



# DOCUMENT CADRE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN

RAPPORT DE DIAGNOSTIC  
NOVEMBRE 2025

## Sommaire

1. Préambule.....	3
2. Le contexte réglementaire .....	3
a. Le cadre réglementaire.....	3
b. Le rappel sur les différents types de handicap.....	5
i. Handicap visuel .....	6
ii. Handicap auditif.....	6
iii. Handicap mental et psychique.....	6
iv. Handicap moteur et moteur cérébral .....	6
v. Polyhandicap et Handicap invisible .....	7
c. La démarche SDA.....	7
i. Objet et contenu du SDA.....	7
3. Le contexte territorial et les caractéristiques du réseau urbain .....	8
a. Caractéristiques du réseau Sillonne .....	8
b. La fréquentation des lignes .....	12
i. L'ensemble des 4 sous-réseaux urbains .....	12
ii. Le réseau urbain de Gaillac.....	12
iii. Le réseau urbain de Graulhet.....	12
iv. Le réseau urbain de Lisle-Sur-Tarn .....	13
v. Le réseau urbain Passe-Pont .....	13
c. Les fréquences de passage .....	13
d. Caractéristiques du Transport à la Demande .....	14
e. Caractéristiques du matériel roulant .....	16
f. La formation du personnel d'accueil et du personnel roulant .....	25
g. L'accessibilité de l'information voyageurs .....	25
4. Diagnostic des points d'arrêts du réseau de bus .....	28
a. Déroulement du diagnostic .....	28
b. Synthèse du diagnostic .....	33
c. Identification des Impossibilités Techniques Avérées .....	37
d. Identification des points d'arrêt prioritaires.....	39
GLOSSAIRE .....	44
TABLE DES ANNEXES.....	45
Annexe 1 : Cartographie d'identification des points d'arrêt prioritaires selon la loi .....	46

## 1. Préambule

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit de rendre accessible l'intégralité de la chaîne du déplacement, qui comprend le bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Cela s'est traduit par l'obligation de rendre accessible les transports collectifs dans un délais de 10 ans, soit au plus tard en 2015.

Suite à l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, les Autorités Organisatrices de la Mobilité doivent répondre à l'obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire.

C'est pourquoi, la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet souhaite aujourd'hui réaliser son Schéma Directeur d'Accessibilité des transports en commun sur l'ensemble du territoire.

**Ce sont 223 arrêts de transports en commun répartis sur les 11 lignes du réseau Sillonne qui ont été audités lors de ce diagnostic.**

La concertation avec les associations d'usagers et de personnes à mobilité réduite et avec les différentes collectivités (communes et gestionnaires de voirie) concernées par la démarche SDA de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet, a permis l'élaboration de ce document.

Le présent document présente les éléments suivants :

- Description du service de transport public de voyageurs, du matériel roulant, de l'infrastructure et de son accessibilité ;
- Principaux résultats issus du diagnostic ;
- Identification des points d'arrêt à rendre accessible en priorité ;
- Liste des impossibilités techniques avérées.

## 2. Le contexte règlementaire

### a. Le cadre réglementaire

Plusieurs lois régissent l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les transports publics et conditionnent la mise en œuvre du SDA :

- Loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 ;
- Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982 ;
- Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette loi précise notamment que « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ». Dans ce cadre, de nouvelles obligations s'imposent aux collectivités territoriales :
  - ⇒ Échéances en matière d'accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transports collectifs ;
  - ⇒ Obligation de diagnostic et de programmation : élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDATC), élaboration de

Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et élaboration de diagnostics accessibilité pour les ERP (catégories 1 à 4) ;

- ⇒ Prise en compte du principe de continuité de l'accessibilité de la chaîne de déplacements (rendre accessible le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, le réseau de transport aux personnes en situation de handicap).

Afin de favoriser la concertation, la loi du 11 février 2005 prévoit également la création de Commissions pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CAPH), pour les communes d'au moins 5 000 habitants, ainsi que les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagements de l'espace, lorsqu'ils comptent 5 000 habitants et plus. Des commissions communales (CCAPH) et intercommunales (CIAPH) sont amenées à coexister sur un même territoire.

Les conditions de mise en accessibilité des réseaux de transports ont été définies dans les textes suivants :

- Directive du 13 avril 2006 pour l'accessibilité des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- Décret n°2006-138 du 09 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant neuf affecté aux services de transport public terrestre des voyageurs ;
- Circulaire n°2007-35 du 03 mai 2007 relative à la sécurité et à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux transports scolaires ;
- Arrêté du 03 août 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et cars (directive européenne bus et cars 2001/85/CE).

L'ordonnance du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, tend à redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005. Pour rappel, cette loi imposait la mise en accessibilité des ERP au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et celle des transports publics au 13 février 2015.

Prenant acte de la complexité technique et financière à laquelle sont confrontées les collectivités, et face à l'impossibilité de respecter ces échéances, cette ordonnance simplifie les normes d'accessibilité. De plus, elle prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) pour les Établissements Recevant du Public et les Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA ou SDA) pour les réseaux de transport en commun routiers et ferrés. A travers ces agendas, les acteurs publics et privés s'engagent à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis.

Dans le domaine des transports, deux nouveautés apparaissent dans cette ordonnance :

- L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêt mais seulement ceux identifiés comme prioritaires ;
- La mise en place d'un document spécifique, le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée des Transports Collectifs).

Ce texte permet, dans le cas du transport interurbain de voyageurs, de disposer d'un délai supplémentaire de 6 ans à compter de l'approbation du SDA pour atteindre les objectifs fixés en matière d'accessibilité du service de transport public.

Des décrets viennent compléter cette ordonnance :

- Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au SDA pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs, qui définit le contenu du SDA, les conditions de son approbation, ainsi que les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du SDA;
- Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

Enfin, cette ordonnance précise les délais pour les dépôts des SDA fixés au 26 septembre 2015.

Pour finir, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 (loi n°2019-1428) rend obligatoire la collecte et la fourniture des données d'accessibilité des réseaux de transport avec les dates butoirs suivantes :

- 1<sup>er</sup> décembre 2021 : 8 métropoles au sens européen (Paris, Marseille, Lyon, Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nice) ;
- 1<sup>er</sup> décembre 2023 : Autres collectivités territoriales gérant un réseau de transport en commun.

Dans ce cadre, les éléments relevés lors du diagnostic sont géoréférencés et fournis au format SIG afin de permettre à la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet d'être en conformité avec la législation en vigueur.

## b. Le rappel sur les différents types de handicap

L'article L.114 de la loi du 11 février 2005 précise que « constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Le nombre de personnes handicapées étant difficile à connaître précisément, voici quelques estimations de l'INSEE datant de 2023. Parmi les **12 millions de Français touchés par un handicap** :

- 13.4% ont une déficience motrice ;
- 11.4% sont atteints d'une déficience sensorielle ;
- 9.8% souffrent d'une déficience organique ;
- 6.6% sont atteints d'une déficience intellectuelle ou mentale ;
- 2 à 3% de la population utilise un fauteuil roulant.

Le nombre de personnes en situation de handicap recouvre donc des réalités différentes selon la définition retenue du handicap.

Le SDA vise à faciliter aux personnes souffrantes de ces différents handicaps la pratique et l'utilisation du réseau de transport. Il implique donc d'agir et d'investir dans des dispositifs d'accessibilité à divers niveaux : accessibilité physique du réseau (points d'arrêts, matériel roulant, etc...) et accessibilité cognitive (informations voyageurs, signalétique, formation des personnels, etc...) notamment.

### i. Handicap visuel

La déficience visuelle concerne les personnes non voyantes, malvoyantes et les personnes âgées dont la vue a fortement baissé. Il existe de nombreux types de déficiences visuelles : vision floue, centrale ou périphérique, vision réduite en fonction de la luminosité, absence de relief, de couleurs, etc... Ces personnes ont souvent des difficultés de repérage dans l'espace, de perception du paysage par exemple.

Pour se déplacer, les personnes malvoyantes utilisent leurs capacités visuelles restantes et développent d'autres modes de perception : perceptions sonores ou tactiles. Elles doivent constamment s'imaginer l'espace dans lequel elles évoluent. L'aide matérielle ou animale contribue à leur autonomie lors de leurs déplacements mais ces derniers demeurent complexes et éprouvant en matière de concentration.

### ii. Handicap auditif

Les personnes sourdes plus ou moins profondes n'entendent rien ou perçoivent un message sonore déformé. De nombreux sourds de naissance ont des problèmes de lecture. Une prothèse ne peut combler leur carence auditive. Les sourds profonds pratiquent généralement la langue des signes pour communiquer. Les personnes malentendantes entendent partiellement mais souffrent souvent de problèmes de compréhension de l'environnement. D'autres troubles acoustiques existent, provoquant un handicap. Ces usagers, qui ont souvent des problèmes d'interprétation de l'espace ne peuvent pas être alertés de certains dangers (klaxon d'une voiture, signal sonore, etc...) ou entendre certaines consignes (ex : annonces sonores dans un bus).

### iii. Handicap mental et psychique

Le handicap psychique est caractérisé par un déficit relationnel et des difficultés de concentration bien que la personne garde des facultés intellectuelles normales.

Quant au handicap mental, il associe une limitation des capacités intellectuelles (peu évolutive aux cours des âges) à une stabilité dans les manifestations des différents symptômes. Ces personnes sont parfois polyhandicapées à des degrés différents. Ce handicap a une incidence sur la capacité de concentration, de coordination, de mémorisation, de repérage dans l'espace et dans le temps.

Ces personnes peuvent donc difficilement se repérer et se diriger dans l'espace public. Elles peuvent également avoir du mal à identifier des situations dangereuses ou inversement, vivre des situations sans danger de façon anxiogène.

### iv. Handicap moteur et moteur cérébral

Une mobilité réduite est la conséquence de handicaps physiques entraînant une difficulté ou une incapacité à marcher. On peut distinguer « personnes assises » (en fauteuil roulant) et les « personnes handicapées moteur debout ». Ces handicaps peuvent intervenir à tout âge.

Les personnes infirmes moteur cérébraux (IMC) : d'origine cérébrale, cette déficience peut altérer les capacités motrices et parfois l'intelligence. Les troubles moteurs sont, par définition, toujours présents chez l'IMC.

Le handicap moteur entraîne des incapacités à franchir certains obstacles qui pourraient paraître anecdotiques pour une personne qui marche normalement. Leurs déplacements sont plus longs et peuvent générer une grande fatigue.

## v. Polyhandicap et Handicap invisible

Le handicap invisible se définit par la diminution de l'usage d'une ou plusieurs fonctions. Certains déficits visibles sont couplés à des déficits invisibles, parfois plus handicapants. Les personnes concernées sont les personnes âgées, femmes enceintes, les convalescents, les personnes en surpoids notamment et les fonctions touchées sont la locomotion, la vue, l'audition, la parole ainsi que le comportement général.

Les personnes souffrant d'un déficit invisible sont certainement les plus nombreuses.

## c. La démarche SDA

### i. Objet et contenu du SDA

**Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est un outil de politique publique** introduit par l'ordonnance du 26 septembre 2014 visant à poursuivre, après le 13 février 2015, le programme de mise en accessibilité des transports collectifs.

Les décrets n°2014-1321 et n°2014-1323 du 4 novembre 2014 viennent notamment préciser le contenu du SDA:

- Une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure ;
- Une identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité ;
- Une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité ;
- Une liste des impossibilités techniques avérées (points d'arrêt) ;
- La programmation des travaux et les financements mobilisés ;
- Les modalités de formation du personnel en contact avec le public ;
- Une réflexion sur l'information adaptée en matière de transport ;
- Un calendrier de réalisation de ces actions ;
- L'engagement de l'AOM et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut, l'avis des différentes collectivités intéressées ;
- Les modalités de suivi et d'actualisation.

### 3. Le contexte territorial et les caractéristiques du réseau urbain

#### a. Caractéristiques du réseau Sillonne

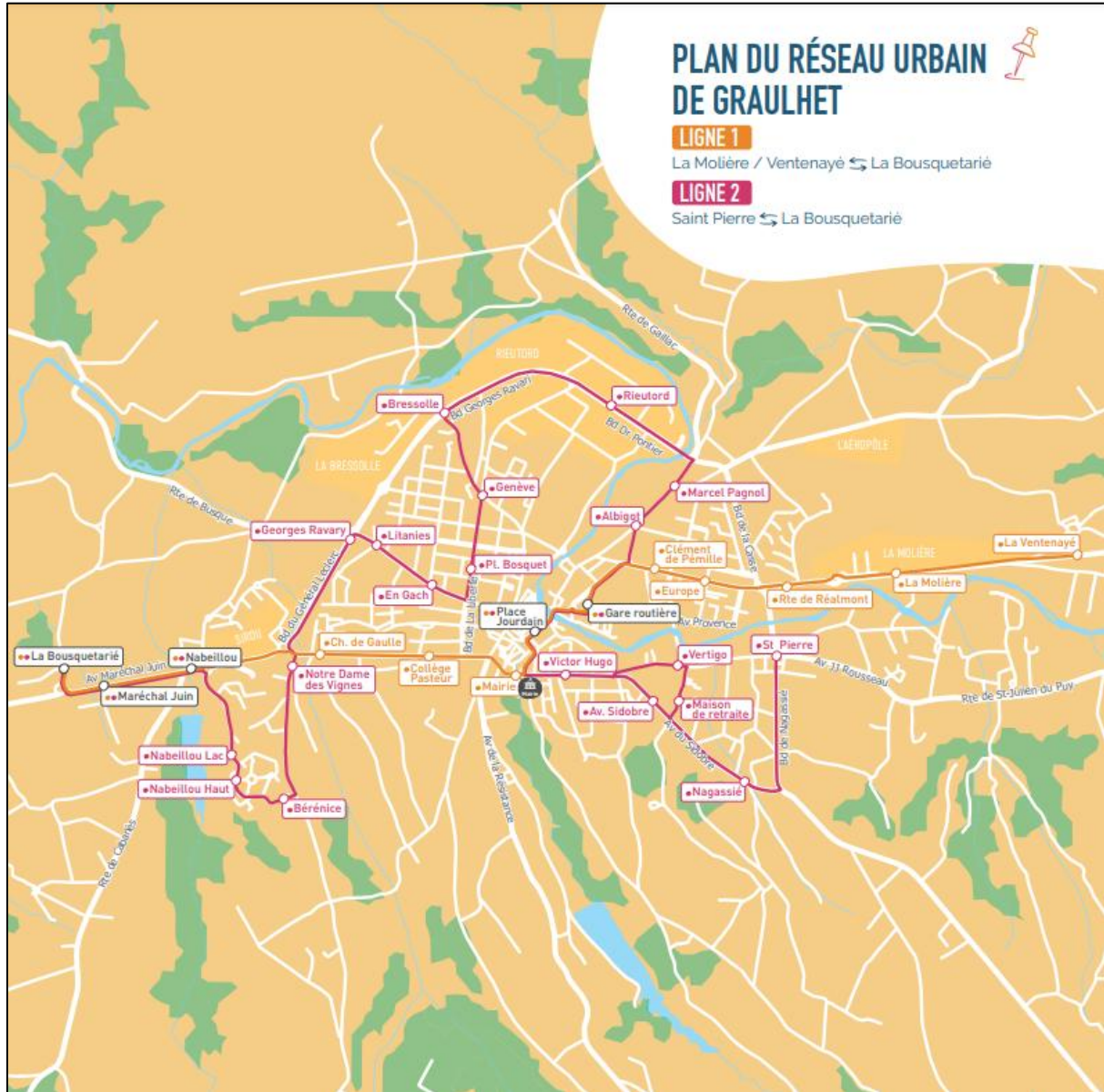
Le réseau audité dessert 7 communes de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet : Brens, Couffouleux, Gaillac, Graulhet, Lisle-Sur-Tarn, Montans et Rabastens.

L'audit accessibilité concerne l'ensemble des points d'arrêts desservis par toutes les lignes du réseau Sillonne :

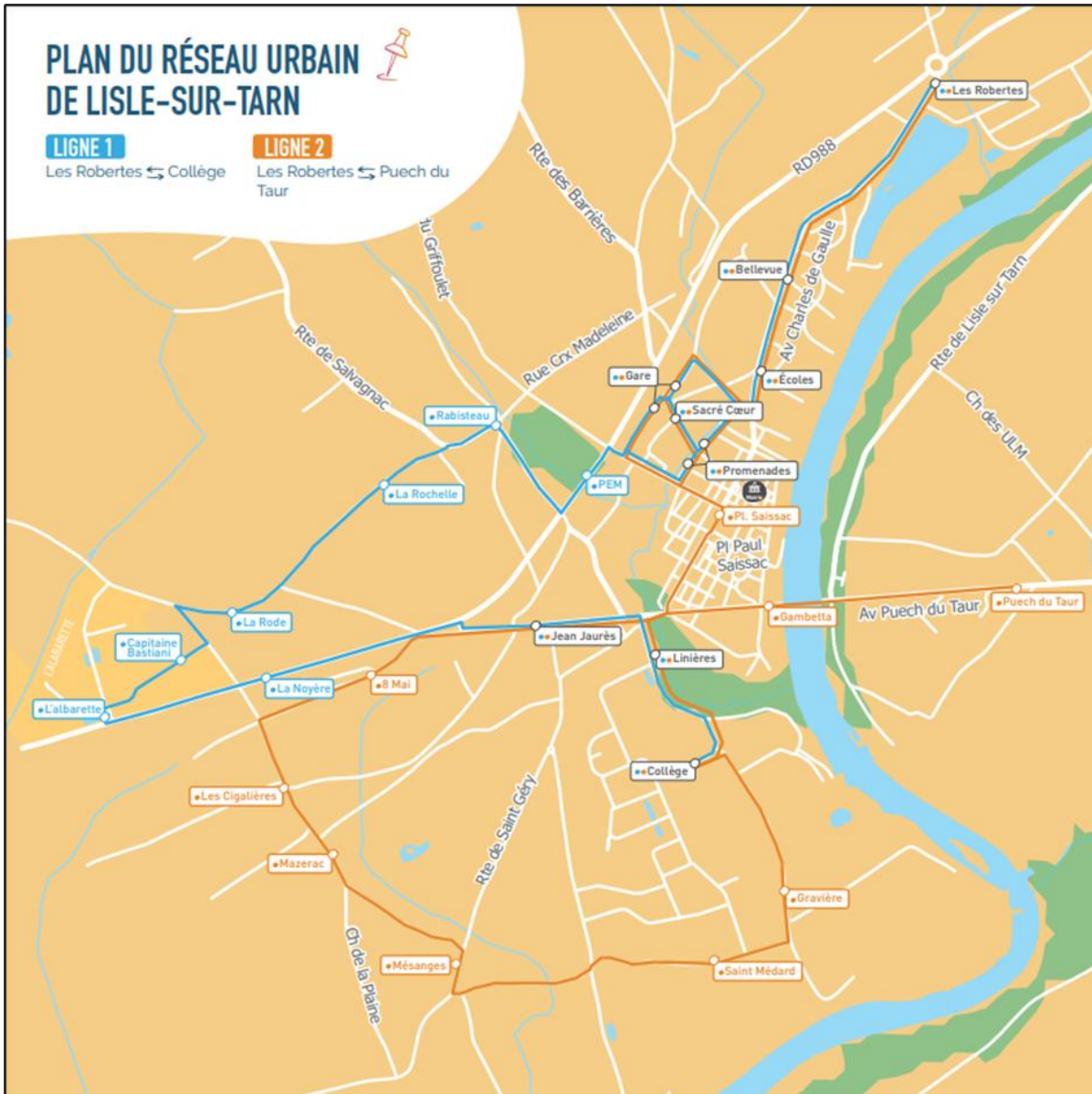
- Réseau Sillonne sur les communes de Gaillac et Brens composé de 6 lignes de bus : Lignes 1, 2, 3, 4, 5 et La Transversale ;
- Réseau Sillonne sur la commune de Graulhet composé de 2 lignes de bus : Lignes Transversales 1 et 2 ;
- Réseau Sillonne sur les communes de Lisle-sur-Tarn et Montans composé de 2 lignes de bus : Lignes 1 et 2 ;
- Réseau Sillonne – Passe-Pont sur les communes de Rabastens et Couffouleux composé d'une ligne de bus : Ligne Passe-Pont.



Plan du réseau urbain de Gaillac



Plan du réseau urbain de Graulhet



Plan du réseau urbain de Lisle-sur-Tarn



## b. La fréquentation des lignes

### i. L'ensemble des 4 sous-réseaux urbains

La fréquentation des 4 réseaux urbains Sillonne est relativement stable d'une année à l'autre, hormis sur le réseau de Graulhet qui a vécu une forte diminution sur 2022/2023 puis une très forte hausse entre septembre 2023 et août 2024.

	2020/2021	2021/2022	% évolution	2022/2023	% évolution	2023/2024	% évolution	2024/2025	% évolution
Réseau urbain de Gaillac	183 349	193 660	6%	213 758	10%	242 156	13%	262 156	8%
Réseau urbain de Graulhet	17 819	17 317	-3%	15 609	-10%	21 651	39%	28 173	30%
Réseau urbain de Lisle-sur-Tarn	/	/	/	21 419	/	23 273	9%	26 505	14%
Réseau urbain Passe-Port	40 336	41 988	4%	42 489	1%	43 264	2%	24 908	-42%
<b>TOTAL</b>	<b>241 504</b>	<b>252 965</b>	<b>5%</b>	<b>293 275</b>	<b>16%</b>	<b>330 344</b>	<b>13%</b>	<b>341 742</b>	<b>3%</b>

Evolution de la fréquentation des sous-réseaux Sillonne

### ii. Le réseau urbain de Gaillac

La fréquentation de la ligne transversale du réseau urbain de Gaillac est bien plus élevée que les autres lignes. Elle est en constante évolution. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'une ligne directe effectuant peu de détours et qu'elle dessert également plusieurs établissements scolaires, le centre-ville et une zone commerciale.

La baisse sur certaines lignes en 2024/2025 peut s'expliquer par le report sur la ligne 5.

Réseau urbain de Gaillac	2021/2022	2022/2023	% évolution	2023/2024	% évolution	2024/2025	% évolution
Ligne 1	7 920	8 128	3%	9 387	15%	10 075	7%
Ligne 2	15 007	16 442	10%	15 365	-7%	15 623	2%
Ligne 3	32 401	34 414	6%	36 341	6%	33 116	-9%
Ligne 4	18 798	19 407	3%	22 566	16%	22 247	-1%
Ligne 5	/	/	/	/	/	28 685	/
Ligne transversale	119 534	135 367	13%	158 453	17%	152 410	-4%
<b>TOTAL</b>	<b>193 660</b>	<b>213 758</b>	<b>10%</b>	<b>242 112</b>	<b>13%</b>	<b>262 156</b>	<b>8%</b>

Evolution de la fréquentation du réseau urbain de Gaillac

### iii. Le réseau urbain de Graulhet

L'évolution de la fréquentation du réseau urbain de Graulhet est en dent de scie depuis 2018, dû à l'évolution du réseau ces dernières années afin de le rendre plus attractif et au délai nécessaire de sa mise en place. Il faut noter que les deux lignes connaissent une augmentation de leur fréquentation significative (+29% et +90%) sur l'année 2023/2024.

Réseau urbain de Graulhet	2018/2019	2019/2020	% évolution	2020/2021	% évolution	2021/2022	% évolution	2022/2023	% évolution	2023/2024	% évolution	2024/2025	% évolution
Ligne Transversale 1	15 509	13 959	-10%	15 279	9%	14 908	-2%	13 671	-8%	17 653	29%	21 489	22%
Ligne Transversale 2	3 595	2 532	-30%	2 540	0%	2 409	-5%	1 935	-20%	3 677	90%	6 725	83%
<b>TOTAL</b>	<b>19 104</b>	<b>16 491</b>	<b>-14%</b>	<b>17 819</b>	<b>8%</b>	<b>17 317</b>	<b>-3%</b>	<b>15 606</b>	<b>-10%</b>	<b>21 330</b>	<b>37%</b>	<b>28 214</b>	<b>32%</b>

Evolution de la fréquentation du réseau urbain de Graulhet

#### iv. Le réseau urbain de Lisle-Sur-Tarn

Les deux lignes du réseau urbain de Lisle-sur-Tarn ont connu une augmentation relativement similaire ces deux dernières années, même si la ligne 1 est davantage utilisée que la ligne 2.

Réseau urbain de Lisle-sur-Tarn	2022/2023	2023/2024	% évolution	2024/2025	% évolution
Ligne 1	17 908	19 397	8%	22 269	15%
Ligne 2	3 551	3 876	9%	4 267	10%
<b>TOTAL</b>	<b>21 459</b>	<b>23 273</b>	<b>8%</b>	<b>26 536</b>	<b>14%</b>

Evolution de la fréquentation du réseau urbain de Lisle-sur-Tarn

#### v. Le réseau urbain Passe-Pont

La ligne Passe-Pont du réseau urbain Passe-Pont a connu une légère augmentation ces deux dernières années. En 2024/2025, une baisse de la fréquentation est à noter. Cela s'explique par la fermeture du pont et n'est pas révélateur de la fréquentation habituelle de ce réseau. Le réseau fonctionne de nouveau normalement depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2025.

Réseau urbain Passe-Pont	2022/2023	2023/2024	% évolution	2024/2025	% évolution
Ligne Passe-Pont	42 489	43 264	2%	24 908	-42%
<b>TOTAL</b>	<b>42 489</b>	<b>43 264</b>	<b>2%</b>	<b>24 908</b>	<b>-42%</b>

Evolution de la fréquentation du réseau urbain Passe-Pont

#### c. Les fréquences de passage

Concernant les fréquences de passage sur le réseau de Gaillac, la ligne Transversale et la ligne 5 disposent de la plus forte fréquence de passage. Les autres lignes ont des fréquences de passage assez homogène entre elles.

- Ligne 1 : 7 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne 2 : 11 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne 3 : 9 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne 4 : 9 courses / jour entre 7h et 19h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne 5 : 17 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne Transversale : 16 courses / jour entre 7h et 19h (en semaine en période scolaire).

Concernant les fréquences de passage sur le réseau de Graulhet, les lignes Transversales 1 et 2 disposent de la même fréquence.

- Ligne Transversale 1 : 5 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire) ;

- Ligne Transversale 2 : 6 courses / jour entre 7h et 19h (en semaine en période scolaire).

Concernant les fréquences de passage sur le réseau de Lisle-sur-Tarn, les lignes 1 et 2 disposent de fréquence de passage assez similaire.

- Ligne 1 : 5 courses / jour entre 8h et 17h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne 2 : 3 courses / jour entre 7h et 18h (en semaine en période scolaire).

La ligne Passe-Pont était subdivisée en 2 lignes le temps des travaux du pont sur l'année 2024/2025, les 2 subdivisions de lignes disposaient d'une fréquence de passage similaire.

- Ligne Passe-Pont Couffoulex : 13 courses / jour entre 8h et 18h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne Passe-Pont Rabastens : 17 courses / jour entre 6h et 19h (en semaine en période scolaire).

Depuis début novembre 2025, la ligne Passe-pont est rétablie, elle offre une fréquence de passage élevée en semaine et plus légère le samedi.

- Ligne Rabastens – Couffoulex : 17 courses / jour entre 6h30 et 19h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne Rabastens – Couffoulex : 8 courses / jour entre 9h00 et 13h (le samedi) ;
- Ligne Couffoulex – Rabastens : 17 courses / jours entre 6h30 et 19h (en semaine en période scolaire) ;
- Ligne Couffoulex – Rabastens : 8 courses / jour entre 9h00 et 13h (le samedi).

#### d. Caractéristiques du Transport à la Demande

En complément du réseau urbain régulier, la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet propose un service de transport à la demande qui couvre l'ensemble du territoire intercommunal

Le service de Transport à la Demande (TàD) fonctionne de la manière suivante :

- Le TAD fonctionne selon des jours et horaires définis, en fonction de la commune de départ (voir la carte ci-après).
- La montée et la descente s'effectuent à des points d'arrêt déterminés.
- Pour les personnes de plus de 75 ans et celles à mobilité réduite, le service fonctionne en porte-à-porte.

La tarification est la suivante :

- 2 € l'aller, 3 € l'aller-retour.
- 15 € le carnet de 10 tickets aller simple et 25 € le carnet de 10 tickets aller-retour.
- Gratuit pour les moins de 10 ans, s'ils sont accompagnés d'un adulte.

- Le ticket, acheté auprès du chauffeur, permet d'utiliser également le service régional liO Car.

Une réservation la veille avant 16h est nécessaire afin de bénéficier de ce service. Le service de réservation est ouvert du lundi au vendredi de 8h à 17h. Il s'agit d'une plateforme téléphonique.

Le service fonctionne en rabattement vers les points d'arrêts dans les centre-villes suivants :

- A Gaillac :
  - Place de la Libération
  - Piquerouge
  - Gare routière
  - Gare SNCF
  - Pôle emploi
- A Graulhet :
  - Leclerc
  - Gare routière
  - Tous les arrêts du réseau liO sur la commune
- Lisle-sur-Tarn :
  - Gare SNCF
  - Centre-ville
  - Tous les arrêts du réseau liO sur la commune
- Rabastens :
  - Marché de Rabastens
  - Gare SNCF Rabastens-Couffouleux
  - Tous les arrêts du réseau liO sur la commune



- 4 places réservées PMR à l'avant.
- Pour un autocar standard :
  - Plateforme élévatrice en porte centrale ou plancher bas en porte centrale avec palette électrique ou manuelle.
  - Au moins un emplacement UFR au centre du véhicule.
  - 2 places réservées PMR à l'avant.
- Pour un minibus/minicar standard :
  - Au moins un emplacement UFR.
  - Une palette électrique, hydraulique ou manuelle.

L'accessibilité actuelle du parc de véhicules est la suivante :

Véhicules	Nombre de véhicules	Nombre de véhicules accessibles aux UFR	Nombre de véhicules totalement accessibles
Autobus	2	2	0
Midibus	4	4	0
Minibus	3	3	0

Le matériel roulant est actuellement partiellement accessible car il ne dispose pas d'information sonore et visuel à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules.

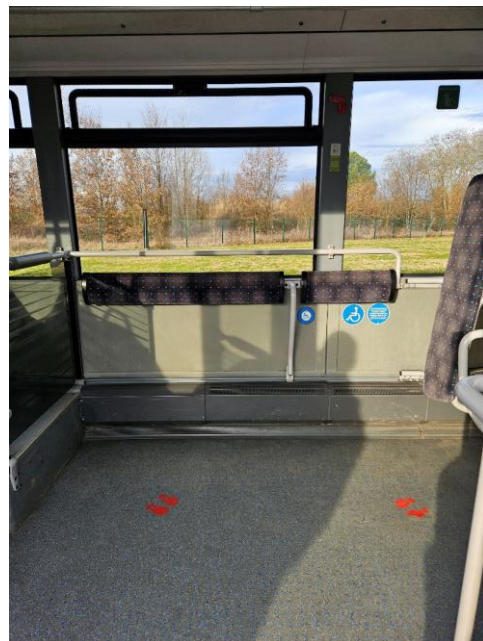
Il faut également s'attacher à s'assurer du bon fonctionnement de celui-ci ainsi que de s'assurer de la bonne formation du personnel à l'utilisation de ce matériel et à l'accueil du public à mobilité réduite.



Autobus Mercedes du réseau urbain



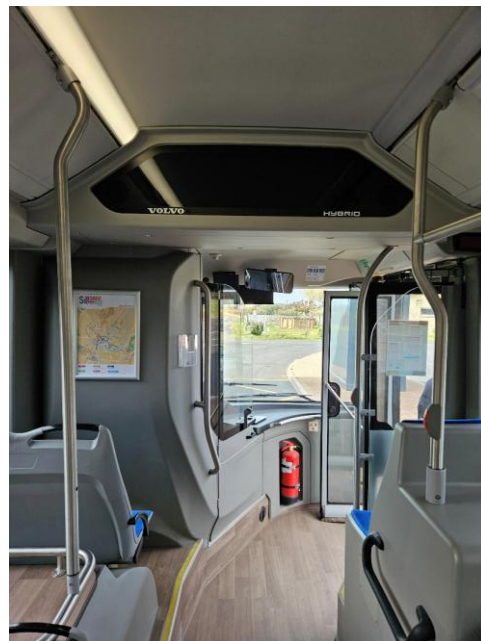
Signalétique extérieure et intérieure sur l'autobus Mercedes du réseau urbain



Rampe d'accès PMR et places PMR de l'autobus Mercedes du réseau urbain



Autobus Volvo du réseau urbain



Signalétique extérieure et intérieure sur l'autobus Volvo du réseau urbain



Places PMR de l'autobus Volvo du réseau urbain



Midibus Heuliez du réseau urbain



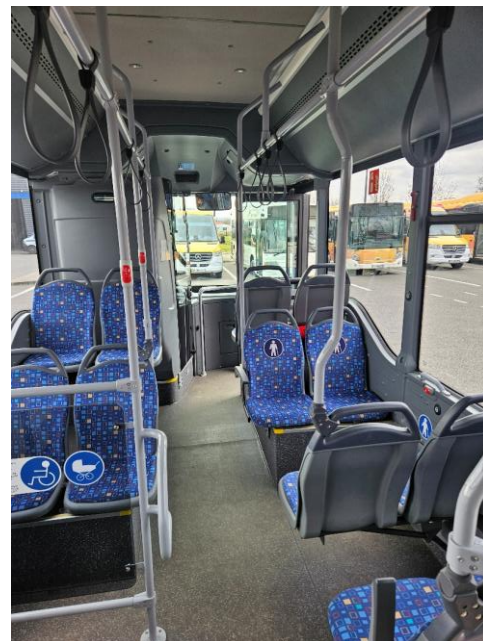
Signalétique extérieure et intérieure sur les midibus Heuliez du réseau urbain



Places PMR sur les midibus Heuliez du réseau urbain



Midibus Isuzu du réseau urbain



Signalétique extérieure et intérieure sur les midibus Isuzu du réseau urbain



Rampe d'accès PMR et places PMR des midibus Isuzu du réseau urbain



Minibus Mercedes du réseau urbain



Signalétique extérieure sur les minibus Mercedes du réseau urbain



Rampe d'accès PMR et places PMR des minibus Mercedes du réseau urbain

## f. La formation du personnel d'accueil et du personnel roulant

Les personnels de la SPL susceptibles d'accueillir ou de renseigner les personnes à mobilité réduite doivent être formés et sensibilisés au handicap. Ces personnels sont les suivants :

- Personnel d'accueil téléphonique ;
- Conducteurs.

Pour se faire et conformément au contrat d'objectif qui lie la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet à la SPL, des actions de formation sont prévues. La formation PMR/UFR fait partie des formations non obligatoires que la SPL doit déployer chaque année pour le personnel de conduite. Ces formations sont actuellement dispensées à tous les nouveaux conducteurs et concernent uniquement la prise en main du matériel.

Les personnels d'accueil téléphonique et les conducteurs ne disposent pas, à l'heure actuelle, d'une formation spécifique à l'accueil de personnes à mobilité réduite. Il sera donc nécessaire de prévoir dans les années à venir des formations spécifiques sur ce sujet pour ce type de personnel.

## g. L'accessibilité de l'information voyageurs

L'information voyageurs se décompose en 4 supports essentiels à la bonne compréhension et utilisation du réseau Sillonne.

- Le site internet de l'Agglomération répertoriant l'ensemble des informations relatives au réseau Sillonne ;
- L'application Zenbus répertoriant les informations trafic en temps réel, les plans et les fiches horaires interactives, etc. ;
- Des supports papiers (plans, fiches horaires) mis à disposition des usagers du réseau dans différents lieux sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet (mairies, offices du tourisme, CCAS, etc.) ;
- Des supports papiers (plans, fiches horaires) présents dans les cadres des abris et totems.

Le site internet de l'Agglomération avec la page spécifique au réseau Sillonne (<https://www.gaillac-graulhet.fr/se-deplacer/transport-en-commun/>) permet d'accéder aux informations suivantes :

- Le plan et les fiches horaires téléchargeables ;
- Les actualités du réseau ;
- Etc.

Ce site internet respecte les standards mis en place par le W3C qui permet de définir les standards techniques liés à l'accessibilité pour des personnes à mobilité réduite d'un site internet (norme WCAG par exemple). Des solutions tels que FACIL'iti peuvent également être mises en place afin de rendre accessible à tous le site internet de l'Agglomération et permettre à tous les usagers de consulter les informations relatives au réseau.

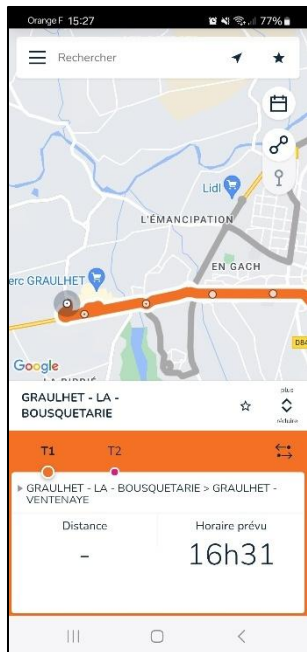


### Page dédiée au réseau Sillonne sur le site internet de l'Agglomération

L'application Zenbus permet d'accéder aux informations suivantes :

- Le plan et les fiches horaires interactives ;
- Les infos trafic en temps réel ;
- Les actualités du réseau ;
- Etc.

Aucune information n'est mise à disposition de l'utilisateur concernant le respect des différents standards mis en place par le W3C.



Application Zenbus

Concernant les documents papiers (ou PDF) mis à disposition des usagers dans les mairies, dans les offices du tourisme, etc. et également dans les cadres d'informations présents au niveau des abris et des totems, aucune obligation réglementaire ne régit la production de ces documents. Il n'y a pas de versions écrites avec des caractères plus gros à la disposition des usagers. Il pourrait être bien de réfléchir en complément à la production de documents en FALC (FAcile à Lire et à Comprendre). De même, il est nécessaire de mettre à disposition dans tous les panneaux d'informations présents au niveau des abris et totems l'ensemble des informations nécessaires à la bonne compréhension du réseau et de la desserte de l'arrêt (plan du réseau ou plan de bassin, fiches horaires, QR Code pour suivi en temps réel), ce qui n'est pas le cas à chacun des arrêts à l'heure actuelle.

Enfin, et en complément de tous ces supports, il sera nécessaire, suite à la finalisation de l'étude, de mettre à disposition sur un Open Data (AccèsLibreMobilités de l'Etat par exemple) un état des lieux de l'accessibilité des points d'arrêts du réseau Sillonne au format SIG afin de permettre aux outils de calcul d'itinéraires d'intégrer ces informations et de permettre aux PMR de préparer leurs trajets. Ces informations pourront également être intégrées à l'application Zenbus et sur les supports papiers et PDF.



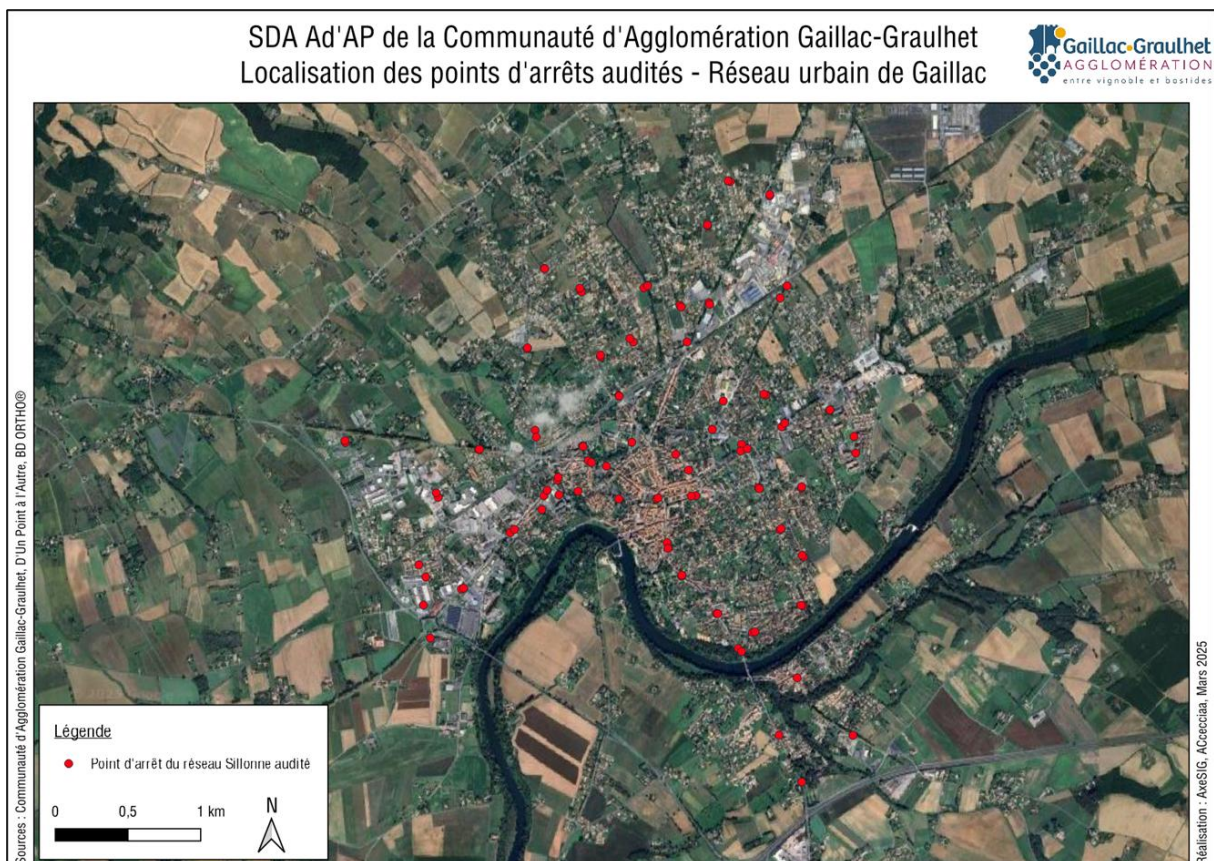
## 4. Diagnostic des points d'arrêts du réseau de bus

### a. Déroulement du diagnostic

Une grille répertoriant l'ensemble des obstacles à relever a été élaborée à partir des obligations réglementaires telles que définies dans l'arrêté du 15 janvier 2007 mais également complétées par des recommandations du CEREMA et d'autres AOM. Cette grille respecte les nouvelles préconisations du CNIG en matière de rendu SIG.

Les points suivants ont été audités :

- Le quai (longueur du quai, hauteur du quai, etc.) ;
- L'aire d'attente (pente et/ou dévers à 2%, mauvaise qualité du sol, etc.) ;
- La signalétique (absence du nom du point d'arrêt, signalétique illisible, etc.) ;
- Audit synthétique des abords dans un rayon de 50 m.



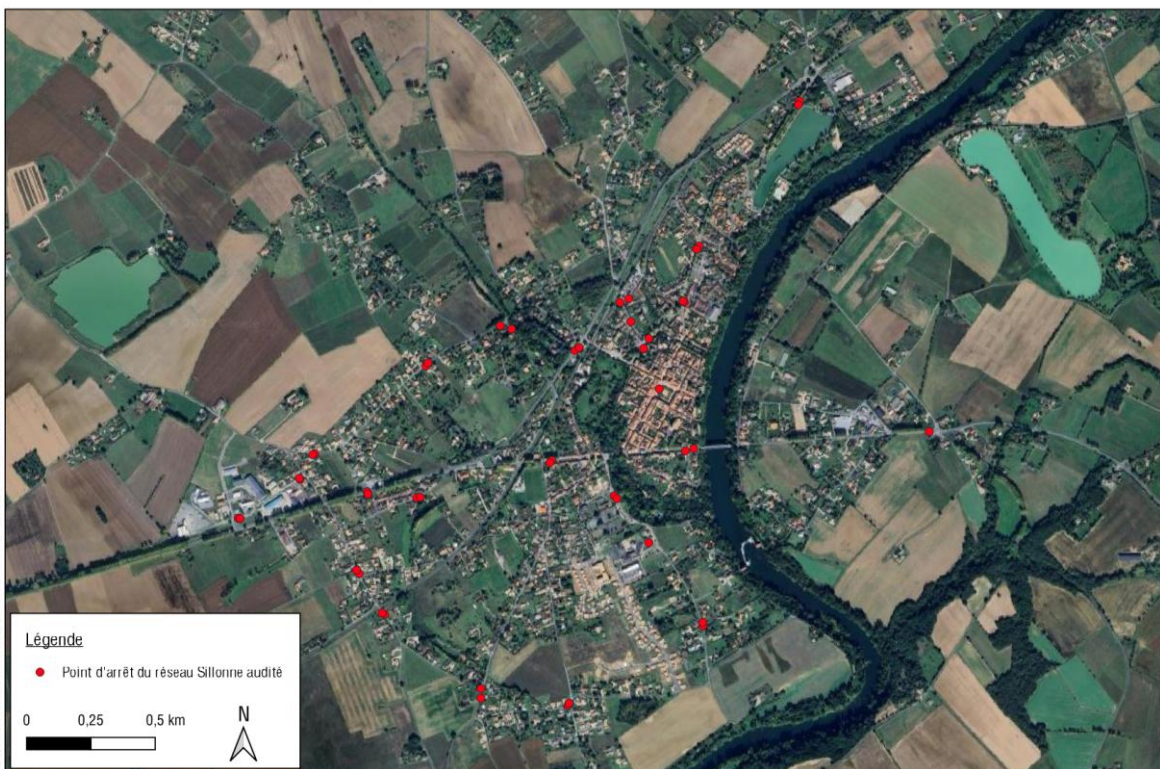
Diagnostic des points d'arrêts du réseau urbain de Gaillac

SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet  
Localisation des points d'arrêts audités - Réseau urbain de Graulhet



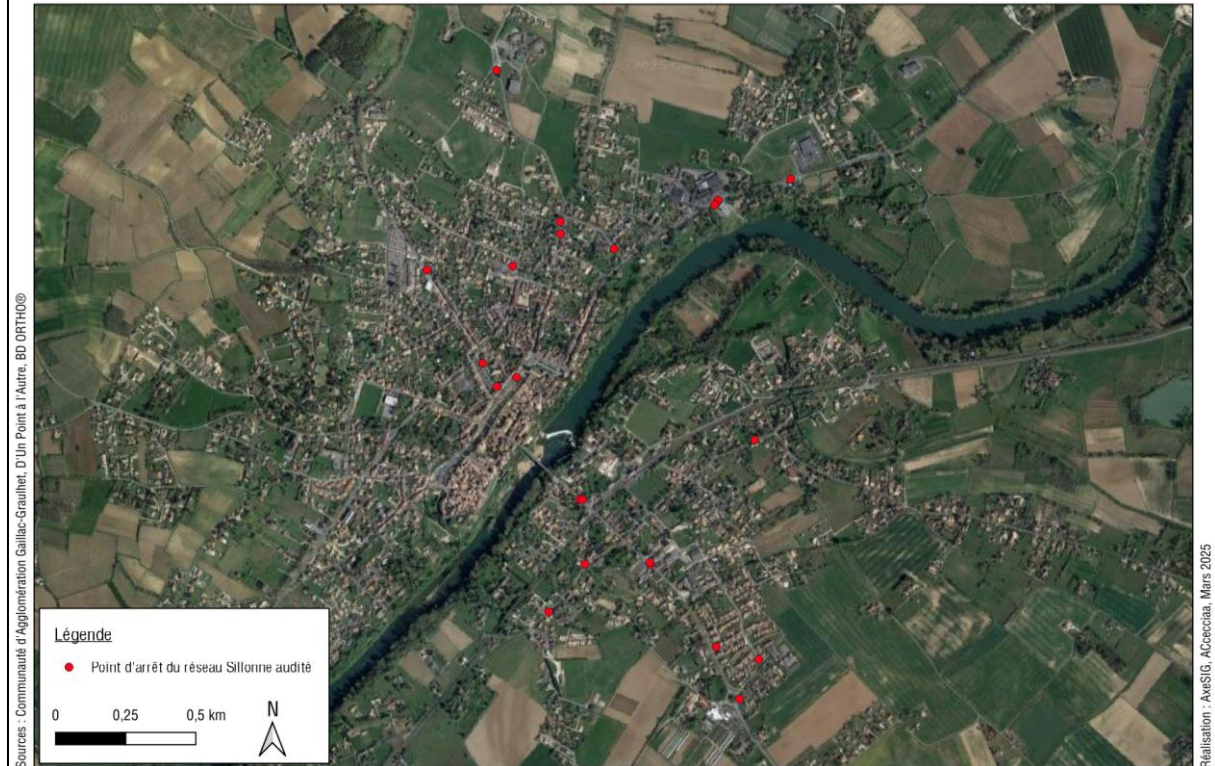
Diagnostic des points d'arrêts du réseau urbain de Graulhet

SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet  
Localisation des points d'arrêts audités - Réseau urbain de Lisle-sur-Tarn



Diagnostic des points d'arrêts du réseau urbain de Lisle-sur-Tarn

SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet  
Localisation des points d'arrêts audités - Réseau urbain Passe-Pont

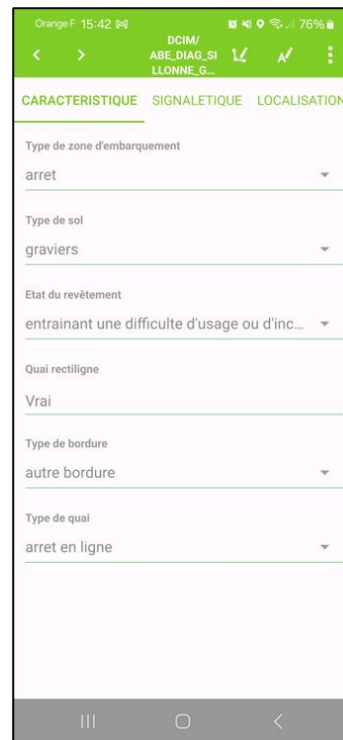
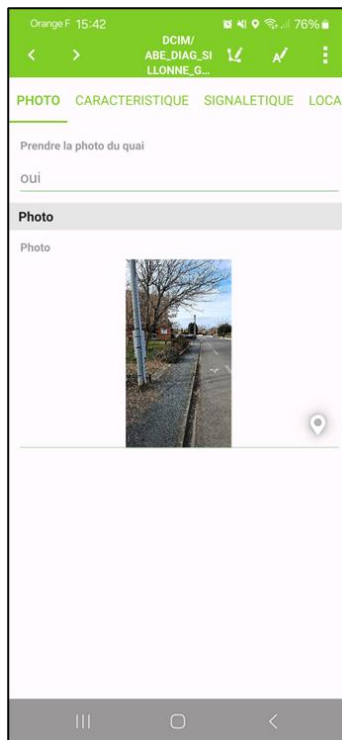


Diagnostic des points d'arrêts du réseau urbain Passe-Pont

Les relevés sont réalisés à l'aide d'un outil GPS permettant de géo-référencer l'ensemble des obstacles liés à l'accessibilité. Les données relevées sont ensuite traitées dans le respect du standard CNIG et restituées au format SHAPE en projection RGF93 – Lambert93 (EPSG :2154).

Le diagnostic consiste en un relevé précis des obstacles à l'accessibilité. Il a été effectué sur les 223 points d'arrêts que compte le réseau de transports collectifs Sillonne. Il prend en compte les handicaps suivants : auditif, mental, moteur fauteuil, moteur hors fauteuil, visuel non voyant et visuel malvoyant, ainsi que toutes les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, femmes enceintes, etc.).

Un audit de quelques points d'arrêts a été réalisé lors d'une matinée de concertation avec les élus et les techniciens le jeudi 13 février 2025. Cette concertation aura permis à tous de se rendre compte de la démarche et de mieux comprendre le travail de terrain effectué.



Exemple de saisie des obstacles sur GPS avec prise de photos

Suite à ce diagnostic, des fiches de suivi ont été élaborées afin de permettre le suivi de la mise en accessibilité du réseau. Ces fiches contiennent les informations suivantes :

- Le nom du point d'arrêt ;
- Le listing des obstacles relevés ;
- La conformité du point d'arrêt ;
- Un estimatif du coût de mise en accessibilité ;
- La date de programmation des travaux ;
- Une photo du point d'arrêt ;
- La localisation géographique du point d'arrêt.

**ARR\_GGA\_091 - ANTONIN ARTAUD - GAILLAC**

**Informations générales sur le point d'arrêt**

**Ligne(s) desservant l'arrêt :** L2  
**Type de point d'arrêt :** arrêt de bus sur la voirie  
**Type de zone d'embarquement :** arrêt  
**Configuration du quai / arrêt :** arrêt en ligne  
**Bordure de quai / arrêt rectiligne :** quai/arrêt rectiligne  
**Panneau C6 :** absence du panneau C6  
**Zebra jaune :** dégrade  
**Type de mobilier :** 1 abri(s) / 1 totem(s)  
**Lieu de circulation :** agglomération  
**Vitesse de circulation :** 30km/h  
**Implantation du point d'arrêt :** non concerne  
**Distance entre le zebra jaune et la traversée piétonne :**  
distance supérieure à 10 m

**Préconisations et programmation**

**Préconisations d'aménagement :**  
  
**Estimation des travaux (€ HT) :** \*\*\*\*\*  
**Demande d'ITA :**  
**Priorisation SDA-Ad'AP :**  
**Programmation SDA-Ad'AP :**  
**Proposition d'aménagement type :**



**Zone d'embarquement**

**Type de bordure :** autre bordure  
**Type de sol :** enrobe  
**Etat du revêtement :**  
dégradation entraînant une difficulté d'usage ou d'inconfort  
**Zone de sécurité :**  
non présente  
**Dimension du quai / arrêt (en m) :**  
Ht. : 0,12 / Lg. : 10,00 / Larg. : 2,40  
**Aire de rotation :** 1,5  
**Dévers / Pente :** 4% / 1%  
**Présence d'un aménagement cyclable :**  
absence d'un aménagement cyclable sur le quai/arrêt  
**Positionnement de l'aménagement cycl. :**  
non concerne  
**Contraste visuel et tactile de l'amgt cycl. :**  
non concerne  
non concerne  
**Travaux :** absence de travaux



**Abri**

**Largeur devant et derrière l'abri (en m) :**  
1,18 / 0,00  
**Signalétique sur le mobilier :**  
**Nom de l'arrêt :** absent  
**Indice de ligne :** absent  
**Destination de ligne :** absente  
**Nombre de cadre d'informations :** 1  
**Positionnement du cadre d'informations :**  
non conforme  
**Espace libre d'usage devant le panneau :**  
non conforme  
**Informations dans le cadre :**  
**Plan :** absent      **Horaire :** absent  
**QRCode :** absent  
**Présence d'une assise et hauteur (en m) :**  
présence d'une assise / 0,45  
**Borne d'Informations Voyageurs :** absente  
**Abri en commun avec le réseau LIO :**  
arrêt non commun LIO

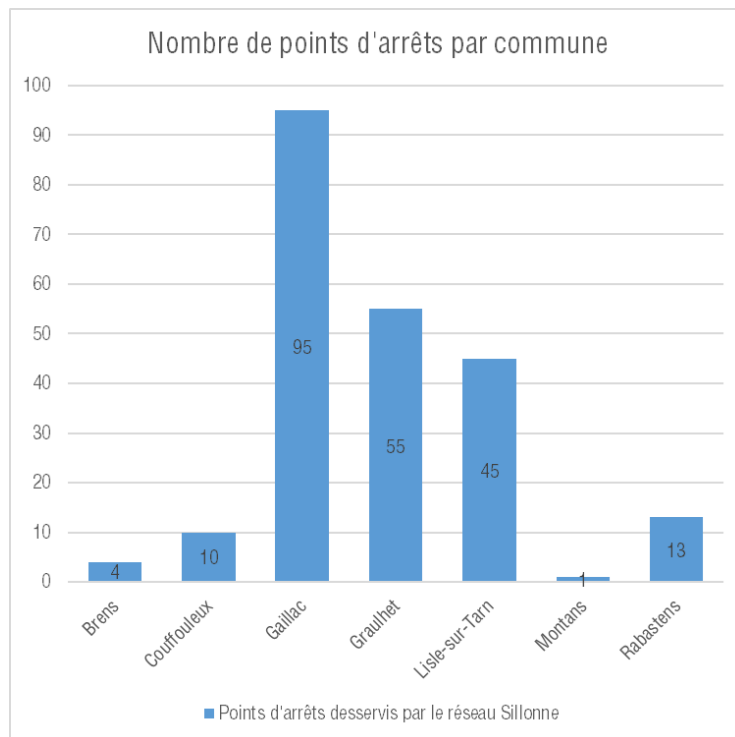


**Totem**

**Largeur devant et derrière le totem (en m) :**  
1,78 / 0,00  
**Présence d'une tête de poteau et orientation :**  
présente / perpendiculaire à la voie  
**Signalétique sur le mobilier :**  
**Nom de l'arrêt :** non conforme  
**Indice de ligne :** non conforme  
**Destination de ligne :** absente  
**Nombre de cadre d'info. et orientation :**  
un cadre / parallèle à la voie  
**Espace libre d'usage devant le panneau :**  
conforme  
**Informations dans le cadre :**  
**Plan :** présent      **Horaire :** présent  
**QRCode :** présent  
**Présence d'une assise et hauteur (en m) :**  
absence d'une assise / 0,00  
**Borne d'Informations Voyageurs :** absente  
**Totem en commun avec le réseau LIO :**  
arrêt non commun LIO

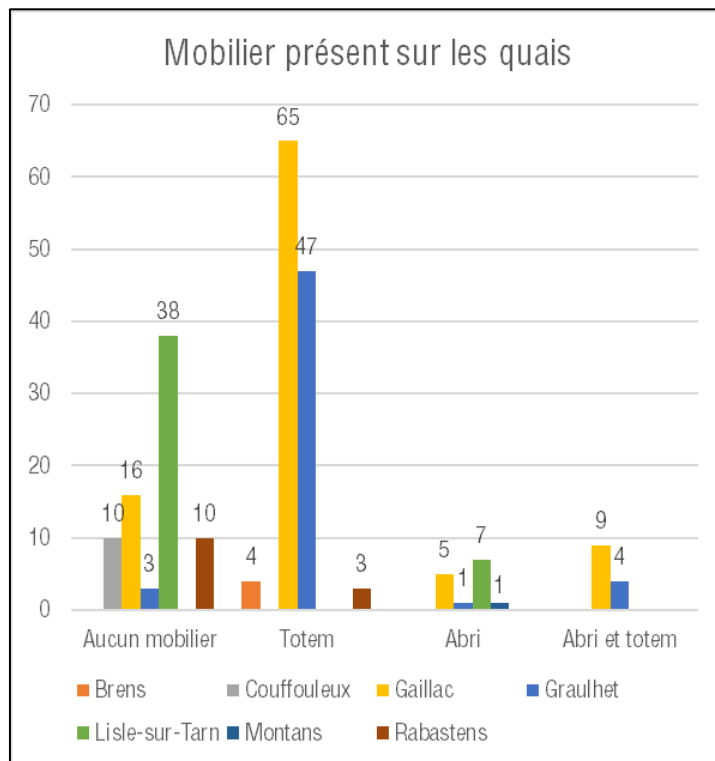
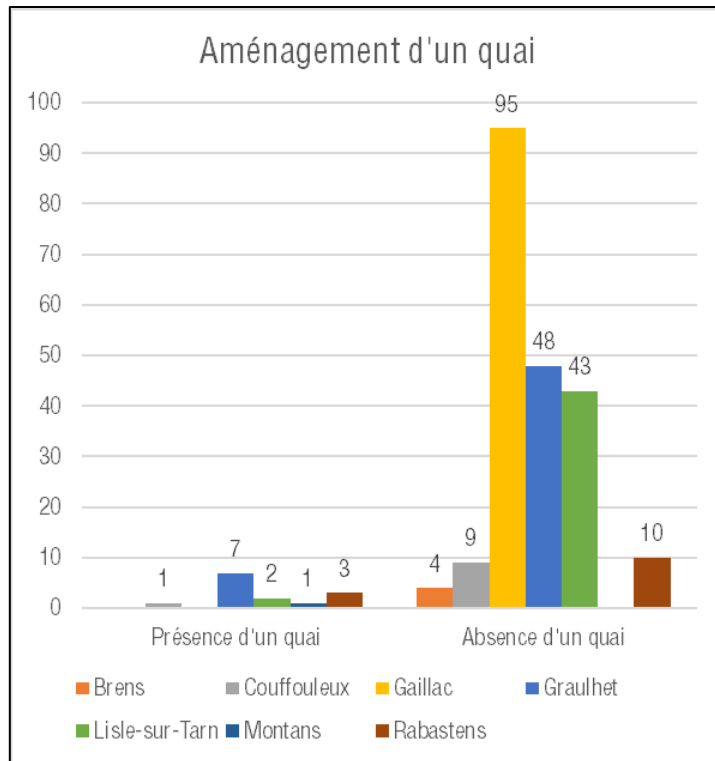
## b. Synthèse du diagnostic

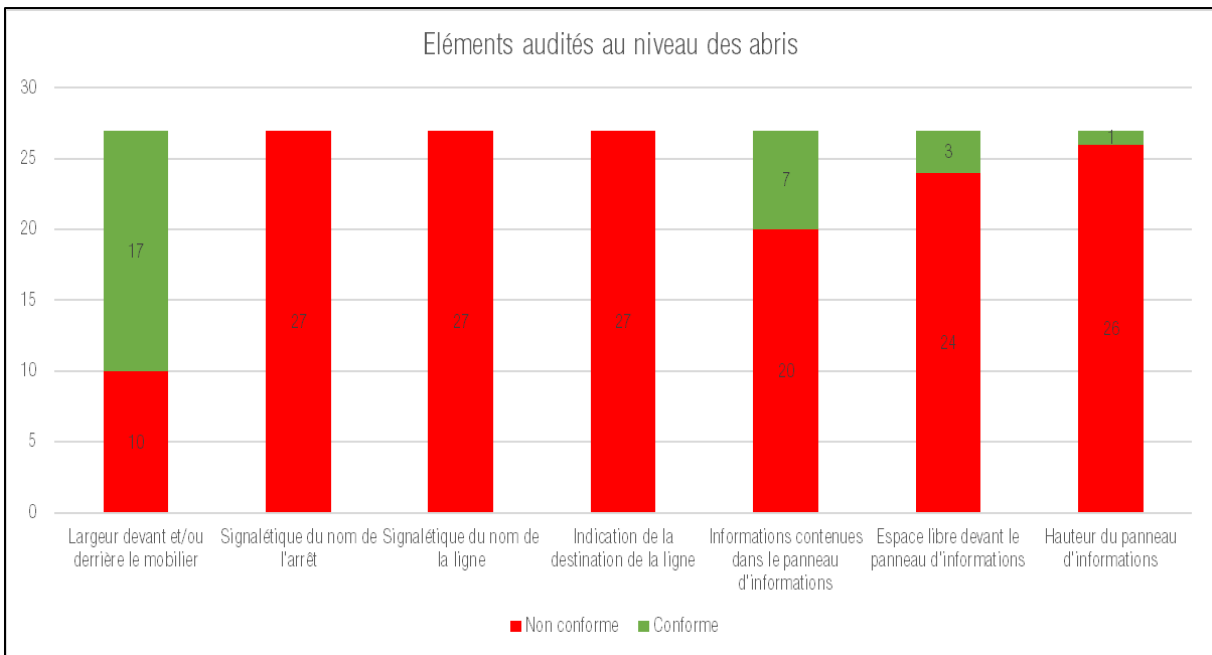
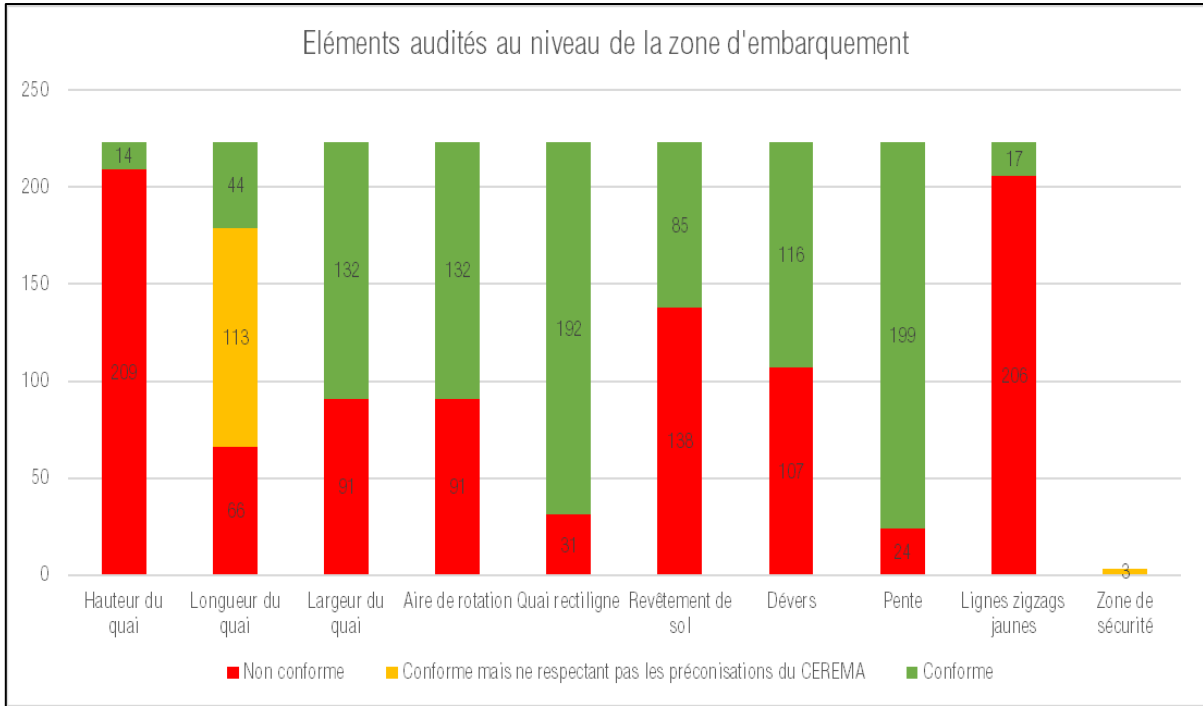
Les **223 points d'arrêts des lignes régulières** sont situés sur **7 communes** de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet. La répartition cartographique des points d'arrêts sur l'ensemble du territoire est la suivante :

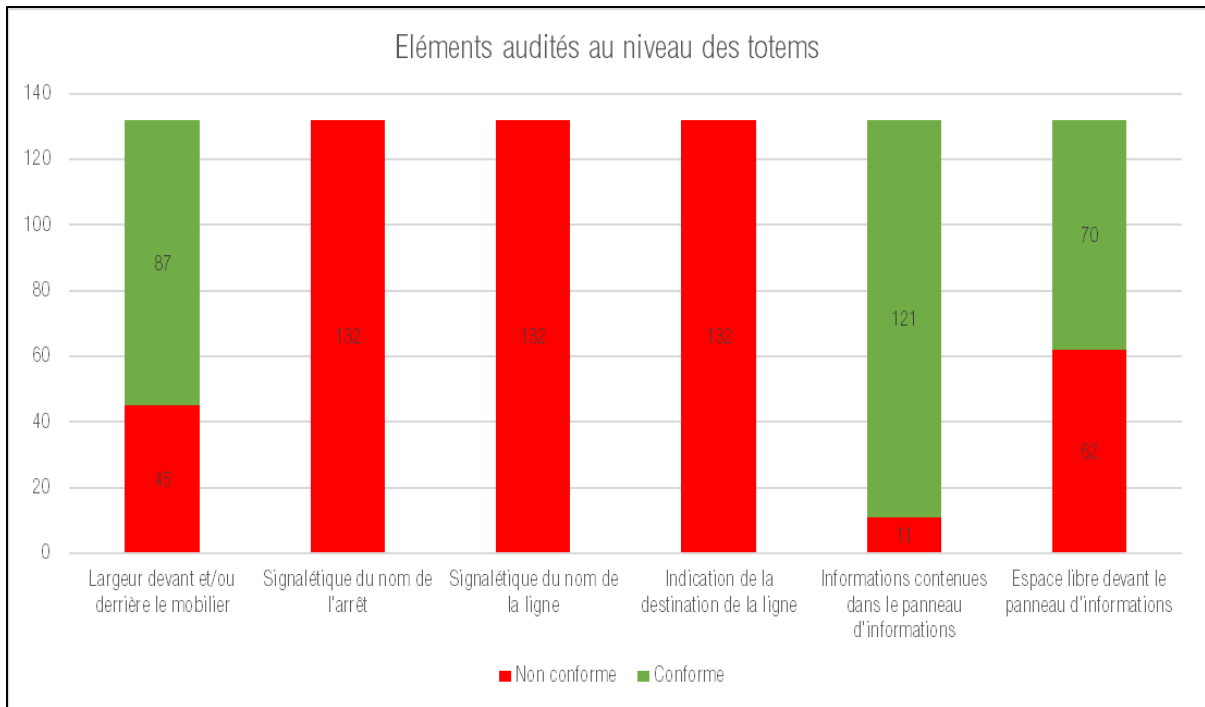


Après traitement et intégration du diagnostic dans la base de données LibreOffice couplée aux données SIG, une analyse statistique a été réalisée. Les principaux résultats de cette analyse sont les suivants :

- Très peu de quais aménagés sur le territoire ;
- Signalétique sur les quais absente ou non conforme (zone de sécurité, zébras jaunes, etc.) ;
- Signalétique sur le mobilier non conforme et incomplète.







Quelques arrêts disposent d'un quai accessible (aménagement d'un quai à 16 cm de hauteur minimum avec une aire de rotation de 150 cm et des cheminements suffisamment larges de part et d'autre du mobilier). Ces quais sont pour certains communs avec le réseau liO de la Région Occitanie. Le reste des autres arrêts (soit 209 arrêts sur 223 arrêts) ne sont pas correctement aménagés. Au niveau de la signalétique au sol, très peu de points d'arrêts sont équipés de bande de sécurité, etc. Concernant la signalétique sur le mobilier (abri et/ou totem), celle-ci est totalement à revoir car non conforme sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau quand celle-ci n'est pas totalement absente.



Arrêt sans aménagement avec dépose sur la voie

Arrêt Hôpital – Gaillac



Arrêt avec un quai insuffisamment réhaussé

Arrêt Gare Routière – Graulhet



Arrêt récent avec un quai insuffisamment réhaussé

Arrêt Lentajou - Gaillac

### c. Identification des Impossibilités Techniques Avérées

Comme défini par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 et par l'article L1112-4 du code des transports, certains arrêts ne peuvent être mis en conformité pour des raisons d'Impossibilité Technique Avérée (ITA).

Les différents critères pouvant entraîner une ITA sont les suivants :

- Pente supérieure à 5 % sur le quai
- Chaussée trop étroite pour permettre l'implantation d'un quai suffisamment large

La liste des points d'arrêt en ITA est la suivante :

COMMUNE	NOM DE L'ARRÊT	RAISON	HANDICAP IMPACTÉ
Brens	Cimetière	Pente > 5%	Moteur
Brens	Inéopole	Pente > 5%	Moteur
Gaillac	Chemin des Clergous	Emprise sur la voirie étroite	Moteur
Gaillac	Claude Nougaro	Pente > 5%	Moteur
Gaillac	De Lattre de Tassigny	Emprise sur la voirie étroite	Moteur
Gaillac	Théron	Pente > 5%	Moteur
Graulhet	Nabeillou Haut	Pente > 5%	Moteur
Graulhet	Nabeillou Lac	Pente > 5%	Moteur
Graulhet	Nagassie	Pente > 5%	Moteur
Graulhet	Notre Dame des Vignes	Pente > 5%	Moteur
Lisle-sur-Tarn	Sacré Cœur	Pente > 5%	Moteur

### SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet Arrêts en ITA - Réseau urbain de Gaillac

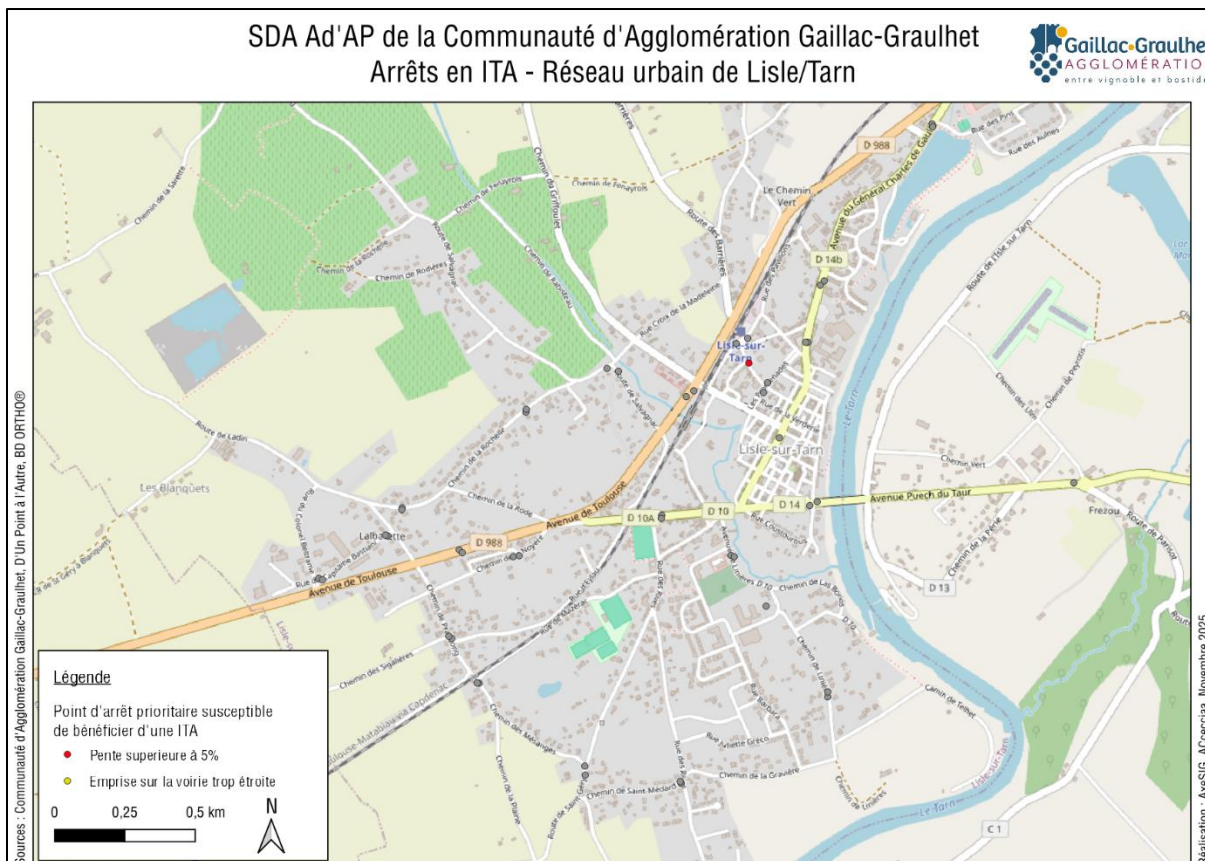


Arrêts susceptibles de bénéficier d'une demande d'ITA du réseau urbain de Gaillac

### SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet Arrêts en ITA - Réseau urbain de Graulhet



Arrêts susceptibles de bénéficier d'une demande d'ITA du réseau urbain de Graulhet



**Arrêts susceptibles de bénéficier d'une demande d'ITA du réseau urbain de Lisle-sur-Tarn**

#### **d. Identification des points d'arrêt prioritaires**

L'ordonnance du 26 septembre 2014 introduit un changement important par rapport aux anciens SDA-TC, dans la mesure où l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus l'intégralité des points d'arrêt, mais seulement ceux identifiés de manière prioritaire.

La notion d'arrêt prioritaire est définie par la loi (décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014). Aussi, un point d'arrêt sera prioritaire dès lors qu'il répond au moins à une des conditions suivantes :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport urbain : la ligne transversale de Gaillac est la considérée comme étant la ligne structurante du réseau.
- Il est desservi par au moins 2 lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ;
  - ERP de 1<sup>ère</sup> à 3<sup>ème</sup> catégorie
  - Etablissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées de 1<sup>ère</sup> à 4<sup>ème</sup> catégorie
  - Immeuble ou groupe d'immeubles accueillant plus de 300 habitants
  - Zones d'activités de plus de 300 travailleurs

Suite à l'application de ces critères, **124 points d'arrêt ont, dans un premier temps, été identifiés comme prioritaires.**

COMMUNE	NOMBRE D'ARRETS REMPLISSANT 0 CRITERE / 7	NOMBRE D'ARRETS REMPLISSANT 1 CRITERE / 7	NOMBRE D'ARRETS REMPLISSANT 2 CRITERES / 7	NOMBRE D'ARRETS REMPLISSANT 3 CRITERES / 7	NOMBRE D'ARRETS REMPLISSANT 4 CRITERES / 7
Brens	3	1	0	0	0
Couffoueux	6	4	0	0	0
Gaillac	44	24	11	8	9
Graulhet	18	22	14	1	0
Lisle-sur-Tarn	24	9	10	2	0
Montans	1	0	0	0	0
Rabastens	3	9	0	0	0

La répartition des 124 arrêts prioritaires par commune est la suivante :

- Brens : 1 arrêt ;
- Couffoueux : 4 arrêts ;
- Gaillac : 52 arrêts ;
- Graulhet : 37 arrêts
- Lisle-sur-Tarn : 21 arrêts ;
- Rabastens : 9 arrêts.

Lorsque l'application de ces critères ne permet pas d'identifier un point d'arrêt prioritaire dans une commune desservie par le réseau urbain, l'AOM doit déterminer, a minima, un arrêt à rendre accessible par commune (comme défini dans le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014). C'est ainsi qu'il a été déterminé, en accord avec la commune de Montans, un point d'arrêt à rendre accessible sur son territoire. Ce point d'arrêt est le suivant :

- Puech du Taur

Suite à l'application de ces critères et au choix des points d'arrêts complémentaires à rendre accessible, 125 points d'arrêt ont été identifiés comme prioritaires, dont 6 en impossibilité technique avérée (ITA). La liste des points d'arrêts prioritaires est la suivante :

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	NOMBRE DE CRITERES REMPLIS	ITA
Brens	Inéopole (1 arrêt)	1	Pente > 5 %
Couffoueux	Avenue de la Gare (2 arrêts)	1	-
Couffoueux	Mairie (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Alizés (2 arrêts)	1	-

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	NOMBRE DE CRITERES REMPLIS	ITA
Gaillac	Avenue F. Mitterrand (2 arrêts)	4	-
Gaillac	Avenue Flandres Dunkerque (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Avenue Rhin et Danube (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Avenue Saint Exupéry Hôpital (2 arrêts)	4	-
Gaillac	Boulevard Gambetta (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Capucines - Camélias (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Caspe (2 arrêts)	3	-
Gaillac	Catalanis (1 arrêt)	1	-
Gaillac	Cimetière Saint-Jean (2 arrêts)	2	-
Gaillac	Cinéma (1 arrêt)	1	-
Gaillac	Claude Nougaro (1 arrêt)	1	Pente > 5%
Gaillac	Collège Albert Camus (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Collège Taillefer (1 arrêt)	3	-
Gaillac	Ecole Louise Michel (2 arrêts)	4	-
Gaillac	Gendarmerie (2 arrêts)	2	-
Gaillac	Henri Dunant (1 arrêt)	1	-
Gaillac	Hôpital – Catalanis (2 arrêts)	4	-
Gaillac	Jean Moulin (1 arrêt)	2	-
Gaillac	La Clavelle (1 arrêt)	3	-
Gaillac	La Poste (2 arrêts)	3	-
Gaillac	Laborie (1 arrêt)	1	-
Gaillac	Lycée (1 arrêt)	1	-
Gaillac	MJC Pichery (2 arrêts)	2	-
Gaillac	Parc Foucaud – Av. Dom Vayssette (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Piquerouge (2 arrêts)	2	-
Gaillac	Piscine Pichery (1 arrêt)	1	-
Gaillac	Place de la Libération (2 arrêts)	4	-
Gaillac	Route de Surs (1 arrêt)	3	-
Gaillac	Saint-Jean (2 arrêts)	2	-
Gaillac	Saint-Roch (2 arrêts)	1	-
Gaillac	Théron (1 arrêt)	1	Pente > 5%
Graulhet	Albigot (2 arrêts)	2	-
Graulhet	Avenue du Sidobre (1 arrêt)	1	-

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	NOMBRE DE CRITERES REMPLIS	ITA
Graulhet	Charles de Gaulle (2 arrêts)	2	-
Graulhet	Collège Pasteur (2 arrêts)	1	-
Graulhet	En Gach (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Europe (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Gare Routière (1 arrêt)	3	-
Graulhet	La Bousquetaire (1 arrêt)	2	-
Graulhet	La Molière (1 arrêt)	1	-
Graulhet	LEP Clément de Pémille (2 arrêts)	2	-
Graulhet	Litanies (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Mairie (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Maison de Retraite (1 arrêt)	1	-
Graulhet	Marcel Pagnol (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Maréchal Juin (2 arrêts)	2	-
Graulhet	Nabeillou (1 arrêt)	1	-
Graulhet	Notre-Dame-des-Vignes (2 arrêts)	2	Pente > 5%
Graulhet	Place Bosquet (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Place Jourdain (2 arrêts)	2	-
Graulhet	Route de Réalmont (2 arrêts)	1	-
Graulhet	Vertigo (1 arrêt)	1	-
Graulhet	Victor Hugo (2 arrêts)	1	-
Lisle-sur-Tarn	Bellevue (2 arrêts)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Collège (1 arrêt)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Ecoles (2 arrêts)	3	-
Lisle-sur-Tarn	Gambetta (2 arrêts)	1	-
Lisle-sur-Tarn	Gare SNCF (2 arrêts)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Jean Jaurès (2 arrêts)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Les Promenades (2 arrêts)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Les Robertes Urbain (2 arrêts)	2	-
Lisle-sur-Tarn	Linières (2 arrêts)	1	-
Lisle-sur-Tarn	PEM – Gare SNCF (2 arrêts)	1	-
Lisle-sur-Tarn	Place Saissac (1 arrêt)	1	-
Lisle-sur-Tarn	Sacré Cœur (1 arrêt)	1	Pente > 5%
Montans	Pech du Taur (1 arrêt)	0 mais prioritaire	-
Rabastens	Centre – La Halle (1 arrêt)	1	-
Rabastens	Chemin des Clarrisses (1 arrêt)	1	-
Rabastens	Collège Gambetta (1 arrêt)	1	-
Rabastens	Foncoussières (1 arrêt)	1	-

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	NOMBRE DE CRITERES REMPLIS	ITA
Rabastens	Halle – Passe Pont Aller (1 arrêt)	1	-
Rabastens	La Poste (1 arrêt)	1	-
Rabastens	Las Peyras (1 arrêt)	1	-
Rabastens	Route de Sours (2 arrêts)	1	-

Un ensemble de cartographies fournies en annexe illustre la méthodologie employée (Annexe n°1).

## GLOSSAIRE

ADAP : Agenda d'Accessibilité Programmée

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

CAPH : Commission pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

CCDSA : Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité

CIA : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité

CIAPH : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées

DDT : Direction Départementale des Territoires

ERP : Établissement Recevant du Public

IMC : Infirmités Moteur Cérébraux

ITA : Impossibilité Technique Avérée

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PMR : Personne à Mobilité Réduite

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SDA: Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée

SDATC : Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs

SDAP – TC : Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée des Transports Collectifs

SIG : Système d'Information Géographique

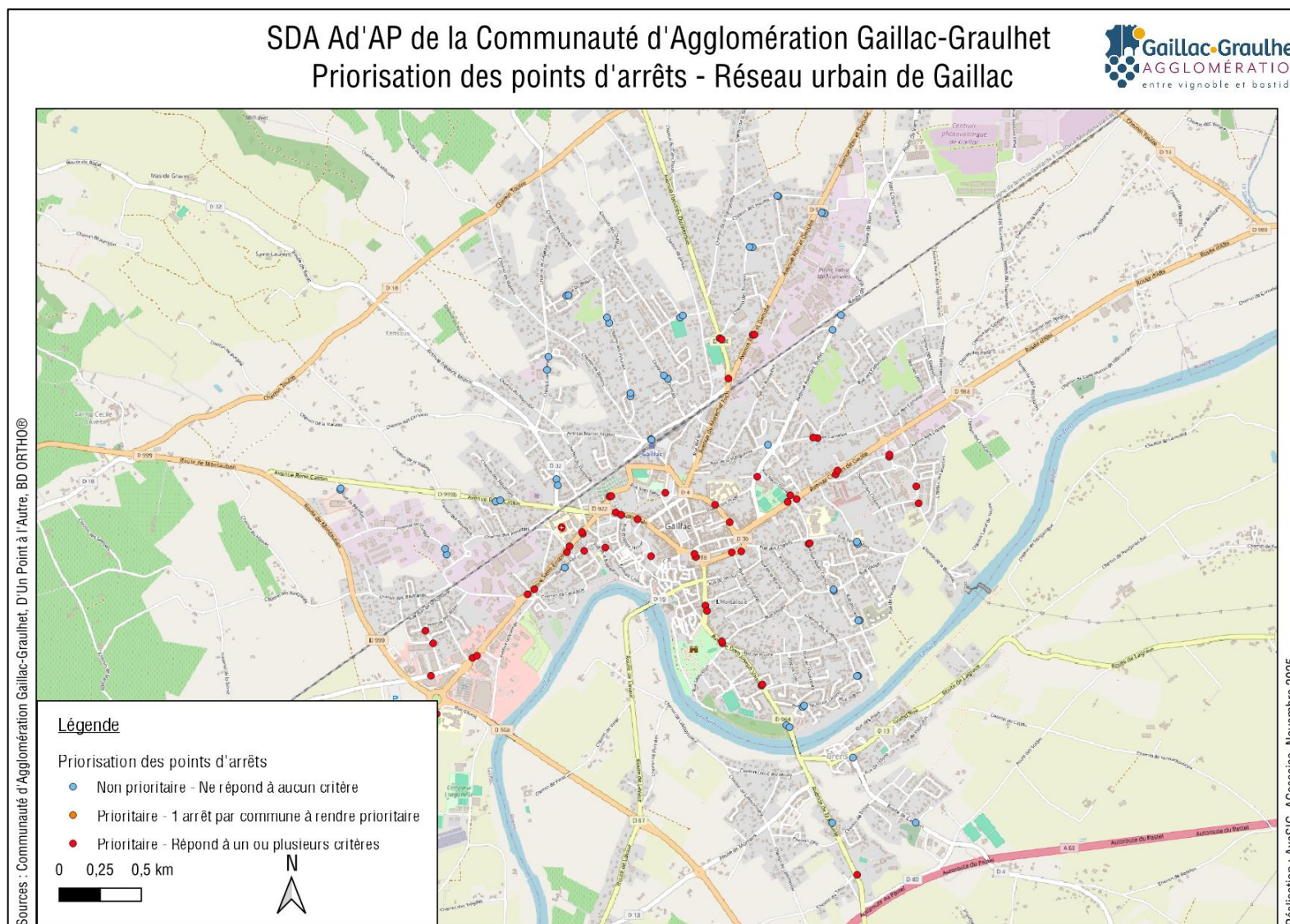
UFR : Usager en Fauteuil Roulant



## TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Cartographie d'identification des points d'arrêt prioritaires selon la loi .....46

## Annexe 1 : Cartographie d'identification des points d'arrêt prioritaires selon la loi

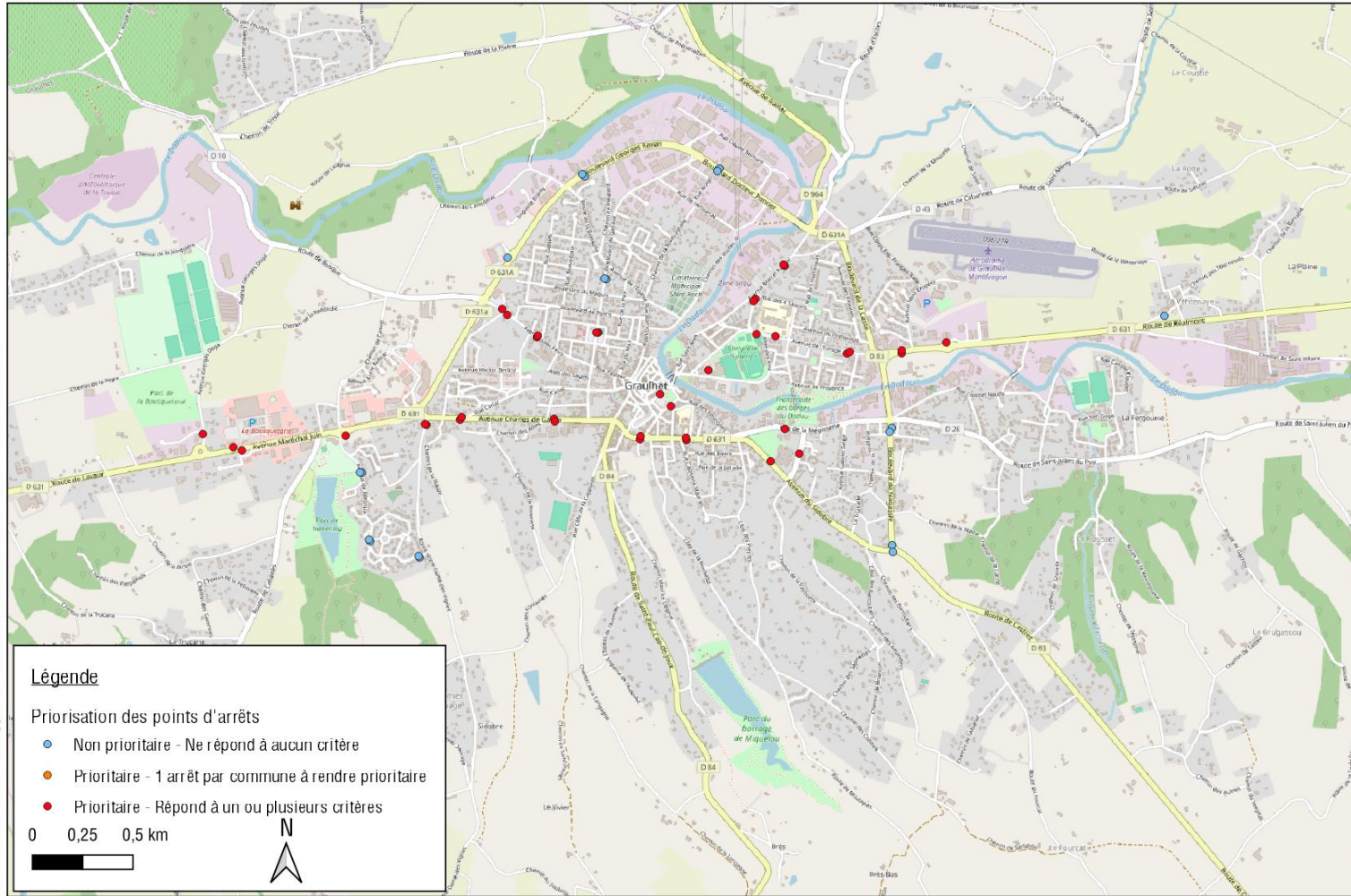


# SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet

## Priorisation des points d'arrêts - Réseau urbain de Graulhet



Sources : Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet, D'Un Point à l'Autre, BD ORTHO®



Réalisation : AveSIG, A.Cecciaa, Novembre 2025

# SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet

## Priorisation des points d'arrêts - Réseau urbain de Lisle/Tarn



# SDA Ad'AP de la Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet

## Priorisation des points d'arrêts - Réseau urbain Passe-Pont



Sources : Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet, D'Un Point à l'Autre, BD ORTHO®



### Légende

#### Priorisation des points d'arrêts

- Non prioritaire - Ne répond à aucun critère
- Prioritaire - 1 arrêt par commune à rendre prioritaire
- Prioritaire - Répond à un ou plusieurs critères

0 0,25 0,5 km



Réalisation : AveSIG, ACeccciaa, Novembre 2025