



Ville de Pontivy

Extrait du registre des délibérations

Approbation du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport en commun (SDA)

DEL-2011-118

Numéro de la délibération : 2011/118

Nomenclature ACTES : Domaines de compétences, transports

Information relative à l'environnement : non

Date de réunion du conseil : 07/12/2011

Date de convocation du conseil : 01/12/2011

Date d'affichage de la convocation : 01/12/2011

Début de la séance du conseil : 19 heures

Président de séance : M. Jean-Pierre LE ROCH

Secrétaire de séance : Mlle Julie ORINEL

Étaient présents : M. Bernard BAUCHER, M. Loïc BURBAN, Mme Nelly BURLOT, M. Gérard DERRIEN, Mme Florence DONATO-LEHUÉDÉ, M. Pierre GIRALDON, Mme Ghislaine GOUTTEQUILLET, Mme Anne-Marie GRÈZE, M. Jean-Paul JARNO, M. Jean-Luc LE BELLER, M. Joël LE BOTLAN, M. Daniel LE COUVIOUR, M. Henri LE DORZE, M. Alain LE MAPIHAN, Mme Sylviane LE PAVEC, M. Jean-Pierre LE ROCH, Mme Christine LE STRAT, M. Christophe MARCHAND, M. François-Denis MOUHAOU, Mme Maryvonne OLIVIERO, Mlle Julie ORINEL, M. Jean-Jacques PARMENTIER, Mme Elisabeth PÉDRONO, M. Yvon PÉRESSE, Mme Annie PESSEL, Mme Martine PIERRE, Mme Nicole ROUILLARD.

Étaient représentés : M. Yovenn BONHOURE à Mme Sylviane LE PAVEC, Mme Marie-Madeleine DORÉ-LUCAS à Mme Martine PIERRE, Mme Stéphanie GUÉGAN à M. Yvon PERESSE, Mme Laëtitia LE DOARÉ à Mme Anne-Marie GRÈZE.

Étaient absents : M. Claude LE BARON, Mme Françoise RAMEL-FLAGEUL.

Approbation du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport en commun (SDA)

Rapport de Alain LE MAPIHAN

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 et notamment l'article 45,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,

Vu le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs,

Vu la délibération du conseil municipal du 15 décembre 2009 décidant l'élaboration d'un plan de déplacements avec mise en accessibilité de la voirie, des espaces et des transports publics,

Vu les modalités de concertation associant la commission communale d'accessibilité et le Conseil Général du Morbihan,

Vu le projet de schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport PONDIBUS,

Nous vous proposons :

- d'approuver le schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport en commun PONDIBUS annexé ci-joint,
- de décider la mise en œuvre de ce schéma.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

Fait à Pontivy, le 8 décembre 2011

**LE MAIRE
Jean-Pierre Le Roch**

Transmise au contrôle de légalité le :

Publiée au recueil des actes administratifs le :

Certifiée exécutoire

**LE MAIRE
Jean-Pierre Le Roch**

PONTIVY



Ville de Pontivy

Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de Transport en commun (SDA)

Rapport final – Juin 2011



Siège social (Besançon)

Coordonnées : 27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Fax : 03 81 51 10 64
Email : contact@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Besançon
N° Siret : 441 513 447 00033 - Code APE : 7112B



Agence Ouest (Rennes)

Coordonnées : 4, square René Cassin – 35000 Rennes
Tél. : 09 72 13 21 75
Email : rennes@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Rennes
N° Siret : 441 513 447 00041 - Code APE : 7112B

Sommaire

Partie 1 – Contexte législatif et présentation du réseau Pondibus.....	3
1-A. Le contexte de l'étude et la loi du 11 février 2005.....	4
1-B. Les spécificités liées aux différents types de handicap.....	7
1-C. Le réseau Pondibus.....	12
Partie 2 – Diagnostic du réseau.....	13
2-A. Diagnostic du matériel roulant.....	15
2-B. Diagnostic de l'information, mobilier et point de vente.....	21
2-C. Diagnostic des arrêts de bus.....	25
Partie 3 – Coûts de mise en accessibilité du réseau.....	34
3-A. Evaluation du coût de mise en accessibilité des arrêts.....	35
3-B. Coût des autres éléments de la chaîne de déplacement.....	40
Partie 4 – Priorités pour la mise en accessibilité.....	45
Partie 5 – Programme d'actions pour la mise en accessibilité.....	51
Conclusion.....	73

Partie 1

Contexte législatif



1-A. Le contexte de l'étude et la loi du 11 février 2005

La législation en matière d'accessibilité a connu son coup d'envoi avec la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive, en particulier avec la récente loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui donne une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte non seulement de tous les types de handicaps mais aussi des personnes à mobilité réduite (PMR),
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche cadre bâti, espaces publics, voirie et transports, afin d'éliminer tout obstacle et toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience,
- la création d'une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat. A cet effet, le 2^{ème} alinéa de l'article 45-I prévoit un délai maximum de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode de transport, y compris les infrastructures.

1.1. Une définition élargie du public concerné

Les personnes concernées par la loi sont :

- **Les personnes en situation de handicap**, étant défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles comme « 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 ».
- Mais aussi **les personnes à mobilité réduite (PMR)** définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

La loi prend donc en compte tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ainsi que les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

La population des PMR représente une partie non négligeable de la population en général et chaque personne peut être un jour confrontée à une difficulté lors d'un déplacement.

1.3. Le SDA : un outil de programmation

Les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité (SDA) avant le 12 février 2008. C'est un document qui dresse l'état des lieux de la situation actuelle et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015.

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.

Le schéma directeur d'accessibilité aura 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) 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 ;
- 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.

Le public concerné :

L'accessibilité s'adresse «aux personnes qui atteintes d'une incapacité, rencontrent des difficultés pour se déplacer»...

Les principales catégories de handicap prises en compte :

- les personnes ayant une déficience motrice
- les personnes ayant une déficience auditive
- les personnes ayant une déficience visuelle
- les personnes ayant une déficience mentale

...Mais également à toute personne qui à un moment ou un autre éprouve une gêne du fait d'une incapacité.

- Permanente (vieillesse)
- Temporaire (grossesse, accident...)
- Ou bien encore de circonstances extérieures de la vie quotidienne (accompagnement d'enfants en bas âges, poussette, transport d'objets encombrants, etc.)

→ il s'agit des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

1-B. Les spécificités liées aux différents types de handicap

1. Une loi pour faire face aux difficultés des personnes déficientes motrices



Cette catégorie regroupe l'ensemble des personnes en fauteuil roulant, se déplaçant avec une canne, avec une poussette, les personnes souffrant de problèmes cardio-respiratoires ne pouvant faire de grand effort physique, les personnes de petites tailles, les enfants, les personnes qui ont des problèmes de préhension, celles qui ont des problèmes d'équilibre, etc.

Ces personnes rencontrent des difficultés de mobilité au cours de leurs déplacements liées notamment :

- à la nature du sol (doit être non glissant, non meuble),
- aux obstacles, notamment verticaux (pente, dénivelé, marche),
- aux déplacements sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- aux difficultés d'atteindre certaines hauteurs,
- au franchissement des obstacles, des passages étroits, des marches et des dénivelés importants, etc.



2. Une accessibilité pour les déficients visuels axée sur l'information visuelle et sonore

Cette catégorie de population regroupe :

- les personnes aveugles de naissance,
- les personnes ayant encore des perceptions lumineuses très importantes pour se repérer,
- les personnes ayant eu une vue normale mais qui sont devenues aveugles par la suite.

Les personnes aveugles ou malvoyantes rencontrent des difficultés de mobilité au cours de leur cheminement dans la ville et dans leur usage des systèmes de transport. Le développement des autres sens permet parfois de compenser ce handicap afin de mieux appréhender l'espace, comme par exemple :

- L'audition est très importante pour appréhender l'espace ;
- Le sens des masses permet de percevoir la proximité ou la présence d'un volume physique avant d'être en contact avec lui (le passage sous un pont) ;
- Le toucher instrumental de la canne donne des informations sur l'environnement immédiat. La canne est l'outil qui permet de détecter les obstacles et de s'en protéger ;
- Le toucher plantaire, renseigne sur la nature du sol.

Toutefois, le développement de ces sens est très variable d'une personne à une autre et il n'est pas donné à tous les déficients visuels de reconnaître leur milieu.

Plusieurs difficultés sont signalées lors de la chaîne de déplacement :

- Eviter les obstacles verticaux ou horizontaux non détectables sur le cheminement (abribus sans bande de couleur contrastée, borne incendie, poteau électrique, etc.) ;
- Lire les informations (hauteur de lecture, taille des caractères, absence d'information, etc.) ;

Ainsi, la mise en accessibilité pour ces personnes va résulter de trois niveaux de besoins :

- Le besoin d'un aménagement sans obstacle à angles vifs et/ou en hauteur, au niveau du visage, qui ne peut être détecté par la canne ;
- Des aménagements aux couleurs contrastées qui facilitent le confort et l'aisance du déplacement. Ils concernent l'information mais aussi la sécurité du déplacement ;
- Des informations sonores.

3. Les déficients auditifs : des difficultés de communication



On distingue quatre degrés de surdité : légère, moyenne, sévère et profonde. Néanmoins, afin d'apprécier au mieux les situations de handicap, il faut prendre en compte la date de survenance dans la vie de la surdité et le milieu socioculturel dans lequel évolue la personne. Ainsi :

- Les sourds profonds ne peuvent être aidés que par des techniques visuelles ou la langue des signes ;
- Les devenus sourds et malentendants qui ont perdus leurs capacités auditives après l'acquisition du langage maîtrisent généralement bien une langue parlée ;
- Les malentendants disposent d'un « reste » auditif exploitable et peuvent utiliser les aides sonores.

Comme pour les déficients visuels, les personnes sourdes ou malentendantes vont compenser leur handicap de plusieurs manières :

- Une perception plus fine des vibrations,
- Une forte capacité d'analyse du champ visuel,
- Une excellente mémoire visuelle,
- Des techniques de communication comme le langage des signes et la lecture labiale qui est principalement l'art des personnes devenues sourdes et malentendantes.

Néanmoins, le pourcentage de personnes maîtrisant le langage des signes est très faible. De plus, la lecture de la langue pour beaucoup d'entre eux est difficile, certains sont même illettrés. De ce fait, les personnes sourdes et malentendantes rencontrent des problèmes de communication et d'accès à l'information lors de leurs déplacements.

Ainsi, ce sont des personnes qui, contrairement aux apparences sont très isolées sur le plan social et vont avoir dans la chaîne de déplacement les principales difficultés suivantes :

- se renseigner pour préparer son voyage,
- Se repérer / demander le bon autobus,
- apprécier l'inattendu pendant le déplacement, une situation de danger ou une perturbation,
- s'informer sur le trajet en cours,
- se repérer lors de leur déplacement, lorsqu'il y a un défaut de jalonnement ou de signalisation visuelle ...

Afin de faciliter leurs déplacements, l'**utilisation d'information visuelle** est donc très importante. Celle-ci doit être claire, simple, compréhensible par un non lettré.

4. Les déficients cognitifs: un apprentissage de leurs déplacements nécessaire



Les capacités des personnes atteintes de déficiences cognitives sont très variables suivant leur degré de handicap. Dans leurs déplacements, les déficients cognitifs rencontrent des problèmes essentiellement liés à la compréhension de l'information, la mémorisation d'un itinéraire, le repérage dans l'espace ; d'autant plus que c'est une population qui n'a pas forcément l'apprentissage de la lecture.

La compensation du handicap se fait uniquement par l'apprentissage et la répétition, notamment dans le cadre de l'utilisation des transports en commun (pour les personnes les plus « autonomes »). Bien évidemment, la préparation du voyage est réalisée par les accompagnateurs car les déficients cognitifs sont incapables de le faire seul, puisqu'ils sont incapables d'anticipation.

Ainsi, lors d'un déplacement, ce qui s'avère être le plus compliqué (si on considère qu'il y a eu apprentissage préalable), c'est de **gérer l'inattendu** (perturbation dans le service bus) ou encore de **savoir apprécier une situation de danger**. Mais il leur est également difficile de **repérer le bon itinéraire** (manque d'écriture) et de **se rendre à leur destination**.

Les associations ont reconnu que pour ce type de handicap l'apprentissage préalable est nécessaire et ne pourrait jamais être évité. En revanche, la mise en place de systèmes sonores pourrait les aider fortement dans leurs déplacements. Il a également été conseillé par les associations de mettre en place une signalisation simple s'appuyant sur les couleurs, utilisant des pictogrammes, des symboles et même des photographies.

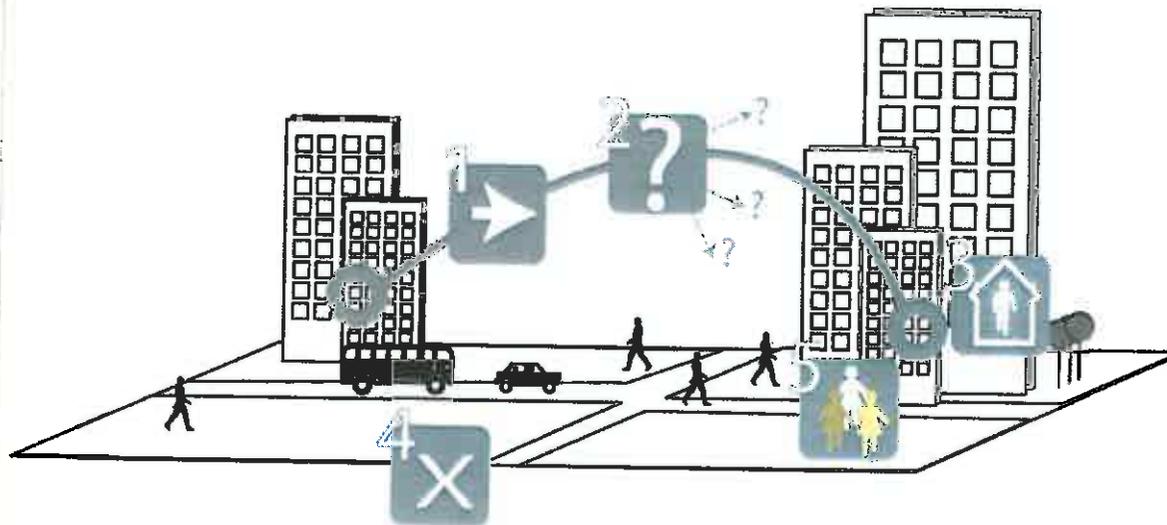
5. Les besoins fondamentaux des usagers de la cité

L'espace public durable doit être un espace public conçu pour l'ensemble des usagers. En effet, la manière dont les espaces publics sont conçus affecte les capacités des individus à se déplacer, à voir, à entendre et à communiquer efficacement.

La mise en œuvre concrète d'une démarche cohérente d'accessibilité, en lien avec l'ensemble des politiques urbaines est la réponse à l'élaboration d'une chaîne de déplacement totalement accessible, du logement aux équipements et services, publics et privés, de la ville, en passant par les espaces publics, la voirie et les transports.

LES BESOINS FONDAMENTAUX DES USAGERS

- 1 Aller d'un lieu à un autre**
La voirie permet à tous de se déplacer à l'aide de divers moyens : marche, vélos, transports en commun, automobile, fauteuils roulants.
- 2 Se repérer et s'orienter**
Ce besoin fait appel à des fonctions sensorielles essentiellement visuelles et intellectuelles (lecture d'un plan ou de la signalisation, recherche de repères).
- 3 Accéder aux services de la cité**
La ville rassemble les activités humaines et sociales : bâtiments et services publics et privés, récréatifs, industriels, commerciaux, de loisir, d'habitatation.
- 4 Etre et se sentir en sécurité**
Tous les usagers de la ville recherchent la sécurité pour leur intégrité physique et leurs biens.
- 5 Communiquer, échanger avec les autres**
Les usagers ont besoin de communiquer entre eux pour avoir accès à certains services, pour se renseigner ou simplement pour leur bien-être.



© 2011, 2010, 2009, 2008, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003, 2002, 2001, 2000, 1999, 1998, 1997, 1996, 1995, 1994, 1993, 1992, 1991, 1990, 1989, 1988, 1987, 1986, 1985, 1984, 1983, 1982, 1981, 1980, 1979, 1978, 1977, 1976, 1975, 1974, 1973, 1972, 1971, 1970, 1969, 1968, 1967, 1966, 1965, 1964, 1963, 1962, 1961, 1960, 1959, 1958, 1957, 1956, 1955, 1954, 1953, 1952, 1951, 1950, 1949, 1948, 1947, 1946, 1945, 1944, 1943, 1942, 1941, 1940, 1939, 1938, 1937, 1936, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931, 1930, 1929, 1928, 1927, 1926, 1925, 1924, 1923, 1922, 1921, 1920, 1919, 1918, 1917, 1916, 1915, 1914, 1913, 1912, 1911, 1910, 1909, 1908, 1907, 1906, 1905, 1904, 1903, 1902, 1901, 1900, 1899, 1898, 1897, 1896, 1895, 1894, 1893, 1892, 1891, 1890, 1889, 1888, 1887, 1886, 1885, 1884, 1883, 1882, 1881, 1880, 1879, 1878, 1877, 1876, 1875, 1874, 1873, 1872, 1871, 1870, 1869, 1868, 1867, 1866, 1865, 1864, 1863, 1862, 1861, 1860, 1859, 1858, 1857, 1856, 1855, 1854, 1853, 1852, 1851, 1850, 1849, 1848, 1847, 1846, 1845, 1844, 1843, 1842, 1841, 1840, 1839, 1838, 1837, 1836, 1835, 1834, 1833, 1832, 1831, 1830, 1829, 1828, 1827, 1826, 1825, 1824, 1823, 1822, 1821, 1820, 1819, 1818, 1817, 1816, 1815, 1814, 1813, 1812, 1811, 1810, 1809, 1808, 1807, 1806, 1805, 1804, 1803, 1802, 1801, 1800, 1799, 1798, 1797, 1796, 1795, 1794, 1793, 1792, 1791, 1790, 1789, 1788, 1787, 1786, 1785, 1784, 1783, 1782, 1781, 1780, 1779, 1778, 1777, 1776, 1775, 1774, 1773, 1772, 1771, 1770, 1769, 1768, 1767, 1766, 1765, 1764, 1763, 1762, 1761, 1760, 1759, 1758, 1757, 1756, 1755, 1754, 1753, 1752, 1751, 1750, 1749, 1748, 1747, 1746, 1745, 1744, 1743, 1742, 1741, 1740, 1739, 1738, 1737, 1736, 1735, 1734, 1733, 1732, 1731, 1730, 1729, 1728, 1727, 1726, 1725, 1724, 1723, 1722, 1721, 1720, 1719, 1718, 1717, 1716, 1715, 1714, 1713, 1712, 1711, 1710, 1709, 1708, 1707, 1706, 1705, 1704, 1703, 1702, 1701, 1700, 1699, 1698, 1697, 1696, 1695, 1694, 1693, 1692, 1691, 1690, 1689, 1688, 1687, 1686, 1685, 1684, 1683, 1682, 1681, 1680, 1679, 1678, 1677, 1676, 1675, 1674, 1673, 1672, 1671, 1670, 1669, 1668, 1667, 1666, 1665, 1664, 1663, 1662, 1661, 1660, 1659, 1658, 1657, 1656, 1655, 1654, 1653, 1652, 1651, 1650, 1649, 1648, 1647, 1646, 1645, 1644, 1643, 1642, 1641, 1640, 1639, 1638, 1637, 1636, 1635, 1634, 1633, 1632, 1631, 1630, 1629, 1628, 1627, 1626, 1625, 1624, 1623, 1622, 1621, 1620, 1619, 1618, 1617, 1616, 1615, 1614, 1613, 1612, 1611, 1610, 1609, 1608, 1607, 1606, 1605, 1604, 1603, 1602, 1601, 1600, 1599, 1598, 1597, 1596, 1595, 1594, 1593, 1592, 1591, 1590, 1589, 1588, 1587, 1586, 1585, 1584, 1583, 1582, 1581, 1580, 1579, 1578, 1577, 1576, 1575, 1574, 1573, 1572, 1571, 1570, 1569, 1568, 1567, 1566, 1565, 1564, 1563, 1562, 1561, 1560, 1559, 1558, 1557, 1556, 1555, 1554, 1553, 1552, 1551, 1550, 1549, 1548, 1547, 1546, 1545, 1544, 1543, 1542, 1541, 1540, 1539, 1538, 1537, 1536, 1535, 1534, 1533, 1532, 1531, 1530, 1529, 1528, 1527, 1526, 1525, 1524, 1523, 1522, 1521, 1520, 1519, 1518, 1517, 1516, 1515, 1514, 1513, 1512, 1511, 1510, 1509, 1508, 1507, 1506, 1505, 1504, 1503, 1502, 1501, 1500, 1499, 1498, 1497, 1496, 1495, 1494, 1493, 1492, 1491, 1490, 1489, 1488, 1487, 1486, 1485, 1484, 1483, 1482, 1481, 1480, 1479, 1478, 1477, 1476, 1475, 1474, 1473, 1472, 1471, 1470, 1469, 1468, 1467, 1466, 1465, 1464, 1463, 1462, 1461, 1460, 1459, 1458, 1457, 1456, 1455, 1454, 1453, 1452, 1451, 1450, 1449, 1448, 1447, 1446, 1445, 1444, 1443, 1442, 1441, 1440, 1439, 1438, 1437, 1436, 1435, 1434, 1433, 1432, 1431, 1430, 1429, 1428, 1427, 1426, 1425, 1424, 1423, 1422, 1421, 1420, 1419, 1418, 1417, 1416, 1415, 1414, 1413, 1412, 1411, 1410, 1409, 1408, 1407, 1406, 1405, 1404, 1403, 1402, 1401, 1400, 1399, 1398, 1397, 1396, 1395, 1394, 1393, 1392, 1391, 1390, 1389, 1388, 1387, 1386, 1385, 1384, 1383, 1382, 1381, 1380, 1379, 1378, 1377, 1376, 1375, 1374, 1373, 1372, 1371, 1370, 1369, 1368, 1367, 1366, 1365, 1364, 1363, 1362, 1361, 1360, 1359, 1358, 1357, 1356, 1355, 1354, 1353, 1352, 1351, 1350, 1349, 1348, 1347, 1346, 1345, 1344, 1343, 1342, 1341, 1340, 1339, 1338, 1337, 1336, 1335, 1334, 1333, 1332, 1331, 1330, 1329, 1328, 1327, 1326, 1325, 1324, 1323, 1322, 1321, 1320, 1319, 1318, 1317, 1316, 1315, 1314, 1313, 1312, 1311, 1310, 1309, 1308, 1307, 1306, 1305, 1304, 1303, 1302, 1301, 1300, 1299, 1298, 1297, 1296, 1295, 1294, 1293, 1292, 1291, 1290, 1289, 1288, 1287, 1286, 1285, 1284, 1283, 1282, 1281, 1280, 1279, 1278, 1277, 1276, 1275, 1274, 1273, 1272, 1271, 1270, 1269, 1268, 1267, 1266, 1265, 1264, 1263, 1262, 1261, 1260, 1259, 1258, 1257, 1256, 1255, 1254, 1253, 1252, 1251, 1250, 1249, 1248, 1247, 1246, 1245, 1244, 1243, 1242, 1241, 1240, 1239, 1238, 1237, 1236, 1235, 1234, 1233, 1232, 1231, 1230, 1229, 1228, 1227, 1226, 1225, 1224, 1223, 1222, 1221, 1220, 1219, 1218, 1217, 1216, 1215, 1214, 1213, 1212, 1211, 1210, 1209, 1208, 1207, 1206, 1205, 1204, 1203, 1202, 1201, 1200, 1199, 1198, 1197, 1196, 1195, 1194, 1193, 1192, 1191, 1190, 1189, 1188, 1187, 1186, 1185, 1184, 1183, 1182, 1181, 1180, 1179, 1178, 1177, 1176, 1175, 1174, 1173, 1172, 1171, 1170, 1169, 1168, 1167, 1166, 1165, 1164, 1163, 1162, 1161, 1160, 1159, 1158, 1157, 1156, 1155, 1154, 1153, 1152, 1151, 1150, 1149, 1148, 1147, 1146, 1145, 1144, 1143, 1142, 1141, 1140, 1139, 1138, 1137, 1136, 1135, 1134, 1133, 1132, 1131, 1130, 1129, 1128, 1127, 1126, 1125, 1124, 1123, 1122, 1121, 1120, 1119, 1118, 1117, 1116, 1115, 1114, 1113, 1112, 1111, 1110, 1109, 1108, 1107, 1106, 1105, 1104, 1103, 1102, 1101, 1100, 1099, 1098, 1097, 1096, 1095, 1094, 1093, 1092, 1091, 1090, 1089, 1088, 1087, 1086, 1085, 1084, 1083, 1082, 1081, 1080, 1079, 1078, 1077, 1076, 1075, 1074, 1073, 1072, 1071, 1070, 1069, 1068, 1067, 1066, 1065, 1064, 1063, 1062, 1061, 1060, 1059, 1058, 1057, 1056, 1055, 1054, 1053, 1052, 1051, 1050, 1049, 1048, 1047, 1046, 1045, 1044, 1043, 1042, 1041, 1040, 1039, 1038, 1037, 1036, 1035, 1034, 1033, 1032, 1031, 1030, 1029, 1028, 1027, 1026, 1025, 1024, 1023, 1022, 1021, 1020, 1019, 1018, 1017, 1016, 1015, 1014, 1013, 1012, 1011, 1010, 1009, 1008, 1007, 1006, 1005, 1004, 1003, 1002, 1001, 1000, 999, 998, 997, 996, 995, 994, 993, 992, 991, 990, 989, 988, 987, 986, 985, 984, 983, 982, 981, 980, 979, 978, 977, 976, 975, 974, 973, 972, 971, 970, 969, 968, 967, 966, 965, 964, 963, 962, 961, 960, 959, 958, 957, 956, 955, 954, 953, 952, 951, 950, 949, 948, 947, 946, 945, 944, 943, 942, 941, 940, 939, 938, 937, 936, 935, 934, 933, 932, 931, 930, 929, 928, 927, 926, 925, 924, 923, 922, 921, 920, 919, 918, 917, 916, 915, 914, 913, 912, 911, 910, 909, 908, 907, 906, 905, 904, 903, 902, 901, 900, 899, 898, 897, 896, 895, 894, 893, 892, 891, 890, 889, 888, 887, 886, 885, 884, 883, 882, 881, 880, 879, 878, 877, 876, 875, 874, 873, 872, 871, 870, 869, 868, 867, 866, 865, 864, 863, 862, 861, 860, 859, 858, 857, 856, 855, 854, 853, 852, 851, 850, 849, 848, 847, 846, 845, 844, 843, 842, 841, 840, 839, 838, 837, 836, 835, 834, 833, 832, 831, 830, 829, 828, 827, 826, 825, 824, 823, 822, 821, 820, 819, 818, 817, 816, 815, 814, 813, 812, 811, 810, 809, 808, 807, 806, 805, 804, 803, 802, 801, 800, 799, 798, 797, 796, 795, 794, 793, 792, 791, 790, 789, 788, 787, 786, 785, 784, 783, 782, 781, 780, 779, 778, 777, 776, 775, 774, 773, 772, 771, 770, 769, 768, 767, 766, 765, 764, 763, 762, 761, 760, 759, 758, 757, 756, 755, 754, 753, 752, 751, 750, 749, 748, 747, 746, 745, 744, 743, 742, 741, 740, 739, 738, 737, 736, 735, 734, 733, 732, 731, 730, 729, 728, 727, 726, 725, 724, 723, 722, 721, 720, 719, 718, 717, 716, 715, 714, 713, 712, 711, 710, 709, 708, 707, 706, 705, 704, 703, 702, 701, 700, 699, 698, 697, 696, 695, 694, 693, 692, 691, 690, 689, 688, 687, 686, 685, 684, 683, 682, 681, 680, 679, 678, 677, 676, 675, 674, 673, 672, 671, 670, 669, 668, 667, 666, 665, 664, 663, 662, 661, 660, 659, 658, 657, 656, 655, 654, 653, 652, 651, 650, 649, 648, 647, 646, 645, 644, 643, 642, 641, 640, 639, 638, 637, 636, 635, 634, 633, 632, 631, 630, 629, 628, 627, 626, 625, 624, 623, 622, 621, 620, 619, 618, 617, 616, 615, 614, 613, 612, 611, 610, 609, 608, 607, 606, 605, 604, 603, 602, 601, 600, 599, 598, 597, 596, 595, 594, 593, 592, 591, 590, 589, 588, 587, 586, 585, 584, 583, 582, 581, 580, 579, 578, 577, 576, 575, 574, 573, 572, 571, 570, 569, 568, 567, 566, 565, 564, 563, 562, 561, 560, 559, 558, 557, 556, 555, 554, 553, 552, 551, 550, 549, 548, 547, 546, 545, 544, 543, 542, 541, 540, 539, 538, 537, 536, 535, 534, 533, 532, 531, 530, 529, 528, 527, 526, 525, 524, 523, 522, 521, 520, 519, 518, 517, 516, 515, 514, 513, 512, 511, 510, 509, 508, 507, 506, 505, 504, 503, 502, 501, 500, 499, 498, 497, 496, 495, 494, 493, 492, 491, 490, 489, 488, 487, 486, 485, 484, 483, 482, 481, 480, 479, 478, 477, 476, 475, 474, 473, 472, 471, 470, 469, 468, 467, 466, 465, 464, 463, 462, 461, 460, 459, 458, 457, 456, 455, 454, 453, 452, 451, 450, 449, 448, 447, 446, 445, 444, 443, 442, 441, 440, 439, 438, 437, 436, 435, 434, 433, 432, 431, 430, 429, 428, 427, 426, 425, 424, 423, 422, 421, 420, 419, 418, 417, 416, 415, 414, 413, 412, 411, 410, 409, 408, 407, 406, 405, 404, 403, 402, 401, 400, 399, 398, 397, 396, 395, 394, 393, 392, 391, 390, 389, 388, 387, 386, 385, 384, 383, 382, 381, 380, 379, 378, 377, 376, 375, 374, 373, 372, 371, 370, 369, 368, 367, 366, 365, 364, 363, 362, 361, 360, 359, 358, 357, 356, 355, 354, 353, 352, 351, 350, 349, 348, 347, 346, 345, 344, 343, 342, 341, 340, 339, 338, 337, 336, 335, 334, 333, 332, 331, 330, 329, 328, 327, 326, 325, 324, 323, 322, 321, 320, 319, 318, 317, 316, 315, 314, 313, 312, 311, 310, 309, 308, 307, 306, 305, 304, 303, 302, 301, 300, 299, 298, 297, 296, 295, 294, 293, 292, 291, 290, 289, 288, 287, 286, 285, 284, 283, 282, 281, 280, 279, 278, 277, 276, 275, 274, 273, 272, 271, 270, 269, 268, 267, 266, 265, 264, 263, 262, 261, 260, 259, 258, 257, 256, 255, 254, 253, 252, 251, 250, 249, 248, 247, 246, 245, 244, 243, 242, 241, 240, 239, 238, 237, 236, 235, 234, 233, 232, 231, 230, 229, 228, 227, 226, 225, 224, 223, 222, 221, 220, 219, 218, 217, 216, 215, 214, 213, 212, 211, 210, 209, 208, 207, 206, 205, 204, 203, 202, 201, 200, 199, 198, 197, 196, 195, 194, 193, 192, 191, 190, 189, 188, 187, 186, 185, 184, 183, 182, 181, 180, 179, 178, 177, 176, 175, 174, 173, 172, 171, 170, 169, 168, 167, 166, 165, 164, 163, 162, 161, 160, 159, 158, 157, 156, 155, 154, 153, 152, 151, 150, 149, 148, 147, 146, 145, 144, 143, 142, 141, 140, 139, 138, 137, 136, 135, 134, 133, 132, 131, 130, 129, 128, 127, 126, 125, 124, 123, 122, 121, 120, 119, 118, 117, 116, 115, 114, 113, 112, 111, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103, 102, 101, 100, 99, 98, 97, 96, 95, 94, 93, 92, 91, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79, 78, 77, 76, 75, 74, 73, 72, 71, 70, 69, 68, 67, 66, 65, 64, 63, 62, 61, 60, 59, 58, 57, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 46, 45, 44, 43, 42, 41, 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, 0.

1-C. Le réseau Pondibus

Le périmètre d'étude du SDA est la commune de Pontivy, sur lequel est organisé le réseau urbain Pondibus.

↳ Un réseau organisé en plusieurs boucles :

Pondibus se compose actuellement de plusieurs services complémentaires :

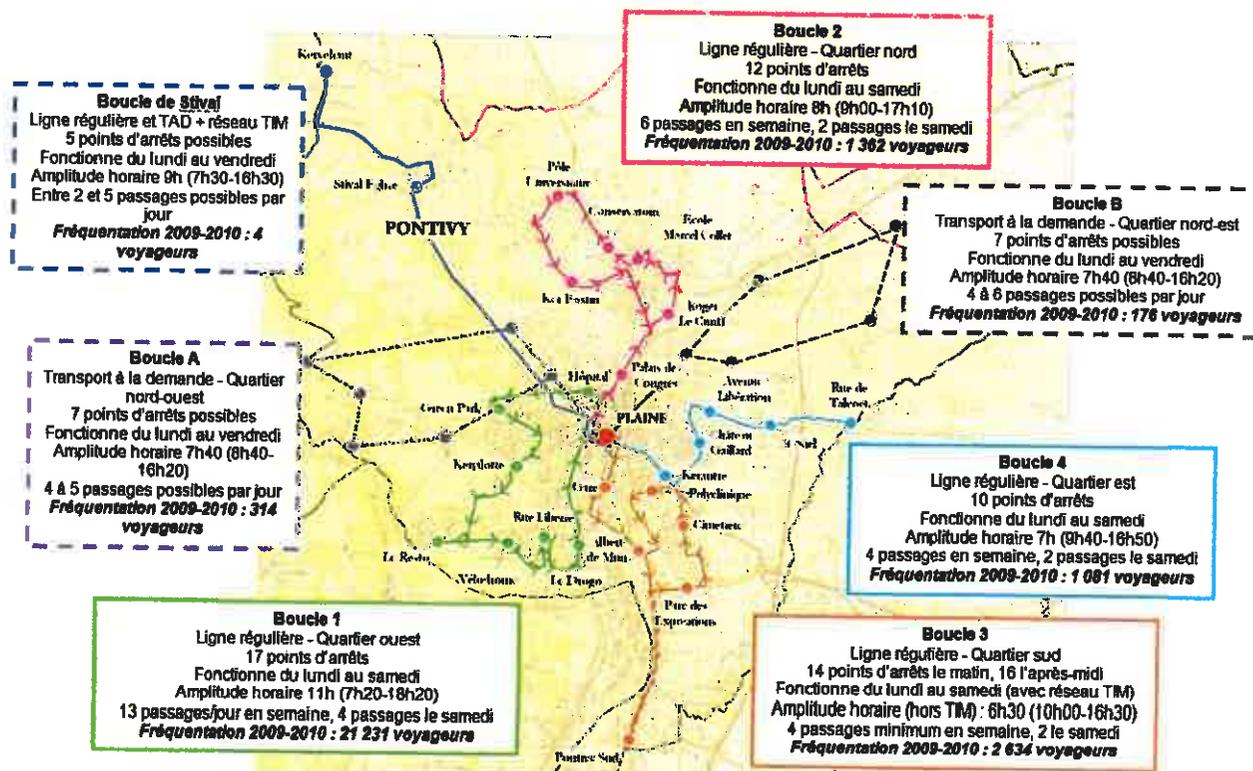
- 4 lignes régulières (boucles 1, 2, 3 et 4) qui fonctionnent toute l'année du lundi au samedi.
- 2 lignes de transport à la demande sur réservation (boucles A et B), fonctionnant du lundi au vendredi dans les secteurs nord-ouest et nord-est de la ville. Elles sont exploitées sous forme de lignes virtuelles, avec horaires et arrêts prédéfinis.
- 1 ligne en direction de Stival, en service du lundi au vendredi (parfois en TAD)

Pour le service à la demande, il existe une centrale de mobilité pour la gestion des appels (les réservations étant à faire au plus tard la veille du trajet, avant 17h).

↳ Fréquentation du réseau Pondibus

La fréquentation globale du réseau de transport urbain est en augmentation. Mais il faut toutefois tenir compte des modifications de l'offre, qui peuvent avoir un impact sur les chiffres de fréquentation (par exemple, l'extension de l'offre au samedi après-midi, la baisse des tarifs au 1^{er} janvier 2010, ...).

La production kilométrique globale s'élève à 73 074 Km sur un an (période 2009-2010), soit environ 6 090 Km/mois. La part des services réguliers dans ce kilométrage représente 92%, celle du transport à la demande, 8% (5 940 Km). La boucle 1 est de loin la plus fréquentée : elle représente 76% de la fréquentation totale des lignes régulières, et sa fréquentation est en hausse. La boucle du quartier Est (boucle 4) enregistre une baisse de sa fréquentation (-32% en un an). En revanche, la fréquentation de la boucle 3 (quartier sud) augmente : +32% en un an. Le taux de déclenchement du TAD est de 18% sur la période 2009-2010.



Carte : Olivier Darmon Consultants - Audit des transports publics pour Pontivy Communauté

Partie 2

Diagnostic du réseau



Méthodologie du diagnostic

Juin 2011

Objectif :

Evaluer l'accessibilité (état des lieux) pour l'ensemble des PMR (regroupant toutes les personnes en situation de handicap) de chaque élément composant le service de transport en commun :

- Matériel roulant
- Information
- Point de vente
- Arrêt de bus

Méthodologie :

- Textes officiels
- Recommandations (CERTU, COLIAC, etc)
- Entretiens téléphoniques auprès des associations et institutions
- Tests réalisés avec des PMR

Réalisation de référentiels

Réalisation de relevés sur le terrain

Analyse des résultats pour l'état des lieux

Grille de relevé

Accessibilité des arrêts de bus	
1. Caractérisation de l'arrêt de bus	
1.1. ID de l'arrêt	
1.2. Ligne	
1.3. Direction	
1.4. Relevé réalisé le/11/2007	
1.5. Arrêt aménagé en	
<input type="checkbox"/> ligne <input type="checkbox"/> avenue <input type="checkbox"/> carrefour <input type="checkbox"/> autre	
1.6. Implantation arrêt	
<input type="checkbox"/> En ligne, rue <input type="checkbox"/> en ligne, route <input type="checkbox"/> virage <input type="checkbox"/> carrefour, autre	
1.7. Alignement du bus	
<input type="checkbox"/> Bus actuellement aligné sur le quai	
<input type="checkbox"/> Possibilité de l'aligner	
<input type="checkbox"/> Déplacement du point à envisager	
1.8. Niveau d'insertion de l'arrêt	
<input type="checkbox"/> urbain <input type="checkbox"/> périurbain <input type="checkbox"/> rural	
2. Equipement/aménagement de l'arrêt	
2.1. Type	
<input type="checkbox"/> Poteau <input type="checkbox"/> arbus <input type="checkbox"/> autre	
2.2. Signalisation de l'arrêt	
<input type="checkbox"/> Zébra <input type="checkbox"/> poteau <input type="checkbox"/> abri <input type="checkbox"/> autre	
2.3. Sécurité / confort	
<input type="checkbox"/> Poteau non saillant et de couleur contrastée	
<input type="checkbox"/> Banc	
<input type="checkbox"/> Si vitre, présence de bandes de couleur contrastée	
2.4. Franchissement pour accéder au quai	
<input type="checkbox"/> Paves cyclables	
<input type="checkbox"/> Espace de stationnement	
3. Emplacement de l'arrêt	
3.1. Poteau	
<input type="checkbox"/> Emplacement du cheminement	
3.2. Abrus	
<input type="checkbox"/> 1 m 20 entre poteau et arbus	
<input type="checkbox"/> 0.90 m entre le retour de l'arbus et le nez de la bordure	
<input type="checkbox"/> 0.90 m entre le retour de l'arbus et le nez de la bordure	
<input type="checkbox"/> 1 m 40 entre le retour de l'arbus et le nez de la bordure	
<input type="checkbox"/> Aire de stationnement de 1 m 20 devant l'entrée du bus	
<input type="checkbox"/> Cheminement entre aire d'attente voyageur et trottoir libre d'obstacle	
<input type="checkbox"/> Possibilité de modification de la position de l'arbus	
4. Quai	
4.1. Hauteur	
<input type="checkbox"/> 26 cm <input type="checkbox"/> 20 cm <input type="checkbox"/> entre 20 et 10 <input type="checkbox"/> moins de 10	
<input type="checkbox"/> Pas de quai	
4.2. Revêtement	
<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> insatisfaisant <input type="checkbox"/> moyen	
<input type="checkbox"/> Présence de bande d'éclairage le long du quai	
5. Accès à l'arrêt de bus (50m)	
5.1. Nombre d'axe de direction dans les 50 m	
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> plus de 4	
5.2. Cheminement sur l'axe principal	
Impossibilité accès <input type="checkbox"/> 1/2 <input type="checkbox"/> 2/3	
• Problèmes de voirie	
<input type="checkbox"/> Absence de trottoir	
<input type="checkbox"/> Absence de revêtement ou mauvais état (trous, fentes)	
<input type="checkbox"/> Largeur trottoir < 1 m 40	
<input type="checkbox"/> Problèmes de pentes (> 5% et de dévers (> 2%)	
• Problèmes d'obstacles	
Présence de mobilier urbain permanent (poteau, poteau bac à feu)	
<input type="checkbox"/> Pave <input type="checkbox"/> moyenne <input type="checkbox"/> facile	
<input type="checkbox"/> Mobilier urbain sur cheminement sans couleur contrastée ou saillant	
<input type="checkbox"/> Présence d'obstacle à moins de 2m20	
<input type="checkbox"/> Recul au sol au max à 40 cm; obstacle moins de 2m20	
<input type="checkbox"/> Escalier	
<input type="checkbox"/> Bât	

2-A Diagnostic du matériel roulant

Juillet 2010

Le matériel roulant : les services réguliers

Évaluation de l'accessibilité du parc au sens de l'arrêté du 3 mai 2007 et de la directive 2001/85/CE

➤ Depuis janvier 2009, l'ensemble des services de transports est réalisé par un transporteur privé

➤ 4 lignes régulières desservies par 1 minibus Irisbus Citeo

type de rampe	manuelle avec agenouillement unilatéral
sortie palette conforme	oui
place UFR conforme	oui mais place étroite
places réservées	2
siège sans piédestal	oui
sol antidérapant	oui
contraste sur nez de marche	oui
couleur contrastée des barres	non, grise
validation sonore et visuelle de la demande d'arrêt de bus	oui
Info visuelle du nom de l'arrêt	oui
info visuelle de la ligne et de sa destination à l'extérieur du bus (devant, côté, derrière)	oui
plan de ligne avec correspondance	oui
bouton d'arrêt conforme	oui
bouton ouverture porte conforme	oui
largeur de passage au moins 80 cm	non 60 cm
pictogramme bus accessible	oui
valideur de ticket conforme	vers chauffeur
information sonore	pré équipé

➤ Acquis en 2009, il est entièrement accessible pour les déficients moteurs mais il présente quelques défauts d'accessibilité pour les déficients visuels (problème de couleur au bouton d'appel etc..) mais aussi pour les déficients cognitifs du fait du manque d'information sonore.

Une bonne accessibilité pour les déficients moteurs

Bouton d'appel extérieur pour la sortie palette

Revêtement antidérapant au sol et nez de marche de couleur contrastée



Place UFR, un peu étroite

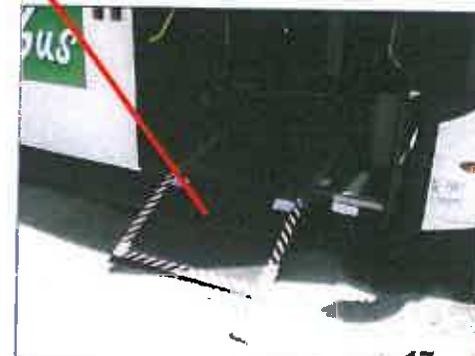


Le minibus est équipé d'une rampe manuelle et d'un système d'agenouillement permettant d'avoir une hauteur d'embarquement ne dépassant pas les 20 cm

Bouton d'appel à proximité de la place UFR



Largeur de passage inférieure à 80 cm ... L'ensemble du minibus n'est pas accessible aux UFR



Une bonne qualité de l'information pour les déficients visuels, cognitifs et auditifs mais... à optimiser (I)

Juin 2011



Indication de la ligne et de la destination en gros caractère devant et sur le côté du minibus



Présence d'un plan de chaque boucle avec nom des arrêts ...mais des caractères trop petits

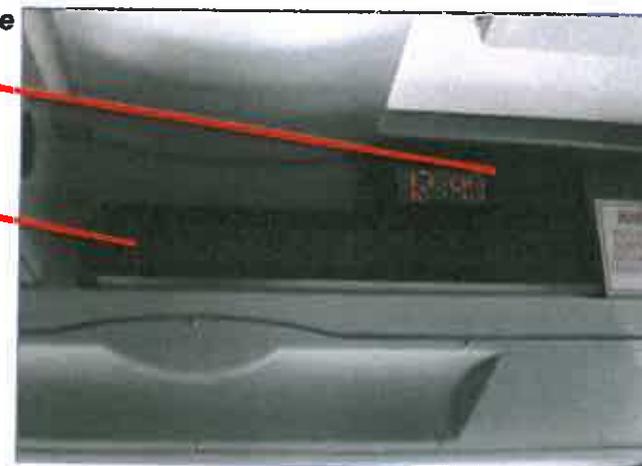


Information sonore non disponible :
- sur le nom de l'arrêt à l'intérieur,
- et sur la ligne et la destination à l'extérieur,

mais minibus prééquipé!

Indication visuelle et sonore de demande d'arrêt...

Et également information visuelle sur le nom de l'arrêt (taille de caractère conforme)



Une bonne qualité de l'information pour les déficients visuels, cognitifs et auditifs mais... à optimiser (II)

Juin 2011



Demande d'arrêt en gros caractère avec utilisation de l'écriture braille

Nez de marche indiqué par une couleur contrastée (jaune) mais les barres d'appui de couleur grise



Indication du prix vers le chauffeur avec une taille de caractère assez importante



Indication du bus comme accessible avec un positionnement rendant l'information visible

Le matériel roulant : le Transport à la demande (TAD)

↘ Le service TAD classique est assuré par 2 véhicules « espace » de 7 places chacun, ce service n'est pas accessible ;

Fonctionnement :

Service de transport à la demande d'arrêt à arrêt avec des stations bien identifiées ainsi que des horaires.

Le TPMR : le TAD peut devenir accessible également aux UFR sur demande lors de la réservation pour cela le transporteur affecte un autre véhicule que celui utilisé sur le service classique (véhicule utilisé pour le transport des scolaire en situation de handicap par exemple).

Fréquentation UFR :

En juillet 2010 : aucune personne en fauteuil roulant n'a demandé à utiliser ce service depuis 1 an.



2-B Diagnostic de l'information, mobilier, point de vente

Juillet 2010

La signalisation des arrêts de bus

Le mobilier urbain doit être reconnaissable comme appartenant au réseau de transport et il doit être visible par l'ensemble des PMR :

- Un mobilier uniforme
- Chaque abribus accompagné d'un poteau
- L'utilisation d'une couleur unique : le vert, dont l'indice de réflexion est très faible (17%) ce qui ne facilite pas leur visibilité par les déficients visuels (70% étant la valeur minimum de visibilité)

Typologie des arrêts

➤ **11 arrêts signalés par un poteau et un abribus, 43 par un poteau et 1 arrêt non signalé (ni poteau, ni abribus).**



Indice de réflexion des couleurs

Teintes	Indice de réflexion (%)
Rouge	13
Jaune	71
Bleu	15
Orange	34
Vert	17
Pourpre	18
Rose	30
Brun	14
Noir	08
Gris	19
Blanc	85
Beige	61

	Législation	Observations
Hauteur des abribus	220 cm	Tous ont plus de 220 cm
Présence de saillie en hauteur	Interdit à moins de 220 cm sans rappel au sol	Aucune saillie
Présence d'une bande de couleur	Contrastée et de 10 cm de large	Quelques abribus ont une bande de couleur mais leur hauteur est de 7 cm De couleur verte, les poteaux ne sont pas très visibles et aucun ne dispose d'une bande de couleur
Positionnement des bandes	Entre 120 et 140 cm	Si la bande de couleur est présente, elle est bien localisée
Indication du nom de l'arrêt	8 cm de haut contrasté par rapport au fond	Nom sur chaque poteau Couleur noir sur blanc : écriture très lisible (indice réflexion 91) 5,5 cm de hauteur soit des caractères trop petits
Indication du nom des lignes	12 cm de haut contrasté par rapport au fond	La ligne est indiquée sur la fiche horaire uniquement : mauvaise visibilité et lisibilité

Diagnostic de l'information

Juin 2011

↘ **Documents de communication (Plans et fiches horaires) :** Guide horaire à disposition avec toute l'information nécessaire aux clients, difficulté de lire l'information pour certains handicap

↘ **Arrêts de bus :**

Présence de l'information nécessaire (nom de l'arrêt de bus, ligne, fiche horaire) mais pas très lisible

↘ **Point de vente mairie:**

Présence d'un tableau de prix (pas très visible), absence d'un plan du réseau, présentoir avec documentation sur plan du réseau et fiche horaire mais positionné trop haut (sur bureau d'accueil).

↘ **Matériel roulant :**

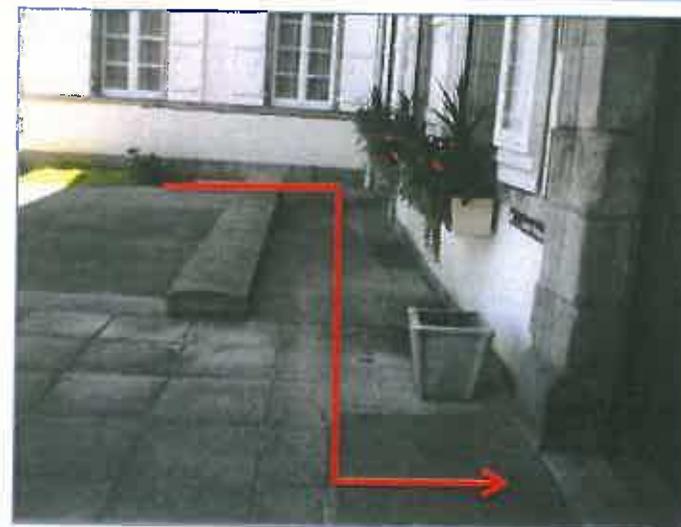
- Présence de l'information visuelle de la ligne à l'extérieur du bus conforme et d'un plan des boucles à l'intérieur du bus
- Absence de l'information sonore à bord du bus

↘ **Internet et téléphone :** Mise à disposition d'un service téléphonique et d'un **site Internet non accessible** selon le Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations (RGAA) (aucune version dédiée aux personnes non-voyantes ou utilisant des aides techniques vocales ou brailles).

... taille de caractère inférieure aux recommandations

Point de vente : vente de ticket et d'abonnement en mairie

- Un trottoir accessible et conforme qui mène à la mairie
- Des traversées piétonnes existantes mais non conformes (absence de bateau)
- Accès au bâtiment de la mairie facilité par une rampe mais cheminement non clairement identifié



Accès mairie

- Vente de ticket dans un bureau adjacent à l'accueil où la porte s'avère étroite (moins de 80 cm)
- Vente à un bureau dont la hauteur du guichet est adaptée (70 cm) : accessible pour les UFR

2-C Diagnostic des arrêts de bus

55 arrêts « poteau » enquêtés soit 46 arrêts logiques,

- Arrêts TAD non enquêtés
- Arrêt Conservatoire (**le 56^{ème} arrêt du réseau**) non enquêté car travaux à proximité et non utilisable pendant le diagnostic

Définition d'un arrêt dit « accessible » au sens de la loi

Reprise des critères définis par la loi

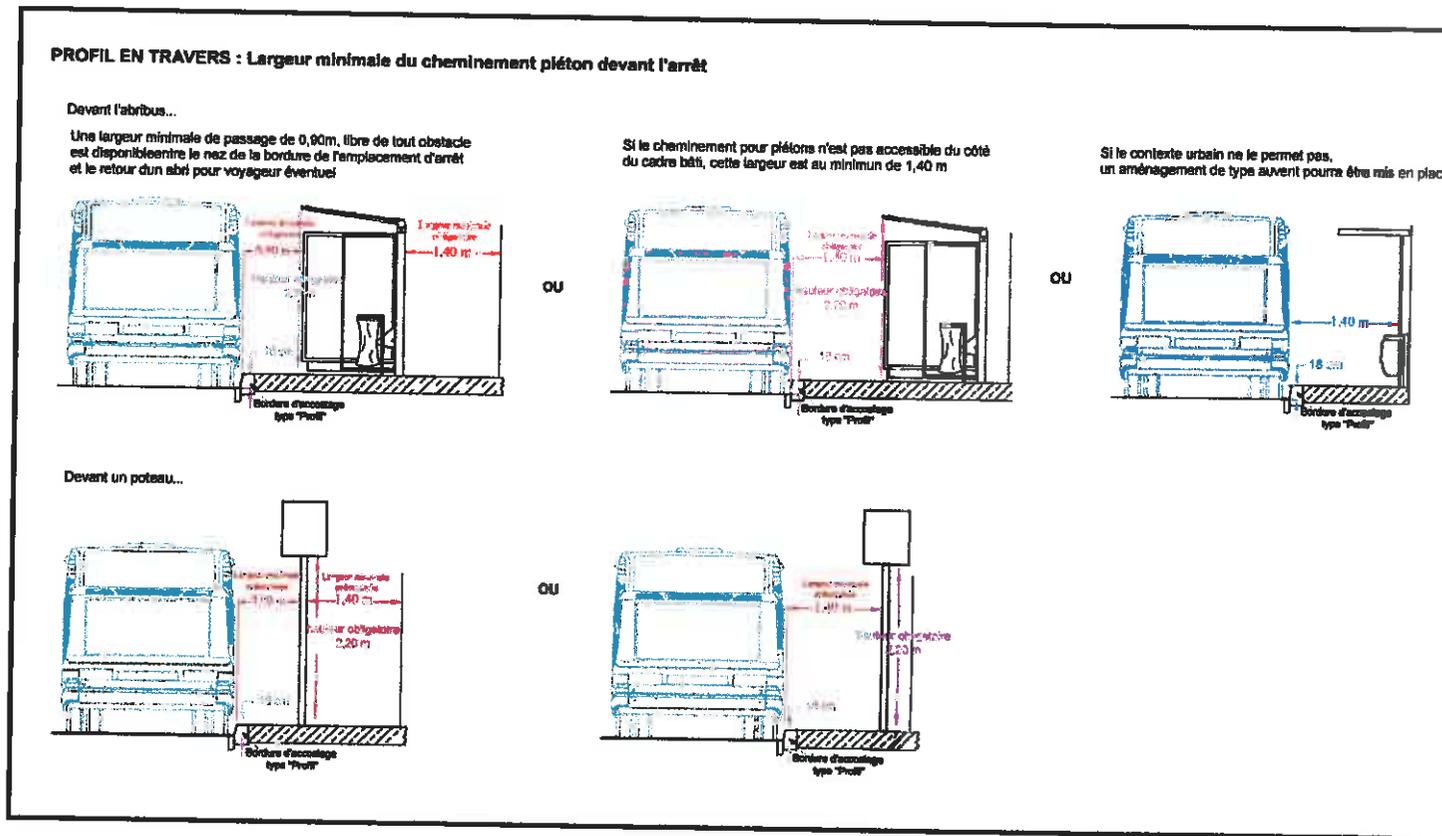
- quai au moins égale égal ou supérieur à 15 cm de hauteur (pente inférieure ou égale à 12% entre le quai et le bus, lors de la montée dans le bus) mais privilégier un quai à 18 cm en cas de travaux

- aire de rotation d'au moins 150 cm de diamètre

- espace d'au moins 140 cm de large devant l'abribus ou 90cm si cheminement de 140 cm de large derrière

- mobilier urbain signalé par une bande de couleur contrastée (même les abribus)

- ...



Prise en compte des remarques des associations de PMR et des recommandations du CERTU afin d'améliorer l'accessibilité des arrêts de bus

- Longueur de l'aire d'attente = longueur du bus + 1 m de chaque côté avec possibilité d'évolution pour mettre bus standard : soit 14 m

- Marquage au sol devant la porte accessible de la zone UFR ?

- Bande de guidage au niveau de la première porte pour les malvoyants ?

- ...

Résultats du diagnostic - Données générales

Caractéristiques	Normes législatives	Résultats des relevés de terrain
Pente	Pente < 5%	4 arrêts avec une pente supérieure à 5%
Type d'arrêt: L'alignement du bus parallèlement au quai permet de réduire la distance verticale	Arrêt en ligne ou en avancée si arrêt en milieu urbain	8 arrêts en alvéole
Hauteur du quai : plus sa hauteur est élevée et plus on limite les lacunes horizontales	La pente de la rampe (du bus) lorsque celle-ci est posé sur une bordure de 150 mm de haut ne doit pas dépasser 12% de pente maximum en sortie de bus (avec Irisbus citeo, 11% de pente avec 13 cm de hauteur de quai)	45 arrêts avec moins de 13 cm de haut, parmi eux: •26 arrêts sont au niveau du sol •12 arrêts ne sont pas localisés sur une aire d'attente sécurisé (chaussée, accotement)
Largeur du cheminement: 1,40 m permet le croisement de 2 fauteuils roulants	La largeur devant l'abri ou le poteau doit-être de 90 cm si un cheminement de 140 cm existe derrière, sinon un cheminement de 140 cm doit être possible devant	28 arrêts ne répondent pas aux critères de la législation
Mobilier urbain	un cheminement de 140 cm de large doit-être libre de tout obstacle	8 arrêts avec un obstacle devant la porte accessible 9 avec un obstacle dans le cheminement 9 avec un obstacle hors du cheminement mais à signaler par une bande de couleur

Classification des arrêts en fonction de leur niveau d'accessibilité

Juin 2011

↳ Les arrêts sont classés en 4 niveaux d'accessibilité selon différents critères * :

↳ **Classe 1 : arrêt où l'accessibilité est assurée et conforme à la législation** (les caractéristiques des arrêts de bus respectent la législation et assurent un accès sécurisé à l'arrêt aux PMR)

- quai égal ou supérieur à 13 cm de hauteur (permettant comme la législation l'exige d'avoir une pente à 12%)
- aire de rotation d'au moins 150 cm de diamètre
- espace d'au moins 140 cm de large devant l'abribus ou 90 devant et 140 derrière
- pas d'obstacle limitant le cheminement à moins de 140 cm
- pas de mobilier urbain sans couleur contrastée (hormis les abribus)

...

↳ **Classe 2 : arrêt où l'accessibilité est assurée mais non-conforme à la législation** (ce deuxième niveau plus souple par rapport à la législation permet toutefois un accès seul des arrêts pour les personnes atteintes de différentes déficiences, il s'agit d'arrêts praticables)

- quai d'au moins 12 cm de hauteur
- aire de rotation d'au moins 140 cm de diamètre
- espace de 90 cm au moins devant l'abribus ou devant si poteau , 90cm derrière ou devant

↳ **Classe 3 : arrêt où l'accessibilité peut nécessiter un accompagnement** (les caractéristiques définies nécessitent un accès à l'arrêt avec accompagnement afin, entre autres, de guider les déficients visuels pour éviter les obstacles ou encore d'aider les personnes en fauteuil roulant à pallier certaines difficultés comme les seuils importants ou la forte pente pour monter dans le bus) ;

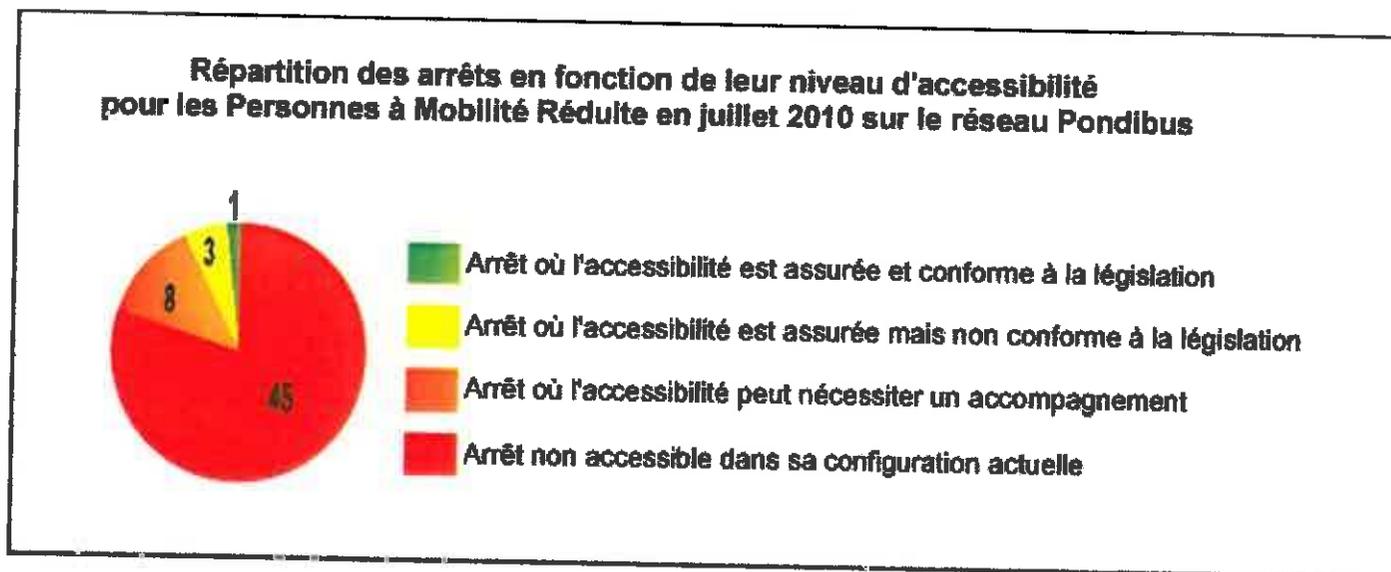
↳ **Classe 4 : arrêt non accessible dans sa configuration actuelle**

**Les critères des classes ne prennent pas en compte les spécificités des équipements des arrêts de bus*

Synthèse du niveau d'accessibilité des arrêts de bus pour les PMR

Juin 2011

- Seuls 2% (1) des arrêts répondent aux normes de la législation et 5 % sont praticables (3)



- Alors que 21% des arrêts sont accessibles dès lors que les PMR sont accompagnés, 79% sont totalement non accessibles.
- Le faible niveau de praticabilité des arrêts s'explique prioritairement par le fait que 82% des arrêts ont un quai à moins de 13 cm.

Exemples d'arrêts de bus selon leur niveau d'accessibilité



CLASSE 1

Arrêt Kerantre



CLASSE 2

Arrêt Square Langlais



CLASSE 3

Arrêt Saint Niel :
arrêt dont le revêtement
est peu praticable



CLASSE 4

Arrêt Kerjalotte

Cartographie des arrêts en fonction de leur niveau d'accessibilité pour les PMR

Juin 2011

Niveau d'accessibilité analysé des arrêts audités sur la ville de Pontivy

SDA de la commune de Pontivy



Références : ITEM, 2010
Sources : Pontivy, ITEM - 2010



Niveau d'accessibilité des arrêts

- accessibilité conforme à la loi
- arrêt praticable
- arrêt pouvant nécessiter un accompagnement
- arrêt non praticable

Réseau Pondibus

- Boucle 1
- Boucle 2
- Boucle 3 après midi
- Boucle 3 matin
- Boucle 4
- Boucle de Sival

0 300 600 1 200 Mètres



Synthèse du niveau d'accessibilité des arrêts de bus pour les PMR par ligne :

Juin 2011

Ligne	Arrêt où l'accessibilité est assurée et conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité est assurée mais non-conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité peut nécessiter un accompagnement	Arrêt non accessible dans sa configuration actuelle	Total
Boucle 1		1	1	14	16
Boucle 2				10	10
Boucle 3		2	3	10	15
Boucle 4	1		2	6	9
Boucle Stival			1	3	4
Plaine			1		1
Total général	1	3	8	43	55

- Le seul arrêt accessible se trouve sur la boucle 4
- La boucle 3 semblerait d'un niveau d'accessibilité plus élevé contrairement à la boucle 2 mais aucune ne se démarque vraiment
- L'arrêt d'interconnexion entre les boucles « Plaine » nécessite un accompagnement pour certains types de handicap (mais va être modifié)



Plaine

Diagnostic du cheminement à l'arrêt de bus

- Presque un tiers des arrêts n'ont pas de traversées piétonnes à moins de 25 m; sur les 38 arrêts avec traversées piétonnes :
 - 3 ont des bandes podo-tactiles conformes,
 - seuls 45% soit 17 ont un bateau conforme,
 - ➔ 5% soit 3 des arrêts ont une traversée piétonne conforme à moins de 25 m
- 12 des arrêts n'ont pas de trottoir permettant un accès aisé à l'arrêt de bus soit 22%

Répartition des arrêts en fonction de leur niveau d'accès et de celui de leur cheminement

	Arrêt où l'accessibilité est assurée et conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité est assurée mais non-conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité peut nécessiter un accompagnement	Arrêt non accessible dans sa configuration actuelle	Total
Cheminement très praticable		2	2	1	5
Cheminement praticable			2	12	14
Cheminement moyennement praticable	1	1	3	12	17
Cheminement peu praticable			1	9	10
Cheminement impraticable				9	9
Total général	1	3	8	43	55

- Plus d'un tiers des arrêts ont un cheminement au moins praticable
- ➔ Prise en compte de l'accès aux arrêts de bus dans le cadre du PAVE

Partie 3

Coût de mise en accessibilité du réseau

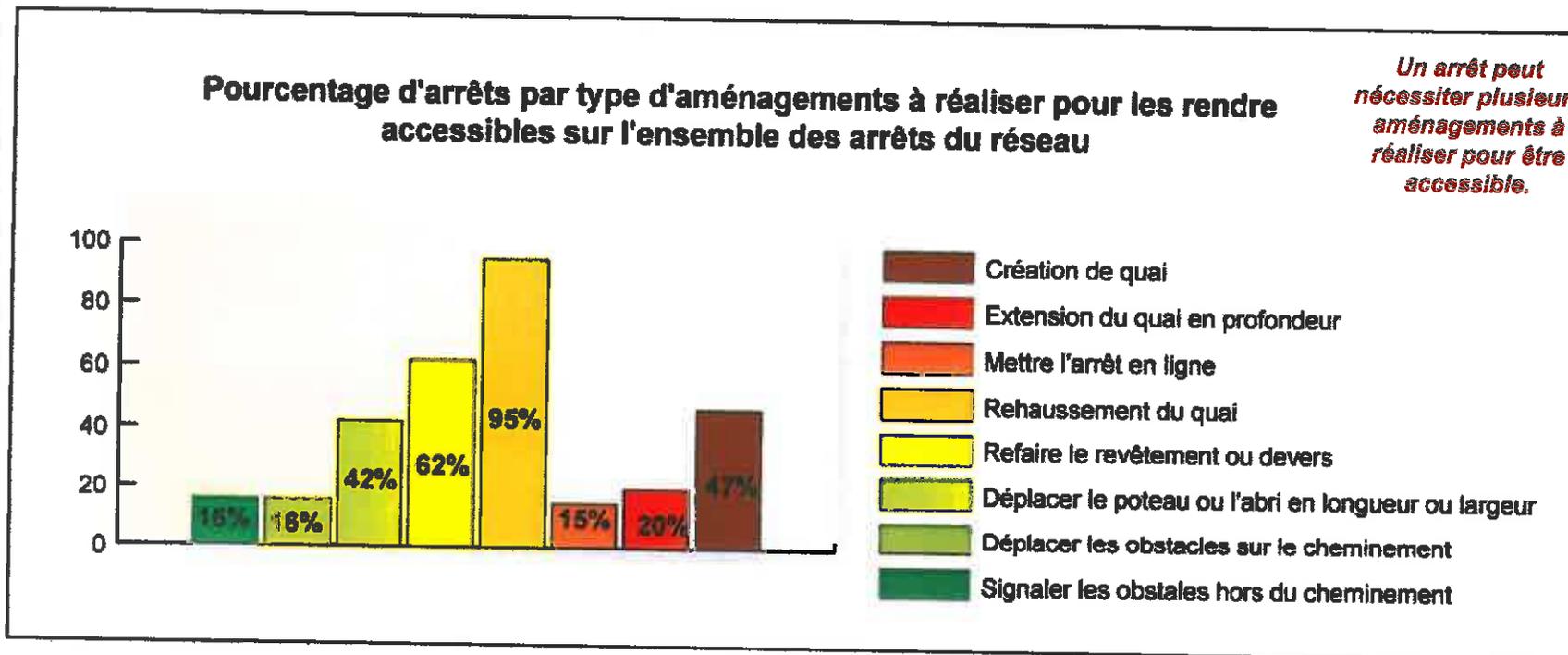


3-A Evaluation du coût de mise en accessibilité des arrêts

Identification des travaux d'aménagement à réaliser sur les arrêts de bus :

Juin 2011

➤ Différents aménagements à réaliser sur les arrêts de l'ensemble du réseau



- 52 arrêts devront être rehaussés, (si 15 cm de hauteur de quai est acceptable un rehaussement à 18 cm facilitera les déplacements des déficients moteurs)
- 42% des arrêts ont un poteau ou un abri mal positionné limitant le cheminement
- 47% des arrêts ont un quai à créer complètement.
- 2 arrêts pourront éventuellement être déplacés pour éviter des travaux lourds

Définition du niveau d'aménagement des arrêts de bus :

☛ 6 niveaux d'aménagement selon les travaux à réaliser sur les arrêts de bus :

- **Classe 0 : aucun aménagement à réaliser si ce n'est la signalisation de l'arrêt par un abri ou un poteau** avec une bande de couleur contrastée (arrêt considéré comme accessible au sens de la loi)
- **Classe 1 : aménagement très facile** ne nécessitant pas de modifier la structure de l'arrêt mais uniquement de signaler et/ou déplacer du petit mobilier urbain (potelet, poteau de bus, bac fleur, panneau de signalisation) dont le coût est de l'ordre de 2 000 €.
- **Classe 2 : aménagement facile** ne nécessitant pas de modifier la structure de l'arrêt mais uniquement de déplacer des obstacles, changer/déplacer l'abri, **refaire du revêtement**, ... dont le coût est de l'ordre de 5000 €.
- **Classe 3 : aménagement moyen** nécessitant de modifier la structure du quai par un rehaussement, une extension en longueur ou en rendant rectiligne l'arrêt dont le coût est de l'ordre de 8000 €.
- **Classe 4 : aménagement important** nécessitant une extension en largeur du quai, une mise en ligne de l'arrêt en alvéole ou encore lorsque plusieurs problèmes touchant à la structure du quai se cumulent, le coût est de l'ordre de 12 000 €.
- **Classe 5 : aménagement nécessitant la création totale d'un quai** dont le coût est estimé à 16 000€.
- **Classe 6: aménagement impossible** : arrêt à proposer comme une **Impossibilité Technique Avérée (ITA)**

Coûts d'aménagement des arrêts de bus :

Juln 2011

➤ Seul 1 arrêt n'a aucun aménagement à réaliser (*hormis la signalisation de l'arrêt par une bande de couleur contrastée pour le signaler aux malvoyants*).

Niveau d'aménagement à réaliser pour la mise en accessibilité	Nombre d'arrêts	Coût
Aucun aménagement*	1	- €
Aménagement très facile (2000 €)	0	- €
Aménagement facile (5 000€)	1	5 000 €
Aménagement moyen (8000€)	24	192 000 €
Aménagement important (12 000€)	11	132 000 €
Aménagement complet (16 000€)	9	144 000 €
Arrêt éventuel en ITA	9	- €
Total	55	473 000 €

➤ 46 % des arrêts ont des aménagements d'un niveau facile à moyen à réaliser pour être conformes (*nécessite certes de toucher à la structure du quai mais soit en le rehaussant soit en l'étendant dans le sens de la longueur, mais pas en profondeur*)

➤ Mais près de 16% des arrêts sont à aménager complètement (*création de quai*)

➤ 473 000 euros pour mettre en accessibilité tous les arrêts du réseau

D'éventuels arrêts en ITA

➤ 9 arrêts identifiés comme des éventuels ITA. Ce sont des arrêts sans cheminement piétons qui nécessiteraient la création d'un cheminement jusqu'à l'arrêt

↳ Est-ce pertinent d'aménager des arrêts sans cheminement environnant ?



Les Tulipes



Paul Valéry

➤ Quelques arrêts sans cheminement peuvent être considérés comme arrêts à aménager s'ils desservent des pôles de déplacements importants tels que le pôle universitaire ou les écoles.

3-B Coût des autres éléments de la chaîne de déplacement

Coût de la mise en accessibilité du matériel roulant

➤ Remise aux normes du bus pour les déficients visuels :

➤ le bus pourra éventuellement être remis aux normes pour les déficients visuels (barre d'appui, demande d'arrêt de couleur).

➔ Soit un coût estimé à environ 1000 € HT

➤ Possibilité d'équiper le bus d'un système sonore extérieur mais non obligatoire sur minibus (l'information pouvant être donnée par le chauffeur) :

➤ Différents dispositifs d'information sonores se développent :

- Possibilité d'installer une balise sonore automatique dans chaque bus : Pollution sonore pour les riverains habitants à proximité d'un arrêt desservi par plusieurs lignes à forte fréquence

- Possibilité d'installer une balise sonore radiocommandée embarquée dans un bus pour annoncer les arrêts, la ligne, ... se déclenchant par télécommande

➔ base environ 2500 € HT par véhicule : sans les télécommandes que devront acquérir chaque PMR utilisateur

La mise en place d'un transport de substitution :

La loi requiert la mise en place d'un service de transport de substitution dans un délai de 3 ans à compter de la constatation d'une impossibilité technique, soit dès 2014.

➤ Le coût de mise en place d'un transport de substitution spécifique serait important :

- Ce service de substitution viendrait en complément uniquement pour les arrêts en ITA et devrait fonctionner au minimum sur les principes suivants :
 - Plage horaire et coût (comme la loi le requiert) calqués sur celui du réseau Pondibus
 - Transport « d'arrêt à arrêt » pour les arrêts en ITA (mais du fait de la taille du réseau le porte à porte est préférable).
- Sur cette base, on peut estimer le besoin d'un chauffeur en réserve permanente et d'un véhicule, sachant que le service de TAD TPMP n'est aujourd'hui jamais déclenché.

➤ Quel intérêt de mettre en place un transport de substitution, avec un autre matériel ? : le transport classique peut répondre à ce besoin...

Du fait de la taille du réseau et du nombre d'arrêts en ITA, il faudra peut-être envisager une collaboration du chauffeur pour aider certains usagers sur les arrêts concernés :

- Soit réservation préalable (idem dans le cas d'un transport de substitution sous forme de TAD)
- Soit directement à l'arrivée du bus

Coût de la mise en accessibilité de l'information et point de vente :

Juin 2011

↳ La remise aux normes de l'information :

- > Ainsi, d'ici 2015 : re-conception de l'ensemble de l'information (sucette arrêt de bus, plan, fiche horaire, etc) de 15 000 €
- > Site Internet : environ 10 000 €

→ Soit un coût estimé à environ 25 000 € HT

↳ La mise aux normes du point de vente (c'est un ERP) :

Malgré une bonne accessibilité du point de vente, quelques améliorations pourront être apportées : signaler le cheminement, rendre accessible la traversée piétonne la plus proche, mettre à disposition une salle avec une largeur de porte adaptée, mettre un comptoir avec un emplacement pour les jambes dont le coût n'est pas établi ici car plutôt lié au PAVE ou à l'accessibilité de l'ERP.

Coût total de la mise en accessibilité du réseau

↳ Rappel du coût total de mise en accessibilité (hors coût de fonctionnement d'un éventuel transport de substitution spécifique) :

Composante de la chaîne de déplacement	Coût HT
Arrêt de bus	473 000 € (si 9 ITA)
Matériel roulant	3 500 €
Information	25 000 €
Total	501 500€

- Un budget global de 501 500 € pour la mise en accessibilité total du réseau
- Soit environ 100 000 €/an sur la période 2011 – 2015 si l'on respecte scrupuleusement les échéances (février 2015)

↳ Un coût important pour la collectivité : des priorisations nécessaires

Partie 4

Priorités pour la mise en accessibilité



Exemple de logiques globales de programmation envisageables pour rendre accessible les arrêts du réseau :

Juin 2011

Mise en accessibilité en fonction des points structurants du territoire

↳ La démarche

- Mise en accessibilité en priorité des arrêts à proximité des points structurants, par ordre d'intérêt : établissements publics, administrations, équipements de santé, culturels, sportifs, centre commerciaux,

↳ Avantages :

Correspond aux attentes des PMR

↳ Inconvénients :

- Mise en accessibilité d'arrêt à faible fréquentation ?
- Une répartition aléatoire des arrêts sur l'ensemble du territoire
- Un manque de lisibilité
- Des arrêts qui ne seront pas forcément desservis par des bus accessibles !!

Mise en accessibilité en fonction du coût d'aménagement des arrêts

↳ La démarche

Mise en accessibilité en priorité des arrêts très faciles à aménager puis faciles, etc (du coût le plus faible au plus élevé).

↳ Avantages :

Un réseau de transport qui présentera un pourcentage élevé d'arrêts accessibles assez rapidement

↳ Inconvénients :

- Mise en accessibilité d'arrêt à faible fréquentation
- Ne correspond pas forcément aux attentes des PMR
- Un manque de lisibilité car des arrêts, répartis sur le territoire de façon aléatoire
- Des arrêts qui ne seront pas forcément desservis par des bus accessibles !!

Mise en accessibilité des arrêts par ligne

↳ La démarche

Mise en accessibilité des arrêts situés sur les lignes les plus fréquentées (soit les plus structurantes) au moins fréquentées : 1, 2, 3, etc

↳ Avantages :

- Lisibilité de l'information pour les utilisateurs et notamment les PMR
- Touche une large population (les lignes les plus fréquentées étant les lignes structurantes)

↳ Inconvénients :

- Mise en accessibilité d'arrêt à faible fréquentation
- Ne correspond pas forcément aux attentes prioritaires des PMR pour certains lieux

Mise en accessibilité en fonction de l'utilisation des arrêts

↳ La démarche

- Mise en accessibilité en priorité des arrêts par ordre d'utilisation sur la base des montées/descentes journalières.

↳ Avantages :

- chance de toucher un grand nombre de PMR
- Pas de mise en accessibilité d'arrêt à faible fréquentation
- Intègre en grande partie la logique points structurants

↳ Inconvénients :

- Une répartition aléatoire des arrêts sur l'ensemble du territoire
- Des arrêts qui ne seront pas forcément desservis par des bus accessibles !!
- Un manque de lisibilité

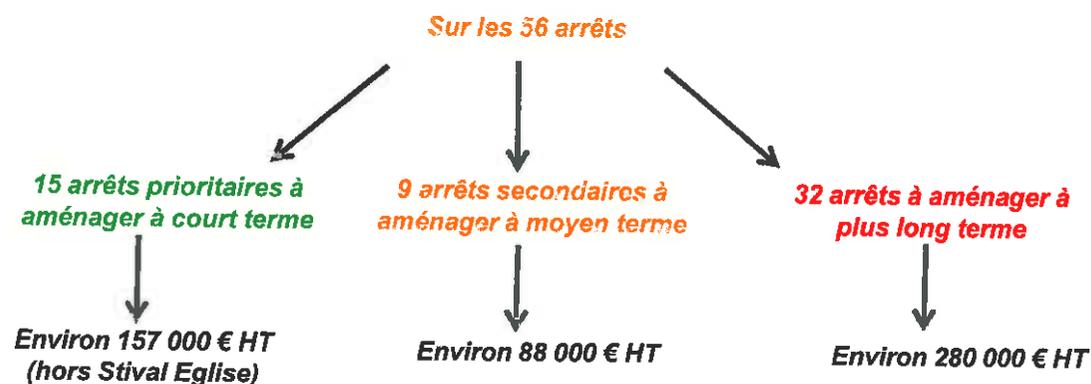
↳ Définir un mode de programmation basé sur les arrêts, éléments le plus contraignant de la mise en accessibilité.

Scénario retenu pour la mise en accessibilité

Juin 2011

➤ On priorise les arrêts en fonction de leur intérêt et on programme un budget pour leur aménagement.

L'aménagement des arrêts est programmé dans le temps en fonction de leur intérêt : ceux qui drainent le plus de personnes, ceux à proximité de points structurants stratégiques...



➤ Répartition des arrêts en fonction de leur priorité d'aménagement et leur niveau d'accessibilité actuelle

Ligne	Arrêt où l'accessibilité est assurée et conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité est assurée mais non-conforme à la législation	Arrêt où l'accessibilité peut nécessiter un accompagnement	Arrêt non accessible dans sa configuration actuelle	Total
Prioritaires à court terme			4	11	15
Secondaires à moyen terme			2	7	9
Arrêts à long terme	1	3	3	25	32
Total	1	3	9	43	56

Des arrêts prioritaires sur toutes les boucles, qui maillent le territoire

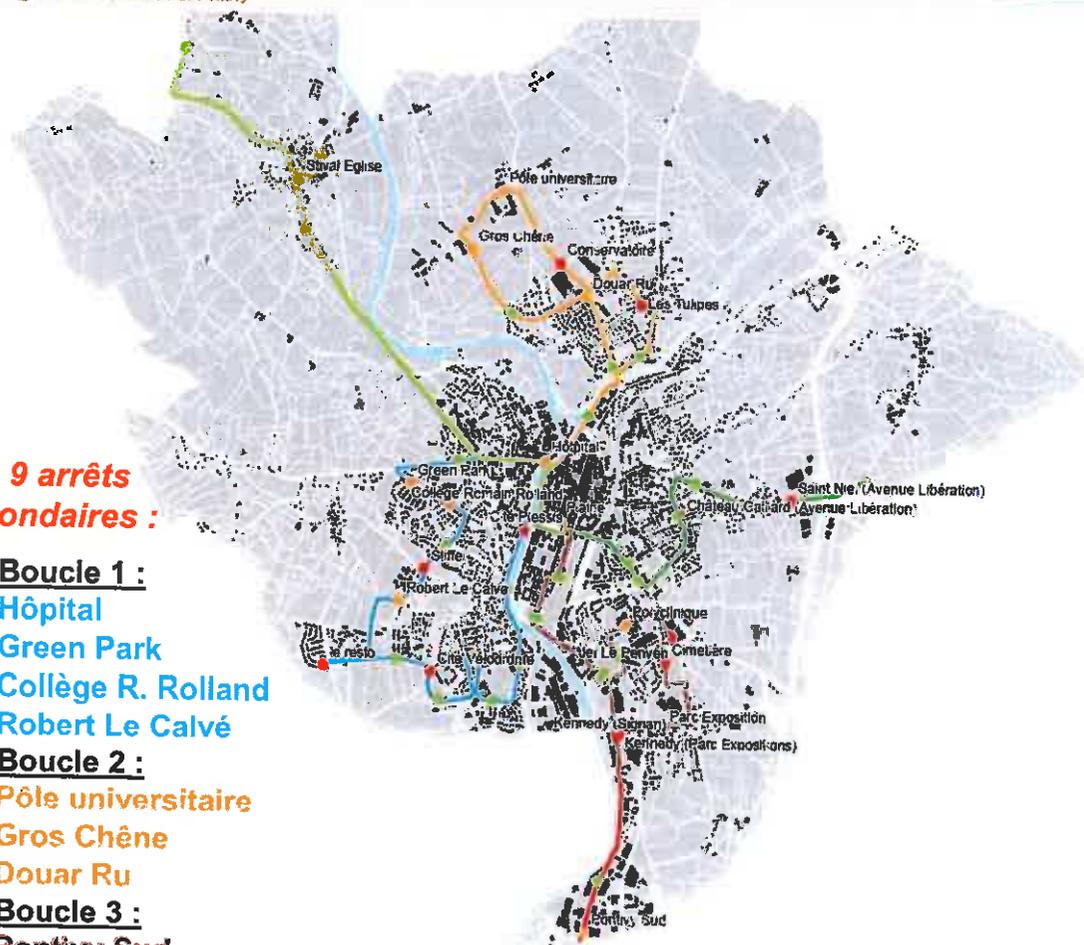
Avril 2011

Arrêts prioritaires du SDA

SDA de la commune de Pontivy



Réalisation : ITEM, 2011
Sources : Pontivy, ITEM - 2011



Les 15 arrêts prioritaires :

Boucle 1 :

- Plaine
- Stiffel
- Le Resto
- Vélodrome
- Cité Plessis

Boucle 2 :

- Les Tulipes
- Conservatoire

Boucle 3 :

- Kennedy
- Parc des expositions
- Jef Le Penven
- Cimetière

Boucle 4 :

- Château Gaillard
- St-Niel

Stival :

- Stival église

Les 9 arrêts secondaires :

Boucle 1 :

- Hôpital
- Green Park
- Collège R. Rolland
- Robert Le Calvé

Boucle 2 :

- Pôle universitaire
- Gros Chêne
- Douar Ru

Boucle 3 :

- Pontivy Sud
- Polyclinique

Arrêts TC

- 15 arrêts prioritaires, à aménager à court terme
- 9 arrêts secondaires, à aménager à moyen terme
- Autres arrêts (aménagement à long terme)

Boucle TC

- Boucle 1
- Boucle 2
- Boucle 3 après midi
- Boucle 3 matin
- Boucle 4
- Boucle de Stival

0 250 500 1 000 Mètres

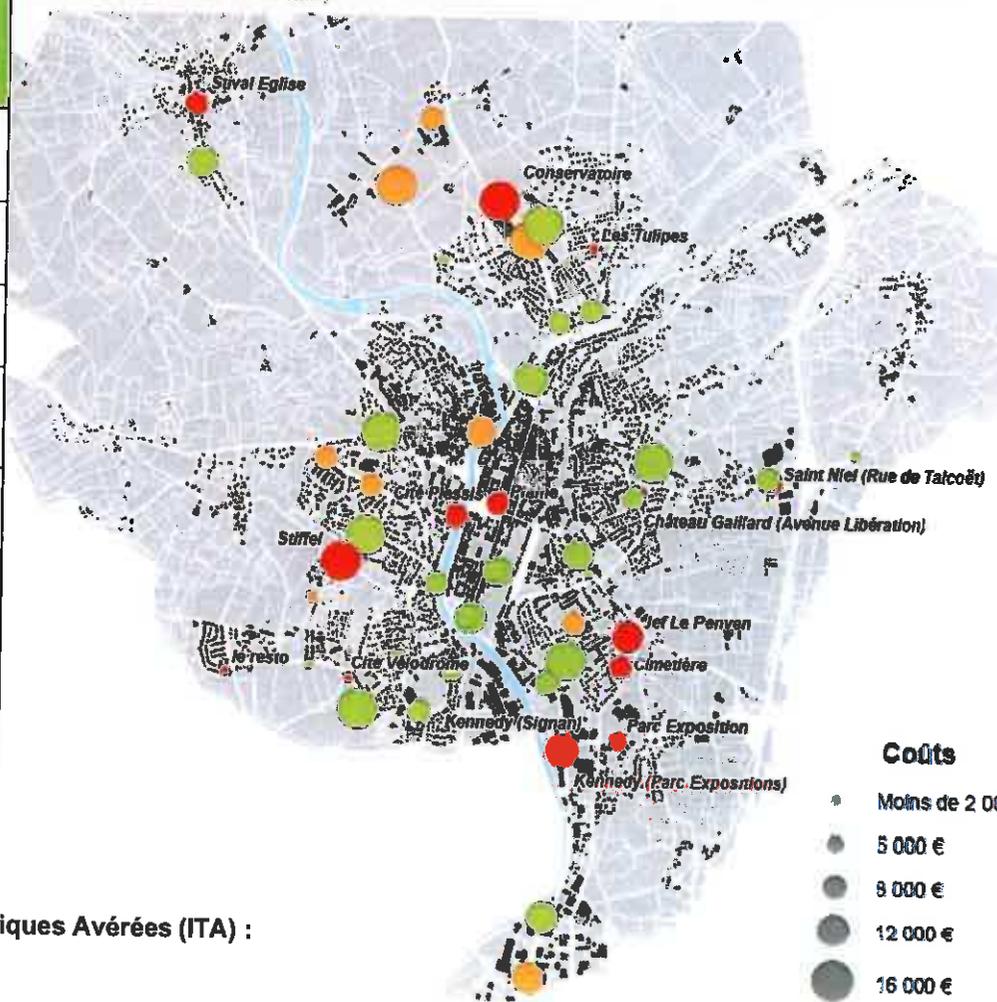
Niveau d'aménagement à réaliser sur les arrêts

Juin 2011

Niveau d'aménagement à réaliser pour la mise en accessibilité	Prioritaires à court terme	Secondaires à moyen terme	Arrêts à long terme
Aucun aménagement*	0	0	1
Aménagement très facile (2000 €)	0	0	0
Aménagement facile (5 000€)	1	0	0
Aménagement moyen (8000€)	7	4	13
Aménagement important (12 000€)	2	2	7
Aménagement complet (16 000€)	5	2	6
Arrêt éventuel en ITA	0	1	5
Total	15	9	32

Niveau d'aménagement à réaliser par arrêts

SDA de la commune de Portivy



6 arrêts identifiés comme des éventuelles Impossibilités Techniques Avérées (ITA) :

Coût de la mise en accessibilité des autres composantes du réseau

Juin 2011

Le matériel roulant :

↘ Remise aux normes du minibus Irisbus Citeo pour les déficients visuels : barre d'appui, demande d'arrêt de couleur.

➔ Soit un coût estimé à environ 1000 € HT

↘ Possibilité d'équiper le bus d'un système sonore extérieur mais non obligatoire sur minibus (l'information pouvant être donnée par le chauffeur) :

➔ base environ 2500 € HT pour un véhicule (sans les télécommandes que devront acquérir chaque PMR utilisateur)

↘ Transport de substitution : intégré au transport classique



L'information :

↘ La remise aux normes de l'information d'ici 2015 comprend :

> Re-conception de l'ensemble de l'information (sucette arrêt de bus, plan , fiche horaire, etc) pour un coût de l'ordre de 15 000 €

> Site Internet au référentiel RGAA : environ 10 000 €

➔ Soit un coût estimé à environ 25 000 € HT

Partie 5

Programme d'actions pour la mise en accessibilité





Liste des actions

- Action 1 : Mise en conformité du matériel roulant avec la loi**
- Action 2 : Mise en conformité de l'information à bord des véhicules**
- Action 3 : Mise en conformité de l'implantation de l'arrêt de bus**
- Action 4 : Mise en conformité de la conception de l'arrêt de bus**
- Action 5 : Mise en conformité de l'équipement et de l'information à l'arrêt de bus**
- Action 6 : Définition d'un programme annuel de mise en accessibilité des arrêts de bus**
- Action 7 : Définir la liste des arrêts en impossibilité technique avérée**
- Action 8 : Mise en place d'un transport de substitution**
- Action 9 : Rendre le site internet accessible**
- Action 10 : Sensibilisation et communication sur l'accessibilité des transports collectifs**
- Action 11 : Assurer le suivi du SDA et sa cohérence avec les autres documents de planifications**



Action 1

Matériel Roulant



Mise en conformité du matériel roulant avec la loi

Acteurs :
Transporteur
Ville de Pontivy (AOT)

Objectif :	<ul style="list-style-type: none">• Rendre accessible, aux personnes handicapées et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), le matériel roulant afin que la montée/descente du véhicule et le trajet dans le véhicule soient le plus confortable possible.
Rappel réglementaire :	<ul style="list-style-type: none">• Loi 2005-102 du 11 Février 2005• Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs• Arrêté du 3 mai 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982)• Arrêté du 3 août 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et autocars (modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982)• La 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
Mesures à mettre en place :	<ul style="list-style-type: none">• Aménagements pour les déficients visuels et autres :<ul style="list-style-type: none">- couleurs contrastées pour les boutons de demandes d'arrêt, les ouvertures / fermetures de porte, les fentes des validateurs de titre, les nez de marche, les barres, poignées de maintien et rambardes ;- un revêtement antidérapant ;• Équiper le véhicule d'un système d'information sonore extérieur
Coût :	A la charge du transporteur (3 500 € pour améliorer l'accessibilité au déficient visuel et auditif)
Échéancier :	2015 : sur la base de la flotte actuelle, 1 minibus accessibles selon tous les critères de la loi



Action 2

Mise en conformité de l'implantation de l'arrêt de bus

Point d'arrêt

Acteurs :
Ville de Pontivy (AOI)



Objectif :

- Assurer la sécurité des voyageurs aux arrêts de bus
- Permettre la continuité d'accessibilité entre l'arrêt de bus et le matériel roulant
- Proposer des aménagements des points d'arrêt pertinents en fonction de leur localisation et usage

Rappel réglementaire :

- Loi 2005-102 du 11 Février 2005
- 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 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Mesures à mettre en place :

- Définition d'une implantation type des arrêts de bus ;
- Envoi de ces recommandations aux services techniques chargés des travaux d'aménagements des arrêts de bus ;
- Réflexion entre collectivité et transporteurs avant les travaux sur la pertinence de la localisation actuelle des arrêts de bus (usage, fréquentation, etc)

Description des aménagements :

Pour définir l'emplacement des arrêts de bus, les aménageurs doivent selon les recommandations du CERTU :

- Privilégier l'implantation de l'arrêt en aval des carrefours, pour une traversée en sécurité de la rue ;
- Si l'implantation doit se faire nécessairement en amont du carrefour, alors il est préférable de décaler le point d'arrêt d'une vingtaine de mètres en amont.

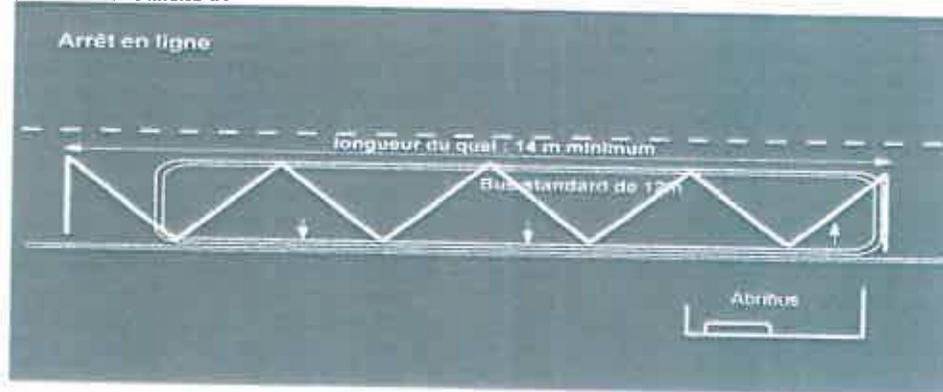


Description
des aménagements :

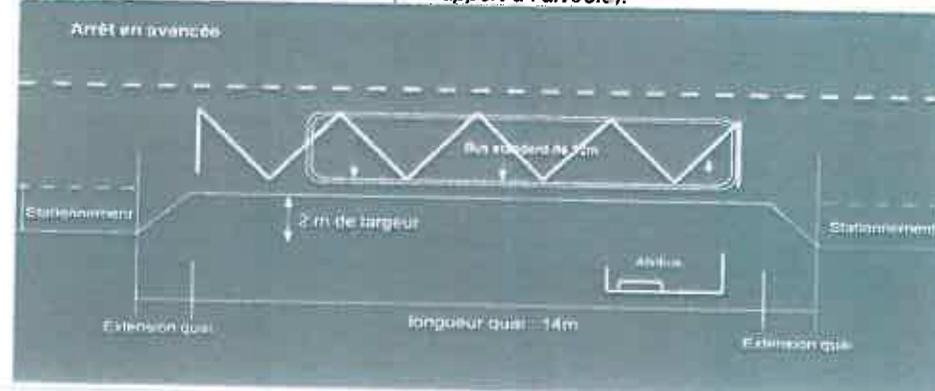
Veiller à ce que l'implantation de l'arrêt permette au bus de s'aligner parallèlement au quai afin de limiter la lacune horizontale pour la montée dans le bus.

Pour cela, deux types principaux d'aménagement des arrêts de bus sont à privilégier : « en ligne » ou « en avancée ». La longueur dédiée au quai devra être conforme aux modalités suivantes définies par le CERTU :

- Les arrêts « en ligne » : « Cette configuration permet la mise en accessibilité dans la mesure où le véhicule ne modifie pas sa trajectoire mais reste en ligne droite et s'arrête simplement devant l'arrêt. Un tel fonctionnement présuppose l'absence de stationnement de voiture autorisé à proximité et au niveau du point d'arrêt et la répression efficace du stationnement illicite ».



- Les arrêts en « avancée de trottoir » : « il s'agit le long d'une rue disposant de stationnement longitudinal de décaler le bord du trottoir en l'avancé sur la chaussée pour se ramener au cas précédent permettant au bus de rester sur sa trajectoire » (meilleure circulation des piétons, réduction du temps à l'arrêt de bus, zone d'attente plus large, gain de places de stationnement de voiture par rapport à l'alvéole).



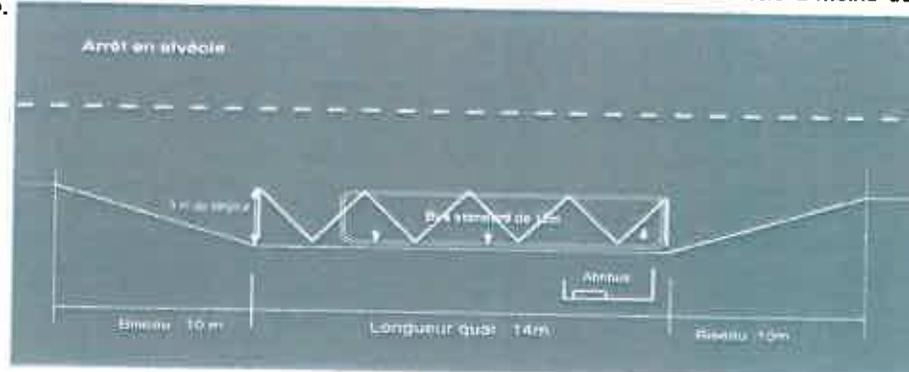


Description des aménagements :

Conformément à la législation, l'une ou l'autre de ces deux typologies d'arrêts seront systématiquement mises en place en milieu urbain, c'est-à-dire dans toutes les villes de plus de 2000 habitants selon la définition de l'INSEE. Elles seront à privilégier hors milieu urbain. Ces configurations permettent une insertion plus facile du bus dans la circulation et donc un gain de temps pour l'exploitation.

Toutefois, une troisième configuration peut être envisagée :

- **Les arrêts « en alvéole »** : « le stationnement du véhicule s'effectue en dehors de la chaussée pour éviter de gêner la circulation générale. Ce type d'aménagement a eu un fort succès mais nécessite des manœuvres d'entrée/sortie qui rendent très problématique un accostage et une accessibilité réussie à moins de dimensions très généreuses ».



Cette configuration est à proscrire en milieu urbain ; toutefois si le bus doit stationner en régulation pour une certaine durée, l'alvéole se justifie.

Selon le CERTU, la longueur de quai idéale peut être limitée à la longueur du bus (12 m pour les bus utilisés), plus une marge de plus ou moins 1 m de part et d'autre liée à la précision de l'arrêt qu'obtient le conducteur.

Dans le cas d'un contexte difficile tel que : desserte de propriété, sortie de parking, etc, cette longueur de quai peut-être réduite à une plateforme surélevée (18 cm de hauteur) positionnée au niveau de la seconde porte. Son accès est facilité par des bateaux adaptés de chaque côté.

Coût :

Intégrés dans les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus

Échéancier :

Simultanément aux travaux d'aménagement des arrêts ou lors de la création de nouveaux arrêts desservis par le réseau.

Action 3

Mise en conformité de la conception de l'arrêt de bus

Point d'arrêt

Acteurs :
Ville de Pontivy (AOT)



Objectifs :

- Assurer la sécurité des voyageurs aux arrêts de bus
- Permettre la continuité d'accessibilité de la chaîne de déplacement
- Améliorer la qualité d'attente des usagers
- Aménager en conformité avec la loi

Rappel réglementaire :

- Loi 2005-102 du 11 Février 2005
- 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 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Mesures à mettre en place :

- Définir un plan type d'aménagement basé sur la législation et les préconisations faites dans le SDA afin de déterminer les équipements complémentaires de l'arrêt.
- Envoyer aux services techniques chargés des travaux d'aménagements des arrêts de bus, les plans types et préconisations d'aménagement des arrêts de bus prenant en compte les différents décrets et arrêtés existants.
- Organiser une concertation avec le concessionnaire d'abribus au cas échéant.
- Intégrer au cahier des charges lors du renouvellement de la concession et de l'implantation de nouveaux abribus, l'obligation de respecter ces normes au cas échéant.
- Aménager les arrêts de bus conformément à la programmation définie par le SDA et poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus au-delà de 2015.



Description
des aménagements :

• Afin de **limiter les lacunes horizontales** et ainsi faciliter la montée/descente des PMR et non seulement des fauteuils roulants, plusieurs aménagements pourront être effectués sur la zone d'arrêt (non obligatoire) :

- le **zébra** délimitant la zone d'arrêt du bus sera désormais une indication de la limite d'arrêt du nez du bus ;
- **une ligne de guidage** dans l'axe du volant sera marquée au sol afin que le chauffeur puisse accoster le bus au plus près du trottoir ;
- **une bordure « profil » type** pourra également être posée. Celle-ci permet au pneu d'épouser le trottoir sans l'abîmer, réduisant ainsi les lacunes horizontales ;
- la longueur de quai sera adaptée selon la typologie de l'arrêt (cf action concernée).

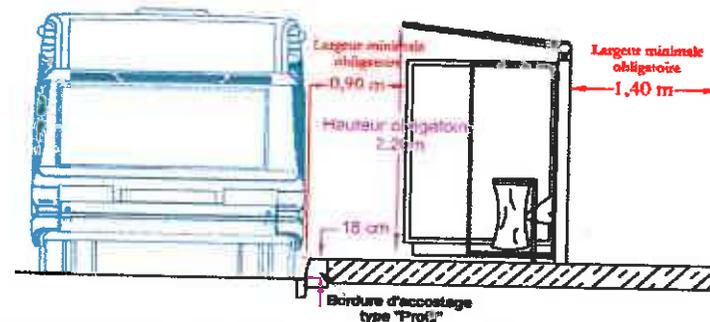
• Enfin, pour **limiter les lacunes verticales** et assurer l'interface entre arrêt et véhicule, la **hauteur de quai préconisée sera de 18 cm**. Cette hauteur permet une montée confortable dans le bus quelque soit le matériel choisi et de respecter les préconisations législatives imposant une pente de 12 % maximum.

• Deux autres actions peuvent également être préconisées :

- **pose d'un rail de guidage** pour les non-voyants au niveau de la porte avant afin qu'ils puissent la localiser et se positionner lors de l'arrivée du bus ;
- **traçage au sol d'une zone pour les UFR** (lieux d'arrêts) pour les chauffeurs de façon à rendre chacune des portes du bus les plus accessibles possibles. Le traçage de cette zone sera rendu obligatoire dans un contexte difficile limitant la largeur du trottoir (seule la zone UFR est élargie) ou la longueur du quai.

• Afin de faciliter le cheminement des PMR sur l'aire d'attente, la loi impose que l'abribus soit positionné de manière à ce que :

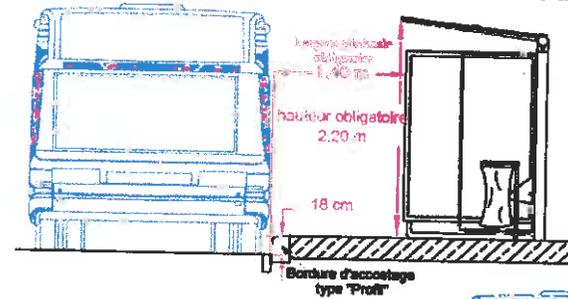
- Si une zone de **1,40 m au moins** pour le cheminement de transit est libre derrière l'abribus, la **largeur du cheminement devant l'abribus doit être au moins de 0,90 m** libre de tout obstacle permettant aux clients du réseau de pouvoir circuler (notamment les fauteuils roulants),



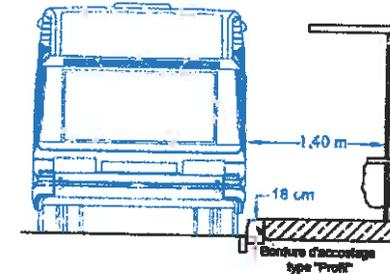


Description
des aménagements :

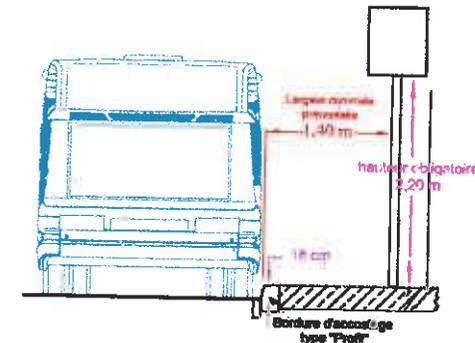
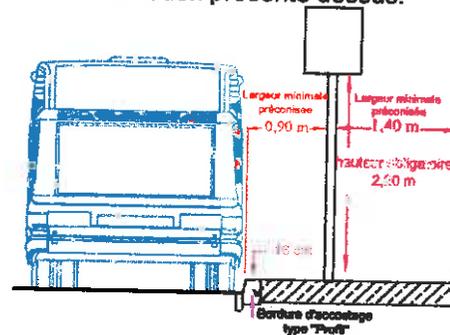
- Si le cheminement derrière l'abribus n'est pas possible, un cheminement de 1,40 m de large minimum doit être possible devant.



- Dans le cas d'un contexte urbain difficile ne permettant pas la mise en place d'un abribus avec une largeur suffisante devant, un auvent pourra être installé. Si l'abribus présentait une surface publicitaire sur une de ces faces latérales, celle-ci pourra être installée sur la face de l'auvent.



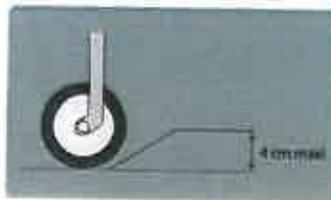
- Ces différentes configurations seront aussi reprises lors de la pose d'un simple poteau, évitant ainsi d'être considéré comme un obstacle et permettant aux fauteuils roulants de tourner autour afin d'avoir accès à l'information présente dessus.



- Toutefois, lors de l'aménagement de l'arrêt de bus sur des zones disposant de largeur importante, il est préférable de privilégier une largeur de 0,90 m devant l'abri ou le poteau et 1,40 m derrière. En effet, il est plus opportun de dissocier le cheminement piéton de transit du lieu d'attente. De plus, la proximité de l'abri voyageur du bord du quai permet une meilleure lisibilité du point d'arrêt.



Description des aménagements :



- Une aire de rotation de 1,50 m devant la porte accessible devra être possible. Dans le cadre d'un contexte urbain difficile, la zone de rotation de 1,50 m devra être obligatoirement signalée par un marquage au sol d'une zone UFR (exemple, mise en place d'une plateforme d'une longueur réduite).

• D'autres critères législatifs devront être respectés lors de l'aménagement de l'arrêt de bus relatif à la voirie :

- Pente < 5 %
- Tolérance exceptionnelle pour certains passages :
jusqu'à 8 % sur 2 m maximum
jusqu'à 12 % sur 0,5 m maximum
- Si pente > 4 % : palier de repos en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m en cheminement continu

- devers < 2 %

- **Caractéristiques des sols :**

- non meuble, non glissant

- hauteur des ressauts de 2 cm maximum

- 2,5 m minimum de distance entre deux ressauts

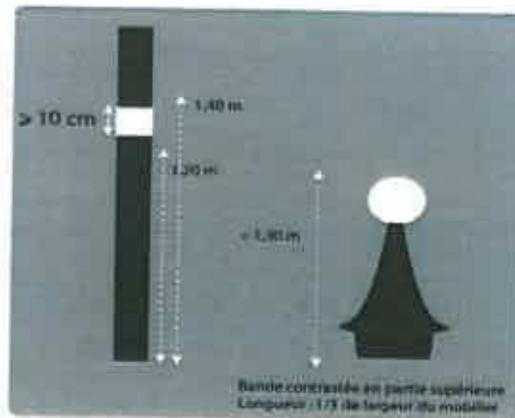
- hauteur des ressauts de 4 cm lorsque chanfrein « a un pour trois »

- **Mobilier urbain :**

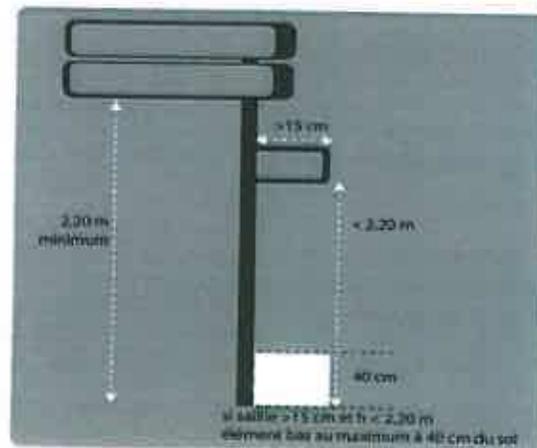
- trous ou fente < 2 cm de diamètre ou largeur (grilles ou autres équipements)
- placé en dehors du cheminement de 1,40 m (poteau, borne etc.)
- regroupé ou aligné (évite aux PMR de slalomer entre les obstacles)



Description des aménagements :



- Une partie contrastée soit avec support soit avec arrière plan
 - minimum 10 cm de hauteur (pourtour ou sur chaque face)
 - longueur au moins égale au tiers de la largeur
 - hauteur de la bande entre 1,20 m et 1,40 m
- si $< 1,30$ m, contraste réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux
- largeur et hauteur du mobilier respectent l'abaque de détection d'obstacles



- **Bornes et poteaux sur cheminement**
 - si passage libre inférieur à 2,20 m, élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol
 - hauteur de passage libre de 2,20 m (y compris abribus et poteaux)
 - les obstacles en saillie > 15 cm et $< 2,20$ m de haut sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 40 cm du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur
 - largeur et hauteur du mobilier respectent l'abaque de détection d'obstacles

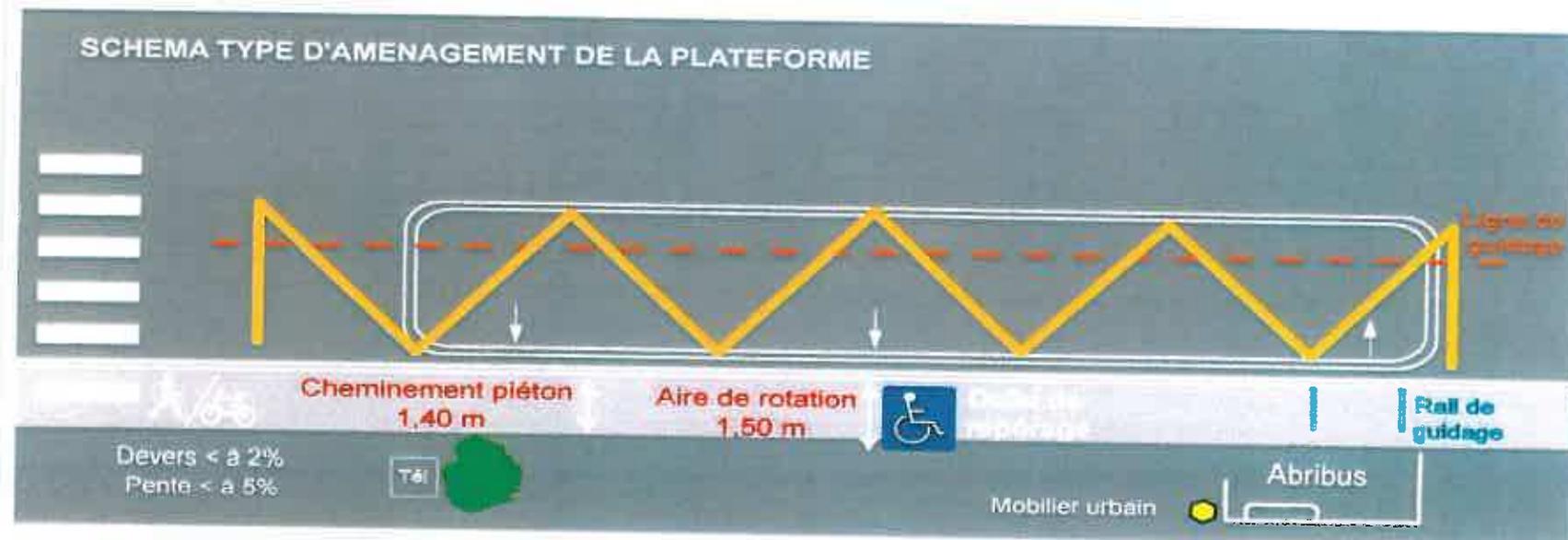


**Description
des aménagements :**

- Autres aménagements :

- les pistes cyclables placées derrière l'arrêt de bus, séparées du cheminement de transit. Si ceci n'est pas possible, mise en place d'une piste mixte cyclable/piétons signalée correctement ;
- les bandes cyclables signalées en pointillés sur la zone d'arrêt de 20 m afin de faciliter le bon accostage du bus.

Exemple de plan type d'arrêt de bus



Coût :

Intégré dans les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus

Échéancier :

A réaliser lors des travaux d'aménagement des arrêts ou lors de la création de nouveaux arrêts desservis par le réseau.



Action 4

Mise en conformité de l'équipement et de l'information à l'arrêt de bus

Point d'arrêt

Acteurs :
Ville de Pontivy (AOT)



Objectif :

- Homogénéiser les aménagements des points d'arrêts
- Améliorer la qualité d'attente et d'information des usagers
- Aménager en conformité avec la loi

Rappel réglementaire :

- Loi 2005-102 du 11 Février 2005
- 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 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Mesures à mettre en place :

- Intégrer au cahier des charges du transporteur l'obligation de répondre aux dispositions législatives relatives à l'information sur les arrêts de bus et dans les bus ;
- Intégrer au cahier des charges du concessionnaire d'abribus au cas échéant l'obligation de répondre aux dispositions relatives à l'équipement des arrêts de bus ;
- Équiper les arrêts de bus selon les modalités définies par la Commune



**Description
des aménagements :**

*Exemple dans le cas d'un arrêt
avec abribus :*

☉ **Afin d'assurer une bonne qualité d'attente et de confort aux arrêts, il est recommandé d'équiper les arrêts :**

- d'un abri (ou d'un poteau, si arrêt moins fréquenté)
- d'un banc ou assise
- d'une poubelle
- d'un panneau d'information avec un plan du réseau, une fiche horaires des lignes circulant au point d'arrêt, le numéro du standard téléphonique, le nom du dépositaire le plus proche, etc.

☉ **Lors de l'aménagement de l'arrêt de bus, il faudra veiller à plusieurs éléments :**

- si un banc équipe l'abribus, celui-ci devra être placé sur le côté opposé du panneau d'affichage présent dans l'abri afin que les personnes assises ne gênent pas la lecture des personnes souhaitant s'informer sur le réseau ;
- De plus, l'assise devra être à une hauteur appropriée pour éviter la difficulté lors de la levée et l'assise des personnes.
- Dans le cas où l'éclairage public n'est pas suffisant et afin de faciliter la bonne lecture des informations, même de nuit, la mise en place d'un éclairage à l'intérieur de l'abribus ou à proximité du poteau pourra être envisagé ;
- Tout équipement et mobilier à l'arrêt de bus : poubelle, etc, devra être positionné au plus proche de l'abribus ou du poteau afin d'éviter la multiplication des obstacles sur l'aire d'attente.

Dans la mesure du possible, il est préférable d'adopter la même disposition des équipements sur tous les points d'arrêts afin de faciliter le repérage pour les déficients visuels.

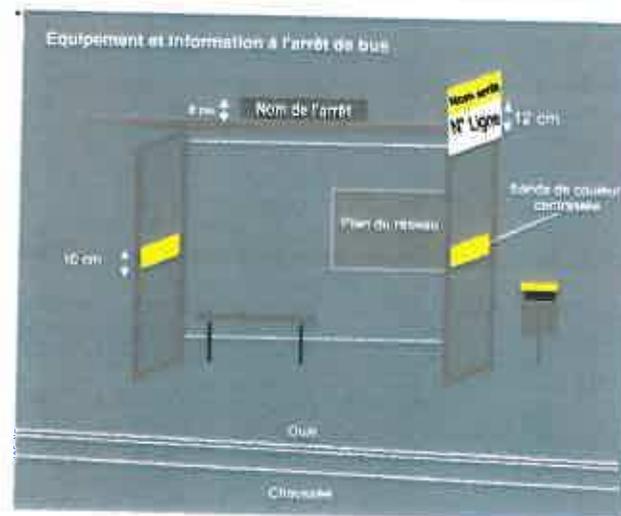
Chaque arrêt avec un poteau ou un abribus devra disposer des informations suivantes :

- Un logo d'accessibilité pour signaler un arrêt aménagé et conforme à la législation ;
- Indication du nom de l'arrêt, des lignes de transport et leurs destinations desservant l'arrêt.



**Description
des aménagements :**

*Exemple dans le cas d'un arrêt
avec abri bus :*



- Indication du nom de l'arrêt, des lignes de transport et leurs destinations desservant l'arrêt.

- La taille des caractères des noms d'arrêts et des lignes devra être homogénéisée et respecter la législation :

- de couleur contrastée par rapport au fond
- le nom, la lettre ou le numéro de la ligne : 12 cm de hauteur au minimum
- le nom du point d'arrêt : 8 cm de hauteur, commençant par une lettre majuscule suivie de minuscules et pouvant être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée

En parallèle, lors de l'achat éventuel de bornes d'informations dynamiques indiquant le temps d'attente, un soin particulier sera apporté sur le choix du matériel afin que l'affichage permette une lecture aisée et confortable (couleur contrastée et gros caractères) ; Lors de la pose de ces bornes, les contre-jours rendant difficile la lecture seront à éviter.

Coût :

La remise aux normes de l'information sur les arrêts est intégré au budget global de 15 000 € de la mise aux normes de l'information.
Pour le reste, le coût des équipements et/ou leur déplacement est intégré aux coûts de mise aux normes et d'aménagement des arrêts de bus.

Échéancier :

Une information pouvant être rendue plus accessible sur l'ensemble des arrêts d'ici 2015.



Action 5

Définition d'un programme de mise en accessibilité des arrêts de bus

Point d'arrêt

Acteurs :
Ville de Pontivy (AOT)



Objectifs :

- Prendre en compte l'évolution du réseau
- Proposer une programmation d'aménagements des points d'arrêts pertinente en fonction de leur usage futur supposé (arrêt fréquenté et encore desservi en 2015)

Rappel réglementaire :

- Loi 2005-102 du 11 Février 2005

Rappel :

Le SDA en tant que document de planification fixe d'une part, les objectifs globaux d'accessibilité en 2015 que veut atteindre la collectivité, d'autre part, les principes d'aménagement pour atteindre cette accessibilité mais pas la programmation annuelle précise des travaux.

Mesures

à mettre en place :

- Concertation annuelle entre élus, services techniques et transporteur pour définir le programme annuel de mise en accessibilité des arrêts de bus.

Description

des modalités :

- Le SDA ne définissant pas la programmation annuelle de mise en accessibilité des arrêts de bus, celle-ci devra être définie à chaque début d'année en réunissant afin de tenir compte des évolutions du réseau, de travaux engagés, etc.

Coût :

Sur la base du réseau actuel, 15 arrêts ont été définis comme prioritaire à aménager
Le coût estimé est de l'ordre de 157 000 €.

Echéancier

2015 : 15 arrêts prioritaires aménager.
32 % des arrêts accessibles avec ceux praticables aujourd'hui

Action 6

Définir la liste des arrêts en impossibilité technique avérée

Point d'arrêt

Acteurs :
Ville de Pontivy (AOT)



Objectif :

- Éviter d'aménager des arrêts dont le coût serait démesuré avec leur utilisation

Rappel réglementaire :

- Loi n°2005-102 du 11 Février 2005
- La directive du 13 avril 2006 d'application de la loi

Mesures à mettre en place :

- Arrêter une liste éventuelle d'arrêt à classer en impossibilité technique en accord avec le comité technique et la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées
- Envoi à la préfecture de cette liste pour validation par le préfet après avis favorable de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA).

Description des modalités :

La loi permet de ne pas mettre en accessibilité certains éléments de la chaîne de déplacement. Ainsi les cas d'impossibilité technique avérée peuvent concerner les emplacements d'arrêts des véhicules de transports collectifs.

Rappel de la directive du 13 avril 2006 :

« Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, périurbains 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 et, d'autre part, les 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. »

Coût :

Pas de coût direct pour cette action.

Échéancier :

à partir de 2011 : définition des arrêts en impossibilité technique et demande de validation par la préfecture (6 arrêts peuvent être concernés en priorité selon le diagnostic).

Action 7

Mise en place d'un transport de substitution

Matériel Roulant

Acteur :
Ville de Pontivy (AOT)



Objectif :

- **Permettre aux personnes handicapées et Personnes à Mobilité Réduite, de pouvoir se déplacer avec les transports en commun dans les mêmes conditions d'utilisation que les autres usagers.**

Rappel

réglementaire :

- Loi 2005-102 du 11 Février 2005

Rappel législation :

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, et pour ce qui est des réseaux non-terrains des transports ferroviaires et des transports guidés existants, l'autorité organisatrice de transports publics doit mettre en place et financer dans un délai de 3 ans des moyens de substitution dont le coût pour les personnes handicapées bénéficiaires ne doit pas être supérieur à celui du transport public

Mesures

à mettre en place :

- Dès 2011, réflexion avec la participation des associations sur les modalités du service de substitution qui sera à mettre en place et son intégration possible avec le service.
- En 2013 : un transport de substitution sera mis en place pour desservir l'ensemble des arrêts de bus déclarés en ITA.

Description

des modalités :

- Le transport de substitution pourra s'appuyer sur les modalités suivantes :
 - Ce service pourrait fonctionner sous le **principe d'un transport à la demande** avec réservation obligatoire par téléphone dans un **délai d'une demi-journée** (après-midi pour le lendemain matin et matin pour l'après-midi). Lors de cette réservation, l'heure de prise en charge pour l'aller et le retour sera définie.
 - Cela permettra au chauffeur d'être averti avant son service de la nécessité de prendre en charge quelqu'un à un arrêt, lors du passage du bus régulier
 - **Plages horaires, calquées sur celle du transport urbain puisque utilisation du service régulier ;**
 - Horaires de prise en charge aux arrêts calquées sur celles du réseau « normal »
 - Un transport avec une **prise en charge à un arrêt « non accessible »** (arrêt en impossibilité technique avérée ou arrêt non accessible en 2015) et le transport soit à un arrêt « accessible » qui ne nécessitera pas d'aide du chauffeur, sinon transport jusqu'à l'arrêt de bus du lieu de destination non accessible où le chauffeur aidera de nouveau l'usager. Le retour s'effectue dans les mêmes conditions ;

Coût et échéancier :

A partir de 2013, pas de coût direct si utilisation du réseau régulier



Action 8

Communication

Rendre le site Internet accessible

Acteur :
Transporteur et AOT



Objectif :

- Permettre aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées d'accéder à l'information leur permettant de préparer leur voyage (un des maillons de la chaîne déplacement)

Rappel réglementaire :

- Article 47 de la Loi 2005-102 du 11 Février 2005

Rappel :

« Les services de communication publique en ligne des services de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent, doivent être accessibles aux personnes handicapées. L'accessibilité des services de communication publique en ligne concerne l'accès à tout type d'information sous forme numérique quels que soient le moyen d'accès, les contenus et le mode de consultation. Les recommandations internationales pour l'accessibilité de l'Internet doivent être appliquées pour les services de communication publique en ligne. »

Mesures

à mettre en place :

- Lancer un appel d'offre afin de rendre le site Internet accessible dès 2012
- Mettre à disposition des clients un site Internet accessible pour tous types de handicap en 2015

Description des modalités :

Ce site devra répondre aux exigences définies par le Référentiel Général d'Accessibilité qui a été validé par un collège d'expert accessibilité le 18 septembre 2007 suite à l'appel à commentaire public.

Coût :

Environ 10 000 € à engager d'ici 2015 (intégré dans les coûts de remise aux normes de l'information)

Échéancier :

Un site Internet pouvant être accessible selon le RGAA en 2015

Action 9

Sensibilisation et communication sur l'accessibilité des transports collectifs

Sensibilisation/Formation

Acteur :
Transporteur
Ville de Pontivy (AOT)



Objectif :

- Communiquer sur la mise en accessibilité du réseau
- Familiariser le public handicapé et à mobilité réduite à l'usage des transports en commun
- Améliorer la fréquentation des différents réseaux de transport
- Renforcer la confiance des clients handicapés

Rappel réglementaire :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005

Mesures à mettre en place :

- Sensibilisation du public sur les difficultés rencontrées par les PMR lors de leurs déplacements en transport collectif
- Information des personnes handicapées et des PMR sur la mise en accessibilité du réseau

Description des modalités :

- Pour créer un réflexe "accessibilité", et afin que plus globalement tous les usagers des transports se comportent avec politesse et courtoisie particulièrement envers les personnes déficientes physiques, sensorielles ou cognitives, il n'y a pas que le personnel qui nécessite d'être sensibilisé à l'accessibilité pour tous, mais bien l'ensemble des usagers :
 - sensibiliser les usagers à l'importance de l'agenouillement et de la sortie des palettes pour les UFR, afin que le temps perdu, à cause de ces opérations, soit mieux accepté ;
 - expliquer les difficultés de déplacements des personnes à mobilité réduite et les gestes qui peuvent leur faciliter les choses.
- Une information particulière sera également apportée aux personnes handicapées et PMR pour :
 - les informer sur les nouveaux équipements mis en place pour développer l'accessibilité ;
 - les inciter à utiliser les transports en commun.



**Description
des modalités :**

Dans le but d'assurer la connaissance du niveau d'accessibilité du réseau par les PMR et de les inciter à l'utiliser, plusieurs actions pourraient être menées :

- communiqués de presse réguliers sur la mise en accessibilité du réseau ;
- l'envoi d'un courrier aux différentes associations, institut, etc, en relation avec le monde du handicap pour les informer sur les avancées de la démarche de mise en accessibilité du réseau de transport ;
- une journée de sensibilisation et découverte (lors de la journée internationale du handicap, ou semaine de la mobilité par exemples) en partenariat avec les associations d'aide aux handicapés ;

Cette journée aurait un double emploi, puisqu'elle permettrait également d'informer la population PMR sur l'amélioration des conditions d'accessibilité du réseau et les inciter à se déplacer davantage en transport en commun devenu accessible.

Coût :

Coût à définir selon la volonté de l'AOT et l'ampleur des investigations envisagées.

Échéancier :

Information du public et des associations de la validation du SDA.
Journée de sensibilisation à organiser dès que certains arrêts seront rendus accessibles.

Action 10

Assurer le suivi du SDA et sa cohérence avec les autres documents de planification

Actions générales

Acteur :
AOT (CCBL)
Communes et autres AOT

Objectif :

- Permettre l'évaluation, le suivi et l'évolution du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs.
- Favoriser la cohérence entre le SDA et d'autres documents de planification (PAVE...), projet, etc

Rappel réglementaire :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005

Mesures à mettre en place :

- Concertation annuelle entre AOT, service technique, transporteur
- Mise en place d'un comité de suivi chargé : de la veille réglementaire et technologique, du rapport annuel, de l'outil de suivi et du respect des normes d'aménagements
- Mise en place de la procédure de dépôt de plainte
- Veiller à la cohérence des travaux du SDA et du PAVE

Description des modalités :

- Comme l'article 46 de la loi du 11 février 2005 le requiert, la ville de Pontivy a créé une Commission communale d'Accessibilité. Le recours à ses connaissances a été sollicité lors de la réalisation du SDA et elle pourrait également jouer le rôle du comité de suivi chargé de :

- **la veille réglementaire et technologique** : le SDA évoluera au gré des parutions législatives et des évolutions technologiques, et adaptera en ce sens son programme pluriannuel et éléments initialement fixés. Il faudra suivre notamment l'évolution du matériel qui pourrait permettre de limiter à terme certains aménagements lourds de voirie ;

- **un outil de suivi** : une base de données dans le cadre du diagnostic a été réalisée sur chaque arrêt de bus et géoréférencée. Celle-ci devra être mise à jour chaque année pour suivre l'évolution des travaux d'aménagement ;

- **rapport annuel** : chaque année, un rapport sur l'évolution de l'accessibilité et les améliorations à apporter (Réalisé obligatoirement selon les textes par la Commission communale) sera réalisé. Il présentera également l'indice d'accessibilité calculé sur l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs par rapport au planning fixé par le SDA, de façon à vérifier la cohérence avec la programmation ;

Assurer le suivi du SDA et sa cohérence avec les autres documents de planification

Description des modalités :

- **du respect des normes de mise en accessibilité des arrêts de bus et du matériel roulant** : par exemple, des contrôles à la réception des travaux sur des arrêts nouvellement aménagés.

④ **la collectivité organisera une réunion annuelle afin de définir le programme annuel de mise en accessibilité** (du matériel roulant, de l'information, des arrêts de bus) en fonction des connaissances et évolutions technologiques, ce programme étant basé sur le rapport réalisé par la commission d'accessibilité.

④ Afin de répondre aux attentes des personnes handicapées et à mobilité réduite et comme prévu dans la loi, la collectivité **doit mettre en place une procédure de « dépôt de plainte »** concernant les problèmes liés aux déplacements des personnes.

Rappel législatif : « Dans un délai de 3 ans, est mise en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite ».

Le formulaire de dépôt de plainte (cahier de doléance) est à mettre à disposition des usagers par différents biais :

- Mise en ligne d'une rubrique doléance sur les site Internet de la Ville et du transporteur ;
- Mise à disposition d'un registre auprès du siège du transporteur et en Mairie (lieu de vente des titres);

④ **la commune doit assurer la cohérence des SDA et celle avec son propre PAVE:**

- Le SDA du Conseil Général
- Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

Coût :

Pas de coût direct pour cette action

Échéancier :

Dès l'année suivant la validation du SDA

Conclusion



Détails de la mise en accessibilité d'ici 2015

Juin 2011

Composante de la chaîne de déplacement	Coût HT
Arrêt de bus prioritaires	157 000€
Matériel roulant (à la charge du transporteur)	3 500 €
Information (répartition environ 50% ville et 50% transporteur)	25 000 €
Total	185 500 €

Rappel des objectifs du SDA : une chaîne de déplacement en capacité de satisfaire aux enjeux de l'accessibilité et aux attentes des usagers organisée autour d'une offre de services cohérente, d'aires d'attente aménagées, de véhicules adaptés, d'un accès satisfaisant à l'information...

Quels coûts dégagés pour la mise en accessibilité d'ici 2015 ?

Une réponse en cohérence avec les moyens de la ville de Pontivy :

- Un budget de 185 500 € à consacrer à l'accessibilité du réseau d'ici 2015.
- 15 arrêts à aménager par la ville avant 2015 pour un coût de 157 000 € (près de 5 par an soit 31 000 €/an)
- Au final, 19 arrêts accessibles en 2015 (4 déjà praticables) soit près de 32% du réseau.
- Toutefois, l'aménagement des arrêts de bus se poursuivra au-delà de 2015 ;
- 100% du matériel roulant accessible, ainsi qu'une information plus accessible.

Récapitulatif des actions et des coûts :

Actions	Coûts/ Echancier
<i>Matériel roulant</i>	
Action 1 : Mise en conformité du matériel roulant avec la loi	<ul style="list-style-type: none"> • A la charge du transporteur (3 500 €) • 2015 : sur la base de la flotte actuelle, 1 minibus accessibles selon tous les critères de la loi.
<i>Points d'arrêt</i>	
Action 2 : Mise en conformité de l'implantation de l'arrêt de bus	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrée dans les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus. • Simultanément aux travaux d'aménagement des arrêts ou lors de la création de nouveaux arrêts desservis par le réseau.
Action 3 : Mise en conformité de la conception de l'arrêt de bus	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrée dans les travaux de mise en accessibilité des arrêts de bus. • A réaliser lors des travaux d'aménagement des arrêts ou lors de la création de nouveaux arrêts desservis par le réseau.
Action 4 : Mise en conformité de l'équipement et de l'information à l'arrêt de bus	<ul style="list-style-type: none"> • La remise aux normes de l'information sur les arrêts est intégrée au budget global de 15 000 € de la mise aux normes de l'information. • Une information pouvant être rendue plus accessibles sur l'ensemble des arrêts d'ici 2015.
Action 5 : Définition d'un programme annuel de mise en accessibilité des arrêts de bus	<ul style="list-style-type: none"> • Sur la base du réseau actuel, 15 arrêts ont été définis comme prioritaires à aménager, le coût estimé est de l'ordre de 157 000 €.
Action 6 : Définir la liste des arrêts en impossibilité technique avérée	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de coût direct pour cette action. • A partir de 2011 : déclaration des 6 arrêts en impossibilité technique à la Préfecture.

Récapitulatif des actions et des coûts :

Juin 2011

Actions	Coûts/ Echancier
<i>Actions générales</i>	
Action 7 : Mise en place d'un transport de substitution	<ul style="list-style-type: none"> • transport de substitution sur les arrêts non accessibles du réseau et ITA intégré au transport classique ; • définir les modalités d'aide du chauffeur et la réservation préalable ou non du trajet.
Action 8 : Rendre le site Internet accessible	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 10 000 € • Un site internet pouvant être accessible selon le RGAA en 2015.
Action 9 : Sensibilisation et communication sur l'accessibilité des transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Coût à définir selon la volonté de l'AOT et l'ampleur des investigations envisagées. • Information du public et des associations de la validation du SDA. • Journées de sensibilisation à organiser dès que certains arrêts seront rendus accessibles.
Action 10 : Assurer le suivi du SDA et sa cohérence avec les autres documents de planifications (PAVE)	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de coût direct pour cette action. • Dès l'année suivant la validation du SDA.