

17 novembre 2016

**PRESENTATION DE L'EXPERIENCE
DU TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION
ANGEVINE par**

**Marie-Pierre TRICHET responsable de
la mission tramway**

**Quelle communication sur l'accessibilité pour la
rendre effective?**

Atelier collaboratif du Groupe de Travail-Référents des
Villes Inclusives
LORIENT





Aujourd'hui

Une ligne A nord-sud:

- Avrillé- Angers La Roseraie
- 12,3km – 25 stations
- Mise en service juin 2011
- Plus de 50 000 habitants desservis dans un corridor de 500m
- Une fréquence de 6 minutes à l'heure de pointe
- 17 rames ALSTOM – Alimentation Par le Sol (APS) centres d'Angers et d'Avrillé
- Un centre technique des transports de 6 ha ,tramway et bus déjà calibré pour recevoir des rames de la ligne B



10 ans de conception, concertation, réalisation....

- 2001** **Création de la mission tramway**
- 2002** Lancement et réalisation des Études de faisabilité
- 2003** Ouverture de la concertation - Études Préliminaires – Options du tracé
- 2004** Concertation publique 1e phase- choix du tracé définitif - Insertion urbaine
Choix du mode fer ou pneus
- 2005** Concertation publique 2e phase - Études d'aménagement - Études CTT
Etudes du dossier de DUP
- 2006** Choix du matériel roulant - Maîtrise d'œuvre technique –
Maîtrise d'œuvre du Pont
Enquête publique juin
- 2007** Arrêté de DUP janvier -Début des travaux (CTT - Réseaux)
- 2008** Travaux de réseaux (suite)
- 2009** Travaux de ligne (suite) – Livraison du CTT et 1ère rame
- 2010** Travaux (suite et fin) et début formation conducteurs
- 2011** **Essais – Formation des conducteurs et Mise en service**

=> Une concertation mise en place
dès la conception des aménagements
=> Des groupes de travail thématiques
=> Des visites à Nantes et Le Mans
=> Une implication de l'architecte concepteur,
des services de la ville d'Angers ,
de l'organisme en charge de la sécurité (OQA)





=> Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée
à Accessité , lien avec l'institut Montéclair et Valentin Haüy

Point 47-2 : rue de la Roë : ALM demande la validation de l'AMO « Accès Cité ». Idem pour rue d'Alsace.

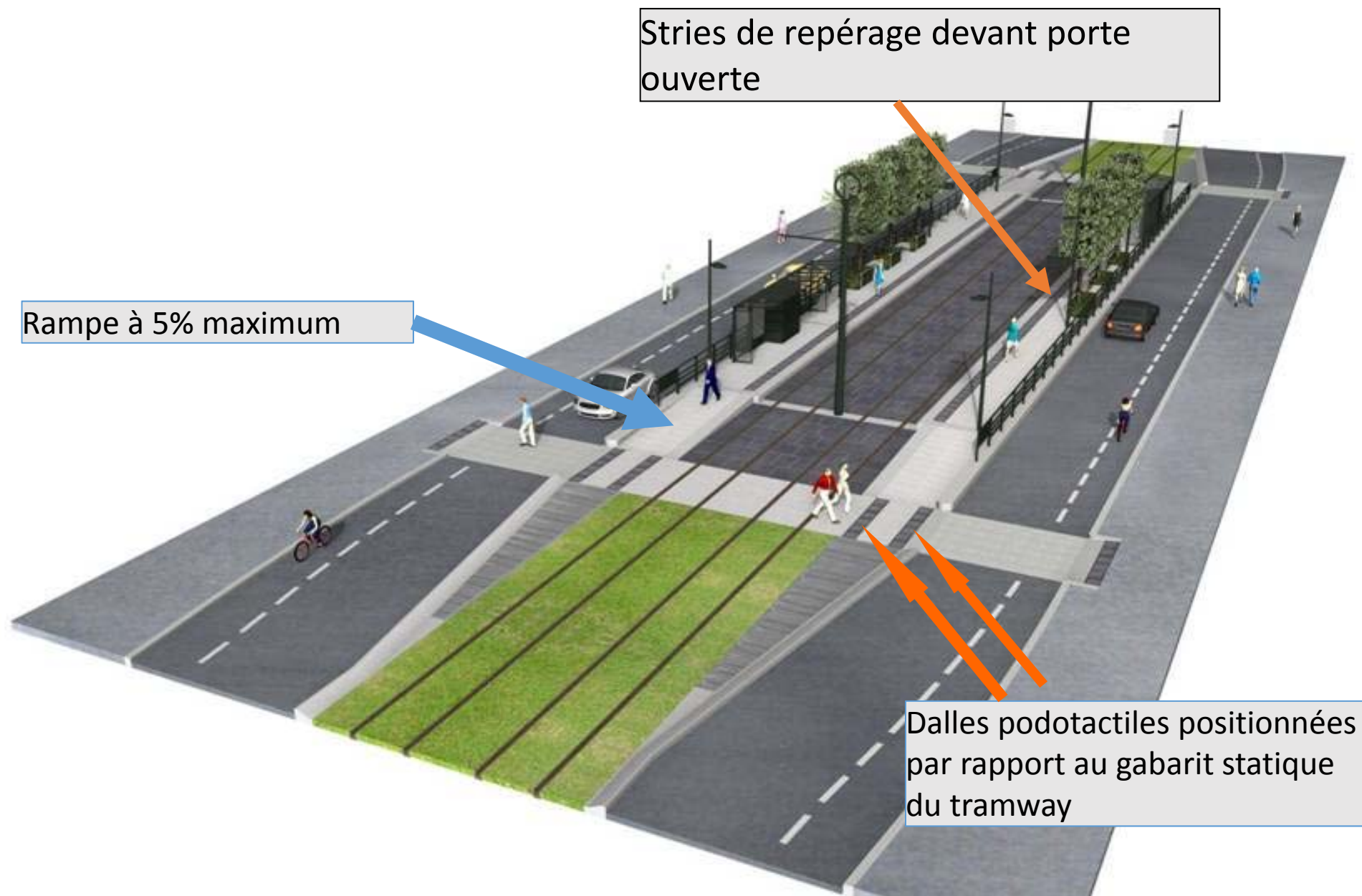
47-2	<p><u>PMR</u> : Cette section sera traitée dans la démarche « code de la rue ». La plate-forme devra être surélevée de 5cm par rapport aux trottoirs avec un chanfrein de 1/3 à 1/4. Le contraste entre la plate-forme et les trottoirs devra être marqué. Des traversées piétonnes devront être traitées au droit des traversées de voirie en chanfreinant la bordure de margelle sur l'ensemble de sa largeur. Elles seront équipées de dalles podotactiles.</p>	<p>15/02/09</p> <p>Report point ouvert stade projet</p>	<p>La plateforme est encaissée de 2 cm par rapport aux trottoirs.</p> <p>Des traversées piétonnes seront aménagées au droit des voiries perpendiculaires à niveau avec dalles podotactiles.</p>	<p>L'EOQA a donné un accord verbal de principe sous réserve de consulter l'association locale des non-voyants et qu'il y ait un compte-rendu écrit. Par ailleurs nous attendons de voir si le contraste visuel des matériaux est suffisant pour les mal-voyants</p> <p><u>Avis EOQA du 02/11/10</u> En attente réponse association des malvoyants</p>	<p>Le compte-rendu en date du 1^{er} septembre 2009 et suite au test effectué avec les usagers sur la plate-forme tramway du Mans le 26 aout 2009 concluait :</p> <p>« Délimitation plateforme tramway et circulations douces (piétons, cyclistes) <u>Constat</u> par les usagers (6 personnes déficientes visuelles présentes) : détection aléatoire en deçà de 2 cm de profondeur.</p> <p><u>Proposition</u> : afin que la détection à la canne soit systématique, la margelle doit être de 2 cm de profondeur minimum sur toute la ligne et en dehors du GLO (gabarit limite d'obstacle). ».(cf compte-rendu en annexe)</p> <p>Les différents revêtements (plate-forme, circulations douces) n'ont pas fait l'objet de tests visuels puisque le choix était confirmé avant l'intervention d'Accès-Cité. Il a donc été décidé suite à la validation de l'aménagement du GLO de traiter la surface de la plate-forme de manière à accentuer le contraste tactile par une rugosité plus importante.</p>
------	--	---	---	---	--

Suivi des demandes des groupes de travail avec éléments de réponse proposés par maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre , validation de l'organisme sécurité et retour des groupes de travail en lien avec AMO



Une billettique sans contact

**Des distributeurs de titres
accessibles
Hauteur d'accès adaptée
Menu sonore à la demande**



Construction d'un site dédié au choix des matériaux

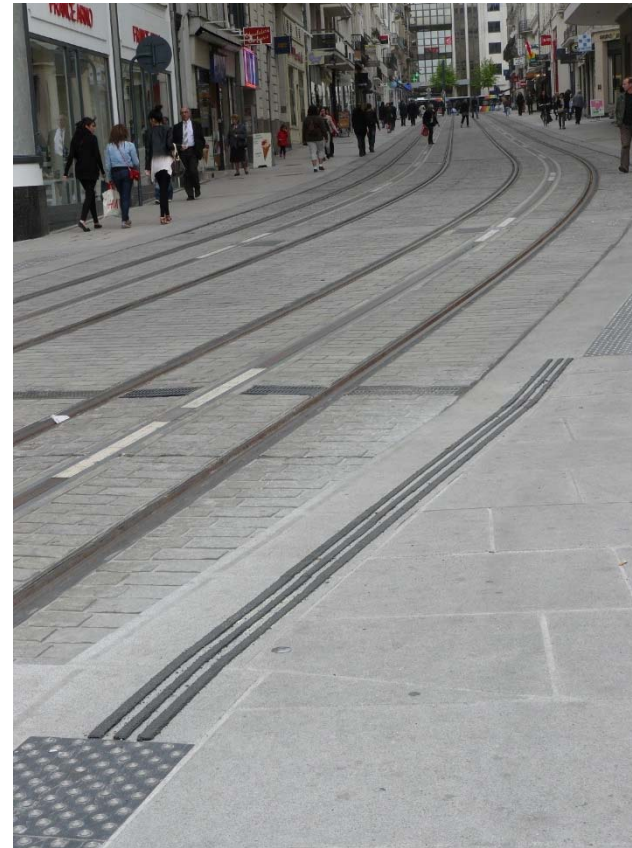
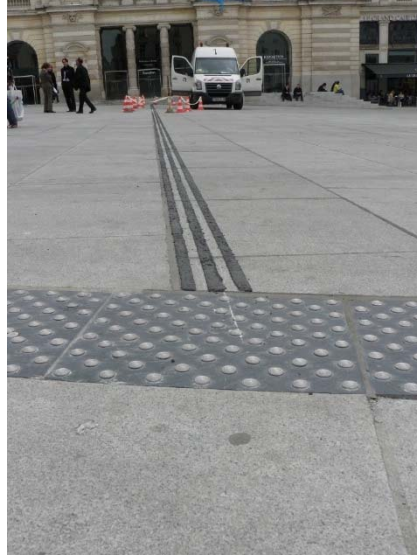


Place du Ralliement devenue une grande esplanade : difficulté de repérage des non voyants



Place du Ralliement

- Marquage des bords de rampes
- Repérage transversal vers théâtre



Rues piétonnes

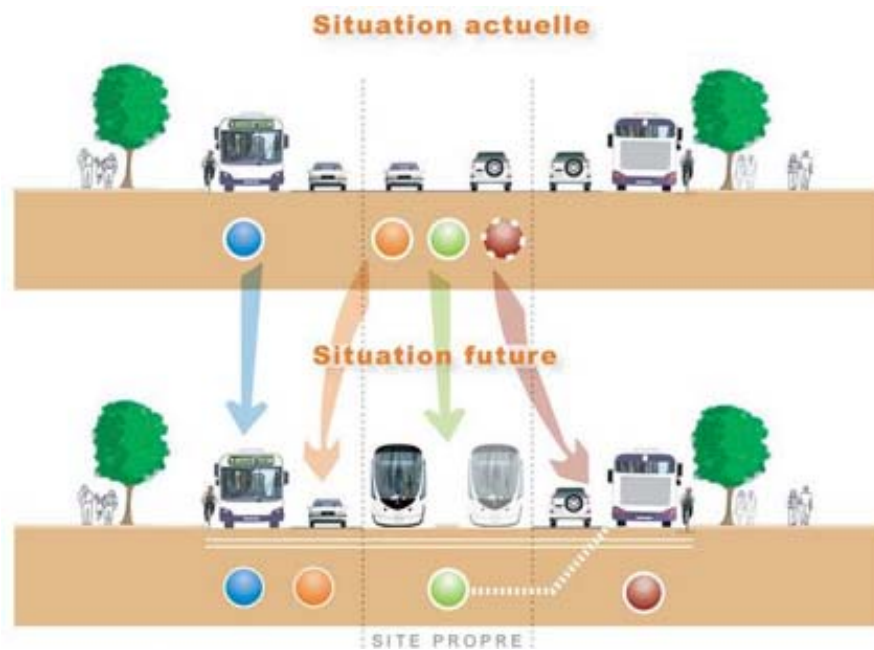
- Travail sur contraste d'aspect matériaux plate forme et trottoirs
- Travail sur différence de niveaux détectable





Un nouveau signal: le R25

D'ABORD LES DEVOIEMENTS DES RESEAUX



PUIS LA CONSTRUCTION DE LA PLATEFORME TRAMWAY



Un dispositif d'accompagnement important en phase travaux

- **1 Relais info tram par secteur**
- **Permanences du médiateur le mercredi après-midi et le vendredi matin (sur rendez-vous)**
- **Un accompagnement personnalisé à la demande pour les personnes handicapées en fonction des phases de travaux avec accès difficiles**



2008 : La maison du tramway

Le projet de ligne B en cours



=> Une concertation en lien avec la direction Santé Publique ,la direction des Transports

⇒ Une référence aux retours d'expériences de la ligne A : ce qui fonctionne bien et ce qui mérite d'être amélioré

⇒ Presque 10 ans depuis les choix technologiques initiaux : évolution et innovation à prendre en compte

⇒ Proposer des évolutions en se basant sur des expérimentations, des zones de test