

Nombre de membres élus au Bureau : 47	Membres en fonction : 46	Membres présents : 24	Absent(s) excusé(s) : 9	Absent(s) : 13	Pouvoir(s) : 0
------------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------	----------------	----------------

Date de convocation : 9 juin 2015

Vote(s) pour : 24  
Vote(s) contre : 0  
Abstention(s) : 0

## **EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU**

### **Séance du Lundi 15 juin 2015,**

Sous la présidence de Monsieur Jean-Luc BOHL, Président de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole, Maire de Montigny-lès-Metz.

Secrétaire de séance : Hélène KISSEL.

#### Point n°2015-06-15-BD-10 :

**Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité programmée du réseau de transports urbains de Metz Métropole.**

Rapporteur : Madame Marie Anne ISLER BEGUIN

Le Bureau,  
Les Commissions entendues,

VU 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,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code des Transports et notamment ses articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 et D. 1112-8 à D. 1112-14

VU la délibération du Conseil de Communauté du 25 mars 2013 approuvant le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports urbains de Metz Métropole et l'obligation de l'agglomération de rendre son réseau accessible avant le 11 février 2015,

VU l'article 7 de l'Ordonnance 2014-1090 du 26 septembre 2014 codifié aux articles L.1112-2-1 à L.1112-2-4 du Code des Transports donnant aux Autorités Organisatrices des Transports (AOT) la possibilité d'obtenir un délai supplémentaire de 3 années pour réaliser cette mise en accessibilité à condition d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée (SDA-Ad'ap), de l'approuver et de le déposer au Préfet avant le 27 septembre 2015,

VU le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 qui détermine le contenu et les conditions d'approbation de ces SDA-Ad'Ap,

VU le Budget Primitif 2013 et notamment l'Autorisation de Programme QVTC006 "accessibilité du réseau",

VU l'approbation de l'Agenda par la Commission Communautaire d'Accessibilité aux personnes handicapées le 28 avril 2015,

VU la délibération du Conseil de Communauté du 28 avril 2014 portant délégation du Conseil au Bureau,

**APPROUVE** le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée dont une synthèse est jointe en annexe.

Pour extrait conforme  
Metz, le 16 juin 2015  
Pour le Président et par délégation  
Le Directeur Général des Services



Hélène KISSEL



**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE -  
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE**

**SDA –AD'AP**

## SOMMAIRE

<b>I. RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>4</b>
I.1 Loi du 11 février 2005.....	4
I.2 Ordonnance du 26 septembre 2014.....	5
<b>II. PRESENTATION DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN LE MET'.....</b>	<b>7</b>
II.1 Description du réseau.....	7
II.2 le parc roulant du réseau le Met'.....	9
II.3 Accessibilité des points d'arrêts.....	12
II.3.1 Aménagement des arrêts de bus.....	12
II.3.2 Information aux points d'arrêts.....	
<b>III. PHASAGE PREVU PAR LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE.....</b>	<b>16</b>
<b>IV. ETAT DES LIEUX DES ARRETS DE BUS.....</b>	<b>17</b>
<b>V. PROGRAMMATION DE MISE EN ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS SUR 3 ANS.....</b>	<b>19</b>
<b>VI. FINANCEMENT.....</b>	<b>20</b>

## **Annexes**

Annexe 1 : Délibération

Annexe 2 : programmation des arrêts de 2015 à 2018

# I. Rappel du contexte réglementaire

## I-1 La loi du 11 février 2005

La loi n°2005-102 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, apporte des évolutions fondamentales afin de permettre une meilleure intégration dans la société des personnes handicapées. Elle aborde différents points tels que l'intégration professionnelle, la compensation du handicap et bien évidemment l'accessibilité.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans défini par la loi (12 février 2015) par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés, et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche. Il est conçu sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux, qui sera intégré au schéma directeur.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité a pour but de :

- ✓ définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- ✓ établir les éventuels cas de dérogation (impossibilités techniques avérées) et définir les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant ;
- ✓ préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices (train, cars interurbains...) ;

- ✓ établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi, pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- ✓ prévoir les conditions de mise à jour, en fonction de l'avancée technologique en matière d'accessibilité.

**Remarques : Le Conseil de Communauté de l'agglomération de METZ METROPOLE a approuvé le Schéma Directeur d'Accessibilité le 25 mars 2013. (Annexe 1)**

## **I-2 Ordonnance du 26 septembre 2014**

L'article 7 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 a ajouté les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 au code des transports. Ces articles donnent aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) et à l'Etat, la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap). Contrairement aux Ad'Ap des établissements recevant du public, ils ne sont pas obligatoires. L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 détermine le contenu et conditions d'approbation de ces SDA-Ad'Ap.

Les grands principes de l'Agenda d'Accessibilité Programmée

- C'est un document de programmation qui comprend :
  - une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité du service public de transport,
  - le calendrier de réalisation de ces actions,
  - le financement correspondant.
- Il comprend les engagements de chacune des parties intéressées à sa réalisation : les autorités organisatrices compétentes, les gestionnaires de la voirie et des points d'arrêt concernés.
- Il doit être cosigné par chacune des parties intéressées.
- Description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure,
- Identification du service de transport public de voyageurs et des points d'arrêts à rendre accessibles en priorité,

- liste des impossibilités techniques desdits points d'arrêts et de la mise en place des services de substitution dans les 18 mois,
- Modalités de formation des personnels en contact avec le public,
- Calendrier d'élaboration des informations simplifiées sur le transport,
- Programmation des travaux et des financements mobilisés,
- Engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées,
- Modalités de suivi et d'actualisation

A noter que Metz Métropole a déjà mis en place le service Accelis qui propose un service de transport dédié aux personnes à mobilité réduite.



## **II. Présentation du réseau de transport Urbain Le MET'**

### **II-1 Description du réseau**

Depuis le 01 janvier 2012, l'exploitation du réseau de Transports de Metz Métropole est assurée par la SAEML TAMM. Dans cette société, 60% du capital est détenue par Metz Métropole et 25% par KEOLIS, acteur national du transport urbain et 15 % par la SNCF.

Le réseau Le Met' est désormais structuré de la manière suivante :

- 2 lignes BHNS Mettis aménagées en site propre sur la quasi-totalité du parcours
- 5 lignes structurantes (lignes L)
- 7 lignes CITEIS (lignes C) dont une ligne de rocade
- 12 lignes suburbaines « PROXIS » (lignes P) centrées autour du PEM (Pôle d'échange multimodal)
- 11 navettes régulières (N)
- 4 lignes nocturnes en complément des lignes Mettis (FLEXO)
- 30 lignes scolaires
- 13 lignes TIM intégrées tarifairement
- 4 gares TER intégrées tarifairement (Metz-Centre, Ars sur Moselle, Woippy et Peltre)

Il comprend 995 arrêts qui se décomposent en 70 stations BHNS Mettis et 925 arrêts pour le réseau général.

## Plan du réseau Le Met'



## II-2 Le parc roulant du réseau Le Met

Le parc du réseau Le Met' dispose de 196 véhicules dont 177 véhicules sont déjà équipés d'une palette d'accès aux personnes utilisatrices des fauteuils roulants :

	BHNS	Bus articulés	Bus Standards	Midibus	Minibus	TPMR	TOTAL
<b>Nombre de véhicules</b>	27	49	85	10	16	9	196
<b>Nombre de véhicules équipés d'une palette d'accès aux UFR</b>	27 Soit 100%	49 Soit 100%	70 Soit 82%	10 Soit 100%	12 Soit 75%	9 Soit 100%	177 Soit 90%

La poursuite du renouvellement du parc, l'installation de palette et la création d'une place UFR en retrofit permettra d'atteindre l'objectif fixé par le SDA, à savoir 100% du parc accessible aux personnes en fauteuil roulant fin 2015.

Pour mémoire, les conditions de mise en accessibilité des véhicules sont les suivantes :

## Mise en conformité du matériel roulant avec la loi

Mesures à mettre en place	Sources Textes réglementaires de référence
<p><b>Aménagements pour les personnes en fauteuil roulant ou ayant des difficultés motrices:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un plancher bas et un système d'agenouillement afin de limiter la lacune verticale ;</li> <li>- une palette rétractable au niveau de la porte centrale avec le bouton de demande « sortie de palette » ;</li> <li>- une place pour UFR conforme (dosseret pour appui en position face arrière, bouton d'arrêt à la demande, etc) ;</li> <li>- un valideur supplémentaire pour le compostage des titres de transport au niveau de la seconde porte afin de faciliter la validation autonome par les UFR ne pouvant atteindre l'avant du bus ;</li> <li>- une largeur de passage dans l'allée d'au moins 80 cm ;</li> <li>- 4 places PMR.</li> </ul> <p><b>Aménagements pour les déficients visuels et autres :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- couleurs contrastées pour les boutons de demandes d'arrêt, les ouvertures / fermetures de porte, les fentes des valideurs de titre, les nez de marche, les barres, poignées de maintien et rambarde ;</li> <li>- un revêtement antidérapant ;</li> <li>- boutons d'appel et la fente du valideur à une hauteur confortable pour les PMR (entre 80 cm et 150 cm)</li> </ul> <p><i>Recommandations :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- équiper 1 ou 2 places de siège plus large ;</li> <li>- poser des boutons de demande d'arrêt sur les barres d'appui verticales afin que les déficients visuels puissent les localiser facilement ;</li> </ul> <p><b>Dispositif d'appel d'urgence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Couleur : rouge</li> <li>- Hauteur maximum : 1.50 m</li> <li>- Interphone : hauteur entre 0.80 et 1m</li> <li>- un voyant orange clignotant permet de donner l'information que le message a été reçu et enregistré</li> <li>- Taille de l'écriture en braille : 0.01 cm minimum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Loi 2005-102 du 11 Février 2005</li> <li>* Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs</li> <li>* Arrêté du 3 août 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982)</li> <li>* Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE</li> <li>* Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite.</li> </ul>

## Mise en conformité de l'information à bord des véhicules

Mesures à mettre en place	Sources Textes réglementaires de référence
<p>Lors de la montée dans le bus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une annonce sonore asservie au bruit ambiant (+ 5 dB), pour indiquer à l'arrêt aux personnes aveugles ou illettrées la ligne et la direction du véhicule qui arrive ;</li> <li>- signal sonore lors de la sortie de la palette</li> <li>- affichage de la ligne et de la destination sur la face avant du bus et sur le côté et également affichage à l'arrière de la ligne selon la hauteur et la taille des caractères requis par la législation :</li> </ul> <p>Nom des arrêts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 cm pour les minuscules</li> <li>- 7 cm pour les majuscules.</li> </ul> <p>Lors du voyage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- information sonore et visuelle à l'intérieur sur le nom du prochain arrêt ;</li> <li>- prise en compte sonore pour l'ouverture/ fermeture des portes mais également visuelle pour la demande d'arrêt ;</li> <li>- deux plans de ligne à l'intérieur des bus standards selon la taille de caractère requise ;</li> <li>- validation du ticket doit se faire selon la réglementation en cours (sous forme sonore et visuelle : point vert/croix rouge)</li> </ul> <p>Recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une information dynamique visuelle (sur nom de l'arrêt) au niveau de la porte accessible est recommandée afin de faciliter la lecture par les PMR ;</li> <li>- affichage du prix du ticket vers le chauffeur en gros caractères et en couleur contrastée et éventuellement si l'AOT le juge utile, en braille.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Loi 2005-102 du 11 Février 2005</li> <li>* Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs</li> <li>* Arrêté du 3 mai 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982)</li> <li>* Arrêté du 3 août 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982)</li> <li>* Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE</li> <li>* Recommandation COLIAC comité de liaison pour l'accessibilité des transport</li> </ul>

## **II-3 Accessibilité des points d'arrêts**

### **II-3.1 Aménagement des arrêts de bus**

**Règles générales :**

**La définition du niveau d'aménagement pour la mise en accessibilité des arrêts :**

Pour certaines personnes à mobilité réduite, le réaménagement des points d'arrêt est indispensable pour pouvoir accéder au bus, pour d'autres il s'agit d'une aide certes précieuse mais pas indispensable. Dans tous les cas, ces réaménagements facilitent l'accès au véhicule pour tous, handicapés ou non.

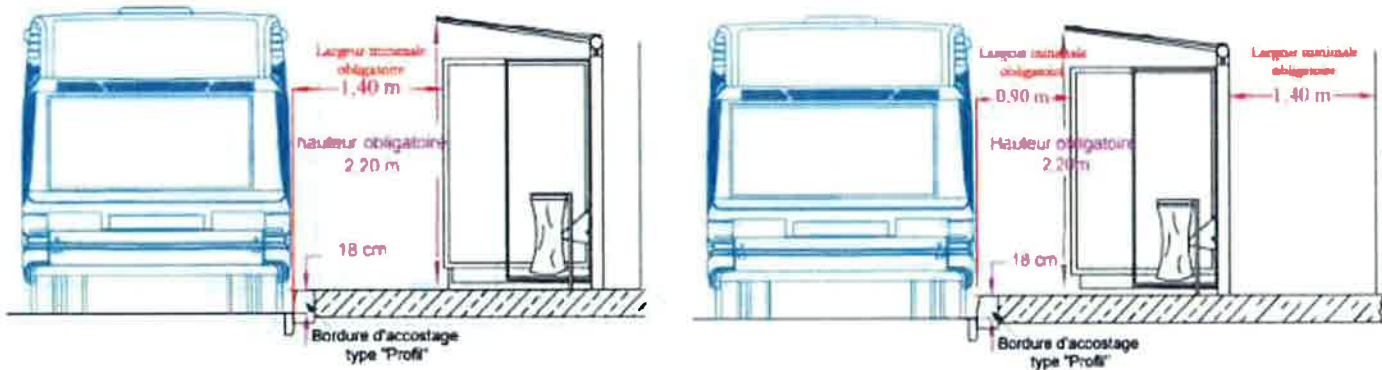
Les conditions de mise en accessibilité des arrêts sont précisées par l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret no 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

- ⇒ l'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport (17 cm à 18 cm en l'occurrence).
- ⇒ au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.
- ⇒ une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur, ou de tout autre obstacle présent sur le trottoir au droit de l'arrêt.
- ⇒ si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre depuis la bordure du trottoir.
- ⇒ une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre doit permettre la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule.

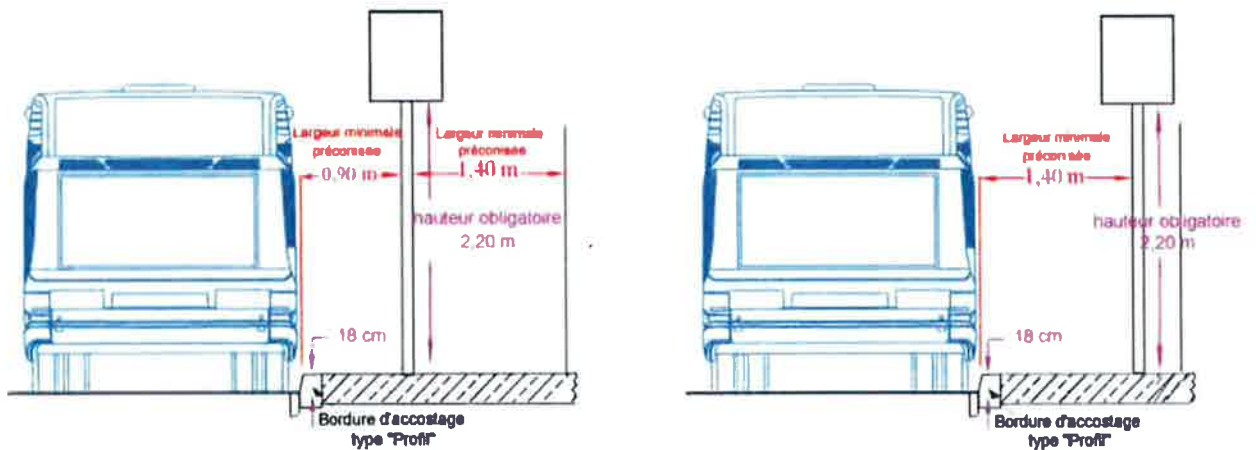
**Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, 187 arrêts du réseau Le Met' sont accessibles ( 70 stations Mettis et 117 arrêts du réseau général).**

La formalisation des règles précédemment décrites conduit à la définition d'un schéma type d'aménagement des aires d'arrêt.

### Aménagement d'un arrêt avec abribus



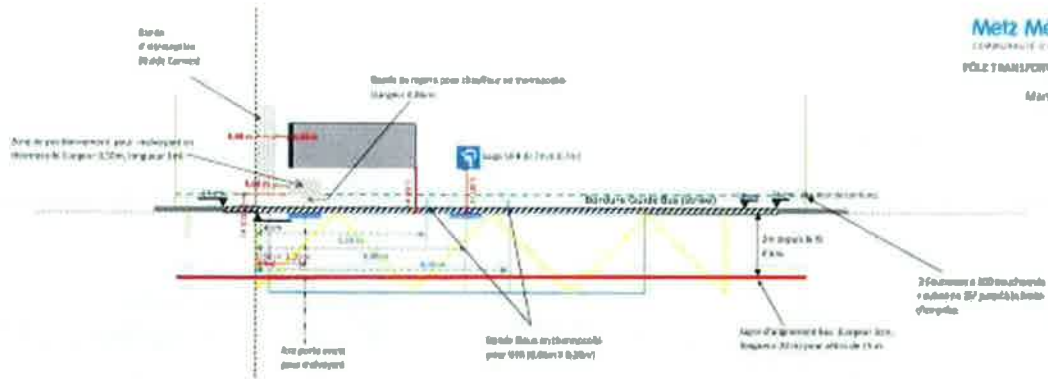
### Aménagement d'un arrêt avec poteau



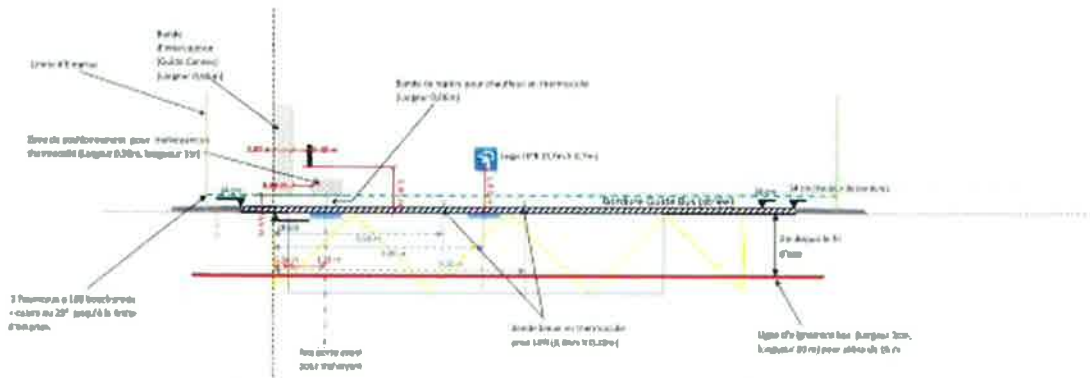
# Schéma type d'aménagement d'une aire d'arrêt

## SCHEMA TYPE DE MISE EN ACCESSIBILITE DES ARRÊTS DE BUS

Avec Mobilier Urbain



Avec Poteau d'Arrêt



Mars 2015



## II-3.2 Information aux points d'arrêts

Concernant l'information au niveau des arrêts, comme défini par l'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*), le nom de l'arrêt, les lignes de transport et leurs destinations sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi que ce soit sur un poteau ou un abribus.

Mise en conformité de l'information sur le poteau d'arrêt ou sur l'abri avec la loi

La loi 2005-102 du 11 février 2005 impose pour l'information aux arrêts :

### Arrêté du 15 janvier 2007

- Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 cm de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond,
- Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 cm de hauteur contrasté par rapport au fond.

En 2013, Metz Métropole a mise aux normes les noms des arrêts et les numéros de lignes sur les abris, avec des écritures aux dimensions réglementaires :( 420 arrêts traités)

- la hauteur des chiffres du n° de ligne (en hauteur proportionnelle) : 120 mm

- la hauteur des lettrages des noms d'arrêt : 80 mm

Actuellement Metz Métropole travaille pour la mise aux normes des têtes des poteaux d'arrêts du réseau Le Met'. Une augmentation du dimensionnement de la tête d'arrêt 600mmX600mm au lieu de 400mmX400mm permettant de rendre accessible 98% des arrêts au niveau visuel. Les 2% restant correspondent à des arrêts multilignes qui nécessiteraient l'installation d'un poteau d'arrêt supplémentaire.

### **III. Phasage prévu par le SDA**

Lors de l'approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité en Conseil de Communauté, Metz Métropole a défini une programmation des travaux en fonction des lignes du réseau le Met' en prenant en compte les pôles d'attraction pour les personnes handicapées, et ce à court terme.

Il prévoit le phasage des travaux suivant :

- Phase 1 : lignes structurantes 1 à 5 et arrêts à proximité des pôles d'attraction (sachant que les lignes 1 à 5 urbaines, desservent déjà la moitié des pôles d'attraction) ;
- Phase 2 : lignes urbaines complémentaires 11 à 18 ;
- Phase 3 : lignes suburbaines 101 à 113.

## IV. ETAT DES LIEUX DES ARRÊTS DE BUS

Le réseau Le Met' comprend 70 stations pour les lignes BHNS Mettis et 925 arrêts pour le réseau général.

### ⇒ Stations BHNS Mettis

Toutes les stations sont accessibles (UFR, malvoyants et non-voyants).

### ⇒ Arrêts bus réseau général

#### Arrêts ITA

La loi du 11 Février 2005 prescrit la mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau mais stipule que :

*« dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé, l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard :*

- *d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité,*
- *d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.»*

Plusieurs critères liés à accessibilité à l'arrêt des fauteuils roulants permettent de classer un arrêt en ITA

- **La pente longitudinale**

La pente au niveau de l'aire d'arrêt doit être inférieure à 4%. Si tel n'est pas le cas, le point d'arrêt est classé en Impossibilité Technique Avéré.

Par ailleurs, certains points d'arrêt ne présentent pas de pente longitudinale supérieure à 4% au droit de l'aire d'arrêt, mais la pente longitudinale des cheminements amont et aval est supérieur à cette limite d'accessibilité de 4%.

Les cheminements amont et aval relèvent de la compétence de la commune sur laquelle est implanté le point d'arrêt.

Cependant, la suppression de ces pentes longitudinales n'étant pas possible, l'aménagement d'une aire d'arrêt inaccessible n'est donc pas envisageable.

- **Cas particuliers**

Certains points d'arrêts sont situés de tel sorte qu'ils ne pourront pas être rendus accessibles, quel que soit les travaux envisagés. Ces cas particuliers peuvent être dus à des contraintes de terrain (ruelle trop étroite, place, etc.) ne pouvant être résolues.

- **La mise en accessibilité des arrêts dans les deux sens de circulation**

La législation impose que la mise en accessibilité des arrêts soit faite dans les deux sens de circulation.

### **130 arrêts du réseau Le Met' sont classés ITA**

#### Arrêts à mettre en accessibilité

Sur les 795 arrêts restant, 140 arrêts ne sont pas programmables de façon précise car ces arrêts sont concernés par le 3<sup>ème</sup> Appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable ». Ils seront réalisés au plus tard fin 2018. Metz Métropole a reçu une subvention de l'Etat de 1.5 millions € pour ce 3<sup>ème</sup> Appel à projets.

## V. Programmation des mise en accessibilité des arrêts de bus

Afin de rendre tous les arrêts accessibles sur le réseau le Met', Metz Métropole a défini une programmation sur les années 2015 à 2018 (Annexe 2)

<b>ANNEE</b>	<b>Nombres d'arrêts à traiter</b>	<b>TOTAL du nombre d'arrêts traités</b>
<b>2015</b>	<b>154</b>	<b>271</b>
<b>2016</b>	<b>129</b>	<b>400</b>
<b>2017</b>	<b>130</b>	<b>530</b>
<b>2018</b>	<b>125</b>	<b>655</b>

## VI. Financement

La Communauté d'agglomération de Metz Métropole a ouvert une ligne de crédit en AP/CP d'un montant de 6 millions € HT.

⇒ En 2014, 117 arrêts ont été mis en accessibilité pour un montant de 1 452 467€ HT.

⇒ Pour les années 2015/ 2016/2017 et 2018, un montant annuel de 1 224 995€ HT est prévu ce qui permettra de mettre en accessibilité les 538 arrêts restant.

A noter que les 140 arrêts non planifiés sont financés dans le cadre du 3<sup>ème</sup> Appel à projets. Il est envisageable que plus de la moitié de ces arrêts seront traités avant fin 2018. Le solde sera fait au fur et à mesure de l'avancement des travaux liés à l'appel à projet en sachant que tous les arrêts sauf ceux classés en ITA seront accessibles.

**BORDEREAU D'ENVOI**

**Destinataire**

Bureau du contrôle de légalité, de la coopération intercommunale et du conseil aux élus --  
PREFECTURE DE LA MOSELLE --  
9 place de la Préfecture -- BP 71014 --  
57034 METZ CEDEX 1 -

Désignation des pièces	Nombre	Observations
<i>Délibérations Réunion de Bureau - Lundi 15 juin 2015.</i>		Contrôle de légalité
<b>Point 9</b> – Agenda d'Accessibilité Programmée pour les bâtiments de MM.	1	
<i>Annexe</i> : Dossier des équipements concernés.	1	
<b>Point 10</b> – Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau de transports urbains de MM.	1	
<i>Annexe</i> : Synthèse.	1	
<b>Point 11</b> – Tarifs dans les transports en commun à compter du 1 <sup>er</sup> juillet 2015.	1	
<i>Annexe</i> : Grille tarifaire.	1	
<i>Annexe</i> : Tableau récapitulatif des nouvelles offres de location de vélos et des offres combinées bus/vélo.	1	
<b>Point 12</b> – Dépôt de la marque "#signcop21".	1	
<b>Point 13</b> – Engagement dans une démarche d'évaluation et de labellisation Cit'ergie.	1	
<b>Point 14</b> – Adhésion au CEPRI.	1	
<i>Annexe</i> : Statuts.	1	
<b>Point 15</b> – Adhésion à l'association Europan France : modification du montant financier de la cotisation.	1	
<b>Point 16</b> – ZAC de Mercy : agrément de MM en vue de la cession d'assiette foncière portant sur la parcelle 1.2.	1	
<i>Annexe</i> : Plan de situation.	1	
<b>Point 17</b> – ZAC de Mercy : agrément de MM en vue de la cession d'assiette foncière portant sur la parcelle 2.1.	1	
<i>Annexe</i> : Plan de situation.	1	
<b>Point 18</b> – ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre : agrément de MM concernant les modalités de cession d'une partie de l'ilot A0.	1	
<i>Annexe</i> : Plan de situation.	1	
<b>Point 19</b> – Attribution d'une subvention pour 2015 et signature d'une convention d'objectifs et de moyens entre MM et le Club VIATIS.	1	
<i>Annexe</i> : Convention.	1	
<b>Nombre total des actes transmis : 11 délibérations dont 8 accompagnées d'annexes.</b>		



Fait à Metz, le 16 juin 2015  
Pour le Président  
Le Directeur Général des Services

Hélène KISSEL