Accessibilité

L’expérience de Quimper et Quimper Communauté

Jean-Luc Rault
Ville de Quimper / Quimper Communauté
1 Présentation de Quimper Communauté

- **Les compétences obligatoires**
  - Développement économique
  - Aménagement de l'espace communautaire
  - Equilibre social de l'habitat
  - Politique de la ville dans la communauté

- **Les compétences optionnelles**
  - Assainissement
  - Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie
  - Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements communautaires
  - Production et distribution de l'eau

- **Les compétences facultatives**
  - Politique d'animation
  - Enseignement supérieur, jeunesse
  - Constitution de réserves foncières, instruction communautaire des autorisations d'urbanisme
  - Fourniture animale

2 Méthodologie de travail

- **CCAPH et CIAPH** *(Commissions Communales et Intercommunales pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées)*
  - Mise en place des commissions depuis 2009

<table>
<thead>
<tr>
<th>Associations de personnes handicapées concernées</th>
<th>Associations de personnes handicapées concernées</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Association des Paralysées de France</td>
<td>Union Nationale des Amis et Familles de Maladies Psychiques</td>
</tr>
<tr>
<td>Association des Sourds de Cornouaille</td>
<td>Association des Amis et Parents des Personnes handicapées Mentales du Finistère</td>
</tr>
<tr>
<td>Association des Auditeurs des Aveugles</td>
<td>Association Initiatives pour l'Inclusion de Déficients Visuels</td>
</tr>
<tr>
<td>Association Chênes-Guides des Aveugles du Finistère</td>
<td>Fédération Nationale des Accidents du Travail et Handicapés</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- Création de sous-groupes de travail
  - Transports rattaché à la CIAPH
  - Voirie/Espaces publics rattaché à la CCAPH
  - Bâtiments et équipements communautaires, commun à la CCAPH et CIAPH
2 Méthodologie de travail

**Objectifs**

- Réflexions autour de l’accessibilité et des outils de programmations :
  - Adoption du SDAT (Schéma Directeur d’Accessibilité des Transports) en 2011
  - Adoption du PAVE (Plan d’Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, ville de Quimper) en 2011
  - Sd’AP (Schéma directeur d’accessibilité Agenda Programmé) en cours d’élaboration
- Transversalité /coordination pour une continuité de la chaîne de déplacement (ERP - Voirie - Transports)
- Bilans annuels

3 Les espaces publics

**Le PAVE ville de Quimper adopté en 2011 :**

- **Etat des lieux en 2009**
- **250 km de cheminement relevés :**
  - Le centre ville
  - Les axes principaux
  - Les pôles de vie
  - Les lieux de résidence des PMR
  - Les cheminement vers les ERP
- **Diagnostic porté sur :**
  - La qualité des cheminement (largeur, pente)
  - Le stationnement PMR
  - Les traversées piétonnes
  - Les carrefour à feux
- **Budget nécessaire à l’accessibilité sur le périmètre de l’état des lieux :**
  - 3 Millions C TTC
4 Le réseau de transports

Le réseau de transports QUB en chiffre

- 25 lignes dont 8 lignes urbaines
- 2 lignes en SAD sur Quimper
- 5,3 millions de voyages / an
- 3,2 millions de kilomètres parcourus
- 48 bus accessibles sur un total de 51 (37 GNV et 14 Diester), propriété de l’agglomération
- Coût du service : 12,5 millions d’€ / an soit 18% du budget de Quimper Communauté
- Début de mise en accessibilité du réseau en 2007

Le service HandiQUB

- Détenteurs d’une carte d’invalidité d’au moins 80% et ouvert aux voyageurs de passage inscrits dans des services similaires d’autres agglomérations françaises.
- 500 abonnées dont 92% sur Quimper
- 27 000 voyages par an
- 7 véhicules
4 Le réseau de transports

Schéma Directeur d’Accessibilité des transports adopté en 2011
— Définition des critères d’accessibilité

<table>
<thead>
<tr>
<th>Catégorie</th>
<th>Critères</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arrêt accessible PMR</td>
<td>pente de la rampe d’accès &lt;= 12% voirie accessible</td>
</tr>
<tr>
<td>Arrêt accessible PMR avec accompagnement conseillé</td>
<td>pente de la rampe d’accès comprise entre 12 et 16% et/ou pente en long de la voirie comprise entre 5% et 8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Arrêt non accessible PMR en l’état actuel</td>
<td>pente de la rampe d’accès &gt; 16% et/ou cheminement inaccessible</td>
</tr>
<tr>
<td>Arrêt non accessible PMR avec impossibilité technique avérée</td>
<td>Voirie non accessible Forte déclivité (&gt;8%)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4 Le réseau de transports

Mise en accessibilité du réseau de transports

Objectifs en 2015
— Toutes les lignes accessibles
— 66% arrêts urbains accessibles (90% des M/D du réseau)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1A</td>
<td>35</td>
<td>36</td>
<td>38</td>
<td>38</td>
<td>16</td>
<td>13</td>
<td>16</td>
<td>18</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>5ABCS</td>
<td>18</td>
<td>21</td>
<td>16</td>
<td>16</td>
<td>16</td>
<td>18</td>
<td>20</td>
<td>20</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>7ABCS</td>
<td>27</td>
<td>32</td>
<td>37</td>
<td>37</td>
<td>37</td>
<td>38</td>
<td>38</td>
<td>38</td>
<td>38</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| 9ABCS  | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   | 17   |
| 9ABCS  | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   |
| 9ABCS  | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   |
| 9ABCS  | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   | 22   |

| Bus accessibles disponibles | 13 | 16 | 21 | 27 | 32 | 37 | 42 | 46 | 48 |
| Bus accessibles utilisés    | 9  | 21 | 27 | 32 | 37 | 42 | 46 | 48 | 48 |
4 Le réseau de transports

Audit des arrêts fin 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Total arrêts</th>
<th>Total arrêts commerciaux</th>
<th>Arrêt non accessible PMR en Rétactuel</th>
<th>Arrêt non accessible PMR avec impossibilité technique avérée</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Réseau urbain</td>
<td>404</td>
<td>232</td>
<td>115</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>50%</td>
<td>32%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10%</td>
<td>8%</td>
</tr>
<tr>
<td>Réseau périurbain</td>
<td>320</td>
<td>168</td>
<td>11</td>
<td>155</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Total Réseau</td>
<td>724</td>
<td>400</td>
<td>126</td>
<td>230</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>25</td>
<td>19</td>
</tr>
</tbody>
</table>

60% des arrêts urbains sont accessibles ou accessibles avec accompagnement conseillé et représentent 82% des M/D.

Exemple d’aménagement

Arrêts J. La Flamme (ligne 6)
4 Le réseau de transports

Exemple d’aménagement

Pôle d’échange Résistance

4 Le réseau de transports

L’information voyageurs
Système d’aide à l’exploitation et à l’information voyageurs (SAEIV)

BIV dans les abris

Ecrans TFT dans les bus
4 Le réseau de transports

▶ L’information voyageurs

Système d’aide à l’exploitation et à l’information voyageurs (SAEIV)

Application mobile Mobigo

Service Inimo

Logo d’accessibilité
sur les girouette de bus

Informations latérales abri
de bus

Logo d’accessibilité
aux fiches horaire
5 Le schéma directeur d’accessibilité des transports – Agenda Programmé (Sd’AP)

- L’ordonnance 2014-1009 du 26 septembre 2014
  - Elaboration d’un schéma directeur d’accessibilité agenda d’accessibilité programmé (Sd’AP) avant le 26 septembre 2015

- Les textes d’application
  - Le décret 2014-1321 du 4 novembre 2014 définit le contenu du Sd’AP.
  - Le décret 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les critères de priorité et précise la notion d’impossibilité technique notamment la pente de voirie >5%.

## Critères d’accessibilité

<table>
<thead>
<tr>
<th>Catégorie</th>
<th>Critères</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arrêt accessible PVR</td>
<td>- Pente de la rampe d’accès inférieure ou égale à 12%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Voie accessible de part et d’autre du point d’arrêt jusqu’à un premier équipement (logement, commerces, etc.)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Largeur de quai permettant une circulation de 1,50 m</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Quai de desserte aligné</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Pente en long de la voirie inférieure ou égale à 5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Arrêt non accessible PVR avec imprévisibilité technique avérée (ITA)</td>
<td>- Pente en long de la voirie &gt;5%</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Impasse du point d’arrêt trop étroite et sans solution technique de remplacement</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Conséquences
- Arrêts commerciaux non accessibles avec ITA passe de 19 à 42
- Objectif sur 3 ans : Aménagement de 24 arrêts commerciaux prioritaires soit 10% des M/D
MERCI DE VOTRE ATTENTION

Typologie des arrêts

- Cheminement par devant
- Largeur de quai minimum: 3,60m
  (largeur quai CD: 2,90m)
- Taille du quai: 1,40m
- Largeur de passage abri: 0,90m
- Trottoir minimum: 0,90m
- Bande d'aide à l'orientation à la première bordure bus droite
- Passage piéton à l'arrière du bus

Échelle: 1/100
Typologie des arrêts

Géométrie d'un arrêt type avec poteau d'arrêt

Largeur de quai minimum: 2.20m  
(largeur souhaitable: 2.40m à 2.50m, largeur quai CG: 2.90m)

Largeur de passage poteau/trottoir minimum: 1.40m

Bande d'aide à l'orientation à la première bordure bus droite

Passage piéton à l'arrière du bus

Échelle: 1/100

Le 13/05