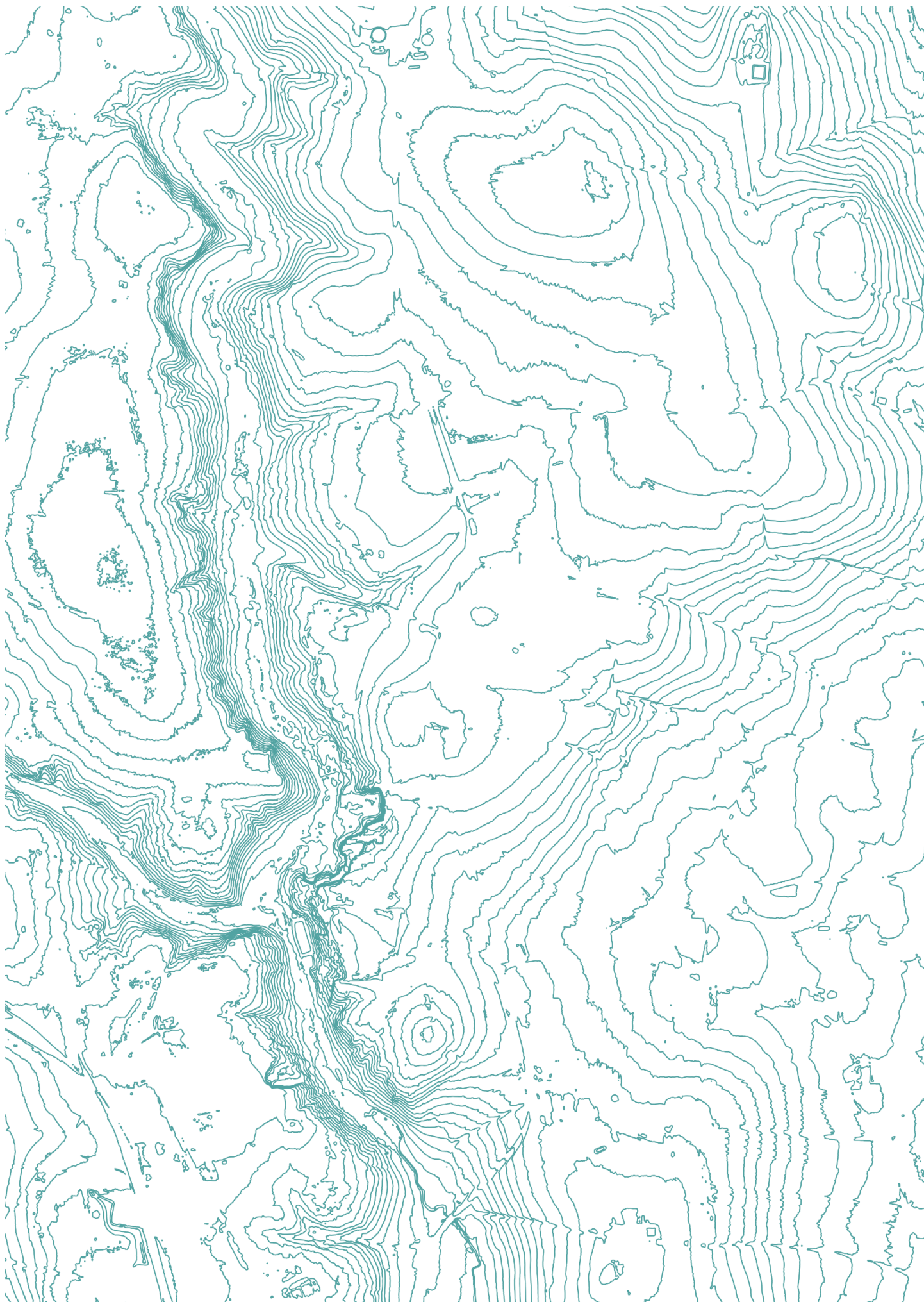




**Schéma Directeur
d'Accessibilité des
transports collectifs
sur les communes de
Sainte Anne, Saint
François et la
Désirade**



**Rapport de diagnostic –
Phase 1-2
Octobre 2024**



1. Introduction	6
1.1 Rappel du contexte.....	7
1.2 Méthodologie.....	7
1.3 Eléments généraux sur le réseau Karu'lis.....	8
1.3.1 TAD et TPMR	9
1.3.2 Tarification	9
1.4 Remarques préliminaires, bilan général	10
1.4.1 Les « plus du réseau ».....	10
1.4.2 Les « moins du réseau »	10
2. Eléments juridiques.....	11
2.1 Rappels réglementaires	12
2.1.1 Les obligations de la loi de février 2005	12
2.1.2 Les évolutions réglementaires de la loi de 2005 : l'ordonnance de septembre 2014 et le SDA/Ad'Ap	12
2.1.3 La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM).....	13
2.1.4 Définitions techniques	13
2.1.5 Synthèse de la répartition des compétences liées au point d'arrêt	15
2.1.6 Principes fondamentaux de l'implantation des points d'arrêt.....	16
2.1.7 L'aménagement des points d'arrêt.....	17
2.1.8 Les cheminements, la traversée	21
2.1.9 Précisions juridiques sur les obligations de mise en accessibilité	21
2.1.10 Précisions juridiques sur les arrêts prioritaires	22
2.1.11 Précisions juridiques sur l'Impossibilité Technique Avérée (ITA)	23
2.2 Les différents types de handicaps.....	24
3. Les besoins des PMR en déplacement en Guadeloupe.....	25

3.1	Evaluation de la demande potentielle.....	26
3.2	Les remarques des associations.....	27
3.2.1	Résumés des retours : éléments généraux	27
3.2.2	Résumés des retours : handicap moteur.....	28
3.2.3	Résumés des retours : handicap mental, psychique ou cognitif.....	28
3.2.4	Résumés des retours : handicap visuel.....	29
3.2.5	Résumés des retours : handicap auditif	30
4.	Le référentiel d'aménagement.....	31
4.1	Les textes réglementaires de référence	32
4.2	Définitions préalables : milieu urbain, périurbain et rural	32
4.3	Obligations réglementaires	33
4.3.1	L'accès aux points d'arrêt.....	33
4.3.2	La configuration des points d'arrêt.....	35
4.3.3	Les bordures.....	37
4.3.4	L'information aux points d'arrêt	39
4.4	Mise en place de référentiels d'aménagement	40
5.	Diagnostic des points d'arrêt sur les communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade	41
5.1	Les six étapes de la chaîne de déplacement	42
5.1.1	Repérer le point d'arrêt.....	43
5.1.2	Accéder au point d'arrêt.....	46
5.1.3	Circuler sur le quai	49
5.1.4	Circuler sur le quai	49
5.1.5	Attendre au point d'arrêt	50
5.1.6	S'informer sur le réseau au point d'arrêt	52
5.1.7	Monter et descendre du véhicule.....	54
5.2	Premières conclusions de l'audit	55
5.2.1	Points d'arrêt en ITA.....	55
5.2.2	Points d'arrêt à déplacer	56
5.2.3	Points d'arrêt à maintenir moyennant des travaux (lourds ou légers)	56
6.	Actualisation du SD'AP réalisé en 2015	58
6.1	Précisions sur le contexte de cette étude	59
6.2	Constats généraux de l'étude comparative.....	59
6.2.1	Améliorations constatées.....	59
6.2.2	Dégradation sur l'accessibilité des points d'arrêt intervenues entre 2015 et 2023	62
6.3	Conclusions de l'analyse comparative.....	62
7.	L'information	63
7.1	L'information au format papier.....	64
7.2	L'information sur le site internet	65
7.2.1	Les « plus » de l'information présente sur le site internet.....	65
7.2.2	Les « moins » de l'information présente sur le site internet.....	65
7.3	L'information sur l'application	66
7.3.1	Les « plus » de l'information présente sur l'application.....	66
7.3.2	Les « moins » de l'information présente sur l'application.....	67

8. Les véhicules	68
8.1 Eléments généraux sur le parc de véhicules audités	69
8.1.1 Les points forts constatés sur le parc de véhicules audités.....	69
8.1.2 Les points faibles constatés sur le parc de véhicules audités.....	70
9. Annexes	73
Annexe 1 : listing des associations contactées et entretiens réalisés	74
Annexe 2 : thèmes abordés lors des entretiens réalisés avec les associations	75
Annexe 3 : listing des points d'arrêt concernés par une absence de matérialisation	76
Annexe 4 : liste des points d'arrêt classés en ITA par commune	82
Annexe 5 : listing des points d'arrêt à déplacer	86
Annexe 6 : listing des points d'arrêt concernés par des travaux (lourds ou légers)	87
Annexe 7 : listing des points d'arrêt sélectionnés pour le réaudit	92

1. Introduction

1.1 Rappel du contexte

Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) créée en 2004, le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (SMTPCSM) avait – dans la dynamique de la loi de 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » – réalisé en 2014-2015 un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SD'AP) sur les quatre communes qui composaient initialement son périmètre d'action, à savoir :

- Pointe à Pitre
- Baie-Mahault
- Les Abymes
- Le Gosier

Voyant son territoire s'élargir à trois nouvelles communes en 2015 avec l'intégration des communes de Sainte-Anne, Saint François et la Désirade, le SMTPCSM a souhaité étendre le SD'AP à ces dernières, mais également mettre à jour l'étude réalisée en 2015.

1.2 Méthodologie

Dans ce contexte, Mobhilis a réalisé un audit d'accessibilité de 488 points d'arrêt :

- Audit d'accessibilité de 385 points d'arrêt situés sur les communes ayant intégré le territoire du SMTPCSM en 2015 (à savoir Sainte-Anne, Saint François et la Désirade)
- Audit d'une centaine (103) points d'arrêt situés sur les communes de Pointe à Pitre, Baie-Mahault, les Abymes et le Gosier visant à réaliser la mise à jour du Schéma Directeur d'Accessibilité de 2015

Le diagnostic présenté ci-après s'est également appuyé sur :

- Des échanges réalisés avec plusieurs associations guadeloupéennes représentant les personnes en situation de handicap
- Une analyse de l'accessibilité de 43 véhicules,
- Et sur une analyse de l'information mise à disposition des usagers

Le présent document apporte également un certain nombre d'éclairages au niveau juridique, que Mobhilis vous propose de consulter dans la partie « Eléments juridiques ».

1.3 Eléments généraux sur le réseau Karu'lis



Le nombre de points d'arrêt composant le réseau Karu'lis est aujourd'hui estimé à environ **1200**.

La carte ci-dessus présente de manière schématique les lignes et arrêts du réseau de transport urbain.

Le réseau dessert actuellement de manière relativement efficace 7 communes. Il irrigue les territoires de :

- Pointe à Pitre
- Baie-Mahault :
- Les Abymes
- Le Gosier
- Sainte-Anne
- Saint-François
- La Désirade

A noter en parallèle que certaines lignes s'étendent jusqu'à Morne-à-l'Eau, Vieux Bourg et Le Moule

L'ensemble du réseau est composé de 45 lignes. En voici le détail :

- 12 lignes « A » reliant Pointe à Pitre aux Abymes (certaines allant jusqu'à Vieux Bourg, Morne à l'Eau
- 1 ligne « A » interne à la commune des Abymes
- 7 lignes reliant Pointe à Pitre à Baie Mahault : 4 lignes « B » et 3 lignes « U »
- 4 lignes internes à Baie-Mahault (lignes « B » également)

- 5 lignes reliant Pointe à Pitre au Gosier : 4 lignes « G » et une ligne « U »
- 1 navette interne à la ville du Gosier (ligne N2)
- 1 navette interne à la ville de Pointe à Pitre (ligne N1)
- 4 lignes aéroport (lignes « AE ») reliant Sainte-Anne, Baie Mahault et Pointe à Pitre (Gare de Bergevin) à l'aéroport
- 3 lignes reliant Sainte-Anne à Saint François (lignes « S »)
- 5 lignes internes à Sainte-Anne : lignes « SA »
- 2 lignes internes à Saint François : lignes « SF »

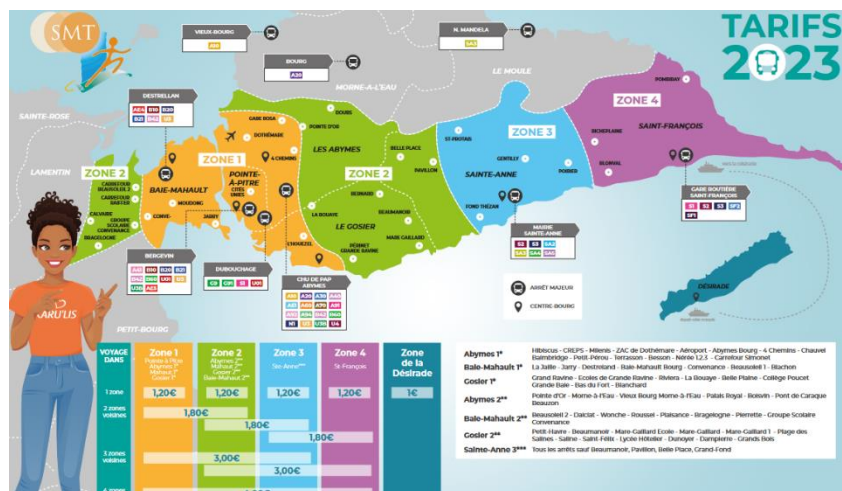
1.3.1 TAD et TPMR

Certains éléments relatés dans le diagnostic réalisé en 2015 sont toujours d'actualité, notamment en ce qui concerne le Transport à la Demande (TAD) et le Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) puisque le réseau ne propose toujours pas à l'heure actuelle ce type de services.

1.3.2 Tarification

S'agissant des tickets unitaires ou des pass 10 voyages, le réseau est découpé en 5 zones, correspondant à 5 tarifs différents (cf visuel ci-contre).

Les abonnements proposés respectent également ce zonage, et se décomposent en quatre types d'abonnement différents, tel que nous pouvons le constater dans le visuel ci-dessous.



Bénéficiaires :

Scolaires et moins de 20 ans

Pièces à fournir :

Pièce d'identité
Photo d'identité
Justificatif de domicile de moins de 3 mois
RIB

* Si l'abonné est hébergé par une tierce personne (parent, membre de la famille, ami, etc...) il doit fournir outre les pièces précédemment énoncées, une attestation d'hébergement et pièce d'identité de l'hébergeur

ANNUEL	MENSUEL	HEBDO*
1.ZONE 1 263 €	1.ZONE 1 21,90 €	1.ZONE 1 16,80 €
2.ZONES 378 €	2.ZONES 31,50 €	2.ZONES 25,20 €
3.ZONES 519 €	3.ZONES 43,20 €	3.ZONES 33,60 €
4.ZONES 595 €	4.ZONES 49,50 €	4.ZONES 38,40 €



Bénéficiaires :

Étudiant de moins de 26 ans

Pièces à fournir :

Pièce d'identité
Photo d'identité
Carte étudiante ou attestation d'inscription
Justificatif de domicile de moins de 3 mois
RIB

ANNUEL	MENSUEL	HEBDO*
1.ZONE 1 263 €	1.ZONE 1 21,90 €	1.ZONE 1 16,80 €
2.ZONES 378 €	2.ZONES 31,50 €	2.ZONES 25,20 €
3.ZONES 519 €	3.ZONES 43,20 €	3.ZONES 33,60 €
4.ZONES 595 €	4.ZONES 49,50 €	4.ZONES 38,40 €



Bénéficiaires :

Scolaires et moins de 20 ans

Pièces à fournir :

Pièce d'identité
Photo d'identité
Justificatif de domicile de moins de 3 mois
RIB

ANNUEL	MENSUEL	HEBDO*
1.ZONE 1 263 €	1.ZONE 1 21,90 €	1.ZONE 1 16,80 €
2.ZONES 378 €	2.ZONES 31,50 €	2.ZONES 25,20 €
3.ZONES 519 €	3.ZONES 43,20 €	3.ZONES 33,60 €
4.ZONES 595 €	4.ZONES 49,50 €	4.ZONES 38,40 €



Bénéficiaires :

Plus de 60 ans

Pièces à fournir :

Pièce d'identité
Photo d'identité
Justificatif de domicile de moins de 3 mois
RIB

ANNUEL	MENSUEL	HEBDO*
1.ZONE 1 263 €	1.ZONE 1 21,90 €	1.ZONE 1 16,80 €
2.ZONES 378 €	2.ZONES 31,50 €	2.ZONES 25,20 €
3.ZONES 519 €	3.ZONES 43,20 €	3.ZONES 33,60 €
4.ZONES 595 €	4.ZONES 49,50 €	4.ZONES 38,40 €

1.4 Remarques préliminaires, bilan général

De manière générale, certaines grandes tendances ressortent de l'étude réalisée sur le réseau.

1.4.1 Les « plus du réseau »

- Un territoire globalement bien desservi ;
- Des véhicules orange bien repérables dans leur environnement et identifiables au réseau Karulis ;
- Certains véhicules accessibles ;
- Mise à disposition d'un site internet et d'une application (disponible sur Android et Apple) ;
- Une agence commerciale et un réseau de dépositaires ;
- Quelques arrêts communs avec le réseau départemental.

1.4.2 Les « moins du réseau »

- Un nombre important de points d'arrêt non matérialisés, ce qui rend l'identification et la compréhension du réseau difficile : à l'issue du dernier audit, cela concerne 262 points d'arrêt sur les 385 audités sur les territoires de Sainte-Anne, Saint François et la Désirade ;
- Un réseau de transport encore largement « informel » (montées et descentes qui se poursuivent à la demande des passagers) ;
- Aucun des points d'arrêt matérialisés n'est parfaitement et totalement accessible ;
- Proportionnellement, un assez faible nombre de véhicules réellement accessibles et des problèmes d'entretien sur certains véhicules censés l'être qui ont de répercussions sur leur niveau d'accessibilité ;
- Des informations disponibles sur le site internet pas toujours complètes et/ou lisibles ;
- Peu ou pas d'informations disponibles aux points d'arrêt et dans les véhicules ;
- Un système de bornes (informations en temps réel aux points d'arrêt) qui a été mis en place depuis 2015 mais qui reste non fonctionnel ;
- Une tarification quelque peu complexe à appréhender.

2. Éléments juridiques

2.1 Rappels réglementaires

2.1.1 Les obligations de la loi de février 2005

En imposant aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT), de mettre en place un schéma d'accessibilité des transports applicable à leurs compétences, la loi du 11 février 2005 a renforcé le droit au transport inscrit dans la loi de 1975 en faveur des personnes handicapées.

Ce schéma d'accessibilité des transports a pour objectifs de :

- faire le diagnostic du niveau d'accessibilité actuel du réseau (infrastructures, matériels, services) ;
- proposer les solutions d'aménagement possibles et de faire les estimations de coûts pour une mise en accessibilité ;
- prévoir la mise en place de moyens de substitution permettant de répondre à l'accessibilité du réseau dans des conditions équivalentes pour tous ;
- prévoir le dispositif de dépôt de plaintes.

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 » précisait que l'ensemble du matériel roulant devait être accessible aux personnes à mobilité réduite d'ici 2015 (10 ans à compter de la parution de la loi).

Ainsi, il s'agissait – à travers la publication de cette loi – de rendre les services de transports collectifs (service régulier, transport à la demande, et transport scolaire) accessibles d'ici février 2015.

L'élaboration d'un SDA consiste à :

- Rendre accessible la totalité de la chaîne de déplacement, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- Rendre accessible les services de transport collectif, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- Mettre en place des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

2.1.2 Les évolutions réglementaires de la loi de 2005 : l'ordonnance de septembre 2014 et le SDA/Ad'Ap

2.1.2.1 Définitions

Une actualisation des modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005 a eu lieu à l'issue de la concertation nationale qui s'est tenue à la fin de l'année 2013 via l'ordonnance n°2014-1090 et concerne, entre autres, les SDA. Bien que l'échéance de 2015 ait été réaffirmée à l'issue de cette concertation, une période pouvant aller jusqu'à six ans a été retenue pour permettre aux AOT (Autorités Organisatrices de Transports) de s'engager dans **un calendrier précis et resserré de mise en conformité** par le biais de documents de programmation, les SDA/Ad'Ap¹ : il s'agit d'agendas affichant clairement le programme de mise en accessibilité, infrastructures et matériel compris.

2.1.2.2 Délais : dépôt et mise en œuvre

Il appartenait aux AOT d'adresser avant le 13 février 2015 un engagement de préparer un SDA/Ad'AP, et de le communiquer dans un délai de douze mois suivant la publication de l'ordonnance.

¹ Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée. Voir aussi sur internet : <http://www.gouvernement.fr/gouvernement/accessibilite-mise-en-place-de-l-ad-ap-mode-d-emploi>

A réception du SDA/Ad'AP, le Préfet disposait alors d'un délai maximum de 4 mois pour l'instruire, recueillir l'avis de la CCDSA, et pour décider. Le décompte de la durée du SDA/Ad'AP débutait à partir de cette validation préfectorale. Ensuite, **le délai de mise en œuvre des SDA/Ad'AP était de 3 ans pour le transport urbain** (6 ans pour le transport interurbain).

Le SMT s'est conformé à cette obligation en réalisant le Sd'AP de 2015. Il disposait de 3 ans pour rendre accessibles les arrêts qui avaient été identifiés dans son agenda. Concernant l'acquisition de matériel roulant, le cahier des charges devait obligatoirement prendre en compte les dispositions sur l'accessibilité.

2.1.3 La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Adoptée le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités fixait notamment comme objectif **d'améliorer la qualité du service pour les usagers en situation de handicap** à travers la mise en place de plusieurs leviers visant à **assurer une meilleure continuité du parcours** :

- Les autorités organisatrices ont dorénavant le pouvoir d'agir via la mobilité solidaire : mise en place d'aide financière individuelle, de conseil ou d'accompagnement individualisé, de services spécifiques, etc. A ce titre, les Régions, Départements et autorités organisatrices de la mobilité élaborent et mettent en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité. Cet accompagnement pourra notamment être assuré par les plateformes de mobilité, qui proposent en lien avec les collectivités et les acteurs de l'insertion, un conseil individualisé et adapté.
- La proposition de tarifs préférentiels (pouvant aller jusqu'à la gratuité) rendue obligatoire au sein des transports collectifs terrestres pour les accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et qui ne peuvent voyager seules.
- La suppression des restrictions d'accès au service de transport adapté lorsqu'il existe. Dans cette optique l'accès au transport à la demande n'est plus restreint à la condition de résidence sur le territoire ou soumis à l'obligation de passage devant une commission médicale.
- Et enfin l'accès public aux données relatives à l'accessibilité des services et des parcours.

2.1.4 Définitions techniques

2.1.4.1 Arrêt et point d'arrêt

- **L'arrêt** : correspond à la localisation de l'arrêt, où le véhicule de transport collectif peut s'arrêter dans un sens ou dans l'autre. Un nom d'arrêt, ou libellé, lui est attribué, qu'on trouve en général sur les cartes ou plans d'un réseau de transport en commun, ainsi que sur les abris ou sur les totems.
- Un arrêt peut être constitué d'un ou plusieurs points d'arrêts, généralement sous la forme d'un point d'arrêt dans chaque sens de circulation, mais parfois sous la forme de nombreux quais ou d'un seul quai très allongé quand il s'agit d'un pôle d'échange.



- **Les points d'arrêt** constituent l'interface entre l'espace public où déambulent les piétons et la zone d'arrêt des véhicules de transport collectif. Ils sont la vitrine du réseau de transport et le premier lieu où l'utilisateur est d'une part en contact avec l'autorité organisatrice du service de transport et d'autre part avec le territoire desservi. Leur aménagement doit faire l'objet d'une attention particulière afin de donner une image positive du réseau et du territoire et le rendre attractif. Ils correspondent à une unité physique de l'arrêt d'un car, qui rassemble une zone utilisateur, une zone d'embarquement avec un quai, une zone de stationnement du car sur la chaussée et les cheminements connexes pour les piétons. Ils peuvent également comprendre du mobilier urbain ainsi que de l'information à l'attention des usagers du réseau.



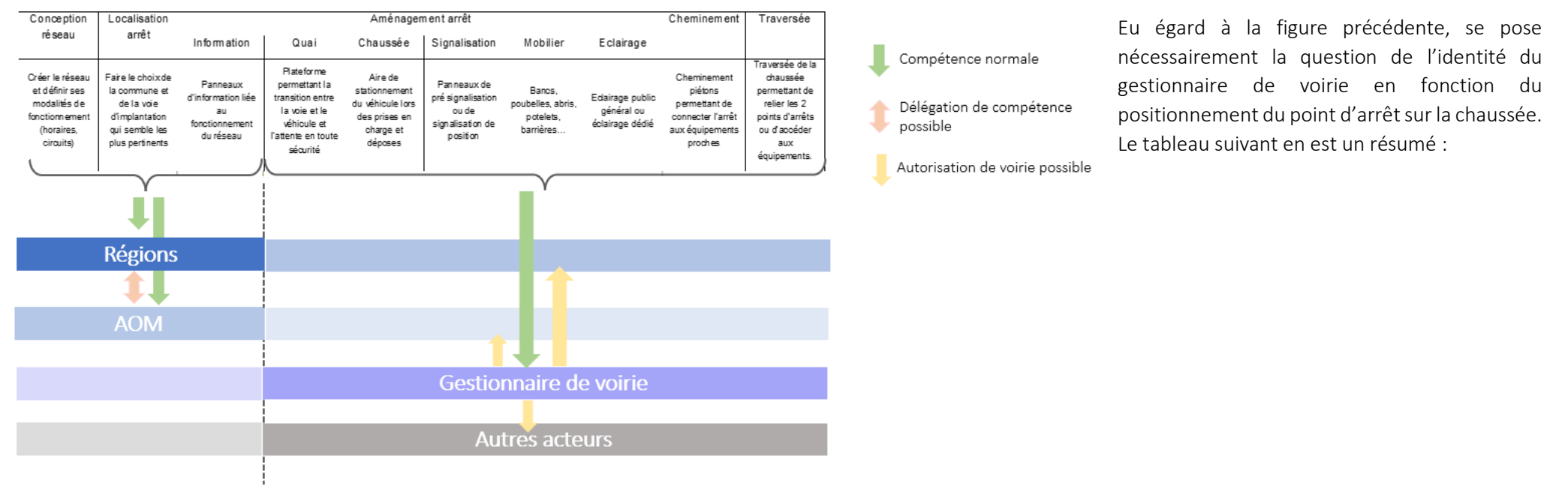
Les définitions juridiques ne nous permettent pas d'aborder la question du point d'arrêt dans toutes ses spécificités et il convient de bien analyser ici ce qui constitue un point d'arrêt pour pouvoir déterminer les rôles potentiels des intervenants.

Conception réseau	Localisation arrêt	Aménagement point d'arrêt						Cheminement	Traversée
		Quai	Chaussée	Signalisation	Information	Mobilier	Eclairage		
Créer le réseau et définir ses modalités de fonctionnement (horaires, circuits)	Faire le choix de la commune et de la voie d'implantation qui semble les plus pertinents	Plateforme permettant la transition entre la voie et le véhicule et l'attente en toute sécurité	Aire de stationnement du véhicule lors des prises en charge et déposes	Panneaux de pré-signalisation ou de signalisation de position	Panneaux d'information liée au fonctionnement du réseau	Bancs, poubelles, abris, potelets, barrières...	Eclairage public général ou éclairage dédié	Cheminement piétons permettant de connecter l'arrêt aux équipements proches	Traversée de la chaussée permettant de relier les 2 points d'arrêts ou d'accéder aux équipements

Tableau 1 : définition des éléments composants le point d'arrêt

2.1.5 Synthèse de la répartition des compétences liées au point d'arrêt

Le tableau ci-dessous résume la répartition des compétences telle qu'elle peut être établie en se fondant sur le découpage technique d'un arrêt précédemment présenté.



Eu égard à la figure précédente, se pose nécessairement la question de l'identité du gestionnaire de voirie en fonction du positionnement du point d'arrêt sur la chaussée. Le tableau suivant en est un résumé :

Figure 1 : répartition des compétences - Réalisation Mobhilis

<i>Situation du PA</i>	<i>Compétence</i>
PA sur voirie communale (intra et hors agglomération)	Commune (Maire)
PA sur voirie communautaire	EPCI (Président ou Présidente de l'EPCI)
PA sur voirie départementale (intra et hors agglomération)	Routes de Guadeloupe (Président ou Présidente du Conseil Syndical de Routes de Guadeloupe)

Tableau 2 : identité du gestionnaire de voirie

S'agissant plus particulièrement de la question de la gestion des points d'arrêt sur voirie départementale en agglomération, plusieurs éléments sont à ce titre venus éclairer le sujet :

- La Cour Administrative d'Appel (CAA) de Lyon 6ème chambre - formation à 3, 28/03/2019, 17LY02015, Inédit au recueil Lebon - article 4 : *"Il résulte de ces dispositions que le département, en tant que propriétaire du domaine, est seul compétent pour opérer tous travaux d'aménagement ou d'entretien de son domaine routier, y compris à l'intérieur des agglomérations, dès lors que ces travaux ne privent pas de leur portée les compétences détenues par le maire au titre de ses pouvoirs de police de la circulation. Il résulte des mêmes dispositions précitées que le maire d'une commune est seul compétent, dans le cadre de ses pouvoirs de police de la circulation, pour décider de la mise en place de dispositifs de sécurité sur les routes départementales à l'intérieur de l'agglomération et sur le territoire de sa commune, dès lors que ces dispositifs n'ont ni pour objet, ni pour effet, de modifier l'assiette de la route départementale. Les dommages résultant de la mise en œuvre ou de l'absence de mise en œuvre de ces pouvoirs de police entraînent, le cas échéant, la responsabilité de la seule commune"*
- La réponse formulée par le Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales à M. Mizzon sur l'aménagement des routes, le 14/06/2021 : *"Le département est compétent pour opérer tous travaux d'aménagement ou d'entretien de son domaine routier à l'intérieur des agglomérations, ce qui inclut tous les accessoires indissociables de la voie en application de l'article L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques dont les trottoirs"*

2.1.6 Principes fondamentaux de l'implantation des points d'arrêt

Dans la définition du réseau se pose inévitablement la question de la localisation des points d'arrêts. Cette opération relève à la fois d'une question de compétence organisationnelle mais également des questions réglementaires sur les possibilités de faire s'arrêter un véhicule sur une chaussée. Outre les critères fonctionnels (population et/ou équipements à proximité), il convient de prendre en compte les impératifs réglementaires notamment imposés par le Code de la Route.

Ces impératifs se résument aux principes de sécurité routière qui prévalent dans le cadre du Code de la Route et qui précisent plusieurs éléments fondamentaux :

- **Hors agglomération**, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé autant que possible hors de la chaussée. (CDR Art. R417-4)
- Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers. Sont notamment considérés comme dangereux, lorsque la visibilité est insuffisante, l'arrêt et le stationnement à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côte et des passages à niveau. (CDR Art. R417-9).

Ces règles constituent donc des impératifs qui doivent être pris en compte dans l'implantation des arrêts tout en ayant conscience qu'il n'existe aucun texte précis permettant de préciser les termes « proximité » ou « insuffisante ». Seuls les documents techniques émanant d'organismes comme le CEREMA ou le CODRA servent de base pour préciser ces notions.

Au-delà de ces notions de sécurité, il faut également prendre en compte le fait que la détermination de l'implantation d'un point d'arrêt nécessite impérativement un travail collaboratif entre les AOM et les gestionnaires de voirie. En effet :

- **L'AOM** : est libre de **décider de la localisation d'un arrêt** et des points d'arrêts qui le compose, si elle respecte évidemment les principes de sécurité évoqués précédemment ;
- **Le gestionnaire de voirie** : est la seule autorité compétente pour **établir un acte administratif** (délibération) identifiant officiellement l'emplacement d'arrêt de véhicules de transport en commun et régissant les règles de circulation au droit de cet arrêt.

Le choix technique revient donc légitimement à l'AOM, mais la validation de ce choix relève uniquement du gestionnaire de voirie. La validation juridique consiste simplement dans une délibération établissant l'existence d'un arrêt de véhicules de transport collectif. Cette délibération relève donc du responsable de l'entité exécutive :

- **Le-a Maire pour les voies qui relèvent de sa compétence : voies communales à l'intérieur ou à l'extérieur d'une agglomération** (hors voie à grande circulation qui impose une délibération par le Préfet) ;
- **Le Président ou la Présidente de l'EPCI pour les voies d'intérêt communautaires ;**
- **Le Président ou la Présidente du Conseil Syndical de Routes de Guadeloupe (qui est en alternance tous les trois ans le ou la Président.e du Conseil Régional ou le ou la Président.e du Conseil Départemental) pour les voies départementales (à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations).**

A noter qu'il est possible d'arrêter un véhicule de transport public de voyageur ailleurs sur la chaussée. En effet, un car ou un bus peuvent s'arrêter « librement » sous réserve de respecter les prescriptions du Code de la Route. La délibération permet seulement de fixer le cadre juridique de cet arrêt et notamment la verbalisation possible en cas de stationnement gênant sous réserve que la signalisation réglementaire ait été implantée. Ainsi, une délibération sans marquage de chaussée (zigzag) défini par l'ISSR dans son volume 7 (page 51) ne permet pas la verbalisation puisque l'utilisateur n'a pas été informé de l'existence de l'arrêt. A noter ici qu'aucun panneau n'est requis (ni le C6 ni le B6a-1), **le marquage au sol est seul indispensable.**

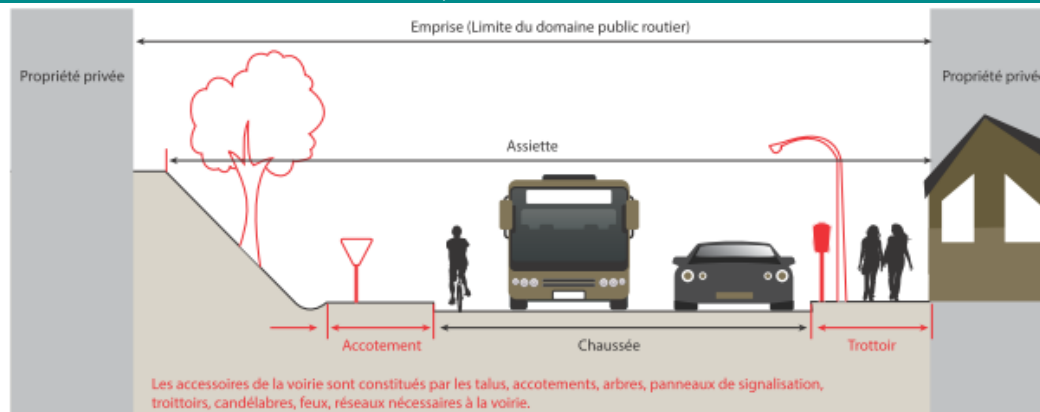
Il faut relever ici que la notion d'agglomération est particulièrement importante puisqu'elle va permettre au Maire de délimiter un périmètre sur lequel il ou elle exerce son pouvoir de police. La définition de l'agglomération est juridiquement fixée par l'implantation des panneaux EB 10 et EB 20 d'entrée et de sortie d'agglomération. Comme le précise le Code de la Route, le Maire est le seul à disposer du pouvoir de délimitation de l'agglomération. Il doit le faire en respectant les prescriptions de l'article R 110- 2 du Code de la Route qui stipule que l'agglomération est un « *espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde* ». Toutefois, seul le contrôle de légalité peut éventuellement déboucher sur la saisine du tribunal administratif si les limites d'agglomération ne correspondent pas à la définition de l'article précité.

2.1.7 L'aménagement des points d'arrêt

2.1.7.1 Principes fondamentaux

Les textes sont particulièrement clairs en ce qui concerne l'aménagement des arrêts au niveau infrastructurel puisque **cette compétence incombe aux gestionnaires de voirie uniquement.**

Il faut en effet rappeler ici que le point d'arrêt est, dans la plupart des cas, implanté sur le domaine public routier qui est clairement défini par les textes :



Code de la Voirie Routière, Article L. 111-1

Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.

Éléments composant le domaine public routier, sources : ADCF/GART, 2013, p.8

L'implantation d'un point d'arrêt aura donc des conséquences sur la chaussée (matérialisation du zigzag et arrêt du véhicule, traversée de la chaussée) et les trottoirs ou accotements (espace d'embarquement et/ou d'attente et cheminement).

Cette compétence incombe donc naturellement au gestionnaire de voirie.

La notion de compétence doit être entendue ici comme le principe de fond sachant qu'elle ne doit pas être confondue avec :

- Le principe de réalisation/d'intervention : compétence ne signifie pas un seul intervenant possible pour faire des travaux ;
- Le principe de financement : compétence ne signifie pas un seul payeur possible.

Elle ne doit pas non plus être confondue avec la notion de **détenteur du pouvoir de police** ; seule autorité compétente pour établir un acte administratif (délibération) identifiant officiellement l'emplacement d'arrêt de véhicule de transport en commun. Cette compétence permet ainsi d'intervenir sur :

- Autorisation d'arrêt de car/bus (scolaire ou régulier) ;
- Limitation de vitesse ;
- Stationnement ;
- Régime de priorité ;
- Sens unique ou interdit ;
- Interdiction de dépasser, etc.

Cette compétence se répartit comme suit :

Situation du PA	Compétence
En agglomération	Le Maire de la commune
Hors agglomération	Le gestionnaire de voirie

Tableau 3 : identité du détenteur de pouvoir de police

2.1.7.2 Le principe d'intervention sur la voirie publique

Si le-a Maire est compétent-e pour la gestion de son domaine public routier au même titre que le Président ou la Présidente du Conseil syndical de Routes de Guadeloupe, il lui est tout à fait possible d'autoriser d'autres acteurs à intervenir sur son domaine, en particulier par l'entremise de **l'autorisation de voirie**. **Attention cependant à ne pas confondre ici le pouvoir de police du rôle du gestionnaire**. L'autorisation de voirie est attribuée par le gestionnaire et non par le détenteur du pouvoir de police. Ainsi, **en agglomération, les travaux sur le domaine public routier départemental nécessitent une autorisation de voirie de la part du Président ou de la Présidente du Conseil syndical de Routes de Guadeloupe** et non du Maire. Par contre, c'est bien le Maire qui, en agglomération, délivrera l'autorisation d'arrêt de car (scolaire ou commercial) au titre du pouvoir de police.

Le principe de l'autorisation de voirie est de permettre à un acteur tiers de réaliser des travaux sur la voirie dans le cadre d'un service géré par un tiers. L'exemple le plus simple est une intervention sur le réseau d'électricité nécessitant des interventions en sous-sol par exemple et donc imposant à l'exploitant du réseau de faire une demande d'autorisation de voirie pour effectuer les travaux.

La procédure de demande est très formalisée avec un formulaire CERFA N° 14023*01 « Demande de permission ou d'autorisation de voirie, de permis de stationnement, ou d'autorisation d'entreprendre des travaux ». Le cadre « ouvrages divers » de la page 2 de ce formulaire montre clairement que le cas de demande de création d'un arrêt de transport en commun est prévu avec les mentions ci-après :

Ouvrages divers ⁽¹⁾			
Travaux sur ouvrages existants ☐		Installation nouvelle ☐	
Réseaux aériens ou souterrains ou branchement :			
Eau potable ☐	Eaux pluviales ☐	GDF ☐	Opérateurs réseaux ☐
Eaux usées ☐	EDF ☐	Autres (à préciser) ☐ : _____	
Sous voirie		Sous accotement ou trottoirs	
Tranchée longitudinale	_____ mètres	_____ mètres	
Tranchée transversale	_____ mètres	_____ mètres	
Fonçage	_____ mètres	_____ mètres	
Aménagement de surface ou équipements :			
Stationnement ☐	Arrêt bus ☐	Passage supérieur ou inférieur ☐	Équipements de la route ☐
Autres (à préciser) ☐ : _____			

La notice² de ce document précise que : « Les principales natures de travaux concernées sont :

- les ouvrages et canalisations des concessionnaires de réseaux et branchements de particuliers ;
- les aménagements ou modifications d'accès (carrefours ou dessertes de propriétés) ;
- les poses de clôtures, portails et portillons ;
- les plantations ou abattages d'arbre en bordure de voie ;
- le dépôt ou stationnement sur le domaine public (matériaux, benne, mobilier urbain, échafaudage, etc...) ;
- la réalisation d'équipements ou ouvrages en surplomb ;
- la création ou le renouvellement de stations-services ;
- **la réalisation d'aménagement tel que des places de stationnement, des arrêts bus, des passages supérieurs ou inférieurs, d'équipements de la route, etc...**

Cette liste est non exhaustive. D'autres natures de travaux non répertoriées peuvent faire l'objet d'une demande. »

Une telle notice montre que l'aménagement des arrêts de transport collectif peut relever d'une volonté tierce comme, par exemple, l'AOM qui demanderait la création d'un arrêt dans le cadre du réseau. La question qui se pose ici est de savoir si cette demande d'autorisation de voirie dispense la commune ou le département d'intervenir techniquement et financièrement dans l'opération.

Sur le plan technique, le rôle du gestionnaire de voirie est de vérifier la conformité du projet et des travaux réalisés par le prestataire notamment par rapport à la demande formulée. Ainsi, dans le cas où l'aménagement proposé par l'AOM ne correspondrait pas aux attentes du gestionnaire, il pourra refuser l'autorisation dans le respect d'un délai de 2 mois.

² Notice CERFA N° N° 51406#01

De la même façon, lors de la réception des travaux, si ces derniers ne sont pas conformes au projet ou en conflit avec les règles de sécurité de la voirie, il sera possible au gestionnaire de demander une reprise des travaux.

Cette permission de voirie pose une question importante sur les interventions possibles des acteurs. En effet, la répartition des rôles et responsabilités sera différente en fonction du positionnement possible de l'AOM ou du gestionnaire de voirie en tant que Maître d'Ouvrage (MO). Il convient ici de préciser cette notion qui est aujourd'hui définie dans le Code de la Commande Publique à l'article L2411-1 : « *Les maîtres d'ouvrage sont les responsables principaux de l'ouvrage. Ils ne peuvent déléguer cette fonction d'intérêt général, définie au titre II, sous réserve, d'une part, des dispositions du présent livre relatives au mandat et au transfert de maîtrise d'ouvrage et, d'autre part, des dispositions du livre II relatives aux marchés de partenariat.* »

Il convient toutefois de noter qu'il existe un certain flou juridique quant à la possibilité pour une AOM d'endosser ou non le rôle de Maître d'Ouvrage sur un équipement de type point d'arrêt de transport en commun. Cette possibilité fait en effet aujourd'hui l'objet de textes et conventions ne permettant pas d'arbitrer en faveur de l'une ou l'autre hypothèse. Il pourra donc être judicieux d'étudier les situations au cas par cas en fonction des interprétations possibles par les responsables juridiques des différentes instances. Un arbitrage juridique au niveau national serait évidemment l'idéal ; aucun texte ne permettant actuellement de trancher.

2.1.7.3 Le principe de financement des aménagements réalisés aux points d'arrêt

En métropole, le positionnement de l'AOM en tant que Maître d'Ouvrage entraîne nécessairement une conséquence financière importante puisqu'en application de l'article L. 1111-10 point III du Code Général des Collectivités Territoriales, « *-A l'exception des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales de Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique, Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon, toute collectivité territoriale ou tout groupement de collectivités territoriales, maître d'ouvrage d'une opération d'investissement, assure une participation minimale au financement de ce projet.* »

Dans le cas de l'aménagement d'un arrêt de transport collectif et en particulier pour les travaux impactant le domaine public routier (communal, intercommunal, départemental, voire national), le Maître d'Ouvrage devra donc intervenir à hauteur minimale de 30% (Article L. 1111-9 du CGCT) du montant des travaux, d'autres acteurs, notamment les AOM, ne pouvant intervenir que dans un maximum de 70%³.

Comme précisé ci-dessus, ce texte n'étant pas applicable en Guadeloupe, il ne concerne donc pas la présente étude.

2.1.7.4 L'équipement des points d'arrêt

L'aménagement du point d'arrêt et le rôle des acteurs est fortement lié aux éléments présentés précédemment. En effet, comme il a été précisé, la maîtrise d'ouvrage incombe au gestionnaire de voirie en dehors de la mise en place de l'information voyageurs qui incombe à l'AOM.

De ce fait, les aménagements se répartissent de la façon suivante :

- Aménagements relevant de la compétence voirie, donc du gestionnaire de voirie :
 - Plateforme d'attente et/ou embarquement ;
 - Aménagement de chaussée pour l'arrêt des véhicules ;
 - Signalisation amont et/ou aval ainsi que signalisation de position y compris signalisation horizontale ;
 - Eclairage public et/ou éclairage spécifique ;
- Aménagement relevant de la compétence des AOM
 - L'information aux arrêts
- Aménagements pouvant relever d'une compétence partagée :
 - Mobilier urbain : potelets, bancs, abri, poubelle : compétence voirie, sauf les Métropoles qui ont cette compétence

A noter ici que la compétence de signalisation incombe exclusivement aux gestionnaires de voirie et que ceci est clairement repris par les textes, notamment l'article L113-1 du Code de la Voirie Routière.

³ Il convient ici de noter par ailleurs que l'intervention financière minimale du Maître d'Ouvrage à 20% du montant total des financements apportés dans le cas où les collectivités territoriales auraient décidé de signer une Convention Territoriale d'Exercice Concerté (CTEC), sous réserve de dérogation prévue par la loi.

Cette répartition des compétences permet évidemment des dévolutions partielles des actions, en dehors de la question de la signalisation qui incombe exclusivement aux services de la voirie. De ce fait, une AOM pourra effectuer une demande d'implantation d'un mobilier urbain de type abri sur une commune qu'il soit décidé de considérer que l'abri n'est qu'une des composantes de l'arrêt et que le financement peut être assuré dans sa totalité par l'AOM puisque la commune (ou Routes de Guadeloupe) financerait une autre partie des aménagements (même dans une temporalité différente).

2.1.8 Les cheminements, la traversée

Un point d'arrêt, pour être fonctionnel, doit être raccordé aux équipements ou à la population qu'il dessert. Ce fait est aujourd'hui établi et il convient donc de s'assurer de la continuité des cheminements entre les arrêts et les lieux desservis. A noter ici qu'aucun texte particulier ne définit les conditions de cheminements en dehors des règles précises d'accessibilité. Pour ce dernier cas, c'est la connexion avec les arrêts qualifiés de prioritaires qui est à nouveau mise en avant et limite donc la portée des aménagements. Pour résumer, les principes d'aménagements sont les suivants :

- Arrêts considérés comme prioritaires en termes d'accessibilité au sens du code des transports : obligation d'analyse de l'accessibilité de cheminements par la commission d'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts prioritaires
- Arrêts scolaires ou non prioritaires :
 - En agglomération :
 - Aucun aménagement si aucun travaux n'est réalisé,
 - Obligation de mise en accessibilité si des travaux sont réalisés
 - Hors agglomération : aucun travaux ni programmation à réaliser.

Pour rappel, ces éléments font le lien avec l'obligation pour les communes de réaliser un Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) qui recense les voies non accessibles et accessibles et définit un calendrier prévisionnel de mise en accessibilité. Cependant, ce calendrier n'est contraint par aucune date limite et les communes ne sont donc soumises à aucune obligation de mise en accessibilité effectives en dehors des travaux de voirie qui, eux, sont soumis à des obligations claires (largeurs, pentes, dévers...).

2.1.9 Précisions juridiques sur les obligations de mise en accessibilité

- Pas obligation de mise en accessibilité :
 - des arrêts identifiés comme étant en ITA dans les SD'AP ;
 - des arrêts non prioritaires ne faisant pas l'objet de travaux ;
 - des arrêts scolaires
 - des arrêts faisant l'objet de travaux n'affectant pas la structure de la voirie ;
- Obligation de mise en accessibilité :
 - de tous les nouveaux arrêts des lignes commerciales ;
 - lors des travaux de voirie affectant la structure de la voirie ;
 - des arrêts prioritaires identifiés dans les SD'AP ;
 - des arrêts scolaires ou commerciaux créés à la demande des parents et nécessitant des travaux affectant la structure de la voirie.

>> AOM : une obligation de mise en accessibilité. Doit communiquer les points d'arrêt à mettre en accessibilité au gestionnaire de voirie mais ne peut cependant l'y contraindre.

2.1.10 Précisions juridiques sur les arrêts prioritaires

Le Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif à la mise en accessibilité des points d'arrêt de transport public précisait les critères permettant de définir les arrêts prioritaires, permettant ainsi de déterminer la liste des arrêts à rendre prioritairement accessible à compter de l'approbation du Schéma Directeur.

L'Art D1112-10.-I. précise les conditions permettant de déterminer si un arrêt est dit prioritaire ou non. Le tableau ci-dessous en récapitule les conditions et les met au regard des possibilités de définitions desdits arrêts sur le territoire du SMTPCSM :

Un arrêt est défini comme étant prioritaire dès lors qu'il répond à au moins une des conditions suivantes	Quelle application pour le réseau de transport urbain du SMT ?
L'arrêt est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain. D'après le décret précité, une ligne structurante peut être : « une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé » - Et/ou « une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports »	Les données de fréquentations actuellement disponibles et permettant d'identifier ou non le nombre de montées et descentes aux arrêts.
Il est desservi par au moins deux lignes de transport public	Elément pris en compte dans la détermination des arrêts prioritaires
Il constitue un pôle d'échange. Le Décret précise en ce sens ce qu'est un pôle d'échange : « un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points »	Nous n'avons pas à ce jour connaissance de pôle d'échange sur le territoire du SMTPCSM mais le SMT pourra à sa convenance nous en transmettre une liste
Il est situé dans un rayon de 200m autour d'un pôle générateur de déplacement ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées Les pôles générateurs de déplacement ont leur propre définition. Le Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 les définissait ainsi : « un immeuble ou un 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 »	Cet élément a été pris en compte par le biais de la présence d'ERP structurant dans un rayon de 200m autour de l'arrêt

Tableau 4 : définition d'un arrêt prioritaire et mise en regard avec le contexte local

Il convient par ailleurs de noter que, tel qu'énoncé dans le Décret précité : « Lorsque l'application des critères définis (..) ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;
- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt 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. »

2.1.11 Précisions juridiques sur l'Impossibilité Technique Avérée (ITA)

Dans le cadre de la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité, un point d'arrêt peut être placé en ITA :

- Lorsque « la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % » (Art. D1112-15 Code des Transports)
- Lorsque le quai d'embarquement ne dispose pas d'un espace de 210cm de profondeur au minimum (150cm + 60cm pour la palette) : « l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée » (Art. D1112-15 Code des Transports)
- Ou lorsqu'il y a une disproportion manifeste entre les améliorations apportées et le coût à supporter par la collectivité (Art. L1112-4 du code des transports)
- « et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers » (Art. D1112-15 Code des Transports)

Le placement d'un point d'arrêt en ITA nécessite alors la mise en place d'un service de substitution qui peut prendre les formes suivantes (au choix) :

- Un transport de substitution (délais de 8 mois après validation de l'ITA) : mise à disposition d'un véhicule + chauffeur. A noter que le TPMR peut rentrer dans ce cadre mais il faut que ce service n'entraîne pas de surcoût pour l'usager (même billettique que pour les services réguliers) et que ce dernier soit proposé selon les mêmes horaires que les services réguliers)
- Des mesures de substitution : « mesures de nature humaine, organisationnelle ou technique permettant de réaliser le trajet dans des conditions de durée analogues à celles du trajet initialement souhaité » (Art. L1112-4 du code des transports). Par exemple :
 - une personne présente à l'arrêt pour aider à accéder au point d'arrêt et à embarquer
 - ou prise en charge de l'usager à un autre endroit

Le code prévoit également dans l'article L1112-4, dans les secteurs agglomérés, la possibilité de remplacer la création de ces services de substitution par la mise en accessibilité de deux autres points d'arrêt (non prioritaires) présents sur le territoire communal, idéalement à proximité (délais de 18 mois pour ce faire) ;

2.2 Les différents types de handicaps



On reconnaît généralement quatre grands types de handicaps :

- Le handicap auditif ;
- Le handicap visuel ;
- Le handicap moteur ;
- Le handicap mental, psychique, ou cognitif.

Figure 2) Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort - CEREMA - 2018

A noter que la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 a notamment précisée la notion de personnes à mobilité réduite :

- Les personnes en fauteuil roulant ;
- Personnes handicapées des membres ;
- Personnes de petite taille ;
- Personnes transportant des bagages lourds ;
- Personnes âgées ;
- Femmes enceintes ;
- Personnes ayant un caddie
- Personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)

Ainsi, « 100 % de la population se retrouve dans des situations de mobilité réduite, de manière temporaire ou permanente, à un moment de sa vie »⁴.

⁴ Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort - CEREMA - 2018

3. Les besoins des PMR en déplacement en Guadeloupe

3.1 Evaluation de la demande potentielle

D’après les données de l’INSEE issues du recensement de 2020, les communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade comptent au total 38 423 habitants, se décomposant comme suit :

Communes	Population totale
Sainte Anne	1 436
Saint François	12 322
La Désirade	24 665
Population trois communes	38 423

Tableau 5 Population par commune

Il est impossible d’obtenir des données exhaustives de la population en situation de handicap sur le territoire des trois communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade, aucune source fiable n’étant actuellement disponible. Toutefois, en réalisant une extrapolation des données issues de l’enquête VQS⁵ réalisée à l’échelle de la Guadeloupe, nous obtenons les résultats suivants :

<u>Nombre de personnes ayant des difficultés pour voir en fonction de l’âge</u>	5-25 ans	25-59 ans	60 ans et plus
1 - Beaucoup de difficultés ou ne peut pas du tout	168,3	455,5	802,1
2 - Quelques difficultés	772,4	3010,5	3248,1
3 - Aucune	7872,8	12418,2	6476,5
Ensemble	8803,6	15884,1	10516,8

Tableau 6 Personnes ayant déclaré avoir des problèmes de vue sur les trois communes en 2020

Ainsi, d’après les données de 2020 issues de l’enquête VQS, aux environs de 8 500 personnes auraient des problèmes de vue au sein des communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade, dont **1500 environ seraient malvoyants ou non-voyants.**

<u>Nombre de personnes ayant des difficultés pour entendre en fonction de l’âge</u>	5-25 ans	25-59 ans	60 ans et plus
1 - Beaucoup de difficultés ou ne peut pas du tout	79,2	227,8	475,3
2 - Quelques difficultés	89,1	732,8	1742,9
3 - Aucune	8635,3	14933,5	8298,6
Ensemble	8803,6	15884,1	10516,8

Tableau 7 Personnes ayant déclaré avoir des problèmes auditifs sur les trois communes

D’après ces données, aux environs de **780 personnes seraient sourdes ou malentendantes** en 2020, sur le territoire de l’étude.

⁵ Vie Quotidienne et Santé

<u>Nombre de personnes ayant des difficultés pour monter un escalier en fonction de l'âge</u>	5-25 ans	25-59 ans	60 ans et plus
1 - Beaucoup de difficultés ou ne peut pas du tout	148,5	693,2	2079,6
2 - Quelques difficultés	277,3	1614,2	2455,9
3 - Aucune	8377,8	13576,8	5981,3
Ensemble	8803,6	15884,1	10516,8

Tableau 8 Personne ayant déclaré avoir des problèmes pour se mouvoir sur les trois communes

Toujours d'après cette étude, en 2020, **près de 3_000 personnes** résidant à Sainte Anne, Saint François ou la Désirade **auraient beaucoup de difficultés à se mouvoir**.

<u>Nombre de personnes ayant une limitation fonctionnelle cognitive sévère en fonction de l'âge</u>	5-25 ans	25-59 ans	60 ans et plus
Non	8348,1	15280,1	9447,3
Oui	455,5	614,0	1079,4
Ensemble	8803,6	15884,1	10516,8

Tableau 9 Personnes ayant déclaré avoir une limitation cognitive

En outre, en 2020, **un peu plus de 2_100 habitants** seraient en situation de handicap cognitif.

3.2 Les remarques des associations

Le SMTPCSM a décidé d'associer à l'étude les associations afin de connaître les difficultés actuelles et les besoins des différents publics en termes d'accessibilité, en particulier les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) définies par la loi de 2005.

Cette concertation a été animée par le prestataire, au moyen d'échanges en visio, permettant des échanges et réactions quant aux choix pris par la collectivité, en particulier sur des objectifs d'aménagement à atteindre.

Dans le cadre de cette concertation, sept associations guadeloupéennes qui œuvrent en faveur des personnes en situation de handicap ont été contactées mais il convient de préciser que les entretiens ont été réalisés avec quatre d'entre elles (listing présenté en annexe).

Les principaux résultats issus de ces concertations sont présentés ci-après.

3.2.1 Résumés des retours : éléments généraux

Les échanges réalisés avec les associations ont fait émerger certains constats convergents :

- Au niveau du ressenti global tout d'abord : l'inaccessibilité du réseau conduit les personnes en situation de handicap à :
 - Être dépendants des proches (famille, amis) pour leurs déplacements avec la nécessité d'avoir un véhicule adapté pour les personnes en fauteuil roulant
 - Devoir dépenser des sommes très importantes dans du transport privé (or ces personnes n'ont souvent que l'AAH)
- **En résulte donc souvent une dépendance vis-à-vis des proches et/ou un isolement important** : difficulté à trouver un emploi, à avoir des loisirs, etc.

- Une attention particulière doit être portée aux aménagements des points d'arrêt situés à proximité des administrations (mairies, police, préfecture, sous-préfecture), des centres commerciaux, CHU, cabinets médicaux, etc ;
- La formation des conducteurs est essentielle ;
- Enfin, il semble important d'améliorer l'information en direct.

3.2.2 Résumés des retours : handicap moteur

Obstacles rencontrés	Préconisations pour les arrêts de bus	Préconisations pour les véhicules	Préconisations sur l'information	Préconisations générales sur le service
• Absence de trottoirs ou trottoirs non accessibles : les personnes doivent circuler sur la route (danger) ou être accompagnées (dépendance) • Traversées sans bateau • Stationnements sauvages • De nombreux abris non accessibles • De nombreux véhicules sans rampe • Pour les véhicules équipés de rampes : rampes qui fonctionnent mal, manque d'entretien	• Aménagement des quais : quais avec des bordures d'une hauteur suffisante + quai rectiligne + longueur suffisante de quai • Accorder également une attention particulière aux cheminements : absence de continuité • Eclairages aux abords des PA souvent absents • Mettre à disposition plus d'abris et que ceux-ci soient accessibles aux UFR • Mise à disposition de bancs	• « <i>un effort considérable est à faire</i> » • Véhicules plancher bas • Mettre à disposition des véhicules avec des rampes • Faire attention à la maintenance des rampes : « <i>Je sais que certains bus Karulis l'ont mais ils ne l'ouvrent tellement jamais que ça reste bloqué</i> » • Mettre à disposition des véhicules avec l'agenouillement (mise à hauteur)	• Indiquer les PA accessibles • Lorsqu'un PA devient accessible : communiquer dessus > un travail à faire avec les associations et usagers	• Formation du personnel (notamment sur l'utilisation de la palette ou du hayon) : actuellement certains chauffeurs ne s'arrêtent pas quand ils voient une personne en fauteuil roulant (perte de temps, ou ne savent pas comment utiliser la palette) • Faire une sensibilisation également du grand public (APF peut l'entreprendre)

Tableau 10 : résumé des retours des associations (handicap moteur)

3.2.3 Résumés des retours : handicap mental, psychique ou cognitif

Obstacles rencontrés	Préconisations pour les arrêts de bus	Préconisations pour les véhicules	Préconisations sur l'information	Préconisations générales sur le service
• Réseau peu identifiable (PA non matérialisés) • Réseau peu compréhensible : info diffusée par toujours claire (ex : ligne SP2 avec tarif spécial) • Absence ou manque d'information aux PA • Gestion des retards et imprévus sur le réseau • Communication	• Matérialiser davantage les PA : augmenter par exemple le nombre d'abris présents et améliorer les marquages afin de faciliter le repérage des PA • Annonces sonores aux PA pour prévenir du temps d'attente	• Système d'information visuel et sonore dans tous les véhicules	• Rendre le fonctionnement du réseau plus simple • S'assurer que tous les PA disposent d'une information claire, compréhensible et non caduque • Parmi ces informations, communiquer sur le numéro de l'assistance téléphonique • Accentuer sur le site internet, l'application et l'affichage papier sur l'utilisation d'image plutôt que de mots	Néant

3.2.4 Résumés des retours : handicap visuel

Obstacles rencontrés	Préconisations pour les arrêts de bus	Préconisations pour les véhicules	Préconisations sur l'information	Préconisations générales sur le service
• Problème des nombreux obstacles présents sur les trottoirs : poubelles, trous, bordures pas assez hautes • Problème des traversées non équipées de revêtements adaptés (BEV et bandes longitudinales) • Ne pas pouvoir identifier les personnes non voyantes présentes aux abords des arrêts et qui souhaiteraient prendre le bus	• Information sonore très importante aux arrêts : <i>« s'il n'y a pas quelqu'un de gentil pour nous dire oui vous êtes à l'arrêt, on ne le sait pas. »</i> • Mettre en place information en braille • Mise en place d'un repérage tactile de l'arrêt (surtout au niveau de la porte d'embarquement) • Pour identifier les usagers présents aux abords des PA, mettre en place des bornes lumineuses qui leur permettrait de se signaler	• Mettre en place information sonore dans tous les véhicules : <i>« l'information vocale sert à tous »</i>	• Indiquer les PA accessibles • Carte : beaucoup de couleurs > revoir les contrastes pour les personnes malvoyantes • Pour identifier les usagers présents aux abords des PA, mettre à disposition une application qui leur permettrait de se signaler • S'assurer que la synthèse vocale fonctionne bien sur le site internet et l'application	• Formation des personnels : <i>« - je ne me suis pas arrêté car vous n'étiez pas au niveau du « bus » marqué au sol. - oui mais moi je ne le vois pas. »</i>

Tableau 12: résumé des retours des associations (handicap visuel)

3.2.5 Résumés des retours : handicap auditif

Obstacles rencontrés	Préconisations pour les arrêts de bus	Préconisations pour les véhicules	Préconisations sur l'information	Préconisations générales sur le service
• Difficulté à comprendre et se faire comprendre • Difficulté à s'adapter rapidement au changement	• Poursuivre la matérialisation des PA > rendra le réseau plus repérable et compréhensible	• Information extérieure des véhicules : affichage des lignes en s'appuyant sur le code couleurs existant • Information intérieure : - Accentuer sur l'information visuelle (images) - Mettre en place affichage dynamique des arrêts dans tous les véhicules (SAEIV) - Pour l'actualité du réseau : mettre en place dans les véhicules des écrans avec traduction LSF « ça ce serait top si la Guadeloupe avait des écrans avec la LSF ! »	• Accentuer sur le site internet, l'application et l'affichage papier sur l'utilisation d'images plutôt que de mots • Poursuivre le code couleurs des lignes	Néant

Tableau 13: résumé des retours des associations (handicap auditif)

4. Le référentiel d'aménagement

4.1 Les textes réglementaires de référence

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Circulaire n°2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées
- Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière

4.2 Définitions préalables : milieu urbain, périurbain et rural

Milieu rural	Milieu périurbain	Milieu urbain
• Sur le réseau urbain • Circulation dense • Bâti continu • En agglomération • Présence de trottoir (lien avec la voirie)	• Espace de circulation moins dense qu'en urbain, sur le réseau urbain ou périurbain • Bâti à proximité (<100m) • Bourg ou quartier d'une zone périurbaine • Présence de trottoir (lien avec la voirie)	• Zone rurale et arrêt faiblement utilisé • Pas de bâti à moins de 50m • Absence de trottoir ou autres aménagements de voirie
		
		

Tableau 14: résumé de la définition des milieux urbain, périurbain et rural

4.3 Obligations réglementaires

4.3.1 L'accès aux points d'arrêt

4.3.1.1 Cheminements

	Liste des éléments	Accessibilité	Sécurité	Observations
1	L'accès au point d'arrêt doit être permis par la présence d'un cheminement de 140cm de large libre de tout mobilier ou de tout obstacle. Cette largeur peut toutefois être portée à 120cm en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §3 Permet le croisement d'un piéton et d'un fauteuil
2	En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §3 Réduit la difficulté de se déplacer
3	La pente du cheminement ne peut excéder 5%. En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §1 Réduit la difficulté de se déplacer
4	Afin d'être accessible, le sol ou le revêtement du sol doit être non meuble, non glissant, non réfléchissant, et sans obstacle à la roue. Si le cheminement présente des trous ou des fentes, ceux-ci doivent avoir un diamètre inférieur à 2cm afin que les roues des fauteuils roulants ne s'y coincent pas.			Art. 1 décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006, §1 Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §5 Ces cheminements praticables facilitent l'usage des fauteuils roulants et évitent les chutes et glissades, notamment pour les personnes en situation de handicap visuel

Tableau 15: Obligations réglementaires liées aux cheminements

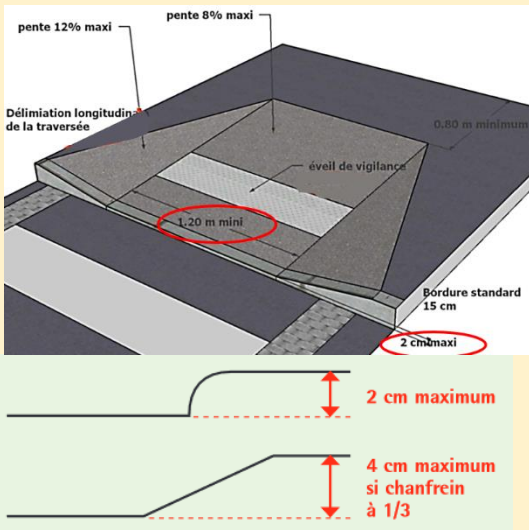
4.3.1.2 Traversées

	Liste des éléments	Accessibilité	Sécurité	Observations
1	Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §4 Les bandes d'éveil de vigilance conformes aux normes en vigueur sont implantées afin d'avertir les personnes aveugles ou

	animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons			malvoyantes au droit des traversées matérialisées.
2	Au droit de chaque traversée pour piétons, des " abaissés " de trottoir, ou " bateaux ", sont réalisés avec des ressauts			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §4 Permettent le passage du fauteuil roulant et sécurise la traversée des personnes en situation de handicap visuel
3	Le passage pour piétons est équipé d'une bande longitudinale centrale ou de deux bandes aux extrémités du marquage afin d'en détecter les limites			

Tableau 16: Obligations réglementaires liées aux traversées

Précisions sur les éléments composant la traversée piétonne :

Bateaux	Analyse de : - la largeur minimale hors obstacle : 1,2m pour la partie abaissée (1.4m minimum si présence de potelets par exemple) - la hauteur du ressaut (2cm maximum ou 4cm avec chanfrein) 	
Bandes d'éveil à la vigilance	La BEV doit : - recouvrir la largeur de la traversée - être complète (pas d'interruption) - être positionnée à 50cm minimum de la bordure de trottoir (pour le pas de freinage) - être parallèle à la bordure du trottoir	

Bandes longitudinales

Les photos ci-contre donnent un exemple de traitement.



Marquage au sol

« Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélépipédiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre. »⁶

Largeur roulable	4 à 6 m	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	12 à 14 m
Nombre de bandes	3 à 5	5 à 7	6 à 9	8 à 11	9 à 13

Pour complément, l'IISR précise également le nombre de bandes en fonction de la largeur de la chaussée, comme indiqué ci-dessous.



Tableau 17 : Précisions sur les traversées

4.3.2 La configuration des points d'arrêt

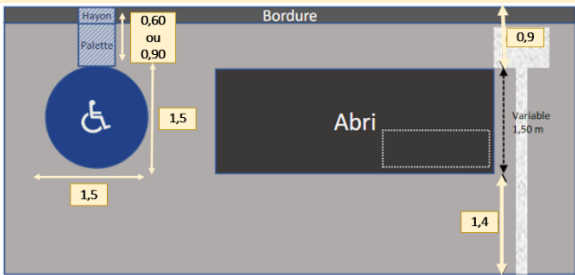
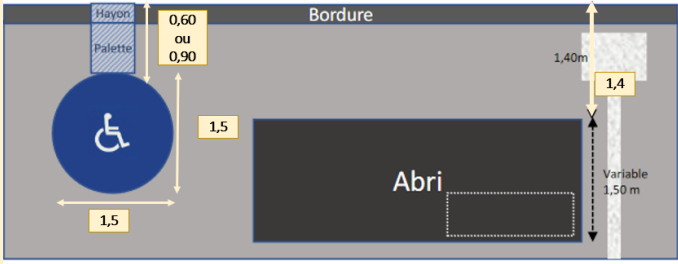
	Liste des éléments	Accessibilité	Sécurité	Observations
1	Aire de rotation de 1,50m de diamètre (manœuvre d'un fauteuil roulant) au droit de la porte de montée/descente des véhicules disposant de palette			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Attention : prévoir un espace suffisamment large (1,50m + déploiement de la palette), soit au moins 210 cm de profondeur
2	Cheminement dégagé de tout obstacle			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §3 Réduit la difficulté de se déplacer
3	Largeur de cheminement de 1,40m minimum, devant ou derrière l'abri, selon la configuration du point d'arrêt			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §3 Permet le croisement d'un piéton et d'un fauteuil
4	Largeur de 0,90m devant l'abri si celui-ci se situe au milieu du cheminement			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Permet le passage d'un fauteuil

⁶(IISR (Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière), 7^{ème} partie page 38

5	Arrêt aménagé en alignement ou en avancée, en milieu urbain (sauf cas d'impossibilité technique)			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Facilite l'alignement du véhicule et donc la réduction des lacunes
6	Emplacement d'arrêt situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants (réduction des lacunes verticale et horizontale)			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Installer une bordure haute si possible (18 à 21cm idéalement), mais dans tous les cas il ne faut pas de bordure basse (<14cm).
7	Respect des normes concernant les pentes, les dévers, le mobilier urbain, le sol.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §1 et 3 Pentes <5%, dévers <2%, pas d'obstacles au sol : sol en bon état (non meuble, non glissant), mobilier détectable (dimensions, contrastes)
8	L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Permet le déploiement d'une palette ou d'un hayon, et ainsi de réduire les lacunes verticales et horizontales

Tableau 18 : Obligations réglementaires liées à la configuration des points d'arrêt

Illustrations concernant les largeurs de passage :

Présence d'abri	Abri au milieu du cheminement	• Largeur de 140cm derrière l'abri, sur toute la longueur du quai • Largeur de 90cm devant l'abri • Sortie de 210cm au moins au droit de la porte centrale, sur 150cm de large 
	Abri contre le bâti	• Largeur de 140cm devant l'abri, sur toute la longueur du quai • Sortie de 210cm au moins au droit de la porte centrale, sur 150cm de large 

Absence d'abri

- Largeur de 140cm sur tout le quai
- Sortie de 210cm au moins sur la partie en face porte centrale bus, sur 150 cm de large

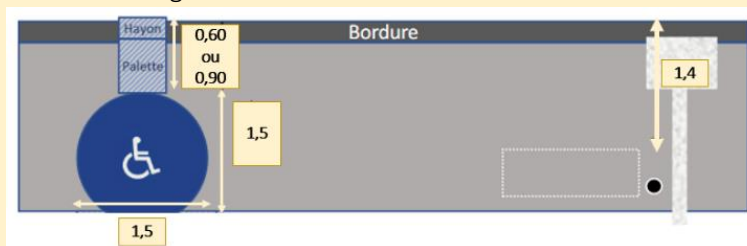


Tableau 19 : précisions sur la configuration des points d'arrêt

4.3.3 Les bordures

S'agissant des bordures, l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescription techniques pour la mise en accessibilité des points d'arrêt précise : « L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. »

Les obligations réglementaires concernant les bordures sont donc relativement floues. Toutefois, l'implantation d'une bordure différenciée au droit d'un quai est un élément important qui réduit les lacunes verticales et horizontales. Ces aménagements facilitent l'accès au véhicule pour les personnes en fauteuil, les personnes marchant difficilement, et les personnes déficientes visuelles.

Différents types de bordures existent :

Types de bordures	Illustration	Avantages	Inconvénients
La bordure basse		-	A éviter pour des raisons d'accès au véhicule et de sécurité du piéton
La bordure standard		Quai non différencié, pas de dépenses supplémentaires	Le conducteur n'accoste pas au plus près. Lacune importante si le bus ne s'agenouille pas

La bordure biaisée



Quai de 18 à 21cm. Le bus peut accoster au plus près, permettant ainsi une réduction des lacunes, même sans agenouillement

La roue risque de monter sur le quai si le granit n'est pas assez poli. Création de pente entre le quai et le trottoir

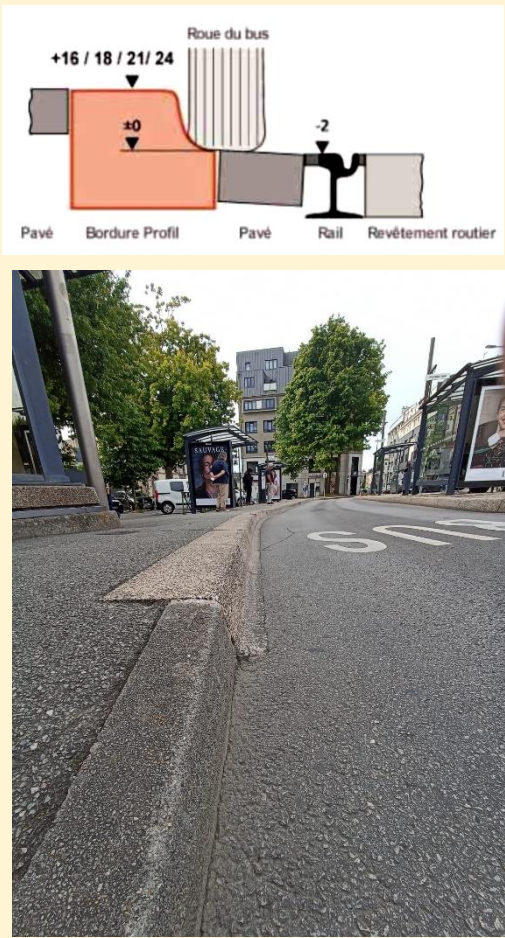
La bordure de Kassel	 Le diagramme illustre le profil d'une bordure de quai. Les hauteurs indiquées sont +16 / 18 / 21 / 24 cm pour la roue du bus, ±0 cm pour la bordure profil, et -2 cm pour le rail. Les matériaux sont identifiés comme Pavé, Bordure Profil, Pavé, Rail et Revêtement routier. La photo en dessous montre une bordure de quai en béton sur une rue asphaltée.	Quai à 18cm. Réduction maximale des lacunes. La roue ne monte pas sur le quai	Solution couteuse. Pente entre le quai et le trottoir
-----------------------------	---	--	--

Tableau 20: précisions sur les bordures

4.3.4 L'information aux points d'arrêt

	Liste des éléments	Accessibilité	Sécurité	Observations
1	Lignes de transport et leur destination indiquées à chaque point d'arrêt.			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12 Permet de repérer et identifier le point d'arrêt : lecture du nom du point d'arrêt et de la ligne qui y passe, systèmes d'informations (fiches horaires, n° de téléphone, plan...) à hauteur accessible.
	Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne sont indiqués en caractères de 12cm de hauteur minimum			
2	Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée.			Veiller aussi à la cohérence des aménagements sur le réseau, afin d'offrir un repère visuel identique et récurrent pour les déficients visuels et mentaux.
	Il doit commencer par une lettre majuscule et comporter des caractères d'au moins 8cm de hauteur			
3	Système d'information situé entre 0,90m et 1,30m de hauteur (fiches horaires, commandes...)			
4	Les informations visuelles présentes au point d'arrêt sont facilement compréhensibles,			Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007 §12

lisibles en toutes conditions. Elles doivent être inscrites avec des couleurs contrastées par rapport au fond

Tableau 21 : Obligations réglementaires liées à l'information

Illustrations concernant l'information :

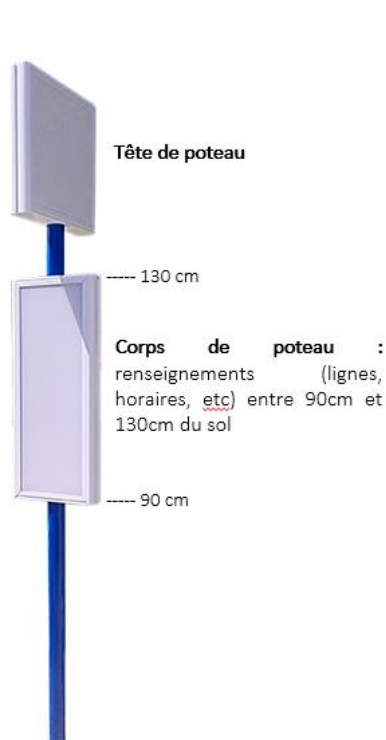


Figure 3 : exemple de poteau d'arrêt. Réalisation : Mobhilis



Figure 4: exemple de tête de poteau, Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort, Cerema.

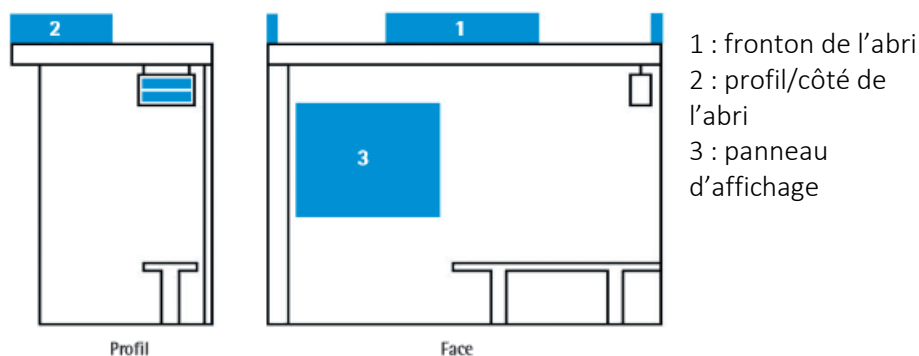


Figure 5 : traitement de l'information au niveau des abris. Source : Cerema

4.4 Mise en place de référentiels d'aménagement

Prenant en compte les différents éléments précités, trois référentiels d'aménagement (propres aux milieux urbain, périurbain et rural) ont été soumis au SMTPCVSM pour validation.

5. Diagnostic des points d'arrêt sur les communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade

5.1 Les six étapes de la chaîne de déplacement

La chaîne de déplacement se compose de six étapes, que nous pouvons décrire comme suit :

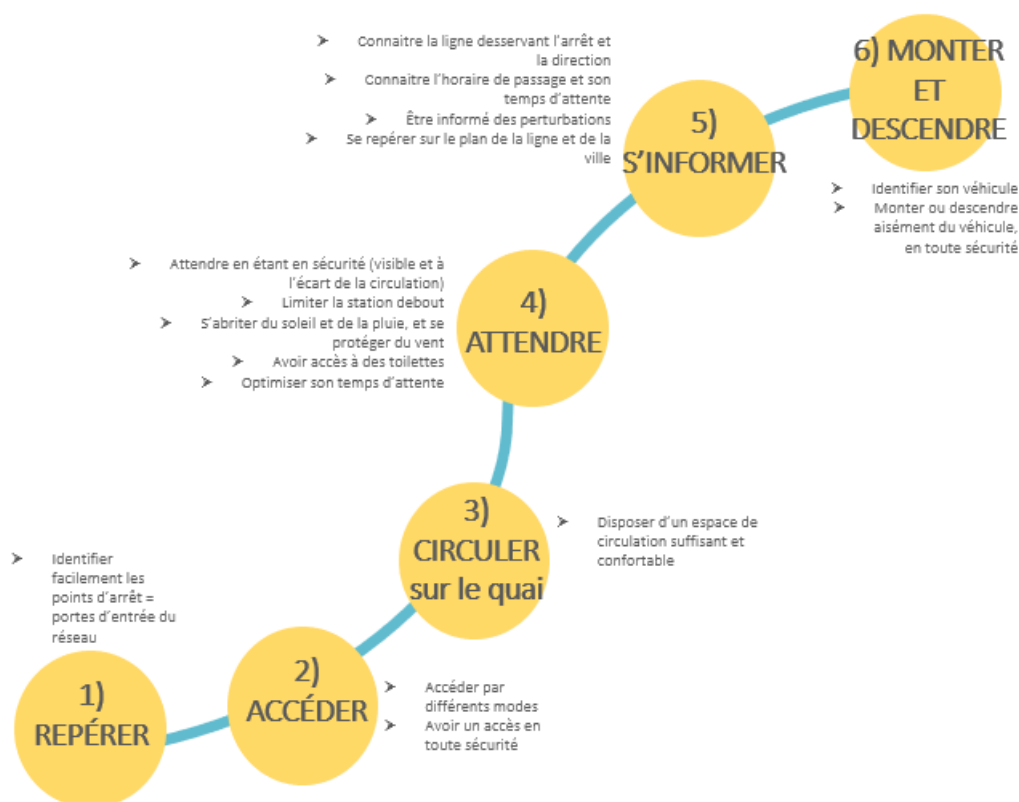


Figure 6: les étapes de la chaîne de déplacement. Réalisation : Mobhilis.

Les difficultés rencontrées par les quatre grandes familles de handicap mentionnées dans la partie « Les remarques des associations » en page 26⁷ peuvent se résumer dans le tableau ci-contre.

	Difficultés rencontrées	En lien avec l'utilisation des transports publics
Handicap auditif	comprendre des informations orales entendre des signaux d'alerte se concentrer dans des ambiances sonores et visuelles inconfortables	communiquer avec le conducteur comprendre les cas d'alerte ou de perturbation utiliser les transports pendant les heures de pointe
Handicap visuel	se repérer dans l'espace s'orienter recevoir les informations visuelles trouver un point précis	se déplacer jusqu'au point d'arrêt repérer le point d'arrêt identifier le véhicule, la ligne et la direction trouver la porte du véhicule pour monter/descendre acheter son billet et le composer identifier son arrêt de destination
Handicap moteur	se déplacer se mouvoir aisément coordonner ses mouvements attraper, manipuler des objets (type poignée de porte) attendre en station debout	accéder au point d'arrêt et au véhicule monter/descendre du véhicule atteindre l'emplacement UFR ou une place assise acheter son billet et le composer se positionner à l'arrêt
Handicap mental, psychique ou cognitif	comprendre se faire comprendre se repérer dans l'espace et/ou dans le temps se concentrer mémoriser analyser maîtriser la lecture et/ou l'écriture gérer le stress	communiquer avec le conducteur repérer le point d'arrêt comprendre les informations se repérer sur les plans de lignes identifier la ligne et la destination gérer le stress en cas de perturbation

Tableau 22: Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort - Cerema.

⁷ Handicap auditif, visuel, moteur et mental, psychique

5.1.1 Repérer le point d'arrêt

5.1.1.1 Principes de la matérialisation des points d'arrêt

La matérialisation des points d'arrêt est une condition sine qua non au bon repérage du réseau et à son utilisation.

La personne en situation de handicap, quelle que soit sa déficience, doit pouvoir repérer le point d'arrêt dans son environnement avant d'y accéder et comprendre qu'il s'agit d'un arrêt de transport collectif.

Cela nécessite la mise en place d'éléments de repérage visuels, tactiles et/ou sonores : poteau, abri, zigzag, panneau C6, revêtement contrasté, bande tactile/de guidage, borne sonore, etc.

5.1.1.2 Matérialisation des points d'arrêt : observations sur le réseau Karulis

De manière assez globale, nous avons observé sur les points d'arrêt situés sur les territoires de Sainte-Anne, Saint François et la Désirade une faible matérialisation des points d'arrêt. 262 points d'arrêt (sur les 385 audités) ne possèdent en effet aucun élément de matérialisation.

Equipement	Nb. de PA équipés	%
Poteau d'arrêt	99	25,7
Abri	49	12,7
Zigzag	32	8,3
C6	6	1,5

Aucune
matérialisation
on
Le Relais du
Moulin -
Sainte Anne



Abri + poteau + zigzag permettent ici
de repérer aisément le PA
Bois Jolan – Sainte Anne

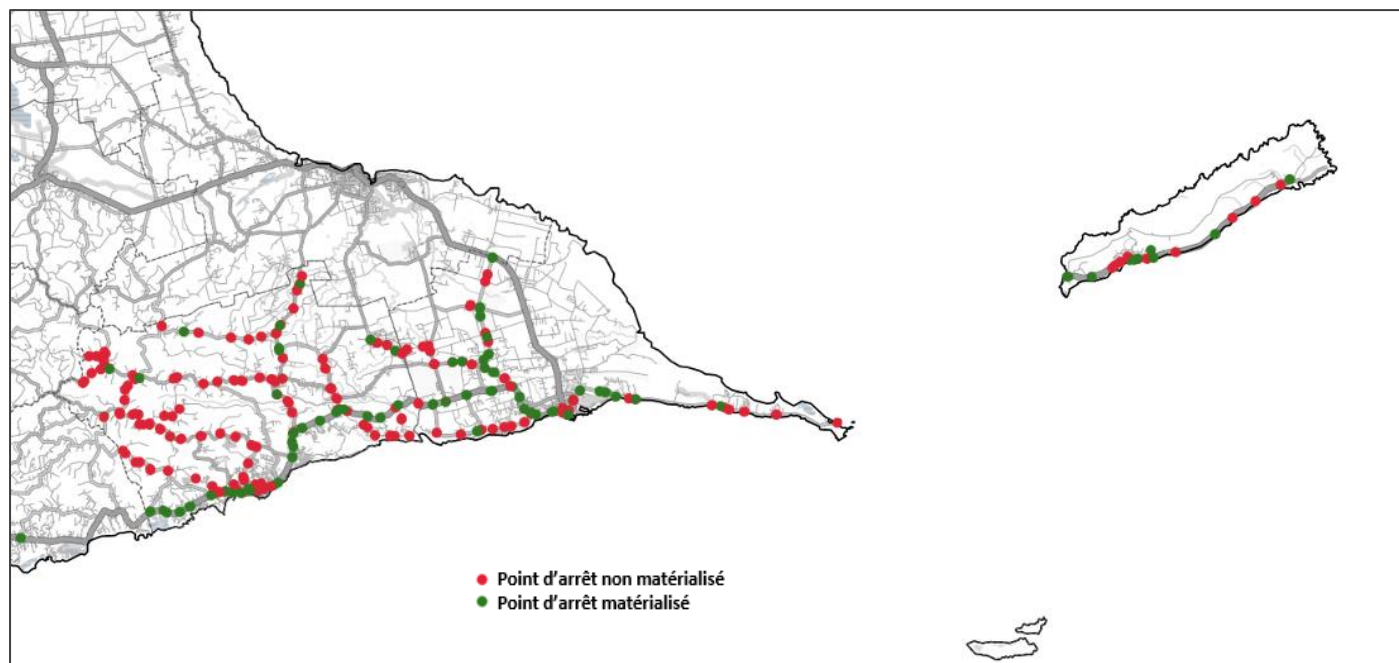


Seule matérialisation en place : un ancien poteau
Landrieux - Saint François

Tableau 23: taux d'équipement des points d'arrêt audités

Ainsi, et tel que nous pouvons le constater sur la carte présentée ci-après, l'absence de matérialisation des points d'arrêt concerne l'ensemble du territoire d'étude. Un tableau présenté en annexe vient compléter cette carte, listant par commune les points d'arrêt concernés par cette absence de matérialisation.

Figure 7: carte des points d'arrêt non matérialisés sur les communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade. Réalisation : Mobhilis



5.1.1.3 Principes de l'identification des points d'arrêt

Les usagers doivent aussi savoir le nom du point d'arrêt et les lignes qui le desservent.

Il est ainsi primordial d'afficher le numéro des lignes sur le support (poteau ou abri), aux dimensions réglementaires : l'affichage sur les grilles horaires ne suffit pas, surtout dans le cas où l'accès à ces grilles est difficile.

5.1.1.4 Identification des points d'arrêt : observations sur le réseau Karulis

	Nom/n° lignes – Répartition en nombre de points d'arrêt	Nom de l'arrêt – Répartition en nombre de points d'arrêt
Conforme	-	
Non conforme	15	102
Absent	370	283
Total	385	385

Tableau 24: qualité de l'identification des points d'arrêt

Comme nous pouvons le constater dans le tableau ci-dessus, l'identification des points d'arrêt n'est pas aisée sur le réseau Karulis :

- La quasi-totalité des points d'arrêt audités (96%) souffrent en effet d'une absence d'indication des noms/n° de lignes ;

- 73,5% des points audités souffrent d'une absence d'indication du nom de l'arrêt ; le reste souffrant d'une absence de conformité des éléments affichés.

Non conformités observées sur l'ensemble des poteaux des points d'arrêt audités :

- Généralement **mal orientés** (non perpendiculaires à l'axe de la chaussée) ;
- Nom de l'arrêt qui ne fait pas 8cm ;
- Nom/n° de ligne et destination absents ;
- Problème des anciens poteaux bleus encore présents ;

Non conformités observées sur les abris des points d'arrêt audités :

- Absence de tout ou partie des informations à inscrire sur le profil et le fronton de l'abri ;
- Non-respect de la charte graphique du réseau Karu'lis.



Poteau mal orienté, absence du nom/n° de lignes qui desservent ce PA + nom de l'arrêt trop petit

Morne à Cayes - Saint François



Absence d'indications

Plage du Souffleur – La Désirade



Présence d'informations relatives à l'ancien réseau > risque de confusion

Galbas – Sainte Anne

5.1.2 Accéder au point d'arrêt

5.1.2.1 Principes de l'accès aux points d'arrêt via les cheminements

Pour accéder au point d'arrêt, il est important d'offrir un **espace de circulation et de giration suffisant et confortable** (notamment pour les UFR). La présence de mobiliers urbains ne doit pas venir entraver cette circulation.

Le cheminement doit être d'une largeur minimale de **140cm**, et présenter **un sol non meuble et non glissant**. La pente et le dévers doivent être respectivement inférieurs à **4%** et **2%**.

5.1.2.2 Accès aux points d'arrêt via les cheminements : observations sur le réseau Karulis

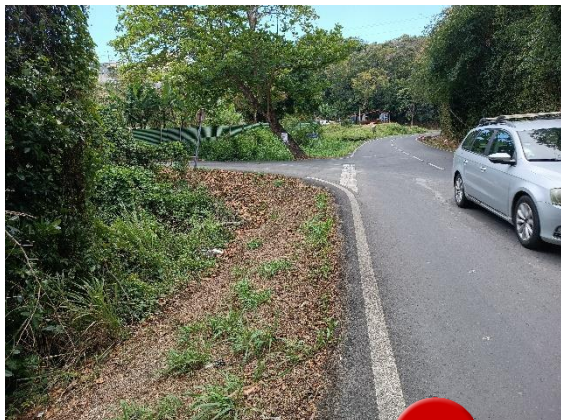
	Cheminements Répartition en nombre de points d'arrêt
Conforme	51
Non conforme	315
Absent	19
Total	385

Tableau 25: qualité de l'accès aux points d'arrêt via les cheminements

Seuls 13% des PA offrent des cheminements conformes.



Ici ces deux types de cheminements sont conformes : largeur suffisante, absence de pente et de dévers, sol non meuble et non glissant. Cinq cent pas – Sainte Anne Ecole de Deshauteur – Sainte Anne



Absence de cheminement piéton > les usagers doivent marcher sur la chaussée
Domaine Dubellay
Morne Vallette - Saint François



Des cheminements non conformes (sol enherbé et dégradé) > non-conformité des cheminements qui concernent de nombreux PA (315/385 PA)
Belle Place - Sainte Anne

5.1.2.3 Principes de l'accès aux points d'arrêt via les traversées

Les traversées piétonnes doivent permettre au voyageur de rejoindre le point d'arrêt dans les meilleures conditions possibles. La **sécurité** est primordiale, c'est pourquoi il faut mettre l'accent sur les aménagements dans les zones potentiellement dangereuses (routes à 90km/h, manque de visibilité due à une sortie de virage...)

Elles doivent par ailleurs offrir des **conditions d'accessibilité optimales** et respecter les éléments réglementaires énoncés en page 32.

5.1.2.4 Accès aux points d'arrêt via les traversées : observations sur le réseau Karulis

	Traversées Répartition en nombre d'arrêts
Conforme	1
Non conforme	37
Absent	149
Total	198

Tableau 26: qualité de l'accès aux arrêts via les traversées

Le tableau de répartition des traversées auditées ci-dessus met en lumière un problème d'accès aux points d'arrêt via les traversées. En effet, plus de 75% des arrêts souffrent d'une absence de traversées aux abords ; le reste étant concerné par une absence de conformité.



Traversées non conformes et dangereuses

Bois Jolan – Sainte Anne



L'absence de bateau combinée à la présence de bordures au niveau de l'ilot viennent entraver l'accessibilité de cette traversée

Lycée de Gissac – Sainte Anne



Sol dégradé au niveau de la traversée

Ecole de Saint Protais – Sainte Anne

5.1.3 Circuler sur le quai

5.1.3.1 Principes de circulation au droit des points d'arrêt

Les cheminements présents au droit du points d'arrêt doivent respecter les mêmes obligations que les cheminements aux abords de ceux-ci à savoir être d'une largeur de 140cm, présenter un sol non meuble et non glissant ainsi qu'une pente et un dévers respectivement inférieurs à 4% et 2%.

5.1.3.2 Circulation au droit des points d'arrêt : observations sur le réseau Karulis

5.1.4 Circuler sur le quai



- Absence de pente et de dévers
- La présence d'abris et de poteaux n'entravent pas la circulation : largeur suffisante
- Sol meuble et non glissant

Lycée de Gissac – Sainte Anne



La nature du sol et la présence de débris viennent largement entraver la circulation au niveau du PA

Pierre et Vacances – Sainte Anne



La largeur et la nature du sol au niveau du PA ne permettent pas d'y circuler

Bourg – La Désirade

5.1.5 Attendre au point d'arrêt

5.1.5.1 Principes d'attente aux points d'arrêt

La configuration du point d'arrêt doit permettre d'offrir aux usagers **un espace d'attente en dehors et à l'écart de la chaussée**.

L'aménagement d'un quai « en dur » avec la présence de **bordures et/ou d'éléments séparateurs avec la chaussée** offrant une **visibilité dégagée**, ainsi que la présence d'éclairages permettent de proposer un niveau de sécurité minimal.

Dans la mesure du possible, le point d'arrêt doit également permettre d'attendre en se protégeant (du soleil, des intempéries) et en se reposant. L'attente au point d'arrêt intègre donc des notions de sécurité, mais également de **confort**. En ce sens, la mise en place d'un **abri** en est un facteur facilitant.

Si un abri est mis en place, il doit permettre une attente en sécurité et dans de bonnes conditions de protection aux intempéries.

Il dispose également de **dimensions suffisantes** pour faciliter la **rotation d'un fauteuil roulant (150cm de diamètre)** et **ne comporte pas d'obstacle infranchissable** au fauteuil roulant (ressaut, pente...).

Il est recommandé de mettre en place des abris **ouverts ou disposant de parois transparentes** pour permettre aux usagers de voir le véhicule arriver.

Il est également recommandé de proposer **une assise de 40 à 50cm de hauteur**, disposant idéalement d'un dossier et d'un accoudoir.

5.1.5.2 Attente aux points d'arrêt : observations sur le réseau Karulis

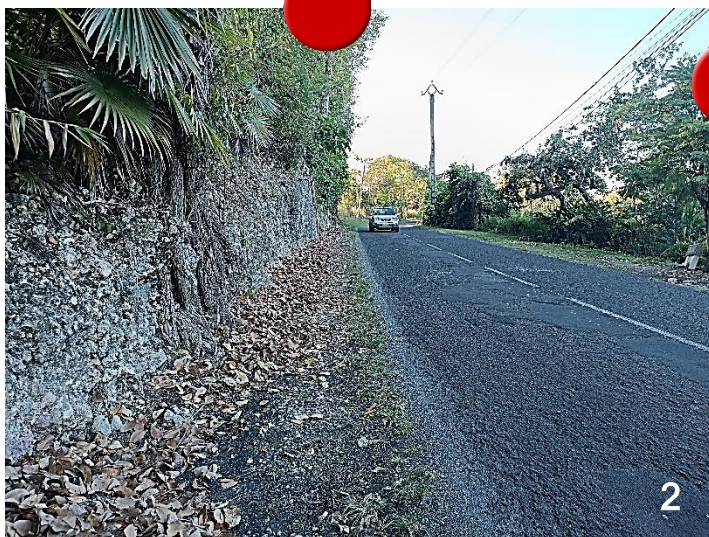


L'absence d'espace utilisateur ne permet pas d'attendre le véhicule en sécurité.

1) Impasse du Yucca – Sainte Anne

2) Carrefour Codet – Sainte Anne

3) Beauséjour – La Désirade





Ici, l'attente peut se faire en sécurité grâce à :

- La présence d'un espace d'attente aménagé, disposant de bordure
- La présence de l'encoche (qui accroît la séparation physique avec la chaussée)
- L'abri + le poteau + le zigzag qui permettent à ce PA d'être visible

French route de bois jolan – Sainte Anne

S'agissant des observations réalisées sur les territoires de Sainte Anne, Saint François et la Désirade au niveau du confort d'attente, il convient de noter que :

- seuls 49 points d'arrêt (13%) disposent d'un abri (parmi lesquels 9 ont été jugés impraticables)
- seuls 48 points d'arrêt disposent d'une assise (parmi lesquelles 40 ont été jugées non conformes)



- Deux abris impraticables (photos 1 et 2)
 - Abri non accessible + opacité de la paroi (photo 3)
- 1) Le Balaou – Saint François
 - 2) Baie-Mahault 2 – La Désirade
 - 3) Bourg – La Désirade



Abri accessible et aux dimensions suffisantes. Il est, de plus, en bon état et dispose d'une paroi transparente pour voir les véhicules arriver.
Durivage - Route Du Club Med – Sainte Anne

5.1.6 S'informer sur le réseau au point d'arrêt

5.1.6.1 Principes de l'information mise à disposition aux points d'arrêt

Pour être accessibles, les panneaux doivent apporter des **informations claires sur les lignes, les horaires, les tarifs, les numéros de téléphone en cas de problème.**

Les informations présentes au point d'arrêt doivent donc être **lisibles et compréhensibles** par le voyageur :

- Hauteur de caractères et contrastes suffisants
- Informations non dégradées
- Non retournées
- Non déchirées
- Non caduques, etc...

Les informations doivent de plus être **accessibles de tous** :

- Le cadre doit être situé entre 90 et 130cm de haut
- Le cadre doit profiter d'un espace d'usage à proximité de 80*130cm
- Absence de ressaut trop haut
- Largeur de passage pour y accéder d'au moins 140cm

5.1.6.2 Information mise à disposition aux points d'arrêt : observations réalisées sur le réseau Karulis

L'audit réalisé sur les communes de Sainte-Anne, Saint François et la Désirade ont permis de mettre en lumière la faible mise à disposition des informations au niveau des points d'arrêt ainsi que les problèmes d'accès dont elles souffrent.

Ainsi :

- L'Information est présente dans seulement 92 des 385 PA audités
- Information incomplète : en général, seuls les horaires sont disponibles
- L'information est globalement concernée par des problèmes de contrastes

■ Quelques détériorations constatées

- Lorsqu'elle est présente, elle est néanmoins dans la totalité des cas concernée par au moins un problème d'accès :
 - Information trop haute/basse : 91 points d'arrêt sur les 92 qui offrent une information
 - Espace d'usage insuffisant (<80*130cm au droit de l'information) : 32 points d'arrêt sur les 92 qui offrent une information
 - Présence d'un ressaut trop haut : 10 points d'arrêt sur les 92 qui offrent une information
 - Largeur de passage insuffisante (<140cm) : 2 points d'arrêt sur les 92 qui offrent une information



Seul poteau dont la hauteur du panneau est satisfaisante. Pour autant, son accès est compliqué.
Les Galets – La Désirade



Problème d'accès à l'information et contraste insuffisants
Ffrench Route de Bois Jolan – Sainte Anne



Dégradation de l'information

5.1.7 Monter et descendre du véhicule

5.1.7.1 Principes pour permettre et faciliter la montée/descente des passagers

L'aménagement du quai doit idéalement se faire sur un **espace rectiligne** afin de faciliter l'accostage du véhicule, et présenter des **hauteurs de bordures suffisantes**, et en **concordance avec le matériel roulant**. Afin d'assurer l'accessibilité aux UFR, un **espace respectant les dimensions minimales (210*150 au minimum)**, au niveau de la porte centrale doit par ailleurs être présent (sauf si possibilité de mettre en place un TAD). Les **éléments qui font obstacles à la bonne montée/descente des usagers** sont également à **prohiber** : potelets, barrières, véhicules garés, etc.

Freins à la bonne montée/descente des usagers	Nb. de PA concernés	%
PA situé en intérieur/extérieur de courbe	204	53
Bordure absente	300	78
Bordure trop basse/haute (inf 14cm ou sup 18cm)	72	18,7
Obstacle entre l'espace d'embarquement et le véhicule	13	3,3

Tableau 27 : points d'arrêt concernés par des problèmes d'accès à l'information



Les véhicules en stationnement font de plus obstacle à la montée/descentes des usagers
Deshauteur – Sainte Anne

5.2 Premières conclusions de l'audit

L'audit d'accessibilité réalisé sur les communes de Sainte Anne, Saint-François et la Désirade a permis de mettre en lumière trois grandes catégories de points d'arrêt :

- Les points d'arrêt classés en Impossibilité Technique Avérée à cause de la présence d'une pente supérieure à 5%, conformément à l'article D1112-15 du Code des Transports et/ou lorsque l'espace d'embarquement ne dispose pas de l'espace suffisant (210 cm de profondeur) permettant le déploiement d'une palette
- Les points d'arrêt à déplacer
- Les points d'arrêt qui peuvent être maintenus à leur localisation actuelle mais qui peuvent nécessiter des travaux lourds ou légers

La ventilation des points d'arrêt en fonction des données d'audit qui avaient été recueillies et de leur commune s'établit comme suit :

	A déplacer	ITA	Maintenir		Total général
			Travaux lourds	Travaux légers	
La Désirade	2	11	17	-	30
Sainte-Anne	12	99	92	36	239
Saint-François	2	31	63	19	116
Total général	16	142	172	55	385

5.2.1 Points d'arrêt en ITA

Comme nous venons de le constater, 142 points d'arrêt ont été classés comme étant en Impossibilité Technique Avérée.

La liste des points d'arrêt classés en ITA est présentée en Annexe 4.

Communes	Nombre de points d'arrêt concernés pas une ITA
La Désirade	11
Sainte-Anne	99
Saint François	32
Total général	142

La carte ci-après présente par ailleurs la répartition géographique des points d'arrêt placés en ITA

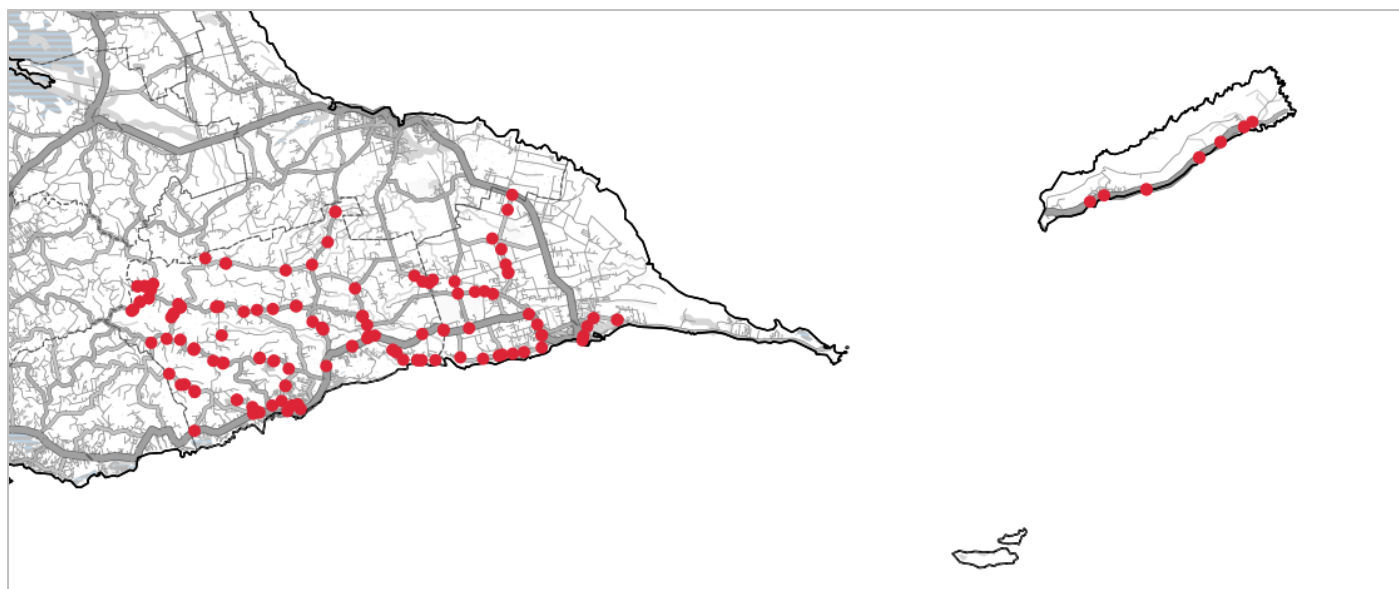


Figure 8: carte de la répartition des points d'arrêt classés en ITA. Réalisation : Mobhilis

5.2.2 Points d'arrêt à déplacer

L'analyse des points d'arrêt a également conduit à dresser un listing des points d'arrêt que nous préconisons de déplacer. Le listing précis est présenté en Annexe 5.

Étiquettes de lignes	Nombre de ID_Point
La Désirade	2
Sainte-Anne	12
Saint-François	2
Total général	16

5.2.3 Points d'arrêt à maintenir moyennant des travaux (lourds ou légers)

Enfin, un certain nombre de points d'arrêt peuvent être maintenu dans leur localisation et peuvent continuer à fonctionner, moyennant la réalisation de travaux, qui peuvent être lourds ou légers (listing présenté en Annexe).

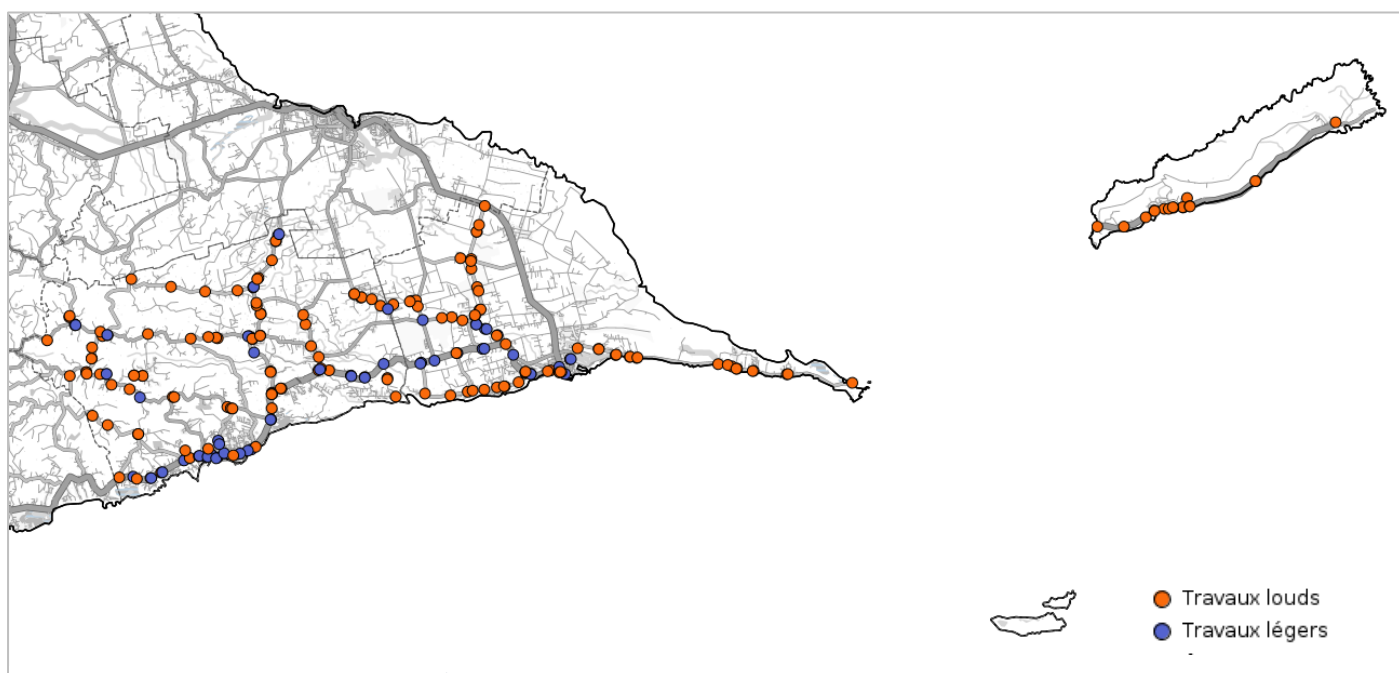


Figure 9: carte de répartition des points d'arrêt nécessitant des travaux lourds ou légers. Réalisation : Mobhilis

6. Actualisation du SD'AP réalisé en 2015

6.1 Précisions sur le contexte de cette étude

Pour rappel, le cabinet Mobhilis a été missionné par le SMTPCSM pour **réaliser le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé sur les communes ayant intégré son périmètre en 2015** (à savoir Sainte-Anne, Saint François et la Désirade), mais aussi **pour actualiser le SD'AP** qui avait été précédemment réalisé en 2014-2015 (et qui concernait uniquement les communes de Pointe à Pitre, Baie-Mahault, les Abymes et le Gosier).

L'actualisation du SD'AP réalisé en 2015 devait initialement s'appuyer sur les retours des différents gestionnaires de voirie (Routes de Guadeloupe, ainsi que les quatre communes citées ci-avant). Un courriel leur avait été adressé en date du 13 avril 2023 reprenant, pour chacun d'entre eux, les points d'arrêt pour lesquels les adaptations à réaliser étaient de leur ressort ; informations qui permettaient, le cas échéant, de réinjecter les travaux non réalisés dans la programmation définie dans le cadre de la présente étude.

Sans retour de leur part et donc sans possibilité d'actualiser le SD'AP réalisé en 2015, le SMTPCSM a pris la décision de relancer un audit sur un **échantillon d'une centaine de points d'arrêt**, permettant ainsi d'avoir une vue (même partielle) sur l'état d'avancement des travaux prévus.

L'échantillon avait été défini conjointement avec le SMTPCSM selon les critères suivants :

1. Sélection uniquement d'arrêts qui avaient été définis comme étant **prioritaires** durant l'étude réalisée en 2014-2015
2. Sélection des arrêts ayant les plus **fortes fréquentations** (plus de 10000 voyageurs par an)
3. Sélection des points d'arrêt qui avaient été identifiés en 2015 comme faisant l'objet de **travaux lourds**
4. Respecter, dans la mesure du possible une **représentativité** des quatre communes, au prorata du nombre de points d'arrêt présents sur leur territoire

La liste des points d'arrêt concernés par le réaudit est présentée en annexe 7.

6.2 Constats généraux de l'étude comparative

Le réaudit réalisé sur l'échantillon d'une centaine de points d'arrêt a permis de constater que pas ou peu de correctifs visant à améliorer l'accessibilité des points d'arrêt avaient été réalisés depuis 2015 sur les territoires de Pointe à Pitre, Baie-Mahault, le Gosier et des Abymes.

En effet, hormis quelques points d'arrêt spécifiques ayant fait l'objet d'aménagements, la grande majorité des points d'arrêt de l'échantillon sont restés tels quels. Une petite part a même vu son niveau d'accessibilité être dégradé.

6.2.1 Améliorations constatées

6.2.1.1 Création d'un espace d'attente

Quelques points d'arrêt qui souffraient de l'absence d'un espace d'attente ont connu des améliorations sur ce sujet.

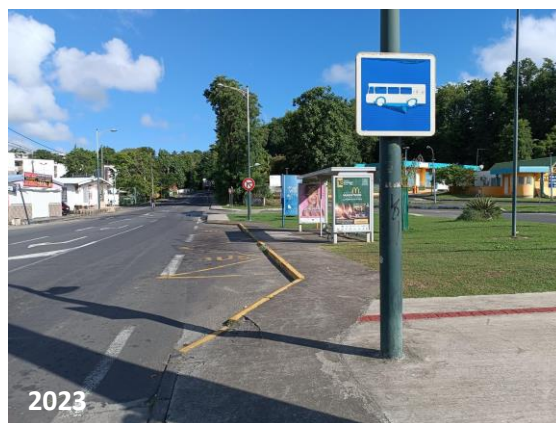


Rond-point du Pavillon, Baie-Mahault



2023

6.2.1.2 Amélioration de la circulation sur le quai



Université, Pointe à Pitre

6.2.1.3 Amélioration de la circulation sur le quai et amélioration en parallèle de l'embarquement



Raspail, Pointe à Pitre

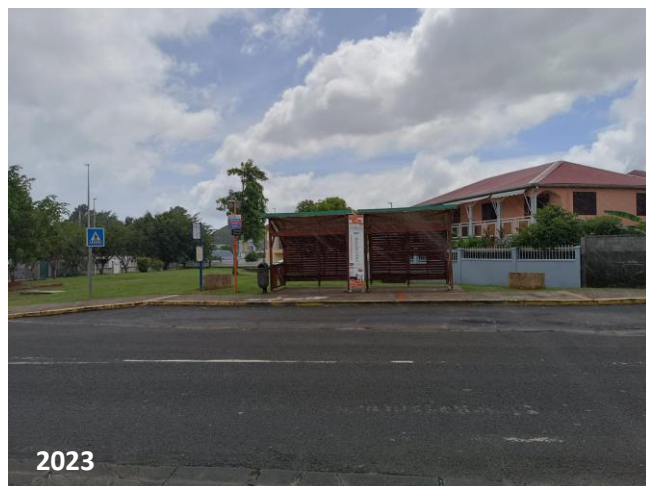


Abymes Centre (Daniel Capou)

6.2.1.4 Mise en place d'un abri



Stade, Baie-Mahault



6.2.1.5 Mise en place d'un poteau



Centre Commercial Destreland



6.2.2 Dégradation sur l'accessibilité des points d'arrêt intervenues entre 2015 et 2023



Milenis



2023



Légitimus



2023

6.3 Conclusions de l'analyse comparative

La faible proportion des points d'arrêt constitutifs de l'échantillon qui ont été concernés par une amélioration de leur niveau d'accessibilité nous conduits à formuler plusieurs propositions pour la mise à jour du SD'AP réalisé en 2015 :

- Pour la centaine de points d'arrêt composant l'échantillon :
 - Prise en compte des nouveaux résultats d'audit et intégration dans la programmation prévisionnelle d'investissements des chiffrages actualisés
- Pour les autres points d'arrêt qui ont fait l'objet d'un audit d'accessibilité en 2015 mais qui n'ont pas été réanalysés en 2023 :
 - réintégration des éléments audités en 2015 et report des chiffrages (toutefois mis à jour au vu de l'inflation) dans la nouvelle programmation.

7. L'information

7.1 L'information au format papier

Les « plus » de l'information papier	Les « moins » de l'information papier
Diverses informations proposées au format papier : fiches horaires, plan du réseau etc ➤ Mêmes documents que ceux proposés au format pdf sur le site internet	Information qui n'est pas toujours lisible
	Information qui n'est pas toujours à jour

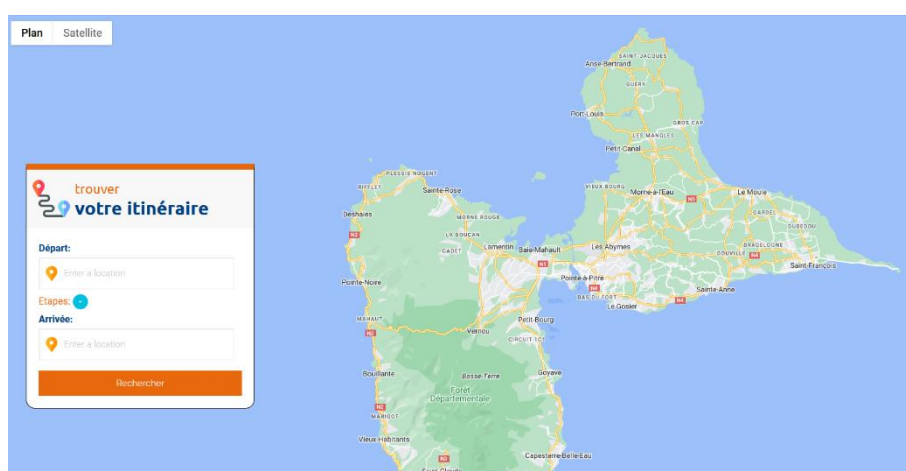
Tableau 28: forces et faibles de l'information papier mise à disposition des usagers



7.2 L'information sur le site internet

7.2.1 Les « plus » de l'information présente sur le site internet

- Un site à l'ergonomie moderne
- Charte graphique qui reprend les couleurs du réseau
- Plusieurs documents à télécharger : plans du réseau, fiches horaires...
- Logos des partenaires
- Une communication sur les actualités du réseau et les infos trafic
- Possibilité de recharger son titre de transport en ligne
- Possibilité de contacter le service client : suggestions, réclamation, objets perdus, pass perdu
- Calculateur d'itinéraire



7.2.2 Les « moins » de l'information présente sur le site internet

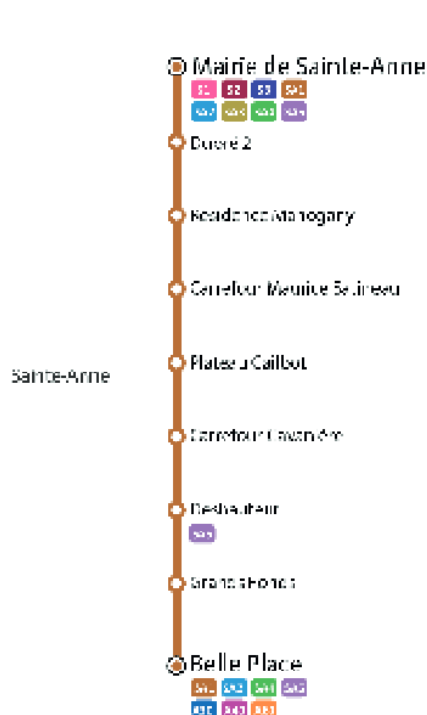
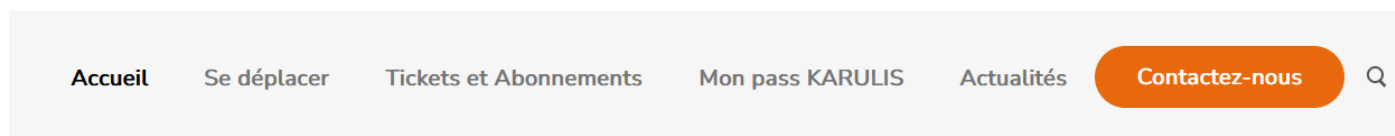
- Des contrastes en partie insuffisants
- Des images sans texte alternatif
- Calculateur d'itinéraire non fonctionnel
- Pas d'info sur les arrêts accessibles
- Plans :
 - Non consultables directement sur le site (téléchargement en pdf uniquement mais peu pratique)
 - Complexité des plans proposés : absence de hiérarchisation des lignes notamment + ligne S1

■ Fiches horaires :

- Fiches horaires de certaines lignes **absentes** : AE, Z et ligne de la Désirade
- Certains **thermomètres** de lignes totalement **flous**
- Thermomètres de ligne non complets et **non lisibles** (via liseuse d'écran)

■ Tarifs et abonnements :

- Tarification complexe
- Certaines informations peu explicites : formulaires STAC et RDL et absence de rappel des différentes zones tarifaires

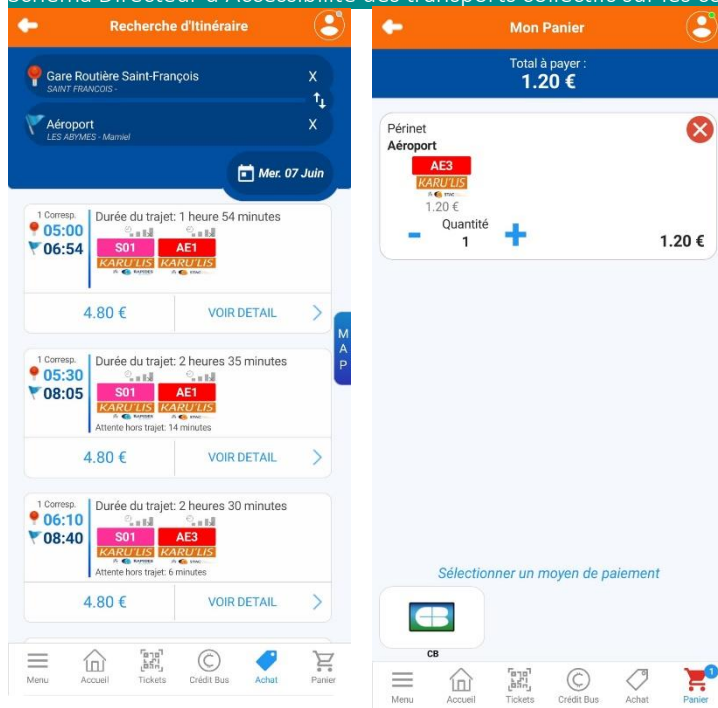


Contrastes par exemple insuffisants sur le bandeau et thermomètre de ligne illisible

7.3 L'information sur l'application

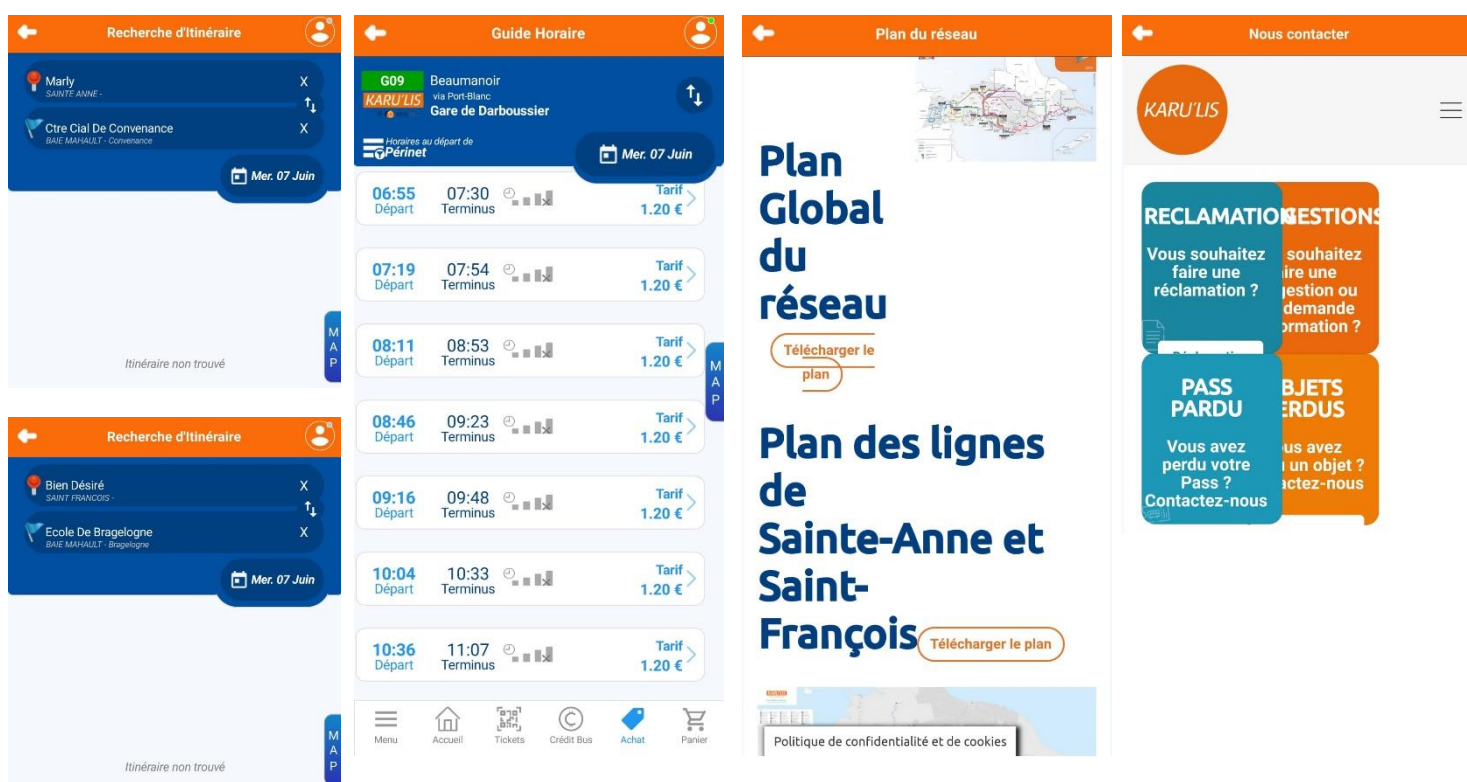
7.3.1 Les « plus » de l'information présente sur l'application

- Calculateur d'itinéraire proposé avec descriptif du coût du trajet
- Horaires en temps réels
- Guide horaire proposant même les horaires de lignes n'appartenant pas au réseau Karulis (Bouillante, Capesterre, Anse Bertrand, etc)
- Achat de titres dématérialisés possible
- Actualités
- Rubrique « Nous contacter »



7.3.2 Les « moins » de l'information présente sur l'application

- Calculateur d'itinéraire qui ne fonctionne pas pour tous les itinéraires
- Légère complexité pour utiliser le guide horaire et des contrastes qui ne semblent pas suffisants
- Section « Plan du réseau » qui s'affiche mal à l'écran > problème de lisibilité
- Plan du réseau que l'on ne peut pas agrandir directement sur l'application > obligation de le télécharger en pdf
- Toutes les actualités non présentées
- Problème d'affichage de la rubrique « Nous contacter » > impossibilité d'utiliser cette fonctionnalité
- Contrastes globalement insuffisants



8. Les véhicules

8.1 Éléments généraux sur le parc de véhicules audités

- **43 véhicules** circulant sur les lignes scolaires et régulières des communes de Sainte Anne, Saint François et la Désirade **ont été audités** dans le cadre de cette étude
- Des difficultés à obtenir ces informations, et **une liste qui n'était pas à jour pour les véhicules scolaires**
- Une organisation importante et une adaptation aux disponibilités des véhicules ont été nécessaires
- **Age moyen des véhicules audités : 7,7 ans**
 - 20 véhicules / 43 ont moins de 5 ans
 - 8 véhicules / 43 ont plus de 15 ans

8.1.1 Les points forts constatés sur le parc de véhicules audités

Lignes régulières : véhicules oranges > facilement identifiables et repérables dans leur environnement



Une communication sur les possibilités d'accès aux PMR et UFR



Hayon élévateur : 9 véhicules équipés et 13 prédisposés au système



38/43 véhicules disposent d'une main courante



8.1.2 Les points faibles constatés sur le parc de véhicules audités

Essentiellement des planchers hauts (42/43 véhicules)



20/43 véhicules totalement inaccessibles aux UFR (ni palette, ni hayon, ni prédisposés aux systèmes)

31/43 véhicules ne disposent pas de contrastes de marches, ou de faibles contrastes



21/43 véhicules :

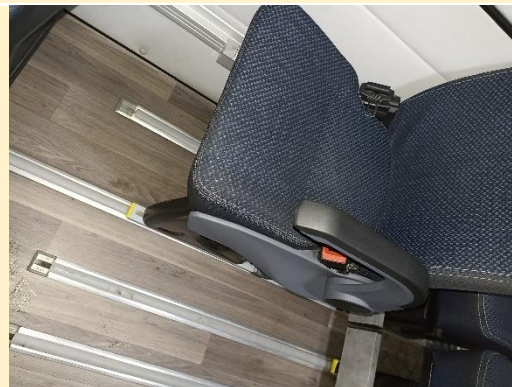
- ne disposent d'aucune information à l'avant, à l'arrière et sur le côté du véhicule
- ou disposent d'une info qui ne respecte pas les critères minimaux (hauteur et contrastes des caractères)



Seuls 5 véhicules /43 disposent d'une information sonore à l'extérieur du véhicule



Seuls 10 véhicules disposent d'un emplacement UFR



Aucun véhicule dispose d'un plan de ligne à l'intérieur

Seuls 16 véhicules / 43 présentent un sol contrasté et antidérapant



Seuls 10/43 véhicules disposent de barres de maintien et/ou de poignées contrastées



Seuls 3/43 véhicules disposent d'une information sonore à l'intérieur du véhicule

[illegible]

9. Annexes

Annexe 1 : listing des associations contactées et entretiens réalisés

Structures contactées	Commentaire Mobhilis
KAHMA	Entretien réalisé
APF	Entretien réalisé
SERAC	Entretien réalisé
Kou 2 <3	Entretien réalisé
Association Soleil Klere Nou	Association contactée mais pas de retour
UDAG	Association contactée mais pas de retour
Kalite pou viv	Association contactée mais pas de retour

Annexe 2 : thèmes abordés lors des entretiens réalisés avec les associations

A- Type(s) de handicap, types de difficultés à se déplacer.

Comment les adhérents perçoivent-ils l'évolution de l'accessibilité sur le territoire ces dernières années ? Ont-ils des exemples concrets concernant cette évolution ?

B- Pratiques de déplacements.

- Comment se déplacent-ils en général
- en général, utilisent-ils plutôt : bus, voiture, à pied...
- quelle est leur fréquence d'utilisation des transports en commun ?
- sur quelles plages horaires ils utilisent les transports en commun ?
- quels motifs d'utilisation des transports en commun (loisir, travail,...) ?
- Quelles lignes sont empruntées ?

Pour les thèmes suivants, à chaque fois on demandera quelles sont les **difficultés** éventuelles d'accessibilité, et quel est pour eux « l'idéal » en termes d'accessibilité.

C- Un avis sur les trottoirs aux abords des arrêts :

- état du trottoir
- largeurs
- obstacles éventuels...

D- Le repérage des arrêts :

- sont-ils facilement repérables dans leur environnement ?
- constats et conseils sur l'affichage des noms de lignes, des directions, du logo...

E- Les informations (horaires, lignes, plans, numéros à appeler) : sont-elles faciles à utiliser ? Présence, lisibilité, accès à ces informations...

On aborde ici aussi l'utilisation des informations disponibles sur le **site internet**.

F- Le mobilier : difficultés d'utilisation des abris (quand ils existent), d'utilisation des bancs ?

G- Le quai/ le trottoir à l'endroit du point d'arrêt : peut-on y accéder facilement, attendre le bus en sécurité ? bien éclairé ? Est-ce qu'on voit bien le bus arriver ?

Quelles sont les difficultés à monter dans le bus ? par exemple, la hauteur de la marche, l'espace entre le quai et le bus, autres difficultés...

H- Les bus : qu'est ce qui est bien, qu'est-ce qui est moins bien en matière d'accessibilité ?

Annexe 3 : listing des points d'arrêt concernés par une absence de matérialisation

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
Sainte Anne	Anse a La Barque (Pierre&Vac)	art_0000000062	pa_0000000042
Sainte Anne	Bel Etang	art_0000000167	pa_0000000110
Sainte Anne	Bel Etang	art_0000000167	pa_0000000111
Sainte Anne	Belle Place	art_0000000082	pa_0000000114
Sainte Anne	Boisvin Ste - Anne	art_0000000071	pa_0000000171
Sainte Anne	Boisvin Ste - Anne	art_0000000071	pa_0000000172
Sainte Anne	Budan St - Anne	art_0000000088	pa_0000000163
Sainte Anne	Budan St - Anne	art_0000000088	pa_0000000164
Sainte Anne	Budan St - Anne 1	art_0000000043	pa_0000000165
Sainte Anne	Budan St - Anne 1	art_0000000043	pa_0000000166
Sainte Anne	Calvaire 1 Ste - Anne	art_0000000186	pa_0000000173
Sainte Anne	Calvaire 1 Ste - Anne	art_0000000186	pa_0000000174
Sainte Anne	Calvaire Saint-Anne	art_0000000049	pa_0000000175
Sainte Anne	Calvaire Saint-Anne	art_0000000049	pa_0000000176
Sainte Anne	Carr Berard	art_0000000135	pa_0000000325
Sainte Anne	Carr Berard	art_0000000135	pa_0000000326
Sainte Anne	Carr Berard 2	art_0000000046	pa_0000000324
Sainte Anne	Carr Berard 2	art_0000000046	pa_0000000323
Sainte Anne	Carr Cavanierie Gaillarbois	art_0000000157	pa_0000000199
Sainte Anne	Carr Chateaubrun 2	art_0000000031	pa_0000000321
Sainte Anne	Carr Chateaubrun 2	art_0000000031	pa_0000000322
Sainte Anne	Carr Codet	art_0000000038	pa_0000000115
Sainte Anne	Carr Codet	art_0000000038	pa_0000000116
Sainte Anne	Carr Goulin St Anne	art_0000000128	pa_0000000117
Sainte Anne	Carr Goulin St Anne	art_0000000128	pa_0000000118
Sainte Anne	Carr Maurice SATINEAU	art_0000000107	pa_0000000268
Sainte Anne	Carr Maurice SATINEAU	art_0000000107	pa_0000000269
Sainte Anne	Carr St Protais	art_0000000072	pa_0000000106
Sainte Anne	Carr St Protais	art_0000000072	pa_0000000107
Sainte Anne	Carr St Protais 2	art_0000000096	pa_0000000104
Sainte Anne	Carr St Protais 2	art_0000000096	pa_0000000105
Sainte Anne	Carrefour Cavanierie	art_0000000102	pa_0000000191
Sainte Anne	Carrefour Cavanierie	art_0000000102	pa_0000000192
Sainte Anne	Carrefour Cavanierie	art_0000000102	pa_0000000193
Sainte Anne	Carrefour Cavanierie	art_0000000102	pa_0000000194
Sainte Anne	Carrefour De Deshauteurs	art_0000000170	pa_0000000135
Sainte Anne	Carrefour De Deshauteurs	art_0000000170	pa_0000000136
Sainte Anne	Carrefour De Gentilly	art_0000000127	pa_0000000329
Sainte Anne	Carrefour De Gentilly	art_0000000127	pa_0000000330
Sainte Anne	Carrefour De Moringlade	art_0000000029	pa_0000000133
Sainte Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000035
Sainte Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000206
Sainte Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000207
Sainte Anne	Castaing Retour	art_0000000089	pa_0000000331

Sainte Anne	Castaing Retour	art_0000000089	pa_0000000332
Sainte Anne	Champs Vert	art_0000000047	pa_0000000343
Sainte Anne	Champs Vert	art_0000000047	pa_0000000344
Sainte Anne	Champs Vert 1	art_0000000189	pa_0000000345
Sainte Anne	Champs Vert 1	art_0000000189	pa_0000000346
Sainte Anne	Chateaubrun 2	art_0000000173	pa_0000000203
Sainte Anne	Chateaubrun 2	art_0000000173	pa_0000000204
Sainte Anne	Cinq Cent Pas	art_0000000194	pa_0000000205
Sainte Anne	Cinq étangs	art_0000000093	pa_0000000159
Sainte Anne	Cinq étangs	art_0000000093	pa_0000000160
Sainte Anne	Cinq étangs 1	art_0000000178	pa_0000000161
Sainte Anne	Cinq étangs 1	art_0000000178	pa_0000000162
Sainte Anne	D?ch?terie Sainte - Anne	art_0000000122	pa_0000000273
Sainte Anne	Decheterie Sainte - Anne	art_0000000122	pa_0000000272
Sainte Anne	Deshauteur	art_0000000136	pa_0000000137
Sainte Anne	Deshauteur	art_0000000136	pa_0000000138
Sainte Anne	Domaine Dubellay Morne Valette	art_0000000165	pa_0000000279
Sainte Anne	Domaine Dubellay Morne Valette	art_0000000165	pa_0000000280
Sainte Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000095
Sainte Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000096
Sainte Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000097
Sainte Anne	Dupre 1	art_0000000019	pa_0000000285
Sainte Anne	Dupre 1	art_0000000019	pa_0000000286
Sainte Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000281
Sainte Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000282
Sainte Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000283
Sainte Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000284
Sainte Anne	Durivage 2	art_0000000070	pa_0000000341
Sainte Anne	Durivage 2	art_0000000070	pa_0000000342
Sainte Anne	Ecole De Deshauteurs	art_0000000172	pa_0000000264
Sainte Anne	Ecole De Maudette	art_0000000005	pa_0000000347
Sainte Anne	Ecole De Maudette	art_0000000005	pa_0000000348
Sainte Anne	Ecole Douville	art_0000000175	pa_0000000098
Sainte Anne	Ecole Lucie Calendrier Biceps	art_0000000151	pa_0000000335
Sainte Anne	Ecole Lucie Calendrier Biceps	art_0000000151	pa_0000000338
Sainte Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000185
Sainte Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000186
Sainte Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000187
Sainte Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000188
Sainte Anne	Eglise Grd Fond	art_0000000184	pa_0000000131
Sainte Anne	Eglise Grd Fond	art_0000000184	pa_0000000132
Sainte Anne	Fond Vapeur	art_0000000179	pa_0000000091
Sainte Anne	Fond Vapeur	art_0000000179	pa_0000000092
Sainte Anne	Galbas	art_0000000160	pa_0000000201
Sainte Anne	Galbas 2	art_0000000068	pa_0000000339
Sainte Anne	Galbas 2	art_0000000068	pa_0000000340
Sainte Anne	Goulin	art_0000000138	pa_0000000122
Sainte Anne	Goulin	art_0000000138	pa_0000000123
Sainte Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000119
Sainte Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000120
Sainte Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000121

Sainte Anne	Grands Fonds	art_0000000024	pa_0000000145
Sainte Anne	Grands Fonds	art_0000000024	pa_0000000146
Sainte Anne	Grands Fonds 2	art_0000000064	pa_0000000147
Sainte Anne	Grands Fonds 2	art_0000000064	pa_0000000148
Sainte Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000036
Sainte Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000037
Sainte Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000208
Sainte Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000209
Sainte Anne	Impasse GINETTE	art_0000000166	pa_0000000266
Sainte Anne	Impasse GINETTE	art_0000000166	pa_0000000267
Sainte Anne	Impasse LAMARRE	art_0000000011	pa_0000000189
Sainte Anne	Impasse LAMARRE	art_0000000011	pa_0000000190
Sainte Anne	Jacotiere	art_0000000023	pa_0000000355
Sainte Anne	Jacotiere	art_0000000023	pa_0000000356
Sainte Anne	Jalousie	art_0000000065	pa_0000000126
Sainte Anne	Jalousie	art_0000000065	pa_0000000127
Sainte Anne	Jalousie Est	art_0000000057	pa_0000000124
Sainte Anne	Jalousie Est	art_0000000057	pa_0000000125
Sainte Anne	Le Relais Du Moulin	art_0000000154	pa_0000000033
Sainte Anne	Le Relais Du Moulin	art_0000000154	pa_0000000034
Sainte Anne	Lemesle	art_0000000091	pa_0000000093
Sainte Anne	Les COCOTIERS-Imp Des Tanches	art_0000000083	pa_0000000210
Sainte Anne	Les COCOTIERS-Imp Des Tanches	art_0000000083	pa_0000000211
Sainte Anne	L'estrade	art_0000000053	pa_0000000139
Sainte Anne	L'estrade	art_0000000053	pa_0000000140
Sainte Anne	Louisiane	art_0000000060	pa_0000000177
Sainte Anne	Louisiane	art_0000000060	pa_0000000178
Sainte Anne	Maudette	art_0000000114	pa_0000000349
Sainte Anne	Maudette	art_0000000114	pa_0000000350
Sainte Anne	Monrose	art_0000000051	pa_0000000089
Sainte Anne	Monrose	art_0000000051	pa_0000000090
Sainte Anne	Mont?e Masselas	art_0000000030	pa_0000000128
Sainte Anne	Mont?e Masselas	art_0000000030	pa_0000000129
Sainte Anne	Mont?e Masselas	art_0000000030	pa_0000000130
Sainte Anne	Pavillon	art_0000000021	pa_0000000151
Sainte Anne	Pavillon	art_0000000021	pa_0000000152
Sainte Anne	Pavillon 1	art_0000000148	pa_0000000153
Sainte Anne	Pavillon 1	art_0000000148	pa_0000000154
Sainte Anne	PIERRE ET VACANCES	art_0000000158	pa_0000000038
Sainte Anne	PIERRE ET VACANCES	art_0000000158	pa_0000000039
Sainte Anne	Plateau CAILBOT	art_0000000126	pa_0000000197
Sainte Anne	Plateau CAILBOT	art_0000000126	pa_0000000198
Sainte Anne	Poirier Carrefour RN 4	art_0000000191	pa_0000000087
Sainte Anne	Poirier Carrefour RN 4	art_0000000191	pa_0000000088
Sainte Anne	R?sidences IXORA IROKO	art_0000000041	pa_0000000274
Sainte Anne	R?sidences IXORA IROKO	art_0000000041	pa_0000000275
Sainte Anne	R?sidences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000276
Sainte Anne	R?sidences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000277
Sainte Anne	R?sidences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000278
Sainte Anne	Richier	art_0000000007	pa_0000000108
Sainte Anne	Roche	art_0000000119	pa_0000000044

Sainte Anne	Roche	art_0000000119	pa_0000000045
Sainte Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000141
Sainte Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000142
Sainte Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000143
Sainte Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000144
Sainte Anne	Rte De Bel Etang	art_0000000116	pa_0000000167
Sainte Anne	Rte De Bel Etang	art_0000000116	pa_0000000168
Sainte Anne	Rte De Berard	art_0000000052	pa_0000000327
Sainte Anne	Rte De Berard	art_0000000052	pa_0000000328
Sainte Anne	Rte De GAILLARBOIS	art_0000000035	pa_0000000195
Sainte Anne	Rte De GAILLARBOIS	art_0000000035	pa_0000000196
Sainte Anne	Rte De Gentilly	art_0000000009	pa_0000000100
Sainte Anne	Rte De Gentilly	art_0000000009	pa_0000000101
Sainte Anne	Rte De Maudette 1	art_0000000054	pa_0000000351
Sainte Anne	Rte De Maudette 1	art_0000000054	pa_0000000352
Sainte Anne	Rte De Maudette 2	art_0000000140	pa_0000000353
Sainte Anne	Rte De Maudette 2	art_0000000140	pa_0000000354
Sainte Anne	Rue Etoile Filante	art_0000000033	pa_0000000262
Sainte Anne	Rue Etoile Filante	art_0000000033	pa_0000000263
Sainte Anne	Rue Gaspard	art_0000000162	pa_0000000270
Sainte Anne	Rue Gaspard	art_0000000162	pa_0000000271
Sainte Anne	Saint Paul 1	art_0000000056	pa_0000000181
Sainte Anne	Saint Paul 1	art_0000000056	pa_0000000182
Sainte Anne	Saint Paul 2	art_0000000109	pa_0000000179
Sainte Anne	Saint Paul 2	art_0000000109	pa_0000000180
Sainte Anne	Saint-Paul	art_0000000180	pa_0000000183
Sainte Anne	Saint-Paul	art_0000000180	pa_0000000184
Sainte Anne	Saint-Protais	art_0000000034	pa_0000000155
Sainte Anne	Saint-Protais	art_0000000034	pa_0000000156
Sainte Anne	Stade Bel Etang	art_0000000121	pa_0000000170
Sainte Anne	Stade Richeplaine	art_0000000177	pa_0000000216
Sainte Anne	Stade Ste - Anne	art_0000000142	pa_0000000333
Sainte Anne	Stade Ste - Anne	art_0000000142	pa_0000000334
Sainte Anne	Ti Moulin	art_0000000002	pa_0000000214
Sainte Anne	Ti Moulin	art_0000000002	pa_0000000215

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
Saint François	Anse a La Barque	art_0000000103	pa_0000000050
Saint François	Anse a La Barque	art_0000000103	pa_0000000051
Saint François	Anse a La Gourde	art_0000000069	pa_0000000292
Saint François	Anse a La Gourde	art_0000000069	pa_0000000293
Saint François	Bellevue Saint-François	art_0000000081	pa_0000000058
Saint François	Bellevue Saint-François	art_0000000081	pa_0000000059
Saint François	Belloc 1	art_0000000118	pa_0000000254
Saint François	Belloc 2	art_0000000156	pa_0000000255
Saint François	Bessot	art_0000000079	pa_0000000234
Saint François	Bien Desire	art_0000000025	pa_0000000245
Saint François	Bien Desire	art_0000000025	pa_0000000246
Saint François	Bois De Vipare	art_0000000134	pa_0000000224
Saint François	Bois De Vipare	art_0000000134	pa_0000000225
Saint François	Bragelogne 2	art_0000000066	pa_0000000317
Saint François	Bragelogne 2	art_0000000066	pa_0000000318
Saint François	Cahouane	art_0000000106	pa_0000000296
Saint François	Cahouane	art_0000000106	pa_0000000297
Saint François	Carr Delgres	art_0000000133	pa_0000000220
Saint François	Carr Delgres	art_0000000133	pa_0000000221
Saint François	Carrefour Deher	art_0000000086	pa_0000000310
Saint François	Carrefour Deher	art_0000000086	pa_0000000312
Saint François	Classe	art_0000000190	pa_0000000232
Saint François	Ecole De Pointe Des Chateaux	art_0000000149	pa_0000000295
Saint François	Favreau	art_0000000059	pa_0000000068
Saint François	Foyer Rural	art_0000000155	pa_0000000239
Saint François	Gymnase	art_0000000073	pa_0000000064
Saint François	Gymnase	art_0000000073	pa_0000000065
Saint François	Hotel	art_0000000087	pa_0000000060
Saint François	Hotel	art_0000000087	pa_0000000061
Saint François	Landrieux	art_0000000188	pa_0000000230
Saint François	Landrieux	art_0000000188	pa_0000000231
Saint François	Le Balaou	art_0000000037	pa_0000000299
Saint François	Marche La Rotonde	art_0000000074	pa_0000000314
Saint François	Marche La Rotonde 2	art_0000000141	pa_0000000313
Saint François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000076
Saint François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000077
Saint François	Pointe Des Chateaux	art_0000000183	pa_0000000287
Saint François	Pombiray 2	art_0000000192	pa_0000000258
Saint François	Pombiray 2	art_0000000192	pa_0000000259
Saint François	Pombiray 3	art_0000000015	pa_0000000247
Saint François	Pombiray 3	art_0000000015	pa_0000000248
Saint François	Pombiray Est	art_0000000042	pa_0000000256
Saint François	Pombiray Est	art_0000000042	pa_0000000257
Saint François	Residence Karukera	art_0000000020	pa_0000000290
Saint François	Residence Karukera	art_0000000020	pa_0000000291
Saint François	Roche	art_0000000130	pa_0000000057
Saint François	Route De La Pointe Des Rochers	art_0000000111	pa_0000000054
Saint François	Route De La Pointe Des Rochers	art_0000000111	pa_0000000055
Saint François	Route De Seze	art_0000000193	pa_0000000062

Saint François	Route De Seze	art_0000000193	pa_0000000063
Saint François	Rue Delgres	art_0000000055	pa_0000000222
Saint François	Rue Delgres	art_0000000055	pa_0000000223
Saint François	Saint Bernard	art_0000000125	pa_0000000300
Saint François	Saint Bernard	art_0000000125	pa_0000000301
Saint François	Saint François	art_0000000101	pa_0000000083
Saint François	Saint François	art_0000000101	pa_0000000085
Saint François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000226
Saint François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000227
Saint François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000229
Saint François	Saint-Jacques	art_0000000004	pa_0000000228
Saint François	Simoniere	art_0000000078	pa_0000000236
Saint François	Simoniere	art_0000000078	pa_0000000237
Saint François	Village	art_0000000108	pa_0000000288
Saint François	Village	art_0000000108	pa_0000000289
Saint François	Village Anse a La Barque	art_0000000006	pa_0000000048
Saint François	Village Anse a La Barque	art_0000000006	pa_0000000049

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
La Désirade	BAIE MAHAULT 4	art_0000000104	pa_0000000373
La Désirade	BEAUSEJOUR	art_0000000146	pa_0000000379
La Désirade	BEAUSEJOUR	art_0000000146	pa_0000000380
La Désirade	BOURG	art_0000000094	pa_0000000385
La Désirade	CENTRE EQUESTRE	art_0000000036	pa_0000000370
La Désirade	CENTRE EQUESTRE	art_0000000036	pa_0000000371
La Désirade	CIMETIERE	art_0000000182	pa_0000000377
La Désirade	CIMETIERE	art_0000000182	pa_0000000378
La Désirade	DEBARCADERE 1	art_0000000022	pa_0000000358
La Désirade	ECOLE DE BEAUSEJOUR	art_0000000084	pa_0000000376
La Désirade	LE SOUFFLEUR	art_0000000159	pa_0000000368
La Désirade	LE SOUFFLEUR	art_0000000159	pa_0000000369
La Désirade	PARCOURS SPORTIF	art_0000000147	pa_0000000360
La Désirade	PARCOURS SPORTIF	art_0000000147	pa_0000000361
La Désirade	POINT DE VUE	art_0000000112	pa_0000000365

Annexe 4 : liste des points d'arrêt classés en ITA par commune

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
Sainte-Anne	Carr Cavanieri Gaillarbois	art_0000000157	pa_0000000199
Sainte-Anne	Fonds Thézan	art_0000000129	pa_0000000002
Sainte-Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000036
Sainte-Anne	Durivage 1	art_0000000099	pa_0000000011
Sainte-Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000037
Sainte-Anne	Ffrench Route De Bois Jolan	art_0000000075	pa_0000000021
Sainte-Anne	Lycée De Gissac	art_0000000110	pa_0000000026
Sainte-Anne	Lycée De Gissac	art_0000000110	pa_0000000027
Sainte-Anne	Carrefour Cavanieri	art_0000000102	pa_0000000191
Sainte-Anne	Carrefour Cavanieri	art_0000000102	pa_0000000192
Sainte-Anne	Cinq Cent Pas	art_0000000194	pa_0000000030
Sainte-Anne	Le Relais Du Moulin	art_0000000154	pa_0000000033
Sainte-Anne	Le Relais Du Moulin	art_0000000154	pa_0000000034
Sainte-Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000035
Sainte-Anne	PIERRE ET VACANCES	art_0000000158	pa_0000000038
Sainte-Anne	Anse à La Barque (Pierre_et_Vac)	art_0000000062	pa_0000000042
Sainte-Anne	Roche	art_0000000119	pa_0000000044
Sainte-Anne	Roche	art_0000000119	pa_0000000045
Sainte-Anne	Fond Vapeur	art_0000000179	pa_0000000091
Sainte-Anne	Fond Vapeur	art_0000000179	pa_0000000092
Sainte-Anne	Lemesle	art_0000000091	pa_0000000093
Sainte-Anne	Carr St Protais	art_0000000072	pa_0000000107
Sainte-Anne	Carr Codet	art_0000000038	pa_0000000115
Sainte-Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000119
Sainte-Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000120
Sainte-Anne	Goulin Est	art_0000000187	pa_0000000121
Sainte-Anne	Goulin	art_0000000138	pa_0000000122
Sainte-Anne	Goulin	art_0000000138	pa_0000000123
Sainte-Anne	Jalousie Est	art_0000000057	pa_0000000124
Sainte-Anne	Jalousie Est	art_0000000057	pa_0000000125
Sainte-Anne	Jalousie	art_0000000065	pa_0000000126
Sainte-Anne	Jalousie	art_0000000065	pa_0000000127
Sainte-Anne	Carrefour Cavanieri	art_0000000102	pa_0000000193
Sainte-Anne	Carrefour Cavanieri	art_0000000102	pa_0000000194
Sainte-Anne	Eglise Grd Fond	art_0000000184	pa_0000000132
Sainte-Anne	Carrefour De Moringlade	art_0000000029	pa_0000000133
Sainte-Anne	Deshauteur	art_0000000136	pa_0000000138
Sainte-Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000141
Sainte-Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000142
Sainte-Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000143
Sainte-Anne	Grands Fonds	art_0000000024	pa_0000000145
Sainte-Anne	Grands Fonds 2	art_0000000064	pa_0000000147
Sainte-Anne	Grands Fonds 2	art_0000000064	pa_0000000148
Sainte-Anne	Pavillon	art_0000000021	pa_0000000151
Sainte-Anne	Pavillon	art_0000000021	pa_0000000152
Sainte-Anne	Pavillon 1	art_0000000148	pa_0000000153

Sainte-Anne	Saint-Protais	art_0000000034	pa_0000000156
Sainte-Anne	Ecole De Saint-Protais	art_0000000143	pa_0000000157
Sainte-Anne	Ecole De Saint-Protais	art_0000000143	pa_0000000158
Sainte-Anne	Budan St - Anne	art_0000000088	pa_0000000163
Sainte-Anne	Rte De Bel Etang	art_0000000116	pa_0000000167
Sainte-Anne	Boisvin Ste - Anne	art_0000000071	pa_0000000171
Sainte-Anne	Boisvin Ste - Anne	art_0000000071	pa_0000000172
Sainte-Anne	Calvaire Saint-Anne	art_0000000049	pa_0000000175
Sainte-Anne	Calvaire Saint-Anne	art_0000000049	pa_0000000176
Sainte-Anne	Saint Paul 2	art_0000000109	pa_0000000180
Sainte-Anne	Saint Paul 1	art_0000000056	pa_0000000182
Sainte-Anne	Saint-Paul	art_0000000180	pa_0000000183
Sainte-Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000188
Sainte-Anne	Chateaubrun	art_0000000163	pa_0000000029
Sainte-Anne	Dupre 1	art_0000000019	pa_0000000286
Sainte-Anne	Chateaubrun 2	art_0000000173	pa_0000000203
Sainte-Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000207
Sainte-Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000208
Sainte-Anne	Impasse Du YUCCA	art_0000000044	pa_0000000209
Sainte-Anne	Stade Richeplaine	art_0000000177	pa_0000000216
Sainte-Anne	Richeplaine	art_0000000123	pa_0000000218
Sainte-Anne	Decheterie Sainte - Anne	art_0000000122	pa_0000000272
Sainte-Anne	Ecole De Deshauteurs	art_0000000172	pa_0000000265
Sainte-Anne	Impasse GINETTE	art_0000000166	pa_0000000266
Sainte-Anne	Impasse GINETTE	art_0000000166	pa_0000000267
Sainte-Anne	Rue Gaspard	art_0000000162	pa_0000000270
Sainte-Anne	Rue Gaspard	art_0000000162	pa_0000000271
Sainte-Anne	Decheterie Sainte - Anne	art_0000000122	pa_0000000273
Sainte-Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000283
Sainte-Anne	Domaine Dubellay Morne Valette	art_0000000165	pa_0000000279
Sainte-Anne	Domaine Dubellay Morne Valette	art_0000000165	pa_0000000280
Sainte-Anne	Jacotiere	art_0000000023	pa_0000000355
Sainte-Anne	Montee Masselas	art_0000000030	pa_0000000128
Sainte-Anne	Montee Masselas	art_0000000030	pa_0000000130
Sainte-Anne	Carr Berard 2	art_0000000046	pa_0000000324
Sainte-Anne	Carr Chateaubrun 2	art_0000000031	pa_0000000322
Sainte-Anne	Carr Berard 2	art_0000000046	pa_0000000323
Sainte-Anne	Carr Berard	art_0000000135	pa_0000000326
Sainte-Anne	Carrefour De Gentilly	art_0000000127	pa_0000000329
Sainte-Anne	Castaing Retour	art_0000000089	pa_0000000332
Sainte-Anne	Stade Ste - Anne	art_0000000142	pa_0000000334
Sainte-Anne	Ecole Lucie Calendrier Biceps	art_0000000151	pa_0000000335
Sainte-Anne	Mairie Ste - Anne	art_0000000195	pa_0000000337
Sainte-Anne	Durivage 2	art_0000000070	pa_0000000341
Sainte-Anne	Durivage 2	art_0000000070	pa_0000000342
Sainte-Anne	Champs Vert	art_0000000047	pa_0000000344
Sainte-Anne	Champs Vert 1	art_0000000189	pa_0000000345
Sainte-Anne	Champs Vert 1	art_0000000189	pa_0000000346
Sainte-Anne	Maudette	art_0000000114	pa_0000000349

Sainte-Anne	Maudette	art_0000000114	pa_0000000350
Sainte-Anne	Rte De Maudette 1	art_0000000054	pa_0000000351
Sainte-Anne	Rte De Maudette 2	art_0000000140	pa_0000000354
Sainte-Anne	Residences IXORA IROKO	art_0000000041	pa_0000000275

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
Saint-François	Village Anse à La Barque	art_0000000006	pa_0000000048
Saint-François	Anse a La Barque	art_0000000103	pa_0000000051
Saint-François	Anse Des Rochers	art_0000000077	pa_0000000052
Saint-François	Route De La Pointe Des Rochers	art_0000000111	pa_0000000055
Saint-François	Roche	art_0000000130	pa_0000000057
Saint-François	Bellevue Saint-François	art_0000000081	pa_0000000059
Saint-François	Hôtel	art_0000000087	pa_0000000060
Saint-François	Gymnase	art_0000000073	pa_0000000065
Saint-François	Favreau	art_0000000059	pa_0000000068
Saint-François	Gorot	art_0000000090	pa_0000000070
Saint-François	Rond Point Collège De Sèze	art_0000000040	pa_0000000072
Saint-François	Rond Point Collège De Sèze	art_0000000040	pa_0000000073
Saint-François	Gare Routière Saint-François	art_0000000012	pa_0000000086
Saint-François	Carr Delgres	art_0000000133	pa_0000000221
Saint-François	Bien Desire	art_0000000025	pa_0000000245
Saint-François	Bien Desire	art_0000000025	pa_0000000246
Saint-François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000229
Saint-François	Landrieux	art_0000000188	pa_0000000230
Saint-François	Classe	art_0000000190	pa_0000000232
Saint-François	Bessot	art_0000000079	pa_0000000234
Saint-François	La Coulee 2	art_0000000098	pa_0000000304
Saint-François	Pombiray 3	art_0000000015	pa_0000000248
Saint-François	La Coulee 2	art_0000000098	pa_0000000305
Saint-François	Belloc 2	art_0000000156	pa_0000000255
Saint-François	Pombiray 2	art_0000000192	pa_0000000259
Saint-François	Pombiray	art_0000000113	pa_0000000261
Saint-François	Marche La Rotonde	art_0000000074	pa_0000000314
Saint-François	Rue De La Chaudiere	art_0000000013	pa_0000000249
Saint-François	Golf	art_0000000050	pa_0000000309
Saint-François	Carrefour Deher	art_0000000086	pa_0000000310
Saint-François	Rue Delgres	art_0000000055	pa_0000000223
Saint-François	Simoniere	art_0000000078	pa_0000000236

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
La Désirade	POINT DE VUE	art_0000000112	pa_0000000364
La Désirade	POINT DE VUE	art_0000000112	pa_0000000365
La Désirade	LE SOUFFLEUR	art_0000000159	pa_0000000368
La Désirade	LE SOUFFLEUR	art_0000000159	pa_0000000369
La Désirade	CENTRE EQUESTRE	art_0000000036	pa_0000000370
La Désirade	CENTRE EQUESTRE	art_0000000036	pa_0000000371
La Désirade	BAIE MAHAULT 4	art_0000000104	pa_0000000372
La Désirade	BAIE MAHAULT 4	art_0000000104	pa_0000000373
La Désirade	BAIE MAHAULT 2	art_0000000145	pa_0000000374
La Désirade	BEAUSEJOUR	art_0000000146	pa_0000000379
La Désirade	BOURG	art_0000000094	pa_0000000385

Annexe 5 : listing des points d'arrêt à déplacer

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt
La Désirade	ECOLE DE BEAUSEJOUR	art_0000000084	pa_0000000376
La Désirade	LES GALETS	art_0000000032	pa_0000000383
Sainte-Anne	Carr Codet	art_0000000038	pa_0000000116
Sainte-Anne	Cinq etangs	art_0000000093	pa_0000000159
Sainte-Anne	Cinq etangs 1	art_0000000178	pa_0000000162
Sainte-Anne	Budan St - Anne	art_0000000088	pa_0000000164
Sainte-Anne	Budan St - Anne 1	art_0000000043	pa_0000000166
Sainte-Anne	Saint-Paul	art_0000000180	pa_0000000184
Sainte-Anne	Impasse LAMARRE	art_0000000011	pa_0000000189
Sainte-Anne	Carrefour Plage Gros Sable	art_0000000120	pa_0000000206
Sainte-Anne	Rue Etoile Filante	art_0000000033	pa_0000000262
Sainte-Anne	Residences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000278
Sainte-Anne	Rte De Berard	art_0000000052	pa_0000000327
Sainte-Anne	Rte De Maudette 2	art_0000000140	pa_0000000353
Saint-François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000227
Saint-François	Cahouane	art_0000000106	pa_0000000296

Annexe 6 : listing des points d'arrêt concernés par des travaux (lourds ou légers)

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt	Nature des travaux
Sainte-Anne	Fonds Thézan	art_0000000129	pa_0000000003	Lourds
Sainte-Anne	Fonds Thézan Est-Carrière	art_0000000161	pa_0000000004	Lourds
Sainte-Anne	Flibustiers	art_0000000097	pa_0000000007	Lourds
Sainte-Anne	Durivage	art_0000000153	pa_0000000009	Lourds
Sainte-Anne	Durivage 1	art_0000000099	pa_0000000010	Lourds
Sainte-Anne	Castaing	art_0000000185	pa_0000000017	Lourds
Sainte-Anne	Ffrench Route De Bois Jolan	art_0000000075	pa_0000000020	Lourds
Sainte-Anne	Poirier	art_0000000080	pa_0000000022	Lourds
Sainte-Anne	Poirier	art_0000000080	pa_0000000023	Lourds
Sainte-Anne	Gissac Centre Commercial	art_0000000067	pa_0000000024	Lourds
Sainte-Anne	Gissac Centre Commercial	art_0000000067	pa_0000000025	Lourds
Sainte-Anne	PIERRE ET VACANCES	art_0000000158	pa_0000000039	Lourds
Sainte-Anne	Le Helleux Route Entrée Est	art_0000000061	pa_0000000041	Lourds
Sainte-Anne	Poirier Carrefour RN 4	art_0000000191	pa_0000000087	Lourds
Sainte-Anne	Poirier Carrefour RN 4	art_0000000191	pa_0000000088	Lourds
Sainte-Anne	Monrose	art_0000000051	pa_0000000089	Lourds
Sainte-Anne	Monrose	art_0000000051	pa_0000000090	Lourds
Sainte-Anne	Carr Berard	art_0000000135	pa_0000000325	Lourds
Sainte-Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000095	Lourds
Sainte-Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000096	Lourds
Sainte-Anne	Douville Centre	art_0000000001	pa_0000000097	Lourds
Sainte-Anne	Ecole Douville	art_0000000175	pa_0000000098	Lourds
Sainte-Anne	Rte De Gentilly	art_0000000009	pa_0000000100	Lourds
Sainte-Anne	Rte De Gentilly	art_0000000009	pa_0000000101	Lourds
Sainte-Anne	Gentilly	art_0000000014	pa_0000000102	Lourds
Sainte-Anne	Gentilly	art_0000000014	pa_0000000103	Lourds
Sainte-Anne	Carr St Protais 2	art_0000000096	pa_0000000104	Lourds
Sainte-Anne	Carr St Protais 2	art_0000000096	pa_0000000105	Lourds
Sainte-Anne	Richier	art_0000000007	pa_0000000108	Lourds
Sainte-Anne	Richier	art_0000000007	pa_0000000109	Lourds
Sainte-Anne	Bel Etang	art_0000000167	pa_0000000110	Lourds
Sainte-Anne	Bel Etang	art_0000000167	pa_0000000111	Lourds
Sainte-Anne	Belle Place	art_0000000082	pa_0000000113	Lourds
Sainte-Anne	Belle Place	art_0000000082	pa_0000000114	Lourds
Sainte-Anne	Carr Goulin St Anne	art_0000000128	pa_0000000117	Lourds
Sainte-Anne	Carr Goulin St Anne	art_0000000128	pa_0000000118	Lourds
Sainte-Anne	Chateaubrun	art_0000000163	pa_0000000202	Lourds
Sainte-Anne	Eglise Grd Fond	art_0000000184	pa_0000000131	Lourds
Sainte-Anne	Carrefour De Moringlade	art_0000000029	pa_0000000134	Lourds
Sainte-Anne	Carrefour De Deshauteurs	art_0000000170	pa_0000000135	Lourds
Sainte-Anne	Carrefour De Deshauteurs	art_0000000170	pa_0000000136	Lourds
Sainte-Anne	Deshauteur	art_0000000136	pa_0000000137	Lourds
Sainte-Anne	L'estrade	art_0000000053	pa_0000000139	Lourds
Sainte-Anne	L'estrade	art_0000000053	pa_0000000140	Lourds
Sainte-Anne	Route Des Grands-Fonds	art_0000000048	pa_0000000144	Lourds
Sainte-Anne	Grands Fonds	art_0000000024	pa_0000000146	Lourds

Sainte-Anne	Ecole Victore Vallier	art_0000000131	pa_0000000149	Lourds
Sainte-Anne	Pavillon 1	art_0000000148	pa_0000000154	Lourds
Sainte-Anne	Saint-Protais	art_0000000034	pa_0000000155	Lourds
Sainte-Anne	Cinq etangs	art_0000000093	pa_0000000160	Lourds
Sainte-Anne	Cinq etangs 1	art_0000000178	pa_0000000161	Lourds
Sainte-Anne	Budan St - Anne 1	art_0000000043	pa_0000000165	Lourds
Sainte-Anne	Rte De Bel Etang	art_0000000116	pa_0000000168	Lourds
Sainte-Anne	Louisiane	art_0000000060	pa_0000000177	Lourds
Sainte-Anne	Louisiane	art_0000000060	pa_0000000178	Lourds
Sainte-Anne	Saint Paul 2	art_0000000109	pa_0000000179	Lourds
Sainte-Anne	Saint Paul 1	art_0000000056	pa_0000000181	Lourds
Sainte-Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000187	Lourds
Sainte-Anne	Impasse LAMARRE	art_0000000011	pa_0000000190	Lourds
Sainte-Anne	Dupre 1	art_0000000019	pa_0000000285	Lourds
Sainte-Anne	Rte De GAILLARBOIS	art_0000000035	pa_0000000195	Lourds
Sainte-Anne	Rte De GAILLARBOIS	art_0000000035	pa_0000000196	Lourds
Sainte-Anne	Plateau CAILBOT	art_0000000126	pa_0000000197	Lourds
Sainte-Anne	Plateau CAILBOT	art_0000000126	pa_0000000198	Lourds
Sainte-Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000282	Lourds
Sainte-Anne	Chateaubrun 2	art_0000000173	pa_0000000204	Lourds
Sainte-Anne	Cinq Cent Pas	art_0000000194	pa_0000000205	Lourds
Sainte-Anne	Les COCOTIERS-Imp Des Tanches	art_0000000083	pa_0000000210	Lourds
Sainte-Anne	Les COCOTIERS-Imp Des Tanches	art_0000000083	pa_0000000211	Lourds
Sainte-Anne	Marly	art_0000000164	pa_0000000212	Lourds
Sainte-Anne	Marly	art_0000000164	pa_0000000213	Lourds
Sainte-Anne	Ti Moulin	art_0000000002	pa_0000000214	Lourds
Sainte-Anne	Ti Moulin	art_0000000002	pa_0000000215	Lourds
Sainte-Anne	Stade Richeplaine	art_0000000177	pa_0000000217	Lourds
Sainte-Anne	Richeplaine	art_0000000123	pa_0000000219	Lourds
Sainte-Anne	Rue Etoile Filante	art_0000000033	pa_0000000263	Lourds
Sainte-Anne	Carr Maurice SATINEAU	art_0000000107	pa_0000000268	Lourds
Sainte-Anne	Carr Maurice SATINEAU	art_0000000107	pa_0000000269	Lourds
Sainte-Anne	Residences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000276	Lourds
Sainte-Anne	Residences MAHOGANY	art_0000000008	pa_0000000277	Lourds
Sainte-Anne	Jacotiere	art_0000000023	pa_0000000356	Lourds
Sainte-Anne	Montee Masselas	art_0000000030	pa_0000000129	Lourds
Sainte-Anne	Carr Chateaubrun 2	art_0000000031	pa_0000000321	Lourds
Sainte-Anne	Rte De Berard	art_0000000052	pa_0000000328	Lourds
Sainte-Anne	Carrefour De Gentilly	art_0000000127	pa_0000000330	Lourds
Sainte-Anne	Ecole Lucie Calendrier Biceps	art_0000000151	pa_0000000338	Lourds
Sainte-Anne	Galbas 2	art_0000000068	pa_0000000340	Lourds
Sainte-Anne	Champs Vert	art_0000000047	pa_0000000343	Lourds
Sainte-Anne	Ecole De Maudette	art_0000000005	pa_0000000347	Lourds
Sainte-Anne	Ecole De Maudette	art_0000000005	pa_0000000348	Lourds
Sainte-Anne	Rte De Maudette 1	art_0000000054	pa_0000000352	Lourds
Sainte-Anne	Residences IXORA IROKO	art_0000000041	pa_0000000274	Lourds
Sainte-Anne	Durivage - Route Du Club Med	art_0000000117	pa_0000000001	Légers
Sainte-Anne	Fonds Thézan Est-Carrière	art_0000000161	pa_0000000005	Légers
Sainte-Anne	Flibustiers	art_0000000097	pa_0000000006	Légers

Sainte-Anne	Durivage	art_0000000153	pa_0000000008	Légers
Sainte-Anne	Cimetière De Sainte-Anne	art_0000000039	pa_0000000012	Légers
Sainte-Anne	Cimetière De Sainte-Anne	art_0000000039	pa_0000000013	Légers
Sainte-Anne	Galbas 1	art_0000000196	pa_0000000014	Légers
Sainte-Anne	Galbas	art_0000000160	pa_0000000015	Légers
Sainte-Anne	Castaing	art_0000000185	pa_0000000016	Légers
Sainte-Anne	Bois Jolan	art_0000000132	pa_0000000018	Légers
Sainte-Anne	Bois Jolan	art_0000000132	pa_0000000019	Légers
Sainte-Anne	Le Helleux Route Entrée Ouest	art_0000000026	pa_0000000031	Légers
Sainte-Anne	Le Helleux Route Entrée Ouest	art_0000000026	pa_0000000032	Légers
Sainte-Anne	Le Helleux Route Entrée Est	art_0000000061	pa_0000000040	Légers
Sainte-Anne	Anse à La Barque (Pierre_et_Vac)	art_0000000062	pa_0000000043	Légers
Sainte-Anne	Lemesle	art_0000000091	pa_0000000094	Légers
Sainte-Anne	Ecole Douville	art_0000000175	pa_0000000099	Légers
Sainte-Anne	Carr St Protais	art_0000000072	pa_0000000106	Légers
Sainte-Anne	Belle Place	art_0000000082	pa_0000000112	Légers
Sainte-Anne	Ecole Victore Vallier	art_0000000131	pa_0000000150	Légers
Sainte-Anne	Stade Bel Etang	art_0000000121	pa_0000000169	Légers
Sainte-Anne	Stade Bel Etang	art_0000000121	pa_0000000170	Légers
Sainte-Anne	Calvaire 1 Ste - Anne	art_0000000186	pa_0000000173	Légers
Sainte-Anne	Calvaire 1 Ste - Anne	art_0000000186	pa_0000000174	Légers
Sainte-Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000185	Légers
Sainte-Anne	Eglise Adventiste Deshauteurs	art_0000000010	pa_0000000186	Légers
Sainte-Anne	Chateaubrun	art_0000000163	pa_0000000028	Légers
Sainte-Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000281	Légers
Sainte-Anne	Galbas 1	art_0000000196	pa_0000000200	Légers
Sainte-Anne	Galbas	art_0000000160	pa_0000000201	Légers
Sainte-Anne	Ecole De Deshauteurs	art_0000000172	pa_0000000264	Légers
Sainte-Anne	Dupre 2	art_0000000003	pa_0000000284	Légers
Sainte-Anne	Castaing Retour	art_0000000089	pa_0000000331	Légers
Sainte-Anne	Stade Ste - Anne	art_0000000142	pa_0000000333	Légers
Sainte-Anne	Mairie Ste - Anne	art_0000000195	pa_0000000336	Légers
Sainte-Anne	Galbas 2	art_0000000068	pa_0000000339	Légers

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt	Nature des travaux
Saint-François	Village Anse à La Barque	art_0000000006	pa_0000000049	Lourds
Saint-François	Anse a La Barque	art_0000000103	pa_0000000050	Lourds
Saint-François	Anse Des Rochers	art_0000000077	pa_0000000053	Lourds
Saint-François	Route De La Pointe Des Rochers	art_0000000111	pa_0000000054	Lourds
Saint-François	Bellevue Saint-François	art_0000000081	pa_0000000058	Lourds
Saint-François	Hôtel	art_0000000087	pa_0000000061	Lourds
Saint-François	Route De Sèze	art_0000000193	pa_0000000062	Lourds
Saint-François	Route De Sèze	art_0000000193	pa_0000000063	Lourds
Saint-François	Gymnase	art_0000000073	pa_0000000064	Lourds
Saint-François	Favreau	art_0000000059	pa_0000000069	Lourds
Saint-François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000074	Lourds
Saint-François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000075	Lourds
Saint-François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000076	Lourds
Saint-François	Plage Des Raisins Clairs Stade	art_0000000115	pa_0000000077	Lourds

Saint-François	Morne Cayes	art_0000000076	pa_0000000080	Lourds
Saint-François	Morne Cayes	art_0000000076	pa_0000000081	Lourds
Saint-François	Saint François	art_0000000101	pa_0000000083	Lourds
Saint-François	Saint François	art_0000000101	pa_0000000084	Lourds
Saint-François	Saint François	art_0000000101	pa_0000000085	Lourds
Saint-François	Eglise De Pombiray	art_0000000063	pa_0000000252	Lourds
Saint-François	Bien Desire	art_0000000025	pa_0000000244	Lourds
Saint-François	Bois De Vipare	art_0000000134	pa_0000000224	Lourds
Saint-François	Bois De Vipare	art_0000000134	pa_0000000225	Lourds
Saint-François	Saint-Charles	art_0000000018	pa_0000000226	Lourds
Saint-François	Saint-Jacques	art_0000000004	pa_0000000228	Lourds
Saint-François	Classe	art_0000000190	pa_0000000233	Lourds
Saint-François	Bessot	art_0000000079	pa_0000000235	Lourds
Saint-François	Bragelogne	art_0000000150	pa_0000000240	Lourds
Saint-François	Bragelogne	art_0000000150	pa_0000000241	Lourds
Saint-François	Moulin De Bragelogne	art_0000000124	pa_0000000242	Lourds
Saint-François	Moulin De Bragelogne	art_0000000124	pa_0000000243	Lourds
Saint-François	La Coulee 1	art_0000000176	pa_0000000302	Lourds
Saint-François	La Coulee 1	art_0000000176	pa_0000000303	Lourds
Saint-François	Pombiray 3	art_0000000015	pa_0000000247	Lourds
Saint-François	La Coulee 3	art_0000000137	pa_0000000306	Lourds
Saint-François	Eglise De Pombiray	art_0000000063	pa_0000000253	Lourds
Saint-François	Belloc 1	art_0000000118	pa_0000000254	Lourds
Saint-François	Pombiray Est	art_0000000042	pa_0000000256	Lourds
Saint-François	Pombiray Est	art_0000000042	pa_0000000257	Lourds
Saint-François	Pombiray 2	art_0000000192	pa_0000000258	Lourds
Saint-François	Pombiray	art_0000000113	pa_0000000260	Lourds
Saint-François	Anse a La Gourde	art_0000000069	pa_0000000292	Lourds
Saint-François	Pointe Des Chateaux	art_0000000183	pa_0000000287	Lourds
Saint-François	Village	art_0000000108	pa_0000000288	Lourds
Saint-François	Village	art_0000000108	pa_0000000289	Lourds
Saint-François	La Coulee 3	art_0000000137	pa_0000000307	Lourds
Saint-François	Anse a La Gourde	art_0000000069	pa_0000000293	Lourds
Saint-François	Ecole De Pointe Des Chateaux	art_0000000149	pa_0000000294	Lourds
Saint-François	Ecole De Pointe Des Chateaux	art_0000000149	pa_0000000295	Lourds
Saint-François	Cahouane	art_0000000106	pa_0000000297	Lourds
Saint-François	Le Balaou	art_0000000037	pa_0000000298	Lourds
Saint-François	Le Balaou	art_0000000037	pa_0000000299	Lourds
Saint-François	Saint Bernard	art_0000000125	pa_0000000300	Lourds
Saint-François	Saint Bernard	art_0000000125	pa_0000000301	Lourds
Saint-François	Residence Karukera	art_0000000020	pa_0000000290	Lourds
Saint-François	Residence Karukera	art_0000000020	pa_0000000291	Lourds
Saint-François	Rue De La Chaudiere	art_0000000013	pa_0000000250	Lourds
Saint-François	Golf	art_0000000050	pa_0000000308	Lourds
Saint-François	Carrefour Deher	art_0000000086	pa_0000000311	Lourds
Saint-François	Rue Delgres	art_0000000055	pa_0000000222	Lourds
Saint-François	Simoniere	art_0000000078	pa_0000000237	Lourds
Saint-François	Bragelogne 2	art_0000000066	pa_0000000317	Lourds
Saint-François	NR	art_0000000198	pa_0000000320	Lourds
Saint-François	Blonval - Rte Anse A La Barque	art_0000000016	pa_0000000046	Légers
Saint-François	Blonval - Rte Anse A La Barque	art_0000000016	pa_0000000047	Légers

Saint-François	Roche	art_0000000130	pa_0000000056	Légers
Saint-François	Belle Allée	art_0000000169	pa_0000000066	Légers
Saint-François	Belle Allée	art_0000000169	pa_0000000067	Légers
Saint-François	Gorot	art_0000000090	pa_0000000071	Légers
Saint-François	Raisin Clairs	art_0000000100	pa_0000000078	Légers
Saint-François	Raisin Clairs	art_0000000100	pa_0000000079	Légers
Saint-François	Gare Routière Saint-François	art_0000000012	pa_0000000082	Légers
Saint-François	Carr Delgres	art_0000000133	pa_0000000220	Légers
Saint-François	Landrieux	art_0000000188	pa_0000000231	Légers
Saint-François	Ecole De Bragelogne St Francois	art_0000000092	pa_0000000315	Légers
Saint-François	Ecole De Bragelogne St Francois	art_0000000092	pa_0000000316	Légers
Saint-François	Foyer Rural	art_0000000155	pa_0000000238	Légers
Saint-François	Foyer Rural	art_0000000155	pa_0000000239	Légers
Saint-François	Marche La Rotonde 2	art_0000000141	pa_0000000313	Légers
Saint-François	Carrefour Deher	art_0000000086	pa_0000000312	Légers
Saint-François	Bragelogne 2	art_0000000066	pa_0000000318	Légers
Saint-François	NR	art_0000000198	pa_0000000319	Légers

Commune	Nom de l'arrêt	ID arret	ID point d'arrêt	Nature des travaux
La Désirade	DEBARCADERE	art_0000000139	pa_0000000357	Lourds
La Désirade	DEBARCADERE 1	art_0000000022	pa_0000000358	Lourds
La Désirade	DEBARCADERE 1	art_0000000022	pa_0000000359	Lourds
La Désirade	PARCOURS SPORTIF	art_0000000147	pa_0000000360	Lourds
La Désirade	PARCOURS SPORTIF	art_0000000147	pa_0000000361	Lourds
La Désirade	LE DESERT	art_0000000028	pa_0000000362	Lourds
La Désirade	LE DESERT	art_0000000028	pa_0000000363	Lourds
La Désirade	PLAGE DU SOUFFLEUR	art_0000000027	pa_0000000366	Lourds
La Désirade	PLAGE DU SOUFFLEUR	art_0000000027	pa_0000000367	Lourds
La Désirade	BAIE MAHAULT 2	art_0000000145	pa_0000000375	Lourds
La Désirade	CIMETIERE	art_0000000182	pa_0000000377	Lourds
La Désirade	CIMETIERE	art_0000000182	pa_0000000378	Lourds
La Désirade	BEAUSEJOUR	art_0000000146	pa_0000000380	Lourds
La Désirade	AERODROME	art_0000000181	pa_0000000381	Lourds
La Désirade	LES GALETS	art_0000000032	pa_0000000382	Lourds
La Désirade	BOURG	art_0000000094	pa_0000000384	Lourds
La Désirade	INTERSECTION MARYSE CONDE	art_0000000085	pa_0000000386	Lourds

Annexe 7 : listing des points d'arrêt sélectionnés pour le réaudit

ID_Arret	Lib_Arret	Nom_Commune
60445	baie-mahault	Baie-Mahault
60446	boulevard destreland	Baie-Mahault
60446	boulevard destreland	Baie-Mahault
62016	CC destreland	Baie-Mahault
62016	CC destreland	Baie-Mahault
64006	College m.Satineau scolaire	Baie-Mahault
60016	georges claudes	Baie-Mahault
60015	houelbourg	Baie-Mahault
60015	houelbourg	Baie-Mahault
64004	lycée charles coeffer	Baie-Mahault
60014	rond point du pavillon	Baie-Mahault
60308	rue guignot	Baie-Mahault
62022	Stade	Baie-Mahault
62022	Stade	Baie-Mahault
62022	Stade	Baie-Mahault
64005	Stade ramassage scolaire	Baie-Mahault
60373	amedee clara	Le Gosier
60373	amedee clara	Le Gosier
60314	bas du fort	Le Gosier
60314	bas du fort	Le Gosier
60331	dunoyer	Le Gosier
60331	dunoyer	Le Gosier
60329	montauban	Le Gosier
60329	montauban	Le Gosier
60327	Parc du calvaire	Le Gosier
60327	Parc du calvaire	Le Gosier
60324	Gerty Archimède Gosier	Le Gosier
60324	Gerty Archimède Gosier	Le Gosier
60372	Docteur hélène	Le Gosier
60372	Docteur hélène	Le Gosier
60039	abymes centre	Les Abymes
60039	abymes centre	Les Abymes
60181	anquetil	Les Abymes
60181	anquetil	Les Abymes
60121	boiripeaux école	Les Abymes
60121	boiripeaux école	Les Abymes
60066	boisripeaux	Les Abymes
60066	boisripeaux	Les Abymes
60048	boulevard des héros	Les Abymes
60048	boulevard des héros	Les Abymes
60189	carrefour komla	Les Abymes
60189	carrefour komla	Les Abymes
60244	centre commercial de palais royal	Les Abymes

60041	Centre commercial Milénis	Les Abymes
60041	Centre commercial Milénis	Les Abymes
60450	CHU de PAP	Les Abymes
60450	CHU de PAP	Les Abymes
60251	club sportif du raizet	Les Abymes
60251	club sportif du raizet	Les Abymes
60043	creps	Les Abymes
60043	creps	Les Abymes
60081	david molasse	Les Abymes
60210	entrée du cimetière	Les Abymes
60237	lacroix 2	Les Abymes
60235	lacroix p1	Les Abymes
60235	lacroix p1	Les Abymes
60149	marché	Les Abymes
60149	marché	Les Abymes
60213	morne vergain	Les Abymes
60213	morne vergain	Les Abymes
60243	papyrus est	Les Abymes
60218	pointe d'or	Les Abymes
60212	providence-clinique de l'espérance	Les Abymes
60225	proxi	Les Abymes
60042	résidence marie galante	Les Abymes
60042	résidence marie galante	Les Abymes
60146	résidence vieux bourg	Les Abymes
60049	solitude	Les Abymes
60036	zac dothémare 1	Les Abymes
60214	hibiscus	Les Abymes
60214	hibiscus	Les Abymes
60510	Blanchard université	Pointe-à-Pitre
60510	Blanchard université	Pointe-à-Pitre
62020	Bld.C De Gaulle	Pointe-à-Pitre
62020	Bld.C De Gaulle	Pointe-à-Pitre
62010	Camille Des moulin	Pointe-à-Pitre
60124	centre des arts	Pointe-à-Pitre
60125	cités unies	Pointe-à-Pitre
60125	cités unies	Pointe-à-Pitre
60449	Gare de bergevin	Pointe-à-Pitre
60449	Gare de bergevin	Pointe-à-Pitre
60451	Gare de darboussier	Pointe-à-Pitre
60126	légitimus	Pointe-à-Pitre
60126	légitimus	Pointe-à-Pitre
60013	miquel	Pointe-à-Pitre
60013	miquel	Pointe-à-Pitre
60013	miquel	Pointe-à-Pitre
60506	mortenol	Pointe-à-Pitre
60012	mortenol	Pointe-à-Pitre
60512	raspail	Pointe-à-Pitre
60512	raspail	Pointe-à-Pitre
60208	Rd point Ignace	Pointe-à-Pitre
60122	rue peynier	Pointe-à-Pitre

62025	TOur Secid	Pointe-à-Pitre
60316	Université	Pointe-à-Pitre
60316	Université	Pointe-à-Pitre
60203	place de la victoire	Pointe-à-Pitre
62027	Kaonna	Pointe-à-Pitre

