaires pour répondre à cet enjeu de société.

2. Retour sur le contexte

2.1. Eléments institutionnels et juridiques

2.1.1. Evolution des textes législatifs

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*, dans son article 45, a posé le principe selon lequel la « *chaîne du déplacement » comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* ». Cette loi stipulait que les services de transport collectif devaient être accessibles dans un délai de dix ans à compter de sa date de publication, soit le 13 février 2015.
Cependant, dans son **rapport de mars 2013** intitulé **Réussir 2015 – Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics**, la sénatrice a conclu, malgré les avancées, que « *la France ne sera pas au rendez-vous de 2015* » en raison du délai de parution des décrets prévus, du défaut d'évaluation du coût des travaux, de la mauvaise appréciation des délais nécessaires à la réalisation des travaux, de la complexité des règles et d'un défaut de portage politique. Pour faire face à ces difficultés, la sénatrice proposait de ne pas reporter les échéances de 2015 mais, en parallèle, de mettre en place des instruments de programmation et de financement : les agendas d'accessibilité programmée (ADAP).
S'en est suivi la mise en place d'une grande concertation sur la fin de l'année 2013, avec divers acteurs de l'accessibilité, pour préciser les conditions de la mise en place des ADAP et l'évolution des normes du cadre bâti, de la voirie et des transports. Cette concertation a été présidée par la sénatrice Campion et a donné lieu à un rapport intitulé **Agenda d'Accessibilité Programmée – Propositions issues de la concertation de février 2014**.

2.1.2. Les textes relatifs à l'accessibilité

Suite à cette concertation, plusieurs textes juridiques sont parus :

- **Loi n°2014-789** du 10 juillet 2014 *habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées*
- **Ordonnance n°2014-1090** du 26 septembre 2014 *relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiée par la* ***loi du 5 août 2015.***
- **Décret n°2014-1321** du 4 novembre 2014 *relatif au schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur*
- **Décret n°2014-1323** du 4 novembre 2014 *relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée*

Parallèlement, le Gouvernement a adopté le décret n°2014-530 du 22 mai 2014 *relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports* dont certaines dispositions précisent les modalités techniques de la mise en accessibilité du matériel roulant, codifiées aux articles D. 1112-1 et suivants du Code des transports.
Il reste aujourd'hui un certain nombre de textes non publiés et en particulier le décret qui doit préciser le pourcentage de matériel roulant accessible en fonction des années.

2.1.3. Les conséquences des textes

A. D'une accessibilité générale à une accessibilité ciblée

Si les textes initiaux portaient sur la mise en accessibilité de l'ensemble de l'offre de transport public, en incluant notamment les transports scolaires, les derniers dispositifs législatifs sont venus réduire le champ d'application. Ainsi, la modification principale porte sur la sortie des transports scolaires du dispositif de mise en accessibilité systématique. Seuls les arrêts pour lesquels des parents demandent la mise en accessibilité, dans le cadre du Parcours Personnel de Scolarité de l'enfant, seront à rendre accessibles, en fonction des possibilités.
Ceci induit donc les obligations suivantes :

<table>
<tr><th rowspan="2">Obligations de mise en accessibilité</th><th colspan="2">Arrêts</th><th colspan="2">Véhicules</th><th colspan="2">Autres éléments</th></tr>
<tr><th>Scolaires</th><th>Commerciaux</th><th>Scolaires</th><th>Commerciaux</th><th>Scolaires</th><th>Commerciaux</th></tr>
<tr><td>Dispositif de 2005</td><td colspan="2">Tous les arrêts</td><td colspan="2">Tous les véhicules</td><td colspan="2" rowspan="2">Tous les éléments d'information et de communication, toute la billettique.</td></tr>
<tr><td>Dispositif de 2014/2015</td><td>En fonction des demandes des parents</td><td>Uniquement les arrêts identifiés comme prioritaires</td><td>En fonction des besoins réels liés à l'intégration d'un scolaire</td><td>Mise en accessibilité progressive du parc</td></tr>
</table>

B. Des nouvelles échéances de mise en accessibilité

Les schémas ci-après synthétisent les nouvelles échéances et modalités d'élaboration du projet de SDA-Ad'AP et de sa mise en œuvre. Pour plus de précisions, se référer à la note rédigée (cf. copie en annexe 5.2).

Tableau 1 : synthèse du nouveau calendrier de réalisations présenté lors des premiers comités de pilotage et ateliers de concertation

Les délais imposés par le législateur		Le calendrier de réalisation de l'Ad'AP du Département	
26/09/2014	Publication de l'ordonnance	**15/06/2015**	Délibération du Conseil Départemental pour une demande de délai
26/06/2015	Date limite de dépôt pour une demande de dérogation pour pouvoir déposer l'Ad'AP.	**24/06/2015**	Envoi du courrier de demande de prolongation de délai pour le dépôt de l'Ad'AP.
		12/08/2015	Réponse des services de l'Etat pour accorder un délai de dépôt : date limite reportée au 27/12/2015
26/09/2015	Date limite de dépôt des Ad'AP auprès des services de l'Etat		
		22/10/2015	Dernier COPIL de validation de l'Ad'AP, finalisation du document.
		7 et 8/12/2015	Vote de l'Ad'AP en Assemblée Départementale
26/02/2016	Date limite de validation par les services de l'Etat		

NB : un bilan doit également être réalisé et communiqué à l'issue de la première année de mise en œuvre du SDA-Ad'AP. Les sanctions prévues concernent uniquement la fourniture des documents, et non les réalisations techniques effectives de mise en accessibilité ; le principal étant d'informer l'Etat de ce qui a été réalisé ou pas.

2.1.4. Un contexte institutionnel en évolution pour les transports

Parallèlement aux textes sur l'accessibilité, le contexte institutionnel a également évolué durant l'année 2015 au niveau de l'organisation des transports. La Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe) a fortement transformé l'organisation institutionnelle dans le secteur du transport public de voyageurs. Ainsi, elle modifie l'article L3111-1 du code des transports qui précisera à compter du 1er janvier 2017 :

> *Sans préjudice des articles L. 3111-17 et L. 3421-2, les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.*

Cette évolution institutionnelle a imposé une réflexion importante de la part du Département de la Haute-Savoie notamment sur trois éléments fondamentaux :

- **Au niveau technique** : Pour ce qui concerne les aménagements des arrêts : l'efficience de la mise en accessibilité se mesure par la cohérence des aménagements, notamment pour les personnes déficientes visuelles, auditives ou intellectuelles et mentales. Il convient donc de réfléchir à une cohérence des aménagements des points d'arrêts à l'échelle des territoires. Le changement d'échelle avec le transfert aux régions de la compétence transport pose la question de la cohérence et de l'harmonisation des référentiels d'aménagements des points d'arrêt. En ce sens, celui proposé par le Département pourra être mis en conformité avec ceux des autres territoires de la future région en fonction des choix qui seront faits ultérieurement.
- **Au niveau organisationnel** : les services de substitution pourraient être mis en place dans un délai de 18 mois à compter de la validation de l'Ad'AP par les services de l'Etat, cela pose la question de l'optimisation de ces services par un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs du transport. La nécessité de mettre en place des services de substitution à la fois à l'échelle de la région, des Départements ou des agglomérations pourraient conduire à des recherches de synergies entre services en proposant, par exemple, une contractualisation unique au niveau de la région, pour la mise en place de l'offre de substitution.
- **Au niveau financier** : la programmation sur 6 ans imposée par le législateur dans le cadre de l'Ad'AP pose la question de la possibilité d'engagement financier du Département sachant qu'il ne sera plus autorité organisatrice à compter de janvier 2017. De ce fait, l'engagement pris dans le présent document pose la question de la reprise de l'ensemble des charges afférentes à l'accessibilité par la nouvelle autorité organisatrice lors du transfert de compétence.

Tous ces éléments ont été pris en compte dans la rédaction du présent document.

2.2. Territoire et acteurs

Le terme « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) a remplacé, dans la Loi NOTRe parue le 7 août 2015, celui d'Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU). Il représente toute autorité qui assure l'organisation des réseaux de transports dans un Périmètre de Transport Urbain (ou PTU)[1].
Sur le territoire départemental sont présents les huit PTU suivants :

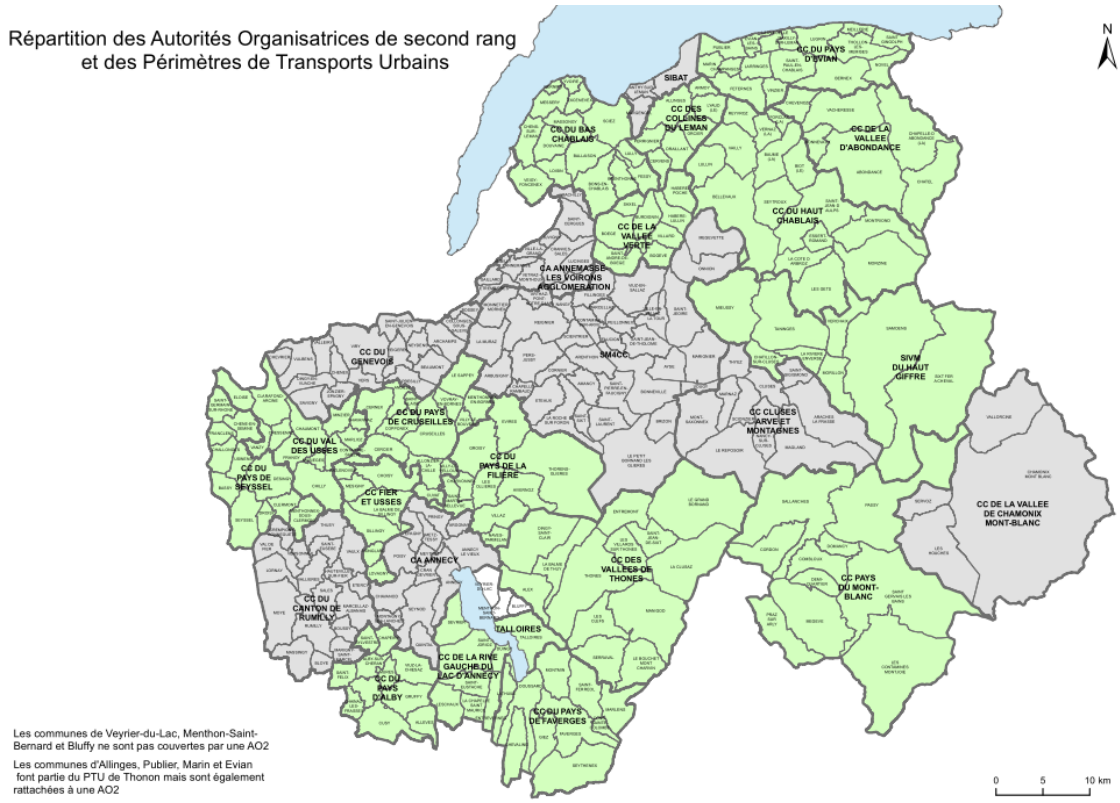
- Communauté d'Agglomération d'Annecy
- Communauté d'Agglomération d'Annemasse
- Communauté de Communes Cluses Arve et Montagnes
- Communauté de Communes du Genevois
- Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes
- Syndicat Intercommunal des Bus de l'Agglomération de Thonon
- Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc
- Communauté de Communes du Canton de Rumilly[2]

D'autre part, certains arrêts du réseau LIHSA sont situés sur les Départements limitrophes de l'Ain et de la Savoie.

---

[1] *A noter ici que la loi NOTRe supprime également la notion de Périmètre de Transport Urbain qui est remplacé par celle de « territoire de compétence ». Cependant, pour la facilité de compréhension, le terme « PTU » a été maintenu.*
[2] *Cette dernière a été créée récemment et à ce titre ne dispose pas encore de réseau de transport urbain.*

Figure 1 : Carte des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Haute-Savoie



2.3. Les actions déjà engagées par le Département

2.3.1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

Conformément à la **Loi n°2005-102** *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, **le Conseil Départemental de la Haute-Savoie (CD74) a adopté le 19 octobre 2009 son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Interurbains** « en vue de définir les différentes actions permettant d'assurer la mise en accessibilité des services de transport à l'horizon 2015 ».

Rappel des principaux objectifs du SDA :

- ***Objectif n°1*** *: accessibilité des 128 arrêts répondants au besoin de déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite, sur l'ensemble du Département.*

Actions complémentaires à l'objectif n°1 : Des véhicules et une information accessible

- ***Objectif n°2*** *: compléter le dispositif par un transport à la demande accessible pour assurer la continuité du transport en direction des 128 arrêts ainsi que des pôles d'échanges.*

L'orientation générale de la programmation consistait à coordonner la mise en accessibilité des arrêts de car du réseau LIHSA, avec la mise en place de services de substitutions, sur les territoires de communautés de communes. Les résultats sont détaillés dans les points suivants.

A. Les arrêts

Le réseau LIHSA comporte à ce jour 735 arrêts de transport (soit environ 1 500 points d'arrêt physiques), répartis sur l'ensemble du territoire.
Entre fin 2009 (approbation du SDA) et fin 2015, pour parvenir à aménager les 128 arrêts indiqués dans le SDA il **a été inscrit la somme de 4,5 M d'€.** Les moyens mis en œuvre au départ ont nécessité une réévaluation régulière. En effet, d'un budget de 1,5 M d'€ en 2010, nous sommes passé à un budget de 4,5M d'€, en 2015.
Néanmoins, alors que le SDA fait état de 128 arrêts à rendre accessible, la liste en contient 128 en priorité 1 dont la programmation était la suivante :

	Ligne	Commune	Arrêt	Nombre	Réalisé
2009	PTU	St Julien	Sous Lathoy	2	2
	PTU	Bonne	Mairie	2	0
	PTU	Cluses	Zone Industrielle	1	0
	83	Combloux	Office de tourisme	2	0
	84	Contamines	Le lay	2	0
	84	Contamines	Office de tourisme	1	0
	PTU	Machilly	Poste	2	0
	83	Megève	Auto gare	3	0
	PTU	Saint Cergues	La Fruitière	2	0
	PTU	Saint Julien	Sous Préfecture	2	0
	PTU	Thonon	Avenue de Genève	2	2
	PTU	Thonon	Bonne Rencontre	2	0

	Ligne	Commune	Arrêt	Nombre	Réalisé
	PTU	Thonon	Crêt Sainte Marie	1	1
	PTU	Thonon	Gare SNCF	6	0
	PTU	Thonon	Jeanne d'Arc	2	0
	PTU	Thonon	Notre Dame de Lourdes	2	0
	PTU	Thonon	Place des Arts	7	0
	PTU	Thonon	Vongy - Eglise	2	0
2010	PTU	Annecy	Gare Routière	12	12
	PTU	Annecy	Les Fins	2	0
	PTU	Annecy	Mairie	2	0
	PTU	Annecy le Vieux	Albigny	2	0
	PTU	Annecy le Vieux	Petit Port	2	0
	83	Demi-Quartier	Pont d'Arbon	2	0
	85	Passy	Plaine-Joux	1	0
	85	Passy	Plateau d'assy	2	2
	85	Passy	Sancellemoz	2	0
	85	Passy	Praz Coutant	1	0
	85	Passy	Chef lieu	2	0
	83	Praz sur Arly	Office de tourisme	1	1
	83	Sallanches	Gare SNCF	4	0
	83	Sallanches	Grenette	2	0
	83	Sallanches	Pré de foire	2	0
	84	Saint Gervais	Le fayet gare	6	0
	84	Saint Gervais	Office de tourisme	Supprimé	Supprimé
2011	PTU	Annemasse	Gare SNCF	4	0
	PTU	Cluses	Gare Routière	10	10
	51	Duingt	Chef Lieu	2	0
	51	Duingt	Chez Daviet	2	2
	PTU	Evian	Debarcadere	2	0
	PTU	Evian	Gare Routière	7	0
	PTU	Evian	Hôpital	2	0
	PTU	Evian	La Léchère	2	0
	PTU	Evian	Lycée Anna de Noailles	2	0
	51	Saint Jorioz	Chez Gardet	2	0
	51/52	Saint Jorioz	Epagny	2	0
	51	Saint Jorioz	Collège	2	0
	51	Saint Jorioz	Mairie	1	0
	52	Saint Jorioz	Le Villard	2	0
	51	Saint Jorioz	Les Chapelles	2	0
	52	Saint Jorioz	Pont de Monnetier	1	0
	51	Sevrier	Letraz	2	0
	51	Sevrier	Lycée Roselières	2	0
	51	Sevrier	Le Crêt	2	0
	51	Sevrier	Le Brouillet	2	0
	51	Sevrier	Mairie	2	0
	51	Sevrier	Riant port	2	2
	52	Sevrier	Cessenaz	2	0
2012	22	La Balme de Sillingy	Le Marais	1	0
	22	Sillingy	Les Grands Champs	2	0
	22	Sillingy	Le prieuré	2	0
	22	Sillingy	Collège	8	2

	Ligne	Commune	Arrêt	Nombre	Réalisé
	PTU	Reignier	Gare	1	0
	PTU	La Roche	Gare	1	0
	PTU	La Roche	Place Grenette	1	0
	51	Marlens	Gare	2	2
	PTU	Monnetier Mornex	Chapelle	2	0
	PTU	Monnetier Mornex	Eglise	2	0
	PTU	Publier	Amphion - La Rive	2	0
	PTU	Publier	Amphion - La Vuarche	2	0
	PTU	Publier	Amphion - Bar Parisien	2	0
	PTU	Publier	Amphion - Stade	2	0
	131	Saint Gingolph	Chef-lieu	1	0
	PTU	Saint Pierre Fy	Mairie	2	0
	PTU	Saint Pierre Fy	Toisinges	2	2
2013	62	Alex	Rond-Point	2	0
	51	Doussard	Bout du lac	2	0
	51	Faverges	La Soierie	2	0
	62	Le Grand Bornand	Gare Routière	2	0
	62	La Clusaz	Gare Routière	2	0
	62	St Jean de Sixt	Office de Tourisme	2	0
	62	Thônes	Vacherie	2	0
	62	Thônes	Gare Routière	2	0
	62	Thônes	Morette	2	0
	62	Villards sur Thônes	Les Perrils	2	0
	62	Villards sur Thônes	La Villaz	2	0
	162	Thorens Gliéres	Chef Lieu	2	0
	162	Villaz	Chef Lieu	2	0
2014	121	Abondance	Chel Lieu (Place)	1	0
	121	Châtel	Eglise	2	0
	T71	Douvaine	Champs de Place	2	2
	T71	Douvaine	Mairie	2	0
	143	Bons en Chablais	St Didier	2	0
	121	La Chapelle d'Abondance	Office de tourisme	2	2
	91	Les Gets	Gare Routière	1	0
	91	Les Gets	Les Perrieres	2	0
	T71	Massongy	Mairie	2	2
	31	Rumilly	Cassin Sises	2	0
	T71	Sciez	Route du port	2	2
	T71	Sciez	Mairie	2	2
	T71	Veigy	Douanes Françaises	2	2
2015	31	Alby	La Combe	1	0
	PTU	Annecy	Fauré	2	0
	PTU	Annecy	Bonlieu	2	0
	PTU	Epagny	La Bottière	1	0
	61	Talloires	Les Granges	2	0
	61	Talloires	Ecole	2	0
	161	Groisy	Gare	2	0
	31	Rumilly	Gare	2	0
	22	Frangy	Place	2	0
	22	Chêne en Semine	La Semine	2	2
	T72	Cruseilles	Chef Lieu	2	2
	PTU	Annemase	Lycée J. Monnet	2	0
	PTU	Annemase	Rue Pasteur	2	0
	PTU	Beaumont	Abbaye Pomier	2	0

Ligne	Commune	Arrêt	Nombre	Réalisé
PTU	Neydens	Les Mouilles	2	2
61	Menthon	Chef Lieu	2	1
61	Menthon	Presles	2	0
62	Menthon	Col de Bluffy	2	0
102	Mieussy	Chef Lieu	2	0
PTU	Bonneville	Gare	2	0
81	Magland	Gare	2	0
91	Morzine	Gare Routière	1	0
91	Morzine	Office de tourisme	2	0
102	Samoëns	Gare Routière	1	0
91	Saint Jean-d'Aulps	Office de tourisme	2	0
PTU	Neydens	Zone de loisirs	2	0
62	Veyrier	Chef Lieu	2	0

Soit 21 arrêts logiques sur les 128 initialement prévus (16.4%) auxquels il faut ajouter 11 arrêts partiellement accessibles et 18 arrêts totalement accessibles en priorité 2. Il est à noter que depuis 2009, plusieurs de ces arrêts sont désormais au sein d'un PTU.

Par ailleurs, la mise en accessibilité des arrêts même si elle a été soutenue, a dû tenir compte d'un certain nombre de contraintes. En effet, la topographie des lieux, n'a pas toujours permis la mise en accessibilité aux utilisateurs de fauteuils roulants. Les routes de montagnes et donc les arrêts sont souvent placés en bordure de falaises ou de ravins et ne permettent pas de disposer de la place suffisante pour créer des aires de retournement à quai. Enfin de nombreuses acquisitions foncières sont souvent nécessaires et les négociations sont génératrices de retards conséquents.

Les illustrations suivantes présentent quelques exemples de travaux de mise en accessibilité :

B. Les services de substitutions

a. Les principes

Le transport de proximité fait partie intégrante des prescriptions du « *schéma directeur d'accessibilité des services de transport départementaux* ». Il s'agit d'un transport à la demande qui doit répondre à des objectifs de complémentarité aux services existants. Le TAD a été mis en place en s'appuyant sur des partenariats techniques et financiers avec les collectivités publiques locales.

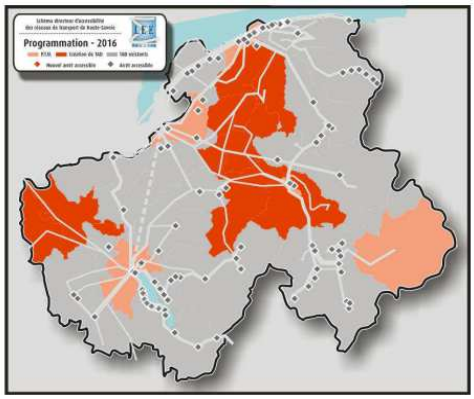
Les principes actés dans le SDA voté en 2009, reposaient sur une participation financière du Département, soit à l'acquisition d'un véhicule accessible, soit au financement des courses destinées aux PMR, pour un montant maximum annuel de 50 000 €, par EPCI. Dans ce dernier cas l'organisation mise en place devait respecter les principes suivants :

- Desserte du lundi au vendredi sur des créneaux horaires prédéfinis
- Prise en charge au domicile à destination d'un pôle ou lieu de correspondance pour les PMR uniquement, et pour le grand public d'arrêt à arrêt
- Principe de non concurrence avec les lignes LIHSA

b. Les réalisations

Il était initialement prévu entre 2009 et 2016, le déploiement de transport à la demande sur 25 EPCI afin de couvrir l'ensemble du territoire et dont le détail de réalisation est le suivant :

Année envisagée	Intercommunalité	Année de réalisation	Nom
2009	CC du Genevois	2009	PROXIGEM
2010	CC du Pays du Mont Blanc	2013	FACILIBUS
2011	CC Rive Gauche du Lac		
2012	CC Fier et Usses		
2012	CC Pays Rochois	2013	PROXIM ITI
2012	CC Pays d'Evian	2013	PTI'BUS
2012	CC Arve et Saleve	2010	Proxi Arve et Saleve
2013	CC du Pays de Fillière		
2013	CC du Pays de Faverges		
2013	CC de la Vallée de Thônes		
2014	CC du Bas Chablais	2013	TADispo
2014	CC du Canton de Rumilly		
2014	CC de la Vallée d'Abondance	2013	
2015	CC du Pays de Cruseilles		
2015	CC de la Tournette		
2015	CC du Pays d'Alby		
2015	CC du Haut Chablais	2013	PTI'BUS
2015	SIVOM Haut Giffre		
2016	CC du Pays de Seyssel	2015-2016	
2016	CC des Collines du Léman		
2016	CC de la Vallée Verte		
2016	CC du Val des Usses		
2016	CC Cluses Arve et Montagne		
2016	CC Faucigny Glières		
2016	CC des 4 Rivières		



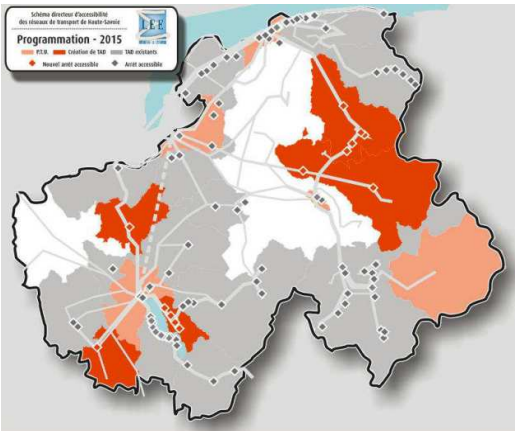


Figure 2 : Cartes de programmation du SDA 2009

La création de quatre périmètres de transports urbains (La Communauté de Communes du Genevois en 2012, le Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes en 2013, la Communauté de Communes Cluses Arve et Montagnes en 2014 et la Communauté de Communes du Canton de Rumilly en 2015), la refonte du schéma départemental des transports en 2013, ainsi que les incertitudes relatives aux évolutions réglementaires en matière de transports, autour des discussions concernant à la Loi « NOTRe » sont venues perturber le calendrier initialement prévu.

C. Le matériel roulant

Entre 2009 et août 2014, la mise en accessibilité des véhicules était associée au plan de renouvellement du parc proposé par les délégataires. La refonte du Schéma départemental des transports, en 2013 et la signature de nouveaux contrats au 1er septembre 2014 ont permis d'exiger la mise en accessibilité de tous les véhicules mis en ligne sur les courses commerciales à partir du 11 février 2015. Tous les véhicules doivent donc être pourvus de tous les équipements décrits dans les textes règlementaires français et européens applicables.

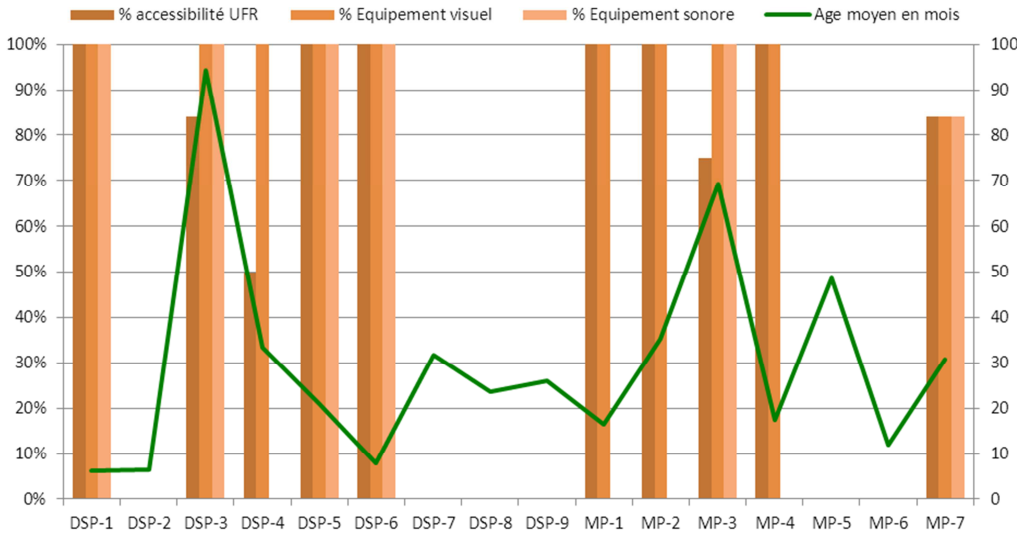


Figure 3 : Accessibilité du parc de véhicules par lot au 31/12/2014 et hors des lignes 81, 101 et 313 en cours de renouvellement.

Le parc actuellement affecté aux lignes régulières se compose de 122 véhicules[3]. Le niveau d'accessibilité des véhicules a été apprécié en fonction de 3 éléments déterminants :

- La présence d'un équipement complet plus l'accueil des personnes en fauteuil roulant (hayon élévateur, espace UFR…)
- La présence d'annonces sonores,
- La présence d'annonces visuelles.

Il a été considéré que les autres équipements (contraste des barres d'appui et du sol, bouton de demande d'arrêt adapté, valideurs adaptés…) étaient conformes. L'ensemble de l'analyse se fonde sur les déclarations des transporteurs. Pour les lots 2-7-8-9 en DSP et 5-6 en marché public, le transporteur n'a pas pu reconstruire l'affectation du parc en fonction des lots. La donnée est donc considérée comme manquante et n'apparaît pas dans le graphe ci-dessus.
En moyenne (hors lots non répondus), l'accessibilité du parc se décline de la façon suivante :

- L'accessibilité des véhicules aux personnes en fauteuil roulant est de 89%,
- L'équipement en annonce visuelle est en moyenne de 98%
- L'équipement en annonce sonore en moyenne de 58%

Les données fournies par les transporteurs[4] en fonction de l'affectation des véhicules aux différents lots permettent de faire ressortir les éléments suivants :

- 3 lots disposent au 31 décembre 2014 d'un parc totalement accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite (DSP1-DSP5-DSP6)
- 3 lots disposent d'un parc totalement accessible en dehors de l'équipement en annonce sonore (MP1-MP2-MP4),
- Un lot dispose d'un parc accessible à 80% pour les personnes en fauteuil roulant mais à 100% pour les autres types de handicap.

Ce niveau d'accessibilité s'explique par la mise en place progressive du nouveau parc de véhicule mais montre aussi que la vigilance du Département doit être maintenue pour garantir que les engagements pris par les prestataires seront tenus en termes de mise en accessibilité du parc.

---

[3] *Le nombre de véhicules est indicatif et fondé sur le déclaratif des transporteurs. Seuls les véhicules affectés aux services commerciaux sont comptabilisés ici. Certains véhicules utilisés de façon mixtes (en scolaires et en réserve sur les services commerciaux) ne sont pas comptabilisés.*
[4] *Sept transporteurs n'ont en revanche pas transmis de données permettant effectivement de recenser les véhicules accessibles de leur parc.*

Figure 4 : Mercedes Tourismo RHD avec hayon (ligne 11)

Figure 5 : Yutong IC12 avec hayon (ligne 22)

2.3.2. Les supports et services d'informations

A. L'information voyageurs

Pour inciter au choix modal en faveur des transports en commun, il faut promouvoir, à destination du voyageur potentiel, une image de qualité des services offerts, et diffuser une information pertinente et adaptée aux différents publics cibles.
C'est pourquoi le Département a adopté en 2009 pour les transports départementaux une politique de communication et d'information articulée selon les axes suivants :

- Adoption d'un nom de réseau « LIHSA » permettant d'identifier le réseau départemental, par unification des supports de communication :
    - Il est apparu essentiel, d'avoir une appellation fédératrice du réseau départemental, permettant de mettre en place une communication appropriée : identification des publics « cibles » et harmonisation des supports (fiches horaires, indicateur départemental, les titres de transports, les arrêts de cars et tous les supports publicitaires susceptibles de dispenser des informations ponctuelles).
- Mise aux couleurs de l'ensemble du parc de cars
    - L'habillage des cars et des « totems » aux couleurs du Département sont les premiers supports à exploiter pour véhiculer une image de réseau, et faciliter son usage.
- Mise en place d'un système d'information multimodal

B. Les services à distance

La Haute-Savoie possède un réseau de transports important qui fait intervenir un nombre élevé d'acteurs tant au niveau des Autorités Organisatrices que des exploitants. Cette multiplicité des acteurs rend l'offre globale de transports parfois difficilement lisible. L'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière n'est donc pas facile et donc, au final, peu attractive.
Le Département de la Haute-Savoie et ses partenaires se sont donc lancés dans une démarche visant à mettre en œuvre un Système d'Information Multimodale (SIM) pour informer les utilisateurs sur les réseaux de transport des AOT du Département, au travers d'un site Internet et mobile. Le nom choisi pour ce système est Mobicime.
Ce site internet et web est en ligne depuis début avril 2015 www.mobicime.cg74.fr.
Le site est aujourd'hui conforme à l'ensemble des exigences en termes d'accessibilité (norme W3C et Référentiel Général d'Accessibilité des Administrations RGAA).

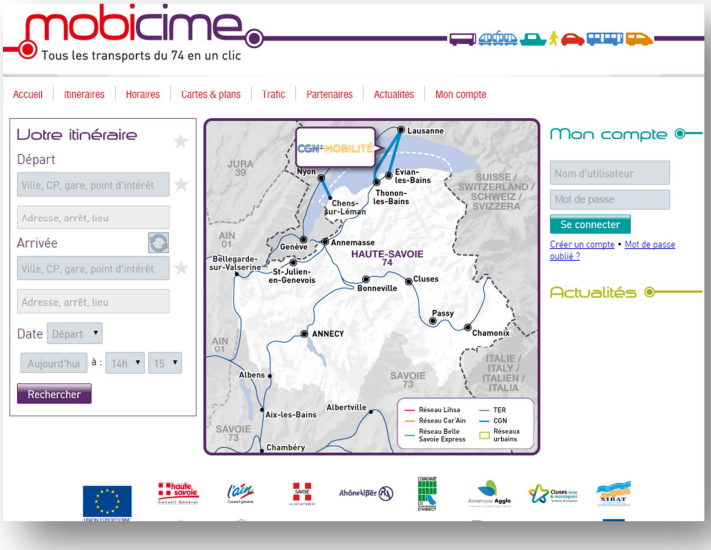


Figure 6 : Copie écran Site Mobicime

C. Les supports papier

L'information sur le réseau LIHSA est disponible sur la base d'une documentation papier qui comporte notamment :

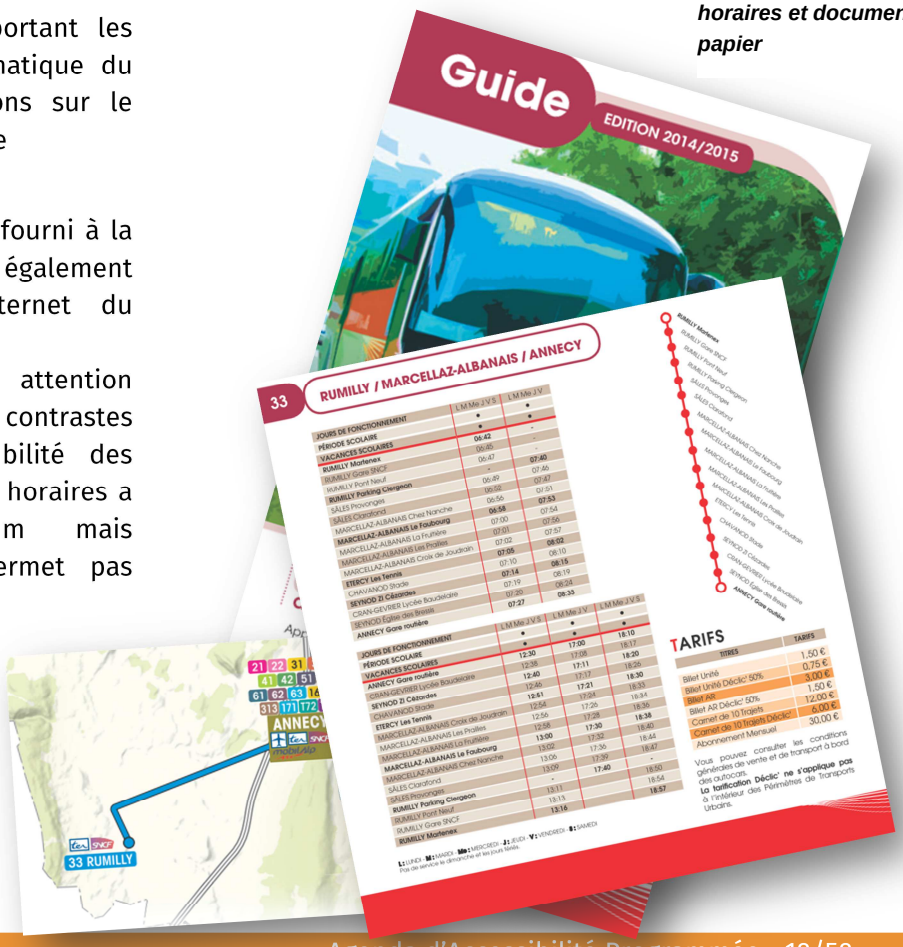
- Un guide du réseau recensant l'ensemble des informations de base
  - desserte des communes du territoire en fonction des lignes,
  - tarifs,
  - horaires,
  - points de vente…
- des fiches horaires comportant les horaires, une carte schématique du service et des informations sur le prestataire réalisant la ligne
- la carte du réseau.

L'ensemble de ces documents est fourni à la fois au format papier mais également téléchargeable sur le site Internet du Département.

Au niveau de l'accessibilité, une attention particulière a été portée sur les contrastes pour permettre une bonne lisibilité des horaires. La conception des grilles horaires a été simplifiée au maximum mais l'organisation du réseau ne permet pas toujours une présentation simplifiée des horaires.

Le principe de téléchargement des horaires est un plus pour l'ensemble de la clientèle qui

Figure 7 : exemple de fiche horaires et document papier



peut ainsi disposer des informations dans un format numérique adapté. A noter que les fiches sont au format PDF texte, permettant une lecture numérique des informations (pas d'images).

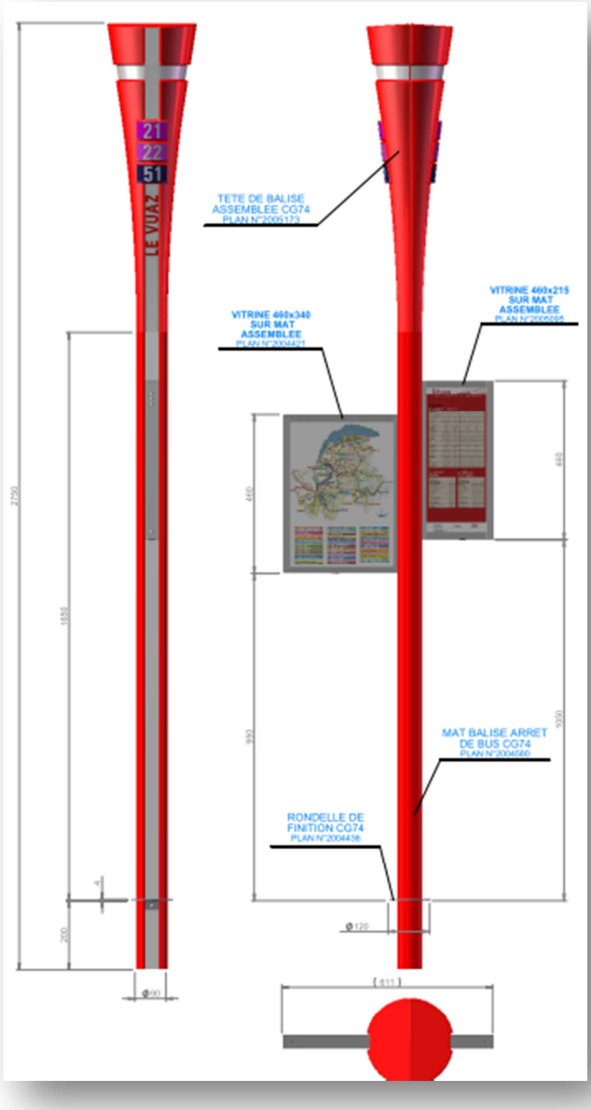
D. Les informations au point d'arrêt

Le Département a souhaité mettre en place une communication forte au niveau des points d'arrêts de façon à garantir un bon ancrage territorial du service et une compréhension rapide par les utilisateurs.
Ainsi, le Département a travaillé sur la conception d'un totem de signalisation implanté systématiquement au niveau des arrêts. Ce totem présente plusieurs avantages en termes d'accessibilité :

- Repérage et compréhension facile par l'ensemble des utilisateurs, comme, par exemple, les personnes déficientes cognitives ou mal voyantes,
- Présence et localisation des informations adaptée avec une hauteur comprise en-deçà de 1.40m.
- Le totem ne présente aucun angle saillant et, sous réserve d'une implantation adaptée, répond aux exigences de repérage au sol.

Le tableau ci-après donne le niveau d'équipement du réseau en totems, en fonction des lots et des lignes du réseau. Environ 40% des points d'arrêts sont équipés actuellement (Hors les lignes 81, 101 et 313 en cours de consultation).

ID Lot	Ligne	Nombre de totems	Nombre de points d'arrêts	% d'arrêts avec totem
DSP-1	21	15	36	42%
DSP-1	22	20	41	49%
DSP-2	51	47	62	76%
DSP-2	52	23	37	62%
DSP-3	61	19	24	79%
DSP-3	62/63	33	63	52%
DSP-4	82	8	14	57%
DSP-4	83	7	8	88%
DSP-4	84	11	14	79%
DSP-4	85	19	22	86%
DSP-4	86	2	9	22%
DSP-5	91	12	31	39%
DSP-5	92	10	20	50%
DSP-5	93	0	14	0%
DSP-5	94	10	15	67%
DSP-6	102	13	45	29%
DSP-6	103	7	23	30%
DSP-7	121	13	48	27%
DSP-7	122	0	33	0%
DSP-7	123	4	48	8%
DSP-7	124	2	59	3%
DSP-8	131	3	42	7%
DSP-8	141	12	50	24%
DSP-8	142	6	39	15%
DSP-9	143	5	25	20%
DSP-9	151	14	37	38%
DSP-9	152	26	31	84%
MP-1	11	7	24	29%
MP-1	13	3	25	12%
MP-2	32	15	32	47%
MP-2	33	15	30	50%
MP-3	41	9	29	31%
MP-3	42	15	18	83%
MP-4	71	14	33	42%
MP-4	72	20	33	61%
MP-5	111	9	25	36%
MP-5	112	22	39	56%
MP-5	113	6	30	20%
MP-6	161	6	32	19%
MP-6	162	9	17	53%
MP-7	31	15	36	42%
MP-7	171	14	21	67%



E. Dépôt de plainte

En application de la Loi de 2005, chaque réseau de transport doit offrir à tous ses utilisateurs, qu'ils soient en situation de handicap ou non, la possibilité de signaler des défauts d'accessibilité sur la « chaîne de déplacement ». Cela se traduit le plus souvent par un formulaire à remplir sur le site internet du réseau. Celui-ci permet de signaler l'heure, la ligne, et le type de défaut constaté : difficulté à monter dans le véhicule, conduite inadaptée du chauffeur, manque de lisibilité du panneau d'information, etc.
Dans son SDA de 2009, le réseau LIHSA n'avait pas proposé de dispositif spécifique de signalement. Cependant, à ce jour, aucune réclamation ou plainte particulière n'a été effectuée auprès du Département ou des transporteurs.

2.3.3. La prise en compte du volet routier du SDA Régional

L'Ad'AP du Département de la Haute-Savoie s'inscrit dans la démarche plus générale de l'Ad'AP de la Région Rhône-Alpes qui est en cours de finalisation. Les échanges avec la Région ont mis en évidence un certain nombre de synergies entre les deux documents.
Ainsi, l'agenda de la Région prévoit :

- La mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires suivants :
  - Inscrits au plan national : Annecy
  - Inscrits au plan régional : Annemasse, Chamonix, Passy-Chedde, Cluses, Machilly, Rumilly, Thonon-Les-Bains
- La mise en accessibilité de 16 points d'arrêts prioritaires sur le territoire (cf. tableau).
- La mise en place de mesures de substitution dans les gares de : Bonneville, Bons-en-Chablais, Evian-les-Bains, Groisy-Thorens-la-Caille, La-Roche-sur-Foron, Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet, Saint-Julien-en-Genevois, Sallanches-Combloux-Megève.

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région en Haute-Savoie
(inscrits dans le SDA-Ad'AP Haute-Savoie

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
annemasse gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	ANNEMASSE
saint-gervais-les-bains-le-fayet gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SAINT-GERVAIS-LES-BAINS
sallanches-combloux-megeve gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SALLANCHES
la roche-sur-foron gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	LA ROCHE-SUR-FORON
evian-les-bains gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	EVIAN-LES-BAINS
bonneville gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	BONNEVILLE
thonon-les-bains gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	THONON-LES-BAINS
saint-julien-en-genevois gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
machilly gare sncf	Destination-Origine	HAUTE-SAVOIE	MACHILLY
machilly gare sncf	Origine-Destination	HAUTE-SAVOIE	MACHILLY
reignier gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	REIGNIER-ESERY
pringy	Destination-Origine	HAUTE-SAVOIE	PRINGY
pringy	Origine-Destination	HAUTE-SAVOIE	PRINGY
rumilly gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	RUMILLY
annecy gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	ANNECY
cluses gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	CLUSES

Figure 8 : Source : projet d'Ad'AP de la Région Rhône-Alpes septembre 2015

2.3.4. Le réseau LIHSA

A. Les lignes régulières de transport public

Les contrats de Délégation de Service Public (DSP) régissant les relations entre le Département de la Haute-Savoie et les transporteurs exploitant les différents services de transports collectifs départementaux, expiraient au 31 août 2014.
Ils se basaient sur un Schéma Départemental des Transports Interurbains (SDTI) qui avait été remis à jour en 2006, et qui intégrait un certain nombre d'avancées et d'évolutions, notamment en termes d'unification de réseau et d'image, avec la création de la marque «LIHSA» et l'adoption d'une livrée commune, ainsi que le déploiement sur le territoire de balises horaires.

Figure 9 : Carte du Réseau LIHSA

A l'heure de préparer le renouvellement de ces contrats, il a été nécessaire de procéder à une nouvelle mise à jour de ce Schéma Départemental des Transports Interurbains, en intégrant les évolutions survenues au cours des dernières années et surtout les décisions politiques prises en vue d'améliorer l'offre départementale des transports au cours des prochaines années.

Le Schéma Départemental des Transports voté lors de l'assemblée du Conseil Départemental du 23 septembre 2013, prévoyait ainsi une augmentation globale du niveau de service d'environ 45 %.

Néanmoins, à l'issue de la procédure de mise en concurrence, et au regard des propositions des transporteurs prévoyant un redéploiement de l'offre sur les axes forts et aux horaires les plus efficaces il est proposé au final une augmentation du niveau de service de 26,87 %, pour un coût supplémentaire pour le Département de 3 460 328,58 € HT.

Le Conseil Départemental, en date du 7 juillet 2014, a donc approuvé le choix des transporteurs, pour l'exploitation des services de transports interurbains de Haute-Savoie, pour les années à venir.

Le 1er septembre 2014, le nouveau réseau LIHSA a été mis en place, et il a été renforcé afin de s'adapter au mieux, aux besoins des haut-savoyards.

L'offre de transport a ainsi été réajustée par une augmentation des amplitudes et jours de fonctionnement, un meilleur cadencement sur certaines lignes et, la création de nouvelles lignes commerciales.

Dans le cadre de l'attribution des contrats, le Département s'est attaché aux coûts proposés par les transporteurs, aux aspects techniques des offres, mais également à la qualité du service, ainsi qu'aux aspects environnementaux et sociaux.

Sur le territoire de la Haute-Savoie, la conclusion des contrats a abouti aux améliorations suivantes :

- Pour le lot 01 DSP avec les lignes 21 Annecy – Seyssel et 22 Annecy – Bellegarde, progression de l'offre de 103,04 %
- Pour le lot 02 DSP avec les lignes 51 Annecy – Albertville et 52 Annecy – Duingt, progression de l'offre de 14,90%
- Pour le lot 03 DSP avec les lignes 61 Annecy – Talloires, 62 Annecy – Le Grand-Bornand / La Clusaz et 63 Annecy – Thônes, progression de l'offre de 4,30 %.
- Pour le lot 04 DSP avec les lignes 82 Praz-sur-Arly - Chamonix, 83 Praz-sur-Arly – Sallanches, 84 Les Contamines – Sallanches, 85 Passy – Sallanches et 86 Sallanches – Cordon, progression de l'offre de 8,86 %
- Pour le lot 05 DSP avec les lignes 91 Thonon – Cluses, 92 Flaine - Cluses, 93 Taninges – Cluses et 94 Cluses – Sixt, progression de l'offre de 44,34 %.
- Pour le lot 06 DSP avec les lignes 102 Sixt – Annemasse et 103 Villard - Bonneville, progression de l'offre de 44,17 %.
- Pour le lot 07 DSP avec les lignes 121 Thonon – Châtel, 122 Thonon - Thollon, 123 Thonon - Féternes - Vinzier et 124 Thonon – Bernex - Vinzier, progression de l'offre de 55,97 %.
- Pour le lot 08 DSP avec les lignes 131 Thonon –Saint Gingolph, 141 Thonon – Annemasse et 142 Thonon - Perrignier, une progression de l'offre de 42,89 %.
- Pour le lot 09 DSP avec les lignes 151 Thonon –Annemasse, 152 Thonon – Douvaine et 143 Ballaison - Douvaine, progression de l'offre de 50,89%.
- Pour le lot 01 MP avec les lignes 11 Annemasse – Saint-Julien et 13 Frangy – Saint-Julien, progression de l'offre de 57,78 %.
- Pour le lot 02 MP avec les lignes 32 Annecy - Rumilly via Lovagny et 33 Annecy - Rumilly via Marcellaz Albanais, progression de l'offre de 23,65 %.
- Pour le lot 03 MP avec les lignes 41 Annecy – Le Châtelard et 42 Annecy – Cusy, progression de l'offre de 10,06 %.
- Pour le lot 04 MP avec les lignes 71 Saint Jean de Sixt – Bonneville – La Roche sur Foron et 72 La Roche sur Foron - Cluses, progression de l'offre de 3,51 %.
- Pour le lot 05 MP avec les lignes 111 Bellevaux – Thonon les Bains, 112 Bellevaux – Annemasse et 113 Bellevaux – Cluses, progression de l'offre de 6,74 %.
- Pour le lot 06 MP avec les lignes 161 Annecy - Aviernoz via Les Ollières et 162 Annecy – Thorens Glières via Villaz, progression de l'offre de 17,74 %.
- Pour le lot 07 MP avec les lignes 31 Annecy – Rumilly via Alby sur Chéran et 171 Annecy – Albens, progression de l'offre de 33,50 %.
- Pour le lot 08 MP avec la ligne 81 Chamonix – Cluses, maintien du niveau de service
- Pour le lot 09 MP avec la ligne 101 Cluses – Annemasse, maintien du niveau de service
- Pour le lot 10 MP avec la ligne 313 Annecy – Annemasse, maintien du niveau de service

Hiérarchie	Caractéristiques	Nombre de services	Lignes concernées
Lignes internationales et inter départementales	Objectif : proposer des services cadencés 2 services par heure en périodes de pointe (8) 1 service par heure sur le reste de la journée (12) Adaptations scolaires accessibles aux usagers commerciaux	≈ 10 à 20 AR/j * et plus	Lignes 21 & 51
Lignes intra-départementales	Objectif : proposer des services cadencés 1 service par heure en période de pointe et midi (6) 1 service toutes les 2 heures sur le reste de la journée (4) Adaptations scolaires accessibles aux usagers commerciaux	≈ 5 à 10 AR/j *	52 - 61 - 62 et 63 – 83 – 84 – 131 – 141 - 171
Lignes de proximité	Services calés aux besoins des scolaires et pendulaires 1 service par heure en périodes de pointe, et 1 service midi Adaptations scolaires accessibles aux usagers commerciaux	2 à 5 AR/j *	22 – 82 – 85 – 86 – 91 – 92 – 93 – 94 – 102- 103 – 121 – 122 – 123 – 124 – 142 – 143 – 151 – 152 - 81 - 101 - 313 – 11 – 13 – 32 – 33 -41 – 42 – 71 – 72 – 111 – 112 – 113 – 161 – 162 - 31

B. Le transport des scolaires

a. Rappel du contexte législatif

L'organisation des transports scolaires est actuellement en mutation puisque la Loi NOTRe a décidé du transfert de cette compétence des Départements vers les Régions. Ainsi, au 1er janvier 2017, les Départements ne seront plus les autorités organisatrices de ces transports, à l'exception des transports des élèves handicapés dont l'organisation qui reste de leur ressort.
En termes d'accessibilité, les nouveaux textes parus en 2014 n'imposent plus la mise en accessibilité totale du service scolaire, à savoir :

- *Pas d'obligation de mise en accessibilité du matériel roulant,*
- *Pas d'obligation de mise en accessibilité des arrêts, mais réponse au cas par cas pour les élèves handicapés : Art. L. 3111-7-1. – « Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. […] »*

b. Les transports scolaires dans le Département de la Haute-Savoie

Il est important de repréciser ici ce que représente l'organisation des transports scolaires en général pour le Département de la Haute-Savoie

- **Lignes régulières** : 14 445 élèves,
  - 8 078 collégiens
  - 6 367 lycéens
- **Circuits spécialisés** : 5 944 élèves,
  - 3 074 collégiens
  - 371 lycéens
  - 2 499 primaires

L'organisation du transport scolaire se caractérise par le recours à 20 Autorités Organisatrices de Second Rang (AO2) qui sont soit des communes (3) soit des intercommunalités (17). Il convient de noter que cette disposition n'est pas présente dans tous les départements. La répartition des effectifs par AO2 est la suivante :

AO2	Primaires	Collégiens	Lycéens	Total
Choisy	36	0	0	36
Sillingy	50	0	0	50
Talloires	76	11	8	95
CC Pays d'Alby	77	678	94	849
CC Pays de Faverges	119	491	3	613
CC Rive Gauche du Lac	91	356	422	869
CC Pays de Seyssel	221	355	313	889
CC Vallée de Thônes	149	771	353	1 273
CC Pays de Fillière	337	913	533	1 783
CC Pays de Cruseilles	167	555	358	1 080
CC Vallée verte	116	287	150	553
CC Pays du mont blanc	269	1 428	1 089	2 786
CC Bas chablais	224	1 135	788	2 147
CC Pays d'Evian	71	1 254	677	2 002
CC Haut-Chablais	17	152	94	263
CC Collines du Leman	31	397	214	642
CC Vallée d'Abondance	81	212	81	374
SIVOM Haut-Giffre	225	334	251	810
CC Fier et Usses	0	697	509	1 206
CC Val des Usses	185	431	195	811

Tableau 2 : Répartition des effectifs scolaires (année 2015-2016)

Aux termes des conventions signées entre le Département et les AO2, les compétences déléguées aux autorités organisatrices de second rang sont les suivantes :

- propositions de création ou de modification du service ;
- définition de la consistance du service ;
- proposition de mode d'exploitation ;
- financement de l'organisation ;
- Inscription et gestion des élèves ;
- sécurité ;
- assurances ;
- signature des Marchés Publics de services de transport ;
- suivi de leur exécution et paiement des entreprises ;
- contrôle de la bonne exécution des services.

Quant au Département, il assure les missions suivantes ;

- Autorisation de création ou de modification d'un service ;
- Détermination de la consistance du service (itinéraires, horaires, points d'arrêts, fréquence, jours de fonctionnement) ;
- Mode d'exploitation (régie, convention de Délégation de Service Public ou de marché public avec une entreprise de transports) ;
- Le choix de l'exploitant (procédure de dévolution) ;
- Détermination des modalités de financement (subventions) ;
- Durée du contrat à passer avec l'exploitant et conditions financières ;
- Sécurisation et matérialisation des arrêts de car sur lignes régulières et leurs adaptations scolaires.

c. Le transport des élèves handicapés

La prise en charge des enfants handicapés par le Département de la Haute-Savoie est régie par le code de l'Education art. R213-13 et R213-16. Dans ces articles, le législateur précise que les frais de déplacement pour les enfants dont le handicap est reconnu et qui ne peuvent utiliser les transports en commun est pris en charge par le Département du domicile de l'intéressé.
En Haute-Savoie, c'est la Direction de la Gérontologie et du Handicap qui gère ces enfants sous deux formes de prise en charge : mise à disposition d'un taxi ou versement d'une bourse kilométrique si les parents emmènent leurs enfants. La prise en charge des frais de déplacement est valable pour toute la scolarité de l'enfant.
Pour l'année 2014-2015, 486 enfants handicapés ont bénéficié de cette prise en charge, pour un budget d'environ 3.5 millions d'euros.

C. Les navettes saisonnières

Les premières expérimentations en matière de mobilité collective ont été lancées dans le cadre du programme européen Interreg III Espace Alpin « Mobil'alp » dont le Département était le chef de file avec les partenaires suivants : Vallée d'Abondance, Massif des Aravis, Vallée d'Aulps, Morzine et les Gets. Par la suite, avec d'une part la fin du programme européen, le Département **a proposé d'accompagner financièrement les territoires sur les questions de mobilité, de transport et d'équipements structurants en privilégiant les liaisons entre stations**, dans une **démarche intercommunale de massif** et dans un esprit de solidarité. Lancés à titre expérimental, ces services ont su trouver leur public et répondre à de réels besoins sur le territoire.
Ainsi, dans le cadre de la politique montagne, plusieurs **dispositifs de navettes ont été financés** :

- Colombus (Communauté de Communes de la Vallée d'Abondance) avec un service l'hiver et l'été
- Balad'Aulps Bus (Communauté de Communes de la Vallée d'Aulps) avec un service l'hiver et l'été
- Econavette (Syndicat Intercommunal Taninges Mieussy) avec un service l'hiver
- Ski Bus (SIVOM Morillon, Samoëns, Verchaix) avec un service l'hiver
- Ski Bus (Syndicat Intercommunal du Massif des Aravis) avec un service l'hiver et l'été
- Navette (SIVU de la Sambuy) avec un service l'hiver
- Navette (Syndicat Intercommunal du massif des Brasses) avec un service l'hiver
- Navette Mobil'alp Annecy-Plateau des Glières, avec un service l'hiver.

Même si elles ne présentent pas les mêmes fréquences de passage, ces navettes disposent de caractéristiques communes : elles sont toutes portées par des groupements de communes et permettent de renforcer voire d'étendre les lignes régulières.

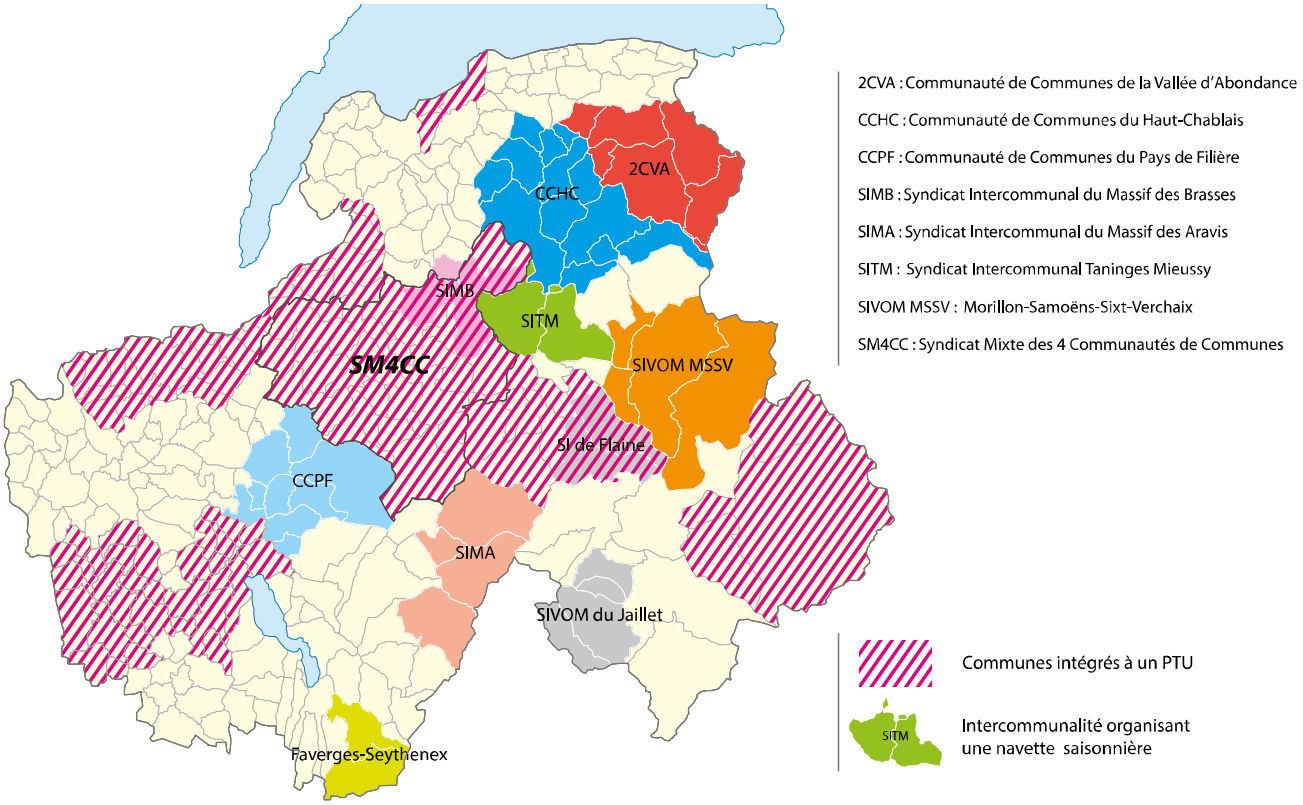


Figure 10 : Intercommunalités maître d'ouvrage ou co-Maître d'ouvrage d'une navette saisonnière et périmètre de transports urbains en Haute-Savoie (Octobre 2015)

3. L'Agenda d'Accessibilité Programmée ou « Ad'AP »

3.1. La méthodologie

A. Démarche d'étude

Afin de se conformer à la législation et pour pouvoir élaborer son Ad'AP, le Département de la Haute-Savoie a souhaité entreprendre une démarche d'étude complète consistant à :

- faire une demande de prorogation de délai de dépôt du dossier,
- faire un diagnostic de l'accessibilité du réseau départemental,
- établir la nouvelle liste des points d'arrêts prioritaires à rendre accessible et identifier les ITA (impossibilité technique avérée),
- établir le calendrier pluriannuel de programmation,
- mettre à jour le schéma directeur d'accessibilité.

Cette mission a été confiée au bureau d'étude Mobhilis au mois d'avril 2015. Après l'aboutissement de la réalisation de la demande de prorogation de délai, le travail s'est donc porté sur :

- l'identification des arrêts prioritaires et la compilation de l'ensemble des données,
- la mise à jour des éléments de référence (notamment les éléments relatifs aux points d'arrêts),
- la préparation des éléments prévus dans le dossier Ad'AP :

Le calendrier s'est décomposé de la façon suivante :

- Avril à juin : préparation de la demande de prorogation de délai,
- Juillet à octobre : travail sur les arrêts prioritaires, les ITA et l'ensemble des composantes de l'Ad'AP,
- Octobre : rédaction et finalisation de l'Ad'AP.

B. Concertation

a. Avec le secteur associatif

Comme demandé dans les nouveaux textes, le Département de la Haute-Savoie a choisi d'associer à la démarche l'ensemble des acteurs concernés par la question de la mise en accessibilité des transports.
Un comité de pilotage (COPIL) et un comité technique (COTECH) ont donc été mis en place composés de représentants :

- d'associations de personnes en situation de handicap, qui recouvrent l'ensemble des « familles de handicap » (Comité des Associations pour le Handicap de Haute-Savoie),
- des utilisateurs des transports (FNAUT et AGFUT),
- des 8 AOTU du Département,
- de 2 AOTU hors Département,
- des Départements de la Savoie et de l'Ain,
- du GLCT,
- de la FNTV,
- de la Région Rhône-Alpes,

Ces comités se sont réunis à plusieurs reprises lors de la période d'élaboration de l'Ad'AP :

- le 3 juillet 2015 (COPIL de présentation de la démarche),
- le 10 juillet (COTECH relatif aux ITA et au référentiel d'aménagement),
- le 27 juillet 2015 (COPIL sur les Arrêts prioritaires, la formation et les matériels roulants),
- Le 27 août 2015 (COTECH de validation des arrêts prioritaires et sur les chefs de file ainsi que le référentiel d'aménagement, la formation du personnel et enfin le matériel roulant),
- Le 2 octobre 2015 (COTECH sur la substitution),
- Le 6 octobre (COTECH sur les ITA, la programmation et les référentiels),
- Le 14 octobre (COTECH sur les services de substitution),
- Le 22 octobre (COPIL de finalisation)

b. Avec les autres acteurs du territoire

Les autres Autorités organisatrices de la mobilité ont été fortement impliquées dans l'élaboration de l'Ad'AP afin de s'assurer :

- d'une bonne cohérence des démarches de l'ensemble des acteurs,
- d'une vision partagée sur la répartition des rôles des acteurs en particulier pour le financement des aménagements des points d'arrêts.

La liste des arrêts prioritaires a ainsi été envoyée à chaque Autorité Organisatrice afin d'obtenir ses avis et commentaires sur l'identification proposée. Le débat autour de cette liste a fait l'objet d'une réunion de travail le 27 Août afin d'échanger sur les pratiques de chacun. Cette réunion a également permis un échange autour d'un tableau de principe de répartition des rôles des acteurs, tant sur la question du « chef de file » que des participations financières potentielles de chacun.

3.1.1. Les orientations fondamentales

L'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) proposé ci-après repose sur une démarche pragmatique visant à mettre en place progressivement une accessibilité répondant aux besoins d'un maximum d'utilisateurs (actuels ou potentiels) du réseau LIHSA. Cet agenda repose sur les choix fondamentaux suivants :

- **Matériel roulant :**
  - Mise en accessibilité de la totalité du parc relatif au réseau commercial LIHSA

- **Arrêts :**
  - **Les arrêts prioritaires** ont été identifiés suivant les méthodes arrêtées par le législateur. Le résultat répond aujourd'hui à l'organisation générale du réseau.
  - Des **arrêts ont été identifiés comme étant impossibles à aménager au niveau structurel** (pente trop forte, pas d'espace disponible pour un élargissement de la plateforme, pas de déplacement possible ou encore disproportion manifeste). Ces arrêts **seront donc aménagés uniquement au niveau du mobilier et de la signalétique** pour une accessibilité aux personnes à mobilité réduite, hors personnes en fauteuil roulant.

- **Services de substitution**
  - Une offre de substitution sera mise en place pour répondre aux impossibilités techniques avérées. Ce service est décrit dans l'Ad'AP et permettra aux personnes en fauteuil roulant **de réaliser le déplacement sur le réseau dans les conditions les plus proches des autres utilisateurs.**

- **Autres services, communication**
  - Un travail poussé sera réalisé afin **d'améliorer l'accessibilité de la documentation papier**, de **l'affichage des informations** aux points d'arrêt, mais aussi du **site internet** dédié au réseau.

3.1.2. Définition des arrêts prioritaires

Le tableau ci-dessous reprend les obligations arrêtées par le législateur concernant l'identification des arrêts prioritaires :

Conditions	Réseau Urbain	Réseau Interurbain	Définitions textuelles du décret n° 2014-1323
1 – PA desservi par au moins 2 lignes de transport public	**Obligatoire**	**Obligatoire**	Urbain : Service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'art. L.1231-1 Non urbain : Service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des art. L.3111-1 à L.3111-6 et L.3111-11
2 – PA constitue un pôle d'échange	**Obligatoire**	**Obligatoire**	Lieu où s'effectuent des correspondances entre les PA d'au moins 2 lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points
3a – PA situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements	**Obligatoire**	**Obligatoire**	Immeuble ou groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie en application de l'article R.123-19 du code de la construction et de l'habitation
3b – PA situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées	**Obligatoire**	**Obligatoire**	Etablissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L.312-1 du code de l'action sociale et des familles et classées dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R.123-19 du code de la construction et de l'habitation
4 – Population communale	**Obligatoire**	**Obligatoire**	Lorsque l'application des critères précédents ne conduit pas à identifier un PA ou gare prioritaire dans une commune desservie. Urbain : au moins 1 PA à rendre accessible dans la commune Non urbain : au moins 1 PA à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1000 habitants

Tableau 1. : Récapitulatif des critères pour les arrêts prioritaires

3.1.3. Application au cas du réseau LIHSA

A. Les sources

Pour pouvoir établir la liste des arrêts prioritaires, il a été nécessaire de traiter :

- La liste géo référencée de l'ensemble des arrêts du réseau LIHSA,
- Une table de liaison entre les arrêts et les lignes de façon à déterminer les lignes passant aux points d'arrêts,
- La liste des établissements recevant du public pour les catégories 1 à 3,
- La liste des établissements recevant du public et accueillant des personnes âgées ou handicapées pour les catégories 4
- Les données géographiques et notamment la population carroyée à 200 m proposée par l'INSEE.

Pour les listes des établissements recevant du public, un travail de géocodage a dû être réalisé puisque les listes fournies ne comportaient pas cette information.

B. Méthode

La méthode de travail est décrite ci-après :

Condition	Données traitées
1 – Desservi par au moins 2 lignes de transport public du réseau LIHSA et autres.	Lignes LIHSA régulières (CD74), arrêts TER routiers, arrêts AOT2 -> nom d'arrêts communs
2 – Constitue un pôle d'échange	Arrêts LIHSA, 100m autour d'une gare SNCF
3a – Situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements	BD Topo (CD74) Carroyage 200m (INSEE) ERP 1 à 3 (SDIS) Et. Professionnels (CD74)
3b – Situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées	Structures PA-PH (SDIS)
4 – Au moins 1 PA à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1000 habitants	Population communale de 2012 (INSEE) BD Topo (CD74)

Tableau 2. : Application des critères d'arrêts prioritaires au niveau du réseau LIHSA

Les analyses géographiques ont été réalisées sur le logiciel QGIS sur la base d'une projection Lambert II. Les géocodages ont été réalisés par l'intermédiaire du moteur de Google.

C. Résultats

Le réseau LIHSA compte à ce jour **735 arrêts** situés en dehors des périmètres urbains. Parmi ces arrêts, les arrêts prioritaires identifiés sont les suivants :

	Critères	Nombre*
1	Il est desservi par au moins 2 lignes de transport public	234
2	Il constitue un pôle d'échange**	18
3	Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements : Plus de 300 habitants ou 300 travailleurs ou établissement recevant du public (ERP) de 1ère à 3ème catégorie	191
4	Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées (ERP de 1ère à 4ème catégorie)	24
5	Toutes les communes de plus de 1 000 habitants, desservies par le réseau doivent comprendre au moins un arrêt prioritaire situé dans la principale zone agglomérée	32
	TOTAL[5]	**499**

La liste complète des arrêts prioritaires est jointe en annexe au présent document.

Nombre d'arrêts répondant à	
un seul critère	246
deux critères	92
trois critères	23
quatre critères	0
cinq critères	0

Le réseau LIHSA compte donc 361 arrêts prioritaires

[5] *Le total de chaque éléments ne peut constituer le total général puisque certains arrêts sont concernés par plusieurs critères.*

3.2. Analyse technique, les impossibilités techniques avérées (ITA)

3.2.1. Rappel des éléments de base

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014, Art. R. 1112-13 – I	Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend : 3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation.

En application des textes concernant les demandes de dérogation, les impossibilités techniques avérées sont constatées notamment dans les cas suivants :

- Pente de la voirie qui supporte l'arrêt supérieure à 5%,
- Largeur inférieure à 2.40m (1.50m + le dégagement de la palette).

Les services techniques du Conseil Départemental ont réalisé un relevé des arrêts prioritaires qui a permis d'identifier ces impossibilités techniques éventuelles et qui a vérifié la possibilité ou non de déplacer l'arrêt dans un endroit plus adapté et les divers aménagements déjà présents.
L'impossibilité technique avérée est également constatée lorsque « dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné (...) ».
Cette notion de disproportion manifeste a été analysée en regard de la population présente dans un rayon de 250m autour des points d'arrêts du réseau et a été obtenue par l'analyse de la population fondées sur les données INSEE (Population carroyée à 200m).

3.2.2. Application au réseau LIHSA

A. Les impossibilités techniques de base (largeur, pente)

En application des éléments d'analyse, le relevé de terrain a permis d'identifier **61 arrêts en impossibilité** technique avérée. Les arrêts (le tableau donne le détail des points d'arrêts qui compose l'arrêt) sont les suivants[6] :

commune	Libellé complet	Largeur quai/trottoir inférieure à 2,4m	Pente supérieure à 5%	déplacement impossible
Alby-sur-Chéran	ALBY SUR CHERAN - CHEDE	OUI	NON	OUI
Cusy	CUSY - LA PALLUD	OUI	NON	OUI
Dingy-Saint-Clair	DINGY-ST-CLAIR - VILLAGE	OUI	NON	OUI
Groisy	GROISY - LE PLOT	OUI	NON	OUI
La Balme-de-Sillingy	LA BALME DE SILLINGY - MARAIS	OUI	NON	OUI
La Clusaz	LA CLUSAZ - GARE ROUTIERE	OUI	NON	OUI

[6] *Il a été considéré que lorsqu'un point d'arrêt qui compose un arrêt est en ITA, alors l'arrêt dans son ensemble est en ITA.*

commune	Libellé complet	Largeur quai/trottoir inférieure à 2,4m	Pente supérieure à 5%	déplacement impossible
Le Grand-Bornand	LE GRAND BORNAND - GARE ROUTIERE	OUI	NON	OUI
Lovagny	LOVAGNY - MAIRIE	OUI	NON	OUI
Menthon-Saint-Bernard	MENTHON SAINT BERNARD - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Monnetier-Mornex	MONNETIER MORNEX - BAS-MORNEX	OUI	NON	OUI
Rumilly	RUMILLY - PONT NEUF	OUI	NON	OUI
Saint-Jean-de-Sixt	SAINT JEAN DE SIXT - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Saint-Jorioz	SAINT JORIOZ - BULOZ	OUI	NON	OUI
Saint-Jorioz	SAINT JORIOZ - CHEZ RUFFIER N->S	OUI	NON	OUI
Saint-Jorioz	SAINT JORIOZ - MAIRIE	OUI	NON	OUI
Sévrier	SEVRIER - LE BROUILLET	OUI	NON	OUI
Veyrier-du-Lac	VEYRIER DU LAC - CHAVOIRES	OUI	NON	OUI
Veyrier-du-Lac	VEYRIER DU LAC - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Veyrier-du-Lac	VEYRIER DU LAC - TELEPHERIQUE	OUI	NON	OUI
Arâches-la-Frasse	ARACHES - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Combloux	COMBLOUX - OFFICE DU TOURISME	OUI	NON	OUI
Demi-Quartier	DEMI QUARTIER - PONT D'ARBON	OUI	NON	OUI
Magland	MAGLAND - GARE SNCF	OUI	NON	OUI
Morillon	MORILLON - TELECABINE	OUI	NON	OUI
Passy	PASSY - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Peillonnex	PEILLONNEX - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Saint-Gervais-les-Bains	SAINT GERVAIS - ASSOMPTION AVENUE DE MIAGE	OUI	NON	OUI
Sallanches	SALLANCHES - PLACE CHARLES ALBERT	OUI	NON	OUI
Thyez	THYEZ - EGLISE	OUI	NON	OUI
Thyez	THYEZ - LAC	OUI	NON	OUI
Seyssel	SEYSSEL - PETIT NICE	OUI	NON	OUI
Archamps	ARCHAMPS - PONT DE COMBE	OUI	NON	OUI
Ballaison	BALLAISON - CHEMIN DE L'EPINE	OUI	NON	OUI
Bellevaux	BELLEVAUX - CHEF LIEU	OUI	OUI	OUI
Bernex	BERNEX - CHEF LIEU TABAC	OUI	OUI	OUI
Cervens	CERVENS - ECOLE	OUI	NON	OUI
Champanges	CHAMPANGES - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Chens-sur-Léman	CHENS-SUR-LEMAN - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Douvaine	DOUVAINE - EGLISE	OUI	NON	OUI
Douvaine	DOUVAINE - MAIRIE	OUI	NON	OUI
Évian-les-Bains	EVIAN LES BAINS - HOPITAL	OUI	OUI	OUI
Évian-les-Bains	EVIAN LES BAINS - VVF	OUI	NON	OUI
Larringes	LARRINGES - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Loisin	LOISIN - THOLOMAZ	OUI	NON	OUI
Lullin	LULLIN - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Lyaud	LYAUD - ROND POINT ECOLE	OUI	NON	OUI
Margencel	MARGENCEL - CINQ CHEMINS	OUI	NON	OUI
Perrignier	PERRIGNIER - CHEZ DAUDE	OUI	NON	OUI

commune	Libellé complet	Largeur quai/trottoir inférieure à 2,4m	Pente supérieure à 5%	déplacement impossible
Saint-Paul-en-Chablais	SAINT PAUL EN CHABLAIS - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Saint-Paul-en-Chablais	SAINT PAUL EN CHABLAIS - CHEZ BOCHET	OUI	NON	OUI
Saint-Paul-en-Chablais	SAINT PAUL EN CHABLAIS - LA FOULLY	OUI	NON	OUI
Saint-Paul-en-Chablais	SAINT PAUL EN CHABLAIS - LYONNET	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - BONNATRAIT	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - BONNATRAIT ROUTE DU PORT	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - JUSSY	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - LE CONTENT	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - OFFICE DE TOURISME	OUI	NON	OUI
Sciez	SCIEZ - PLACE DU MARCHE	OUI	NON	OUI
Thollon-les-Mémises	THOLLON LES MEMISES - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI
Veigy-Foncenex	VEIGY FONCENEX - VILLAGE	OUI	NON	OUI
Vinzier	VINZIER - CHEF LIEU	OUI	NON	OUI

La notion d'impossibilité technique **ne concerne ici que les éléments d'aménagement structurels comme la pente et la largeur**. Le Département aménagera l'ensemble des arrêts prioritaires pour les personnes à mobilité réduite notamment sur les éléments d'information et de signalisation (repérage et guidage).

B. La notion de disproportion manifeste

a. Principes

Comme le prévoit le législateur et afin de proposer des actions cohérentes en termes d'aménagement des arrêts, il convient d'analyser les cas dans lesquels la mise en accessibilité des arrêts représenterait une dépense inconsidérée relativement au gain d'accessibilité du réseau.
Le principe adopté par le Département de la Haute-Savoie a été ici de considérer plusieurs éléments :

- Le coût d'aménagement des arrêts considérés en fonction de sa localisation et des choix d'aménagement faits,
- La fréquentation des arrêts considérés ou la population présente à proximité permettant de prendre en compte l'apport de l'accessibilité pour les utilisateurs actuels ou potentiels du réseau.

Le coût d'aménagement d'arrêt standard a été estimé à 50 000 € par arrêt pour un aménagement dans les deux sens,
Il a été considéré que les coûts étaient homogènes sur l'ensemble des arrêts en prenant en compte l'absence d'aménagement actuel. Tous les arrêts ont donc été estimés sur la même base.

b. Application

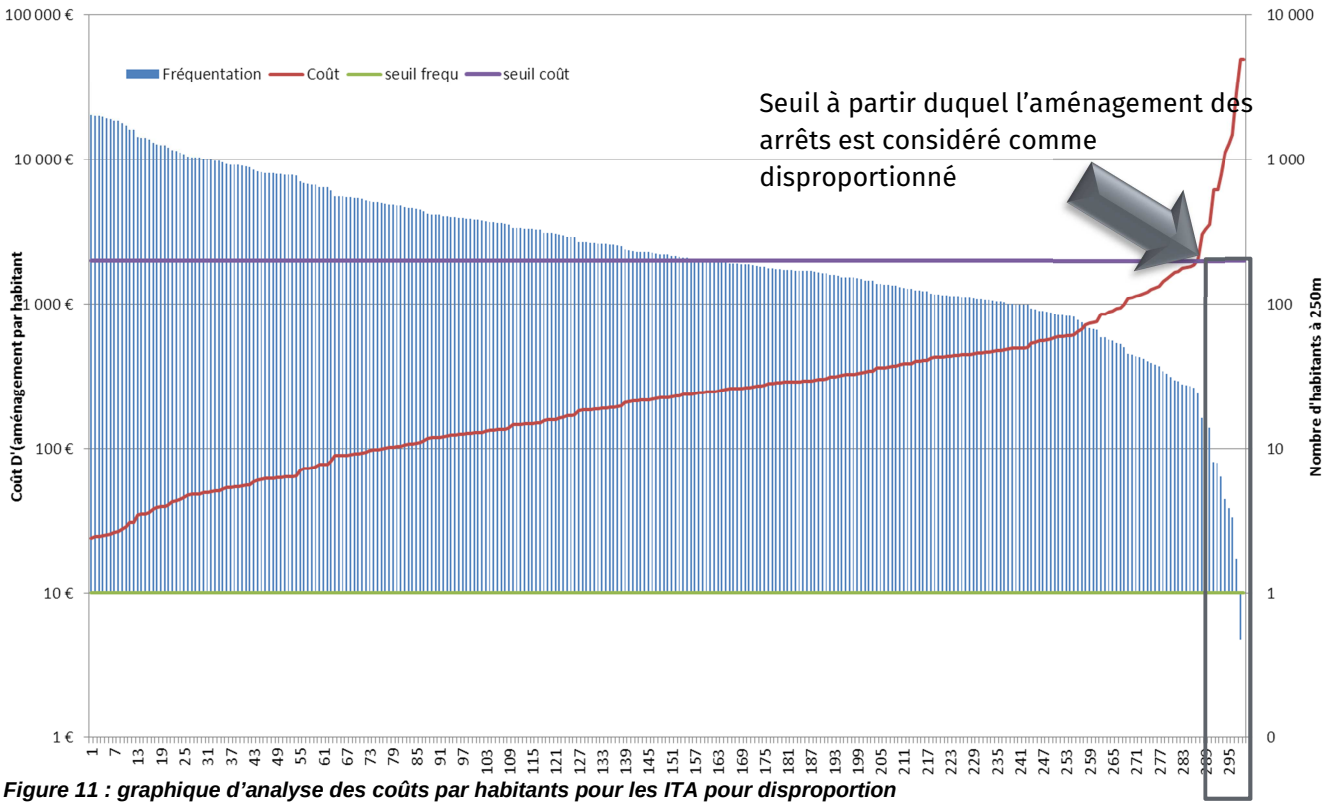


Figure 11 : graphique d'analyse des coûts par habitants pour les ITA pour disproportion

Le graphique ci-dessus montre la répartition de la fréquentation et les coûts d'aménagement par voyageurs pour les arrêts prioritaires (les axes sont en échelle logarithmique).

Le seuil de 2 000 € par habitant situé dans un rayon de 250m des arrêts a été retenu comme limite pour l'aménagement des arrêts. Ce seuil a été retenu au regard de la moyenne des coûts d'aménagement par habitant (978 €/habitant) et de la médiane (227€/habitant). Le coût de 2000€/habitant représente donc le double de la moyenne ainsi que 8 fois la médiane. Il est donc raisonnable de considérer qu'une dépense de plus de 2000 €/habitant pour rendre accessible le réseau est bien manifestement disproportionnée par rapport aux coûts constatés.

Ce choix est donc conduit par une volonté de concentrer les actions de mise en accessibilité sur les équipements qui concerne la plus grande partie de la population et dont la probabilité d'usage est la plus importante.

Ces choix n'impliquent pas qu'aucun aménagement ne soit apporté sur des arrêts ayant une fréquentation faible. Ainsi, en fonction de cas ponctuels (proximité d'une personne en fauteuil, d'un équipement spécifique…), le Conseil Départemental pourra étudier la mise en accessibilité éventuel des arrêts.

Les parkings relais bénéficiant déjà d'équipements spécifiques pour les Personnes à Mobilité Réduite, et l'Hôpital de Findrol constituant un établissement prioritaire en matière d'accessibilité, sont exclus de la liste des ITA.

COMMUNE	ARRET	COUT PAR FREQUENTATION	REMARQUE
ALBY-SUR-CHERAN	P+R ALBY	2 071 €	Arrêt prioritaire
BEAUMONT	ABBAYE DE POMIER	29 083 €	
BONNEVILLE	ZI LES BORDETS (P+R)	6 206 €	Arrêt prioritaire
CONTAMINE-SUR-ARVE	FINDROL	50 000 €	
CONTAMINE-SUR-ARVE	HOPITAL FINDROL	3 305 €	Arrêt prioritaire
EPAGNY	LA BOTTIERE	50 000 €	
ETAUX	MEME	7 879 €	
LE PETIT-BORNAND-LES-GLIERES	LA VILLE	3 065 €	
LES GETS	PONT DES GETS	6 195 €	
MONTRIOND	LAC	6 253 €	
NEYDENS	CASINO	12 893 €	
PASSY	GUEBRIANT	3 570 €	
SAINT-MARTIN-BELLEVUE	P+R SAINT MARTIN	11 209 €	Arrêt prioritaire
SAINT PIERRE EN FAUCIGNY	PAE JOURDIES	14 875 €	

Sur 361 arrêts prioritaires, 61 peuvent être considérés comme impossibles à aménager techniquement, ainsi que 10 pour des raisons de disproportion manifeste de coût d'aménagement.
***71 Impossibilités Techniques Avérées** sont donc identifiées.*
*Le réseau compte donc **290 arrêts prioritaires à traiter***

3.3. Palier les Impossibilités Techniques Avérées

3.3.1. Rappel des principes

Comme le rappelle la réglementation, la déclaration d'un arrêt en impossibilité technique avérée impose qu'une solution alternative soit proposée par le biais d'un service de substitution.
Il convient donc de proposer une offre permettant aux publics pour lesquels l'arrêt a été déclaré comme impossible à aménager d'utiliser le réseau dans les mêmes conditions que les autres publics. Ceci porte sur les principes suivants :

- L'usage doit être possible aux mêmes tarifs que sur le réseau, ou en deçà. Cette notion a été renforcée par la promulgation de la loi du 4 août 2015 qui impose que les services spécialisés pour personnes à mobilité réduite soient aux mêmes tarifs que les réseaux. Cette notion ne signifie cependant pas que le service doit être gratuit, mais que l'ensemble des principes tarifaires puisse s'appliquer (abonnement, réductions éventuelles…).
- L'usage temporel doit être le même, ce qui signifie que la personne doit pouvoir utiliser un même « service » horaire (par exemple le bus de 7 :45). La mise en place d'une substitution n'impose pas la création d'une offre temporelle complémentaire.
- L'usage géographique doit être le même que le réseau. Ceci signifie que la substitution n'a pas pour objectif de proposer un service supplémentaire, mais de simplement se substituer à un service non accessible. Ainsi, le service de substitution doit assurer au minimum des liaisons vers des arrêts du territoire qui sont effectivement reliés par le réseau dans des conditions acceptables.

Il s'agit ici des conditions minimales de création d'une offre de substitution et certaines collectivités peuvent aller au-delà. Cependant les impératifs législatifs sont clairs et n'imposent pas la création d'une offre supplémentaire, mais simplement d'une offre complémentaire.

3.3.2. Proposition pour le réseau LIHSA

A. Des arrêts aménagés

Comme il a été indiqué dans la partie concernant les Impossibilités Techniques Avérées, cette notion ne porte que sur les aménagements structurels des arrêts. Ceci signifie que le Département de la Haute-Savoie propose que, pour les arrêts déclarés en Impossibilité Technique Avérée, les aménagements autres que structurels soient réalisés afin de garantir l'accessibilité et la sécurité pour le plus grand nombre.
Il s'agit notamment des actions suivantes :

- Implantation adaptée du totem de signalisation de l'arrêt LIHSA
- Implantation de l'information pour les publics, notamment la fiche horaire et le plan du réseau. Indication d'un numéro de téléphone pour joindre le service en cas de besoin,
- Aménagement du sol pour garantir qu'il est conforme aux exigences règlementaires (hors largeur et pente) notamment pour les revêtements et les obstacles.
- Mise en place d'un élément contrasté tactilement et visuellement au niveau de la porte avant pour indiquer l'accès.
- Adaptation éventuelle de la signalétique : Zig-Zag au sol, panneau C6 (arrêts de car).

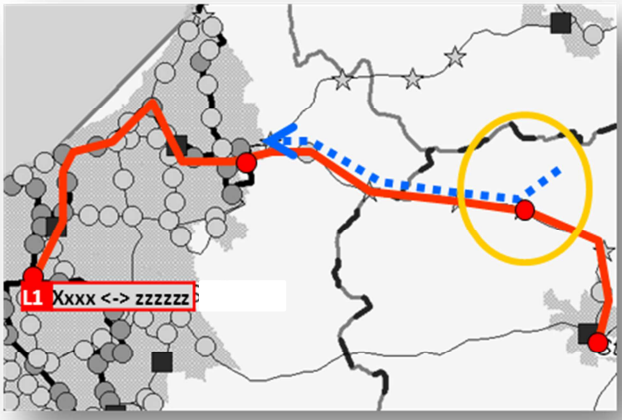
B. Une offre de substitution

Pour les personnes utilisatrices de fauteuil roulant pour lesquelles la mise en accessibilité a été considérée comme impossible, le Département de la Haute-Savoie propose la mise en place d'un service de transport de substitution permettant d'assurer la prise en charge de ces personnes sur l'itinéraire souhaité en remplacement du véhicule de ligne classique.
Le fonctionnement du service de substitution repose sur le principe de la réservation pour les personnes en fauteuil roulant, permettant de définir si elles ont accès au réseau général ou s'il est nécessaire de mettre en place une offre de substitution. Le principe est le suivant :

- Une personne en fauteuil roulant désirant utiliser le réseau LIHSA prend contact avec le centre de réservation en indiquant
    - Son lieu de départ, soit un point d'arrêt, soit une commune ou une adresse postale,
    - Son lieu d'arrivée, soit par un point d'arrêt, soit une commune, soit une adresse postale,
    - L'horaire[7] qu'elle souhaite, soit un horaire limite d'arrivée, soit un horaire de départ.
- En fonction de la demande, l'opérateur(trice) analyse les éléments suivants :
    - L'arrêt de départ est-il accessible ?
    - L'arrêt d'arrivée est-il accessible ?
    - Le parcours entre les deux points peut-il se faire à l'aide d'une seule ligne ou de plusieurs ?
    - Des points d'arrêts accessibles sont-ils présents sur le parcours ?
- En fonction des réponses à ces questions, les propositions suivantes sont possibles :
    - La personne peut utiliser le réseau :
        - Les arrêts de départ et d'arrivée sont accessibles et, en cas de correspondance, l'arrêt de correspondance est accessible.
    - Véhicule de substitution sera envoyé à la personne pour réaliser la totalité du parcours pour les cas où :
        - Aucun composant de l'offre n'est accessible,
        - Les deux points d'arrêts (départ et arrivée) sont inaccessibles,
        - Le point d'arrêt de départ est accessible, mais aucune correspondance et l'arrêt d'arrivée ne le sont pas,
        - Le point d'arrêt de départ et les correspondances ne sont pas accessibles, mais l'arrêt d'arrivée est accessible.
    - Un véhicule de substitution sera envoyé pour réaliser une partie seulement du parcours :
        - Le point d'arrêt de départ est inaccessible, mais un arrêt de correspondance et l'arrêt de destination sont accessibles,
        - Le point d'arrêt d'arrivée est inaccessible, mais un point d'arrêt de correspondance proche et l'arrêt de destination sont accessibles.

[7] *L'horaire est celui du passage du car prévu dans la fiche horaire.*

Le service de substitution fonctionnera sur la base d'une prise en charge sur la commune de départ ou d'arrivée de la personne et d'une dépose ou d'une prise en charge aux abords d'un point d'arrêt du réseau comme l'indique le schéma ci-contre. Pour la prise en charge, elle pourra se faire soit au domicile ou à une adresse précise si cette dernière se situe à moins de 500m du point d'arrêts concerné, soit à un lieu précis, aménagé et sécurisé qui sera indiqué par le service et situé à proximité du point d'arrêt concerné.



Les modalités finales du service de substitution seront arrêtées en concertation avec le comité de suivi de l'Ad'AP dans le délai de 18 mois à compter de la validation du présent Sd'AP.

3.4. Modalités de financement

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014, Art. R. 1112-13 – I	Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend : 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer.

3.4.1. Partenariats, rôle des acteurs

La mise en œuvre opérationnelle des travaux de mise en accessibilité implique la participation de l'ensemble des acteurs et notamment :

- De l'autorité organisatrice des mobilités : le Département actuellement et la Région à compter de 2017,
- Des gestionnaires de voirie : les communes, les communautés d'agglomérations et le Département pour sa compétence sur les Routes Départementales.

Concernant la répartition des charges d'aménagement, l'application de l'Ad'AP reposera sur les éléments suivants :

Arrêts	Type d'intervention	Chef de file *	Financement	
Mutualisés entre les réseaux	Mobilier	**AOM**	**AOM ou Commune**	**En PTU**
	Informations	**AOM**	**AOM/CD**	
	Infrastructures	**AOM**	**AOM**	
Utilisé uniquement par le réseau LIHSA	Mobilier	**Commune ou EPCI**	**Commune ou EPCI**	**En et en dehors d'un PTU**
	Informations	**CD**	**CD**	
	Infrastructures	**AOM/Autres CD**	**CD**	

** Le chef de file coordonne et propose les aménagements à réaliser, en fonction des contraintes des réseaux utilisant l'infrastructure*

Pour ce qui concerne le cas particulier de la Région et des arrêts communs avec cette dernière, les principes suivants seront arrêtés :

- pour un arrêt isolé, financement par la Région au prorata du nombre d'autorités organisatrices de transport, ce qui revient dans la plupart des cas à une parité avec le Département,
- pour les pôles d'échanges routiers, prise en charge à 100% par la Région des coûts de réalisation d'un quai au maximum, dans le cadre d'un projet d'ensemble.

Le montant de la subvention régionale est encadré par une enveloppe maximale de coût de réalisation de l'aménagement, définie en cohérence avec les référentiels d'aménagement d'accessibilité des arrêts routiers des départements, et qui ne pourra pas excéder un montant de 25 000€ par arrêt physique. Les coûts éligibles n'intègrent pas les coûts d'acquisition foncière.

Tous ces éléments ont été présentés en Comité de Pilotage en date du 22 octobre et ont fait l'objet d'un envoi de demande de confirmation auprès de l'ensemble des AOT concernées. Les réponses des AOT seront ajoutées à l'Ad'AP au fur et à mesure de leur arrivée auprès des services du Département.

3.4.2. Conséquences pour le réseau LIHSA

La répartition du rôle des acteurs induit aujourd'hui 152 arrêts identifiés comme prioritaires (les ITA ont été enlevées) ne relèvent pas directement de l'intervention du Département.
Ces arrêts prioritaires ont été listés ci-après :

Communauté d'Agglomération d'Annecy

ANNECY
- ANNECY - COLOMBIERE
- ANNECY - EGLISE DES FINS
- ANNECY - GALBERT
- ANNECY - GENEVE FIER
- ANNECY - HOTEL DE VILLE
- ANNECY - LYCEE GABRIEL FAURE
- ANNECY - PALAIS DE JUSTICE
- ANNECY - PARMELAN
- ANNECY - SAINT MICHEL

ANNECY-LE-VIEUX
- ANNECY LE VIEUX - ALBIGNY
- ANNECY LE VIEUX - BERGERONETTE
- ANNECY LE VIEUX - BUISSON
- ANNECY LE VIEUX - BULLOZ
- ANNECY LE VIEUX - COLLEGE EVIRE
- ANNECY LE VIEUX - ENTREE PARC
- ANNECY LE VIEUX - GLAISINS HAMEAU
- ANNECY LE VIEUX - PRE VERNET
- ANNECY LE VIEUX - TILLEULS
- ANNECY LE VIEUX - VIGNIERES

ARGONAY
- ARGONAY - FRUITIERE
- ARGONAY - LYCEE LACHENAL

CHAVANOD
- CHAVANOD - STADE

CRAN-GEVRIER
- CRAN GEVRIER - CHORUS
- CRAN GEVRIER - LYCEE BAUDELAIRE

MEYTHET
- MEYTHET - CENTRE
- MEYTHET - LE RABELAIS

POISY
- POISY
- POISY - COLLEGE

PRINGY
- PRINGY - GARE
- PRINGY - LA SALLE PRINGY
- PRINGY - PONT DE BROGNY

SEYNOD
- SEYNOD - ARCAL'OZ
- SEYNOD - COSTA DE BEAUREGARD
- SEYNOD - EGLISE DES BRESSIS
- SEYNOD - LES CORDELIERS
- SEYNOD - LP GORDINI
- SEYNOD - SAINT JEAN
- SEYNOD - ZI DES CESARDES

Communauté d'Agglomération d'Annemasse

ANNEMASSE
- ANNEMASSE - ETOILE
- ANNEMASSE - GARE ROUTIERE
- ANNEMASSE - LYCEE DES GLIERES
- ANNEMASSE - LYCEE JEAN MONNET
- ANNEMASSE - LYCEE PROFESSIONNEL
- ANNEMASSE - PERILLAT LYCEE
- ANNEMASSE - SAINT ANDRE

CRANVES-SALES
- CRANVES SALES - LA BERGUE
- CRANVES SALES - ROUTE DE BORLY

ETREMBIERES
- ETREMBIERES - CARREFOUR DE LA GARE
- ETREMBIERES - MAISON BLANCHE
- ETREMBIERES - PAS DE L'ECHELLE ECOLE
- ETREMBIERES - PONT
- ETREMBIERES - PONT D'ETREMBIERES

GAILLARD
- GAILLARD - MOILLESULAZ

MACHILLY
- MACHILLY - GARE

SAINT-CERGUES
- SAINT CERGUES - ANCIENNE FRUITIERE
- SAINT CERGUES - CAVE AUX FEES
- SAINT CERGUES - MAIRIE
- SAINT CERGUES - TERRET

VETRAZ-MONTHOUX
- VETRAZ MONTHOUX - BAS MONTHOUX CHAPELLE

VILLE-LA-GRAND
- VILLE LA GRAND - COLLEGE PAUL LANGEVIN
- VILLE LA GRAND - COLLEGE SAINT FRANCOIS
- VILLE LA GRAND - EGLISE

Communauté de Commune de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc

CHAMONIX-MONT-BLANC
- CHAMONIX - GARE SNCF
- CHAMONIX - LES BOSSONS GARE SNCF

LES HOUCHES
- LES HOUCHES - SAINT ANTOINE

Communauté de Communes du Genevois

BOSSEY
- BOSSEY - SOUS BOSSEY

COLLONGES-SOUS-SALEVE
- COLLONGES SOUS SALEVE - GARE

JONZIER-EPAGNY
- JONZIER EPAGNY - CHEF LIEU

NEYDENS
- NEYDENS - LES MOUILLES
- NEYDENS - ZONE DE LOISIRS

SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
- SAINT JULIEN - CERVONNEX
- SAINT JULIEN - GARE
- SAINT JULIEN - LYCEE DE STAEL
- SAINT JULIEN - P+R PERLY
- SAINT JULIEN - SOUS LATHOY
- SAINT JULIEN - SOUS PREFECTURE

VIRY
- VIRY - LA COTE

Syndicat Intercommunal des Bus de l'Agglomération de Thonon

ALLINGES
- ALLINGES - MACHERON
- ALLINGES - MESINGES
- ALLINGES - NOYER

EVIAN-LES-BAINS
- EVIAN LES BAINS - BLEU LEMAN
- EVIAN LES BAINS - CHEZ BRUCHON
- EVIAN LES BAINS - EMBARCADERE
- EVIAN LES BAINS - GARE ROUTIERE
- EVIAN LES BAINS - GARE SNCF
- EVIAN LES BAINS - LE CLOU
- EVIAN LES BAINS - ROND POINT DU GALLIA
- EVIAN LES BAINS - THONY ROND POINT

MARIN
- MARIN - AVONNEX
- MARIN - ROUCHAUX

NEUVECELLE
- NEUVECELLE - MILLY
- NEUVECELLE - VERLAGNY

PUBLIER
- PUBLIER - AMPHION STADE
- PUBLIER - CITE DE L'EAU
- PUBLIER - CORA
- PUBLIER - EGLISE
- PUBLIER - MORAND

THONON-LES-BAINS
- THONON LES BAINS - CAISSE D'EPARGNE
- THONON LES BAINS - L.P. CHABLAIS
- THONON LES BAINS - LYCEE VERSOIE
- THONON LES BAINS - PLACE DES ARTS
- THONON LES BAINS - SACRE COEUR
- THONON LES BAINS - VONGY EGLISE

Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes

AMANCY
- AMANCY - SUR AMANCY
- AMANCY - VALLIERES

AYSE
- AYSE - MAIRIE

BONNEVILLE
- BONNEVILLE - GARE SNCF
- BONNEVILLE - MAIRIE RUE PERTUISET
- BONNEVILLE - QUARTIER DES ILES
- BONNEVILLE – ZI LES BORDETS

CONTAMINE-SUR-ARVE
- CONTAMINE SUR ARVE - CHEF LIEU
- CONTAMINE SUR ARVE - LA PERRINE
- CONTAMINE SUR ARVE - HOPITAL FINDROL

FILLINGES
- FILLINGES - CHEF LIEU
- FILLINGES - PONT DE FILLINGES
- FILLINGES - PONT JACOB

LA ROCHE-SUR-FORON
- LA ROCHE SUR FORON - GARE SNCF
- LA ROCHE SUR FORON - PLACE DE LA GRENETTE

LE PETIT-BORNAND-LES-GLIERES
- LE PETIT BORNAND LES GLIERES - BEFFAY
- LE PETIT BORNAND LES GLIERES - CHEF LIEU
- LE PETIT BORNAND LES GLIERES - LAVEY
- LE PETIT BORNAND LES GLIERES - PEPINIERE
- LE PETIT BORNAND LES GLIERES - SAXIAS

MARIGNIER
- MARIGNIER - GARE

MEGEVETTE
- MEGEVETTE - CHAUMETY
- MEGEVETTE - EGLISE

NANGY
- NANGY - CHEF LIEU

ONNION
- ONNION - CROIX DE SEVILLON

PERS-JUSSY
- PERS-JUSSY - CHEVRIER
- PERS-JUSSY - LOISINGES

REIGNIER-ESERY
- REIGNIER - CHEF LIEU
- REIGNIER - GARE SNCF
- REIGNIER - PONT DE VIAISON

SAINT-JEOIRE
- SAINT JEOIRE - POSTE

SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY
- SAINT PIERRE EN FAUCIGNY - ARCADES - GARE
- SAINT PIERRE EN FAUCIGNY - MAIRIE
- SAINT PIERRE EN FAUCIGNY - PASSEIRIER
- SAINT PIERRE EN FAUCIGNY - TOISINGES

VIUZ-EN-SALLAZ
- VIUZ EN SALLAZ - OFFICE DE TOURISME

VOUGY
- VOUGY - CHEF LIEU

Les arrêts situés hors département et mutualisé avec une autre autorité organisatrices de mobilités.

AIN : Communauté de Communes du Pays Bellegardien

- **BELLEGARDE-SUR-VALSERINE**
  - BELLEGARDE - GARE
  - BELLEGARDE - LAFAYETTE
  - BELLEGARDE - PARC DE SAVOIE

SAVOIE

- **ALBENS**
  - ALBENS - PLACE MONTILLET

SAVOIE : Communauté de Communes de la Région d'Albertville

- **ALBERTVILLE**
  - ALBERTVILLE - GARE ROUTIERE
  - ALBERTVILLE - HOTEL DE VILLE
  - ALBERTVILLE - JEAN JAURES
- **MARTHOD**
  - MARTHOD - CARREFOUR
  - MARTHOD - CAFE PLAINE
- **UGINE**
  - UGINE - LES FONTAINES
  - UGINE - RUE DEROBERT
- **THENESOL**
  - THENESOL - CARREFOUR THENESOL

Sur 290 arrêts prioritaires qu'il est possible de rendre accessibles :
152 sont du ressort d'une autre autorité organisatrice
138 incombent totalement au Département

3.5. Formation du personnel

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014, Art. R. 1112-13 – I	[Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend :] « 6° Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

3.5.1. Principes

La formation concernant l'accueil des personnes à mobilité réduite a déjà été en partie prise en compte par les transporteurs pour l'application des impératifs des contrats de gestion. Ainsi, les transporteurs ont aujourd'hui mis en place certains dispositifs de formation liés :

- A la formation obligatoire notamment dans le cadre de la Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et la Formation Continue Obligatoire (FCO),
- A la formation volontaire concernant l'accueil et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

Cependant, comme le montre le tableau ci-contre, des différences importantes apparaissent dans le traitement de ces formations et il convient de proposer des améliorations pour une meilleure prise en compte de la question de la mobilité réduite dans le cadre des formations du personnel.

Transporteur	Formation/an/ conducteur	Encadrement	Personnel d'accueil
1	22,5h	NR	NR
2	22,5h	NR	NR
3	21h	NR	NR
4	21h	21h	17h
5	21h	21h	17h
6	21h	21h	17h
7	21h	NR	NR
8	20h	NR	NR
9	15h	NR	NR
10	14h	NR	NR

**NR : Non renseigné*

3.5.2. Propositions de formations

A. Les thématiques

La formation aux questions d'accessibilité peut être réalisée par le biais de formations spécifiques mais également par le biais de formations transversales qui abordent des éléments liés à l'accessibilité. Dans le cadre de l'agenda programmé, le Département de la Haute-Savoie proposer le déploiement des formations suivantes :

Formations spécifiquement en lien avec le handicap	Formations transversales
Connaissance des différents handicaps et mises en situation : *Cette formation permet une bonne connaissance des publics et des difficultés auxquelles celui-ci peut être confronté. Outre une présentation « médicale » cette formation permet de comprendre ce que vivent au quotidien les personnes à mobilité réduite, en particulier dans un contexte de déplacement.*	**Conduite rationnelle et préventive :** *Cette formation, généralement proposée dans un objectif d'économie de carburant permet de travailler à une conduite plus souple qui est fondamentale pour le transport de personnes fragiles (personnes ayant des troubles d'équilibres, personnes ayant des os fragiles, personnes en fauteuil roulant avec une faible tonicité musculaire). En adoptant une conduite souple et anticipée, le conducteur évite des crispations qui peuvent être fortement préjudiciables aux personnes à mobilité réduite.*
Accueil et transport des clients en situation de handicap : *Cette formation permet de dispenser les bons comportements à adopter pour apporter un service optimal aux personnes à mobilité réduite. Elle est souvent l'occasion de rassurer les personnes en contact avec les publics à mobilité réduite et qui appréhendent cette relation.*	**Gestion des conflits** *Cette formation peut être utile dans la gestion de la relation à « l'autre » notamment dans le cas de handicaps pouvant générer des comportements agressifs à certaines occasions.*
Utilisation des hayons élévateurs : *Cette formation à un double but. Un premier est de permettre un usage du hayon en toute sécurité pour la personne transportée. Un second pour assurer une utilisation adaptée du matériel et éviter ainsi tout incident préjudiciable au fonctionnement du service.*	**Gestes et Postures** *Cette formation est en lien avec celles sur la manipulation du hayon et de la fixation des personnes en fauteuil roulant. Elle permet d'éviter les mauvais gestes à la fois pour la personne aidant (problème de dos par exemple) et pour la personne aidée (contact physique non anticipé)*
Fixation des personnes en fauteuil roulant : *Cette formation porte sur deux éléments. Le premier est un élément de sécurité pour s'assurer que l'arrimage est bien effectué. Le second porte sur la question de la relation avec la personne aidée et notamment la question du contact physique quasiment inévitable entre le conducteur et la personne en fauteuil.*	

Dans tous les cas, les formations devront, autant que possible être réalisées en partenariat avec les associations. En effet, ces dernières disposent d'intervenants spécialisés capables de proposer des services adaptés avec notamment l'intervention de personnes elles-mêmes à mobilité réduite.

B. Les volumes de formations

Au niveau des volumes de formation, les éléments suivants ont été arrêtés lors du comité de pilotage du 27 août 2015 :

Formation au moins une fois sur la durée du contrat	
Pour les conducteurs	10 heures soit 1,5j
Pour le personnel d'accueil	7 heures soit 1j
Pour le personnel encadrant	3 heures soit 1/2j

Il est prévu que, contractuellement, tous les personnels entrants seront formés et que l'ensemble des personnels devra avoir été formé au plus tard au 02 janvier 2021 pour les lignes en DSP et le 31 août 2018 pour les lignes en marchés publics.
Le coût de ces formations est inclus dans le cadre des contrats avec les transporteurs.

3.6. Programmation des réalisations

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014, Art. R. 1112-13 – I	Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend : 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge.

3.6.1. Principes

La programmation des actions porte sur l'ensemble des composantes de l'Agenda Programmé :

- pour les arrêts à rendre accessibles et hors impossibilité technique avérée,
  - La réalisation des travaux de mise en accessibilité y compris les infrastructures, sur une période maximale de 6 ans,
- pour les arrêts en impossibilité technique avérée :
  - La réalisation des travaux de mise en accessibilité en dehors des travaux de structure (élargissement des quais et suppression de la pente) dans un délai maximal de 6 ans,
  - La mise en place de l'offre de substitution sur ces arrêts dans un délai maximal de 18 mois à compter de l'approbation du présent Ad'AP par les services de l'Etat.

Pour la programmation des travaux de mise en accessibilité, nous proposons tout d'abord un principe de classement des arrêts en fonction des critères suivants :

- Pour la première période de 3 ans la priorité sera donnée aux arrêts prioritaires situés dans les agglomérations que ce soit pour les arrêts prioritaires en ITA ou non. En outre, trois gares routières comprises dans le SDA Régional seront aménagés (Annecy, Cluses et Bonneville). Cette période sera également celle qui permettra la réalisation des études complémentaires pour la mise en œuvre opérationnelle de l'Ad'AP.
- Pour la seconde période de 3 ans la mise en accessibilité sera déployée sur l'ensemble des arrêts commerciaux du réseau LIHSA.

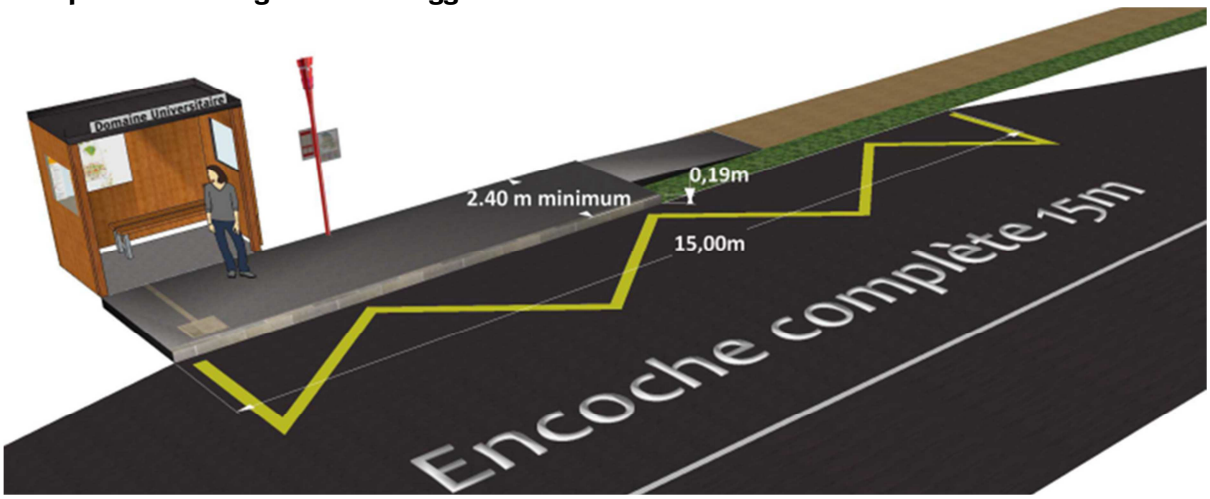
Il convient ici de prendre en compte le fait que le Conseil Départemental a réalisé un certain nombre de travaux de mise en accessibilité des arrêts qui vient en minoration des coûts d'action pour le présent Ad'AP.

3.6.2. Estimation des coûts

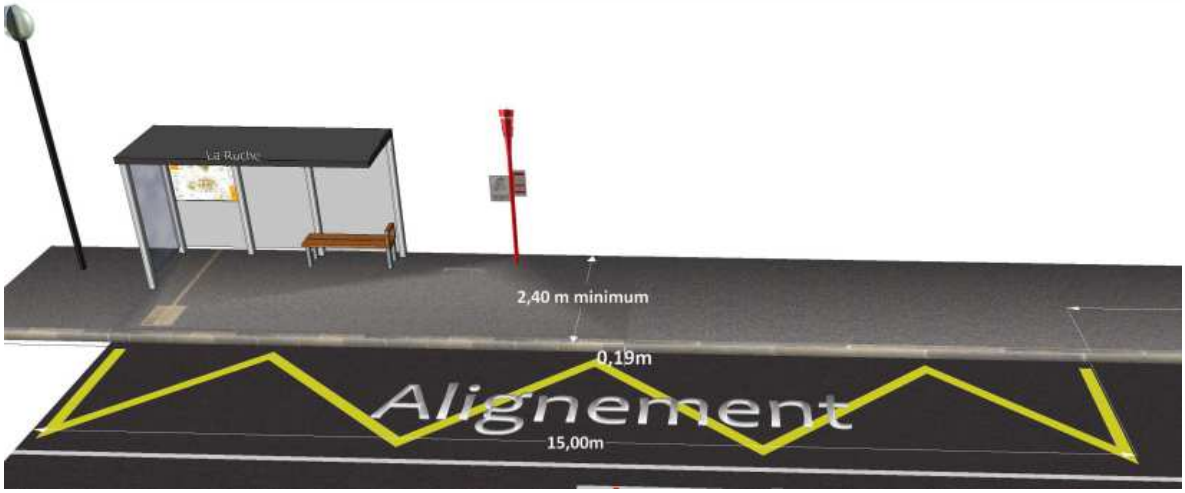
A. Les arrêts prioritaires hors ITA

Pour ces arrêts, l'estimation des coûts a été établie sur la base du référentiel du précédent SDA actualisé lors des ateliers de concertations. Les schémas et illustrations ci-dessous reprennent les éléments validés :

Exemple d'un aménagement hors agglomération :



Exemple d'un aménagement en agglomération :



Pour ces arrêts, les coûts d'aménagement ont été estimés à 25 000 € pour chaque point d'arrêt, soit un **coût total d'aménagement d'un arrêt de 50 000 € HT[8].**

[8] *Hors acquisitions foncières et abri.*

Ce coût s'applique à l'ensemble des 138 arrêts prioritaires à traiter. Cependant, 10 arrêts ont été rendus accessibles durant les années précédentes :

ARMOY - LES PASSIEUX	ARMOY
BEAUMONT - LE CHABLE MOBILITE	BEAUMONT
CRUSEILLES - CHEF LIEU	CRUSEILLES
CRUSEILLES - COLLEGE LOUIS ARMAND	CRUSEILLES
EXCENEVEX - CHEF LIEU	EXCENEVEX
LOISIN - CHEF LIEU	LOISIN
LOISIN - THOLOMAZ ARRET GIFI	LOISIN
MASSONGY - CHEF LIEU	MASSONGY
SEVRIER - RIANT PORT	SEVRIER
SILLINGY - COLLEGE P+R	SILLINGY

De ce fait, il reste 128 arrêts à rendre accessibles, soit une dépense totale prévisionnelle de 6,40 millions d'euros.

B. Les arrêts prioritaires en Impossibilité Technique Avérée

Pour les arrêts prioritaires, comme il a été indiqué, les travaux de voirie ne pouvant être réalisés (atténuation de la pente, largeur insuffisante), les travaux complémentaires seront cependant réalisés et notamment :

- La mise en place des éléments de mobilier (poteau) et des informations
- La mise en place des éléments de repérage et de guidage

L'ensemble de ces actions a été estimé à 4 000 € par point d'arrêt, soit **8 000 € pour un arrêt double**. Le coût total de l'aménagement est donc estimé à 8 000 € * 71 arrêts = **568 000 € HT pour tous les arrêts.**

C. Les coûts du service de substitution

Pour le service de substitution, l'estimation des coûts est particulièrement complexe ne disposant d'aucun recul sur l'utilisation du réseau LIHSA par les personnes en fauteuil roulant. En effet, il est difficile de mesurer par anticipation les usages qui vont être générés par l'amélioration de l'accessibilité du réseau et la part d'usage qui va rester pour le service de substitution.
Pour la mise en place du service de substitution, le Département prévoit donc un investissement en étude et analyses pour un montant de l'ordre de 15 000 € durant l'année 2016, lui permettant de définir plus précisément les contours de ce service.
Le chiffrage du fonctionnement du service peut être actuellement fondé sur l'estimation d'un déclenchement d'environ 3 000 courses avec un coût moyen à la course de 30 € (15km à 1.96€ et une prise en charge de 3.15 € sur la base des tarifs TTC taxis 2015) soit un coût total annuel de 90 K€ que nous avons porté à 100 K€ du fait du caractère aléatoire de l'estimation.
Cet engagement financier devra être confirmé dans les 18 mois suivant la validation de l'Ad'AP et en fonction des choix finaux qui seront fait à cette date pour la mise en place de l'offre de substitution.

Au final, le Département s'engage donc dans la démarche suivante :

- **2016 : études et contractualisation : 15 000 €**
- **2017-2021 : coût de fonctionnement estimé à 100 000 €/an HT**

D. Les autres éléments

La mise en œuvre de l'accessibilité impose également au Département de mettre en œuvre des actions complémentaires en particulier en ce qui concerne la communication et l'information.
Il s'agit ici de réaliser un travail poussé sur les solutions possibles en termes de mise en accessibilité de la documentation papier, tant pour l'information amont que pour l'information aux poteaux d'arrêts pour la rendre plus lisible.
Pour la documentation papier, il s'agira par exemple de la mise en place de pictogrammes indiquant les véhicules accessibles sur les services, une augmentation des contrastes …

Pour l'information et la communication, le Département s'engage donc dans la démarche suivante :

- **2016 : études et contractualisation : 15 000 €**
- **2017-2021 : estimation à préciser après l'étude**

3.6.3. Temporalité de programmation

La législation impose aujourd'hui un délai maximum de 6 années pour la mise en accessibilité et un délai de 18 mois à compter de la validation de l'Ad'AP pour la mise en place de la substitution.
Toutefois, l'évolution récente du contexte institutionnel, et notamment la publication de la loi NOTRe en août 2015 pose aujourd'hui la question de la pertinence d'une programmation à long terme du fait des modifications à venir dans le paysage institutionnel des transports. Ainsi, selon les nouvelles dispositions, le Région deviendra en 2017 la nouvelle autorité organisatrice des mobilités et reprendra les compétences transports (scolaires et commerciaux) du département. Ce dernier ne conservera que la compétence des transports des élèves et étudiants handicapés.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Département a fait le choix des éléments de programmation suivants :

- 2016 à 2018 : année de transition durant laquelle :
    - Les aménagements en cours ou dans le cadre de travaux déjà programmés seront assurés,
    - Des études seront lancées pour assurer que les préconisations faites sont conformes aux attentes de la future autorité organisatrice des mobilités
    - Les aménagements d'arrêts situés en PTU
    - L'aménagement de trois gares routières présentes dans el SDA Régional
- 2019 à 2021 : en fonction des modalités organisationnelles et institutionnelles, l'agenda sera mis en place en appliquant les critères proposés initialement ou ceux proposés par la nouvelle autorité.

3.6.4. Tableau de programmation

Le tableau ci-après donne l'ordre de mise en accessibilité des arrêts prioritaires hors Impossibilité technique avérée. En annexe se trouve le tableau indiquant l'ordre de priorité de mise en accessibilité pour les arrêts en Impossibilité technique avérée (travaux uniquement sur les thématiques de communication et d'information).

<table>
<tr><th></th><th></th><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019-2021</th></tr>
<tr><td colspan="2">Véhicules</td><td colspan="4">Inclus dans la contractualisation avec les transporteurs.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Arrêts</td><td rowspan="2">En ITA</td><td rowspan="4">Etudes complémentaires
15 K €
Opérations prévues :
366 K €</td><td colspan="2">Arrêts mutualisés*</td><td colspan="2" rowspan="2">Mise en accessibilité de tous les arrêts
152 K€ par an</td></tr>
<tr><td colspan="2">Arrêts non mutualisés au sein d'un PTU
44 K €/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Hors ITA</td><td colspan="2">Arrêts mutualisés*</td><td colspan="2" rowspan="2">Mise en accessibilité de tous les arrêts
1,583M€/an</td></tr>
<tr><td colspan="2">Arrêts non mutualisés au sein d'un PTU
775 K €/an</td></tr>
<tr><td colspan="2">Substitution</td><td colspan="2">Etude de mise en place :
15K€</td><td colspan="2">Déploiement du service :
100 K€/an</td></tr>
<tr><td colspan="2">Information</td><td colspan="3">Etude de réalisation
15 k€</td><td>Mis en œuvre des réalisations :
Sera déterminé en fonction du résultat de l'étude</td></tr>
<tr><td colspan="2">Formation</td><td colspan="4">Inclus dans la contractualisation avec les transporteurs.</td></tr>
</table>

* pour la signalétique des arrêts mutualisés, les études complémentaires permettront d'établir les enveloppes financières.

3.7. Suivi et évaluation

Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014, Art. R. 1112-13 – I	Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée comprend : 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévu par l'article R. 1112-22.

Pour le suivi, il est donc proposé que le comité d'élaboration soit maintenu et puisse être le comité de suivi de la mise en œuvre opérationnelle de l'agenda.
Pour cela, le Département propose qu'il se réunisse au moins une fois par an pour :

- évaluer les actions entreprises au niveau des aménagements des points d'arrêts dans l' année écoulée,
- valider les ajustements éventuellement nécessaires pour permettre l'atteinte de l'objectif visé au présent agenda,
- proposer de nouvelles mesures ou adaptations en fonction de l'évolution contextuelle, technique ou règlementaire,
- valider le rapport de transmission de l'avancée des réalisations aux services de l'Etat.

La réunion sera organisée par le Département puis par le Conseil Régional et associera l'ensemble des acteurs associatifs et les personnes de la société civile concernées par l'agenda programmé.

4. Annexes

4.1. Liste des arrêts prioritaires identifiés (128 arrêts)

COMMUNE	ARRÊT
ABONDANCE	ABONDANCE - PLACE DU VILLAGE
ALBY-SUR-CHERAN	ALBY SUR CHERAN - CRET VIAL
ALBY-SUR-CHERAN	ALBY SUR CHERAN - LA COMBE
ALBY-SUR-CHERAN	ALBY SUR CHERAN - P+R ALBY
ALLONZIER-LA-CAILLE	ALLONZIER - CHEZ FALCONNET
ANNECY	ANNECY - GARE ROUTIERE
ARACHES-LA-FRASSE	ARACHES - LES CARROZ
ARTHAZ-PONT-NOTRE-DAME	ARTHAZ - LA FORGE
AVIERNOZ	AVIERNOZ - CHEF LIEU
AVIERNOZ	AVIERNOZ - LE VUAZ
AYSE	AYSE - ECOLE
BEAUMONT	BEAUMONT - LE CHABLE
BELLEVAUX	BELLEVAUX - LES MOUILLES
BOEGE	BOEGE - CHEF LIEU
BOGEVE	BOGEVE - CHEF LIEU
BONNE	BONNE - SOUS MALAN
BONNEVILLE	BONNEVILLE - BELLERIVE
BONNEVILLE	BONNEVILLE - COLLEGE SAMIVEL
BONS-EN-CHABLAIS	BONS EN CHABLAIS - MAIRIE
BONS-EN-CHABLAIS	BONS EN CHABLAIS - PRESBYTERE
BONS-EN-CHABLAIS	BONS EN CHABLAIS - SAINT DIDIER GARE
BRENTHONNE	BRENTHONNE - CHEF LIEU
CHAINAZ-LES-FRASSES	CHAINAZ LES FRASSES - SALLE DES FETES
CHARVONNEX	CHARVONNEX - LE CLEMONE
CHATEL	CHATEL - LES CANDRES
CHATILLON-SUR-CLUSES	CHATILLON SUR CLUSES - MAIRIE
CHILLY	CHILLY - MOUGNY
CLUSES	CLUSES - ECOLES PRIVEES
CLUSES	CLUSES - GARE ROUTIERE
CLUSES	CLUSES - LYCEE CH PONCET
CLUSES	CLUSES - RUE EMILE FAVRE

COMMUNE	ARRÊT
CORDON	CORDON - OFFICE DE TOURISME
DOMANCY	DOMANCY - CIMETIERE
DOMANCY	DOMANCY - POINT I LA PALLUD
DUINGT	DUINGT - CHEZ DAVIET
DUINGT	DUINGT - EGLISE
EVIAN-LES-BAINS	EVIAN LES BAINS - L'X
EVIRES	EVIRES - DAUDENS
FAVERGES	FAVERGES - LA SOIERIE
FAVERGES	FAVERGES - PONT ENGLANNAZ
FETERNES	FETERNES - CHEF LIEU
FRANGY	FRANGY - ESPLANADE
GRUFFY	GRUFFY - CHEF LIEU
HABERE-POCHE	HABERE POCHE - CHEF LIEU
HERY-SUR-ALBY	HERY SUR ALBY - VILLAGE
LA BALME-DE-SILLINGY	LA BALME DE SILLINGY - GENDARMERIE
LA CHAPELLE-D'ABONDANCE	LA CHAPELLE D'ABONDANCE - OFFICE DE TOURISME
LA ROCHE-SUR-FORON	LA ROCHE SUR FORON - COLLEGE ALLOBROGES
LA TOUR	LA TOUR - PREVIERES
LES CONTAMINES-MONTJOIE	LES CONTAMINES - CHEF LIEU
LES GETS	LES GETS - GARE ROUTIERE
LES OLLIERES	LES OLLIERES - CHEF LIEU
LUGRIN	LUGRIN - TOURRONDE
MARCELLAZ-ALBANAIS	MARCELLAZ ALBANAIS - LA FRUITIERE
MARIGNIER	MARIGNIER - POSTE
MARNAZ	MARNAZ - MAIRIE
MEGEVE	MEGEVE - AUTOGARE
MESSERY	MESSERY - CHEF LIEU
MIEUSSY	MIEUSSY - CHEF LIEU
MORILLON	MORILLON - MAIRIE ECOLE
MORZINE	MORZINE - GARE ROUTIERE
MORZINE	MORZINE - LES BOIS VENANTS
MORZINE	MORZINE - MAIRIE
ONNION	ONNION - EGLISE
PASSY	PASSY - MARLIOZ ECOLE
PASSY	PASSY - PLATEAU D'ASSY
PASSY	PASSY - PRAZ COUTANT MARTEL
PASSY	PASSY - SANCELLEMOZ
PRAZ-SUR-ARLY	PRAZ SUR ARLY - CHEF LIEU
PRAZ-SUR-ARLY	PRAZ SUR ARLY - MEURET
PRINGY	PRINGY - BOURG
PUBLIER	PUBLIER - MESERIER

COMMUNE	ARRÊT
PUBLIER	PUBLIER - RIVE
PUBLIER	PUBLIER - SENAILLET
PUBLIER	PUBLIER - VUARCHE
REYVROZ	REYVROZ - ECOLE
RUMILLY	RUMILLY - CASSIN MOULIN
RUMILLY	RUMILLY - CASSIN SISES
RUMILLY	RUMILLY - GARE SNCF
RUMILLY	RUMILLY - LE MADRID
SAINT-FELIX	SAINT FELIX - MAIRIE
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	SAINT GERVAIS - ASSOMPTION AVENUE MONT D'ARBOIS
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	SAINT GERVAIS - COTE DU PARC
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	SAINT GERVAIS - GARE LE FAYET
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	SAINT GERVAIS - LE PONT
SAINT-JEAN-D'AULPS	SAINT JEAN D'AULPS - CHEF LIEU
SAINT-JEAN-DE-SIXT	SAINT JEAN DE SIXT - FORGEASSOUD
SAINT-JEOIRE	SAINT JEOIRE - PONT DU RISSE
SAINT-JEOIRE	SAINT JEOIRE - TREMERCIER
SAINT-JORIOZ	SAINT JORIOZ - COLLEGE
SAINT-JORIOZ	SAINT JORIOZ - GENDARMERIE
SAINT-JORIOZ	SAINT JORIOZ - LES CHAPELLES
SAINT MARTIN BELLEVUE	SAINT MARTIN BELLEVUE - P+R
SALES	SALES - PROVONGES
SALLANCHES	SALLANCHES - GARE SNCF
SALLANCHES	SALLANCHES - HOPITAL
SALLANCHES	SALLANCHES - QUAI LEON CURRAL
SALLANCHES	SALLANCHES - ZONE INDUSTRIELLE
SAMOENS	SAMOENS - GARE ROUTIERE
SAMOENS	SAMOENS - GRAND MASSIF EXPRESS
SCIEZ	SCIEZ - MAIRIE
SCIONZIER	SCIONZIER - CENTRE
SEVRIER	SEVRIER - LE CRET
SEVRIER	SEVRIER - LETRAZ
SEVRIER	SEVRIER - LP ROSELIERES
SEVRIER	SEVRIER - MAIRIE
SEVRIER	SEVRIER - REGINA
SEYNOD	SEYNOD - COLLEGE
SEYNOD	SEYNOD - LE TREIGE
SILLINGY	SILLINGY - LE PRIEURE
SILLINGY	SILLINGY - LES GRANDS CHAMPS
SIXT-FER-A-CHEVAL	SIXT FER A CHEVAL - GARE ROUTIERE
TALLOIRES	TALLOIRES - ECHARVINES

COMMUNE	ARRÊT
TANINGES	TANINGES - CAMPING
TANINGES	TANINGES - CHEF LIEU
THONES	THÔNES - GARE ROUTIERE
THONES	THÔNES - MORETTE
THONES	THÔNES - THUY
THONON-LES-BAINS	THONON LES BAINS - ARRET BUS THUYSET
THONON-LES-BAINS	THONON LES BAINS - GARE SNCF
THORENS-GLIERES	THORENS GLIERES - CHEF LIEU
THYEZ	THYEZ - AVULLIONS
THYEZ	THYEZ - CHARMILLES
VALLIERES	VALLIERES - EGLISE
VERCHAIX	VERCHAIX - OFFICE DE TOURISME
VILLARD	VILLARD - CHEF LIEU
VILLAZ	VILLAZ - CHEF LIEU
VIUZ-LA-CHIESAZ	VIUZ LA CHIESAZ - CHEF LIEU

4.2. Glossaire

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée
AGFUT : Association Genevois Faucigny des Usagers des Transports
AOM : Autorité Organisatrice de mobilité
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains.
CD : Conseil Départemental
FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
FNTV : Fédération nationale des Transports de Voyageurs
PA : Point d'arrêt
PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PTU : Périmètre de Transports Urbains
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SDAP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
TAD : Transport A la Demande
UFR : Utilisateur en Fauteuil Roulant

Direction de la Communication Institutionnelle / Département de la Haute-Savoie - Photo : © Dep74 - T. Shu

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

Direction Générale Adjointe Infrastructures et Aménagement du Territoire
Direction de l'Ingénierie, des Transports et de la Mobilité
Sous-Direction des Transports
23 Rue de la Paix
74041 ANNECY

T / 04.50.33.51.08
transports@hautesavoie.fr

hautesavoie.fr