

CONSEIL REGIONAL

15 et 16 octobre 2015

DELIBERATION

**Schéma directeur d'accessibilité (SDA)
Agenda d'accessibilité programmée (ADAP) du réseau de transport régional
pour les personnes à mobilité réduite**

Le Conseil régional, convoqué par son Président le 23 septembre 2015, s'est réuni en séance plénière le vendredi 16 octobre 2015 à 8h30 au siège de la Région Bretagne, sous la Présidence de Monsieur Pierrick MASSIOT, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Madame Gaëlle ABILY, Monsieur Christian ANNEIX, Monsieur Eric BERROCHE, Monsieur Yannik BIGOUIN, Monsieur Serge BOUDET (jusqu'à 11h55), Madame Anne-Marie BOUDOU, Madame Françoise BOUSSEKEY (jusqu'à 10h05 puis à partir de 12h), Madame Mona BRAS, Madame Georgette BREARD, Monsieur Gwenegan BUI (à partir de 9h20), Monsieur Thierry BURLLOT, Madame Anne CAMUS (jusqu'à 11h30), Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD (jusqu'à 11h20), Madame Josiane CORBIC, Madame Hélène COZ, Monsieur Daniel CUEFF (à partir de 11h), Madame Monique DANION, Madame Delphine DAVID, Monsieur Gildas DREAN, Monsieur Gilles DUFEIGNEUX, Madame Teaki DUPONT-TEIKIVAEHO, Madame Corinne ERHEL, Madame Françoise EVANNO, Monsieur Richard FERRAND (jusqu'à 12h), Madame Laurence FORTIN, Madame Nicole GARGAM, Monsieur Daniel GILLES, Monsieur Herri GOURMELEN, Monsieur Hervé GUELOU (jusqu'à 12h30), Madame Sylvie GUIGNARD (jusqu'à 12h30), Monsieur Christian GUYONVARCH, Madame Monique HAMEON, Monsieur Guy HASCOET, Madame Kaourintine HULAUD, Monsieur Ludovic JOLIVET, Monsieur Pierre KARLESKIND, Monsieur Gérard LAHELLEC, Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER, Madame Naïg LE GARS, Madame Haude LE GUEN, Monsieur Jacques LE GUEN, Madame Gaël LE MEUR, Monsieur David LE SOLLIEC, Madame Marylise LEBRANCHU (à partir de 9h30 et jusqu'à 12h50), Monsieur Jean-Claude LESSARD, Monsieur René LOUAIL, Madame Françoise LOUARN, Madame Lena LOUARN, Madame Bernadette MALGORN, Monsieur Bernard MARBOEUF, Monsieur Joël MARCHADOUR, Monsieur Pierrick MASSIOT, Monsieur Gérard MEVEL, Madame Janick MORICEAU, Monsieur Michel MORIN (jusqu'à 12h20), Monsieur Nicolas MORVAN, Madame Gaëlle NIQUE, Madame Anne PATAULT, Monsieur Bernard POULIQUEN, Monsieur Pierre POULIQUEN, Monsieur Dominique RAMARD, Madame Yvette RAYSSIGUIER, Madame Claudia ROUAUX, Madame Marie-Pierre ROUGER, Madame Gaëlle ROUGIER, Madame Forough SALAMI (jusqu'à 9h30), Madame Hind SAOUD, Madame Anne TROALEN, Madame Maria VADILLO, Madame Sylvaine VULPIANI.

Avaient donné pouvoir : Monsieur Gwenegan BUI (pouvoir donné à Madame Laurence FORTIN jusqu'à 9h20), Madame Anne CAMUS (pouvoir donné à Madame Haude LE GUEN à partir de 11h30), Monsieur Bruno CHAVANAT (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF), Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD (pouvoir donné à Monsieur Bernard POULIQUEN à partir de 11h20), Monsieur Richard FERRAND (pouvoir donné à Monsieur Gérard MEVEL à partir de 12h), Monsieur François GUEANT (pouvoir donné à Monsieur

REGION BRETAGNE

Délibération n° 15_DITMO_SAG_02

David LE SOLLIEC), Monsieur Jean-Yves LE DRIAN (pouvoir donné à Monsieur Pierre POULIQUEN), Madame Béatrice LE MARRE (pouvoir donné à Monsieur Christian ANNEIX), Monsieur Jean-Pierre LE ROCH (pouvoir donné à Madame Kaourintine HULAUD), Madame Marylise LEBRANCHU (pouvoir donné à Monsieur Richard FERRAND jusqu'à 9h30 puis à Monsieur Gwenegan BUI à partir de 12h50), Madame Sophie LEMOINE (pouvoir donné à Monsieur Eric BERROCHE), Monsieur Christian MARQUET (pouvoir donné à Monsieur Thierry BURLOT), Monsieur Michel MORIN (pouvoir donné à Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER à partir de 12h20), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Bernadette MALGORN), Madame Forough SALAMI (pouvoir donné à Monsieur Pierre KARLESKIND à partir de 9h30), Madame Isabelle THOMAS (pouvoir donné à Madame Claudia ROUAUX).

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des marchés publics ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil économique, social et environnemental régional lors de sa réunion du 5 octobre 2015 ;

Après avoir pris connaissance de l'avis de la commission « Aménagement du territoire » ;

Et après en avoir délibéré ;

DECIDE
(A l'unanimité)

-D'APPROUVER le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée – joint en annexe et **D'AUTORISER** le Président du Conseil régional à le signer

Le Président du Conseil régional



Pierrick MASSIOT



TERRITOIRE • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE & SPORT • TOURISME & PATRIMOINE • EUROPE

Envoyé en préfecture le 20/10/2015

Reçu en préfecture le 20/10/2015

Affiché le

ID : 035-233500016-20151016-15_DITMO_SAG_02-DE

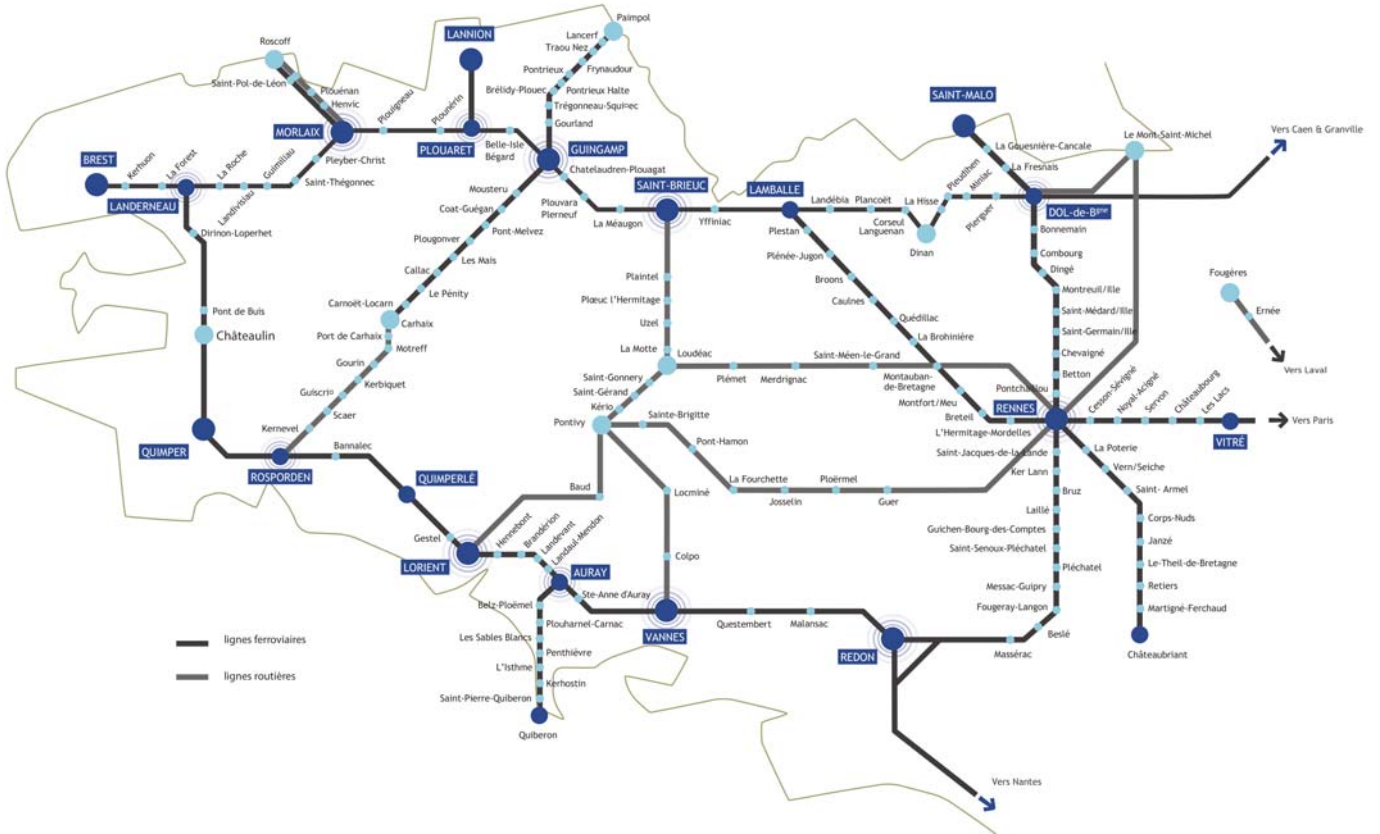
SDA - ADAP

Région Bretagne

Schéma directeur d'accessibilité (SDA) -
Agenda d'Accessibilité Programmée (ADAP)
du réseau de transport régional pour les
personnes à mobilité réduite

Septembre 2015

Réseau de transport du Conseil régional de Bretagne



Sommaire

Partie 1 : la démarche

1. Contexte réglementaire
2. Rappel du Schéma Directeur d'Accessibilité
3. Bilan en 2015
4. Présentation du SDAP

Partie 2 : le SDAP ferroviaire

1. Présentation du service
2. Les points d'arrêt
3. La programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt identifiés dans le SDAP Régional
4. La formation
5. Les mesures de substitution
6. L'information

Partie 3 : le SDAP routier

1. Présentation du service
2. Les points d'arrêt
3. La programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt identifiés dans le SDAP Régional
4. La formation
5. Les mesures de substitution
6. L'information

Partie 4 : synthèse et suite

Partie 1 : la démarche

1. Contexte réglementaire

La loi de février 2005 pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* », a fixé l'échéance de 2015 pour rendre accessibles les équipements, services et espaces publics en France.

A la veille de cette échéance et devant les difficultés rencontrées pour mener à bien ce chantier dans les temps, le contexte législatif a évolué. Cela se traduit pour la Région, Autorité Organisatrice du Transport (AOT) régional de voyageurs, par un report du délai et la **nécessité de réaliser un nouveau Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) qui deviendra « Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée » (SDA-ADAP ou SDAP).**

RAPPEL DES TEXTES FONDATEURS

- La loi du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées complétée par la loi du 13 juillet 1991 qui a étendu le principe de l'accessibilité en portant diverses mesures destinées notamment aux installations recevant du public.
- La charte de 1999 sur l'accès aux services et infrastructures de transport adoptée par le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.
- La loi 2005-102 du 11 février 2005 sur l'« égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Elle énonce les principes suivants en matière de transport :
 - La prise en compte de tous les types de handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques, ainsi que des personnes à mobilité réduite,
 - La volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie, transport et intermodalité, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience,
 - L'obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif dans un délai de 10 ans.
- Le cadre législatif faisait **obligation à chacune des autorités organisatrices de transport (AOT) d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité** des services dont ils sont responsables d'ici à 2008.

LES NOUVEAUX TEXTES ET LA DÉMARCHE QUI LES A PRÉCÉDÉS

- Le rapport de la Sénatrice Claire-Lise Campion, rendu le 1er mars 2013.
- En 2013, validation du principe d'Agenda d'accessibilité Programmée (Ad'ap) par le Comité interministériel du handicap, et organisation d'une concertation nationale en préparation de l'Ordonnance qui complétera la loi de 2005.
- La Loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à procéder par Ordonnance pour adapter la loi de 2005.
- 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. Pour les transports, cette ordonnance prévoit la mise en application d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée, permettant de prolonger, au delà de 2015, le délai nécessaire à la réalisation de travaux de mise en accessibilité des services de transports publics de voyageurs. Ce nouvel outil se substitue au schéma précédent.
- Les décrets d'application de l'ordonnance, pour les transports principalement les décrets n°2014-1321 et 2014 n°1323 du 4 novembre 2014.

A ces textes du droit français s'ajoute un document européen, qui décrit les normes d'accessibilité à prendre en compte dans les gares et les trains neufs ou profondément rénovés. Il s'agit de « la STI PMR » : Spécification Technique d'Interopérabilité, pour les Personnes à Mobilité Réduite. La dernière version de ce document date de 2014. Certaines de ces dispositions viennent compléter le droit français.

2. Rappel du Schéma Directeur d'Accessibilité

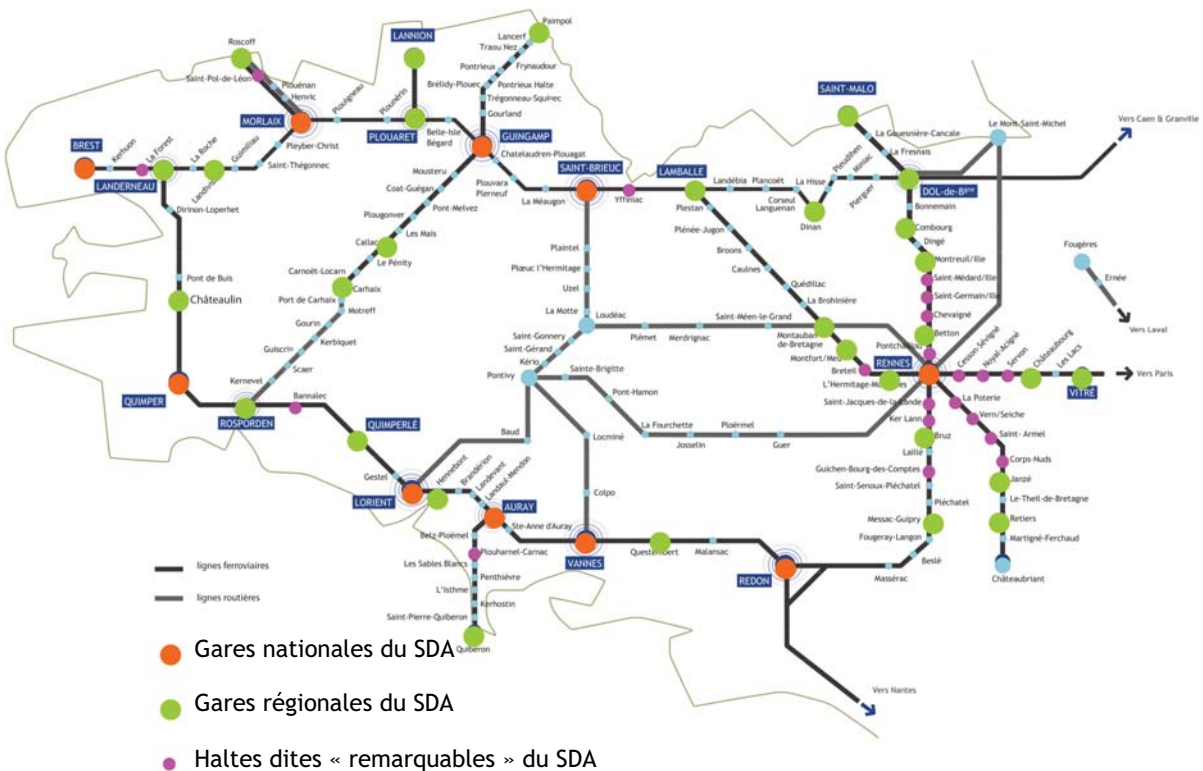
Le schéma directeur d'accessibilité du transport régional de voyageurs (SDA) breton voté en 2008 concernait le transport ferroviaire uniquement en s'intéressant à l'ensemble de la chaîne de déplacement : les points d'arrêt et leurs abords, le matériel roulant et les services. Le SDA se déclinait en 2 phases : 2008-2015, puis 2015-2030, le principe étant qu'à échéance 2015 le réseau TER breton soit accessible majoritairement via des services d'assistance, alors qu'en 2030 il le serait majoritairement en autonomie.

LES POINTS D'ARRETS CONSIDÉRÉS DANS LE SDA

Les 10 gares nationales correspondant aux 10 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), sont intégrées au Schéma Directeur National d'Accessibilité (SDNA) sous la responsabilité de SNCF. Il s'agit des gares de Rennes, Brest, Vannes, Lorient, St Brieuc, Quimper, Auray, Redon, Morlaix, Guingamp.

Les 30 gares régionales et 20 haltes dites « remarquables » sont intégrées au Schéma régional d'accessibilité parce qu'elles présentent une fréquentation importante, une forte attractivité touristique ou parce qu'elles se trouvent à proximité d'un établissement spécialisé accueillant des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les 66 haltes « non remarquables » étaient exclues des obligations.



Le SDA était considéré comme une « feuille de route offrant des objectifs à moyen et long terme ». Il n'y avait pas de programmation précise des travaux à engager, l'idée étant plutôt d'intégrer les travaux d'accessibilité au programme régional de modernisation des gares et de profiter également des projets d'infrastructures touchant quelques fois les gares : travaux dans le cadre des opérations Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RBRQ) par exemple.

L'estimation des coûts d'investissement prévus sur la période 2008-2015 était d'environ 30 M€, soit environ 4M€/an sans qu'un plan de financement soit précisé.

Le service d'assistance qui devait être mis en place dès 2015, était estimé entre 0 et 700 k€/an. Cette fourchette était volontairement large car nous n'avions pas à l'époque de références pour un tel service. Cela restait à créer.

Les principes retenus dans le SDA breton, validés par les partenaires associés à sa rédaction (associations PMR...), nous permettaient d'être en mesure de tenir nos engagements en 2015.

LE MATERIEL ROULANT

Le SDA breton précise qu'à chaque série de nouveau matériel (ZTER, AGC, et aujourd'hui Regio2N) les dispositions en faveur de l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) seront prises en compte et que la durée de vie du matériel oblige à accepter l'exploitation du matériel ancien peu accessible au-delà de 2015.

Il était donc convenu qu'**en fonction des prévisions d'acquisition de matériel roulant neuf le taux de matériel « accessible » devait croître sur le long terme, avec une disparition totale des vieux matériels peu accessibles avant 2030.**

EN RÉSUMÉ, les engagements pris par le SDA étaient de :

- Réaliser les travaux de mise aux normes PMR sur les 30 gares régionales, entre 2008 et 2030, en suivant le rythme des projets de modernisation des gares.
- Mettre en place un service d'assistance à partir de 2015, sur les 30 gares régionales et les 20 haltes dites remarquables.
- Poursuivre la mise en circulation des trains récents, accessibles, augmentant ainsi progressivement la part de matériel accessible.

3. Bilan 2015

LES TRAVAUX DE MISE AUX NORMES

La dynamique bretonne sur les sujets ferroviaires, dont en premier lieu Bretagne à Grande Vitesse (BGV), a permis d'accélérer les travaux à mener sur les points d'arrêt, toutes gares confondues, au-delà des 30 gares régionales et 20 haltes remarquables ciblées dans le SDA. Ainsi, les différents programmes bretons (modernisation des axes Rennes-Brest/Rennes-Quimper, Programme de modernisation des gares...), ont déjà permis à bon nombre de sites de bénéficier de travaux de mise aux normes PMR. D'autres sites sont en étude avec des engagements consolidés et une programmation à court ou moyen terme (avant 2020) pour beaucoup.

Même s'il est difficile d'extraire la part « accessibilité » des investissements réalisés dans le cadre d'opérations globales, nous pouvons considérer que **l'enveloppe de 30M€ figurant dans le SDA à l'horizon 2015 est atteinte, avec une part de financement régional d'environ 10M€**. Les 20M€ restants sont financés par les autres partenaires : Europe (à travers le fond européen de développement régional FEDER), l'État, SNCF, les collectivités locales.

Sur la base des engagements pris ou en cours, nous estimons qu'à échéance 2024, **plus de 35 gares et haltes (toutes gares confondues) présenteront un « bon niveau d'autonomie », représentant plus de 90 % des flux de voyageurs**. Cette appellation subjective de « bon niveau d'autonomie » correspond à des sites répondants partiellement ou totalement aux normes d'accessibilité, mais dont les caractéristiques permettent d'accéder aux services de façon autonome pour le plus grand nombre : les quais sont en bon état et au même niveau que les TER récents à plancher bas, le franchissement des voies se fait par des ouvrages équipés d'ascenseurs ou de rampes, le bâtiment des voyageurs lorsqu'il s'agit de gares est équipé de portes automatiques et d'un guichet adapté. Cette famille de gares et haltes est à différencier des gares et haltes dites « Accessibles » qui répondent totalement aux normes, dans les moindres détails (ex : intensité lumineuse de l'éclairage des quais, présence de bande d'éveil à la vigilance ou de bandes de guidage, qualité de la signalétique...). Sur le long terme, l'objectif est bien de répondre précisément aux normes, mais il est essentiel de faire connaître les sites offrant déjà un bon niveau de service pour le plus grand nombre.

LE MATERIEL ROULANT

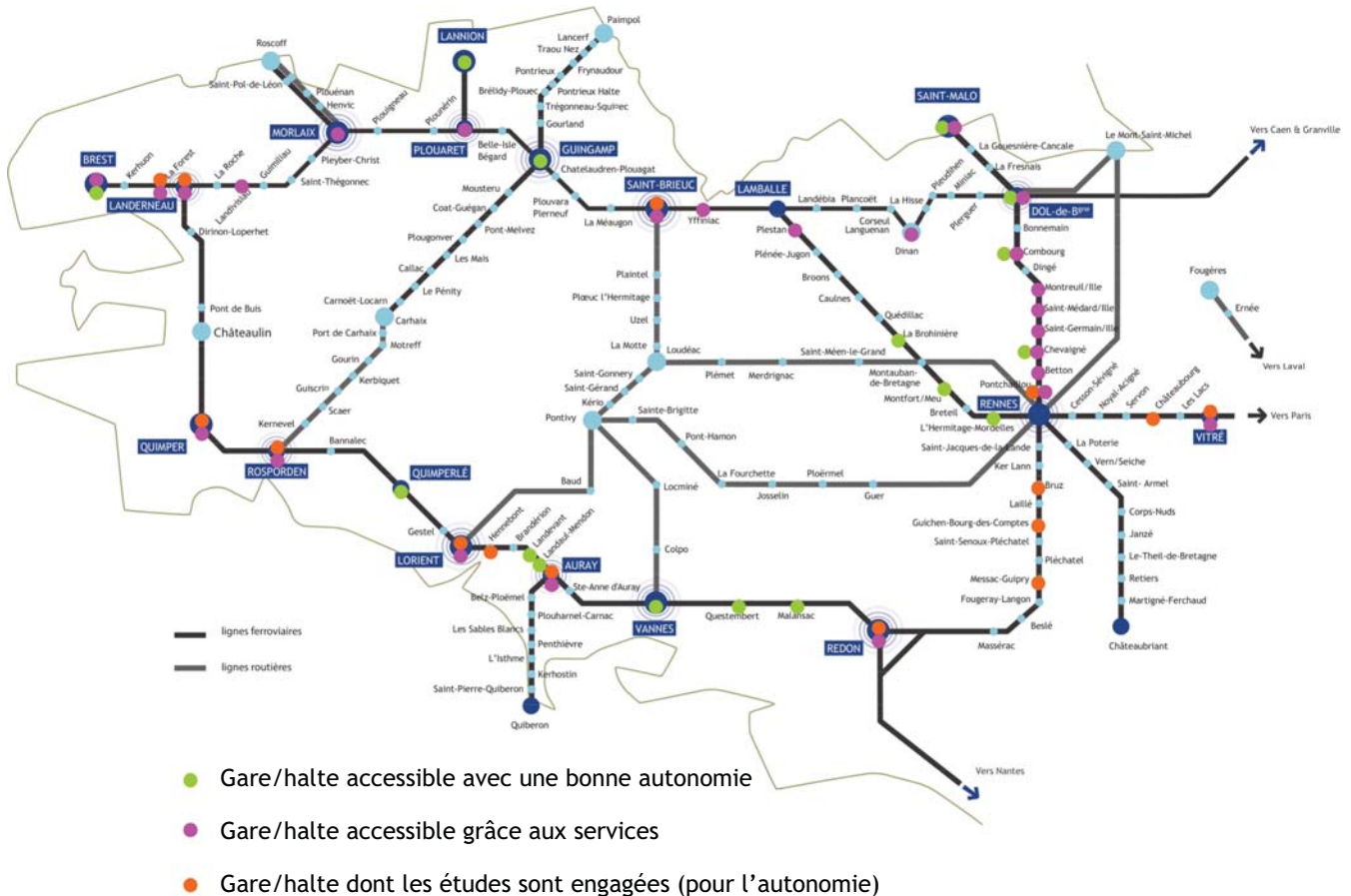
Pour ce qui est du matériel roulant TER, à échéance 2020 avec la radiation de matériel ancien, le parc sera presque exclusivement composé de matériel récent à plancher bas (au même niveau que

les quais rehaussés) sur au moins une porte, et disposant d'équipements permettant d'accueillir des usagers en fauteuil roulant (UFR).

LES MESURES DE SUBSTITUTION, LES SERVICES D'ASSISTANCE

Depuis 2007, 18 gares bretonnes bénéficient du dispositif national de SNCF, Accès Plus, et la déclinaison régionale Accès TER est en service depuis 2013 de façon expérimentale sur 16 points d'arrêt.

Le coût annuel prévisionnel du service d'assistance TER était très large : entre 0 et 700k€/an. Sur le périmètre limité de notre expérimentation (les 16 points d'arrêt), le coût annuel est de l'ordre de 50K€ sur l'année 2015. Les projections faites **sur le périmètre étendu (les 30 gares régionales et les 20 haltes remarquables du SDA de 2008) permettent d'estimer à environ 250 K€/an** le coût de ce service.



EN RÉSUMÉ

- Les travaux de mise aux normes prévus dans le SDA sont réalisés à l'avancement des projets de modernisation des gares, comme cela était prévu (sans programmation précise en 2008). Les investissements réalisés en faveur des PMR ont été très importants ces dernières années, puisque sur les 30 gares à rendre accessibles d'ici 2030, 8 présentent d'ores et déjà un bon niveau d'accessibilité. 5 haltes présentent également un bon niveau d'accessibilité, bien que le SDA ne l'imposait pas.
- Le renouvellement du matériel roulant se poursuit, comme prévu dans le SDA.
- En ce qui concerne le service d'Assistance Accès TER : contrairement à l'engagement du SDA, l'accessibilité n'est pas encore possible dans toutes les gares régionales (ainsi que dans les 20 haltes remarquables). Le bilan de l'expérimentation menée sur les 16 points d'arrêt nécessite en effet de se re-questionner sur les modalités de déploiement de ce service, pour qu'il soit à la fois plus pertinent par rapport au besoin, et ce dans des coûts maîtrisés.

4. Présentation du SDAP

LE CADRE

L'Ordonnance du 26/09/2014 et les décrets qui ont suivi début novembre, précisent le nouveau cadre législatif en terme d'accessibilité PMR, tous secteurs confondus.

Pour ce qui concerne la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice du Transport régional de voyageurs, ce nouveau cadre nous permet de bénéficier d'un report du délai de mise en accessibilité de notre réseau sous réserve de réaliser un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-ADAP ou SDAP) qui se substituera à notre SDA.

Ce document est à réaliser par la Région, après concertation, et à déposer au Préfet pour le 27/09/2015 au plus tard.

Le délai est de 9 ans pour le ferroviaire, et de 6 ans pour le routier interurbain que nous devons cette fois intégrer à notre Schéma.

Comme précédemment, les gares nationales seront incluses au document national, sous pilotage de SNCF.

LA DÉMARCHE SUIVIE

Le travail préparatoire à l'élaboration du SDAP a démarré en juin 2014, avant la sortie des textes.

De nombreux échanges se sont organisés entre les partenaires ferroviaires (Région, SNCF), entre les Régions (à travers l'Association des Régions de France, ARF), entre collectivités et exploitants des réseaux de transports ferroviaires et routiers, et avec les représentants de l'État en région (DREAL, DDTM...).

Ces échanges ont permis de dresser le bilan du SDA, et de construire le nouveau schéma, à mesure de la sortie des textes.

Lorsque les principaux textes réglementaires sont parus, les grandes lignes du document breton ont pu être esquissées et une large réunion de concertation a été organisée en mars 2015. Cette réunion s'est tenue avec des représentants des associations de personnes à mobilité réduite, des partenaires ferroviaires, des autres Autorités Organisatrices de Transport bretonnes ...

Les textes réglementaires intégrant cette fois pleinement le transport régional routier, par autocars, le SDAP se présente en 2 volets : un SDAP ferroviaire et un SDAP routier.

Partie 2 : SDAP ferroviaire

1. Présentation du service

DESCRIPTION DU RESEAU, ELEMENTS DE FREQUENTATION

Le réseau ferré breton représente 1 200 km de voies ferrées et 126 points d'arrêt ferroviaires.

Ces infrastructures ferroviaires sont utilisées par les TER mais aussi partiellement par les TGV sur les axes principaux (Rennes - Brest, Rennes - Quimper, Rennes – Saint-Malo et Rennes - Vitré), desservant 19 gares.

Dans le présent document, nous détaillerons le service TER et non le service TGV qui est l'objet du SDAP National réalisé par SNCF.

Au total ce sont plus de 10 millions de voyages annuels qui sont réalisés sur le réseau TER, soit environ 32 600 voyages quotidiens.

LE MATERIEL ROULANT

Le remplacement de la centaine de rames du parc TER Bretagne est progressif depuis la régionalisation en 2002. Il reste aujourd'hui des matériels non accessibles, comme les rames thermiques équipées de marches, utilisées par exemple sur Carhaix-Guingamp-Paimpol ou Rennes- Châteaubriant ainsi que quelques rames électriques assurant la desserte périurbaine de Rennes.

Le matériel accessible représente en 2015 65 % du parc contre 15% en 2002 lors de la régionalisation. L'arrivée des 17 premiers Régio2N permettra d'augmenter cette part à plus de

75% en 2017. L'objectif, selon les prévisions d'évolution du parc, est une accessibilité de 100 % des matériels roulants en 2020.

STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU

A travers le projet Bretagne à Grande Vitesse, la Bretagne s'est engagée dans une forte dynamique de modernisation du transport ferroviaire. Cette modernisation des infrastructures, du matériel roulant et des services bénéficie à tous.

La stratégie de mise en accessibilité du réseau TER breton consiste à poursuivre cette dynamique, tout en s'adaptant au nouveau cadre réglementaire de l'Ordonnance de 2014.

Ainsi, les projets de modernisation des gares et des haltes vont continuer à être étudiés, puis mis en œuvre, en intégrant les normes en matière d'accessibilité.

Le parc matériel va également continuer à être modernisé, par la radiation de matériel ancien et l'acquisition de matériel récent, respectant donc les normes en vigueur.

Les services d'assistance et d'information vont suivre cette même logique de développement, avec un regard particulier et attentif sur les questions liées à l'accessibilité.

Comme pour le schéma de 2008, le principe de complémentarité « autonomie + assistance » est toujours d'actualité, partant du constat que même si l'objectif d'accessibilité pour tous, en toute autonomie est toujours recherché, cet objectif reste illusoire, et que certaines personnes auront certainement toujours besoin d'assistance pour réaliser leur déplacement.

Par ailleurs, un élément essentiel de l'accessibilité a été mis en avant dans la loi de 2005 : la continuité de la chaîne des déplacements. Ce sujet est aussi systématiquement relevé par les associations lors des réunions de concertation. Dans les projets de modernisation des gares bretonnes, l'ensemble de la gare et de son environnement est questionné. Les différents Maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Mobilité, les Départements, les Villes, les Intercommunalités) étudient leurs périmètres respectifs en prenant en compte les périmètres voisins, afin de vigiler ensemble aux interfaces entre périmètres : altimétries concordantes, nature de matériaux homogène... . L'idée à chaque fois est d'améliorer la lisibilité et l'accessibilité des sites, effaçant ainsi les frontières (de Maîtrise d'ouvrage, de foncier...) pouvant être préjudiciables pour les usagers.

Si les interventions sur chaque périmètre ne se font pas en concomitance, l'ensemble au final doit être cohérent et bien sûr assurer la bonne continuité dans la chaîne des déplacements.

Cette continuité doit aussi s'illustrer par les services, que ce soit l'information ou l'assistance humaine. Lors de leur mise en œuvre, ces services devront communiquer au maximum pour là aussi garantir une bonne lisibilité aux voyageurs et simplifier la préparation du voyage et le voyage en lui-même.

2. Les points d'arrêt

IDENTIFICATION DES POINTS D'ARRET À RENDRE ACCESSIBLES

LES POINTS D'ARRET REGLEMENTAIRES

Les nouveaux textes introduisent la notion de points d'arrêt prioritaires. Ces gares et haltes prioritaires seront à mettre aux normes d'accessibilité dans un délai de 9 ans. Trois critères d'identification des points d'arrêt prioritaires ont été définis :

le premier critère concerne la fréquentation, avec un seuil élevé de 1000 Montées et Descentes par jour. Ce seul critère permet d'identifier 7 gares prioritaires (en plus des 10 gares du SDAP national) Saint Malo, Vitry, Landerneau, Lamballe, Châteaubourg, Dol de Bretagne et Quiberon.

le second critère s'intéresse au maillage du réseau, avec une notion d'inter-distance maximale (50km) entre deux points d'arrêt « accessibles ». Ce critère ajoute la gare de Carhaix, distante de 53 km de celle de Guingamp.

le troisième critère s'intéresse à la présence d'établissements accueillant des personnes âgées ou en situation de handicap dans un rayon de 200 m autour

des gares et des haltes. Ce dernier critère est déconnecté de la fréquentation, et nous amène à identifier comme étant prioritaires des points d'arrêt extrêmement peu fréquentés. A ce jour, 7 gares et haltes pourraient être ajoutées à la liste des points d'arrêt prioritaires du fait de ce critère : Pontchaillou, Rosporden, Landevant, Kerhuon, Roscoff, Dirinon et La Méaugon.

LES POINTS D'ARRÊT NON REGLEMENTAIRES

Une liste de 11 sites supplémentaires est ajoutée au SDAP Régional bien que la réglementation ne l'impose pas. Ces sites représentent des gares et haltes dans lesquels les travaux de mise en accessibilité ont déjà été réalisés ou le seront prochainement. Il s'agit de Montfort, Combourg, Quimperlé, Lannion, Bruz, L'Hermitage, Guichen, Questembert, Malansac, Landaul, La Brohinière. Sur ces sites, l'opportunité de travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF (notamment la modernisation des axes Rennes-Brest/Rennes-Quimper) et/ou des collectivités locales a été ou sera saisie pour réaliser les mises aux normes en faveur des Personnes à Mobilité Réduite.

Au total ce sont donc 26 gares et haltes qui sont inscrites au SDAP Régional.

A titre d'information, 10 gares prioritaires sont identifiées dans le SDAP national sous responsabilité de SNCF : Rennes, Brest, Vannes, Lorient, St Brieuc, Quimper, Auray, Redon, Morlaix, Guingamp.

L'ensemble des 36 gares et haltes des SDAP National et Régional représente près de 92 % des flux de voyageurs des gares ferroviaires bretonnes

Pour information : Les 10 gares du schéma national (sous responsabilité de la SNCF)				
Gare	Département	Fréquentation Quotidienne	Gare ou halte	Critère retenu
Rennes	35	24000	Gare	1er critère « fréquentation »
Brest	29	4600	Gare	
Vannes	56	3800	Gare	
Lorient	56	3500	Gare	
Saint-Brieuc	22	3500	Gare	
Quimper	29	2600	Gare	
Auray	56	2000	Gare	
Redon	35	2000	Gare	
Morlaix	29	1400	Gare	
Guingamp	22	1400	Gare	

Les 15 gares et haltes « réglementaires » du schéma régional				
Gare	Départ.	Fréquentation Quotidienne	Gare ou halte	Critère retenu
St Malo	35	3 000	Gare	1er critère « fréquentation »

Vitré	35	1 900	Gare	
Landerneau	29	1 700	Gare	
Quiberon	56	1 400	Gare	
Lamballe	22	1 200	Gare	
Chateaubourg	35	1 000	Gare	
Dol	35	1 000	Gare	
Carhaix	29	200	Gare	2nd critère « maillage »
Pontchaillou	35	550	Halte	3ième critère « proximité d'un établissement lié au handi-cap »
Rosporden	29	400	Gare	
Landévant	56	100	Halte	
Kerhuon	29	100	Halte	
Roscoff	29	75	Gare	
Dirinon	29	8	Halte	
La Méaugon	22	1	Halte	

A noter : une gare dispose d'une présence humaine (avec guichet de vente), au moins quelques heures par jour alors qu'une halte ne dispose pas de présence humaine.

Les 11 gares et haltes «non réglementaires» du schéma régional

Gare	Départ.	Fréquentation Quotidienne	Gare ou halte	Critère retenu
Montfort-sur-Meu	35	850	Gare	Hors critères, opportunité de travaux sur site
Combourg	35	700	Gare	
Quimperlé	29	700	Gare	
Lannion	22	500	Gare	
Bruz	35	500	Gare	
L'Hermitage - Mordelles	35	350	Gare	
Guichen – Boug des Comptes	35	400	Halte	
Questembert	56	300	Gare	

Malansac	56	60	Halte	
Landaul – Mendon	56	60	Halte	
La Brohinière	35	50	Halte	

3. La programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt identifiés dans le SDAP Régional

Pour information, concernant les 10 gares du SDAP National : la programmation des 10 gares du SDAP National n'est pas encore connue à ce jour, elle n'est donc pas présentée ici. Néanmoins, au regard de notre connaissance des projets pour certains de ces sites, il nous est possible de présenter la programmation approximative de ces 10 gares.

A titre indicatif : programmation des 10 gares réglementaires du schéma national (sous responsabilité de SNCF)

Gare	Départ.	Commentaires	1e période de 3 ans			2e période de 3 ans			3e période de 3 ans		
			2 016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rennes	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité et bénéficiant très prochainement d'importants travaux ferroviaires et urbains	en travaux			très bon niveau d'accessibilité					
Brest	29	Gare présentant déjà un bon niveau d'accessibilité	sera précisé dans le SDAP National								
Vannes	56	Gare présentant déjà un bon niveau d'accessibilité	sera précisé dans le SDAP National								
Lorient	56	Réalisation d'une nouvelle gare, qui offrira à terme un très bon niveau d'accessibilité sur l'ensemble des périmètres.	en travaux			très bon niveau d'accessibilité					
Saint-Brieuc	22	Gare en travaux pour plusieurs années, sur l'ensemble des périmètres pour offrir à terme un très bon niveau d'accessibilité	en travaux			très bon niveau d'accessibilité					
Quimper	29	Gare accessible principalement grâce au service d'assistance	sera précisé dans le SDAP National								

Auray	56	Gare accessible principalement grâce au service d'assistance	sera précisé dans le SDAP National	
Redon	35	Gare en travaux pour plusieurs années, sur l'ensemble des périmètres pour offrir à terme un très bon niveau d'accessibilité	en travaux	très bon niveau d'accessibilité
Morlaix	29	Gare en travaux pour plusieurs années, sur l'ensemble des périmètres pour offrir à terme un très bon niveau d'accessibilité	en travaux	très bon niveau d'accessibilité
Guingamp	22	Gare totalement rénovée (travaux achevés fin 2015) offrant désormais un très bon niveau d'accessibilité	travaux déjà réalisés, très bon niveau d'accessibilité	

Programmation des investissements des 15 gares et haltes « réglementaires » du schéma régional

Gare	Département	Commentaires	Estimation financière (En milliers d'€ HT)	cofinanceurs potentiels (pour l'Etat, fonds AFITF*)	1e période de 3 ans			2e période de 3 ans	3e période de 3 ans
					2016	2017	2018	2019 - 2021	2022 - 2024
St Malo	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2007 Interventions mineures à prévoir	40	L'Etat, la Région, SNCF, la Ville et l'intercommunalité		40			
Vitré	35	Gare partiellement accessible en 2015 (avec assistance obligatoire) A l'issue des travaux en cours achevés (après 2017), il restera principalement à mettre à niveau les quais pour favoriser l'autonomie.	2 500						2500
Landerneau	29	Gare partiellement accessible en 2015 (avec assistance obligatoire) L'intervention majeure consistera à équiper le souterrain d'ascenseurs et équiper les quais de bandes d'éveils à la vigilance.	3 000					3000	

Quiberon	56	Gare très partiellement accessible en 2015, dont l'activité ferroviaire est limitée à la période estivale (le guichet est ouvert toute l'année) Les interventions concerneront l'ensemble des périmètres	200							200
Lamballe	22	Gare partiellement accessible en 2015 (avec assistance obligatoire) L'intervention la plus lourde consistera à équiper le souterrain d'ascenseurs pour favoriser l'autonomie	2 500					1250		1250
Chateau-bourg	35	Gare peu accessible en 2015 (avec assistance obligatoire) Les interventions majeures consisteront à améliorer l'accessibilité des quais ferroviaires et de leur liaison	1 000							1000
Dol-de-Bretagne	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité, depuis 2007. Interventions mineures à prévoir	20			20				
Carhaix	29	Gare partiellement accessible en 2015. Les interventions concerneront l'ensemble des périmètres	200							200
Pontchâteau	35	Halte en travaux jusqu'en 2017, à l'issue de ces travaux le halte présentera un très bon niveau d'accessibilité	3 500		1750	1750				
Rosporden	29	Gare partiellement accessible en 2015 Une fois les travaux en cours achevés (après 2016), il restera principalement à rendre accessibles les quais ferroviaires	1 500					1500		
Landerneau	56	Halte présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2012 Pas d'interventions à prévoir	0							

Ke- rhu- on	29	Halte présentant un faible niveau d'accessibilité, mais potentiellement touchée par des projets connexes. Les interventions à prévoir ne sont pas précisément expertisées en 2015. La situation sera à préciser lors de la revoyure du SDAP	1 000							1000
Ros- coff	29	Gare présentant un faible niveau d'accessibilité. Les interventions à prévoir ne sont pas précisément expertisées en 2015, la situation sera à préciser lors de la revoyure du SDAP	50						50	
Di- ri- non	29	Halte présentant un faible niveau d'accessibilité. Les interventions à prévoir sont programmées dans le cadre des travaux d'infrastructure de la ligne Quimper-Landerneau	1 000			500	500			
La Mé- au- gon	22	Halte présentant un faible niveau d'accessibilité et une fréquentation extrêmement faible. Une Impossibilité Technique Avérée (ITA) sera demandée par SNCF.	0							

Programmation des investissements des 11 gares et haltes « non réglementaires » du schéma régional

Gar- e	Dé- par- t.	Commentaires	Estimation financière (En mil- liers d'€ HT)	cofinanciers potentiels (pour l'Etat, fonds AFITF*)	1e période de 3 ans			2e pé- riode de 3 ans	3e période de 3 ans
					2 016	2017	2018	2019 - 2021	2022 - 2024
Mo- nt- fort- sur- Me- u	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité Interventions mineures à prévoir	50	L'Etat, la Ré- gion, SNCF, la Ville et l'inter- communalité					50
Co- m- bou- rg	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2014. Pas d'interven- tion à prévoir	0						

Qui- m- per- lé	29	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2015. Pas d'intervention à prévoir	0						
Lan- nio- n	22	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité Interventions mineures à prévoir	100						100
Bru- z	35	Gare actuellement en travaux A l'issue des travaux en cours il restera uniquement des travaux mineurs	800		600	150			50
L'H- er- mi- tag- e- Mo- r- dell- es	35	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité Interventions mineures à prévoir	50						50
Gui- che- n – Bo- ug- des Co- mp- tes	35	Gare actuellement en travaux A l'issue des travaux en cours la halte présentera un très bon niveau d'accessibilité	3 000		500	2500			
Qu- es- tem- ber- t	56	Gare présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2012. Interventions mineures à prévoir	50			50			
Mal- an- sac	56	Halte présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2015. Pas d'interventions à prévoir	0						
Lan- dau- l – Me- n- don	56	Halte présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2013. Pas d'interventions à prévoir	0						
La Bro- hi- nière	35	Halte présentant déjà un très bon niveau d'accessibilité depuis 2013. Pas d'interventions à prévoir	0						

*AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France.

Au total, les investissements à prévoir dans les 9 années à venir représentent près de 21 M€, dont environ 8M€ sur la première période, 6M€ sur la seconde et près de 7M€ sur la troisième.

La maîtrise d'ouvrage de ces investissements est assurée par SNCF sur le périmètre ferroviaire (Gares&Connexions ou SNCF Réseau), et par les collectivités locales (communes et/ou intercommunalités) sur les abords de gares. Dans tous les cas, la Région n'est jamais Maître d'Ouvrage, elle est Autorité Organisatrice de Transports et cofinanceur de ces projets.

Sur le périmètre ferroviaire, les principes habituels de cofinancement de ces projets sont les suivants : participation majoritaire de la Région, complétée par une éventuelle participation de l'Etat à travers les fonds de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (subvention AFITF plafonnée à 25%), et également complétée le cas échéant par une participation des collectivités locales (au cas par cas, selon le fonctionnement des sites). SNCF peut participer financièrement à hauteur de 25 % maximum, mais ces investissements en « fonds propres SNCF » impactent ensuite les coûts d'exploitation du TER, supporté par la Région. En conséquence, la participation financière de SNCF n'est pas systématiquement sollicitée.

Pour mémoire, les investissements en faveur de l'accessibilité déjà réalisés sur l'ensemble des gares et haltes régionales représentent environ 30 M€, pour la période 2008-2015.

L'ensemble des travaux qui seront réalisés dans la première période correspondent à des sites dont les études sont déjà bien avancées, voire achevées.

A l'issue des travaux de mise en accessibilité, une vérification sera à effectuer. Les modalités de vérification ne sont pas encore clairement définies.

A cette liste pourraient s'ajouter d'autres gares ou haltes non encore identifiées mais pour lesquelles des travaux de modernisation seront réalisés dans les 9 ans, rendant ainsi ces points d'arrêt accessibles.

Ce point sera traité dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du SDAP.

4. La formation

L'ensemble des personnels en contact avec le public est concerné par la formation spécifique à l'accueil et à la prise en charge des personnes à mobilité réduite. Ces agents sont affectés au service TER où ils assurent des missions en gare et dans les trains pour le service TER, il s'agit des agents d'escale, des contrôleurs et des vendeurs.

Au total, cela représente près de 400 agents, dont 186 sont déjà formés (soit 47%). Les personnes restant à former le seront dans un délai de 5 ans maximum.

La formation dispensée est composée d'un module de formation d'une journée de 7h, elle est assurée par des formateurs internes SNCF, et organisée par groupe de 8 à 12 agents.

Ce module est désormais intégré et généralisé dans les cycles de formation initiale des nouveaux agents en contact avec la clientèle.

Les objectifs de cette formation sont : la compréhension des attentes des voyageurs, l'acquisition de l'argumentation nécessaire pour accueillir et rassurer le voyageur, l'acquisition des bons comportements d'accueil et des bons gestes, et la connaissance du cadre légal d'intervention.

Une fois formés, les agents bénéficient de mesures de maintien des connaissances.

5. Les mesures de substitution

LES MESURES DE SUBSTITUTION, LES SERVICES D'ASSISTANCE

Le déploiement du service Accès TER expérimenté aujourd'hui reste à travailler techniquement et financièrement avec SNCF et les partenaires. Lorsque ce service sera bien calibré, il pourra être déployé en complément d'Accès Plus déjà présent dans 18 gares bretonnes pour les voyages en TGV.

Comme prévu par la nouvelle réglementation, les gares régionales qui ne seront pas déclarées accessibles à l'issue des 9 ans du SDAP, offriront un service de substitution qui pourra être Accès TER. Les haltes ne sont pas concernées par cette obligation.

Par ailleurs, la nouvelle réglementation n'impose pas de mettre en place un service de substitution dans les gares qui seront déclarées accessibles, considérant que l'accessibilité en autonomie est assurée par les solutions techniques (ascenseurs, quais rehaussés...).

A minima, les mesures de substitution seront donc déployées à l'issue des 9 ans dans les gares régionales déclarées non accessibles. Néanmoins, dans la continuité de ce qui a été initié dans le cadre de l'expérimentation d'Accès TER, le déploiement de ce service dans certaines gares déclarées accessibles ainsi que dans certaines haltes déclarées accessibles ou non, sera probablement proposé.

Cette programmation et ces mesures seront à discuter dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du SDAP.

6. L'information

L'information relative aux services de transport public accessible à toutes les formes de handicap est apportée par :

- les agents aux guichets dans les gares et les autres points de vente,
- les réseaux de professionnels et d'associations avec lesquels nous travaillons, notamment dans le cadre des réunions de concertation,
- les sites internet dédiés au transports, et plus précisément pour le service TER en Bretagne : www.ter.sncf.com/bretagne, et www.breizhgo.com

www.ter.sncf.com/bretagne est le site d'information du réseau TER breton (lignes ferroviaires et lignes routières TER). Il est conforme aux prescriptions du Référentiel Général pour l'Accessibilité des Administrations « RG AA ». Ce référentiel s'intéresse entre autres à l'ergonomie du site, aux contrastes et à la taille des caractères utilisés.

[breizhgo.com](http://www.breizhgo.com) est le site qui regroupe toute l'information de 25 réseaux de transports publics bretons : horaires, tarifs, parking relais, itinéraires à pied et à vélo. Ce site a été réalisé en concertation avec des représentants de l'association « Collectif handicap 35 ». Ce site respectera le référentiel RG AA en 2016, le travail est en cours.

Par ailleurs, les sites nationaux de SNCF : accessibilite.sncf.com, gares-sncf.com et voyages-sncf.com respecteront également le référentiel RG AA en 2016.

Partie 3 : SDAP routier

La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite loi « NOTRe ») a été promulguée le 07 août 2015. Elle prévoit le transfert des compétences en matière d'organisation des transports interurbains par cars et des transports scolaires, des Départements vers les Régions, respectivement au 1^{er} janvier 2017 et au 1^{er} septembre 2017. Le SDAP de la Région Bretagne ne tient pas compte à ce jour de ce transfert de compétences qui interviendra après les

échéances réglementaires de formalisation des SDAP par les différentes Autorités Organisatrices de Transports, et notamment les Départements. Toutefois, les Départements bretons ont été associés à la concertation conduite par la Région Bretagne pour l'élaboration du SDAP, et seront associées au suivi de la démarche.

1. Présentation du service

DESCRIPTION DU RESEAU, ELEMENTS DE FREQUENTATION

Le réseau routier est composé de 6 lignes, desservant 80 points d'arrêt, pour environ 470 000 voyages annuels, soit environ 1400 voyages quotidiens. Ces lignes sont toutes en correspondance avec le réseau ferroviaire.

L'exploitation de ces 6 lignes routières sous responsabilité de la Région est, soit déléguée à SNCF (qui passe ensuite un contrat avec un autre transporteur), dans le cadre de la convention TER, soit déléguée à d'autres exploitants via des délégations de service public (DSP).

Les lignes exploitées par SNCF, appelées « lignes TER », avec leur fréquentation annuelle (pour l'année 2014) :

- Carhaix-Rosporden (39 200 voyages)
- Morlaix-Roscoff (19 400 voyages)
- Fougères-Laval (14 500 voyages)

Les lignes exploitées par d'autres transporteurs, appelées « Lignes Routières Régionales » (LRR), avec leur fréquentation annuelle (pour l'année 2014) :

- St Brieuc-Pontivy-Vannes/Lorient, appelée « Nord-Sud » : 174 500 voyages
- Rennes-Pontivy : 108 500 voyages
- Rennes-Dol-Le Mont : 110 000 voyages

NB : les lignes routières régionales Rennes-Loudéac et St Brieuc-St Malo, co-gérées avec les Départements d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor ne sont pas reprises dans le présent document. Elles figureront aux SDAP desdits Départements.

LE MATERIEL ROULANT

En situation normale, tous les cars utilisés sur ces lignes sont équipés de plates-formes élévatrices permettant de se poser sur tout type de surface plane stabilisée, avec ou sans quais. Dans les faits, ce dispositif permet donc de prendre en charge les usagers en fauteuil roulant sur un grand nombre de points d'arrêt, même très sommairement aménagés. Les difficultés principales sont de pouvoir assurer cette prise en charge dans les meilleures conditions de sécurité (lorsque qu'il n'y a pas de quai par exemple), et dans un minimum de temps pour garantir l'horaire d'arrivée et la correspondance. A titre indicatif, environ 20 minutes sont nécessaires pour la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant dans un car (10 minutes à la montée, puis 10 minutes à la descente).

Par ailleurs, à cette plate-forme élévatrice s'ajoutent d'autres équipements en faveur de l'accessibilité (marches contrastées, barres de maintien, touche d'appel à effleurement, système de fixation du fauteuil roulant dans le cars...).

Enfin, un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs « SAEIV », équipe tous les véhicules. Il s'agit d'un écran donnant une information sonore et visuelle sur le déroulement du voyage, en temps réel.

STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU

Comme le service TER ferroviaire, le service offert par les lignes routières TER et régionales est partie intégrante du projet Bretagne à Grande Vitesse, la dynamique est la même.

Les infrastructures, moins lourdes que le ferroviaire, évoluent avec la volonté de l'ensemble des partenaires (les Départements, les Communes, et la Région) de sécuriser les points d'arrêt et d'améliorer leur accessibilité pour tous.

Le parc matériel est déjà au meilleur niveau avec des véhicules récents, respectant les normes actuelles. Ce parc continuera d'évoluer avec l'évolution des normes et le renouvellement des véhicules. Les cars utilisés étant tous équipés d'une plate-forme élévatrice, la prise en charge des personnes en fauteuil roulant est très souvent possible, même lorsque l'arrêt ne dispose pas de quais. Il s'agit donc souvent de sécuriser les points d'arrêt en réalisant les aménagements adaptés, respectant les normes en termes d'accessibilité (pente du sol, revêtement du sol, largeur de cheminement...).

Le travail d'analyse des conditions d'accessibilité des points d'arrêt routiers est à partager avec les autres autorités organisatrices de transport et maîtres d'ouvrage potentiels : les Départements, Intercommunalités et les Communes. Il s'agit d'une réelle opportunité pour mieux structurer nos réseaux, sécuriser et pérenniser les points d'arrêt majeurs, en concertation avec nos partenaires.

Dans la mesure où toutes les lignes sont en correspondance avec le train, un dispositif de réservation obligatoire est nécessaire pour les personnes usagers en fauteuil roulant. En effet, la réservation permet au transporteur d'anticiper le temps nécessaire à ce type de prise en charge (10 minutes à la montée), et ainsi garantir l'horaire prévu à tous les voyageurs. La réservation permet aussi au conducteur de vérifier que la plate-forme fonctionne correctement. Enfin, les cars n'étant équipés que d'un seul emplacement UFR, il convient de garantir qu'il n'est pas déjà utilisé.

Bien entendu, comme pour le ferroviaire, la continuité de la chaîne de déplacement est ici aussi examinée de près. Lors des projets de d'aménagement, le point d'arrêt et son environnement seront étudiés. Si par exemple le point d'arrêt dispose d'un quai qualitatif répondant aux normes et prescriptions, l'accès à ce point d'arrêt devra être également accessible (existence de trottoirs et place de stationnement réglementaires,...). L'ensemble au final doit être cohérent et garantir sécurité, accessibilité et qualité.

2. Les points d'arrêt

IDENTIFICATION DES POINTS D'ARRETS A RENDRE ACCESSIBLES

De manière homogène au ferroviaire, les textes décrivent des critères d'identification de points d'arrêt prioritaires. Cette fois, les critères ne prennent pas en compte d'éléments de fréquentation, ils s'intéressent à l'importance des communes ou hameaux desservis (+1000 habitants), au caractère multimodal (si l'arrêt est desservi par d'autres réseaux de transport publics) et un critère de proximité de « pôle générateur de déplacement dans un rayon de 200 m » est introduit.

L'analyse des 80 points d'arrêt de nos lignes routières régionales et TER fait ressortir 46 arrêts prioritaires, dont les caractéristiques doivent permettre la prise en charge des PMR dans nos cars, dans un délai maximum de 6 ans.

Parmi ces 46 points d'arrêt, 12 se trouvent sous la responsabilité du Conseil Régional.

Ce travail d'analyse des points d'arrêt routier, à partager avec les Départements et avec les Communes concernées, est une réelle opportunité pour mieux structurer nos réseaux, sécuriser et pérenniser les points d'arrêt majeurs, en concertation avec nos partenaires. Le délai d'élaboration du SDAP étant très court, nous pourrions juste initier ce travail dans le cadre de la construction du SDAP, pour le poursuivre et l'affiner ultérieurement.

Les 12 points d'arrêt routiers prioritaires du schéma régional			
Gare	Département	Fréquentation Quotidienne	Critères retenus
Saint Pol de Léon Gare	29	25	critère population

Roscoff Gare	29	50	critère population et multimodalité
Gourin Centre	56	80	critère population
Guiscriff Centre	56	10	critère multimodalité
Kernevel Rospor-den	29	1	critère population
Loudéac ZI Sud	22	3	critère « pôle générateur de déplacement »
Saint Gonnery La Barrière	56	35	critère multimodalité
Saint Gérard Bel Air	56	2	critère population
Pontivy Gare	56	150	critère population et multimodalité
Josselin Place du 18 juin	56	25	critère population
Ploermel Place Jean Paul II	56	70	critère population
Guer	56	65	critère multimodalité

3. La programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêt identifiés dans le SDAP Régional

Programmation des points d'arrêt routiers réglementaires du schéma régional

Gare	Départ.	Commentaires	Estimation financière (En milliers d'€HT)	Cofinanceurs potentiels (pour l'Etat, fonds AFITF*)	1e période de 3 ans			2e période de 3 ans
					2 016	2017	2018	2019 - 2021
Saint Pol de Léon Gare	29	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20	La Région, le Département, la Ville et l'intercommunalité				20

Ros-coff Gare	29	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20
Gourin Centre	56	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20
Guis-criff Centre	56	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20
Kerne-vel Rosporden	29	Projet à étudier par la Ville de Rosporden	20			20		
Lou-déac ZI Sud	22	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20
Saint Gonnery La Barrière	56	Projet d'aménagement de la Ville, à préciser	20			20		
Saint Gérard Bel Air	56	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20

Pontivy Gare	56	Etude d'aménagement menée fin 2015 début 2016. Un projet d'aménagement devrait voir le jour ensuite. L'estimation de 50 000 € correspond à la part « accessibilité » d'un projet global important	50			25	25	
Josselin Place du 18 juin	56	Actuellement, pas d'aménagements qualitatifs spécifiques, mais prise en charge possible de personnes en fauteuil roulant	20					20
Ploerme Place Jean Paul II	56	Projet d'aménagement de la Ville, à préciser ultérieurement	20			20		
Guer	56	Point d'arrêt récemment aménagé, très bonne accessibilité Pas d'interventions à prévoir	0					

Au total, les investissements à prévoir dans les 6 années à venir représentent environ 250 k€.

L'estimation de 20 000 €/site est une estimation moyenne.

Cette liste et cette programmation d'investissements sont indicatives, elles pourront encore évoluer dans le temps en fonction des résultats de l'analyse plus fine des points d'arrêt mais aussi de l'évolution des lignes routières (évolution des besoins, transfert de compétences des Départements vers la Région en 2017).

Ces points seront traités dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du SDAP.

4. La formation

L'ensemble des personnels en contact avec le public est concerné par la formation spécifique à l'accueil et à la prise en charge des personnes à mobilité réduite. Pour le transport par car, il s'agit principalement des conducteurs. Chaque exploitant assure la formation de son personnel.

Les exploitants des lignes routières régionales et TER fournissent le même type de formations à leurs conducteurs. Il s'agit d'un module de formation d'une journée de 7h, elle est assurée par des formateurs internes ou externes aux compagnies de transport exploitantes ; ceci est rendu obligatoire dans les conventions de délégation de service public.

Les objectifs de ces formations sont : l'identification des différents types de handicaps, le rôle du conducteur dans l'accessibilité de la chaîne de déplacement, la connaissance des comportements rationnels à mettre en œuvre selon le type de handicap, la maîtrise des équipements embarqués, et la connaissance des procédures d'urgence.

Une fois formés, les agents bénéficient de mesures de maintien des connaissances, non formalisées.

A minima, tous les conducteurs affectés sur nos lignes routières sont déjà formés à la maîtrise des équipements embarqués (la plate-forme en particulier).

Tous les conducteurs auront bénéficié de la formation complète dans le délai du SDAP, soit 6 ans au maximum.

Ce point sera traité dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du SDAP.

Par ailleurs, ce module est désormais intégré et généralisé dans les cycles de formation initiale des nouveaux agents en contact avec la clientèle.

5. Les mesures de substitution

Le déploiement du service Accès TER est expérimenté aujourd'hui sur la ligne routière TER Fougères-Laval. Comme pour le ferroviaire, ce service est à expertiser pour bien le calibrer avant de le faire évoluer.

Sur les autres lignes il n'existe pas de service de substitution. Les personnes à mobilité réduite qui souhaitent voyager sur ces lignes, doivent préparer leur voyage en réservant à l'avance auprès du transporteur qui exploite la ligne.

6. L'information

L'information relative aux services de transport public accessible à toutes les formes de handicap est apportée par :

- les agents aux guichets dans les gares et les autres points de vente,
- les réseaux de professionnels et d'associations avec lesquels nous travaillons, notamment dans le cadre des réunions de concertation,
- les sites internet dédiés au transports, et plus précisément :

Pour les 3 lignes routières TER :

www.ter.sncf.com/bretagne, site d'information du réseau TER breton (lignes ferroviaires et les 3 lignes routières TER). Il est conforme aux prescriptions du Référentiel Général pour l'Accessibilité des Administrations « RG AA ». Ce référentiel s'intéresse entre autres à l'ergonomie du site, aux contrastes et à la taille des caractères utilisés.

pour les 3 lignes routières régionales :

www.st-brieuc-pontivy-vannes-lorient.fr, site d'information de la ligne routière régionale « Nord-Sud ». Ce site est conforme au référentiel RG AA

www.keolis-armor.fr/services-horaires/ligne-pontivy-rennes.html, site d'information de la ligne routière régionale « Nord-Sud ». Ce site est conforme au référentiel RG AA

<http://www.destination-montsaintmichel.com>, site d'information de la ligne routière régionale Rennes-Le Mont Saint Michel. Ce site est conforme au référentiel RG AA

et comme, et cité précédemment pour le ferroviaire, www.breizhgo.com (RG AA en 2016).

Partie 4 : synthèse et suite

Depuis 2008, les réseaux de transport du Conseil régional de Bretagne ont connu un fort développement, et une modernisation qui bénéficie à tous.

Le chantier de la mise en accessibilité de ces réseaux est encore long, mais la dynamique engagée se poursuit autant sur les points d'arrêts que sur le matériel roulant et les services.

Ce travail est à poursuivre collectivement, pour bénéficier de l'expertise de tous et pour avancer sur les questions de multimodalité, toujours dans une logique de continuité de la chaîne des déplacements.

Le SDAP régional comporte encore un certains nombres d'inconnues qui seront à lever dans le temps. Il s'agit d'une feuille de route, d'un document vivant qui nécessitera d'être précisé lors de sa mise en œuvre.

La mise à jour du SDAP régional et l'évaluation de sa mise en œuvre seront organisées périodiquement.

Envoyé en préfecture le 20/10/2015

Reçu en préfecture le 20/10/2015

Affiché le

ID : 035-233500016-20151016-15_DITMO_SAG_02-DE

La réglementation impose de réaliser un point de situation à la fin de la première année, puis de réaliser un bilan des actions effectuées à l'issue de chaque période intermédiaire.