



# L'Ad'AP\* des transports collectifs de la CUA expliqué

\* agenda d'accessibilité programmée

## La loi

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 étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne du déplacement (aménagement de voiries, transports en commun, accès aux points d'arrêt...).

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées précise la loi du 11 février 2005 sur plusieurs points, notamment les objectifs de :

- mise en accessibilité des arrêts prioritaires ;
- mise en accessibilité au cas par cas pour les transports scolaires ;
- définition d'un pourcentage de matériel roulant accessible pour chaque ligne ;
- mise en place d'un plan de formation à l'accueil et à l'accompagnement des personnes handicapées de tout le personnel d'accueil et de conduite.

Conformément à la loi, la Communauté urbaine d'Alençon a adopté son schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) des transports collectifs le 22 février 2016.

L'objectif du schéma directeur d'accessibilité des transports est d'assurer une mise en accessibilité progressive des transports sur 3 volets que sont le matériel roulant, l'infrastructure et le service, afin d'offrir une chaîne de déplacements continue et accessible à tous.

Le SDA-Ad'AP, obligatoirement validé par le préfet, est un engagement de procéder aux travaux de mise en accessibilité des infrastructures et du matériel roulant dans le respect de la réglementation, dans un délai fixé, avec une programmation des travaux et des financements précis.

Mesures prévues entre 2016 et 2021	Coût estimé*
Mise en accessibilité des points d'arrêt	1 020 000 €
Matériel roulant : parc à renouveler ou à équiper	3 500 000 €
Plan de formation du personnel	18 000 €
Outils de communication (guides horaires, plans de lignes accessibles...)	35 000 €
<b>Total</b>	<b>4 573 000 €</b>

\* Tous les coûts indiqués sont hors taxes

## GLOSSAIRE

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmée  
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité  
TAD : Transport À la Demande  
PMR : Personnes à Mobilité Réduite  
TPMR : Transport de Personnes à Mobilité Réduite

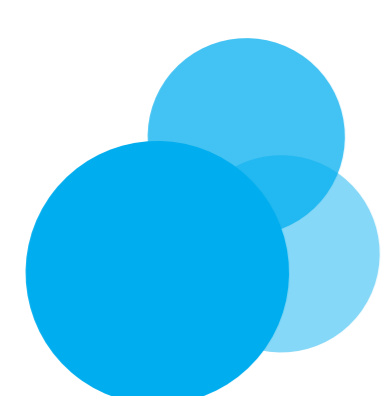


# L'Ad'AP\* des transports collectifs de la CUA expliqué

\* agenda d'accessibilité programmée

## Mise en accessibilité

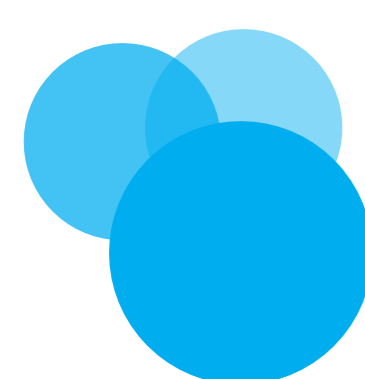
des points d'arrêts prioritaires



### Critères de sélection des arrêts prioritaires

Ce que dit la loi (décret 2014-1323 du 4 novembre 2014) :

- 1 il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- 2 il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- 3 il constitue un pôle d'échanges ;
- 4 il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées ;
- 5 pour les réseaux non-urbains, au moins un point d'arrêt est à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.

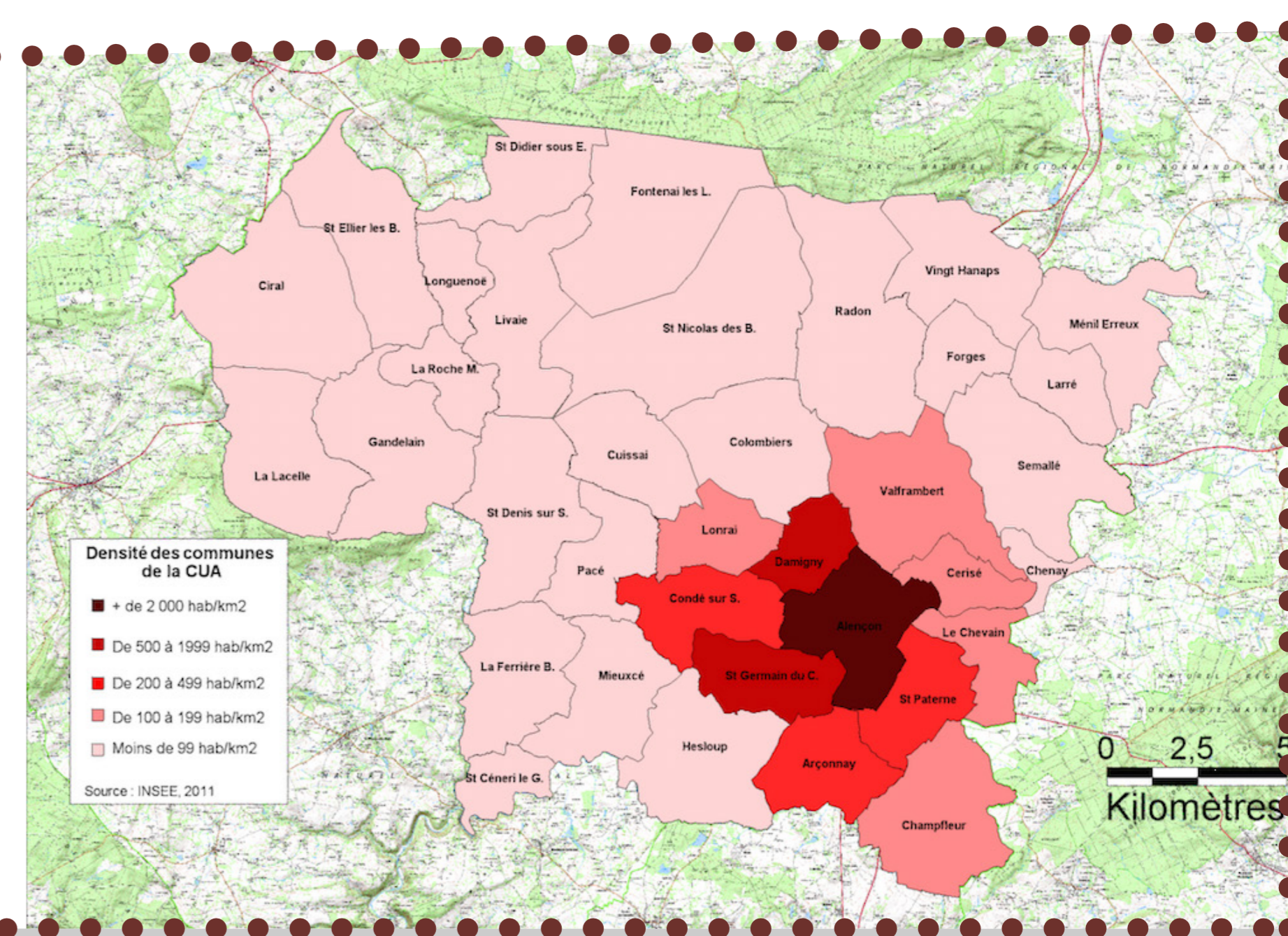


Afin de déterminer ces arrêts prioritaires, la Communauté urbaine d'Alençon a donc élaboré un diagnostic sur :

### Les densités :

De forts contrastes existent entre les communes rurales et la zone urbaine d'Alençon. Ainsi, sur le territoire de la Communauté Urbaine, on observe :

- une centralité urbaine densifiée sur Alençon et les communes limitrophes ;
- de très faibles densités sur le reste du territoire.



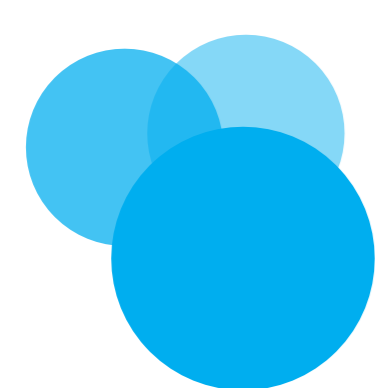
- les entités administratives sont centralisées à Alençon ;
- les zones commerciales se trouvent en proche périphérie ;
- une antenne de l'université de Caen Normandie (ESPE, IUT) est installée sur le campus de Damigny ;
- les collèges et lycées sont situés exclusivement à Alençon et sa périphérie ;
- on trouve au moins une école primaire dans quasiment toutes les communes ;
- les établissements de santé sont installés dans le cœur de ville d'Alençon ou localisés à proximité des pénétrantes.



**L'Ad'AP** \* des transports collectifs de la CUA expliqué  
\* agenda d'accessibilité programmée

# L'analyse

du réseau de transport urbain



Afin de déterminer ces arrêts prioritaires, la Communauté urbaine d'Alençon a également analysé le réseau de transport urbain existant :

## • 3 lignes structurantes

- Courteille ↔ Chevalerie
- Lazare Carnot ↔ La Luciole
- Montfoulon ↔ Templierie



## • 1 ligne dominicale

- Alençon Village ↔ Centre commercial Perseigne

## • 10 lignes de transport à la demande (TAD)



## • 11 circuits Domino, à vocation scolaire



## • 1 service pour les personnes à mobilité réduite (PMR)



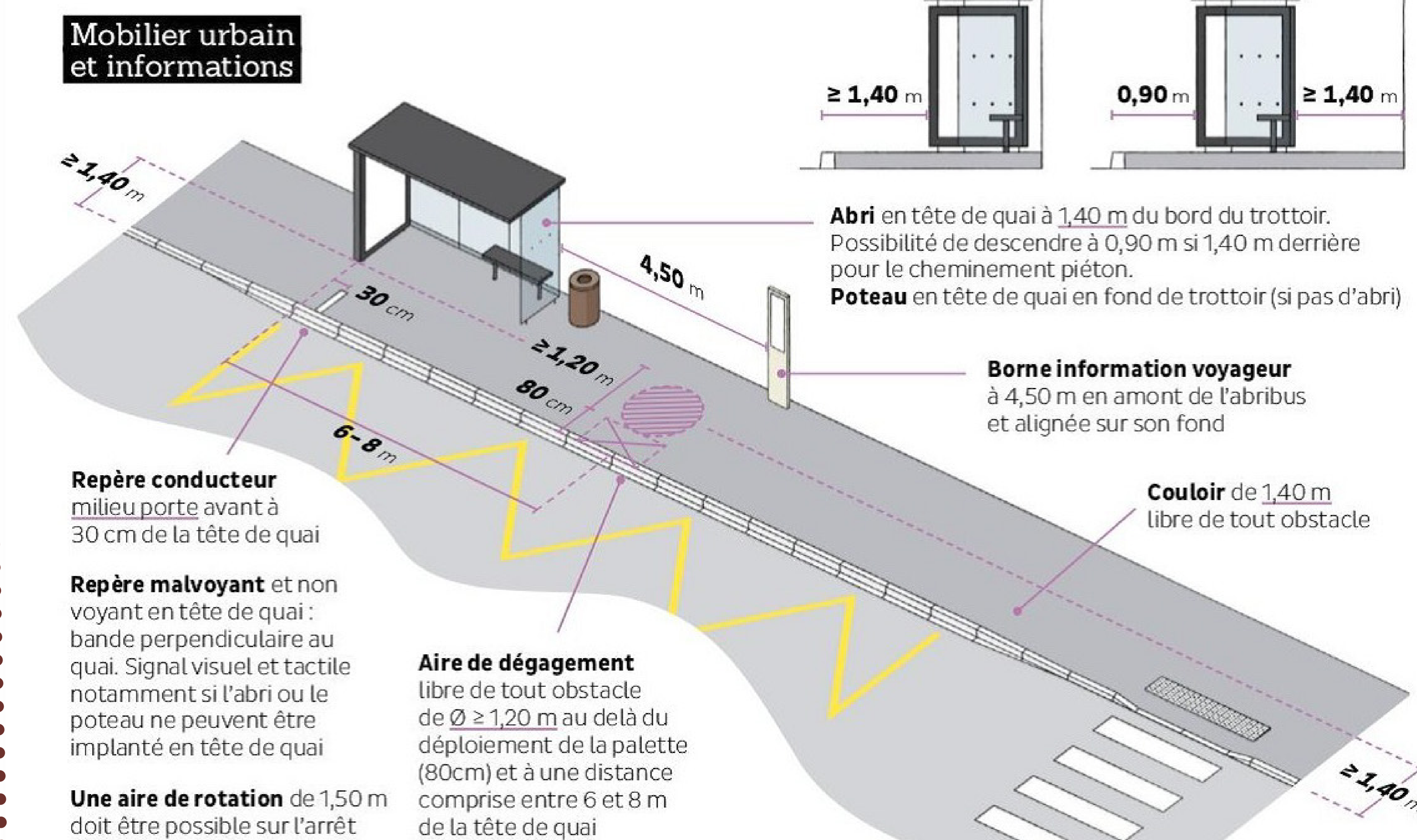
Ce service s'adresse aux personnes ayant un taux d'invalidité supérieur à 80 %, résidant sur une commune desservie par ALTO, et au tarif identique à celui du réseau.  
Ce service fonctionne sur réservation, en porte à porte, sur l'ensemble de l'agglomération pour tout trajet (hors trajet type scolaire ou médical pouvant être pris en charge par la sécurité sociale).

Il est à noter une fréquentation en hausse depuis 2011 : 2 537 voyages comptabilisés en 2014, soit un nombre de voyages qui a quasiment doublé entre 2013 et 2014.

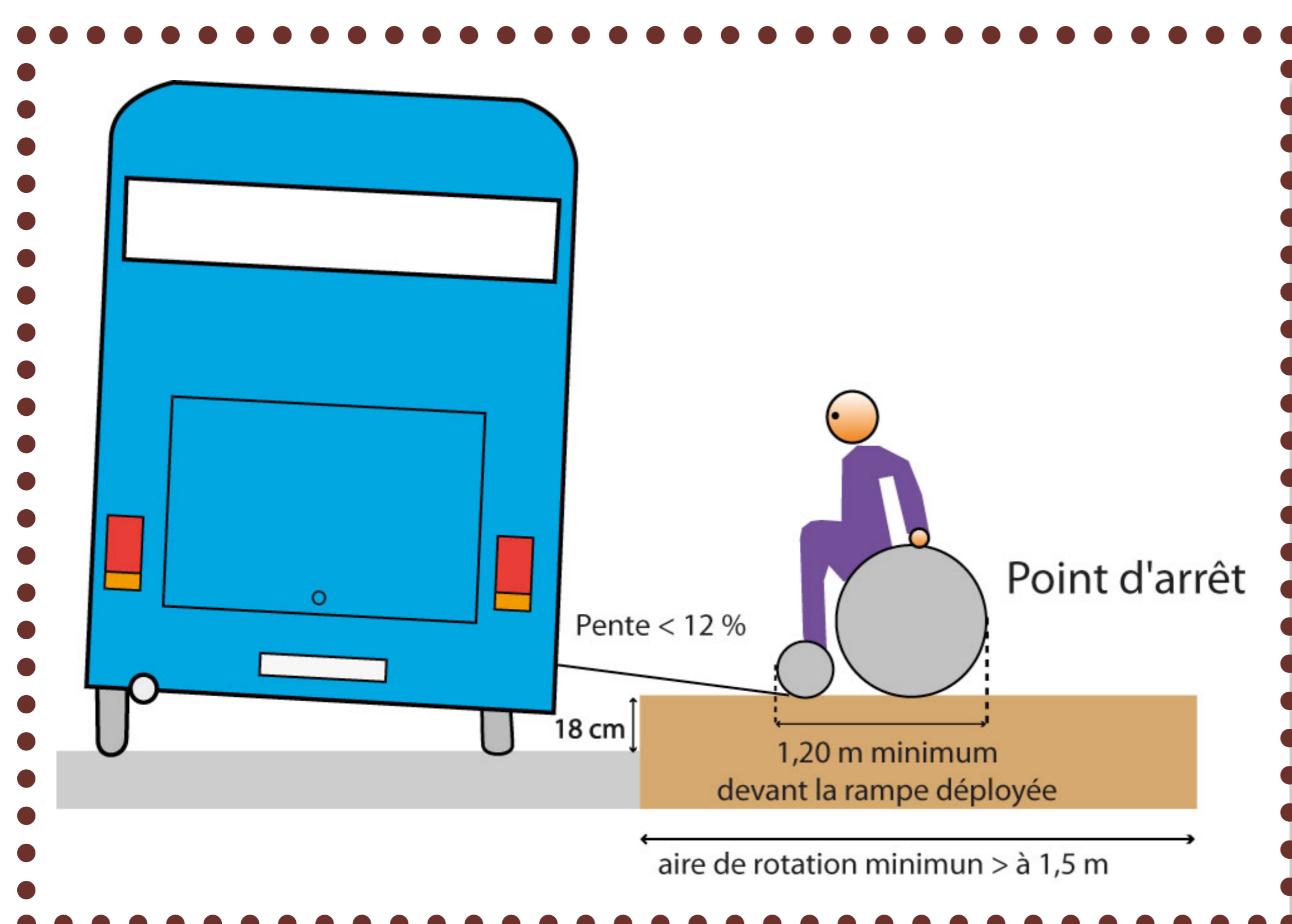
# Exemples

## Aménagement type

32 Quai Bus / Mobilier urbain et informations



## L'accessibilité des points d'arrêt



- La hauteur minimale du trottoir est étroitement liée au type de matériel roulant utilisé : la pente de la rampe ne peut toutefois excéder 12 %.
- Dans le cas de l'utilisation d'un autobus standard, la hauteur recommandée pour l'aménagement de bordure de trottoir se situe à 18 cm par rapport à la chaussée.
- Ces dimensions permettent de rendre un arrêt accessible quel que soit le type de matériel roulant récent utilisé grâce à la rampe.

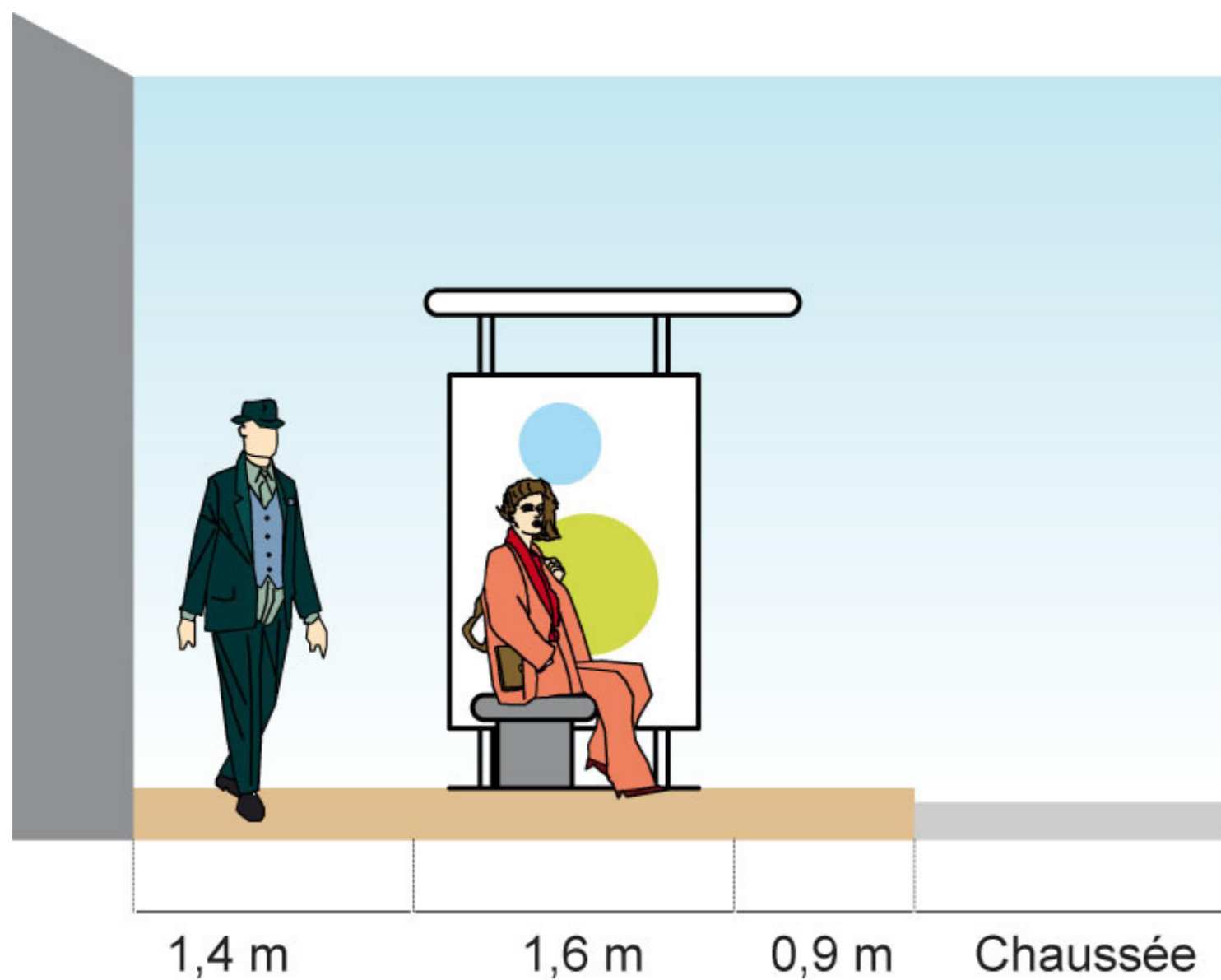
# L'aménagement

des points d'arrêt en fonction de la largeur  
disponible du trottoir

Selon la largeur du trottoir,  
3 configurations sont possibles :

## Configuration 1

Accessibilité optimale  
( $> 3,9$  m)



Espace  $\geq 4,4$  m :



abribus fermé,  
cheminement  
à l'arrière pour  
les piétons et à  
l'avant pour tous les  
voyageurs.

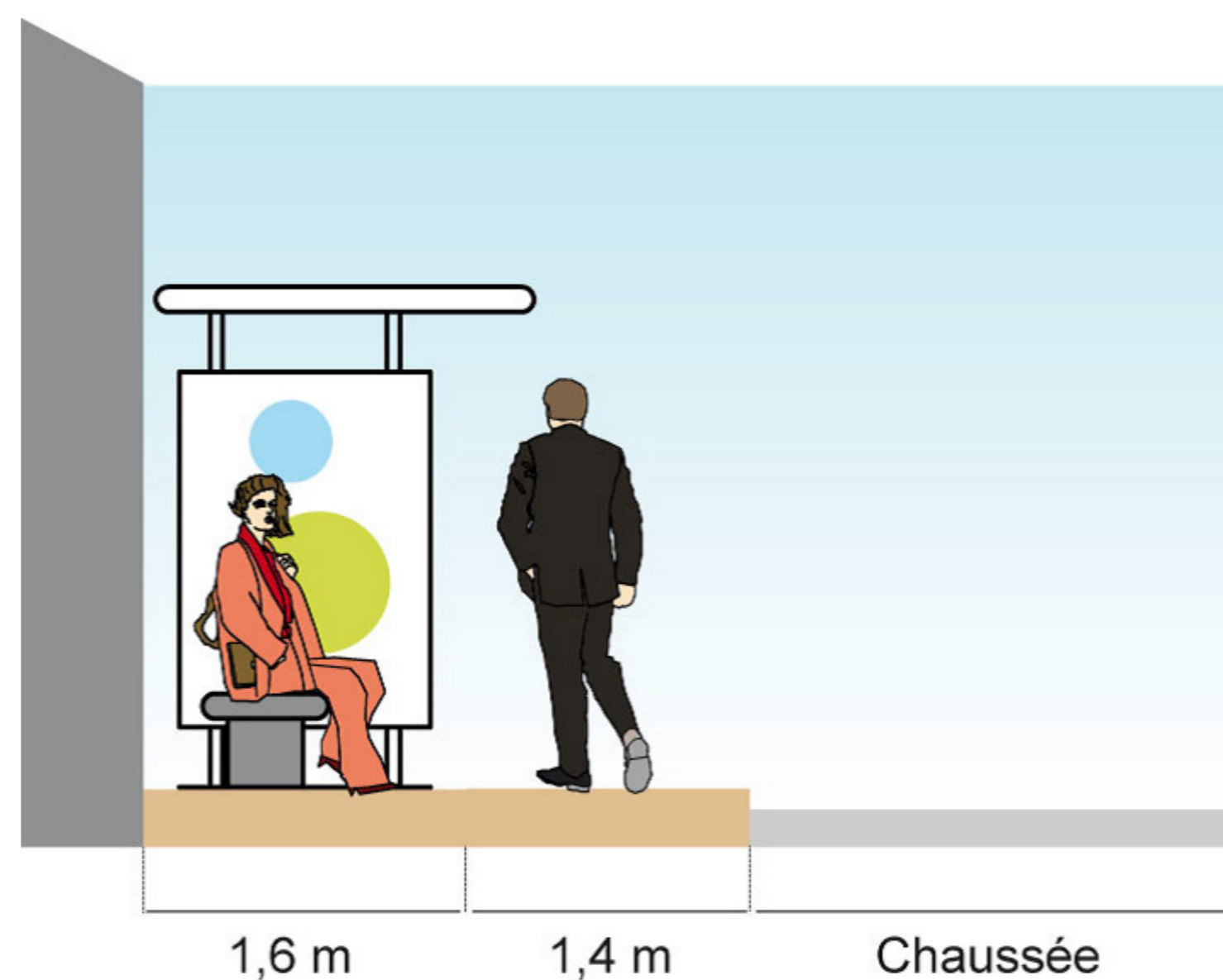
Espace entre 4,3 m et 3,9 m :



abribus ouvert  
sur au moins 1  
côté afin d'en  
garantir l'accès  
aux personnes en  
fauteuil (si pilier de maintien  
ou banc, s'assurer de la  
conservation d'un espace de  
circulation minimum de 1,4 m  
permettant au fauteuil de  
s'abriter).

## Configuration 2

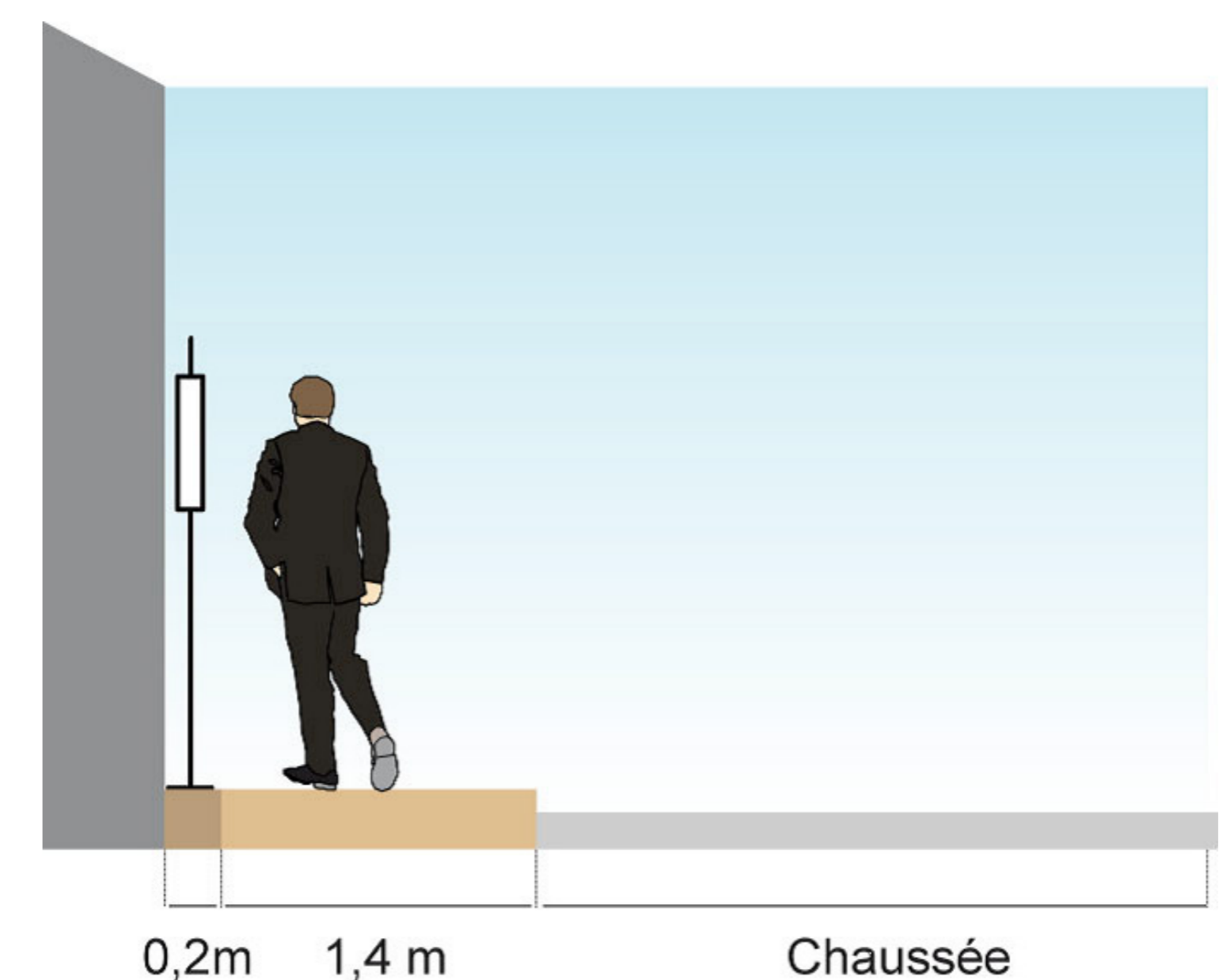
Accessibilité confortable  
(entre 3 et 3,9 m)



Cheminement partagé tous  
voyageurs et piétons, abribus  
fermé des deux côtés pour  
optimiser le confort.

## Configuration 3

Accessibilité restreinte  
( $< 3$  m)



Conservation nécessaire d'un  
passage de circulation sans  
obstacle de 1,4 m minimum :  
en fonction des possibilités,  
poteau d'arrêt ou espace  
d'attente abrité léger.

Dans des conditions optimales, un passage à l'arrière de l'abribus d'1,4 m minimum est conservé en s'assurant de la bonne accessibilité en fauteuil par l'avant (configuration 1, selon mobilier). En cas d'impossibilité, ce gabarit est préservé à l'avant (configuration 2). En site contraint, des abribus sans faces latérales peuvent être implantés.

# L'aménagement

des points d'arrêt en fonction de la largeur  
disponible de la **chaussée**

## Les recommandations

### Longueur du quai :

14 m et une rampe d'inclinaison maximale de 4 % de chaque côté.

### Largeur du quai :

- un cheminement d'1,4 m minimum libre de tout obstacle ;
- une aire de rotation possible de 1,5 m.

### Accès au quai :

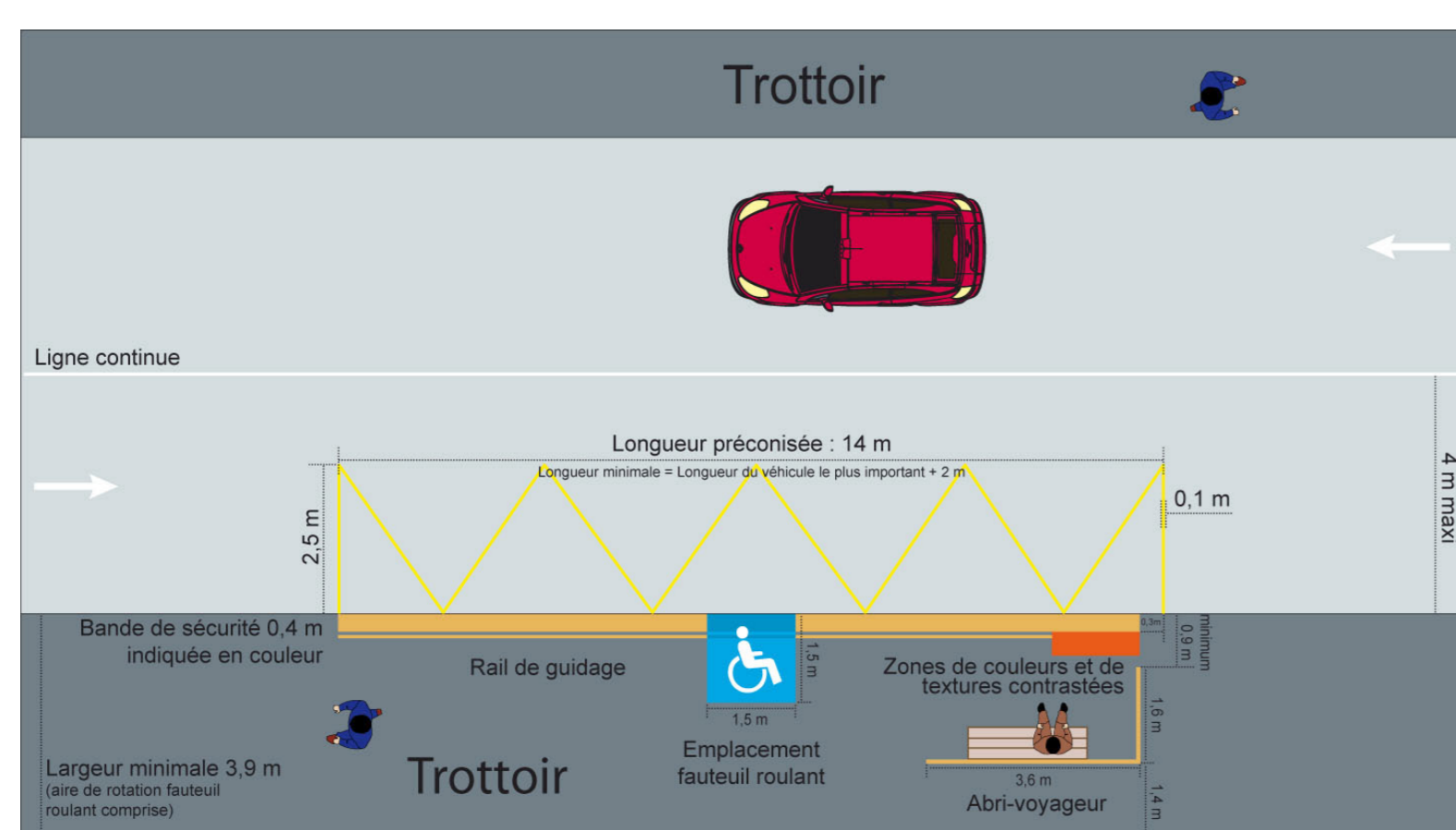
une pente maximale de 4 % en amont et en aval de l'espace d'attente avec :

- un dévers maximum de 2 % perpendiculaire à la voirie.

3 configurations possibles :

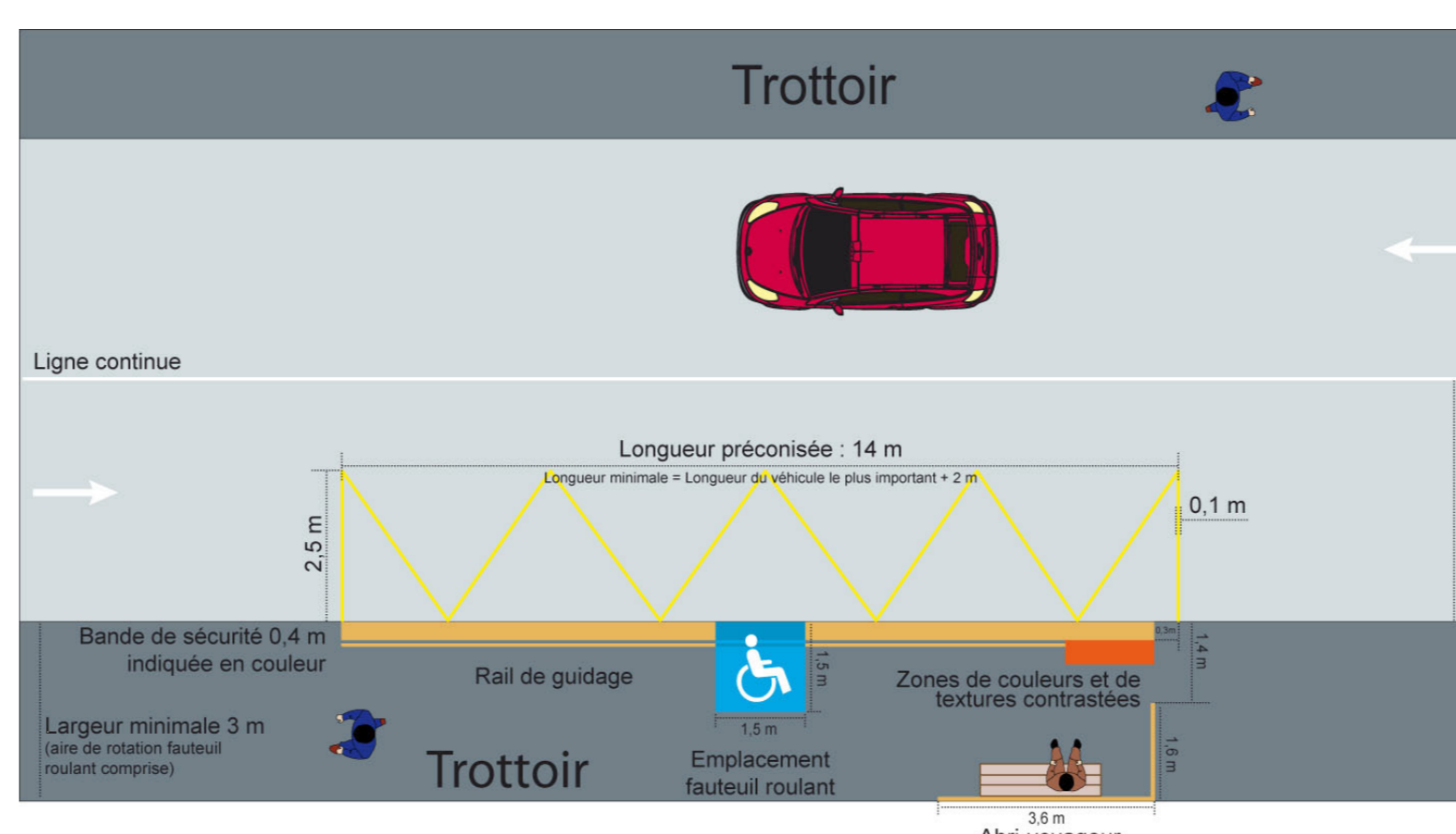
### Configuration 1

arrêt en ligne avec une  
accessibilité optimale  
(> 3,9 m)



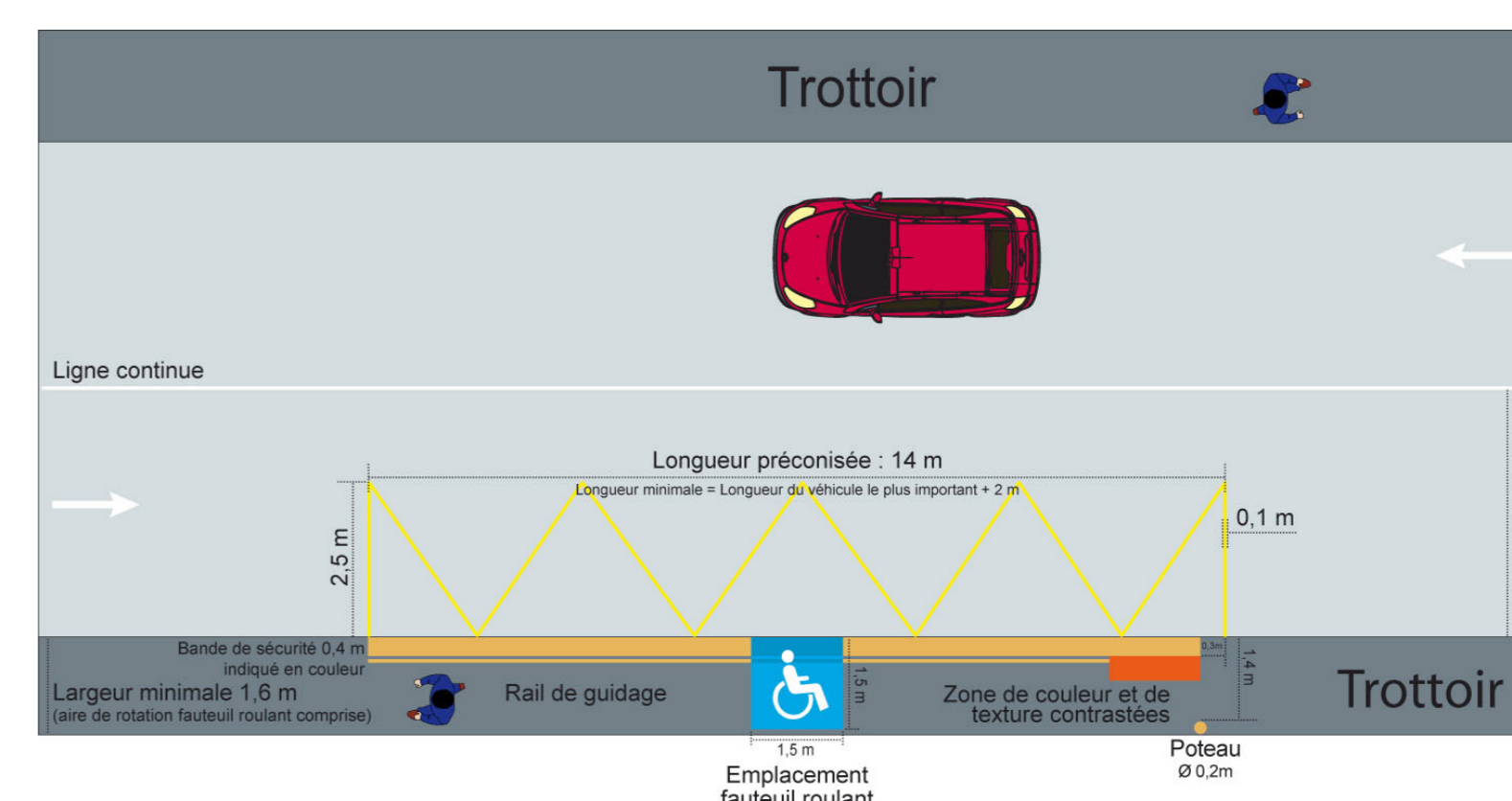
### Configuration 2

arrêt en ligne avec une  
accessibilité confortable  
(> 3 m)



### Configuration 3

arrêt en ligne avec une  
accessibilité restreinte  
(entre 1,6 et 3 m)





**L'Ad'AP** \* *des transports collectifs de la CUA expliqué*  
\* agenda d'accessibilité programmée

# Formation

Le plan de formation du personnel

## POUR QUI ?

Tous les agents en contact avec la clientèle :

- les personnels d'accueil physique, téléphonique et de vente de l'agence ;
- les conducteurs et les contrôleurs.

## QUEL CONTENU ?

Les mesures proposées se déclinent en 3 volets :

- formation externe commune à l'ensemble du personnel
- sessions spécifiques en interne\*
- information en continu de la mise en accessibilité du réseau

\* Par exemple, pour les conducteurs de bus, une session spécifique abordera en plus :

- la gestion de l'information sonore et visuelle embarquée ;
- le positionnement du bus par rapport au quai lors de l'accostage ;
- l'utilisation des palettes (manuelles ou automatiques).

## L'OBJECTIF COMMUN

Permettre à tous les agents :

- d'identifier les handicaps ;
- d'être conscient des obstacles à l'accessibilité présentés par chaque handicap ;
- d'apporter l'aide appropriée avec sensibilité ;
- d'être en mesure de donner des informations sur l'ensemble des modalités d'accessibilité du réseau afin d'orienter les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées en cas de besoin.