

SHEMA **D**IRECTEUR **D'**AACCESSIBILITE –
AGENDA **D'**AACCESSIBILITE **P**ROGRAMMEE

**DES SERVICES ROUTIERS REGIONAUX DE
TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS**

PERIMETRE BOURGOGNE

Sommaire

•	PREAMBULE	3
•	PARTIE I. ELEMENTS DE CONTEXTE ET DE CADRAGE	5
I.	LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE.....	5
a.	<i>Contexte réglementaire</i>	5
b.	<i>Nouveau contexte institutionnel d'une seule Région Bourgogne Franche-Comté en charge de toutes les liaisons routières interurbaines</i>	6
II.	LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SDA AD'AP VOLET ROUTIER.....	6
a.	<i>Méthodologie</i>	6
b.	<i>Consultation et réunion de concertation</i>	11
III.	DIAGNOSTIC DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	17
a.	<i>Description du réseau régional de transport de voyageurs sur le périmètre Bourgogne</i>	17
b.	<i>Description du matériel roulant routier</i>	27
c.	<i>Description des points d'arrêt routiers</i>	27
d.	<i>Bilan de l'accessibilité des services de transport routier</i>	27
IV.	ORIENTATIONS FONDAMENTALES.....	28
a.	<i>Identification des points d'arrêt routiers prioritaires</i>	28
b.	<i>Identification des demandes de dérogation et des impossibilités techniques avérées</i>	42
c.	<i>Cas des régions limitrophes</i>	49
•	PARTIE II. FICHES ACTIONS	50
•	PARTIE III. MODALITES DE PROGRAMMATION ET DE FINANCEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS PRIORITAIRES	64
I.	PROGRAMMATION DES TRAVAUX	64
II.	MODALITES DE FINANCEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS PRIORITAIRES	64
	65
•	PARTIE IV. MODALITES DE SUIVI ET D'EVALUATION	67
I.	GOUVERNANCE.....	67
II.	MODALITES DE MISE EN OEUVRE	68
III.	MODALITES DE SUIVI ET D'ACTUALISATION	68
•	PARTIE V. PRESENTATION PAR DEPARTEMENT	69
I.	DEPARTEMENT DE COTE D'OR.....	69
II.	DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	73
III.	DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	78
IV.	DEPARTEMENT DE L'YONNE	83
•	GLOSSAIRE	88
•	TABLE DES ILLUSTRATIONS	89
•	ANNEXE 1 : COURRIER PREFET DU DOUBS DU 6 JANVIER 2017	92
•	ANNEXE 2 : SCHEMA LIGNE 8 CORBIGNY/AVALLON-AUXERRE DU TER EX BOURGOGNE	94
•	ANNEXE 3 : REFERENTIEL D'AMENAGEMENT DES POINTS D'ARRET	95
•	ANNEXE 4 : EXEMPLE FICHE TYPE ARRET ROUTIER PRIORITAIRE	151
•	ANNEXE 5 : COMPTE-RENDUS DES COMITES DE SUIVI	156
•	ANNEXE 6 : COMPTE-RENDUS DES REUNIONS DE CONCERTATION	167
•	ANNEXE 7 : PRESENTATION DU SERVICE DE TAD LISA	179
•	ANNEXE 8 : ETAT DES LIEUX DES MATERIELS ROULANTS ROUTIERS	180
•	ANNEXE 9 : EXEMPLE FORMATION DES PERSONNELS DES DIFFERENTS TRANSPORTEURS ...205	

■ Préambule

Suite à la parution de **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, la Région Bourgogne devenue la Région Bourgogne-Franche-Comté depuis le 1er janvier 2016, s'est engagée dans la démarche d'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'Ap), permettant la mise en accessibilité de points d'arrêt prioritaires dans un délai de 6 ans maximum pour les services routiers et dans un délai de 9 ans maximum pour les services ferroviaires.

Les élus régionaux ont approuvé la démarche d'élaboration de ce schéma ainsi que le processus de concertation issu de l'ordonnance du 26 septembre 2014, lors de **l'Assemblée plénière du 12 et 13 janvier 2015**.

Pour les services de transport ferroviaires, le schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs - Agenda d'accessibilité programmée (2015-2024) a été adopté par le conseil régional le 14 septembre 2015 et approuvé par arrêté préfectoral n°636 du 4 mars 2016. Il prévoit l'aménagement des douze gares prioritaires relevant du schéma régional tandis que l'accessibilité des autres gares est assurée par l'assistance humaine et les services de substitution (service Accès TER).

Pour les services de transport routiers, le schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée, a bénéficié d'une prorogation de délai de dépôt d'un an qui s'est terminée le 27 septembre 2016. Ce délai supplémentaire n'a pas permis de finaliser ce schéma. Après échange avec les services de l'Etat, en application du II de l'article R. 1112-18 du Code des transports, il a été demandé à la région de soumettre un projet modifié sur le périmètre ex-Bourgogne.

Dans cet objectif, la Région a missionné **un bureau d'étude pour actualiser et finaliser le SDA Ad'AP routier sur le périmètre de la région Bourgogne-Franche-Comté**, en intégrant les évolutions de l'offre TER et le transfert de compétence des services de transport routiers interurbains départementaux vers la région au 1^{er} janvier 2017 (nommés dorénavant Unités Territoriales).

En conséquence, conformément à la demande de la Direction départementale des territoires du Doubs par courrier du 6 janvier 2017 et suite aux éléments remis par le bureau d'étude, le présent SDA Ad'Ap des services de transport routiers a été établi.

Il comprend :

- **Les éléments de contextes institutionnels et réglementaires**
- **La présentation du service de transport routier régional** nouvellement nommé Mobigo et qui comprend les ex lignes régionales TER Bourgogne et ex lignes départementales (Transco, CD 58, Buscéphale et TransYonne)
- **La liste des points d'arrêt prioritaires et des chefs de file associés** au regard des évolutions d'offre et des évolutions institutionnelles
- **L'état des lieux des arrêts prioritaires** et les caractéristiques associées, les travaux à mener pour les rendre accessibles.
- **Les demandes de dérogation** motivées par impossibilités techniques avérées et la présentation des mesures de substitutions associées.

- **La programmation** présentant sur chacune des deux périodes de trois ans et sur chaque année, le début et la fin prévisionnelle des actions pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers prioritaires.
- **L'estimation financière de la mise en accessibilité** de l'ensemble du service ainsi que la répartition de ces coûts et les concours financiers prévus des différents financeurs ou à défaut les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer.
- **Les modalités de mise en œuvre** pour la réalisation des travaux et leur financement.
- **Le volet formation des personnels** en contact avec le public
- **Les modalités de suivi**, ainsi que celles de son actualisation.
- Les mesures pour faciliter **l'information des usagers et les procédures de signalement** d'un défaut d'accessibilité

PROJET

PARTIE I. Eléments de contexte et de cadrage

I. Le contexte institutionnel et réglementaire

a. Contexte réglementaire

La loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoyait une mise en accessibilité totale des services de transport, dans un délai de 10 ans, soit le 13 février 2015. Cette loi instaurait aussi l'outil permettant de planifier cette mise en accessibilité du réseau de transport : le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité (SDRA), approuvé par les élus de l'ex Région Bourgogne en juin 2008. Ce document prévoyait la mise en accessibilité de 36 gares sur le territoire, mais aussi d'améliorer toute la chaîne de déplacement, de l'arrivée à la gare jusqu'à l'embarquement dans le train, impliquant l'information voyageurs, l'achat du titre de transport, l'accès au quai et au train. **Ce schéma n'intégrait pas les services routiers de transports de voyageurs TER Bourgogne.**

Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport, les objectifs de mise en accessibilité totale des services de transport n'ont pas pu être réalisés avant la date prévue par la loi du 11 février 2005. Afin de poursuivre la mise en accessibilité des transports, mais aussi de la société française dans son ensemble, la Sénatrice Claire-Lise Champion s'est vu confier la rédaction d'un rapport « Réussir 2015 : Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics » dans lequel plusieurs propositions étaient formulées.

La proposition retenue par le Premier ministre, après consultation du Conseil national consultatif des personnes handicapées, est celle de rendre possible le report de l'échéance de février 2015, par l'élaboration et la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP). Ce schéma a pour objectif d'établir une véritable programmation des actions de mise en accessibilité, dans un délai donné, en recueillant les engagements techniques et financiers de tous les partenaires associés.

Le SDA Ad'AP, issu de l'ordonnance 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 est le dispositif qui permet de poursuivre ou de réaliser les travaux de mise en accessibilité après 2015 dans un délai de 6 ans pour le transport routier interurbain et de 9 ans pour le transport ferroviaire. Afin de garantir l'effectivité de cette mise en accessibilité, l'obligation de mise en accessibilité concerne les points d'arrêt prioritaires.

QUATRE DECRETS PRINCIPAUX VIENNENT COMPLETER CETTE ORDONNANCE

- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs
- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée
- Décret n°2014-1326 du 5 novembre 2014 modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public
- Décret n°2014-1327 du 5 novembre 2014 relatif à l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.

C'est donc en prenant comme référence notamment ces différents textes que la Région Bourgogne-Franche-Comté a fait le choix d'élaborer son SDA Ad'AP des services routiers régionaux, en associant les partenaires techniques et financiers ainsi que les associations représentant les usagers et les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

b. Nouveau contexte institutionnel d'une seule Région Bourgogne Franche-Comté en charge de toutes les liaisons routières interurbaines

Parallèlement aux textes sur l'accessibilité, le contexte institutionnel a également évolué durant l'année 2015 et notamment au niveau de l'organisation des transports.

Dans un premier temps, la **loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des Régions**, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral est entrée en vigueur au 1er janvier 2016 avec la fusion des deux Régions Bourgogne et Franche-Comté (art. 1er, § I. 2). C'est donc la nouvelle Région Bourgogne Franche-Comté qui doit poursuivre l'élaboration ainsi que la mise en œuvre des SDA Ad'AP sur les deux périmètres.

Autre loi venue modifier le cadre législatif, la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui a engendré **le transfert des départements aux régions des transports routiers interurbains de voyageurs au 1er janvier 2017** et des transports scolaires au 1er septembre 2017. Les principales dispositions du texte en matière de transport sont les suivantes :

- La compétence service de transports routiers interurbains de voyageurs, y compris le transport à la demande, est transférée des départements aux régions, à l'exception du transport des élèves handicapés.
- La compétence transports scolaires est transférée des départements aux régions. Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la Région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, des Syndicats Mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

II. La démarche d'élaboration du SDA Ad'AP volet routier

a. Méthodologie

i. L'engagement de la Région dans la démarche SDA Ad'AP

Dès la publication des textes de loi, l'ex Région Bourgogne s'était engagée dans la démarche de réaliser un SDA Ad'AP pour les services publics de transport régionaux ferroviaires dont la version définitive a été adoptée le 14 septembre 2015 et approuvée par arrêté préfectoral n°636 du 4 mars 2016.

Pour les services routiers, un délai supplémentaire fondé sur des difficultés techniques liées à son élaboration avait été accordé à l'ex région Bourgogne par arrêté du Préfet de Côte d'Or du 23 septembre 2015.

En conséquence, le SDA Ad'AP volet routier a été adopté le 14 octobre 2016 par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté et devait faire l'objet d'un dépôt de pièces complémentaires avant le 31 décembre 2017, en vertu de l'article R. 1112-18 du code des

transports, conformément au courrier du préfet du Doubs, adressé à la région le 6 janvier 2017 (Cf. annexe 1).

Toutefois, comme dans les autres Régions, le volet routier de ce schéma n'a pu être finalisé dans le temps imparti pour les raisons suivantes :

- **Pas de référentiel robuste** pour consolider les coûts, et de l'aveu même des experts du Ministère de l'écologie et du développement durable et de l'environnement (MEDDE) : « on ne peut pas parler d'« aménagement idéal » type, car chaque aménagement de point d'arrêt devra s'adapter à la configuration, aux spécificités et aux problématiques de chaque site et du matériel roulant qui le dessert. » (Le SDAP - Guide méthodologique d'élaboration, Cerema, avril 2015).

En outre la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) a reconnu elle-même que « le Cerema est mandaté pour déterminer si ses recommandations (établies pour le guide « Bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous » de 2001) sont toujours d'actualité (notamment pour les points d'arrêt ruraux) et si la réglementation « voirie » devait être ajustée. » (Actes d'une rencontre en mars 2015 entre DMA, DREAL, DDT, actualisés en juillet 2015).

- **Un contexte législatif non stabilisé** : schéma élaboré sans pouvoir prendre en compte le projet de loi portant la nouvelle organisation du territoire de la République (NOTRe), dont les conséquences en termes de choix quant au transfert de compétences du transport routier de voyageurs et de scolaires pouvaient conduire à modifier le présent volet routier.

Dans un premier temps, la Région Bourgogne Franche-Comté s'est focalisée sur l'identification des arrêts routiers prioritaires au sens du décret n°2014-1323, **pour les arrêts routiers desservis par TER Bourgogne, ainsi que sur la définition du chef de file** en anticipant les transferts de compétences de la loi NOTRe, en cas d'arrêt commun avec un département.

Ce sont 93 points d'arrêt routiers, desservis à l'époque par les lignes TER de l'ex Région Bourgogne, **qui ont été identifiés comme prioritaires**. L'évaluation des coûts de mise en accessibilité de ces 93 arrêts n'a pas été réalisée.

Toutefois la région Bourgogne-Franche-Comté a traité à part la ligne n°8 Corbigny/Avallon-Auxerre du TER ex Bourgogne (Cf. annexe 2) en engageant l'aménagement global des 16 points d'arrêt routiers de cette ligne pour un montant de travaux estimé à 116 300 €HT comprenant la mise en accessibilité de cinq points d'arrêts prioritaires pour environ 45 000 €HT.

Dans un deuxième temps, la Région Bourgogne-Franche-Comté missionne dès 2016 une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la finalisation de son SDA Ad'AP volet routier. L'objectif est d'obtenir une vision exhaustive cohérente et partagée sur le nouveau périmètre géographique et sur le nouveau périmètre de compétence en matière de transport à compter de janvier 2017.

ii. Réalisation du SDA Ad'AP volet routier: une démarche étude

Une consultation a été lancée pour une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à l'élaboration du volet transports routiers de voyageurs du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée sur le périmètre bourguignon et à l'actualisation sur le périmètre franc-comtois. Cette mission a débuté en décembre 2016.

PHASE 1 – ACTUALISER LA LISTE DES ARRÊTS ROUTIERS PRIORITAIRES AVEC IDENTIFICATION DES CHEFS DE FILE

La première phase a permis de disposer d'une liste exhaustive des arrêts routiers dits prioritaires au sens du décret n° 2014-1323 et les chefs de files en intégrant :

- Les arrêts routiers du réseau TER Bourgogne
- Les arrêts départementaux des lignes interurbaines départementales (Transco, CD 58, Buscéphale et TransYonne) qui ont été transférées à la Région au 1er janvier 2017, en application de la loi NOTRe.
- Les résultats de l'AMO desserte et particulièrement les points d'arrêt routier susceptibles d'être confortés dans leur caractère prioritaire au sens réglementaire.

Cette phase a associé, en tant que de besoin, les autorités organisatrices de la mobilité et les Unités Territoriales concernées.

PHASE 2 – CREER UN REFERENTIEL D'AMENAGEMENT POUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊTS ROUTIERS PRIORITAIRES EN BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

La seconde phase a consisté à établir un référentiel d'aménagement afin de pouvoir programmer les phases travaux et consolider les coûts.

A ce jour, il n'existe pas de référentiel d'aménagement des arrêts routiers. Le CEREMA est mandaté au niveau national pour déterminer si les recommandations établies dans le guide « bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous » publié en 2001 sont toujours d'actualité et si la réglementation voirie doit être ajustée.

Les objectifs de cette phase ont été les suivants :

- Rappeler les normes définies dans la législation et la réglementation s'appliquant aux points d'arrêt routier (normes d'accessibilité et de sécurité routière) ;
- Proposer un référentiel d'aménagement des arrêts routiers en « catégorisant des niveaux de performance et de confort » avec une montée en gamme progressive afin d'obtenir un guide d'aménagement pour chaque typologie d'arrêt (urbain / interurbain), que ce soit pour des arrêts non prioritaires ou des arrêts prioritaires ;
- Evaluer des coûts estimatifs par arrêts type et contrainte de travaux.

Le référentiel rappelle les différents types de handicaps existants : moteur, visuel, auditif et cognitif. L'objectif est d'appréhender comment ces personnes fonctionnent et quels sont leurs besoins. La nature et le degré des déficiences étant très variable, des exemples de types de handicaps ont été donnés.

A titre d'exemple, une personne aveugle de naissance, développe ses autres sens afin de se faire une représentation mentale des lieux et des trajets.

Ainsi, pour chacun de ces handicaps, il a été recensé : les difficultés en matière d'accessibilité, comment les personnes en situation de handicap peuvent s'aider elles-mêmes (utilisation d'un chien guide pour les aveugles) et comment l'aménagement des bâtiments et de la voirie les aide.

Ces informations ont permis de préparer la phase 3. Lors des visites sur le terrain, cela a permis de donner à la fois un niveau d'accessibilité sur un large plan, et en même temps de donner un niveau de sécurité des arrêts par rapport aux différents handicaps.

Le référentiel recadre les définitions générales. Sont rappelés les différents pouvoirs de Police de circulation, les types de voirie, les niveaux de fréquentation.

Il énonce des définitions sur les arrêts : la différence entre l'arrêt commercial et l'arrêt physique, l'aire et les types d'arrêts.

Les types d'arrêts sont détaillés : l'arrêt en pleine chaussée, en pleine voie, en avancée en encoche et avec un espace de substitution. Ces types d'arrêt ont été définis, et leurs avantages et leurs inconvénients ont été répertoriés.

Les éléments qui composent l'arrêt : les bordures, les hauteurs de quai, le zigzag, les pentes et les dévers, l'évacuation des eaux pluviales. Ici, ces éléments sont réglementaires, ils sont rappelés dans ce document.

Les différents véhicules existants ainsi que leurs dimensions.

Pour compléter les schémas établis par le CEREMA, des schémas ont été dessinés pour répondre aux besoins de la Région Bourgogne Franche-Comté et ont permis :

- de cadrer des dimensions de quai minimum ;
- de lister les équipements du quai nécessaires (bande de guidage, bande d'éveil à la vigilance) ;
- d'alimenter la phase suivante à savoir les diagnostics des arrêts prioritaires.

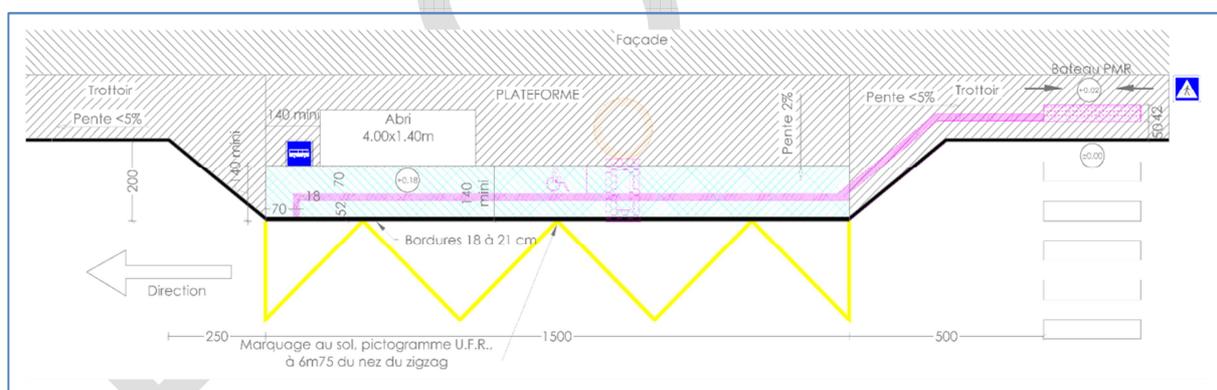


Figure n°1 : Schéma d'aménagement point d'arrêt

Le référentiel produit dans le cadre de cette étude est disponible en annexe 3.

PHASE 3 - ETUDE OPERATIONNELLE SUR LES ARRETS ROUTIERS PRIORITAIRES

La troisième phase a consisté à établir une étude de chaque point d'arrêt routier prioritaire des réseaux TER et ex lignes départementales de la Région.

Pour les arrêts prioritaires dont la Région est assurément chef de file, une fiche d'état des lieux a été créée (Cf. annexe 4). Elle est composée des éléments suivants :

1. une carte d'identité de l'arrêt

- Le nom de l'arrêt, son numéro identifié et son code ID (pour les arrêts en lien avec une base SIG) ;
- Sa position géographique : commune, code postal, code commune, adresse, coordonnées GPS, plan de situation et plan de cadastre ;
- Les réseaux et les lignes qui desservent cet arrêt, le chef de file et le gestionnaire de voirie.

2. Les caractéristiques de l'arrêt

- Type de voirie, visibilité et vitesse pratiquée, trafic estimé ;
- Point d'arrêt : fréquentation, type d'aménagement.

Ces caractéristiques permettent d'évaluer le niveau de sécurité de l'arrêt. Les visites sur le terrain permettent de voir si le car doit faire des manœuvres dangereuses.

3. Une description de l'arrêt

- Accès à l'arrêt : conformité du passage piéton, trottoir existant, éclairage de la voirie, pente et dévers, présence éventuelle d'obstacle ;
- Signalisation : panneaux qui signalent l'arrêt et le zigzag ;
- Mobilier : dimensions, état, les informations et leur conformité ;
- Plateforme d'attente : dimensions, pentes et devers et équipements ;
- Réseaux existants : à partir d'une analyse visuelle, ils sont pris en compte pour être intégrés dans l'estimation finale.

Ces éléments permettent de mettre en valeur les points de non-conformité vis-à-vis du référentiel qui a été créé.

Note : l'éclairage de la voirie est visuellement évalué mais la conformité ne peut être établie qu'avec des relevés spécifiques.

4. Analyse de l'accessibilité du point d'arrêt

Par rapport aux quatre grands types de handicap existants (moteur, visuel, auditif et cognitif), un bilan est effectué sur le niveau d'accessibilité de l'arrêt et permet de dire si l'arrêt est aménageable sur le site ou non.

5. Impossibilités techniques avérées

Ici est décrit si l'arrêt est sujet à une impossibilité technique avérée, le type d'ITA et les moyens de substitution envisagés.

6. Description technique de l'aménagement à réaliser

Les types de points à aborder sont : le passage piéton, la liaison avec le cheminement, la signalisation de l'arrêt, le mobilier, les informations, le zigzag, l'implantation du quai, le revêtement du quai, les équipements du quai et les pentes.

Pour chacun de ces points un rappel de l'état des lieux est effectué, l'accent est mis sur ce qui est non conforme et une solution est proposée.

Si l'arrêt est déplacé, cette partie est complétée avec une photographie satellite et une photographie du lieu proposé prise pendant les visites.

Ce tableau est complété par un schéma type de l'arrêt pour décrire l'aménagement idéal préconisé. Des commentaires permettent de nuancer ce schéma, par exemple :

- dimensions du quai projet par rapport à l'état existant et ce qui est possible de réaliser ;
- le quai est passé en pleine voie ou laissé en encoche ;
- les coordonnées GPS de la position de l'arrêt s'il est déplacé.

Une estimation est réalisée. Le premier montant est global, le second montant correspond à ce qui relève du gestionnaire de voirie.

Pour les arrêts prioritaires dont la région n'est pas chef de file, seul l'état des lieux évaluant son niveau d'accessibilité, le mobilier et le type d'arrêt a été réalisé. L'objectif étant d'obtenir une vision exhaustive du niveau d'accessibilité d'une ligne et pouvoir en informer les voyageurs sur les sites d'information et de vente (calculateur d'itinéraire).

■ PHASE 4 – PROGRAMMATION DES TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET ROUTIER PRIORITAIRES A RENDRE ACCESSIBLES

La quatrième phase a permis d'établir un **calendrier des travaux, les estimations financières associées et la programmation budgétaire** sur la durée du SDA Ad'AP : deux périodes de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport routier public non urbain.

Dans cette phase, les **modalités de mise en œuvre des moyens de substitution** pour les arrêts prioritaires faisant l'objet d'une impossibilité technique avérée ont été également étudiées sur la base de plusieurs scénarii (quel procédé, estimations financières, plan de financement, ...).

■ PHASE 5 - EN FONCTION DU GESTIONNAIRE DE VOIRIE, DEFINITIONS DES MODALITES DE REALISATION

La dernière phase a permis d'établir **les modalités de mise en œuvre opérationnelle de la mise accessibilité des points d'arrêts** (modalité de financement, de réalisation et d'entretien), qui impliquent la participation de l'ensemble des acteurs et notamment les Unités Territoriales et les communes. En effet, la région n'est pas gestionnaire de voirie des points d'arrêt routier et la loi ne fixe pas un cadre de financement aux mesures de mise en accessibilités des réseaux de transports public.

Ces modalités peuvent différer en fonction du gestionnaire de voirie et du nombre de collectivités impliquées.

b. Consultation et réunion de concertation

Le décret n°2014-1323, ajoute l'article D. 1112-14 au chapitre II du titre 1er de la première partie du code des transports, qui indique que la Région « consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant [...] ».

Plusieurs réunions de présentation ont donc été organisées avec les parties prenantes afin de présenter la méthodologie et l'avancement du dossier, notamment sur l'identification des arrêts prioritaires au sens du décret n°2014-1323 et des coûts de réalisation. Ces réunions sont les suivantes :

- **Comité de suivi du SDA Ad'AP des 14 février et 22 novembre 2017** : au cours des comités de suivi, les modalités de réalisation du SDA Ad'AP routier, le diagnostic du réseau, le travail en cours sur l'état des lieux des points d'arrêt, la définition des chefs de file, les clés de financement, ont été présentés par les représentants de la Région aux membres de ce comité (Cf annexe 5).
- **Consultation auprès des parties prenantes** : L'ensemble des 4 Unités Territoriales ont été consultées ainsi que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et du transport (AOT), les services de l'Etat (directions départementales du territoire), les gestionnaires de voiries des grandes agglomérations. Cette consultation portait sur le projet de listes des points d'arrêt prioritaires, l'identification des chefs de file et le calendrier de programmation des travaux.
- **Réunion de concertation du 17 janvier 2018** : Les points inscrits à l'ordre du jour étaient les suivants : contexte, point d'avancement du SDA Ad'AP ferroviaire et SDA Ad'AP routier (présentation de l'étude, les points d'arrêt prioritaires, les chefs de file, proposition de clés de financement, coût de réalisation des travaux). Le compte-rendu de réunion est joint en annexe 6. La prochaine réunion de concertation se tiendra fin 2018 et sera centrée sur la présentation détaillée du volet routier. Au regard de ce qui sera dit par les représentants des associations, la Région se réserve le droit d'actualiser ce schéma lors du 1^{er} bilan.

Ces réunions et consultations avec les parties prenantes se poursuivront tout au long de la mise en œuvre du SDA Ad'Ap volet routier.

Les associations invitées à prendre part à la concertation sont celles qui ont été consultées lors de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité de 2015 et les antennes locales des associations qui constituent le comité national d'accessibilité de la SNCF. A cela s'ajoute, dans un souci de cohérence, des associations consultées précédemment par la Région Franche-Comté. Toutefois, on constate que les associations ont souvent fusionné, elles aussi, les antennes Bourgogne et Franche-Comté. Le tableau suivant indique les associations invitées à la concertation.

Type de handicap	Association	Description
HANDICAP VISUEL	Association Valentin Haüy (AVH)	<i>Lutter avec et pour les personnes déficientes visuelles pour la reconnaissance de leur droits, leur participation à part entière à la vie sociale et professionnelle, le développement de leur autonomie au quotidien, leur information et l'information du grand public sur la réalité du handicap visuel et les moyens de sa prévention.</i>
	Association Les yeux en promenade	<i>Accompagnement des personnes déficientes visuelles au travers des activités ou des aides ponctuelles.</i>
	Association Voir ensemble	<i>Association d'utilité publique pour la promotion et le bien-être intellectuel, social, moral, culturel, matériel des personnes aveugles et mal-voyantes.</i>

Type de handicap	Association	Description
HANDICAP MOTEUR	Association des Paralysés de France (APF)	<i>Défendre la participation pleine et entière des personnes handicapées et de leur famille dans la société.</i>
	Association Française contre les Myopathies (AFM)	<i>Vaincre les maladies neuromusculaires et faire de la citoyenneté des personnes en situation de handicap une priorité et une réalité. Initier et soutenir des démarches innovantes pour mieux répondre aux besoins en matière d'accompagnement et de compensation du handicap.</i>
HANDICAP AUDITIF	Union régionale des associations de parents d'enfants déficients auditifs (URAPEDA)	<i>Faciliter l'intégration des personnes sourdes et malentendantes en milieu ordinaire par le biais de la compensation langagière. Engagement pour œuvrer pour le respect de l'autonomie des personnes, le droit à l'égalité des chances, la non-discrimination, le respect du choix du mode de communication, la prise en compte individuelle de la personne et de son projet.</i>
	Union Nationale pour l'Insertion Sociale du Déficient Auditif (UNISDA)	<i>Défend le droit des personnes sourdes ou malentendantes d'accéder à l'autonomie et d'exercer leur rôle de citoyen.</i>
HANDICAP PSYCHIQUE ET MENTAL	Union Régionale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis (URAPEI)	<i>Favoriser l'insertion des personnes handicapées mentales et leur permettre ainsi de vivre dignement avec et parmi les autres.</i>
	Union nationale des amis et familles de malades mentaux (UNAFAM)	<i>Association reconnue d'utilité publique, qui accueille, écoute, soutient, forme, informe et accompagne les familles et l'entourage de personnes vivant avec des troubles psychiques</i>

Type de handicap	Association	Description
PERSONNES AGEES	Conseils Départementaux de la Citoyenneté et de l'autonomie (CDCA)	<i>Instance consultative, de dialogue, d'information et de conseil placée auprès du Président du Conseil Départemental afin de renforcer la participation des personnes à l'élaboration des politiques publiques du handicap et de la vieillesse. Le CDCA donne son avis sur les sujets concernant les personnes âgées et les personnes handicapées.</i>
	AgeVillagePro	<i>Agevillage.com, magazine Internet d'information, soutient et conseille les personnes qui vieillissent, leurs familles, leur entourage. Constituée de journalistes, de consultants, l'équipe met en ligne chaque semaine, depuis 2000, toutes les actualités sur le grand-âge, informe sur les services qui aident à rester autonome et accompagnent les handicaps, les fragilités.</i>
	Centre d'Information et de Conseil sur les Aides Techniques (CICAT)	<i>Répondre à un besoin d'information et de conseil sur les différentes aides techniques en faveur des personnes handicapées ou âgées tels que le matériel (fauteuil roulant, canne, domotique...), l'accessibilité et l'adaptation du logement etc</i>
	Union Française des retraités (UFR)	<i>Organisations de retraités, regroupant de nombreuses associations nationales, locales et professionnelles, pour être en mesure de peser plus efficacement sur les Pouvoirs Publics, pour défendre les intérêts de leurs adhérents.</i>

Type de handicap	Association	Description
TOUS HANDICAPS	Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés (FNATH)	<i>Défendre les droits des victimes d'accidents au travail. Association de défense de tous les accidentés de la vie, des malades, invalides et handicapés. Soutien, réconfort, conseils et assistance aux accidentés aide à repartir dans la vie sociale et professionnelle.</i>
	Association pour Adultes et Jeunes Handicapés (APAJH)	<i>Prise en compte de tous les handicaps, création et gestion de structures d'accueil et d'accompagnement les plus ouvertes possibles; accessibilité de la cité et de toutes ses activités sans exclusion aucune; intégration la plus large possible (scolaire, sociale et professionnelle)</i>
	Association Handirail	<i>Association Nationale des Cheminots Concernés par le Handicap</i>
	Comité régional Handisport	<i>L'objectif principal de la Fédération Française Handisport est de rendre accessible au plus grand nombre le sport pour les personnes handicapées.</i>
	Groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques (GIHP)	<i>Association œuvrant pour l'intégration de personnes handicapées dont les actions ont pour but l'insertion des personnes handicapées dans un cadre de vie ordinaire.</i>
	Association départementale des amis et parents d'enfants inadaptés (ADAPEI)	<i>Association de représentation et de défense des intérêts des personnes handicapées et de leurs familles</i>

Type de handicap	Association	Description
AUTRES ASSOCIATIONS OU ORGANISMES	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)	<i>Association de consommateurs agissant pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains; pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées; etc.</i>
	Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT)	<i>Sensibilisation des professionnels du tourisme et du grand public à l'accueil des personnes en situation de handicap (équipements de tourisme et de loisirs); mise en œuvre et gestion de dispositifs permettant la promotion des politiques favorisant cet accueil</i>
	Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées (AGEFIPH)	<i>L'AGEFIPH a pour missions de favoriser l'insertion professionnelle et le maintien dans l'emploi des personnes handicapées.</i>
	Association des Personnes de Petite Taille (APPT)	<i>Veille médicale, soutien psychologique et administratif, sensibilisation de la société, promotion et insertion des personnes de petite taille dans la vie quotidienne</i>
	Centre régional d'études, d'actions et d'informations (CREAI)	<i>Organisme engagé au service de l'intérêt général en faveur des personnes en situation de vulnérabilité, dans les secteurs social, médico-social et sanitaire.</i>
	Maison départementale des personnes handicapées (MDPH)	<i>Lieu unique dans chaque département pour faciliter les démarches des personnes handicapées. Assure des missions d'accueil, d'information et de conseil pour les personnes handicapées et leurs familles.</i>
	Comité pour le Droit au Travail des Handicapés et l'Égalité des Droits (C.D.T.H.E.D)	<i>Défense des intérêts matériels et moraux des personnes handicapées, malades ou âgées et de leurs familles.</i>

Tableau n°1 : Liste des associations consultées pour l'élaboration du SDA Ad'AP

Par ailleurs, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les représentants des Unités Territoriales ainsi que les DDT étaient aussi systématiquement conviés aux réunions.

LES COLLECTIVITES OU SONT IMPLANTEES LES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES

Les autres Autorités organisatrices de la mobilité ont été impliquées dans l'élaboration du SDA Ad'AP afin de s'assurer :

- D'une bonne cohérence des démarches de l'ensemble des acteurs,
- D'une vision partagée sur la répartition des rôles des acteurs en particulier pour le financement des aménagements des points d'arrêts.

La liste des arrêts prioritaires a ainsi été envoyée à certaines Autorités Organisatrices afin d'obtenir leurs avis et commentaires sur l'identification proposée. Le débat autour de cette liste a fait l'objet de plusieurs échanges qui ont permis d'évoquer un principe de répartition des rôles des acteurs, tant sur la question du « chef de file » que des participations financières potentielles de chacun.

Les collectivités parties prenantes des points d'arrêt prioritaires, en tant qu'autorité organisatrice des transports, autorité organisatrice de la mobilité ou en tant que gestionnaire de voirie ne sont pas signataires du SDA Ad'AP, bien qu'elles puissent être contributrices de financements, notamment dans le cadre de points d'arrêt prioritaires communs et qu'elles soient concernées par les aménagements de mise en conformité à réaliser sur le domaine public. Elles seront associées en tant que de besoin dans le cadre de la mise en œuvre effective de chaque projet et de leur réalisation.

III. Diagnostic du service régional de transport de voyageurs

a. Description du réseau régional de transport de voyageurs sur le périmètre Bourgogne

La Région Bourgogne-Franche-Comté est l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional et interurbain au sens de l'article L. 2121-3 du code des transports. A ce titre, elle est chargée :

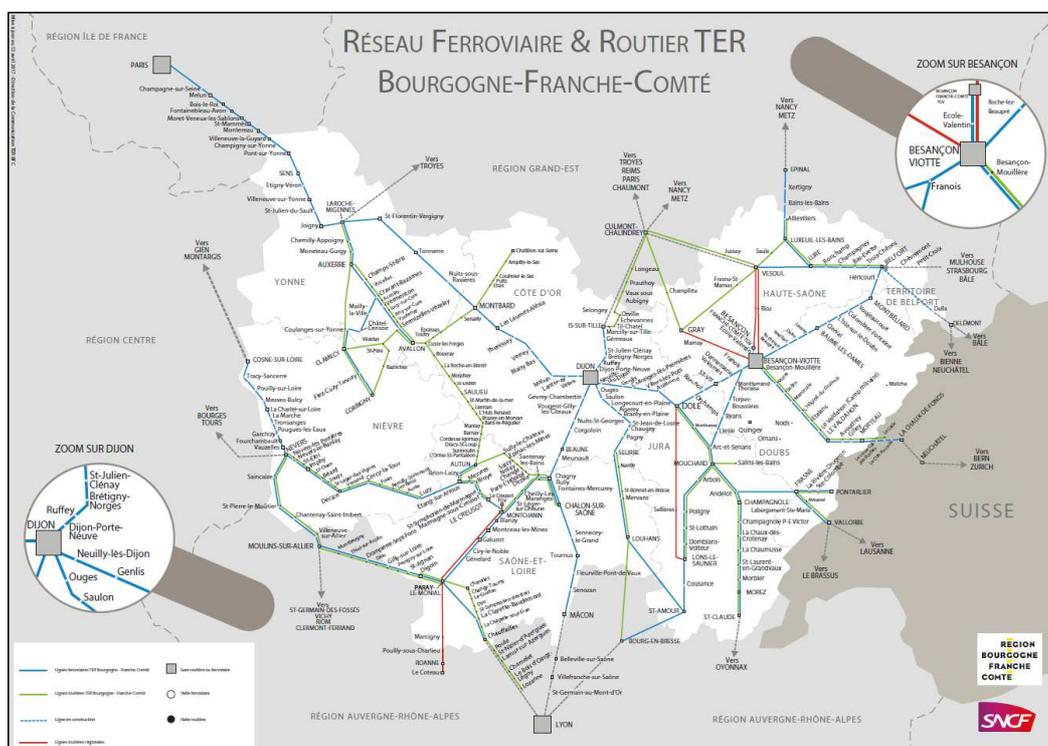
- De **l'organisation des services ferroviaires régionaux de personnes**, qui sont les services de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;
- De **l'organisation des services routiers** effectués en complément de ces services ferroviaires ;
- De la **définition, dans son ressort territorial, du contenu du service public de transport régional de personnes**, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur ;
- Du **renouvellement du parc de matériel roulant** affecté à ces services (art. L. 1614-8-1 du code général des collectivités territoriales) ;
- De **l'élaboration**, en tant que chef de file, du schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs pour les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite – agenda d'accessibilité programmée (art. L. 1112-2-1 du code des transports).

Depuis le 1er janvier 2018, le service de mobilité régionale est regroupé derrière la marque « Mobigo » qui comprend :

- Les **17 lignes routières régionales** anciennement TER Bourgogne
- Les **104 lignes interurbaines** anciennement départementales : Transco, CD 58, Buscéphale et TransYonne

LES ANCIENNES LIGNES REGIONALES

La Région Bourgogne Franche-Comté a développé un service de transport routier de voyageurs, en complément du service ferroviaire. On distingue, sur le périmètre Bourgogne, les lignes exclusivement routières dont la ligne Roanne- le Creusot TGV subventionnée par la région Bourgogne-Franche-Comté mais pilotée par la région Auvergne Rhône-Alpes, et les lignes routières mixtes, assurant un service ponctuel en doublement des services ferroviaires.



Carte n°1 : Les lignes du réseau régional Bourgogne Franche-Comté (TER et lignes régionales)

Le réseau régional sur le périmètre Bourgogne s'articule autour de 17 lignes:

	Lignes
LIGNES ROUTIERES	Autun / Saulieu/ Avallon
	Châtillon / Montbard
	Montbard / Avallon/ Clamecy
	Autun / Chagny
LIGNES ROUTIERES MIXTES	Montchanin / Chalons-sur-Saône
	Culmont-Chalindrey / Is-sur-Tille
	Seurre / Louhans / Bourg-en-Bresse
	Autun – Etang-sur-Aroux
	Luzy / Decize/ Nevers
	Le Creusot/ Etang-sur-Aroux
	Auxerre / Laroche-Migennes
	Corbigny/ Clamecy / Auxerre
	Avallon / Auxerre
	Corbigny / Vézelay / Sermizelles
	Nevers / Moulins
	Digoin / Paray-le-Monial / Lozanne
Paray-le-Monial / Moulins	

Tableau n°2 : Liste des lignes régionales TER



LES ANCIENNES LIGNES INTERURBAINS DEPARTEMENTALES

DEPARTEMENT DE COTE D'OR : RESEAU TRANSCO



Carte n°2 : Les lignes régulières du réseau Transco

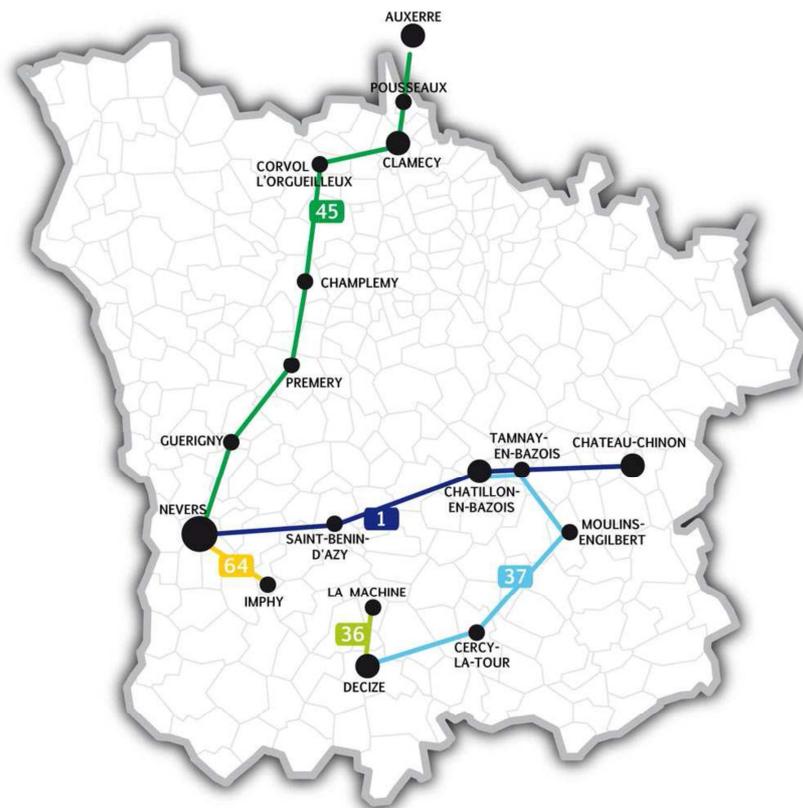
Le réseau Transco s'articule autour de :
- 26 lignes régulières

N°	Lignes
30	DIJON / IS-SUR-TILLE / LAMARGELLE / CHANCEAUX
31	DIJON / SELONGEY
32	DIJON / SAINT-JULIEN / FLACEY
33	DIJON / MESSIGNY-ET-VANTOUX / CURTIL-SUR-SEINE
34	DIJON / FONTAINE-FRANCAISE / GRAY
36	DIJON / BELLENEUVE / MIREBEAU / GRAY
38	DIJON / TALMAY
39	QUETIGNY / ARC-SUR-TILLE / REMILLY-SUT-TILLE
40	DIJON / LONGCHAMPS / PONTAILLER-SUR-SAONE / SOISSONS-SUR-NACEY
41	DIJON / GENLIS / AUXONNE
42	DIJON / LONGECOURT-EN-PLAINE / SAINT-JEAN-DE-LOSNE / LOSNE
43	DIJON / CORCELLES-LES-CITEAUX / SEURRE
44	DIJON / GEVREY-CHAMBERTIN / NUITS-SAINT-GEORGES / BEAUNE
47	DIJON / BLIGNY-SUR-OUCHÉ
48	DIJON / SOMBERNON / ARNAY-LE-DUC / POUILLY-EN-AUXOIS / SAULIEU
49	DIJON / SOMBERNON / SEMUR-EN-AUXOIS / AVALLON
50	DIJON / SAINT-SEINE-L'ABBAYE / AIGNAY-LE-DUC / CHATILLON-SUR-SEINE
54	CHATILLON-SUR-SEINE / RECEY / GRANCEY / IS-SUR-TILLE / MARCILLY-SUR-TILLE
55	CHATILLON-SUR-SEINE / MONTIGNY-SUR-AUBE / GEVROLLES
56	CHATILLON-SUR-SEINE / LAIGNES
60	DIJON / GEVREY-CHAMBERTIN / SAINT-PHILIBERT
70	MONTBARD / SEMUR-EN-AUXOIS / PRECY-SOUS-THIL / SAULIEU / LIERNAIS
71	SEMUR-EN-AUXOIS / VENAREY-LES-LAUMES
72	BEAUNE / ARNAY-LE-DUC / SAULIEU
73	POUILLY-EN-AUXOIS / MONTBARD
74	BEAUNE / SEURRE

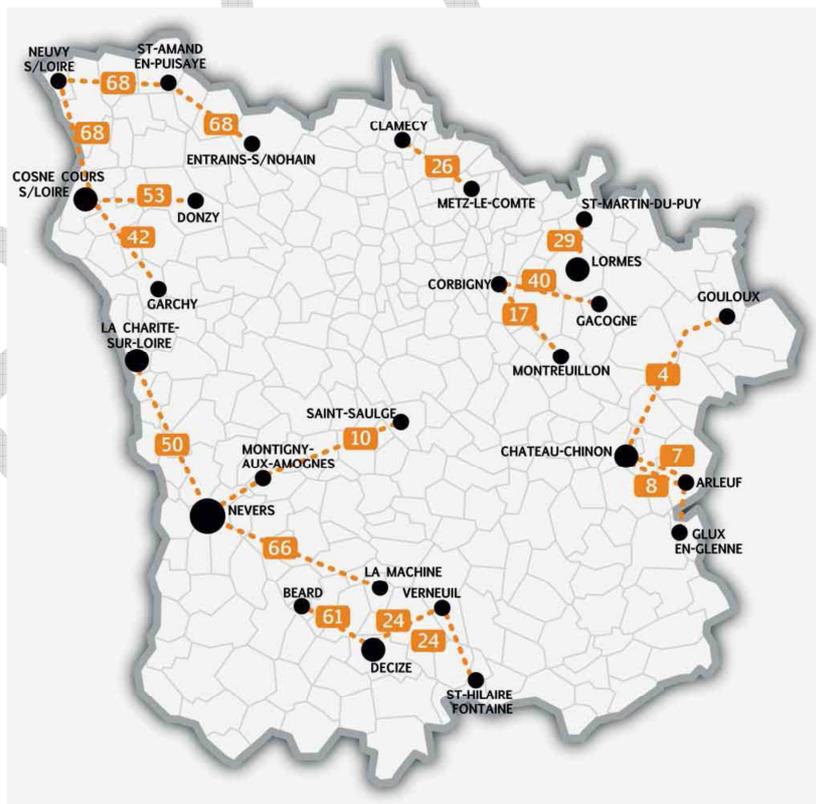
Tableau n°3 : Liste des lignes régulières du réseau Transco

- 3 lignes de transports à la demande utilisant le parcours de lignes régulières soit, 2 lignes virtuelles (31 et 50) et 1 ligne zonale Lisa (Cf. présentation en annexe 7)

DEPARTEMENT DE LA NIEVRE : RESEAU CD 58



Carte n°3: Les lignes de structures du réseau du CD 58



Carte n°4: Les lignes de marché du réseau du CD 58

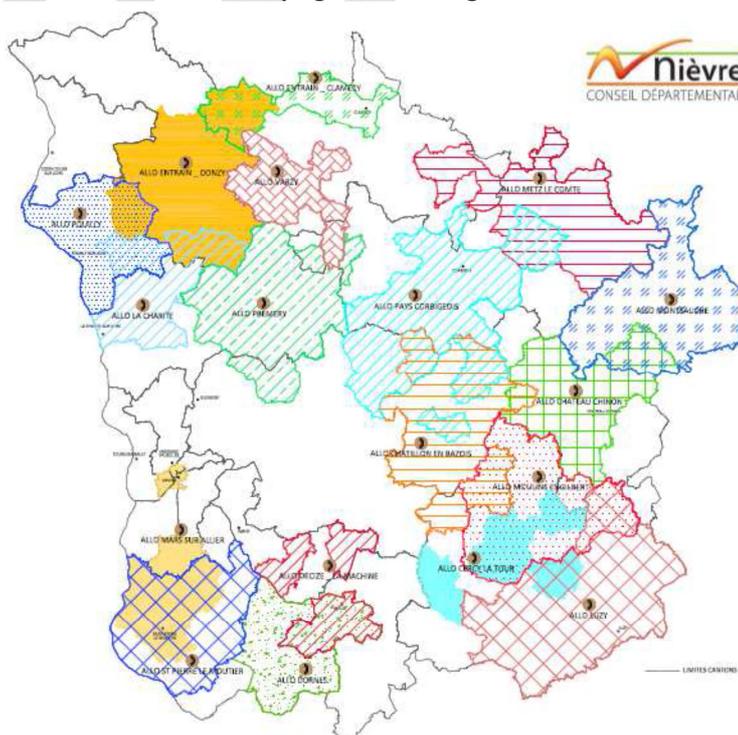
Le réseau des lignes du CD 58 s'articule autour de 41 lignes :

- 5 lignes de structures, services quotidiens entre les grands pôles de déplacements
- 15 lignes de marché, services hebdomadaires reliant les communes rurales aux pôles d'attraction situés à proximité

	N° - Lignes
LIGNES DE STRUCTURES	1 - Château Chinon / Nevers
	36 - La Machine / Decize
	37 - Chatillon / Decize
	45 - Clamecy / Nevers
	64 - Imphy / Nevers
LIGNES DE MARCHÉ	4 - Gouloux / Château Chinon
	7 - Arleuf / Château Chinon
	8 - Glux en Glenne / Château Chinon
	10 - Saint Saulge / Nevers
	17 - Montreuillon / Corbigny
	24 - Saint Hilaire Fontaine / Decize
	26 - Metz Iz Comte / Clamecy
	29 - Saint Martin du Puy / Lormes
	40 - Gacogne / Corbigny
	42 - Garchy / Cosne
	50 - La Charité / Nevers
	53 - Donzy / Cosne
	61 - Druy / Decize
	66 - La Machine / Nevers
	68 - Entrains / Cosne

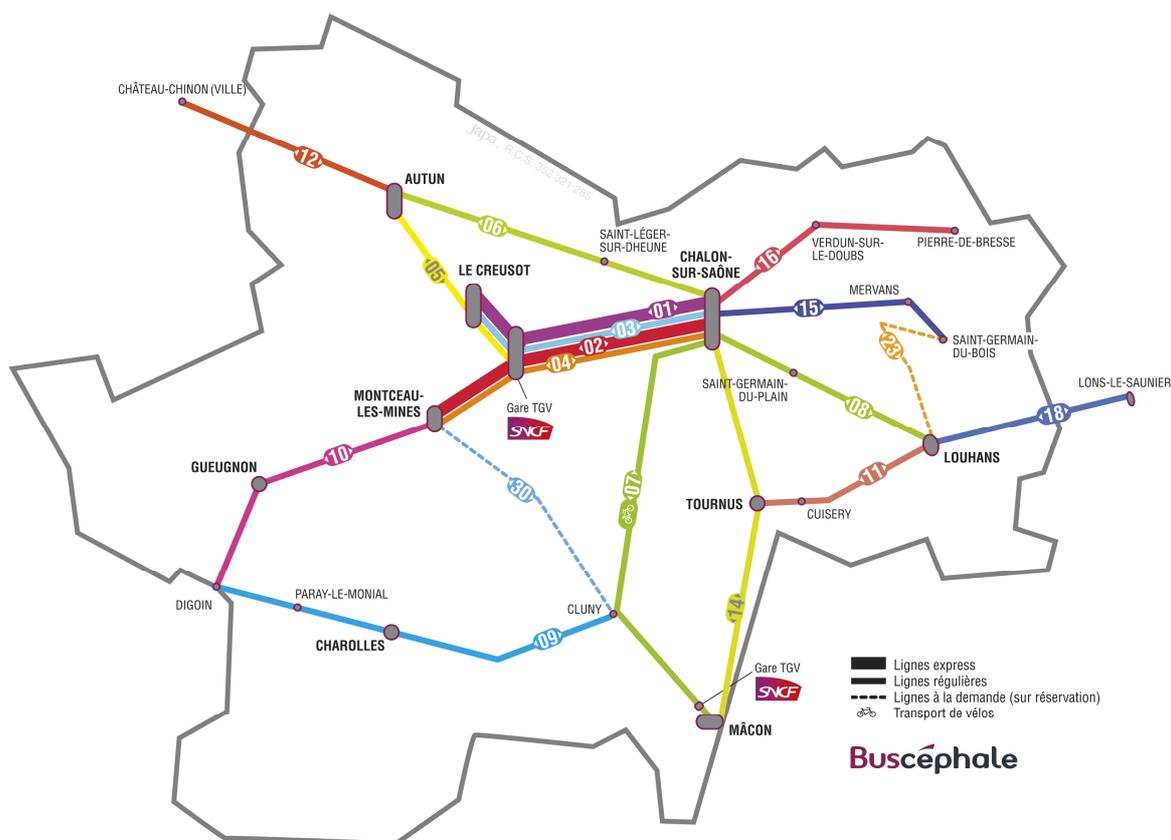
Tableau n°4: Liste des lignes du réseau du CD 58

- 20 lignes de transports à la demande à l'intérieur d'une zone délimitée, dans certaines plages horaires et sur réservation des voyageurs et 1 ligne virtuelle.



Carte n°5: Les zones de transport à la demande du réseau du CD 58

DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE : RESEAU BUSCEPHALE



Carte n°6: Les lignes du réseau Buscéphale

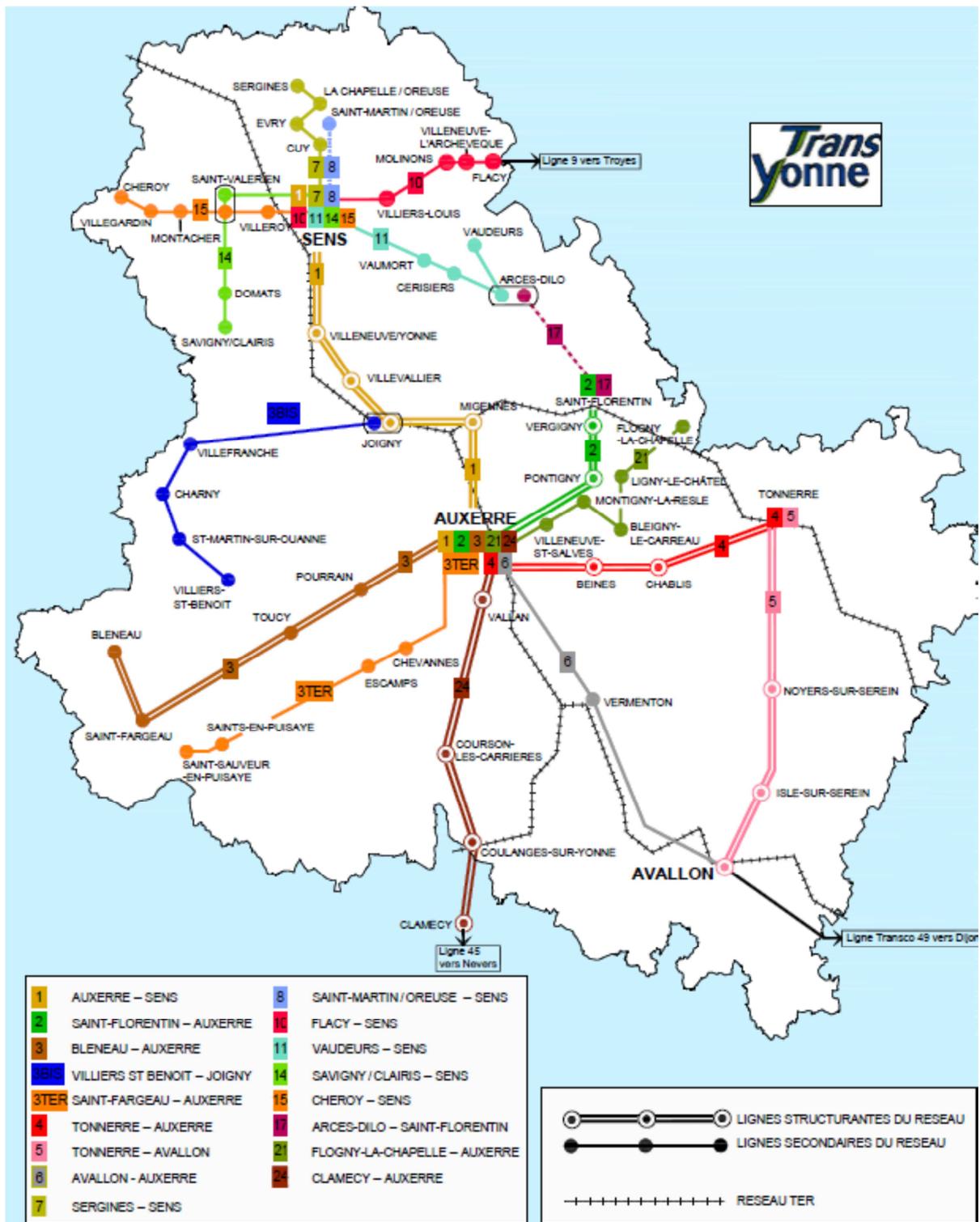
Le réseau des lignes Buscéphale s'articule autour de 19 lignes :

- 3 lignes express reliant des pôles départementaux importants et connectant les grandes villes du nord du département avec la gare TGV du Creusot, empruntant les voies rapides et limitant le nombre d'arrêts
- 9 lignes structurantes assurant des liaisons majoritairement entre pôles principaux, permettant de relier les territoires vers les pôles de travail et d'études
- 5 lignes secondaires reliant les pôles secondaires vers les pôles principaux soit directement, soit en rabattement sur une ligne structurante.,
- 2 lignes en transport à la demande permettant des correspondances avec les lignes secondaires ou structurantes et garantissant l'accès de toutes les communes de la zone vers les principaux pôles de services.

Type de ligne	N°	Lignes
LIGNES EXPRESS	Navette TGV 1&2	Chalon sur Saône <> Gare TGV Le Creusot-Montceau
	LR 1	Chalon sur Saône <> Gare TGV Le Creusot-Montceau <> Le Creusot
	LR 2	Chalon sur Saône <> Gare TGV Le Creusot-Montceau <> Montceau les Mines
LIGNES STRUCTURANTES	LR 3	Le Creusot > Chalon sur Saône
	LR 4	Montceau les Mines > Chalon sur Saône
	LR 5	Autun <> Gare TGV Le Creusot-Montceau <> Le Creusot
	LR 6	Autun <> Chalon sur Saône
	LR 7	Chalon sur Saône <> Cluny <> Mâcon
	LR 8	Louhans <> Chalon sur Saône
	LR 9	Digoin <> Cluny
	LR 10	Digoin <> Montceau les Mines
	LR 11	Louhans <> Tournus
LIGNES SECONDAIRES	LR 12	Château Chinon > Autun
	LR 14	Mâcon > Tournus > Chalon sur Saône
	LR 15	St Germain du Bois > Chalon sur Saône
	LR 16	Pierre de Bresse > Chalon sur Saône
	LR 18	Louhans <> Lons le Saunier
LIGNES EN TAD	LR 23	St Germain du Bois > Louhans
	LR 30	Montceau les Mines > Cluny

Tableau n°5: Liste des lignes du réseau Buscéphale

DEPARTEMENT DE L'YONNE : RESEAU TRANSYONNE



Carte n°7: Les lignes du réseau TransYonne

Le réseau TransYonne s'articule autour de :

- 15 lignes régulières dont 2 lignes intégralement en transports à la demande

N°	Lignes
LR 01	Sens / Auxerre
LR 02	Saint Florentin / Auxerre
LR 03	Saint Fargeau / Auxerre
LR 04	Tonnerre / Chably / Auxerre
LR 05	Tonnerre / Avallon
LR 06	Avallon / Auxerre
LR 07	La Chapelle sur Oreuse / Sens
TAD 08	Saint Martin sur Oreuse / Sens
LR 10	Troyes / Flacy / Sens
LR 11	Arces / Dilo / Sens
LR 14	Savigny sur Clairis / Sens
LR 15	Cheroy / Sens
TAD 17	Arces / Dilo / Saint Florentin
LR 21	Flogny la Chapelle / Auxerre
LR 24	Clamecy / Auxerre

Tableau n°6 : Liste des lignes régulières du réseau TransYonne

b. Description du matériel roulant routier

Les tableaux joints en annexe 8 indiquent les principales caractéristiques du matériel roulant routier utilisé sur les différentes lignes routières de la Région. On constate ainsi, que la grande majorité **des cars utilisés sont accessibles aux PMR**. Toutefois, les équipements relatifs à l'information visuelle et sonore sont plutôt faibles.

c. Description des points d'arrêt routiers

Un arrêt peut être composé d'un ou deux points d'arrêt (arrêts physiques). En règle générale :

- Dans le cas de la desserte d'une gare, un seul point d'arrêt est commun aux deux directions dans la cour de la gare,
- Sur voirie courante, il existe un point d'arrêt dans chaque direction.

En décembre 2017, les services routiers de la Région sur le périmètre Bourgogne desservent :

- 4 départements,
- 859 arrêts routiers hors transport urbain et scolaire (151 arrêts régionaux et 708 arrêts départementaux)

d. Bilan de l'accessibilité des services de transport routier

D'une part, concernant les points d'arrêt routiers, il n'existait jusqu'à aujourd'hui **aucun diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêt**, généralement mutualisés avec d'autres services routiers. Le niveau d'accessibilité des points d'arrêt routiers a été évalué par l'étude que la Région a mené dans le cadre de l'élaboration de son SDA Ad'AP.

D'autres part, bien que des lignes soient assurées généralement avec du matériel roulant conforme, les services routiers **ne sont globalement pas tous accessibles aux personnes à mobilité réduite**, à défaut de service d'assistance pour leur prise en charge et d'aménagement des points d'arrêt routiers.

Par ailleurs, on constate des disparités selon les territoires.

Le département de Côte d'Or est apparu plus en avance sur l'aménagement, l'accessibilité et la sécurité de ses arrêts routiers tandis que les départements de la Nièvre et de l'Yonne sont plus en retard. De plus, la Côte d'Or compte trois fois moins de points d'arrêts prioritaires que la Saône et Loire alors que ceux de la Nièvre et de l'Yonne représentent plus de la moitié du total.

Ces constats ont en partie guidé les choix de la Région dans la proposition de programmation des travaux qui est faite dans ce schéma.

IV. Orientations fondamentales

Les orientations du SDA Ad'AP ont été discutées au fil de l'élaboration du document et validées par la Région.

En annexe 5 et 6, figurent les comptes rendus des différents comités de suivi et comités de concertation ayant eu lieu depuis juin 2016.

a. Identification des points d'arrêt routiers prioritaires

i. Définition des points d'arrêt routier prioritaires

Pour déterminer les points d'arrêt routiers prioritaires, la Région s'est conformée aux critères du décret n°2014-1323, qui indique qu'un point d'arrêt routier est prioritaire lorsqu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est situé sur **une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain.**
- Il est desservi par **au moins deux lignes de transport public.**
- Il constitue **un pôle d'échanges** (un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points) : la géolocalisation des points d'arrêt routiers des différentes AOT a permis de déterminer les pôles d'échanges. De plus, à chaque fois qu'un arrêt routier d'une ligne régulière se trouve aux abords d'une gare, cet arrêt est prioritaire au titre de ce critère.
- Il est situé dans **un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements** (un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public (ERP) classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie) ou d'une structure d'accueil pour les personnes handicapées ou personnes âgées.
- Lorsque l'application de ces critères ne permet pas d'identifier un point d'arrêt dans une commune desservie par le service de transport, l'AOT détermine au moins un point d'arrêt 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 1000 habitants.**

ii. Méthode d'identification des points d'arrêt routiers prioritaires

Le premier travail d'identification des arrêts routiers prioritaires pour les services routiers TER s'est faite lors de l'élaboration du SDA Ad'AP 2016.

Toutefois cette première liste existante a été actualisée et les arrêts routiers des lignes régulières départementales transférées à la Région depuis le 1 janvier 2017 ont été intégrés. Pour les arrêts départementaux, les lignes régulières ont été identifiées et dissociées des lignes scolaires avec l'aide des Unités Territoriales.

Ce premier travail a permis de mettre en lumière les arrêts respectant le critère « **desservis par au moins deux lignes de transport** » puis ceux traversés par une ligne urbaine. Pour identifier les arrêts mutualisés ou à mutualiser, ceux-ci ont été localisés par l'export de la base de données S.I.G. (Système d'Information Géographique) et par l'Outil Google Earth.

Une fois cette liste établie, il a été nécessaire de réaliser un travail sur le terrain permettant de corriger les données établies puisque certains arrêts disposaient d'un même nom commercial mais pas au même endroit, d'autre sont mutualisés mais ont une dénomination commerciale différente...

Le critère « pôle d'échanges multimodal » est lié aux critères « ligne urbaine » ou « au moins deux lignes ». Il a été identifié lorsqu'il y a une gare routière, et avec l'aide des Unités Territoriales qui connaissent leur territoire.

Au titre du quatrième critère « **Pôle générateur de déplacement** », le caractère prioritaire de l'arrêt a été déterminé selon la méthodologie suivante.

Dans les bases SIG, une première couche contient **les pôles générateurs de déplacement**, une deuxième couche contient les arrêts routiers. L'extraction des bases de données SIG nous a permis d'identifier les points d'arrêts situés à 200 m d'un « Pôle Générateur de déplacements ».

Une fois les quatre premiers critères appliqués, les communes et leur nombre d'habitants par point d'arrêt ont été listés pour appliquer le **critère des « 1000 habitants »**. Lorsque qu'il y a plusieurs arrêts dans une même commune, un seul arrêt est à mettre en accessibilité. Pour ce faire, la Région a travaillé en collaboration avec les différentes Unités territoriales concernées qui ont permis d'établir une liste cohérente et en adéquation avec le besoin des usagers.

Ce premier travail a fait l'objet d'échanges avec les différents AOM et Unités Territoriales concernées. Cette consultation a conduit cette liste à évoluer, afin de tenir compte des remarques des différentes parties prenantes. Les évolutions sont essentiellement liées aux corrections apportées au regard de l'offre de transport des autres réseaux, la détermination des chefs de file et les mutualisations possibles des différents arrêts pour améliorer l'offre globale.

A l'issue, ce sont **316 arrêts routiers qui ont été identifiés comme prioritaires sur le périmètre Bourgogne.**

Département	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires
21 - Côte d'Or	87	35
58 - Nièvre	364	86
71 - Saône et Loire	140	109
89 - Yonne	268	86
TOTAL:	859	316

Tableau n°7 : Répartition des points d'arrêt routiers par département

Ils sont répartis selon les critères suivant :

Critère de priorité	Nombre d'arrêts prioritaires
1000 habitants	49
Plusieurs lignes	119
Plusieurs lignes et/ou Pôle d'échange et/ou Pôle générateur de déplacement	70
Ligne de structure+ Pôle générateur de déplacement	10
Pôle générateur de déplacement	66
Par dérogation	2
TOTAL:	316

Tableau n°8 : Répartition des arrêts routier prioritaires par critère

iii. Détermination du chef de file pour les arrêts communs à plusieurs autorités organisatrices

Dans le cas d'un arrêt commun à plusieurs réseaux de transport, l'article 7 de l'ordonnance du 24 septembre 2014 insérant l'article L1112-2-1 du code des transports prévoit que « pour un point d'arrêt desservi par plusieurs services publics de transport de voyageurs, le rôle de chef de file est attribué à l'autorité organisatrice de transport qui est également en charge de la voirie ou, à défaut, à l'autorité organisatrice de transport dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt » .

En application de cet article, pour un point d'arrêt routier desservi par plusieurs services publics de transports routiers de voyageurs, **le rôle du chef de file est attribué :**

- A l'autorité organisatrice qui est également en charge de la voirie : « chef de file naturel »
- Ou à défaut à l'autorité organisatrice qui contribue le plus à sa fréquentation.

Pour chaque point d'arrêt routier **desservi par plusieurs autorités organisatrices**, la méthodologie appliquée pour définir le chef de file est la suivante :

- Définition des domanialités : la voirie sur laquelle le point d'arrêt se situe a été identifiée permettant de définir le gestionnaire de voirie et donc de déterminer le chef de file dès lors que la voirie appartient à une autorité organisatrice de transport ou autorité organisatrice de la mobilité.
- En cas d'arrêt commun avec une autorité organisatrice de la mobilité, le rôle de chef de file est proposé à l'autorité organisatrice de la mobilité pour les arrêts situés dans les périmètres de transport urbain, quand elle en est d'accord.
- En l'absence d'éléments de fréquentation pour les arrêts qui n'ont pas de chef de file « naturel », le rôle de chef de file a été attribué au regard du volume d'offre de transport ou en accord avec la collectivité en charge du réseau de transport concerné.

Ce travail d'identification a été réalisé et soumis à l'ensemble des Unités Territoriales et à la majorité des autorités organisatrices de la mobilité des grandes villes (Grand Chalon, CUCM, Cosne sur Loire, Decize, Macon, Nevers) afin de leur demander confirmation des arrêts communs et de l'identification des chefs de file. Celles de l'Yonne, n'ont pu être concertées mais le seront avant le point de situation de première année.

Sur les 316 arrêts routiers prioritaires, **230 sont sous chef de file Région.**

Département	Nb d'arrêt total	Nb d'arrêts prioritaires	Nb d'arrêt prioritaires sous-chef de file Région	Nb d'arrêts prioritaires sous-chef de file Autre
21 - Côte d'Or	87	35	35	0
58 - Nièvre	364	86	60	26
71 - Saône et Loire	140	109	78	31
89 - Yonne	268	86	57	29
TOTAL:	859	316	230	86

Tableau n°9: Répartition des chefs de file par département

iv. Liste des points d'arrêt routiers prioritaires

A noter que sur les 230 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région, **61 sont anciennement des arrêts routiers régionaux** et **169 sont des arrêts issus du transfert des départements à la Région.**

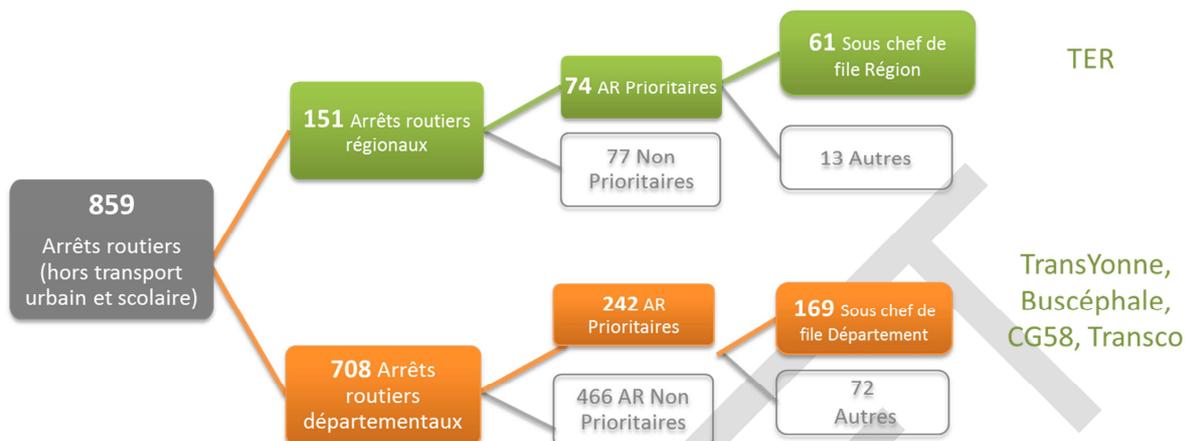


Figure n°2: Arrêts routier prioritaires transférés des Départements à la Région

Dans les tableaux qui suivent, vous trouverez la liste détaillée des arrêts routiers prioritaires avec identification des chefs de file.

POUR LE DEPARTEMENT DE COTE D'OR

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE COTE D'OR	ARC-SUR-TILLE	Rue des Planches	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	ATHEE	Village	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
	BRAZEY-EN-PLAINE	Hôtel de Ville	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	CHATILLON-SUR-SEINE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Lycée	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Place MARMONT	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	COUCHEY	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	EPOISSES	Château : sens Montbard Avallon	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Les Eperons : sens Avallon Montbard	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	FLEUREY-SUR-OUCHÉ	Village	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	GEMEAUX	Usine	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
	GENLIS	Gare de Genlis	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
LABERGEMENT-LES-SEURRE	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE COTE D'OR	LIERNAIS	Centre	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	MARCILLY-SUR-TILLE	Rue du Mont/D959	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
		Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes
	MONTBARD	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	NOLAY	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ORVILLE	Monuments aux morts	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	ROUVRES-EN-PLAINE	Centre	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	RUFFEY-LES-ECHIREY	Centre	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	SAINT-USAGE	Transco	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	SAULIEU	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Place du 16 juin 1940	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SAULON-LA-CHAPELLE	Eglise	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	SELONGEY	Ecole ménagère	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
		Patenée	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		PN	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	SENAILLY	Centre	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	SEURRE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	TALMAY	Monument	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
TART-LE-HAUT	Transco	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants	
TIL-CHATEL	RD974 / Ecole-Mairie	Région B.F.C.	Commune et CD 21	1000 habitants	
TOUTRY	Centre	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes	
VAROIS-ET-CHAIGNOT	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants	

Tableau n°10 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Côte d'Or

POUR LE DEPARTEMENT DE LA NIEVRE

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	ARLEUF	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CERCY-LA-TOUR	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CHAMPVERT	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CHANTENAY-ST-IMBERT	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants
	CHATEAU-CHINON-VILLE	Place Notre Dame	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de
	CHATILLON-EN-BAZOIS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de
		Frasnay	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CHAULGNES	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	CLAMECY	Collège	Région B.F.C.	Commune ou Département?	Plusieurs lignes
		Hopital	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Misset	Région B.F.C.	commune	Pôle générateur de déplacement
		Place des Jeux	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Vanne du Gour	Région B.F.C.	Supermarché Auchan	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CORBIGNY	Champ de foire	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CORVOL-L'ORGUEILLEUX	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	COSNE-COURS-SUR-LOIRE	Mairie	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Le Chat	Région B.F.C.	Commune et CD 58	Plusieurs lignes
		L'Ecole	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	COULANGES-LES-NEVERS	Mairie	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Grand pré	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Rue des filles	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	DECIZE	Champ de foire	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Ville	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Decize (centre commercial)	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Hopital	Decize	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	DONZY	Bourg	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	GUERIGNY	Ville	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
	IMPHY	Centre de vie	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Résidence Bérégovoy	Région B.F.C.	Commune	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Faubourg - Square Lamartine	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
Gare SNCF		Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes	
Jean Jaurès		Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes	
LA CHARITE-SUR-LOIRE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune ou SNCF	Plusieurs lignes	
LA MACHINE	Boule blanche	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement	
	Foyers des marizys	Région B.F.C.	Commune?	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement	
	Les Baraques	Région B.F.C.	Commune?	Plusieurs lignes	
LORMES	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement	
LUZY	Place du Champs de foire	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement	
MONTSAUCHE-LES-SETTONS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement	
MOULINS-ENGILBERT	Gare routière	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement	
NEUVY-SUR-LOIRE	Jean Jaurès	Région B.F.C.	commune	1000 habitants	

Tableau n°11: Arrêts routiers prioritaires dans le département de la Nièvre

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	NEVERS	Flaubert	Région B.F.C.	commune	Ligne structurante
		La Baratte	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
		Les Sablons	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
		Saint Fiacre	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Tonkin	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Carrefour de Mouësse	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Petit canal	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Banlay	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Blaise Pascal	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Chapelle	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Charmilles	Agglomération de Nevers direction Hôpital	commune	Plusieurs lignes
		Colbert	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Collège V.Hugo	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Eperon	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Place de Verdun	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Place du Mouesse	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Salengro	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
	Résistance	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
	St Exupéry	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
	PARIGNY-LES-VAUX	Bourg	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	PREMERY	Eglise	Région B.F.C.	commune	Ligne structurante
	SAINT-AMAND-EN-PUISAYE	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-BENIN-D'AZY	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
		Maison retraite	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-ELOI	Eglise	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	SAINT-LEGER-DES-VIGNES	Château	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Faubourg Les Valettes/Rio	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
Mairie		Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	
SAINT-PERE	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants	
SAINT-PIERRE-LE-MOUTIER	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants	
SAUVIGNY-LES-BOIS	Forges	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	
SOUGY-SUR-LOIRE	Bif N81/D262/ Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	
TAMNAY-EN-BAZOIS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	
URZY	Le greux	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement	
VARENNES-VAUZELLES	Les Commailles	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes	
	Vernuche	Agglomération de Nevers	Commune	Plusieurs lignes	
	Bourg	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes	
VARZY	Bourg	Région B.F.C.	commune	Ligne structurante	
VERNEUIL	Mairie	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	

POUR LE DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	ALLERIOT	Vieille ferme	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	AUTUN	Saint Pantaleon	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Base du Vallon	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lycée militaire	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Pont L'Evêque	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Saint Jean	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes
		Lycée Technique	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Place du Champ de mars	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	BEAUDEMONT	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	BEAUREPAIRE EN BRESSE	Mairie	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	BEY	La Motte Seigneuriale	Région B.F.C.	Etat	Pôle générateur de déplacement
	BLANZY	Les Rompois	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Mairie - Poste	Région B.F.C	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	BRANGES	Le Bourg	Région B.F.C.	cd 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Guidon	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Le Pré du Vernay	Région B.F.C.	cd 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	BUXY	Centre	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
		Collège	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Gare	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
	CHAGNY	Gare SNCF	Communauté d'agglomération de Beaune	Commune	Plusieurs lignes
	CHALON-SUR-SAONE	LTE	Grand Chalons	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Grand Chalons	Commune ou SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Place Mathias	Grand Chalons	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Centre hospitalier	Grand Chalons	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CHARETTE - VARENNES	Salle des fêtes	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
	CHARNAY LES MACON	Gare	Mâconnais Beaujolais Agglomération	cd 71	Plusieurs lignes
CHAROLLES	Charolles	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
CHATENOY LE ROYAL	Château d'eau	Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
	Vessey	Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
	Les Alouettes	Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
CHAUFFAILLES	Rue Gambetta	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes	
CIEL	Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	CLUNY	Gare	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Ville	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CORMATIN	Centre	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	COUCHES	Hôpital	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		République	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Clinique Mardor	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	CUISERY	Place st benoit	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	DAMEREY	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	DIGOIN	Brierette Maréchal Leclerc	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Neuzy La Bourbince	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Rue Bartoli	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ECUISSSES	LE CREUSOT TGV	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	EPINAC-LES-MINES	La Garenne	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Mairie	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	ETANG-SUR-ARROUX	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	FONTAINES	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	GIVRY	Centre	Grand Chalon	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare	Grand Chalon	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Mortières	Grand Chalon	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	GUEUGNON	Guide	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Chazey	Région B.F.C.	CD 71 ou commune?	Pôle générateur de déplacement
		Place Général de Gaulle	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Route de Digoin	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Rue Jean Bouveri	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	LE CREUSOT	Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Lycée Jean Jaurès	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Couronne	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Hôtel Dieu	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
Les 4 Chemins		Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
Site industriel		Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	LOUHANS	Rue d'Alsace	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Rue Lucien Guillemaut	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	MACON	Gare routière	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Place de la Barre	Mâconnais Beaujolais Agglomération	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Théâtre	Mâconnais Beaujolais Agglomération	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MACON-LOCHE	Gare TGV	Mâconnais Beaujolais Agglomération	SNCF?	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	MARCIGNY	ZI	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
	MARMAGNE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	MERCUREY	CIFA	Grand Chalon	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MERVANS	Place du marché	Région B.F.C.	cd 71	1000 habitants
	MONT SAINT VINCENT	Centre	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
	MONTCEAU LES MINES	Blanchisserie	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	MONTCHANIN	Rond-Point Jeanne Rose	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes
		Poste	Communauté le Creusot Montceau	cd 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MONTRET	Le Bourg	Région B.F.C.	cd 71	Pôle générateur de déplacement
	OUROUX SUR SAONE	Mairie	Région B.F.C.	commune	Pôle générateur de déplacement
	PARAY-LE-MONIAL	Sacré Cœur	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Ville de Paray le Monial	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Bibliothèque municipale	Ville de Paray le Monial	commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	PIERRE DE BRESSE	Château	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	RULLY	Place	Grand Chalon	Commune	Plusieurs lignes
	SAINT-EUSEBE	Montchanin le Haut Mairie	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes
	SAINT-GENGOUX LE NATIONAL	Cimetière	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-GERMAIN-DU-BOIS	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SAINT-GERMAIN-DU-PLAIN	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
SAINT-LAURENT-D'ANDENAY	Les quarts	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement	
	Parc relais Jeanne Rose	Région B.F.C.	CD 71 ou commune?	Plusieurs lignes Pôle d'échange	
SAINT-LEGER-SUR-DHEUNE	Port du canal	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants	
	Rue Lieutenant Chauveau	Grand Chalon	CD 71	1000 habitants	
SAINT-MARTIN-EN-BRESSE	Collège	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	SAINT-REMY	Parc relais	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Pont Paron	Grand Chalon	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SENNECEY LE GRAND	Maison de retraite	Région B.F.C.	Etat	Pôle générateur de déplacement
		Vieil moulin	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SIMARD	La Poste	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SORNAY	La Mare aux prêtres	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
	TAIZE	Communauté	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	TORCY	Mairie	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	TOURNUS	Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Raymond Dorey	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
VERDUN SUR LE DOUBS	Place de la Halle	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement	

Tableau n°12 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Saône et Loire

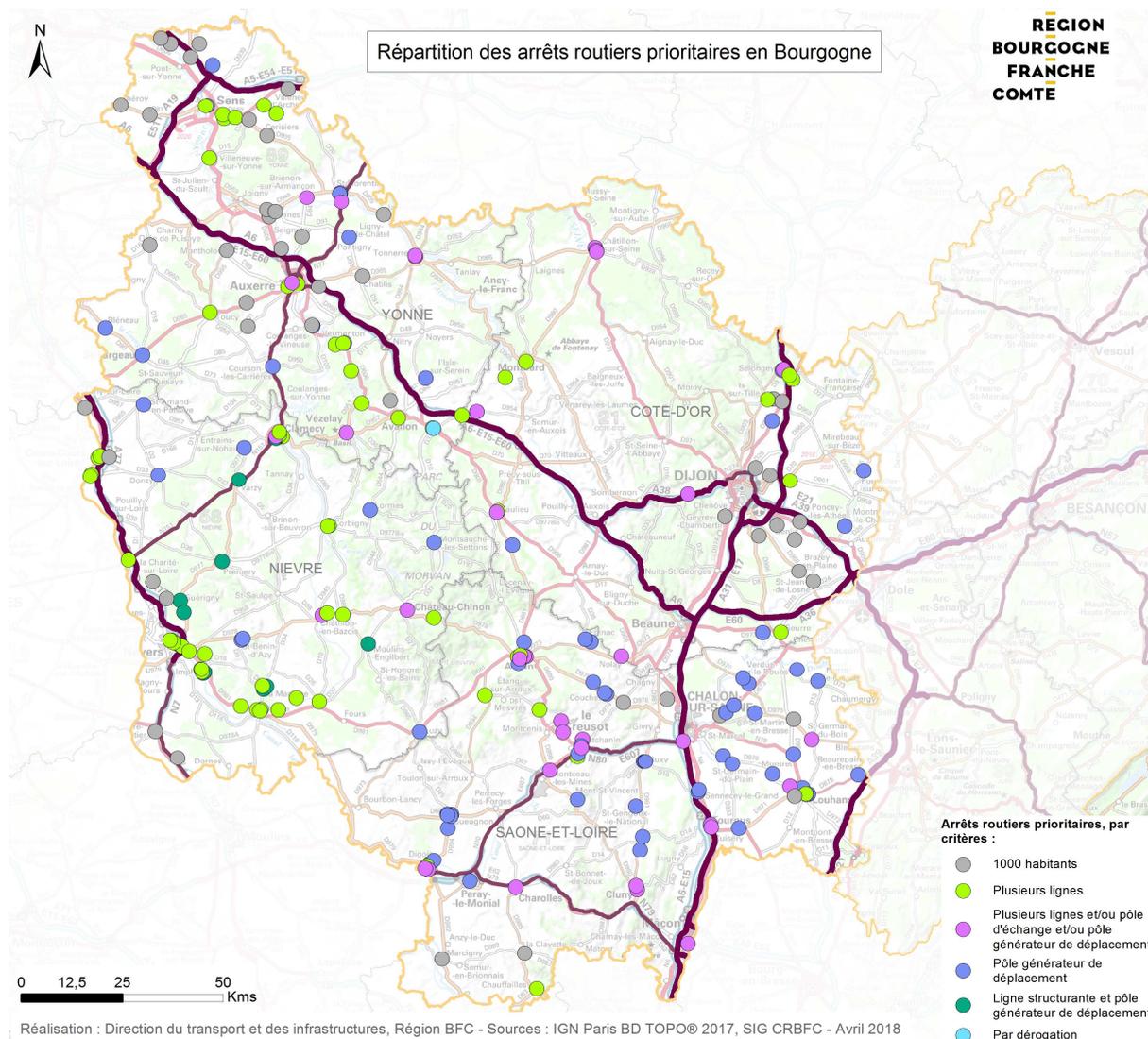
POUR LE DEPARTEMENT DE L'YONNE

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE L'YONNE	ACCOLAY	Pont	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	AILLANT-SUR-THOLON	Place de l'Église	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	ANNAY-LA-COTE	Place de l'Église	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	APPOIGNY	Appoigny	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	ARCY-SUR-CURE	Place Pasteur	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	AUXERRE	Lycée Fourier	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
		Gare Routière	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Arquebuse	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
		CIFA	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
		Collège Albert Camus	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
		Collège Paul Bert	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
		Lamartine	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
		Leclerc	Communauté de commune de l'Auxerrois	Etat	Plusieurs lignes
	AVALLON	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Les Chaumes	Commune d'Avallon	Commune	Plusieurs lignes
		Place Vauban	Commune d'Avallon	Commune	Plusieurs lignes
	BLENEAU	Place de la Libération	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	BRIENON-SUR-ARMANCON	Mairie	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
	CERISIERS	Place de la Mairie	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	CHABLIS	Ecole Mairie	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	CHARMOY	Groupe scolaire/Stade	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	CHARNY	La Halle arrêt	Région B.F.C.		1000 habitants
	CHEROY	Place Piot	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	CHIGY	Eglise	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	COURLON-SUR-YONNE	Centre	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	COURSON-LES-CARRIERES	Eglise	Région B.F.C.	Etat	Pôle générateur de déplacement
	CUSSY-LES-FORGES	Centre	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
		Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Par dérogation
	DIGES	Volvent	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	FLOGNY-LA-CHAPELLE	Poste	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	GIVRY	Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes
JOIGNY	Collège Marie-Noël	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes	
	Gare SNCF	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange	
	Office de tourisme	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes	
	Rond-Point de la Résistance	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE L'YONNE	LA CHAPELLE-SUR-OREUSE	Abri Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	LAROCHE-ST-CYDROINE	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	LES SIEGES	Place de l'Église Abri	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	LIGNY-LE-CHATEL	Poste rue du Carrouge	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	L'ISLE-SUR-SEREIN	Avenue du Parc (groupe scolaire)	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	MALAY-LE-GRAND	Eglise	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
		Glycines	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
		Pasteur	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
		Place de Sens	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	MALAY-LE-PETIT	Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	MICHERY	Michery	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	MIGENNES	Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	MONETEAU	Gare SNCF	Communauté de commune de l'Auxerrois	CD 89	Plusieurs lignes
	PASSY	Abri Grande Rue	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
	POURRAIN	La Chapelle Abri	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	ROSOY	Entrée	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
		Centre	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
	SAINT-FARGEAU	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-FLORENTIN	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
		Poste	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Pôle d'échange
	SAINT-VALERIEIN	25 Rue de la République	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	SEIGNELAY	Place Colbert	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	SENS	Montpezat Mallarmé	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Place Jean-Jaurès	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Collège Champs Plaisants	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Garibaldi (côté Théâtre)	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée polyvalent – Place Walesa	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée Saint-Etienne	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
Mallarmé		Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement	
Place des Héros		Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes	
Sécurité Sociale		Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE L'YONNE	SERGINES	Sergines	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	THEIL-SUR-VANNE	Rue de la Grève	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	TONNERRE	Place Marguerite de Bourgogne	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune ou SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	TOUCY	Place Frères Genet	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	VENOY	Lycée La Brosse	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	VERMENTON	Abri rue Restif de la Bretonne	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
		Centre / Méridien	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	VERON	Veron	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	VEZELAY	Arrêt des cars	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
	VILLENEUVE-L'ARCHEVEQUE	46 rue Bréard	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
	VILLENEUVE-SUR-YONNE	Parking 25 Rue Carnot	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
		Les Egriselles	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
		Floral	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	VINCELLES	Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
		Avenue de la gare	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
VINNEUF	Eglise	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants	

Tableau n°13 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de l'Yonne



Carte n°8 : Répartition géographique des arrêts routiers prioritaires - Chef de file région

b. Identification des demandes de dérogation et des impossibilités techniques avérées

Le décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014, dans son article L 1112-12-1 indique « que le SDA-ADAP précise les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitutions prévues. ».

En application des textes concernant les demandes de dérogation, les impossibilités techniques avérées sont constatées notamment dans les cas suivants :

- **Pente** de voirie qui supporte l'arrêt **supérieure à 5%** ;
- **Largeur inférieure à 2.40 m** (1.50 m + le dégagement de la palette de 0.90 m).

L'impossibilité technique avérée est également constatée lorsque « dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L 1112-1 s'avère techniquement impossible **en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné** ».

Les impossibilités techniques avérées ont nécessité des visites sur le terrain. Ces visites ont consisté à établir un état des lieux de l'aménagement existant, ses dimensions, ses équipements. Elles ont également permis de percevoir s'il était possible de simplement déplacer l'arrêt. Ce déplacement permet de résoudre une problématique avec des coûts financiers raisonnables et sans demande de dérogation. Si le déplacement n'est pas possible, le traitement des autres handicaps seront réalisés en plus d'une proposition de transport de substitution sur ces arrêts.

Ce sont 45 arrêts routiers prioritaires dont 40 sous chef de file Région qui ont été identifiés en Impossibilité Technique Avérée (ITA).

Cas d'ITA	Nombre
Dimensions	29
Pente	11
Dimension + pente	3
Dimensions + coût	2
Total	45

Tableau n°14: Répartition des ITA par types de motifs

Cas d'ITA	Nombre	Chef de file Région
21-Côte d'Or	8	8
58-Nièvre	13	10
71-Saône et Loire	14	12
89-Yonne	10	10
Total	45	40

Tableau n°15: Répartition des ITA par département

NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
ATHEE Village	Transco: 40	Quai 2: Largeur de quai projet max 1.90 m	N°2	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Genlis - Gare
COUCHEY Mairie	Transco: 60	Quai 1 côté mairie. Abrisbus entre mur et entrée de parking	N°1	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Dijon - Bourroches Machureau (TRAM)
FLEUREY/OUCHÉ Village	Transco: 47- 49	Sens 1: Quai 10 m longueur. Largeur non conforme au droit de l'escalier. Sens 2: quai longueur de 10 m. Largeur entre 1.20 et 2.80	Les deux	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Fleurey sur Ouche - échangeur
ORVILLE Monuments aux morts	TER 4 Transco: 31	Largeur disponible: 2 m	Un seul quai	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Selongey-Patenée
RUFFEY LES ECHIREY Centre	Transco: 32	Quai 2: Largeur de quai 2 m	N°2	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Dijon - Europe Transco ou Lycée De Gaulle
SELONGEY Ecole ménagère	TER 4 transco: 31	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Les deux	Emprise foncière trop étroite	Mutualisé avec Selongey-Patenée	Selongey-Patenée
SELONGEY PN	TER 4 transco: 31	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	N°2	Emprise foncière trop étroite	Mutualisé avec Selongey-Patenée	Selongey-Patenée
TALMAY Monument	Transco: 38	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	1 seul sens	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Heuilley sur-Saone-Transco (NP)

Tableau n°16: Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de Côte d'Or

NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
CLAMECY Vanne du gour	CD 58 : Ligne 26 Cadiléo: une seule ligne	Quais inexistant. L'emprise foncière ne permet pas de créer un quai conforme.	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Clamecy- Collège Clamecy - Gare
IMPHY Gare SNCF	TER 6 CD 58: Ligne 64	Quai entre voirie et entrée parking souterrain. 12 m de long disponible.	Un seul quai	Emprise foncière: création d'un quai de 12 m.	Un quai longueur 12 mètres et largeur 6 mètres sera réalisé	Imphy - Jean Jaures
LA MACHINE Les baraques	CD 58 : Ligne 36, 66	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Un seul quai	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	La machine - Boule blanche et Foyer des Marizys (Prioritaires)
NEVERS Flaubert	CD 58 : Ligne 1	Quai 2 largeur 1.80 mètre.	n°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Banlay ou Tonkin
NEVERS La baratte	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers - Quai 1 largeur: 1.50 et quai 2 largeur: 1.60	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
NEVERS Les sablons	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers - Quai 1: 2.20 et quai 2: 1.80 m	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
NEVERS Charmilles	CD 58 : Ligne 64, 10	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Direct° Banlay	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Tonkin Nevers Colbert
NEVERS Saint fiacre	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers : Les deux quais ont une largeur de 1.90 m	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
SOUGY N81/D262 / Bourg	TER 6 CD 58: LIGNE 61	Emprise foncière	Un seul quai	Emprise foncière + Coût	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps pour le sens 1 Transport de substitution: assistance humaine.	St Leger des Vignes Faubourg Les Valettes/Rio
TAMNAY EN BAZOIS Bourg	CD 58 : Ligne 1 et 37	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Chatillon en Bazois - Frasnay Maux - Le grand Masse (non prioritaire)

Tableau n°17: Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de la Nièvre

NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
AUTUN Place du Champ de mars	Buscéphale: 5, 6, 12 Téa: 1 et 2	voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 6,4%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Travaux réalisés. Transport de substitution: assistance humaine.	Auntun - Gare SNCF
BRANGES Le Bourg	Buscéphale: 8, 23	Sens1: Quai de 2 mètres	N° 1	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Louhans - Gare SNCF
BRANGES Le Pré du Vernay	Buscéphale: 8, 23	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	N°2	Emprise foncière trop étroite	Transport de substitution: assistance humaine. Pas de travaux possibles pour le sens 2. Travaux réalisés pour sens 1.	Louhans - Gare SNCF
BRANGES Guidon	Buscéphale: 23	Sens 2: quai inexistant. Emprise foncière ne permet pas de créer un quai conforme.	Les deux	- Emprise foncière - Coût démesuré par rapport aux bénéfices	Les travaux seront réalisés dans le sens 1 pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Louhans - Gare SNCF
CHAUFFAILLES Rue Gambetta	TER 11	Pente entre 6 et 7%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	PARAY LE MONIAL - Gare SNCF
COUCHES Clinique Mardor	Buscéphale: 6	Voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 5,5%) + Emprise foncière	Un seul quai	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Transport de substitution: assistance humaine.	Couches - Hopital (Prioritaire)
COUCHES République	Buscéphale: 6	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Couches - Hopital (Prioritaire)
DAMEREY Le Bourg	Buscéphale: 16	voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 6%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Bey - La motte seigneurale (prioritaire)

NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
DIGOIN Rue Bartoli	Buscéphale: 9, 10	Emprise du PA trop étroite pour permettre la distance minimale de 1.50m prévue pour le retournement de l'UFR une fois la rampe déployée (diagnostiqué à 1,10m)	N°1	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Digoin - Gare SNCF (prioritaire)
GUEUGNON Guide	Buscéphale: 10	Quai 2. Largeur de quai: 1.90 m.	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Gueugnon - Place Général de Gaulle
TAIZE Communauté	Buscéphale: 7	Voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 7%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Cluny-Ville Cormatin - Centre
TOURNUS Raymond Dorey	Buscéphale: 11, 14	Pente supérieure à 5%	N°2	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Tournus - Gare Cuisery - Place Saint Benoit

Tableau n°18: Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de Saône et Loire

NOM DE L'ARRÊT	LIGNES IMPACTÉES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITÈRE DE DÉROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRÊT ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
ALLANT-SUR-THOLON Place de l'Église	TransYonne : LM03	Pente supérieure à 5%	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Toucy Place Frères Genet
BLENEAU Place de la Libération	TransYonne : LR03	Largeur quai n°2: 1.40	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Saint Fargeau - Mairie
FLOGNY-LA-CHAPELLE Poste	TransYonne : LR21	Sens 1: quai projet longueur 10 m. Largeur variable.	N°1	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Ligny-Le-Chatel Poste rue du Carrouge
LAROCHE-ST-CYDROINE Mairie	TransYonne : LR01	Quai 2: largeur de trottoir: 0.80	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Joigny Collège Marie-Noël
POURRAIN La Chapelle Abri	TransYonne : LR03	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - Arquebuse Auxerre - Gare Routière
SEIGNELAY Place Colbert	TransYonne : LM02	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre Leclerc
SENS Place Jean-Jaurès	TransYonne : LR14 , LR15	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Un seul quai	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Sens - Gare SNCF Sens - Lycée polyvalent – Place Walesa
VENOY Lycée La Brosse	TransYonne : LR01	Pente supérieure à 5%	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - CIFA puis Auxerre Gare SNCF
VERMENTON Centre/Méridien	TER 8 Communauté d'agglo: ligne de marché	Trottoir trop étroit	Les deux sens	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - Gare Routière
VERMENTON rue Restif de la Bretonne	TransYonne : LR06	Pente supérieure à 5% et quai trop court	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux. Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Arcy-Sur-Cure - Place Pasteur Auxerre - Gare Routière

Tableau n°19: Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de l'Yonne

c. Cas des régions limitrophes

Des points d'arrêt routiers sont desservis par les transports régionaux Bourgogne Franche-Comté dans les régions administratives limitrophes, notamment en Région Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est, ou sur le périmètre de Bourg en Bresse Agglomération et Moulins Communauté. Dans ces cas particuliers, au nombre de 20, la Région Bourgogne-Franche-Comté, ne possède pas de compétence pour coordonner les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires en dehors des limites géographiques de son territoire de compétence.

PROJET

PARTIE II. Fiches actions

Des fiches actions décrivent les différentes orientations de la mise en accessibilité des services de transport routier de la Région Bourgogne Franche-Comté par grands domaines d'intervention et constituent les axes prioritaires à mettre en œuvre dans le cadre du SDA Ad'AP. Chaque fiche décrit les objectifs, les mesures à mettre en place, les modalités de mise en œuvre, le coût, le calendrier et les indicateurs de suivi de l'action.

Les fiches actions du présent SDA Ad'AP routier complètent les fiches thématiques présentées dans le cadre du SDA Ad'AP ferroviaire (ex Bourgogne) approuvé en mars 2016. Ne sont pas reprises les fiches 1 et 3 qui concernent exclusivement le volet ferroviaire.

De plus, dans un souci de cohérence avec le nouveau SDA Ad'AP routier Franche-Comté, il sera utilisé la même numérotation pour les fiches.

Elles sont déclinées selon les thématiques suivantes :

Fiche action n°2 : Assistance humaine et services de substitution

Fiche action n°3.2 : Accessibilité du matériel roulant routier.

Fiche action n°4 : Accessibilité de l'information aux voyageurs

Fiche action n°5 : Formation du personnel.

Fiche action n°6 : Mesures de signalement.

Fiche action n°7 : Accessibilité des points d'arrêt routiers.

FICHE ACTION N°2 : ASSISTANCE HUMAINE ET SERVICE DE SUBSTITUTION

Objectifs :

Assurer l'accessibilité des arrêts routiers prioritaires faisant l'objet d'Impossibilité Technique Avérée accordées.

Rappel réglementaire :

La loi 11 février 2005 et l'ordonnance du 24 septembre 2014 précisent qu'en cas « d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition ». Ceux-ci doivent être « organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente ». Nous pouvons en donner la définition et les caractéristiques suivantes :

- Le transport de substitution **doit être adapté aux besoins des personnes** en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite (article L. 1112-4 du code des transports).
- Le **coût du transport** de substitution pour les usagers en situation de handicap **ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant** (article L. 1112-4 du code des transports).
- Le transport de substitution **doit assurer, dans des conditions de fonctionnement les plus proches possibles du service régulier**, la desserte d'une ligne régulière interurbaine non accessible. Il est recommandé qu'il soit ouvert à tous les publics et qu'il ait des conditions de fonctionnement les plus proches possibles en termes d'amplitude et de fréquence de passage que celles des services réguliers ordinaires.

Dispositifs existants :

1-Ex lignes régionales TER

L'ex réseau TER n'est pas à ce jour doté d'un dispositif de prise en charge de la personne à mobilité réduite. Celui-ci est en cours d'élaboration par la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'exploitant SNCF Mobilités.

2- Ex lignes Transco et Buscéphale

Aucun dispositif.

3- Ex lignes CD 58 et TransYonne

Un principe de fonctionnement du service de substitution a été élaboré dans les SDA Ad'AP départementaux initiaux. Toutefois, la mise en œuvre n'a pas été effective dans l'attente du transfert de compétence à la région.

Mesures à mettre en place :

Il s'agira, afin d'être en conformité avec l'ordonnance du 26 septembre 2014, de déployer un service de substitution dans **les 40 points d'arrêt routiers prioritaires** sous chef de file Région faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

La Région prévoit, lors des renouvellements des contrats d'exploitation des lignes régionales, la mise en place de services de substitution sur réservation en cas d'impossibilité technique de mise en place d'une desserte accessible à tous. Le fonctionnement du service de substitution reposera sur le principe de la réservation pour les personnes en fauteuil roulant. A noter que pour les arrêts

routiers faisant l'objet d'une dérogation, la Région s'engage à traiter l'accessibilité des autres formes de handicap comme la mise en place de bande podotactile.

Les actions concernant la mise en place de ce service dédié prévues au SDA Ad'AP sont actuellement en cours d'élaboration et en concertation avec la Direction des Mobilités du Quotidien de la Région qui est en charge de l'exploitation et donc des services de substitution sur le réseau routier de la Région.

L'estimation des coûts est particulièrement complexe puisque ne disposant d'aucun recul sur l'utilisation du réseau régional par les personnes en fauteuil roulant. En effet, il est difficile de mesurer par anticipation les usages qui vont être générés par l'amélioration de l'accessibilité du réseau et la part d'usage qui va rester pour le service de substitution.

Modalités de mise en œuvre du service de substitution

En concertation avec la Direction des Mobilités du Quotidien, la Région s'engage dans la démarche suivante:

- 1- Réaliser **un état des lieux global des dispositifs existant** sur tout le territoire
- 2- Définir **un service de substitution**, les ayant droits ainsi que le budget alloué à celui-ci. La Région pourra rechercher une mutualisation des transports de substitution organisés par d'autres AOM de niveau communal par exemple.
- 3- **Déploiement du service.**

Coût

Non évalué

Calendrier de mise en œuvre

2018 – 2019 : Etat des lieux + définition du service de substitution + concertation

2019 – 2023 : Déploiement du transport de substitution sur les 40 ITA sous chef de file Région.

Un **point d'étape** sur le déploiement du service de substitution sera émis lors de l'élaboration du bilan de la première période du SDA Ad'AP soit en 2019.

FICHE ACTION N°3.2 : ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT ROUTIER

Objectif

Rendre le matériel roulant routier accessible pour les personnes en situation de handicap

Rappel réglementaire

- Décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs ;
- Décret n° 2015-1755 du 24 décembre 2015 relatif à la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs ;
- Arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.

Le décret n°2015-1755 du 24 décembre 2015 définit la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté au service public régulier et à la demande de transports routiers de voyageurs à compter du 1er juillet 2016

L'ensemble des services routiers doivent être assurés avec un matériel accessible au plus tard au 1er juillet 2020.

Dispositif existant

Les tableaux joints en annexe 8 indiquent les principales caractéristiques du matériel roulant routier utilisé sur les différentes lignes routières de la Région.

1- Ex Lignes TER

Les cars assurant la desserte TER sont rendus accessibles depuis 2012 date à laquelle une généralisation de l'accessibilité PMR a été déployée sur l'ensemble du parc.

En situation d'exploitation, toutes les lignes régulières sont desservies par du matériel roulant accessible. Seuls les doubléments de ligne (en substitution ferroviaire ou complément) peuvent être desservis par du matériel roulant pré-équipé (qui peut être rendu accessible moyennant quelques aménagements).

2- Ex Lignes Transco

100% des véhicules sur lignes régulières sont accessibles PMR ainsi que la ligne virtuelle 31.

La ligne virtuelle 50 possède un véhicule pré-équipé PMR cependant, pour la ligne Lisa, le véhicule n'est pas équipé de matériel accessible.

Le taux d'équipement concernant l'information visuelle est de 87 % et celui de l'information sonore 83 %.

3- Ex Lignes CD 58

En 2017, les lignes étaient accessibles PMR à 57 %, 26 % concernant l'information sonore et 37 % pour ce qui était de l'information visuelle.

Toutefois, dans les délégations de service public, il est prévu que « Les véhicules mis en place sur cette ligne devront être 100%accessibles (informations visuelles et sonores, emplacements UFR...) aux personnes à mobilité réduite en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur »

4- Ex Lignes Buscéphale

A ce jour le taux d'accessibilité du parc s'élève à 97%.

Le véhicule 8 places sur la LR30 est équipé UFR et information visuelle mais ne possède pas d'équipement sonore. Toutefois, sa petite capacité permet aux usagers d'être informés oralement par le conducteur lors du déroulement du service.

Sur la LR7 une accessibilité à 100% sur les 7 cars sera effective en septembre 2018.

5- Ex Lignes TransYonne

A ce jour, aucune donnée fiable n'a pu être recensée.

On ne dispose que d'informations renseignées par les transporteurs au moment de l'appel d'offres en septembre 2015 qui sont très succinctes.

Mesures à mettre en place

Le type de matériel sera défini au regard des besoins de capacité en fonction de la fréquentation de la ligne (nombre de voyageurs).

Lors du renouvellement des marchés, la conformité des matériels aux exigences légales sera demandée aux différents transporteurs.

Modalités de mise en œuvre

Inscrire dans les appels d'offre que les autocars soient conformes aux dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant. Ceux-ci devront satisfaire aux obligations suivantes :

1. S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués ;

2. Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant ;

3. Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;

4. Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du voyage est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Coûts

Non évalué

Calendrier de mise en œuvre

2018 : Expertise des marchés routiers

2020 : objectif de 100% du parc accessible

FICHE ACTION N°4 : ACCESSIBILITE DE L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

Objectif

Rendre l'information des voyageurs en situation normale ou en situation perturbée accessible à tous : en amont et pendant le voyage.

- Information en amont du voyage par la Région
- Information pendant le voyage en car

Comme indiqué auparavant, la Région a souhaité adopter une nouvelle politique de communication et d'information articulée selon les axes suivants :

- Adoption d'un nom unique du réseau « Mobigo » permettant d'identifier le réseau régional, par unification des supports de communication : harmonisation des supports (fiches horaires, supports de communication susceptibles de dispenser des informations ponctuelles, ...).
- Mise aux couleurs de l'ensemble du parc de cars : habillage des cars et des « totems » aux couleurs de Mobigo.

1- INFORMATION EN AMONT DU VOYAGE PAR LA REGION

Rendre accessible les outils numériques et de télécommunications de l'information voyageurs sur les services de transport public du conseil régional.

Rappel réglementaire

Arrêté interministériel du 29 avril 2015 relatif au référentiel général d'accessibilité pour les administrations.

Norme RGAA 3.0 pour l'accessibilité numérique des administrations.

Dispositif existant

En 2012, l'Ex Région Bourgogne a mené une concertation avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) en Bourgogne, pour créer un outil commun présentant toute l'offre locale de mobilité alternative à la voiture individuelle. Cette démarche a abouti à la création de la **centrale d'information Mobigo**, qui se compose d'un système d'information multimodale, disponible à l'adresse internet suivante www.viamobigo.fr, et d'une centrale d'appels disponible au 03.80.11.29.29. Ces deux outils sont ouverts à tous sur l'ensemble du réseau régional Bourgogne Franche-Comté.

Le système d'information multimodale (SIM) Mobigo est un site internet proposant une information exhaustive et multimodale, disponible à partir d'une seule adresse web. Le site internet est composé d'un calculateur d'itinéraires et d'une partie éditoriale. Il existe en version mobile. Le calculateur d'itinéraires permet à l'internaute d'obtenir un itinéraire avec les horaires et les modes de transport à prendre pour réaliser son parcours de bout en bout sur tout le territoire du réseau régional. D'autres informations sont disponibles telles que les boutiques en ligne existantes, les plans des réseaux de transport, les tarifs proposés par chaque réseau, les perturbations ou encore les coordonnées des plateformes de mobilité.

En termes d'information sur l'accessibilité des transports publics de voyageurs, les itinéraires proposés par Mobigo font état de l'accessibilité des transports dès lors que ceux-ci remplissent les trois critères d'accessibilité physique suivants : points d'arrêt accessibles au départ et à l'arrivée et véhicule accessible. Un pictogramme indique à l'internaute l'accessibilité sur l'itinéraire demandé. Afin de compléter cette information, une rubrique dédiée aux services de mise en accessibilité pour chaque réseau de transport public a été créée sur le site. La Région fournit les informations

éditoriales de cette rubrique, au fur et à mesure des avancées de la mise en accessibilité de son réseau de transport.

Nota : Ce dispositif est opérationnel sur le périmètre Bourgogne.

Mesures à mettre en place

- Site internet (SIM)

Poursuivre l'alimentation de l'information relative à l'accessibilité des transports, en particulier dans les réponses fournies par le calculateur d'itinéraires. En fonction de la progression de la mise en accessibilité physique de leur réseau, les AOT alimentent leur base de données avec les caractéristiques d'accessibilité de leurs arrêts et lignes, pour Mobigo.

Dans le cadre du renouvellement des marchés, le futur site internet Mobigo et ses applications seront mis en adéquation avec les critères imposés par la version 3.0 du référentiel général d'accessibilité pour les administrations.

- Centrale d'appels

Afin de faire bénéficier à tous de l'ensemble des services composant la centrale d'informations Mobigo, la Région a décidé de permettre l'accès et l'utilisation des prestations de la centrale d'appels aux personnes sourdes et malentendantes. Ce service de retranscription de la parole (en langue des signes française ou par transcription instantanée de la parole) permet à une personne sourde ou malentendante d'être en contact indirect avec tout type d'entreprise. La personne sourde ou malentendante doit disposer d'un ordinateur équipé d'un microphone et d'un haut-parleur, ainsi que d'une connexion internet. Sur son ordinateur, la personne sourde ou malentendante contacte l'entreprise qui joue le relais entre la centrale d'appels Mobigo et le bénéficiaire. Les téléconseillers seront formés à ce nouveau service.

Modalités de mise en œuvre

- Intégrer les normes d'accessibilité aux futurs marchés publics.
- Posséder des bases de données complètes, fournies par les exploitants ou AOT.
- Passer un contrat de sous-traitance avec une entreprise délivrant une prestation d'assistance pour personnes sourdes ou malentendantes afin d'accéder aux services téléphoniques.

Coût

- Bases de données : prise en charge par les AOT partenaires.
- Service téléphonique adapté : environ 10 000€/an.

Calendrier de mise en œuvre

Objectif : 2019

2018-2022 : Maintien en conformité de la centrale Mobigo

2-INFORMATION PENDANT LE VOYAGE EN CAR

Rendre l'ensemble de l'information diffusée accessible à tous pendant le voyage (à bord et aux points d'arrêt routiers).

Dispositif existant

- Information aux points d'arrêt :

Sur l'ensemble des points d'arrêt routiers du réseau régional, tous ne sont pas signalés avec un totem et donc identifiants. Il existe une disparité territoriale selon les lignes de transports mais

également à l'échelle départementale issus du transfert de compétence des arrêts routiers départementaux à la Région.

- Information à bord des véhicules :

Toutes les lignes ne sont pas équipées du matériel avec des systèmes sonores ou visuels à l'intérieur des véhicules.

Mesures à mettre en place

- Information aux points d'arrêts :

Equiper les arrêts de totems pour permettre à l'usager de localiser l'endroit où s'arrête le car par un pictogramme clair précisant le nom de l'arrêt.

Améliorer la lisibilité de l'affichage horaire par une meilleure structuration de l'information.

Améliorer le nombre d'informations utiles au voyage, telles que la destination, le n° de ligne en lien avec la fiche horaire, les renseignements sur la tarification, le n° d'appel du système d'information voyageur « Mobigo ».

- Information à bord des véhicules :

Girouette d'information extérieure : frontale, latérale et/ou arrière
Information dynamique à bord

Modalités de mise en œuvre

- Information aux points d'arrêts :

Réalisation d'une fiche information modèle : horaires et autres informations
Déploiement des équipements lors de l'aménagement des points d'arrêt

- Information à bord des véhicules :

Lors du renouvellement des marchés, la conformité des matériels aux exigences légales sera demandée aux différents transporteurs.

Coût

Non évalué

Calendrier de mise en œuvre

- Information aux points d'arrêts :

Au fur et à mesure des travaux de mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région, soit d'ici 2023.

- Information à bord des véhicules :

Lors du renouvellement du matériel en conformité avec l'objectif de 2020 : 100% du parc accessible

FICHE ACTION N°5 : FORMATION DES PERSONNELS DES SERVICES ROUTIERS

Objectif :

Former l'ensemble des personnels en contact avec les voyageurs à l'accueil et à la prise en charge des personnes **en situation de handicap ou à mobilité réduite**.

Dispositif existant

1- Personnel SNCF

SNCF s'est engagée depuis 2006 dans une politique de formation de ses agents aux besoins des personnes en situation de handicap. Une formation spécifique a été élaborée avec les associations de personnes handicapées. Cette formation a été dispensée jusqu'à présent en priorité aux agents assurant des missions d'escale ainsi qu'aux Agents du Service Commercial Train (ASCT). Depuis son lancement, plus de 10 000 agents SNCF Voyages et TER ont été formés (7800 en formation continue et 2800 en formation initiale).

Depuis plusieurs années, tout nouvel embauché à la SNCF, pour les métiers au contact de la clientèle, suit dans sa formation initiale un module de formation aux attentes des personnes en situation de handicap. Dans le cadre des SDA Ad'AP, cette formation initiale va être étendue à tous les agents en contact avec la clientèle soit :

- Les personnels assurant des missions d'escale et les Agents du Service Commercial Train
- Les agents assurant des missions de vente
- Les agents de la Surveillance Générale du réseau

Cette formation sera en priorité dispensée aux agents les plus en contact avec la clientèle, soit les agents assurant des missions d'escale et les ASCT. Les autres populations amenées à accueillir et renseigner les personnes ayant un handicap seront formées progressivement. Cette formation se déroule sur une journée de 7h en salle, en présentiel et regroupe les différents métiers.

La formation aux différents types de handicaps a pour objectif de permettre au personnel en contact avec la clientèle de :

- Comprendre les attentes des voyageurs en situation de handicap,
- Acquérir l'argumentation nécessaire pour accueillir et rassurer le voyageur,
- Acquérir les bons comportements d'accueil et les bons gestes face aux personnes en situation de handicaps,
- Situer ses interventions dans le cadre légal.

Durant cette formation sont traités les domaines suivants :

- Comprendre les lois et règlements relatifs à l'accueil des voyageurs handicapés
- Comprendre le rôle et les missions des acteurs de la prise en charge
- Comprendre la notion de handicap et identifier les besoins de personnes handicapées
- Mettre en œuvre les modalités d'accueil d'une personne présentant un des handicaps suivants:
 - déficience visuelle,
 - déficience auditive,
 - handicap moteur,
 - handicap intellectuel,
 - handicap psychique.

2- Ex lignes Transco

La formation concernant l'accueil des personnes à mobilité réduite est prise en compte par les transporteurs (Kéolis et Transdev) qui ont mis en place des plans de formation.

3- Ex lignes CD 58

Un principe de plan de formation a été élaboré dans les SDA Ad'AP départementaux initiaux. Toutefois, le suivi et l'évaluation de ce plan n'ont pas été réalisés dans l'attente du transfert de compétence à la région.

4- Ex lignes Buscéphale

Pour les lignes Navette TGV, LR1, LR2, LR3 et LR4 exploitées par Keolis Val de Saône, la formation des conducteurs est assurée par l'organisme de formation interne « Institut Keolis régional » (Cf. annexe 9).

Pour les lignes LR5, LR6 et LR12 exploitées par la Société des Transports Interurbains de la Nièvre, la formation des conducteurs est internalisée.

Elle dure 1 journée : fondamentaux théoriques sur types de handicap et réglementation en vigueur, techniques de communication adaptées, exercices pratiques de prise en charge d'UFR dans les véhicules.

Pour les lignes LR8, LR9, LR10, LR11, LR14, LR15, LR16, LR18 et TAD23 exploitées par le groupement Transdev/Autocars Girardot, la formation est internalisée et dispensée par un agent Transdev ayant reçu la formation pour formateur « Accueillir les PMR sur les LR ». Des représentants de l'APF et de l'association Valentin Haüy y participent également.

Elle est composée sur 2 jours :

- d'une partie théorique comprenant le cadre légal et la connaissance de la clientèle (sensibilisation aux divers types de handicaps, prise en compte de l'âge de la clientèle, accueillir et établir une relation de confiance avec le client),
- d'une partie pratique avec les gestes et postures à adopter ainsi que la manipulation de la rampe d'accès pour les UFR

Pour les lignes 7 et 30 exploitées par la SPL Mobilité Bourgogne Franche Comté, la formation des conducteurs est internalisée.

Elle dure 1 heure et consiste en une présentation du cadre légal et des exercices pratiques de prise en charge d'UFR dans les véhicules.

5- Ex lignes TransYonne

Les contrats d'exploitation exigent que les transporteurs dispensent à leurs personnels des formations régulières et spécifiques concernant « *l'accueil et l'accompagnement des personnes à mobilités réduite* ».

Toutefois, le suivi et l'évaluation de ces exigences n'ont pas été réalisés.

Mesures à mettre en place

Dans le cadre des SDA Ad'AP, l'ensemble du personnel en contact avec le public sera formé aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap ou personnes à mobilité réduite : agents de conduite, agents de vérification de titre, agents de médiation et de prévention, agents et encadrement d'exploitation, encadrement commercial.

Modalités de mise en œuvre

La formation est assurée par le prestataire qui doit se mettre en conformité avec la loi. Ce critère sera intégré dans tous les nouveaux marchés.

Les thèmes qui devront être abordés lors des formations sont les suivants :

- **Prises en charges de toutes les formes de handicap et relations commerciales :**

Connaitre les causes réduisant la mobilité et les principaux handicaps, les conséquences sur les comportements et les déplacements dans les transports en commun.

Mises en situation.

Conseils sur les conduites à tenir.

- **Accueil à bord**

Formation au maniement des rampes d'accès.

- **Style de conduite souple, sans à-coups**

Coûts

Non évalué

Calendrier de mise en œuvre

2023 : objectif de 100% du personnel formé.

PROJET

FICHE ACTION N°6 : MESURES DE SIGNALLEMENT

Objectif

Permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite de **signaler une difficulté rencontrée ou un défaut d'accessibilité**.

Dispositif existant

- Après de SNCF :
 - Par le biais du registre des réclamations des gares,
 - Par courrier, à l'adresse suivante : Contact SNCF BP71273 - 25005 Besançon Cedex 03
 - Par courriel, sur la rubrique « contactez-nous » du site TER Bourgogne Franche-Comté

- Après de la Région Bourgogne-Franche-Comté

Le signalement des défauts d'accessibilité ou des difficultés rencontrées sur les services de transport public routiers est possible via les différents moyens de contacts mis à disposition de tous.

Il est possible d'adresser un courrier au conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté à l'adresse suivante :

Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté
4, square Castan – CS 51857
25031 BESANCON CEDEX

Le signalement peut également être adressé par téléphone à la Région par l'intermédiaire de la plateforme « Mobigo » : 03 80 11 29 29

Enfin, un formulaire de contact est disponible via la rubrique « contactez-nous » sur le site internet du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté à l'adresse :

<https://www.bourgognefranche-comte.fr/Contact,1093#b>

Mesures à mettre en place

En lien avec la Direction des mobilités du quotidien et SNCF TER, mettre en place un recensement et reporting des réclamations liées à la thématique de l'accessibilité.

Coût

Aucun

Calendrier de mise en œuvre

2018

FICHE ACTION N°7 : L'ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET ROUTIERS

Objectif

Rendre les points d'arrêt routiers prioritaires accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite en autonomie maximale.

Dispositif existant

Les services routiers de la Région sur le périmètre Bourgogne sont composés de **121 lignes** :

- 17 lignes ex TER : 13 lignes routières mixtes et 4 lignes routières
- Ex Transco : 26 lignes régulières et 3 lignes en TAD
- Ex CD 58 : 5 lignes de structures, 15 lignes de marché et 21 lignes en TAD
- Ex Buscéphale : 3 lignes express, 9 lignes structurantes, 5 lignes secondaires et 2 lignes en TAD
- Ex TransYonne : 15 lignes régulières dont 2 lignes en TAD

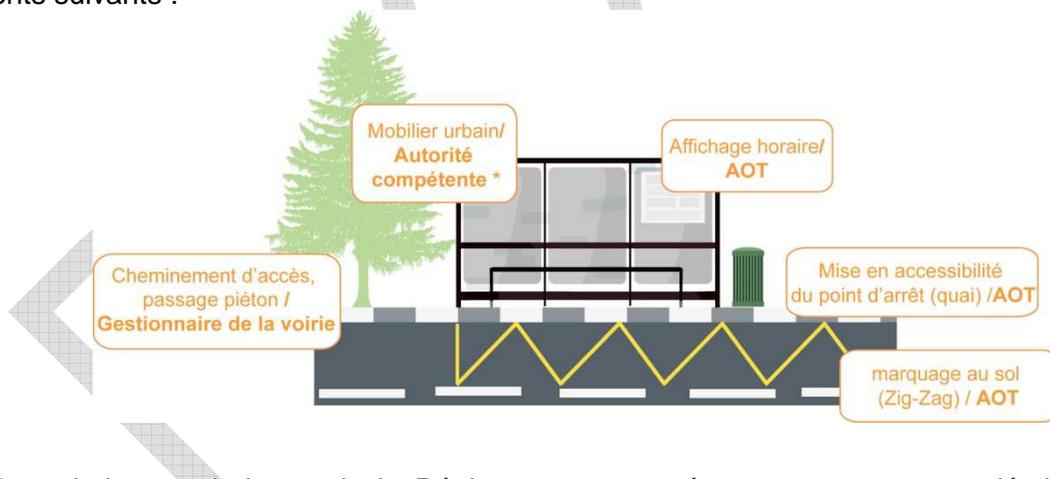
Les services routiers de la Région comprennent **859 arrêts routiers** (hors transport urbain et scolaire) qui desservent près de 440 communes du territoire bourguignon : une desserte fine du territoire (plusieurs arrêts dans une même commune) et souvent mutualisée avec une autre AOT. Certains arrêts sont dédoublés (1 dans chaque sens de circulation).

Description des modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre opérationnelle des travaux de mise en accessibilité implique la participation de l'ensemble des acteurs et notamment :

- De l'autorité organisatrice des mobilités : la Région et les AOM
- Des gestionnaires de voirie : les communes, les communautés d'agglomérations et les Départements pour leur compétence sur les routes Départementales.

Concernant la répartition des charges d'aménagement, l'application du SDA Ad'Ap reposera sur les éléments suivants :



Les Prescriptions techniques de la Région pour un aménagement type sont détaillées dans le référentiel joint en annexe 3.

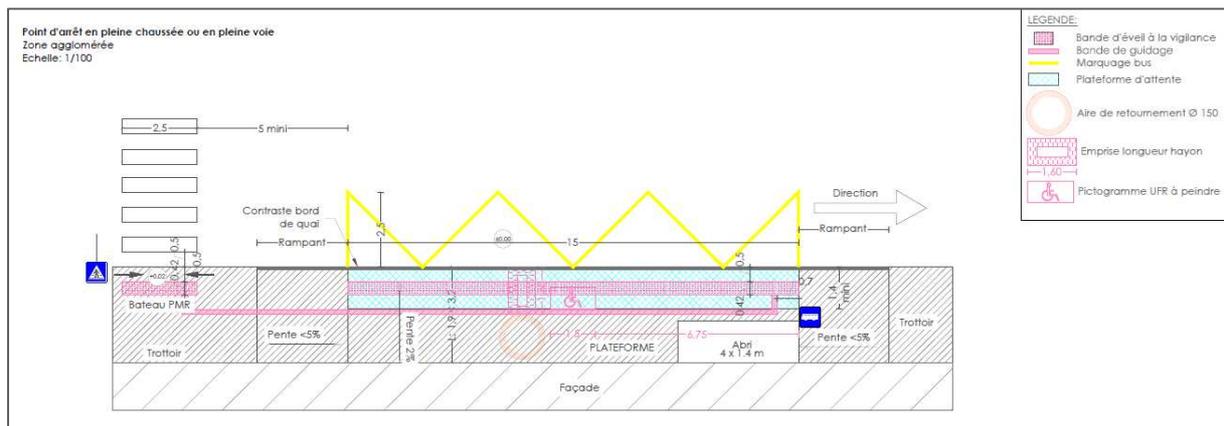


Figure n°3 : Exemple d'un arrêt routier type situé en pleine voie

Par contre, ne sont pas éligibles au financement de la Région dans le cadre du SDA Ad'AP, les travaux en faveur de l'intermodalité, du confort ou de la mise en valeur de l'arrêt routier, des économies d'énergie, tous travaux de modernisation ou création d'un nouvel arrêt routier sauf indetification dans le SDA Ad'AP (déplacement d'un arrêt routier dans le cadre d'une ITA).

Coût

Le coût estimatif des études et des travaux de mise en accessibilité des **230 arrêts routiers prioritaires dont la région est chef de file** (périmètre Bourgogne) est estimé à **6,55 M€ HT dont 0,85 M€ d'études** et selon la déclinaison suivante :

Coût estimatif arrêts routiers prioritaires	1 ^{ère} période			2 ^{ème} période			TOTALX 6 555 k€ HT
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
	135 k€	1 050 k€	1 210 k€	1 610 k€	1 550 k€	1 000 k€	
	2 395 k€ HT			4 160 k€ HT			

Tableau n°20 : Coût estimatif des études et travaux

Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier suivant reprend les résultats de l'étude réalisée par la Région et tient compte des concertations effectuées avec certaines communes ainsi que les Unités Territoriales.

Année prévisionnelle de réalisation	Périmètres	
1 ^{ère} période	2017 2018	1- Réalisation du SDA Ad'AP 2- Etat des lieux des arrêts routiers prioritaires 3- Etude opérationnelles des arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région 4- Phase de concertation débutée
	2018	1- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2019
	2019 2020	1- Réalisation des travaux des arrêts routiers se situant prioritairement dans l'Yonne. Puis la Nièvre et la Saône et Loire. 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2020 puis 2021.
2 ^{ème} période	2021	1- Poursuite de la Nièvre et de la Saône et Loire. Fin des travaux dans l'Yonne. 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2022
	2022	1- Début des travaux en Côte d'Or. Poursuite de la Nièvre et de la Saône et Loire. 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2023
	2023	Fin des travaux et gestion de tous les arrêts ayant fait l'objet de décalage de calendrier

Tableau n°21 : Calendrier de mise en œuvre

PARTIE III. Modalités de programmation et de financement des points d'arrêt routiers prioritaires

I. PROGRAMMATION DES TRAVAUX

La Région Bourgogne Franche-Comté, en tant qu'AOT, élabore le SDA Ad'AP sur son territoire. Elle programme et coordonne des travaux sur des périmètres dont elle n'est pas propriétaire. La programmation a été et va être élaborée :

- en lien avec les autres acteurs en fonction de leurs compétences d'intervention
 - les Autorités organisatrices des mobilités desservant l'arrêt (Région, AOM)
 - le gestionnaire de voirie où est implanté l'arrêt : les communes, les communautés d'agglomérations ou les Départements pour leurs compétences sur les routes Départementales.
 - la collectivité où se localise l'arrêt : commune, communauté de commune, intercommunalité, ...
- compte tenu de la complexité des travaux à réaliser, de la capacité de financement de la Région et des ressources humaines à mobiliser
- avec un déploiement progressif sur chaque département.

La hiérarchisation des arrêts est prévisionnelle. Elle pourra être revue lors des réunions de suivi technique en lien avec les acteurs (AOT/AOM, communes, gestionnaires de voirie) ou lors des réunions de suivi avec les associations d'usagers, ou encore si en cours de période une opportunité permettait de rendre accessible un point d'arrêt plus rapidement (travaux de voirie communale par exemple).

II. MODALITES DE FINANCEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS PRIORITAIRES

L'étude réalisée par la Région a permis d'établir **les modalités de mise en œuvre opérationnelle de la mise accessibilité des points d'arrêts** (modalité de financement, de réalisation et d'entretien), qui impliquent la participation de l'ensemble des acteurs et notamment des Unités Territoriales et des communes. En effet, la Région n'est pas gestionnaire de voirie des points d'arrêt routiers et la loi ne fixe pas un cadre de financement aux mesures de mise en accessibilité des réseaux de transport public.

Ces modalités peuvent différer en fonction du gestionnaire de voirie et du nombre de collectivités impliquées.

Concernant la répartition des charges d'aménagement, l'application du SDA Ad'AP reposera sur les éléments suivants.

Pour **les arrêts routiers prioritaire sous chef de file Région**, l'estimation des coûts a été établie sur la base du référentiel en annexe 3 et selon les clés de répartition décrites ci-après.

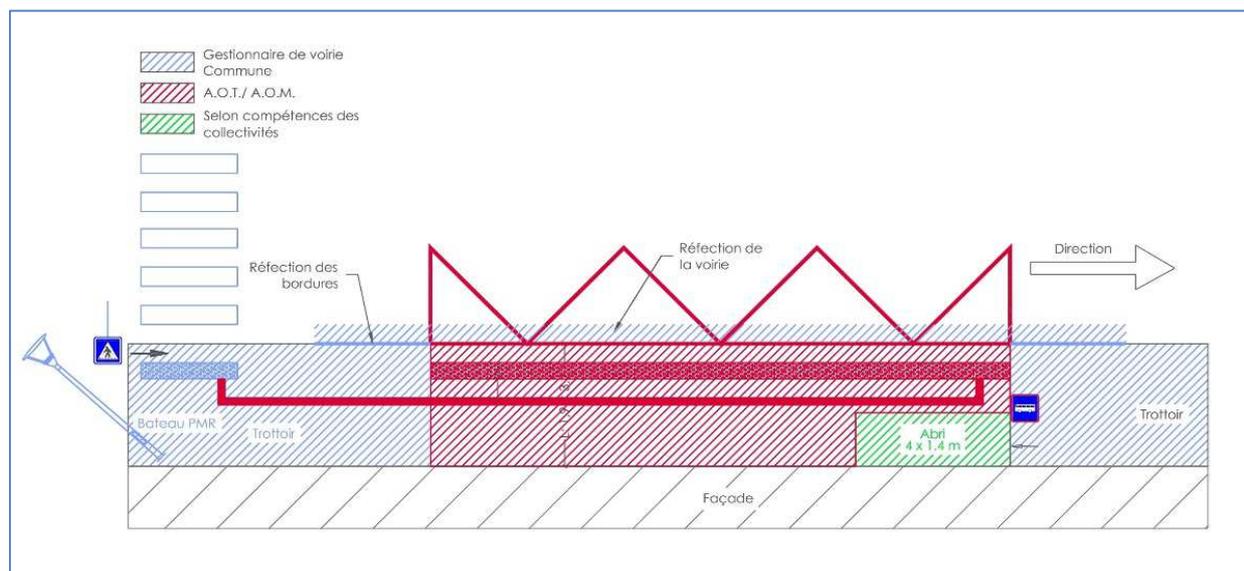


Figure n°4 : Clés de financement d'un arrêt routier prioritaire sous chef de file Région

Dans le cas où la Région est chef de file, celle-ci prendra en charge les éléments délimités en rouge sur le schéma ci-dessus, soit toute la partie concernant les travaux relatifs à l'arrêt physique en lui-même, les bandes de guidage, le marquage au sol avec le zèbra, le totem. Dans le cas où cet arrêt est en commun avec un ou des autres AOT, un cofinancement sera établi au prorata de la desserte de chaque AOT desservant cet arrêt.

Les zones en bleu seront à la charge du gestionnaire de voirie et /ou des communes où sera implanté l'arrêt.

Concernant le mobilier urbain (abribus, poubelle, éclairage, ...), celui-ci est dépendant des statuts des collectivités territoriales mais cette compétence ne relève pas de plein droit à l'AOT ni au gestionnaire de voirie.

Les tableaux ci-dessous indiquent le calendrier des études et de travaux pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file Région ainsi que les participations financières des différents acteurs sur les deux périodes de 3 ans (2018-2020 et 2021-2023).

Première période 2018 - 2020

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
37	Etudes	2018	135	0	135
	Etudes	2019	150	0	150
	Travaux	2019	900	387	513
38	Etudes	2020	210	0	210
	Travaux	2020	1 000	430	570
TOTAL HT			2 395	817	1 578

Tableau n°22 : Programmation financière de la première période 2018 - 2020

Pour la première période, le coût estimatif des études et des travaux pour la mise en accessibilité des 75 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région s'élèverait à 2,395 M€ HT. **La participation régionale serait de 1,578 M€ HT.** S'ajoutera à cela la part qui incombe au gestionnaire de voirie et/ou à la commune d'un montant de 0.817 M€ HT.

Deuxième période 2021 – 2023

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
38	Etudes	2021	210	0	210
	Travaux	2021	1 400	602	798
37	Etudes	2022	150	0	150
	Travaux	2022	1 400	602	798
37	Etudes	2023	0	0	0
	Travaux	2023	1 000	430	570
TOTAL HT			4 160	1 634	2 526

Tableau n°23 : Programmation financière de la deuxième période (2021 – 2023)

Pour la deuxième période, le coût estimatif des études et des travaux pour la mise en accessibilité des 112 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région s'élèverait à 4,160 M€ HT. **La participation régionale serait de 2,526 M€ HT.** S'ajoutera à cela la part qui incombe au gestionnaire de voirie et/ou à la commune d'un montant de 1,634 M€ HT.

Pour **les arrêts routiers prioritaires dont la Région n'est pas chef de file**, une participation de la Région est prévue au prorata de la desserte. A noter que le montant de la subvention régionale est encadré par une enveloppe maximale de coût de réalisation de l'aménagement, définie en cohérence avec les référentiels d'aménagement d'accessibilité des arrêts routiers de la Région et qui ne pourra pas excéder un montant de 13 000€ HT par arrêt physique.

Pour toutes la durée du SDA Ad'AP, le montant total des études et des travaux est estimé à 6.555 M€ dont **4,104 M€ pour la participation régionale** auxquels il faudra ajouter un montant de subvention régionale estimée à environ 1 M€ pour les arrêts routiers prioritaires qui ne sont pas sous chef de file Région.

Il est à noter que, dans le cadre du transfert de compétences, le département de l'Yonne alloue des crédits à la région afin de réaliser à sa place les travaux de mise en accessibilité d'une partie des points d'arrêts routiers sur son territoire.

PARTIE IV. Modalités de suivi et d'évaluation

I. Gouvernance

a. Comité de suivi

Il est créé un **comité de suivi du SDA Ad'AP**, composé de représentants de la Région Bourgogne Franche-Comté, de SNCF Mobilités (Gares & Connexions et activité TER Bourgogne Franche-Comté), de SNCF Réseau, de l'Etat (DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et DDT : directions départementales des territoires). La Région en assure la présidence et le secrétariat (convocation, élaboration de l'ordre du jour et rédaction du compte-rendu).

Il a pour objet :

1. d'organiser la mise en œuvre et le suivi de l'exécution du SDA Ad'AP ;
2. de coordonner les engagements pris par les maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, SNCF Mobilités - Gares & Connexions, Départements, communes, EPCI) et les co-financeurs pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombe et les financements correspondants ;
3. d'examiner les programmes d'investissement des arrêts prioritaires de l'année N, de superviser les programmes d'investissements et leur mise en œuvre ;
4. de définir les actions à engager sur l'année N, notamment la planification des études et des travaux et le déploiement des services, leur financement et leur conventionnement et sur saisine d'un des cofinanceurs, de statuer sur les études, solutions et travaux à retenir ;
5. d'organiser et de préparer les réunions de concertation ;
6. de suivre les indicateurs des actions et de préparer les bilans obligatoires, d'examiner les écarts entre la programmation prévue et sa réalisation effective, d'analyser les différentes contraintes pour le respect du calendrier et de proposer des mesures correctives, de mettre à jour le planning de réalisation, et de proposer des modifications du SDA Ad'AP.

Le Comité de suivi se réunit plusieurs fois par an. Ses réunions font l'objet d'un compte-rendu rédigé par la Région.

b. Comité de concertation

Il est créé **un comité de concertation**, composé des membres invités lors des réunions de concertation de la phase d'élaboration du schéma. Il est donc composé des représentants des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, des représentants des associations d'usagers ainsi que des représentants des gestionnaires de voiries, de la DREAL, des DDT et des représentants de SNCF Mobilités (Gares & Connexions et TER) et de SNCF Réseau. Peuvent être associées au cas par cas d'autres personnes morales ou qualifiées telles que les AOTU etc.

La Région assure la présidence et le secrétariat du Comité de concertation (convocation, ordre du jour et rédaction du compte-rendu).

Il se réunit au moins une fois par an et exerce les missions suivantes :

1. il informe de l'état d'avancement du SDA Ad'AP à partir des bilans obligatoires qui sont transmis à ses membres ;
2. il recueille l'avis de ses membres et autres personnes associées notamment sur la programmation de l'année suivante et des périodes ultérieures ;
3. il fait connaître à ses membres toute information utile sur l'accessibilité du réseau ferroviaire et routier en Bourgogne Franche-Comté.

II. MODALITES DE MISE EN OEUVRE

La Région Bourgogne-Franche-Comté

La région Bourgogne-Franche-Comté est à la fois autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional au sens de l'article L. 2121-3 du code des transports et de chef de file au sens de l'article L. 1112-2-1, paragraphe II du même code. A ces deux titres :

1. elle exerce un **rôle de coordination et d'assemblage** de l'ensemble des données fournies par toutes les personnes morales concourant à l'exécution du SDA Ad'AP ;
2. elle **organise la concertation** en recueillant l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable et en organisant la concertation avec les différentes parties prenantes, notamment les membres du Comité de suivi et les membres du Comité de concertation ;
3. elle **organise les réunions du Comité de suivi et du Comité de concertation** ;
4. elle **participe financièrement**, selon le **plan de financement prévisionnel estimé dans le SDA Ad'AP**
5. elle **assemble**, pour le périmètre du SDA Ad'AP Franche-Comté, **les données fournies** par les maîtres d'ouvrage et transmet le point de situation et les bilans de suivi à l'autorité administrative et à la commission d'accessibilité communale et/ou intercommunale concernée.

Collectivités locales

La commune et le département quand ce dernier est gestionnaire de voirie et les autorités organisatrices, quand l'arrêt est commun à plusieurs réseaux seront associés en amont du projet afin que les objectifs puissent être partagés et les financements puissent être établis quand ils font défaut. Les collectivités seront également associées afin de déterminer les emplacements les plus adaptés et les plus pertinents, de définir les interventions relevant de chaque collectivité et de programmer de façon concertée les périodes de travaux. Ces rencontres seront organisées au fur et à mesure lors de la mise en œuvre effective des projets d'aménagement.

III. Modalités de suivi et d'actualisation

Les modalités de suivi et d'actualisation du document prévues sont identiques pour l'ensemble des départements.

- le **point de situation après la 1^{ère} année** comprend l'actualisation du SDA Ad'AP routier, l'actualisation de la liste des points d'arrêt prioritaires et des chefs de file, de la programmation des points d'arrêt routiers, des modalités de réalisation, de financement et d'entretien des points d'arrêt routiers si besoin ;
- les **deux bilans de fin de période** comprendront : le bilan des actions, l'analyse du respect du calendrier, les adaptations du rétro-planning, les mises à jour des fiches actions, les mises à jour des aménagements à réaliser aux points d'arrêt et des montants financiers associés au fur et à mesure de l'avancée des études réalisées.

PARTIE V. Présentation par département

Cette partie décline la liste des arrêts régionaux, des gestionnaires de voirie et des chefs de file associés pour chaque département desservis par les services routier Bourgogne : la Côte d'Or, la Nièvre, la Saône et Loire et l'Yonne.

I. DEPARTEMENT DE COTE D'OR

a. Description des services routiers

En 2017, 29 lignes routières desservent le département.

Département	Nbre de communes desservies	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires	Nbre d'arrêts prioritaires sous chef de file « Région »	Nbre d'arrêts prioritaires sous-chef de file « Autre »
21 - Côte d'Or	72	87	35	35	0

Tableau n°24 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Côte d'Or

b. Liste des points d'arrêt prioritaires

Le tableau ci-dessous reprend la liste des 35 points d'arrêt routiers prioritaires du département et précise les autorités organisatrices avec lesquelles l'arrêt est commun, les critères de priorités qui ont conduit à retenir l'arrêt comme prioritaire ; le gestionnaire de voirie et le chef de file à compter du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE COTE D'OR	ARC-SUR-TILLE	Rue des Planches	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	ATHEE	Village	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
	BRAZEY-EN-PLAINE	Hôtel de Ville	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	CHATILLON-SUR-SEINE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Lycée	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Place MARMONT	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	COUCHEY	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	EPOISSIS	Château : sens Montbard Avallon	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Les Eperons : sens Avallon Montbard	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	FLEUREY-SUR-OUCHÉ	Village	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	GEMEAUX	Usine	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
	GENLIS	Gare de Genlis	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
LABERGEMENT-LES-SEURRE	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE COTE D'OR	LIERNAIS	Centre	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	MARCILLY-SUR-TILLE	Rue du Mont/D959	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
		Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes
	MONTBARD	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	NOLAY	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ORVILLE	Monuments aux morts	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	ROUVRES-EN-PLAINE	Centre	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	RUFFEY-LES-ECHIREY	Centre	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	SAINT-USAGE	Transco	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	SAULIEU	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Place du 16 juin 1940	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SAULON-LA-CHAPELLE	Eglise	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	SELONGEY	Ecole ménagère	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
		Patenée	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		PN	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	SENAILLY	Centre	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes
	SEURRE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	TALMAY	Monument	Région B.F.C.	CD 21	Pôle générateur de déplacement
	TART-LE-HAUT	Transco	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants
	TIL-CHATEL	RD974 / Ecole-Mairie	Région B.F.C.	Commune et CD 21	1000 habitants
TOUTRY	Centre	Région B.F.C.	CD 21	Plusieurs lignes	
VAROIS-ET-CHAIGNOT	Mairie	Région B.F.C.	CD 21	1000 habitants	

Tableau n°25 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Côte d'Or

d. Les arrêts routiers en dérogation

Il s'agit, afin d'être en conformité avec l'ordonnance du 26 septembre 2014, de déployer un service de substitution dans **les 8 points d'arrêt routiers prioritaires du Département de Côte d'Or** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers suivants :

NOM DE L'ARRÊT	LIGNES IMPACTÉES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITÈRE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRÊT ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
ATHEE Village	Transco: 40	Quai 2: Largeur de quai projet max 1.90 m	N°2	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Genlis - Gare
COUCHEY Mairie	Transco: 60	Quai 1 côté mairie. Abrisbus entre mur et entrée de parking	N°1	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Dijon - Bourroches Machureau (TRAM)
FLEUREY/OUCHE Village	Transco: 47- 49	Sens 1: Quai 10 m longueur. Largeur non conforme au droit de l'escalier. Sens 2: quai longueur de 10 m. Largeur entre 1.20 et 2.80	Les deux	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Fleurey sur Ouche - échangeur
ORVILLE Monuments aux morts	TER 4 Transco: 31	Largeur disponible: 2 m	Un seul quai	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Selongey-Patenée
RUFFEY LES ECHIREY Centre	Transco: 32	Quai 2: Largeur de quai 2 m	N°2	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Dijon - Europe Transco ou Lycée De Gaulle
SELONGEY Ecole ménagère	TER 4 transco: 31	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Les deux	Emprise foncière trop étroite	Mutualisé avec Selongey-Patenée	Selongey-Patenée
SELONGEY PN	TER 4 transco: 31	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	N°2	Emprise foncière trop étroite	Mutualisé avec Selongey-Patenée	Selongey-Patenée
TALMAY Monument	Transco: 38	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	1 seul sens	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Heuilley sur-Saone-Transco (NP)

Tableau n°27: Arrêts routiers en ITA dans le Département de Côte d'Or

II. DEPARTEMENT DE LA NIEVRE

a. Description des services routiers

En 2017, 41 lignes routières desservent le département.

Département	Nbre de communes desservies	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires	Nbre d'arrêts prioritaires sous chef de file « Région »	Nbre d'arrêts prioritaires sous-chef de file « Autre »
58 - Nièvre	128	364	86	61	25

Tableau n°28 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de la Nièvre

b. Liste des points d'arrêt prioritaires

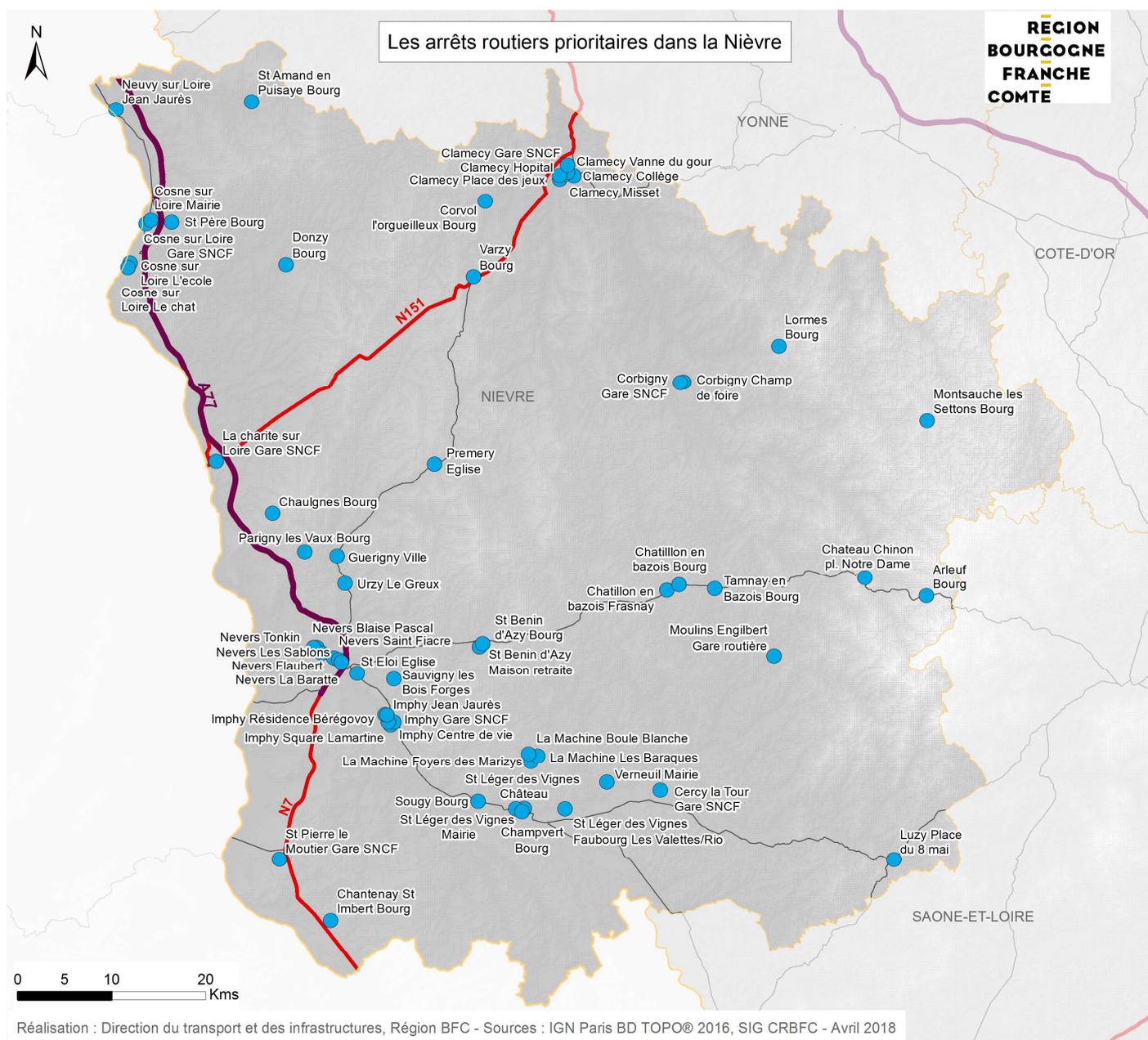
Le tableau ci-dessous reprend la liste des 86 points d'arrêt routiers prioritaires du département et précise les autorités organisatrices avec lesquelles l'arrêt est commun, les critères de priorités qui ont conduit à retenir l'arrêt comme prioritaire ; le gestionnaire de voirie et le chef de file à compter du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

	COMMUNE	NOM DE L'ARRÊT	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	ARLEUF	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CERCY-LA-TOUR	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CHAMPVERT	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CHANTENAY-ST-IMBERT	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants
	CHATEAU-CHINON-VILLE	Place Notre Dame	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CHATILLON-EN-BAZOIS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Frasnay	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	CHAULGNES	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants
	CLAMECY	Collège	Région B.F.C.	Commune ou Département?	Plusieurs lignes
		Hopital	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Misset	Région B.F.C.	commune	Pôle générateur de déplacement
		Place des Jeux	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Vanne du Gour	Région B.F.C.	Supermarché Auchan	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CORBIGNY	Champ de foire	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	CORVOL-L'ORGUEILLEUX	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	COSNE-COURS-SUR-LOIRE	Mairie	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Le Chat	Région B.F.C.	Commune et CD 58	Plusieurs lignes
		L'Ecole	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	COULANGES-LES-NEVERS	Mairie	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Grand pré	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Rue des filles	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	DECIZE	Champ de foire	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Ville	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Decize (centre commercial)	Decize	Commune	Plusieurs lignes
		Hopital	Decize	CD 58	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	DONZY	Bourg	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	GUERIGNY	Ville	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
	IMPHY	Centre de vie	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Résidence Bérégovoy	Région B.F.C.	Commune	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Faubourg - Square Lamartine	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Jean Jaurès	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	LA CHARITE-SUR-LOIRE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune ou SNCF	Plusieurs lignes
	LA MACHINE	Boule blanche	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Foyers des marizys	Région B.F.C.	Commune?	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
		Les Baraques	Région B.F.C.	Commune?	Plusieurs lignes
	LORMES	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	LUZY	Place du Champs de foire	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	MONTSAUCHE-LES-SETTONS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	MOULINS-ENGLIBERT	Gare routière	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
	NEUVY-SUR-LOIRE	Jean Jaurès	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	NEVERS	Flaubert	Région B.F.C.	Commune	Ligne structurante
		La Baratte	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
		Les Sablons	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
		Saint Fiacre	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Tonkin	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Carrefour de Mouësse	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
Gare SNCF		Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes Pôle d'échange	
Petit canal		Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes	
Banlay		Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
Blaise Pascal		Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes	
Chapelle		Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
Charmilles		Agglomération de Nevers dir Hôpital Région B.F.C. direction Banlay	commune	Plusieurs lignes	
Colbert		Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
Collège V.Hugo		Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	
Eperon		Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE LA NIEVRE	NEVERS	Place de Verdun	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Place du Mouesse	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes
		Salengro	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		Résistance	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
		St Exupéry	Agglomération de Nevers	commune	Plusieurs lignes
	PARIGNY-LES-VAUX	Bourg	Région B.F.C.	commune	1000 habitants
	PREMERY	Eglise	Région B.F.C.	commune	Ligne structurante
	SAINT-AMAND-EN-PUISAYE	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-BENIN-D'AZY	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
		Maison retraite	Région B.F.C.	CD 58	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-ELOI	Eglise	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	SAINT-LEGER-DES-VIGNES	Château	Région B.F.C.	commune	Plusieurs lignes
		Faubourg Les Valettes/Rio	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
		Mairie	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	SAINT-PERE	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	1000 habitants
	SAINT-PIERRE-LE-MOUTIER	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	SAUVIGNY-LES-BOIS	Forges	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	SOUGY-SUR-LOIRE	Bif N81/D262/ Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	TAMNAY-EN-BAZOIS	Bourg	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes
	URZY	Le greux	Région B.F.C.	CD 58	Ligne de structure et Pôle générateur de déplacement
VARENNES-VAUZELLES	Les Commailles	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes	
	Vernuche	Agglomération de Nevers	Commune	Plusieurs lignes	
	Bourg	Agglomération de Nevers	CD 58	Plusieurs lignes	
VARZY	Bourg	Région B.F.C.	commune	Ligne structurante	
VERNEUIL	Mairie	Région B.F.C.	CD 58	Plusieurs lignes	

Tableau n°29 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de la Nièvre



Carte n°10 : Les 61 points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file région dans le Département de la Nièvre

c. Programmation des travaux et répartition des coûts

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
61	Etudes	2018-2022	227	0	227
	Travaux	2019-2023	1 525	380	870
TOTAL HT			1 752	655	1 097

Tableau n° 30 : Programmation financière dans le Département de la Nièvre

d. Les arrêts routiers en dérogation

Il s'agit, afin d'être en conformité avec l'ordonnance du 26 septembre 2014, de déployer un service de substitution dans **les 10 points d'arrêt routiers prioritaires du Département de la Nièvre** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers suivants :

NOM DE L'ARRÊT	LIGNES IMPACTÉES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITÈRE DE DÉROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRÊT ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
CLAMECY Vanne du gour	CD 58 : Ligne 26 Cadiléo: une seule ligne	Quais inexistant. L'emprise foncière ne permet pas de créer un quai conforme.	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Clamecy- Collège Clamecy - Gare
IMPHY Gare SNCF	TER 6 CD 58: Ligne 64	Quai entre voirie et entrée parking souterrain. 12 m de long disponible.	Un seul quai	Emprise foncière: création d'un quai de 12 m.	Un quai longueur 12 mètres et largeur 6 mètres sera réalisé	Imphy - Jean Jaures
LA MACHINE Les baraques	CD 58 : Ligne 36, 66	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Un seul quai	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	La machine - Boule blanche et Foyer des Marizys (Prioritaires)
NEVERS Flaubert	CD 58 : Ligne 1	Quai 2 largeur 1.80 mètre.	n°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Banlay ou Tonkin
NEVERS La baratte	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers - Quai 1 largeur: 1.50 et quai 2 largeur: 1.60	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
NEVERS Les sablons	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers - Quai 1: 2.20 et quai 2: 1.80 m	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
NEVERS Charmilles	CD 58 : Ligne 64, 10	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Direct° Banlay	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Tonkin Nevers Colbert
NEVERS Saint fiacre	CD 58 : Ligne 1 et 64	Selon SDAP Nevers : Les deux quais ont une largeur de 1.90 m	Les deux	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Nevers - Petit Canal
SOUGY N81/D262 / Bourg	TER 6 CD 58: LIGNE 61	Emprise foncière	Un seul quai	Emprise foncière + Coût	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps pour le sens 1 Transport de substitution: assistance humaine.	St Leger des Vignes Faubourg Les Valettes/Rio
TAMNAY EN BAZOIS Bourg	CD 58 : Ligne 1 et 37	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Chatillon en Bazois - Frasnay Maux - Le grand Masse (non prioritaire)

Tableau n°31: Arrêts routiers en ITA dans le Département de la Nièvre

III. DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE

a. Description des services routiers

En 2017, 19 lignes routières desservent le département.

Département	Nbre de communes desservies	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires	Nbre d'arrêts prioritaires sous chef de file « Région »	Nbre d'arrêts prioritaires sous-chef de file « Autre »
71 – Saône et Loire	82	140	109	78	31

Tableau n°32 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Saône et Loire

b. Liste des points d'arrêt prioritaires

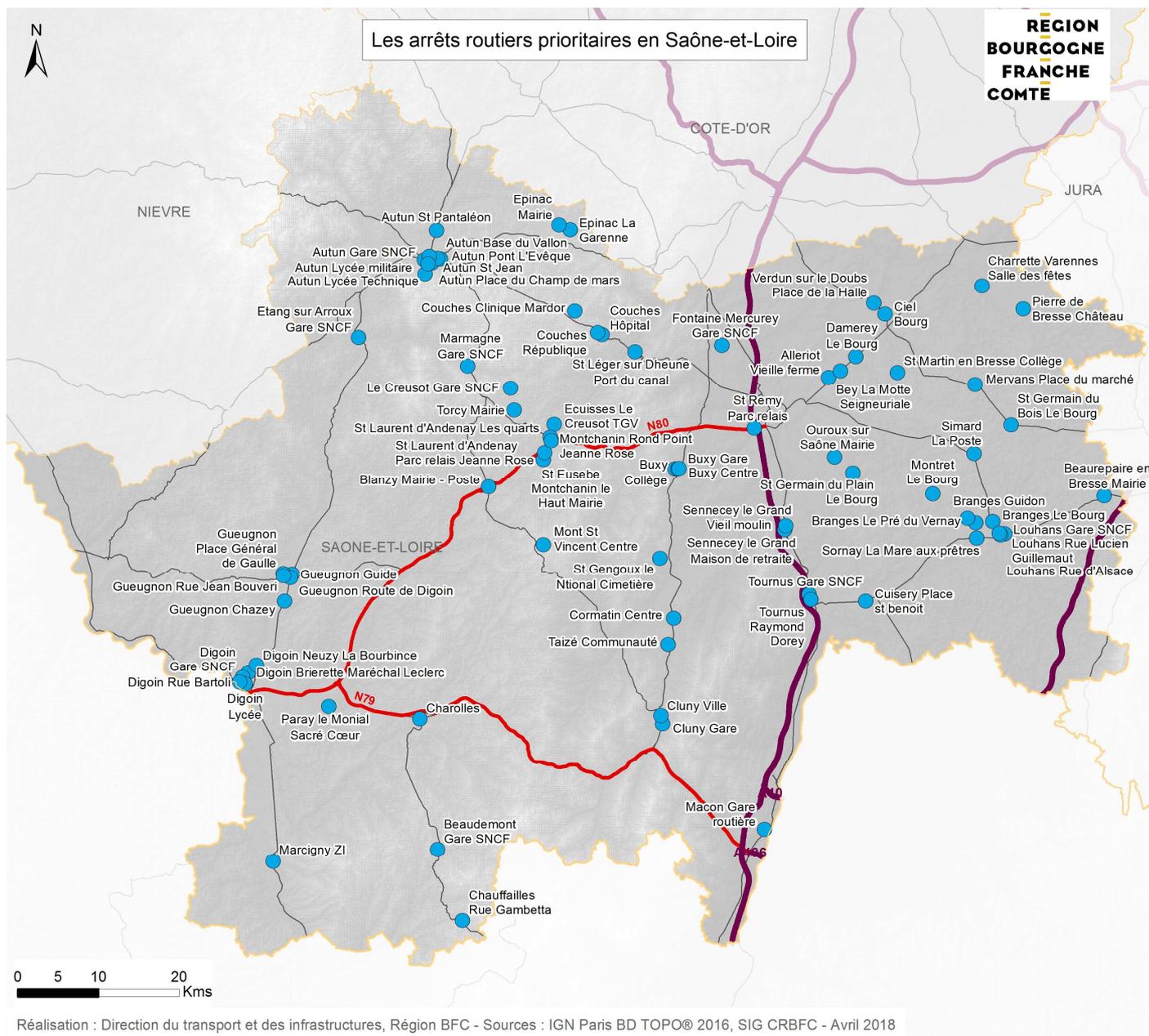
Le tableau ci-dessous reprend la liste des 109 points d'arrêt routiers prioritaires du département et précise les autorités organisatrices avec lesquelles l'arrêt est commun, les critères de priorités qui ont conduit à retenir l'arrêt comme prioritaire ; le gestionnaire de voirie et le chef de file à compter du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	CLUNY	Gare	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Ville	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CORMATIN	Centre	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	COUCHES	Hôpital	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		République	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Clinique Mardor	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	CUISERY	Place st benoit	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	DAMEREY	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	DIGOIN	Brierette Maréchal Leclerc	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Neuzy La Bourbince	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Rue Bartoli	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ECUISSSES	LE CREUSOT TGV	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	EPINAC-LES-MINES	La Garenne	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Mairie	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	ETANG-SUR-ARROUX	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	FONTAINES	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	GIVRY	Centre	Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare	Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
Mortières		Grand Chalons	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	GUEUGNON	Guide	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Chazey	Région B.F.C.	CD 71 ou commune?	Pôle générateur de déplacement
		Place Général de Gaulle	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Route de Digoïn	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Rue Jean Bouveri	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	LE CREUSOT	Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Lycée Jean Jaurès	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Couronne	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Hôtel Dieu	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Les 4 Chemins	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Site industriel	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	LOUHANS	Rue d'Alsace	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Rue Lucien Guillemaut	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	MACON	Gare routière	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Place de la Barre	Mâconnais Beaujolais Agglomération	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Théâtre	Mâconnais Beaujolais Agglomération	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MACON-LOCHE	Gare TGV	Mâconnais Beaujolais Agglomération	SNCF?	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	MARCIGNY	ZI	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
	MARMAGNE	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	MERCUREY	CIFA	Grand Chalon	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MERVANS	Place du marché	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
	MONT SAINT VINCENT	Centre	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	MONTCEAU LES MINES	Blanchisserie	Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	MONTCHANIN	Rond-Point Jeanne Rose	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Communauté le Creusot Montceau	Commune	Plusieurs lignes
Poste		Communauté le Creusot Montceau	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
MONTRET	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement	
OUROUX SUR SAONE	Mairie	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement	

	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE	PARAY-LE-MONIAL	Sacré Cœur	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
		Gare SNCF	Ville de Paray le Monial	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Bibliothèque municipale	Ville de Paray le Monial	commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	PIERRE DE BRESSE	Château	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	RULLY	Place	Grand Chalon	Commune	Plusieurs lignes
	SAINT-EUSEBE	Montchanin le Haut Mairie	Région B.F.C	CD 71	Plusieurs lignes
	SAINT-GENGOUX LE NATIONAL	Cimetière	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-GERMAIN-DU-BOIS	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SAINT-GERMAIN-DU-PLAIN	Le Bourg	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-LAURENT-D'ANDENAY	Les quarts	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Parc relais Jeanne Rose	Région B.F.C.	CD 71 ou commune?	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	SAINT-LEGER-SUR-DHEUNE	Port du canal	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
		Rue Lieutenant Chauveau	Grand Chalon	CD 71	1000 habitants
	SAINT-MARTIN-EN-BRESSE	Collège	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SAINT-REMY	Parc relais	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Pont Paron	Grand Chalon	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SENNECEY LE GRAND	Maison de retraite	Région B.F.C.	Etat	Pôle générateur de déplacement
		Vieil moulin	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SIMARD	La Poste	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	SORNAY	La Mare aux prêtres	Région B.F.C.	CD 71	1000 habitants
	TAIZE	Communauté	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement
	TORCY	Mairie	Région B.F.C	CD 71	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	TOURNUS	Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 71	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
Raymond Dorey		Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
VERDUN SUR LE DOUBS	Place de la Halle	Région B.F.C.	CD 71	Pôle générateur de déplacement	

Tableau n°33 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Saône et Loire



Carte n°11 : Les 78 points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file région dans le Département de Saône et Loire

c. Programmation des travaux et répartition des coûts

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
78	Etudes	2018-2022	313	0	313
	Travaux	2019-2023	2 082	896	1 186
TOTAL HT			2 395	896	1 499

Tableau n° 34 : Programmation financière dans le Département de Saône et Loire

d. Les arrêts routiers en dérogation

Il s'agit, afin d'être en conformité avec l'ordonnance du 26 septembre 2014, de déployer un service de substitution dans **les 12 points d'arrêt routiers prioritaires du Département de la Nièvre** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers suivants :

NOM DE L'ARRRET	LIGNES IMPACTEES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
AUTUN Place du Champ de mars	Buscéphale: 5, 6, 12 Téa: 1 et 2	voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 6,4%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Travaux réalisés. Transport de substitution: assistance humaine.	Auntun - Gare SNCF
BRANGES Le Bourg	Buscéphale: 8, 23	Sens1: Quai de 2 mètres	N° 1	Emprise Foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Louhans - Gare SNCF
BRANGES Le Pré du Vernay	Buscéphale: 8, 23	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	N°2	Emprise foncière trop étroite	Transport de substitution: assistance humaine. Pas de travaux possibles pour le sens 2. Travaux réalisés pour sens 1.	Louhans - Gare SNCF
BRANGES Guidon	Buscéphale: 23	Sens 2: quai inexistant. Emprise foncière ne permet pas de créer un quai conforme.	Les deux	- Emprise foncière - Coût démesuré par rapport aux bénéfices	Les travaux seront réalisés dans le sens 1 pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Louhans - Gare SNCF
CHAUFFALLES Rue Gambetta	TER 11	Pente entre 6 et 7%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	PARAY LE MONIAL - Gare SNCF
COUCHES Clinique Mardor	Buscéphale: 6	Voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 5,5%) + Emprise foncière	Un seul quai	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Transport de substitution: assistance humaine.	Couches - Hopital (Prioritaire)
COUCHES République	Buscéphale: 6	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Couches - Hopital (Prioritaire)
DAMEREY Le Bourg	Buscéphale: 16	voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 6%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Bey - La motte seigneurale (prioritaire)
DIGOIN Rue Bartoli	Buscéphale: 9, 10	Emprise du PA trop étroite pour permettre la distance minimale de 1.50m prévue pour le retournement de l'UFR une fois la rampe déployée (diagnostiqué à 1,10m)	N°1	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Digoin - Gare SNCF (prioritaire)
GUEUGNON Guide	Buscéphale: 10	Quai 2. Largeur de quai: 1.90 m.	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Gueugnon - Place Général de Gaulle
TAIZE Communauté	Buscéphale: 7	Voirie avec pente supérieure à 5% (diagnostiqué à 7%)	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Cluny-Ville Cormatin - Centre
TOURNUS Raymond Dorey	Buscéphale: 11, 14	Pente supérieure à 5%	N°2	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Tournus - Gare Cuisery - Place Saint Benoit

Tableau n°35: Arrêts routiers en ITA dans le Département de Saône et Loire

IV. DEPARTEMENT DE L'YONNE

a. Description des services routiers

En 2017, 15 lignes routières desservent le département.

Département	Nbre de communes desservies	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires	Nbre d'arrêts prioritaires sous chef de file « Région »	Nbre d'arrêts prioritaires sous-chef de file « Autre »
89 - Yonne	156	268	86	57	29

Tableau n°36 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de l'Yonne

b. Liste des points d'arrêt prioritaires

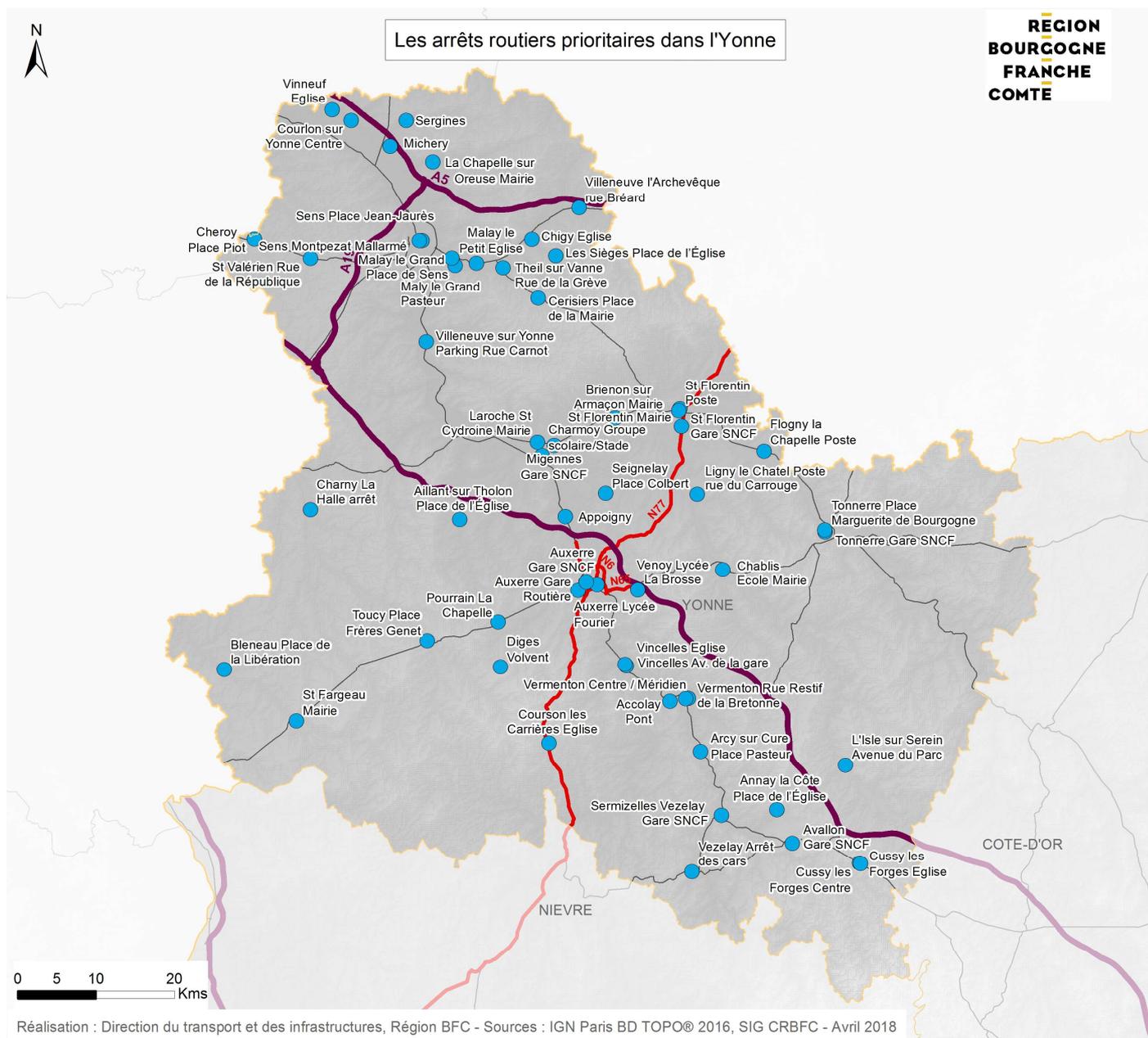
Le tableau ci-dessous reprend la liste des 86 points d'arrêt routiers prioritaires du département et précise les autorités organisatrices avec lesquelles l'arrêt est commun, les critères de priorités qui ont conduit à retenir l'arrêt comme prioritaire ; le gestionnaire de voirie et le chef de file à compter du 1^{er} janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

COMMUNE	NOM DE L'ARRÊT	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
ACCOLAY	Pont	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
AILLANT-SUR-THOLON	Place de l'Église	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
ANNAY-LA-COTE	Place de l'Église	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
APPOIGNY	Appoigny	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
ARCY-SUR-CURE	Place Pasteur	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
AUXERRE	Lycée Fourier	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	Gare Routière	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	Arquebuse	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
	CIFA	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
	Collège Albert Camus	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
	Collège Paul Bert	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes
	Lamartine	Communauté de commune de l'Auxerrois	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
	Leclerc	Communauté de commune de l'Auxerrois	Etat	Plusieurs lignes
AVALLON	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	Les Chaumes	Commune d'Avallon	Commune	Plusieurs lignes
	Place Vauban	Commune d'Avallon	Commune	Plusieurs lignes
BLENEAU	Place de la Libération	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
BRIENON-SUR-ARMANCON	Mairie	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
CERISIERS	Place de la Mairie	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
CHABLIS	Ecole Mairie	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
CHARMOY	Groupe scolaire/Stade	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
CHARNY	La Halle arrêt	Région B.F.C.		1000 habitants
CHEROY	Place Piot	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
CHIGY	Eglise	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
COURLON-SUR-YONNE	Centre	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
COURSON-LES-CARRIERES	Eglise	Région B.F.C.	Etat	Pôle générateur de déplacement
CUSSY-LES-FORGES	Centre	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Par dérogation
DIGES	Volvent	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
FLOGNY-LA-CHAPELLE	Poste	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
GIVRY	Gare SNCF	Région B.F.C.	SNCF	Plusieurs lignes
JOIGNY	Collège Marie-Noël	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes
	Gare SNCF	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	Office de tourisme	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes
	Rond-Point de la Résistance	Ville de Joigny	Commune	Plusieurs lignes
LA CHAPELLE-SUR-OREUSE	Abri Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
LAROCHE-ST-CYDROINE	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
LES SIEGES	Place de l'Église Abri	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
LIGNY-LE-CHATEL	Poste rue du Carrouge	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
L'ISLE-SUR-SEREIN	Avenue du Parc (groupe scolaire)	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
MALAY-LE-GRAND	Eglise	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Glycines	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Pasteur	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	Place de Sens	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
MALAY-LE-PETIT	Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
MICHERY	Michery	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
MIGENNES	Gare SNCF	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
MONETEAU	Gare SNCF	Communauté de commune de l'Auxerrois	CD 89	Plusieurs lignes
PASSY	Abri Grande Rue	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
POURRAIN	La Chapelle Abri	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
ROSOY	Entrée	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
	Centre	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
SAINT-FARGEAU	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
SAINT-FLORENTIN	Mairie	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	Poste	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune	Pôle d'échange
SAINT-VALERIEIN	25 Rue de la République	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
SEIGNELAY	Place Colbert	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
SENS	Montpezat Mallarmé	Région B.F.C.	Commune	Pôle générateur de déplacement
	Place Jean-Jaurès	Région B.F.C.	Commune	Plusieurs lignes
	Collège Champs Plaisants	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Gare SNCF	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	Garibaldi (côté Théâtre)	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes

COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE PRIORITE
SENS	Lycée polyvalent – Place Walesa	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Lycée Saint-Etienne	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Mallarmé	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
	Place des Héros	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
	Sécurité Sociale	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
SERGINES	Sergines	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
THEIL-SUR-VANNE	Rue de la Grève	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
TONNERRE	Place Marguerite de Bourgogne	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
	Gare SNCF	Région B.F.C.	Commune ou SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
TOUCY	Place Frères Genet	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
VENOY	Lycée La Brosse	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
VERMENTON	Abri rue Restif de la Bretonne	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants
	Centre / Méridien	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
VERON	Veron	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
VEZELAY	Arrêt des cars	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes et Pôle générateur de déplacement
VILLENEUVE-L'ARCHEVEQUE	46 rue Bréard	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
VILLENEUVE-SUR-YONNE	Parking 25 Rue Carnot	Région B.F.C.	CD 89	Plusieurs lignes
	Les Egriselles	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	CD 89	Plusieurs lignes
	Floral	Communauté d'agglomération du Grand Sénonais	Commune	Plusieurs lignes
VINCELLES	Eglise	Région B.F.C.	CD 89	Pôle générateur de déplacement
	Avenue de la gare	Région B.F.C.	CD 89	1000 habitants
VINNEUF	Eglise	Région B.F.C.	Commune	1000 habitants

Tableau n°37 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de l'Yonne



Carte n°12 : Les 57 points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file région dans le Département de l'Yonne

c. Programmation des travaux et répartition des coûts

NBRE ARRETS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
57	Etudes	2018-2020	182	0	182
	Travaux	2019-2021	1 211	520	691
TOTAL HT			1 393	520	873

Tableau n° 38 : Programmation financière dans le Département de l'Yonne

Dans le cadre du transfert de compétences, le département de l'Yonne alloue des crédits à la région afin de réaliser à sa place les travaux de mise en accessibilité d'une partie des points d'arrêts routiers sur son territoire.

d. Les arrêts routiers en dérogation

Il s'agit, afin d'être en conformité avec l'ordonnance du 26 septembre 2014, de déployer un service de substitution dans **les 10 points d'arrêt routiers prioritaires du Département de l'Yonne** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers suivants :

NOM DE L'ARRÊT	LIGNES IMPACTÉES	NATURE DE L'OBSTACLE	QUAI	CRITÈRE DE DÉROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRÊT ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE
AILLANT-SUR-THOLON Place de l'Église	TransYonne : LM03	Pente supérieure à 5%	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Toucy Place Frères Genet
BLENEAU Place de la Libération	TransYonne : LR03	Largeur quai n°2: 1.40	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Saint Fargeau - Mairie
FLOGNY-LA-CHAPELLE Poste	TransYonne : LR21	Sens 1: quai projet longueur 10 m. Largeur variable.	N°1	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Ligny-Le-Chatel Poste rue du Carrouge
LAROCHE-ST-CYDROINE Mairie	TransYonne : LR01	Quai 2: largeur de trottoir: 0.80	N°2	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Joigny Collège Marie-Noël
POURRAIN La Chapelle Abri	TransYonne : LR03	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - Arquebuse Auxerre - Gare Routière
SEIGNELAY Place Colbert	TransYonne : LM02	Pente supérieure à 5%	Les deux	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre Leclerc
SENS Place Jean-Jaurès	TransYonne : LR14 , LR15	Largeur et longueur de quai non conforme sans possibilité d'agrandissement.	Un seul quai	Emprise foncière trop étroite	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Sens - Gare SNCF Sens - Lycée polyvalent – Place Walesa
VENOY Lycée La Brosse	TransYonne : LR01	Pente supérieure à 5%	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - CIFA puis Auxerre Gare SNCF
VERMENTON Centre/Méridien	TER 8 Communauté d'agglo: ligne de marché	Trottoir trop étroit	Les deux sens	Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Auxerre - Gare Routière
VERMENTON rue Restif de la Bretonne	TransYonne : LR06	Pente supérieure à 5% et quai trop court	1 seul quai matérialisé	Impossibilité de modifier la pente avec des travaux. Emprise foncière	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution: assistance humaine.	Arcy-Sur-Cure - Place Pasteur Auxerre - Gare Routière

Tableau n°39: Arrêts routiers en ITA dans le Département de l'Yonne

Glossaire

AMO : Assistance à maîtrise d'ouvrage

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

AR : Arrêt routier

ARD : Association régionale de développement

CD : Conseil Départemental

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

DDT : Direction Départementale des Territoires

DMA : Délégation interministérielle à l'accessibilité

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

ERP : Etablissement recevant du public

ITA : Impossibilité technique avérée

Loi NOTRe : loi portant la nouvelle organisation du territoire de la République

MR : Matériel roulant

MDPH : Maison départementale des personnes handicapées

MEDDE : Ministère de l'écologie et du développement durable et de l'environnement

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PSH : Personne en Situation de Handicap

PV : Procès-verbal

RGAA : Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations

SDA Ad'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SDNA : Schéma Directeur National d'Accessibilité

SDRA : Schéma Directeur Régional d'Accessibilité

SIG : Système d'Information géographique

SIM : Système d'Information Multimodal

SMTC 90 : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

TAD : Transport à la demande

TAR : Transport auxiliaire régulier

TER : Train Express Régional

UFR : Utilisateur de Fauteuil Roulant

Table des illustrations

CARTES

- Carte 1 : Les lignes du réseau régional Bourgogne Franche-Comté (TER et lignes régionales)
- Carte 2 : Les lignes régulières du réseau Transco
- Carte 3 : Les lignes de structures du réseau du CD 58
- Carte 4: Les lignes de marché du réseau du CD 58
- Carte 5 : Les zones de transport à la demande du réseau du CD 58
- Carte 6 : Les lignes du réseau Buscéphale
- Carte 7 : Les lignes du réseau TransYonne
- Carte 8 : Répartition géographique des arrêts routiers prioritaires - Chef de file région – Périmètre Bourgogne
- Carte 9 : Les 35 points d'arrêt prioritaires sous chef de file région dans le Département de Côte d'Or
- Carte n°10 : Les 61 points d'arrêt prioritaires sous chef de file région dans le Département de la Nièvre
- Carte n°11 : Les 78 points d'arrêt prioritaires sous chef de file région dans le Département de Saône et Loire
- Carte n°12 : Les 57 points d'arrêt prioritaires sous chef de file région dans le Département de l'Yonne

FIGURES

- Figure 1: Schéma d'aménagement point d'arrêt
- Figure 2: Arrêts routiers prioritaires transférés des Départements à la Région
- Figure 3 : Exemple d'un arrêt routier type situé en pleine voie
- Figure 4 : Clés de financement d'un arrêt routier prioritaire sous chef de file Région

TABLEAUX

- Tableau 1 : Liste des associations consultées pour l'élaboration du SDA Ad'AP
- Tableau 2: Liste des lignes régionales TER
- Tableau 3 : Liste des lignes régulières du réseau Transco
- Tableau 4: Liste des lignes du réseau du CD 58
- Tableau 5 : Liste des lignes du réseau Buscéphale
- Tableau 6 : Liste des lignes régulières du réseau TransYonne
- Tableau 7: Répartition des points d'arrêt routiers par département
- Tableau 8 : Répartition des arrêts routier prioritaires par critère

Tableau 9 : Répartition des chefs de file par département

Tableau 10 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Côte d'Or

Tableau 11 : Arrêts routiers en ITA dans le Département de la Nièvre

Tableau 12: Arrêts routiers prioritaires dans le Département de Saône et Loire

Tableau 13: Arrêts routiers prioritaires dans le Département de l'Yonne

Tableau 14: Répartition des ITA par types de motifs

Tableau 15 Répartition des ITA par département

Tableau 16 : Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de Côte d'Or

Tableau 17 : Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de la Nièvre

Tableau 18 : Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de Saône et Loire

Tableau 19 : Arrêts routiers prioritaires en ITA dont la région est chef de file dans le Département de l'Yonne

Tableau 20 : Coût estimatif des études et travaux

Tableau 21 : Calendrier de mise en œuvre

Tableau 22 : Programmation financière de la première période 2018 - 2020

Tableau 23 : Programmation financière de la deuxième période (2021 – 2023)

Tableau 24 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Côte d'Or

Tableau 25 : Arrêts routiers prioritaires dans le Département de Côte d'Or

Tableau 26 : Programmation financière dans le Département de Côte d'Or

Tableau 27 : Arrêts routiers en ITA dans le Département de Côte d'Or

Tableau 28 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de la Nièvre

Tableau 29 : Arrêts routiers prioritaires dans le Département de la Nièvre

Tableau 30 : Programmation financière dans le Département de la Nièvre

Tableau 31: Arrêts routiers en ITA dans le Département de la Nièvre

Tableau 32 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Saône et Loire

Tableau 33 : Arrêts routiers prioritaires dans le Département de Saône et Loire

Tableau 34 : Programmation financière dans le Département de Saône et Loire

Tableau 35 : Arrêts routiers en ITA dans le Département de Saône et Loire

Tableau 36 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de l'Yonne

Tableau 37 : Arrêts routiers prioritaires dans le Département de l'Yonne

Tableau 38 : Programmation financière dans le Département de l'Yonne

Tableau 39 : Arrêts routiers en ITA dans le Département de l'Yonne

Annexes

LISTE DES ANNEXES :

- Annexe 1 : Courrier du Préfet du Doubs adressé à la région Bourgogne Franche-Comté le 6 janvier 2017
- Annexe 2 : Schéma Ligne 8 Corbigny/Avallon-Auxerre du TER ex Bourgogne
- Annexe 3 : Référentiel d'aménagement des points d'arrêt
- Annexe 4 : Exemple de fiche d'un point d'arrêt routier prioritaire
- Annexe 5 : Compte rendus des comités de suivi des 14 février et 22 novembre 2017
- Annexe 6 : Compte rendus des réunions de concertation du 28 juin 2016 du 17 janvier 2018
- Annexe 7 : Présentation du service de TAD LISA (Kéolis)
- Annexe 8 : Etat des lieux des matériels roulants routiers
- Annexe 9 : Exemple de Formation des personnels des différents transporteurs

PROJET

ANNEXE 1 : Courrier Préfet du Doubs du 6 janvier 2017



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU DOUBS

Besançon, le - 6 JAN. 2017

Direction départementale des territoires
Service habitat construction ville
Unité bâtiment énergie accessibilité

Affaire suivie par : Jean-Paul DEPENAU
tél. 03.81.65.69.52 - fax 03 81.65.62.01
jean-paul.depenau@doubs.gouv.fr

Objet : SD - Ad'AP volet routier du
Conseil Régional

Madame la Présidente,

Le volet routier du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) de l'ex-Bourgogne a bénéficié d'une prorogation de délai de dépôt d'un an, qui s'est terminé le 27 septembre 2016.

L'assemblée plénière du Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté ne se réunissant que le 14 octobre, vous nous avez transmis le 28 octobre 9 exemplaires de ce schéma que nous avons reçus le 3 novembre 2016.

Cependant dans un courrier adressé à Madame la Préfète de la Région Bourgogne Franche Comté vous indiquiez que ce SDA-Ad'AP serait réalisé en deux temps ; tout d'abord dépôt du dossier, puis lors du point de situation après un an, actualisation du document avec les éventuels changements.

Ayant bénéficié d'une prorogation de délai de dépôt pour le SDA-Ad'AP, il convient de déposer un dossier intégrant l'ensemble des pièces prévues par le Code des transports (CT).

Après un échange entre mes services et les vôtres, notamment sur le fait que le bureau d'étude que vous avez mandaté s'attachera à finaliser le point à un an pour le volet routier de Franche-Comté dans un premier temps, puis à celui de Bourgogne dans un second temps, je vous propose d'appliquer le II de l'article R. 1112-18 du CT qui dispose que « Lorsque l'autorité compétente envisage de refuser l'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle peut demander à l'auteur du projet de lui soumettre un projet modifié, sur des points et dans un délai qu'elle indique. [...] »

Madame la Présidente du Conseil
Régional de Bourgogne Franche-Comté
4 Square Castan
25000 BESANÇON

Courrier ARRIVEE Région BFC - site Besançon						
Cabinet	Inter-Gouv.	DGS	Milieu/terri.	M.Territ.		
Déleg. PA	DPGJ	Achats				
Ress.	DFB	DRH	DSI	DMG	DAD	DAJA
11 JAN. 2017						
Stratégie	Prosp.	DPP	Évaluat.	DEKJ		
MITTE	DATN	DTE	Évnt.	DMQ	MAIL	
EEF	Eco.	DAF	Touris.	DFDE	DTPO	
EVE	Lycées	DFA	DRES	DCSJ	DNE	

Le dossier devra nous être transmis au plus tard au 31 décembre 2017 et comprendra les éléments listés dans l'article Art. R. 1112-13 du CT, et notamment :

- le préambule commun présentant les orientations et priorités retenues pour la mise en accessibilité et les raisons de ce choix, ainsi que le coût de la mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage et la participation financière des différents financeurs
- le niveau d'accessibilité des points d'arrêt
- la liste des points d'arrêt prioritaires, assortie, le cas échéant de la liste complémentaire et des travaux à mener pour les rendre accessibles
- les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée (ITA) et les mesures de substitutions
- la programmation des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire (calendrier prévisionnel de réalisation des travaux)
- l'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition des coûts
- la répartition des coûts de mise en accessibilité entre les différents financeurs
- les signatures des co-financeurs
- le volet formation des personnels en contact avec le public (nombre de personnes, durée, calendrier),
- les modalités de réexamen périodique de la liste des points d'arrêt prioritaires
- les mesures pour faciliter l'information des usagers.

À réception du dossier complet du volet routier du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) de l'ex-Bourgogne, celui-ci sera instruit par chaque préfet de département.

Pour le volet routier du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) de l'ex-Franche-Comté, vos services nous ont indiqué que le bureau d'études que vous aviez recruté travaillait non seulement sur le montage du dossier mais également qu'il préparait la phase de travaux qui se déroulera après l'approbation du schéma et que de ce fait le document final ne pouvait nous être transmis pour le 1^{er} mars 2017.

J'entends vos arguments et vous demande de me transmettre le point de situation à un an avant le 1^{er} juillet 2017. Celui-ci sera alors examiné en sous-commission accessibilité dans les quatre départements de l'ex-région Franche-Comté.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueux hommages.

Le Préfet,



Raphaël BARTOLT

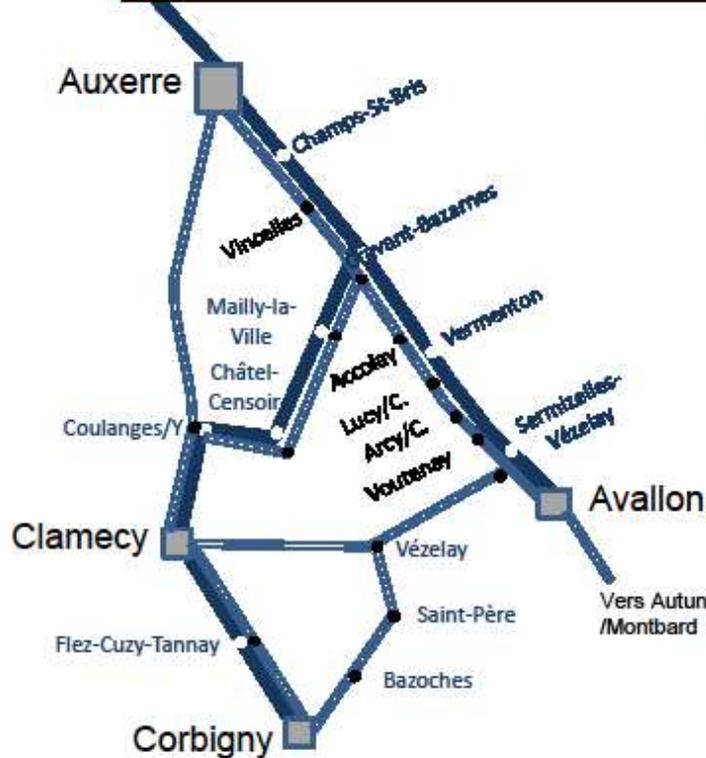
Copie pour information :

- M. le chef de service habitat construction ville
- Madame la Préfète de Région
- DDT 21 : à l'attention de Mme Hermance Gauthier
- DDT 58 : à l'attention de Mme Marie-Hélène Castagné
- DDT 71 : à l'attention de M. Alain Degoutte
- DDT 89 : à l'attention de Mme Hélène Aptel
- DDT 01 : à l'attention de M. Cyril Goutte
- DDT 03 : à l'attention de Mme Ophélie Guyard
- DDT 52 : à l'attention de M. Gérard Pardo
- DDT 69 : à l'attention de M. Robert Cossoul
- Dreal BFC

ANNEXE 2 : Schéma Ligne 8 Corbigny/Avallon-Auxerre du TER ex Bourgogne



L'offre TER Morvan au 5 juillet 2015



- 3 allers/retours train par jour*
- - - 3 allers/retours autocar par jour*

+ 1 Paris-Morvan le vendredi soir
 + 1 Morvan-Paris quotidien l'été



* 1 aller/retour par jour entre Clamecy et Corbigny

■ ANNEXE 3 : Référentiel d'aménagement des points d'arrêt

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

***Direction Transport et Infrastructure
16, Boulevard de la Trémouille
21035 Dijon Cedex***

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

Elaboration du volet transports routiers de voyageurs du schéma
d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmé - AMO

REFERENTIEL D'AMENAGEMENT DES POINTS D'ARRETS
PRIORITAIRES ET NON PRIORITAIRES

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

Table des matières

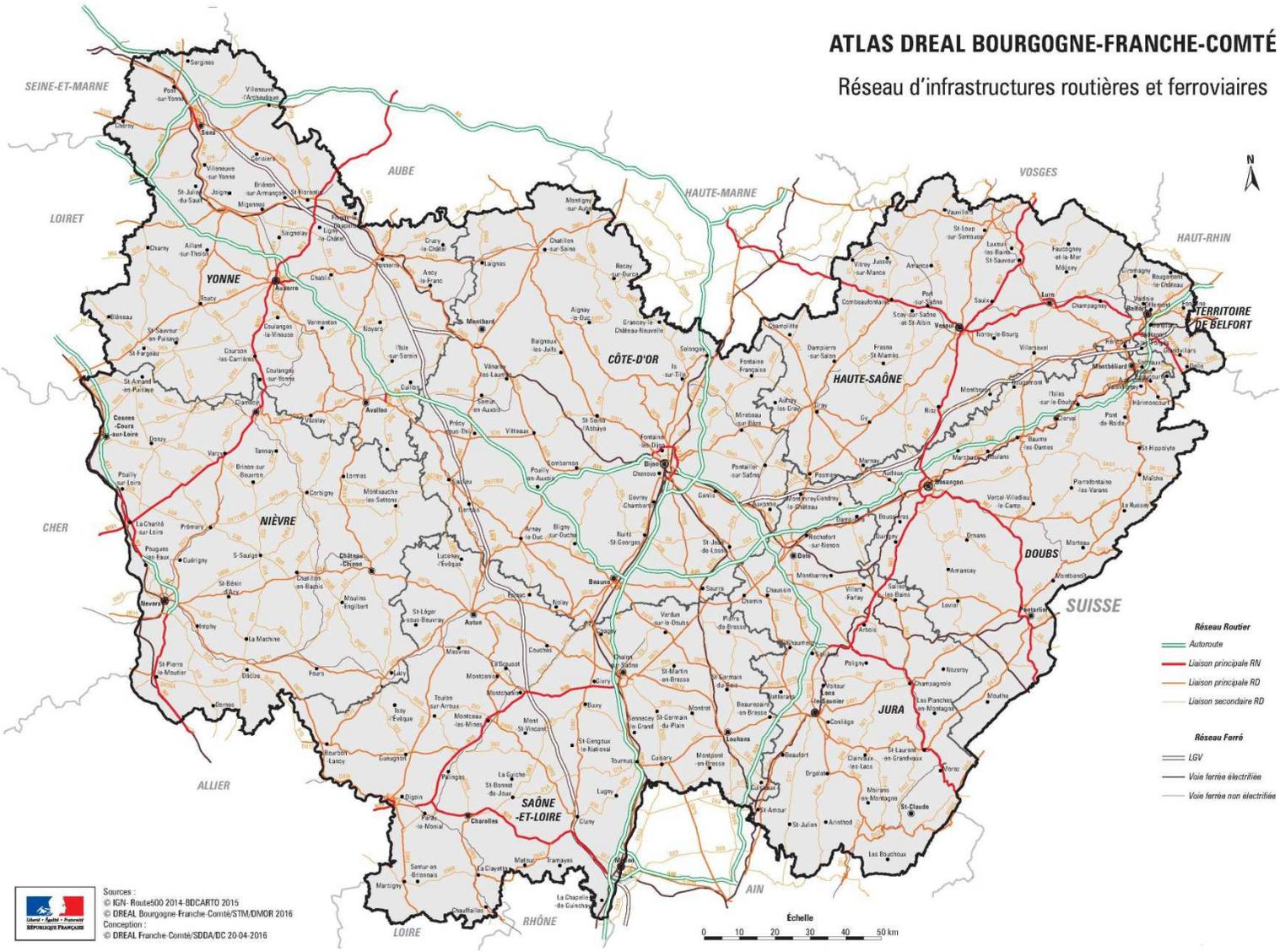
PRESENTATION DU REFERENTIEL	100
PREAMBULE	100
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)	101
PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS (PAVE)	101
SCHEMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITE - AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SD'AP)	102
COORDINATION DES ACTEURS ET COMPETENCES	103
<i>L'Autorité Organisatrice de Transports (AOT)</i>	103
<i>Le Chef de file</i>	103
1 LES ACCESSIBILITES	105
1.1 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MOTRICES	105
<i>Contexte</i>	105
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients moteur</i>	105
1.2 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES VISUELLES	108
<i>Contexte</i>	108
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients visuelles</i>	109
1.3 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES AUDITIVES	111
<i>Contexte</i>	111
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients auditifs</i>	112
1.4 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MENTALES ET PSYCHIQUES	112
<i>Contexte</i>	112
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficiences mentales et psychiques</i>	113
2. DEFINITIONS	114
2.1 <i>Pouvoirs de Police de Circulation</i>	114
2.2 <i>Type de voiries – Trafics – Largeurs de voies</i>	115
2.3 <i>Arrêts prioritaires</i>	115
2.4 <i>Point d'arrêt</i>	116
2.5 <i>Aire d'arrêt</i>	116
2.6 <i>Implantation de l'arrêt</i>	117
2.7 <i>Types d'arrêt</i>	117
2.8 <i>Détail « Arrêt en pleine chaussée »</i>	120
2.9 <i>Détail « Arrêt en avancée de trottoir »</i>	122
2.10 <i>Détail « Accostage »</i>	123

2.11	<i>Plateforme d'attente</i>	127
2.12	<i>Interface avec les cheminements cyclables</i>	130
2.13	<i>Le terminus</i>	131
2.14	<i>Les véhicules</i>	131
3	MODELE DETAIL ESTIMATIF	136
4	LEXIQUE	142
5	BIBLIOGRAPHIE	144

PROJET

ATLAS DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Réseau d'infrastructures routières et ferroviaires



Sources :
© IGN - Routes900 2014-BDCARTO 2015
© DREAL Bourgogne-Franche-Comté/STM/DIMOR 2016
Conception :
© DREAL Franche-Comté/SDDA/DC 20 04 2016

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

PRESENTATION DU REFERENTIEL

■ Préambule

Le développement souhaité par la REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE concernant la fréquentation de son réseau de transports en commun passe par le réaménagement et la mise en accessibilité des arrêts bus.

L'accessibilité pour tous, c'est agir sur les moyens nécessaires à mettre en œuvre, pour que sans exclusion ni discrimination, tout citoyen qui se trouve en situation de mobilité réduite, définitive ou momentanée, puisse avoir la liberté de se déplacer et d'accéder à un lieu, à un espace, à un service, en toute autonomie.



	<i>Handicap physique : handicap généralement visible mais dont l'expression et les conséquences sont très variables : paraplégie, tétraplégie, myopasie, hémiplégie, infirmités motrices... Il concerne les PFR et l'ensemble des PMR (petites tailles, obésité, personnes âgées...).</i>
	<i>Handicap visuel : handicap concernant les personnes malvoyantes et les personnes aveugles. La malvoyance peut prendre différentes formes : atteinte de la vision centrale ou périphérique, vision floue...</i>
	<i>Handicap auditif : handicap concernant les personnes malentendantes ou ayant des troubles de l'audition (acouphène...) et les personnes sourdes.</i>
	<i>Personnes âgées : handicap concernant les personnes âgées, ayant des déficiences de mobilité très variable selon les individus.</i>
	<i>Handicap psychique : déficience liée au comportement (névrose, dépression, claustrophobie...).</i> <i>Handicap mental (cognitif) : déficience de l'intelligence très variable selon les individus.</i>

Conformément à la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre

En 2001, l'accessibilité concerne 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 en poussette.

Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

Dans le cadre de 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 a introduit, par son article 45, l'obligation d'une accessibilité généralisée de la chaîne du déplacement en créant en particulier deux outils de programmation :

- Un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour définir les modalités de l'accessibilité des systèmes de transports collectifs aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, dans une logique globale de chaîne du déplacement à savoir :
 - Matériels (cars, abri-passagers,...) ;
 - Informations (site internet,...) ;
 - Infrastructures (arrêts de cars, cheminements...).

La Région Bourgogne Franche Comté a souhaité accompagner son SDA d'un cahier de recommandations des aménagements des points d'arrêt de transport afin d'harmoniser l'aménagement et l'équipement de ses points d'arrêt.

Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics (PAVE)

Le PAVE porte sur toutes les voies présentes sur le territoire régional Bourgogne Franche Comté, les intercommunalités, les communes ou les Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) en soit ou non gestionnaire y compris sur les arrêts de bus et/ou de cars.

Le plan de mise en accessibilité fait partie du Plan de Déplacements Urbains (PDU) quand il existe.

Schémas directeurs d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP)

Le Sd'AP est un document de programmation qui comprend une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité du service public de transport, le calendrier de réalisation de ces actions ainsi que le plan de financement correspondant, en application de l'ordonnance du 26 septembre 2014.

Le Sd'AP complète et actualise le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport s'il existe. Comme lui, il est élaboré par l'autorité organisatrice de transport.

Mais, à la différence du schéma directeur d'accessibilité, le Sd'AP comprend les engagements de chacune des parties intéressées à sa réalisation, c'est-à-dire les autorités organisatrices compétentes mais aussi les gestionnaires de la voirie et des points d'arrêt concernés. Les maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet.

Un Sd'AP est constitué :

- d'une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure,
- de l'identification du service de transport public de voyageurs et des points d'arrêts à rendre accessibles en priorité et, le cas échéant, d'une liste complémentaire de points d'arrêt qui, compte tenu de considérations particulières, devront également être mis en accessibilité
- de la liste des impossibilités techniques desdits points d'arrêts et de la mise en place des services de substitution dans les 18 mois,
- des modalités de formation des personnels en contact avec le public,
- du calendrier d'élaboration des informations simplifiées sur le transport,
- de la programmation des travaux et des financements mobilisés,
- de l'engagement de l'AOT et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées,
- et des modalités de suivi et d'actualisation.

Coordination des acteurs et compétences

L'Autorité Organisatrice de Transports (AOT)

Deux cas de figure se présentent :

- l'AOT a déjà élaboré un SDA, mais ce dernier ne lui a pas permis d'atteindre les objectifs modifiés fixés par la loi du 11 février 2005. L'ordonnance permet alors à l'AOT de se voir accorder un délai supplémentaire pour finaliser sa démarche, en échange d'un engagement d'atteindre l'objectif final de mise en accessibilité dans une durée déterminée. L'AOT pourra ainsi actualiser et compléter son SDA : il deviendra alors un Sd'AP et se substituera au SDA à la date d'approbation du Sd'AP par le préfet ;
- l'AOT, sur la base d'un SDA déjà établi, estime qu'elle a été à même de tenir les objectifs fixés par la loi du 11 février 2005 et modifiés par l'ordonnance n°2014-1090 (c'est-à-dire que les arrêts qu'elle a identifiés comme étant prioritaires sont accessibles). Dans ce cas, elle peut choisir de ne pas utiliser la possibilité de dérogation offerte par l'ordonnance, et ne pas s'engager dans une démarche d'élaboration du Sd'AP. Elle doit néanmoins établir la liste des arrêts prioritaires et s'assurer qu'ils sont accessibles.

Le Chef de file

Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs AOT, l'AOT désignée chef de file doit organiser la concertation en vue de recueillir les avis sur le projet de Sd'AP et les engagements financiers des MOA (Art. L. 1112-2-1-II.)

La concertation se fait avec les gestionnaires de voirie, les AO2 qui gèrent un point d'arrêt via une convention de délégation, les autres AOT qui pourraient desservir un même arrêt, les associations de personnes handicapées, personnes âgées,... (Art. D. 1112-14).

Cette concertation peut s'organiser au travers d'un comité de suivi par exemple qui se réunit à différentes étapes de l'élaboration des Sd'AP (Art R. 1112-12).

Être chef de file ne signifie pas forcément être en charge de la mise en accessibilité du point d'arrêt (notamment financière). Le chef de file organise les discussions avec les différentes parties concernées en vue de déterminer un plan de financement.

Si une AOT dessert seule un point d'arrêt, elle est automatiquement chef de file de ce point d'arrêt même si celui-ci se trouve dans un périmètre différent à l'AOT (ex : dans un autre département, dans un PTU).

Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs AOT, le rôle de chef de file est attribué à l'AOT :

- Gestionnaire de la voirie
- À défaut, celle dont le ou les services contribuent le plus à la fréquentation du point d'arrêt.

L'AOT chef de file doit indiquer dans son Sd'AP l'état des concertations avec les différentes parties et le cas échéant, préciser si elles n'ont pas participé du tout à la concertation. NB : il est rappelé que dans ce dernier cas l'élaboration du SD'AP n'est pas pour autant bloquée.

Qu'il s'agisse d'un service de transport routier urbain ou interurbain, ou encore ferroviaire, le point d'arrêt est un élément capital pour la continuité de la chaîne du déplacement. Son rôle crucial est d'autant plus important qu'il constitue généralement l'interface entre plusieurs domaines, relevant chacun de compétences (et donc de maîtrises d'ouvrages) différentes. Pour chaque point d'arrêt, la mise en œuvre de l'accessibilité requiert ainsi une parfaite collaboration entre les différents acteurs de l'accessibilité du réseau :

- les différentes AOT concernées par le point d'arrêt ;
- l'autorité gestionnaire du domaine public routier qui, selon les cas, pourra être la commune, l'EPCI, le Département, l'État... ;
- l'autorité exerçant le pouvoir de police de circulation et stationnement Ce besoin de coordination entre l'AOT et le gestionnaire de voirie (en charge de la mise en accessibilité du cheminement et des abords du point d'arrêt) donne tout son sens à la désignation d'un chef de file... Des conventions entre les AOT et les gestionnaires du domaine public routier pourront permettre d'établir des clés de répartition du financement de ces travaux.

Ce guide pratique explicite les recommandations à suivre pour aménager un arrêt bus accessible.

1. LES ACCESSIBILITES



1.1 Accessibilité et déficiences motrices

Contexte

La motricité est la fonction générale relative au maintien de la posture et à la production de mouvements de différentes natures : volontaires, automatiques ou réflexes.

La déficience motrice se traduit par la perte ou l'altération d'une structure ou d'une fonction physiologique ou anatomique. Elle peut résulter d'une atteinte du système nerveux, qui peut affecter le système nerveux central, comprenant l'encéphale et la moelle épinière, ou bien le système nerveux périphérique, qui relie la moelle aux organes, notamment les muscles, par l'intermédiaire des nerfs périphériques. La déficience motrice peut aussi être due à une atteinte des muscles ou du squelette.

Il est fréquent de constater une confusion entre déficience motrice, personnes à mobilité réduite et personnes en fauteuil roulant.

- La mobilité réduite est l'une des conséquences des déficiences motrices mais n'est pas la seule.
- Les personnes à mobilité réduite n'utilisent pas toutes des fauteuils roulants. Certaines utilisent des cannes ou des béquilles. D'autres, ont une station debout difficile, une marche hésitante ou encore un équilibre précaire.

Les démarches de normalisation des équipements et des objets reposent souvent sur la notion de moyenne anthropométrique. Cette référence est construite à partir de la moyenne des dimensions observées chez l'ensemble des individus. Ne considérer que cette moyenne est une source importante des difficultés rencontrées par les personnes déficientes motrices.

Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients moteur

En matière d'accessibilité, la déficience motrice affecte le cheminement, la posture, l'atteinte, la préhension, la vitesse d'exécution, le champ de vision.

- Difficultés de cheminement

Le déplacement est assuré par la marche qui met en jeu une coordination complexe du mouvement et de l'équilibre. Les déficiences motrices affectent souvent la marche et se traduisent par des situations très différentes :

- L'impossibilité de marcher peut être compensée par l'usage du fauteuil roulant manuel ou l'incapacité de marcher naturellement peut être compensée par l'usage de déambulateurs, de cannes ou de béquilles.
- La difficulté de marcher se traduit par des problèmes d'équilibre, d'endurance ou encore d'agilité.

En avançant dans l'âge, les personnes vieillissantes cheminent avec de plus en plus de difficultés, recherchent des mains courantes pour améliorer des équilibres, évitent les escaliers roulants et les fortes pentes et recherchent les bâtiments aménagés de plain-pied ou équipés d'ascenseurs.

- Difficulté de posture

Des déficiences motrices ou des mensurations éloignées des moyennes anthropométriques affectent parfois la posture de la personne. Des difficultés liées à la posture peuvent entraîner des douleurs, de la fatigue et interdire l'atteinte, l'actionnement et l'observation de dispositifs de commande et d'information.

Des bancs sans accoudoirs, avec une assise trop basse et un dossier trop incliné vers l'arrière, ne sont pas utilisables par des personnes âgées et des personnes atteintes de problèmes dorsaux. Paradoxalement, ils équipent souvent les jardins publics et les squares qui sont par essence des lieux propices à la socialisation des personnes âgées ou malades. Il est encore rare de trouver dans ces espaces publics des appuis « assis debout » ou ischiatiques qui conviennent parfaitement au repos de ces personnes.

- Difficulté d'atteinte

L'usage d'un lieu ou d'un équipement n'est pas seulement lié à la possibilité de s'y rendre et à la qualité des cheminements qui y conduisent. Il est lié à la capacité des personnes à utiliser les services qui sont proposés.

Les personnes de petite taille ou des personnes en fauteuil roulant rencontrent des difficultés pour atteindre le bouton d'une sonnette installé à 1,60 m. Les personnes de forte corpulence et des personnes marchant avec des béquilles rencontrent des difficultés pour utiliser un lave main installé dans une niche étroite de 0,70 m de large.

Que penser des distributeurs automatiques de boissons installés dans les lieux publics dont la trappe d'accès au produit est située à moins de 0,50 m du sol demande un accroupissement et dont l'ouverture du volet de protection réclame une contorsion simultanée de l'avant-bras du poignet et de la main !

- Difficulté de préhension

Les déficiences motrices ne concernent pas seulement les jambes et la locomotion. Elles affectent également les membres supérieurs.

Attraper une main courante, actionner une poignée de porte, manipuler un dispositif de commande, voici des gestes simples de la vie de tous les jours rendus impossibles par un manque de force ou une difficulté de coordination.

Une attention particulière doit être apportée à la préhension des dispositifs de commandes, d'alarme, et de sécurité. Les « arpenteurs » de l'association belges GAMAH qui délivrent l'indice d'accessibilité « PASSE PARTOUT » utilisent un test simple et pratique. Les commandes sont jugées accessibles lorsqu'elles peuvent être actionnées avec le poing fermé. Il est intéressant de tenter l'expérience sur un mitigeur de lave main ou sur le verrou de la porte d'un WC.

- Lenteur de mouvement

La vitesse d'exécution des mouvements est affectée par les problèmes de coordination et par les déficiences motrices. Les temporisations des ouvertures et fermetures des portes automatiques d'ascenseurs sont calculées de manière à optimiser le débit de personnes transportées en heure de pointe. Les réglages observés dans les ascenseurs des ERP sont souvent inadaptés aux personnes en fauteuil roulant ou aux personnes marchant avec des béquilles. Il en est de même pour les réglages des extinctions automatiques de luminaires dans les circulations d'immeubles. Dans bien des cas, ce sont les personnes qui ont le plus besoin de ces équipements, qui rencontrent le plus de difficultés pour les utiliser.

- Champ visuel modifié

C'est la conséquence la moins évidente des déficiences motrices. La mobilité de la tête, du cou, du buste et du corps tout entier sont mises à contribution pour diriger le regard lors de la marche ou de la recherche d'informations nécessaires au cheminement. Les informations situées dans le champ visuel d'une personne valide ne sont pas forcément présentes dans celui d'une personne penchée vers l'avant en raison d'un problème de dos

ou d'une personne en fauteuil roulant. Ce sont encore une fois les personnes ayant le plus besoin des informations d'aide au cheminement qui risquent de ne pas pouvoir en disposer. Les diagnostiqueurs testent les implantations de panneaux de signalétique en position assise et en s'interdisant les mouvements du cou et du buste. C'est souvent plus éclairant que de mesurer les distances au sol.

1.2 Accessibilité et déficiences visuelles

Contexte

La déficience visuelle concerne les personnes aveugles (non voyantes), les personnes amblyopes (malvoyantes) et celles dont la vue a fortement baissé, notamment les personnes âgées.

L'amblyopie est un terme général désignant, après toutes corrections, un degré de vision très médiocre. La nature et le degré des déficiences sont multiples et les handicaps sont très variables selon l'individu et les conditions environnantes. On peut noter des situations très diverses :

- vision floue,
- vision dans des fourchettes de distances réduites,
- champ rétréci ou entrecoupé,
- difficulté de balayage du regard,
- vision réduite dans la luminosité ou la pénombre,
- sensibilité aux variations brusques de luminosité,
- absence ou altération des reliefs,
- absence ou altération de couleurs



Pour les personnes aveugles de naissance, la compensation par les autres sens est indispensable. Elles utilisent l'ouïe, l'odorat et le toucher. Elles se font une représentation mentale des lieux et des trajets.

Les personnes devenues aveugles, ou avec un reste de perception visuelle, font appel à des références visuelles acquises (couleurs, composition) et préfèrent les solutions faisant appel aux informations vocales.

Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients visuelles

En matière d'accessibilité, les déficiences visuelles affectent le cheminement, l'orientation, l'information et la sécurité des personnes.

Elles sont liées en premier lieu à l'impossibilité pour les déficients visuels de détecter les obstacles.

Pour y remédier, les personnes aveugles se déplacent souvent avec une canne ou avec un chien guide. C'est la raison pour laquelle l'aménagement des cheminements et des espaces doivent être adaptés à l'usage de ces aides techniques (repérages tactiles pour la canne et mise en place de repérages simples et standardisés pour les chiens guide dressés). Attention, ces aides ne permettent pas de détecter les obstacles en hauteur.

Les difficultés de cheminement des déficients visuels peuvent être liées à l'absence de guidage continu permettant de suivre un itinéraire, notamment lors de croisements ou de changements de directions.

Les personnes déficientes visuelles ont souvent des difficultés de latéralisation et de repérage dans l'espace, de perception de l'espace et du mouvement. Pour cette raison, elles ont besoin de plus d'espace et de plus de temps afin de compenser les difficultés d'anticipation des mouvements. L'organisation de l'espace sans obstacle et le renforcement des contrastes tactiles et visuels sont des actions efficaces pour améliorer le cheminement des personnes déficientes visuelles.

- Difficulté de localisation et d'orientation

Le piéton utilise en permanence la vision pour appréhender l'espace dans lequel il se déplace et pour décider des changements de direction. Les problèmes rencontrés par les personnes malvoyantes sont d'autant plus importants que la déficience visuelle est sévère. La difficulté est majeure pour les aveugles qui font alors appel à des aides techniques telles que la canne, le chien guide ou les nouvelles technologies.

Les situations rencontrées par les non-voyants diffèrent suivant qu'elles cheminent sur un itinéraire connu ou inconnu.

Dans le cas d'un itinéraire connu et habituel tel que le trajet domicile-travail, la personne déficiente visuelle va utiliser des repères faisant appel à ses autres sens.

L'odeur de la boulangerie ou les bruits d'enfants d'une école maternelle peuvent constituer de bons repères pour se localiser. Le changement de revêtement de sol détectable à la canne peut aider un aveugle à repérer l'entrée de son immeuble.

Dans le cas d'un itinéraire habituel, la personne déficiente peut faire appel à un instructeur de locomotion pour l'aider à prendre ses repères. Par la suite elle fait appel à sa mémoire pour s'orienter au fur et à mesure qu'elle reconnaît ses repères tactiles, visuels et olfactifs. Dans certains cas, il est nécessaire de poser des repères tactiles supplémentaires pour palier à des discontinuités du guidage. Un fil d'Ariane, naturel ou rapporté, doit être continu.

Dans le cas d'un itinéraire inconnu et emprunté pour la première fois, la situation est beaucoup plus complexe. La personne déficiente visuelle doit trouver toutes les informations pour son orientation et sa localisation sur l'itinéraire, au fur et à mesure de son déplacement. Il est nécessaire de faire appel à des systèmes de guidage complets et normalisés. En général ces équipements sont mis en œuvre pour des trajets particuliers : un circuit de découverte dans un musée, le guidage depuis l'entrée d'un bureau de poste sur la voie publique jusqu'au guichet d'accueil, etc...

- Difficulté pour être informé

Des informations sont transmises en permanence aux piétons par des messages visuels (signalétiques, panneaux d'information, écrans dynamiques, signaux par feux lumineux) et par des messages sonores (alarmes sonores, messages vocaux). Les déficients visuels, quelle que soit la gravité de leur situation, sont tous en difficulté en raison de l'importance des informations visuelles utilisées pour l'information dans les ERP.

Pour les malvoyants, l'appréhension de l'information est séquentielle du fait de leur vision non globale. Elles éprouvent des difficultés de lecture (panneaux d'orientation, d'information, cartels, etc.). Pour ces personnes, l'orientation et l'accès à l'information sont facilités par l'utilisation d'idéogrammes, de maquettes et d'objets à toucher, d'informations sonores, de textes bien éclairés et bien contrastés.

Pour les non-voyants, le mode d'information réellement adapté est vocal ou sonore. C'est la raison pour laquelle la demande d'équipement de feux de signalisation routière sonores est une revendication très forte des associations de personnes aveugles. Il en est de même pour l'équipement des bus avec des messages vocaux pour annoncer les stations ou l'équipement des cabines d'ascenseur avec des messages sonores pour annoncer le sens de progression et l'étage.

Les informations en braille apportent une solution pour les personnes qui pratiquent ce mode de communication tactile. Il ne faut pas pour autant considérer que l'information de tous les déficients visuels est solutionnée par des inscriptions en braille. La proportion de déficients visuels qui pratiquent le braille est faible. Par ailleurs, la localisation du panneau d'information en braille est souvent délicate.

Dans les ERP, l'intervention du personnel d'accueil est souvent nécessaire pour l'information et l'accompagnement des personnes déficientes visuelles.

- Difficulté pour être averti en cas d'urgence ou de danger

Les messages visuels d'urgence sont parfois utilisés pour avertir des piétons et des usagers de dangers éventuels. C'est le cas du gyrophare de l'engin de chantier ou du feu à éclat activé pendant la manœuvre de la porte automatique d'un garage.

Il est bien évident que ces signaux sont mal, ou ne sont pas perçus par des personnes déficientes visuelles.

Ces informations capitales pour la sécurité doivent être doublées par des signaux sonores appelant les malvoyants à la vigilance.

1.3 Accessibilité et déficiences auditives



Contexte

La déficience auditive concerne les personnes sourdes de naissance, les personnes devenues sourdes, les personnes malentendantes et celles dont l'ouïe a fortement baissé, notamment les personnes âgées. Les situations des personnes déficientes auditives sont très diverses.

Les personnes sourdes n'entendent pas les sons et ne peuvent être aidées que par des techniques visuelles (langage des signes, lecture labiale, etc.)

Parmi les personnes sourdes « de naissance », certaines atteintes de surdité profonde maîtrisent mal le français écrit. La langue des signes permet aux personnes atteintes de surdité sévère ou profonde de communiquer aisément. Les personnes devenues sourdes à l'âge adulte maîtrisent le français et utilisent l'écrit comme tout entendant.

Les personnes sourdes plus ou moins profondes n'entendent rien ou presque, ou perçoivent un message extrêmement déformé. Une prothèse ne pourra pas toujours les aider pour appréhender la langue orale. Lors d'échanges avec un interlocuteur, elles ont souvent recours à la lecture labiale. Pour elles, toute communication est fatigante car elle nécessite un effort de concentration.

Les personnes sourdes non locutrices de la langue des signes peuvent utiliser le langage parlé complété (LPC).

Les personnes malentendantes disposent d'un reste d'audition exploitable. Elles peuvent bénéficier d'aides sonores (prothèses auditives, appareil auditifs, boucles magnétiques) et utiliser la technique de lecture labiale.

Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients auditifs

En matière d'accessibilité, les déficiences auditives affectent la communication, l'information et la sécurité des personnes.

- Difficultés de communication

Il s'agit de la situation de handicap la plus aigüe des déficients auditifs. L'échange de propos et d'idées est rendu délicat. Les solutions pour réduire ces difficultés sont multiples et doivent être associées afin de convenir aux différents degrés de gravité.

Le lieu où a lieu l'échange d'information doit être silencieux, sans bruits de fond et d'une bonne qualité acoustique. Les techniques mises en œuvre pour permettre la communication doivent répondre aux différentes situations :

- langage des signes pour les sourds de naissance
- lecture labiale et écrit pour les devenus sourds et pour les malentendants sévères.
- boucle d'induction magnétique pour les malentendants possédant des prothèses auditives.
- bonne articulation et bonne diction de la part des personnels d'accueil pour les malentendants légers.

La complexité de ce sujet et la diversité des situations expliquent en partie la faible quantité de lieux publics adaptés à ce jour pour l'accueil de toutes les formes de déficience auditive.

Une difficulté spécifique concerne l'usage des interphones et des systèmes de communication à distance. Ils doivent systématiquement être complétés par des systèmes utilisant l'image et les consignes visuelles.

1.4 Accessibilité et déficiences mentales et psychiques



Contexte

Le regroupement des déficiences mentales et psychiques cache mal les différences fondamentales des situations qu'elles engendrent.

La déficience mentale affecte la compréhension, la communication, la mémorisation et la décision. Les personnes déficientes mentales éprouvent des difficultés d'orientation, pour se situer dans l'espace et dans le temps. Elles ont besoin d'informations visuelles et sonores simplifiées adaptées à leurs difficultés de compréhension et de lecture.

La déficience psychique a pour origine une maladie, des troubles psychiatriques ou une perturbation de l'équilibre psychologique. Il convient de distinguer les troubles d'origine psychique (névrose, psychose, manies) et les troubles d'origine physiologique (traumatismes crâniens, prise de drogues...) amputant, limitant ou déformant de façon plus ou moins passagère et à des degrés divers, le contrôle des activités mentales, affectives ou physiques. Les capacités mentales, cognitives et intellectuelles de ces personnes restent intactes, mais peuvent se trouver perturbées par les symptômes et les manifestations de ces maladies.

Seule ou en groupe, si la personne déficiente mentale est présente dans un ERP, c'est qu'elle est susceptible de s'y rendre et d'y pratiquer des activités. La personne dispose d'une certaine autonomie qui est améliorée par des aides à la compréhension et par des attitudes prévenantes de la part du personnel d'accueil.

Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficiences mentales et psychiques

En matière d'accessibilité, les déficiences mentales et psychiques affectent la communication, la compréhension et l'orientation.

- Difficultés de communication

La communication avec les usagers dans le cadre d'un ERP est assurée par des personnels d'accueil. La problématique des personnes déficientes mentales ou psychiques réside plus dans les conditions d'accueil par le personnel que dans les caractéristiques du bâtiment.

La personne déficiente mentale ou psychique éprouve des difficultés pour comprendre et pour verbaliser. Les messages doivent être les plus simples possibles.

Il est nécessaire de faire appel à des moyens complémentaires tels que le geste, le dessin et l'écrit pour améliorer la communication.

Le temps consacré à la communication est nécessairement plus long.

La formation des personnels d'accueil est une solution adaptée à l'amélioration de l'accessibilité des ERP.

- Difficulté pour être informé

Le cheminement et la pratique d'activités sont facilités par la diffusion d'informations visuelles et auditives simultanées.

Les informations visuelles font souvent appel à la lecture. Il est préférable de faire appel à des symboles et des idéogrammes simples pour diffuser des informations. L'association du texte et du dessin est une solution efficace.

Quel que soit le mode de diffusion, les informations doivent être simples, exprimées clairement et doivent se limiter à ce qui est indispensable.

Chaque fois que cela est possible, les informations plus complexes figurant sur des panneaux ou des notices doivent être relayées par le personnel d'accueil. Il est souhaitable de diriger systématiquement les personnes ayant des problèmes de compréhension vers les guichets d'accueil avec une signalétique appropriée.

- Difficulté pour s'orienter et se repérer

Les personnes déficientes mentales et psychiques ont nécessairement leur propre perception et leur propre représentation de l'espace. Leurs difficultés pour s'appuyer sur la signalétique et l'information font qu'ils sont plus que les autres livrés à leur interprétation des lieux. Ces personnes sont donc sensibles à la différenciation des espaces et à l'utilisation de code simple faisant appel aux formes et aux couleurs.

Dans les ERP, une façon simple et efficace d'aider les personnes déficientes mentales ou psychiques consiste à éviter les obstacles physiques, à limiter la distance de l'entrée aux guichets d'accueil et à diriger efficacement les usagers vers les personnels d'accueil.

2. DEFINITIONS

2.1 Pouvoirs de Police de Circulation

Type de voie	En agglomération	Hors agglomération
Routes Nationales	Maire (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	Préfet
Routes Départementales	Maire (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	Président du Conseil Général (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)
Voies Communales	Maire (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	Maire (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

2.2 Type de voiries – Trafics – Largeurs de voies

Le réseau circulé par les services de cars est très disparate dans la Région Bourgogne Franche Comté.

- Des voies communales pour la plupart,
- Des routes départementales,
- Des routes nationales.

Ces voies de statuts différents, seront distinguées par leur niveau de trafic connu :

- Entre 0 et 500 véhicules par jour, à considérer comme un trafic très faible,
- Entre 500 et 1000 véh/jour, à considérer comme un trafic faible,
- Entre 1000 et 2000 véh/jour, à considérer comme un trafic moyen,
- Entre 2000 et 3000 véh/jour, à considérer comme un trafic élevé,
- Supérieur à 3000 véh/jour, à considérer comme un trafic très important.

Une autre différenciation sera effectuée pour les voies dites secondaires (trafic pouvant atteindre 1000 véh/jour) suivant leur largeur de chaussée circulaire :

- Inférieure à 4 m,
- Entre 4 m et 5 m,
- Supérieure à 5 m.

Pour les autres voies dites plus importantes, cette distinction de largeur n'est pas prise en compte. En effet, les niveaux de trafics supportés par ces infrastructures obligent à présenter des largeurs de voiries de 5 m minimum.

2.3 Arrêts prioritaires

Les arrêts prioritaires au sens du décret N°2014-1323 sont définis en fonction de critères d'éligibilité d'arrêt accessible. Il s'agit de justifier arrêt par arrêt l'accessibilité ou la non accessibilité.

Une analyse de chaque arrêt de bus est réalisée selon les 4 critères de l'article D-1112-10 :

- Ligne structurante d'un réseau de transport urbain

- Arrêt desservi par au moins 2 lignes de transport public
- Arrêt constituant un pôle d'échange
- Arrêt situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacement, ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées

Une fois cette première liste établie, on vérifie que :

- Pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt est accessible par commune
- Pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt est accessible dans la zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population est > 1000 habitants.

Cette seconde analyse conduit éventuellement à l'inscription de nouveaux arrêts accessibles.

2.4 Point d'arrêt

Le terme point d'arrêt est un terme générique pour désigner la localisation du lieu où le bus ou le car s'arrête pour déposer ou embarquer des passagers.

Il faut distinguer :

- le point d'arrêt commercial :
 - couple formé par les deux points d'arrêt physiques dans les deux sens de circulation pour un endroit géographique donné ;
- le point d'arrêt physique :
 - en règle générale un point d'arrêt physique par sens de circulation.

2.5 Aire d'arrêt

Ce terme désigne non seulement le lieu précis où va s'arrêter l'autobus ou l'autocar, pour prendre en charge ou déposer les usagers, mais également les biseaux d'entrée et de sortie des encoches.

Il se compose :

- d'une aire d'arrêt pour les véhicules ;
- d'une plateforme d'attente pour les voyageurs ;
- d'un ensemble d'équipements destinés à assurer ou à faciliter les fonctions d'arrêt ;

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

- et également à offrir un certain nombre de services connexes aux usagers.

2.6 Implantation de l'arrêt

Géométrie – parallélisme "bus-trottoir"

L'aménagement des points d'arrêt doit permettre, lorsque le bus y est arrêté, de réduire au maximum les distances horizontales et verticales entre le bord du quai et le seuil des portes du bus afin de réduire la taille du pas à faire pour monter ou descendre du bus. Pour les personnes non voyantes et personnes en fauteuil roulant, les préconisations délivrées par le CERTU seront respectées.

2.7 Types d'arrêt

Le type d'arrêt s'étudie toujours en fonction de la nature spécifique du lieu, s'il est en rase campagne ou en traversée d'agglomération, des projets en cours liés à l'urbanisme, de sa fréquentation, du trafic et de la vitesse sur voie pratiquée, de l'accidentologie... et en concertation avec les acteurs concernés (AOT, gestionnaire de voirie, détenteur du pouvoir de police, associations, établissements scolaires, riverains...).

Cinq types de points d'arrêt ont été distingués dont un spécifique aux véhicules de transport adapté sur le réseau du département de la Vienne pour les services essentiellement scolaires et réguliers dont voici les définitions.

En pleine chaussée :

Zone d'arrêt du car située sur la chaussée (pour les deux voies de circulation), interdisant lors d'un arrêt de car à tous véhicules de le dépasser ou de le croiser en regard de la largeur réduite de la voie de circulation.

En pleine voie :

Zone d'arrêt du car située sur la chaussée et uniquement sur son couloir de circulation. En présence d'un car en arrêt, les véhicules venant en sens inverse peuvent le croiser sans difficulté et ceux circulant dans le même sens peuvent le dépasser à vitesse réduite.

En avancée :

Le trottoir est élargi au niveau de l'arrêt en lieu et place de la file de stationnement longitudinale. Ce type d'arrêt est essentiellement réalisé en agglomération et s'apparente à un arrêt pleine voie.

En encoche :

Zone d'arrêt du car en bords extérieurs de la voie, déconnectée de la circulation routière et donc sans influence sur la trajectoire des véhicules le croisant ou le dépassant.

Espace de substitution :

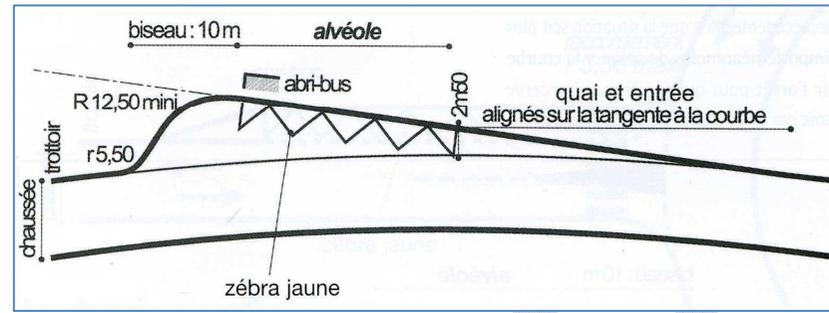
Il s'agit d'une place de stationnement en agglomération prévue pour un véhicule de transport adapté :

- soit en prolongement d'un des arrêts cités ci-dessus à l'exception de l'arrêt en encoche ;
- soit sur un parking situé à proximité offrant l'accessibilité.

Seuls les arrêts sur chaussée et en avancée de trottoir permettent de minimiser les lacunes, de ne pas réduire le niveau de vitesse commerciale, et ainsi de garantir l'attractivité et l'accessibilité des transports en commun pour tous.

Sont donc à éviter : les arrêts en alvéole et les arrêts en courbes.

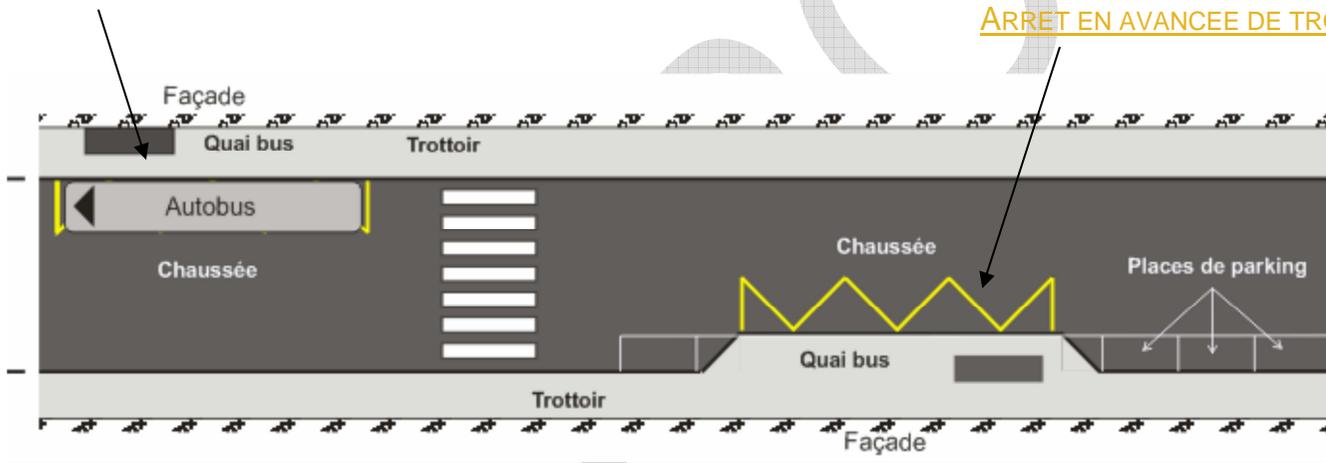
- Si l'arrêt existant est en alvéole, l'aménagement consistera à combler cette dernière
- Si l'arrêt existant est en courbe, un déplacement vers une portion rectiligne de voirie est préconisé. Si le déplacement est impossible, l'espace devra être aménagé pour assurer l'alignement du quai sur la tangente de la courbe (cf schéma ci-dessous).



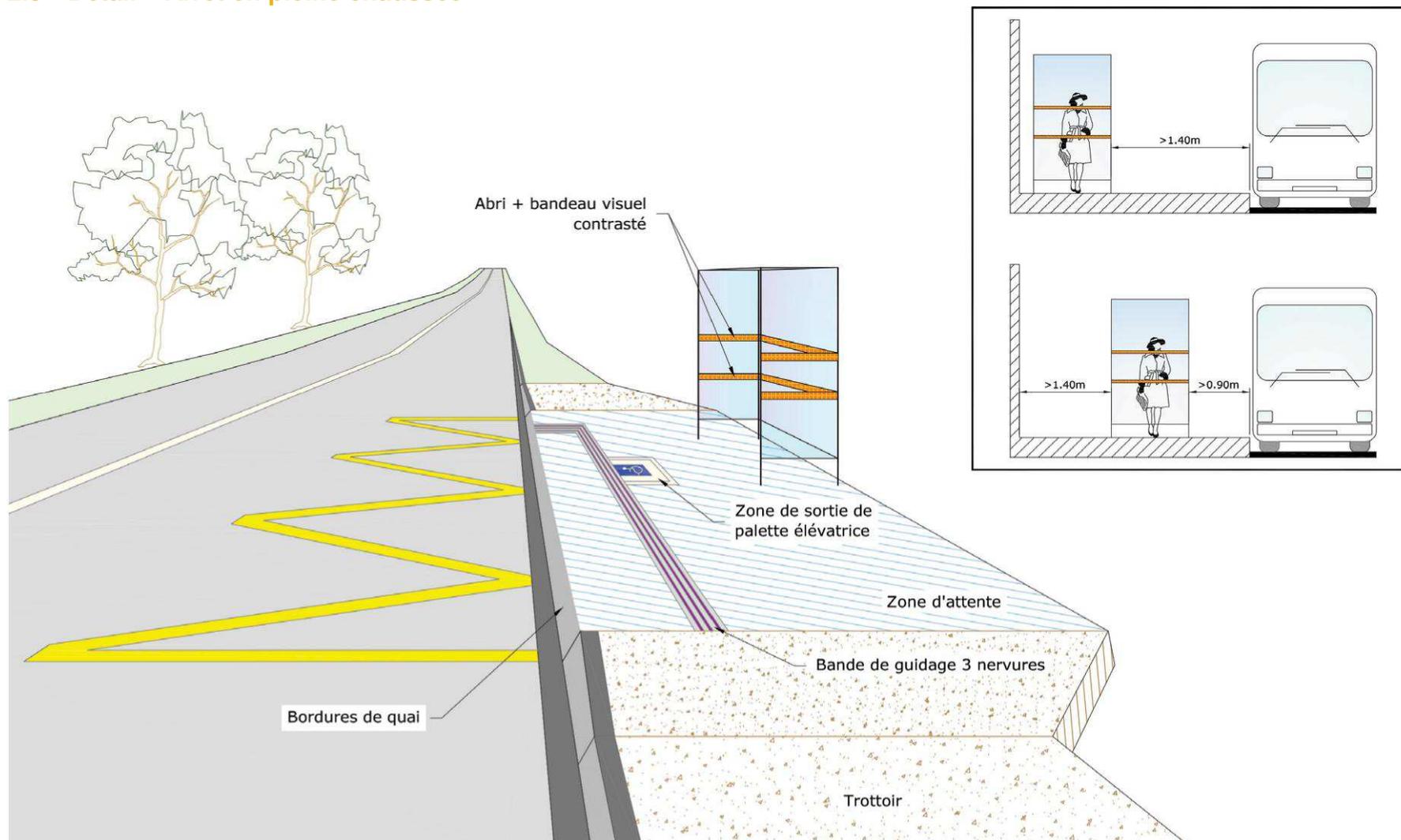
Ainsi, les arrêts sont exclusivement réalisés sur chaussée ou en avancée de trottoir.

ARRET EN LIGNE

ARRET EN AVANCEE DE TROTTOIR



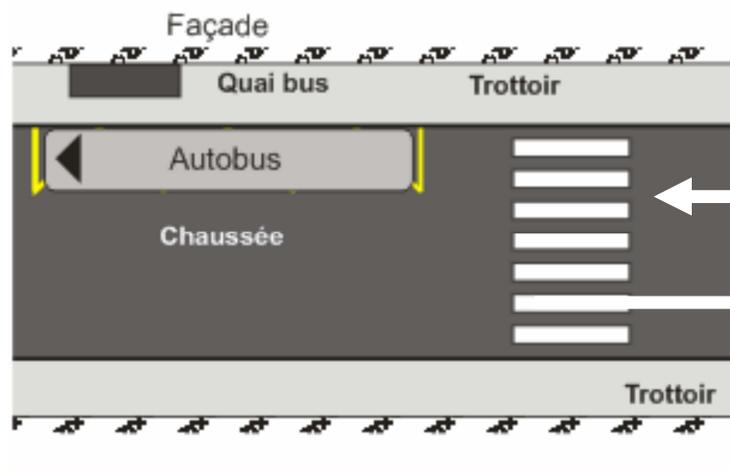
2.8 Détail « Arrêt en pleine chaussée »



Cette configuration permet au véhicule de rester en ligne droite et de s'arrêter simplement devant l'arrêt. Elle est idéale dans le cas d'un couloir bus ou sur une infrastructure en site propre.

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

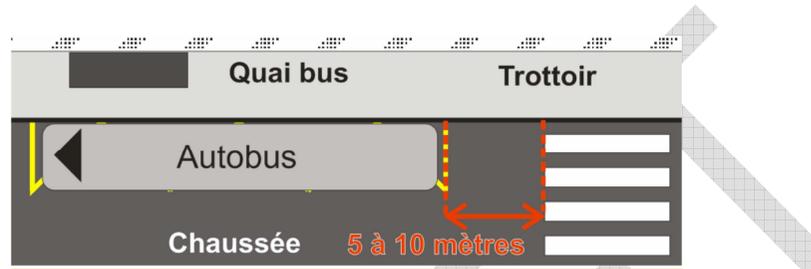
Comme l'arrêt en avancée de trottoir, cette configuration assure un bon niveau d'accessibilité dans la mesure où le bus reste en circulation et sur sa trajectoire. Un tel fonctionnement présuppose l'absence de stationnements de voitures autorisés à proximité et permet de limiter le stationnement sauvage au droit de l'arrêt.



Lorsque deux arrêts sont situés en vis-à-vis sur une même voie, une disposition en quinconce est préférable. En effet, cela peut permettre de matérialiser le passage piéton derrière le bus. Ainsi, les piétons voient le trafic dans les deux sens sans avoir à s'engager sur la chaussée. Selon le cas, un îlot central pourra être aménagé afin d'éviter tout dépassement du bus pendant son arrêt.



Le passage piéton doit être placé au minimum à 5 m et au maximum à 10 m derrière l'arrêt. En effet, cela permet de conserver une distance acceptable entre le point d'arrêt et la traversée piétonne, et ainsi éviter que le piéton coupe la chaussée hors du passage matérialisé.

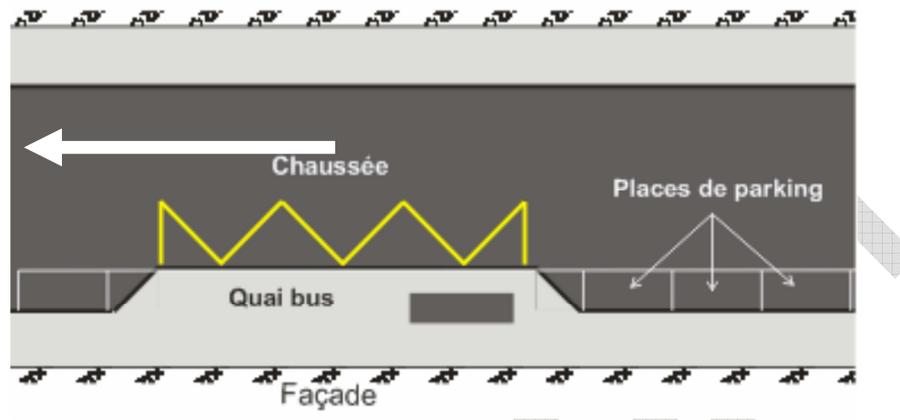


La longueur du point d'arrêt est limitée à la longueur du bus, plus une marge de plus ou moins 1 m de part et d'autre liée à la précision de l'arrêt qu'obtient le conducteur.

2.9 Détail « Arrêt en avancée de trottoir »

Il s'agit, le long d'une rue où du stationnement longitudinal est implanté, de décaler le bord du trottoir en l'avancé sur la chaussée. L'arrêt est donc ramené dans le cas d'un point d'arrêt sur chaussée permettant au bus de rester sur sa trajectoire naturelle.

Cette configuration facilite les manœuvres d'approche et d'alignement du bus le long du quai mais également la réinsertion du bus dans la circulation. Elle permet d'aménager une véritable plateforme d'attente et ainsi d'offrir des conditions d'accessibilité maximales, d'améliorer les circulations piétonnes et de réduire le temps d'arrêt du bus. Elle n'est cependant réalisable que s'il existe une file de stationnement (ou dans certains cas un espace vert).



De la même façon que pour l'arrêt sur chaussée (2a), lorsque deux arrêts sont situés en vis-à-vis sur une même voie, une disposition des arrêts en quinconce avec passage piéton à l'arrière des véhicules est recommandée.

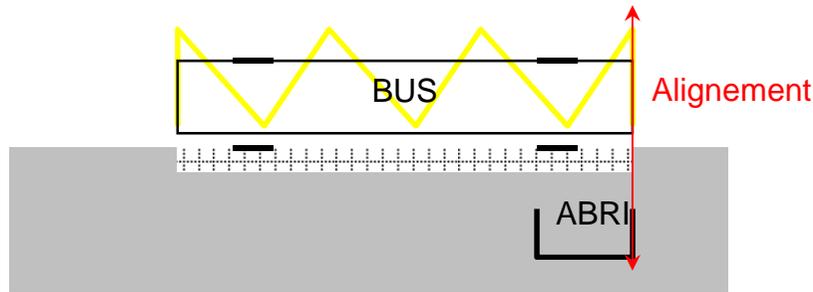
La longueur du point d'arrêt est limitée à la longueur du bus, plus une marge de plus ou moins 1m de part et d'autre liée à la précision de l'arrêt qu'obtient le conducteur.

L'extension de quai n'est pas obligatoire mais pourra être recherchée dans certains cas, de manière à éviter que le stationnement longitudinal n'entrave la visibilité de l'usager et du conducteur.

2.10 Détail « Accostage »

Point de repère pour l'arrêt du bus

Dans la mesure du possible, il est préconisé de positionner le mobilier (poteau ou abri) en tête de quai et en alignement avec le zébra jaune de manière à offrir un point de repère au personnel de conduite pour l'arrêt du véhicule, comme présenté dans le schéma ci-dessous.



Chaussée bus

La qualité de l'accostage est fortement conditionnée par l'état de la chaussée au droit de l'arrêt. Il faudra donc veiller à la qualité de la structure de la chaussée et de la couche de roulement où vont se cumuler, sur une même zone, les effets répétés du stationnement et du passage avec accélération et freinage.

Aussi, si une structure en enrobé reste la règle, il pourra être mis en œuvre dans certains cas une chaussée béton de type BCMC.

Qualité du revêtement

Le revêtement de la chaussée doit être adapté à la circulation des transports en commun.

- Il ne doit pas se déformer avec le temps.
- Il doit donc être résistant à l'orniérage, au poinçonnement.
- Il doit présenter de bonnes qualités d'adhérence même par temps de pluie pour éviter les risques de glissade pour les piétons et de patinage au freinage ou au démarrage pour les véhicules.

Marquage au sol

Pour marquer l'emplacement d'un arrêt de bus, on utilise une ligne « zigzag » jaune. Cette ligne signifie qu'il est interdit de stationner ou de s'arrêter sur toute la zone marquée, réservée à l'arrêt des véhicules de transport en commun.

Ses caractéristiques devront être les suivantes :

- Largeur : 2,50 m
- Largeur de bande : 10 cm

- Angle entre les bandes : 45°

Le marquage sera positionné sur l'intégralité du quai d'accostage (hors biseaux dans le cas des arrêts en alvéole).

Dans le cas de l'aménagement d'une aire de retournement des bus au droit du terminus, un marquage au sol complémentaire de type logo « BUS » permet de limiter le stationnement sauvage.

Dévers

Recommandations vis à vis des dévers de chaussée :

- site neuf : dévers $\leq 2,5 \%$
- tolérance pour les sites existants : dévers $\leq 4 \%$ (en cas de difficultés techniques, appliquer la valeur de 5 %).

L'idéal est d'avoir un dévers minimum, orienté vers le quai bus afin de diminuer la lacune verticale entre le plancher et la bordure.

Lors d'une réfection de revêtement de la chaussée, il faudra bien s'assurer que d'une part la hauteur des quais est inchangée et que d'autre part le dévers de la chaussée reste dans les limites acceptables. Il est important d'éviter les superpositions multiples d'enrobé qui aboutissent au fil des ans à avoir des chaussées avec des dévers importants.

Hauteurs de quai

Il est important de dimensionner les hauteurs de quais de telles sortes que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite soit facilitée.

D'après les recommandations du COLIAC, pour un grand nombre d'usagers l'accès à l'autobus ne peut être considéré comme praticable que si la porte de service est de plain-pied ou, à défaut, prolongée par un plan incliné inférieur à 5 %. Pour les autobus, ce résultat d'usage est possible sous réserve que la hauteur du trottoir (sur lequel l'arrêt est aménagé) soit définie en tenant compte de la hauteur du plancher du bus, la longueur de la palette rétractable et du système d'agenouillement.

L'objectif pour la hauteur des bordures devra être en corrélation avec le matériel roulant.

Bordure de quai

Les bordures de quai au point d'arrêt constituent un élément de guidage visuel fondamental pour l'accostage des bus. Elles doivent respecter les caractéristiques suivantes :

- guider les roues durant l'accostage et minimiser ainsi les lacunes,
- éviter une détérioration importante des pneus des bus,
- avoir un revêtement supérieur antidérapant,
- ne pas se desceller.

Les bordures de trottoir droites classiques, ne permettent pas au conducteur de s'approcher au plus près du trottoir car ils craignent pour leurs pneumatiques. Ainsi, lors de l'accostage, les usages des conducteurs de bus montrent des lacunes horizontales d'environ 50 cm. Aussi il peut être retenu, pour les arrêts sur chaussée et en avancée de trottoir, ainsi que pour les terminus et arrêts en alvéole disposant d'une longueur complémentaire de quai de 5 m permettant le balayage du bus, d'utiliser une bordure biaise spécifique. Elle permet de guider les roues durant l'accostage puisqu'elle permet au conducteur de prendre appui avec le flan du pneu et de se laisser guider au contact. Les valeurs de lacune horizontale peuvent alors varier de zéro à quelques centimètres selon les véhicules.

Elle présente les caractéristiques suivantes :

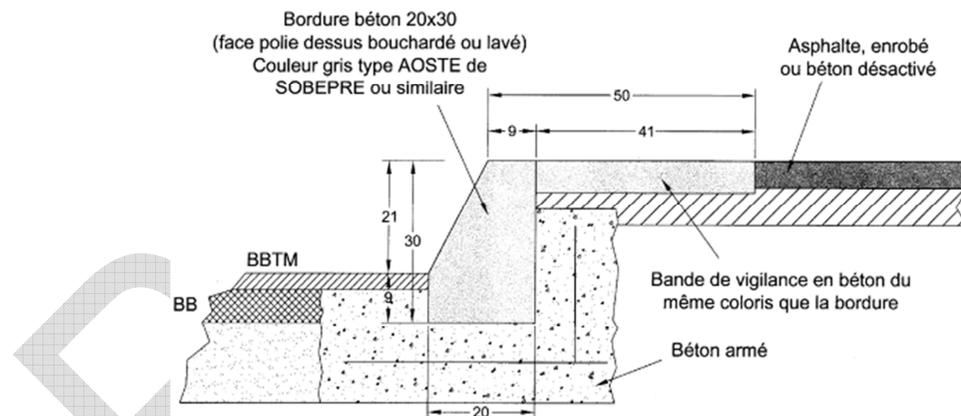
- face inclinée avec un angle d'environ 65° impérativement lisse pour empêcher la montée du pneu sur le trottoir,
- face supérieure rugueuse pour éviter le glissement des usagers.

La bordure retenue pour équiper les arrêts a pour dimensions 20 cm X 30 cm (avec 9 mm en surface), dispose d'une finition lavée et est de couleur grise (couleur la moins salissante par rapport aux frottements répétés des pneumatiques).

Compte-tenu de la pression répétée des pneumatiques sur la bordure, un renforcement en béton armé est nécessaire, en arrière de la bordure pour contrer la poussée des roues des véhicules et sous la contre-bordure pour éviter l'orniérage dû au véhicule s'approchant du trottoir.

Une bande de vigilance de 41 cm, en béton, du même coloris que la bordure, prolonge cette dernière.

Les raccordements aux extrémités sont réalisés avec des bordures de type T2 ou T3, selon les sites.



COUPE TYPE D'UNE BORDURE BIAISE POUR QUAÏ D'ACCOSTAGE BUS

La pose des bordures doit être précise afin d'obtenir un résultat de qualité et une bonne tenue dans le temps. Les raccordements au reste du trottoir doivent être soignés afin de conserver une pente $\leq 4\%$, ainsi que ceux qui concernent la chaussée pour le maintien du fil d'eau.

Caniveau (si adapté)

Afin de respecter les recommandations du CERTU vis à vis des lacunes horizontales et verticales, le bus doit rouler dans le caniveau. Par conséquent, il est indispensable que celui-ci soit conçu pour une circulation bus, c'est-à-dire qu'il ait un revêtement uniforme sans déformations et avec une pente la plus faible possible. Il faudra donc que :

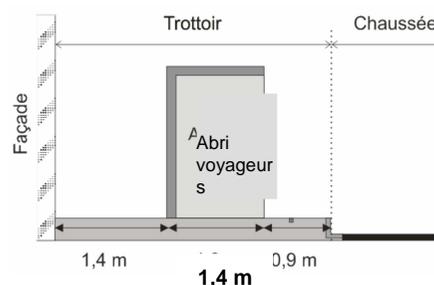
- le caniveau soit en béton ou en béton asphalté,
- le caniveau ait une largeur de 10 cm,
- les grilles et les avaloirs ne soient pas installés dans la zone d'arrêt mais reportés en dehors de celle-ci.

2.11 Plateforme d'attente

Largeur de quai

Une largeur minimale de passage de 0,90 m, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de la bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour de l'abri voyageurs éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 m. Une aire de rotation de 1,50 m de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise la rampe d'accès au bus.

Dans le cas d'un arrêt équipé d'un abri voyageur, on recense trois solutions :



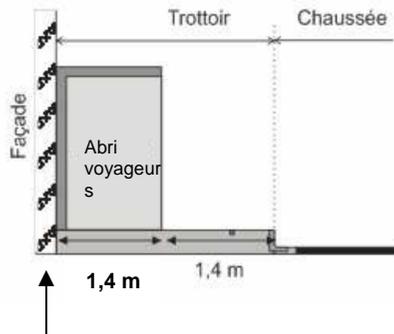
Emprise disponible \geq à 3,70 m

Solution dissociant les cheminements piétons en transit et la plateforme d'attente du point d'arrêt

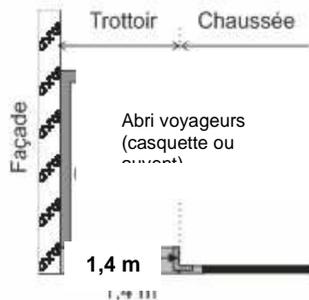
Largeur de la plateforme d'arrêt : 3,20 m

- Solution la plus claire et la plus fonctionnelle
- Accessibilité maximale

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage



Prévoir environ 50 cm à l'arrière de l'abri pour le nettoyage



Emprise disponible comprise entre 3,30 m et 3,70 m

Solution intégrant les cheminements piétons en transit et la plateforme d'attente du point d'arrêt

Largeur de la plateforme : 3,20 m

- Solution intermédiaire
- Accessibilité confortable

Emprise disponible comprise entre 1,90 m et 3,30 m

Solution intégrant les cheminements piétons en transit et la plateforme d'attente du point d'arrêt en milieu urbain étroit avec recours à un abri « auvent »

Largeur de la plateforme : 1,90 m

- Solution minimale
- Accessibilité limitée

Pour un arrêt équipé d'un seul poteau il est recommandé, dans la mesure du possible, pour le positionnement du poteau :

- de positionner la face d'information perpendiculairement à l'axe de la chaussée,
- de ne pas perturber le cheminement piétonnier principal,
- d'aligner le poteau sur les alignements de mobilier existants (mâts, corbeilles...),
- de conserver un cheminement de 0,90 m minimum et de 1,40 m si possible, au droit du poteau.

Dispositifs d'accessibilité et de sécurité

Pour éviter aux usagers d'être heurtés par le rétroviseur lors de l'accostage des bus (risques accrus avec des quais rehaussés), une bande de vigilance est installée sur toute la longueur du quai. Elle sera matérialisée par le haut de bordure biaise prolongée par des dalles

Positionnement des mobiliers

Dans tous les cas (abri ou poteau d'arrêt), le mobilier doit être positionné en tête de quai, au droit de la porte avant du bus. Tous les autres mobiliers (corbeille de propreté, potelets...) doivent être placés « en bande » de manière à laisser les espaces de circulation libres de tout obstacle.

Chemins piétons

Au moins un cheminement donnant accès à la plateforme d'attente des voyageurs doit être totalement dégagé d'obstacles depuis le trottoir. Cela nécessite le respect des prescriptions techniques en vigueur relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, à savoir :

- La pente d'accès au quai doit être inférieure à 4% sauf impossibilité technique due notamment à la topographie. Dans ce cas elle est tolérée jusqu'à 8% sur une longueur inférieure à 2 mètres et jusqu'à 12% sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.
- Le dévers est inférieur ou égal à 2%.

Matériau de surface

L'aménagement de surface de la plateforme sera en règle générale en enrobé. Toutefois, dans le cas d'une couleur différente de revêtement de surface, celle-ci devra permettre de conserver un niveau de contraste élevé avec la bande de sécurité.

Éléments de contraste et éclairage

Le niveau de contraste des différents équipements et éléments composant le point d'arrêt concourt à assurer l'accessibilité des services de transports en commun, notamment aux personnes mal voyantes.

Les références suivantes sont données à titre indicatif pour aboutir à un aménagement final qui propose de bons niveaux de contraste.

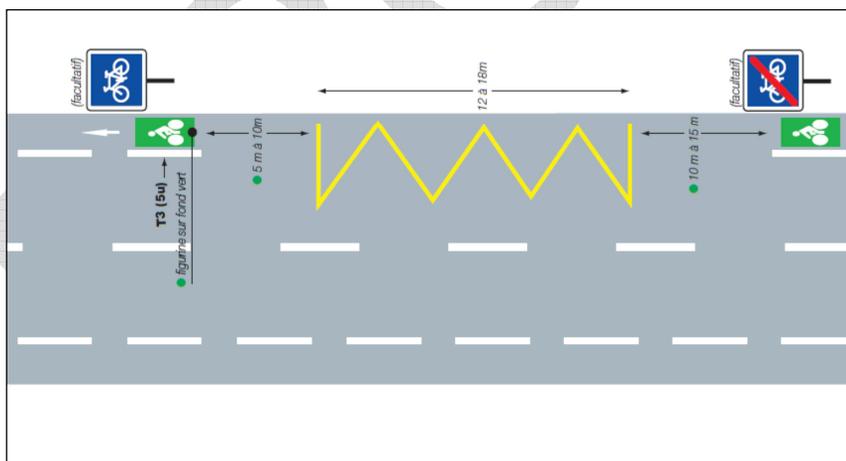
éléments	Contrastes (principe base)	Contrastes de (variante 1)	Contrastes (variante 2)
Cheminement (trottoir)	Foncé	Foncé	Clair
Plateforme d'attente	Foncé	Clair	Clair
Bande de vigilance	Clair	Foncé	Foncé
Bordure de quai	Clair	Foncé	Foncé
Chaussée	Foncé	Clair	Clair

L'installation d'éclairage doit permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit. Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, doivent être positionnés de manière à éviter qu'ils constituent une source d'éblouissement ou de gêne pour les personnes mal voyantes. C'est pourquoi, d'une manière générale, les projecteurs encastrés au sol ne sont pas recommandés.

2.12 Interface avec les cheminements cyclables

Traitement au droit de l'arrêt

Les bandes cyclables seront interrompues sur toute la longueur des marquages d'arrêt de bus, ainsi que 5 à 10 m en arrière et 3 à 5 m en avant de l'arrêt, pour permettre les manœuvres du bus sans intrusion sur la bande cyclable (exclusivement réservée aux cycles).



Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

Traitement à l'arrière de l'arrêt

La bande cyclable peut également être implantée derrière la zone d'arrêt si l'emprise disponible le permet.

2.13 Le terminus

Le terminus est une zone d'attente qui assure plusieurs fonctions :

- Il permet au personnel de conduite de réaliser son temps de pause réglementaire et d'utiliser les sanitaires qui leur sont réservés ;
- Il doit accueillir un ou plusieurs autobus pour régulation, en stationnement hors du flux de circulation, durant plusieurs minutes ;
- Il permet d'assurer l'attente des usagers à l'extérieur du véhicule, pendant la régulation ;
- Enfin et surtout, la notion de terminus implique obligatoirement le retournement des autobus pour débiter une course dans la direction opposée.

2.14 Les véhicules

En mars 2017, le parc de bus de la REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE se compose de véhicules répartis de la façon suivante :

o autobus articulés



Gabarits moyens

Longueur : 18 m

*Largeur : 2,50 m (hors rétroviseurs)**

Hauteur : 3,20 m

PTAC : 29 t

Rayon de braquage : 12 m

o autobus standards

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage



Gabarits moyens

Longueur : 12 m

Largeur : 2,50 m (hors rétroviseurs)*

Hauteur : 3 m (+0,40 si bus GNV)

PTAC : 18 t

Rayon de braquage : 11 m

o autobus de moyenne capacité



Gabarits moyens

Longueur : 9 m

Largeur : 2,30 m (hors rétroviseurs)

Hauteur : 3 m

PTAC : 15 t

Rayon de braquage : 9 m

o minibus



Gabarits moyens

Longueur maxi : 6 m

Largeur : 2 m (hors rétroviseurs)

Hauteur : 2,75 m

PTAC : 5 t

* sauf les véhicules de marque Mercedes-Benz qui ont une largeur de 2,55 m hors rétroviseurs.

Dans le cadre du renouvellement du parc d'autobus, la REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE poursuit l'objectif de disposer, à terme, d'un parc de véhicules totalement accessible aux personnes à mobilité réduite (plancher surbaissé, palette rétractable, place réservée UFR, boutons d'appels et composteurs PMR...).



Exemple : Bus à plancher surbaissé MAN Lion's City (marque déposée)

Longueur : 12 m

Largeur : 2,50 m (hors rétroviseurs)

Hauteur : 3,00 m

PTAC : 5 t

PROJET

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

3. MODELE DETAIL ESTIMATIF

COMMUNE : Arrêt de bus 1 :		
TITRE	DESIGNATION	U
1	PRIX GENERAUX	
1-1	Installation générale de chantier	FT
1-2	Etablissement et mise à jour PAQ	FT
1-3	Etablissement et mise à jour du PAE	FT
1-4	Etablissement, mise à jour et mise en œuvre du PPSPS	FT
1-5	Plans d'exécution	FT
1-6	Dossier des ouvrages exécutés	FT
1-7	Localisation de réseau enterré par procédé non intrusif	ML
1-8	Travaux ponctuels de localisation de réseau enterré réalisés hors chantier	M3
1-9	Travaux ponctuels de localisation de réseau enterré réalisés en phase chantier	M3
1-10	Travaux de dégagement partiel ou total des réseaux enterrés	M3
1-11	Mise en place de protections mécaniques	ML
1	SOUS-TOTAL PRIX GENERAUX	

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

2	TRAVAUX PREPARATOIRES	
2-1	Signalisation de chantier	FT
2-2	Dépotes et évacuations diverses	
2-2.1	Dépose de panneau de signalisation	
2-2.1.1	Dépose de panneau de signalisation de police	U
2-2.1.2	Dépose de panneau de signalisation directionnelle sur mât	U
2-2.2	Dépose de panneau publicitaire	U
2-2.3	Dépose de candélabres H.inf: 12 ml	U
2-2.4	Dépose de feux tricolores	U
2-2.5	Dépose de grillage jusqu'à 3 m hauteur	ML
2-2.6	Dépose de barrière métallique	ML
2-2.7	Dépose de module poubelle	U
2-2.8	Dépose de mobilier urbain (arbrî bus, totem)	U
2-2.9	Dépose de jardinières de fleurs	U
2-2.10	Dépose soignée de pavés	M2
2-2.11	Dépose soignée de bordure pierre	ML
2-2.11	Dépose soignée de bordure pierre	ML
2-2.12	Dépose soignée de potelets	U
2-2.13	Dépose et repose de panneaux de clôtures	ML
2-2.14	Dépose et repose de coussins berlinois (y compris dépose et repose des panneaux)	U
2-3	Débroussaillages	M2
2-4	Abattage et dessouchage d'arbre isolé	U
2-5	Démolition	
2-5.1	Démolition de trottoirs, îlots en enrobés	M2
2-5.2	Démolition de trottoirs, îlots en béton	M2
2-5.3	Démolition des enrobés de chaussées	M2
2-5.4	Démolition d'ouvrages en béton	M3
2-5.5	Démolition de mur existant béton	ML
2-5.6	Démolition de caniveau béton existant	ML
2-5.7	Démolition de bordures de tous types	ML
2-5.8	Démolition de collecteur d'assainissement	
2-5.8.1	Collecteur d'assainissement diam < 400 mm	ML
2-5.8.2	Collecteur d'assainissement diam ≥ 400 mm	ML
2-5.9	Démolition de regards ou de grilles d'assainissement	U
2-6	Sciage de chaussées	ML
2	SOUS-TOTAL TRAVAUX PREPARATOIRES	

3	TERRASSEMENTS	
3-1	Décapage terre végétale sur 0,20 m et mise en dépôt provisoire	M2
3-2	Décapage terre végétale sur 0,20 m et mise en décharge	M2
3-3	Déblais évacués en décharge	M3
3-4	Reprise sur stock de terre végétale et mise en remblais paysagers	M3
3-5	Géotextile anticontaminant	M2
3-6	Fourniture et mise en œuvre de matériaux	
3-6.1	GNT 0/80 en couche de forme	M3
3-6.2	GNT 0/31,5 en couche de réglage	M3
3	SOUS-TOTAL TERRASSEMENTS	
4	RESEAUX HUMIDES	
4-1	Assainissement	
4-1.1	Collecteurs d'assainissement	
4-1.1.1	Collecteur PVC CR8 diam 200	ML
4-1.1.2	Collecteur PVC CR8 diam 315	ML
4-1.1.3	Collecteur BA 135 A diam 400	ML
4-1.2	Raccordement sur regard existant	U
4-1.3	Piquage sur réseau existant	U
4-1.4	Regards et ouvrages divers	
4-1.4.1	Regard de visite DN 1000 de hauteur 2 m avec tampon fonte 400 kN Ø85	U
4-1.4.2	Plus value aux prix 4-1.4.1 par mètre de profondeur supplémentaire	ML
4-1.4.3	Regard 60x60 avec grille concave 250 kN 50x50	U
4-1.4.4	Regard 60x60 avec grille avaloir 250 kN 75x30	U
4-1.4.5	Caniveau hydraulique à grille type FB19-30 C250	ML
4-1.4.6	Caniveau hydraulique à grille type HRI 250 D400	ML
4-1.5	Mise à la cote de regard	U
4-1.6	Mise à la cote de bouche à clé	U
4-1.7	Fourniture et pose tampon fonte 250 kN + cadre pour remplacement	U
4-1.8	Tête de sécurité pour fossé	U
4	SOUS-TOTAL RESEAUX HUMIDES	

5	RESEAUX SECS	
5-1	Mise à niveau de chambre de télécommunication	U
5-2	Génie-civil du réseau sec : 1 diam 110 + 1 diam 63 + 5 diam 42/45	ML
	SOUS-TOTAL RESEAUX SECS	
6	CHAUSSEES	
6-1	Bordures préfabriquées classe U	
6-1.1	Bordures A2	ML
6-1.2	Bordures AC2	ML
6-1.3	Bordures T2	ML
6-1.4	Bordures P3	ML
6-1.5	Bordures A2/T2	ML
6-1.6	Bordures arrêt de Bus	ML
6-1.7	Bordures rampant "arrêt de Bus" / T2	ML
6-1.8	Caniveau CC1	ML
6-1.9	Caniveau CC2	ML
6-1.10	Caniveau CS2	ML
6-1.11	Bordures I2	ML
6-1.12	Repose de bordure pierre	ML
6-2	Couche d'accrochage et enduit	
6-2.1	Couche d'imprégnation gravillonnée	M2
6-2.2	Couche d'accrochage	M2
6-3	Fourniture et mise en œuvre d'enrobés	
6-3.1	EB14 assise 35/50 de classe 3 - voirie neuve (12 cm)	T
6-3.2	EB10 roul 35/50 classe 3 (6 cm)	T
6-3.3	EB6 roul 50/70 classe 3 pour trottoir (4cm)	T
6-3.4	EB10 roul 35/50 de classe 3 (6cm) sur 50 cm devant bordure	M2
6-4	Bicouche voirie	M2
6-5	Réfection de tranchée en enrobés	M2
6-6	Pose des pavés existants du site	M2
6-7	Dalle béton podotactile (60x40x8cm)	ML
6-8	Béton désactivé sur 50 cm devant bordure	M2
6	SOUS-TOTAL CHAUSSEES	

Elaboré par : **PMM** ingénieurs conseils Assistant Maître d'Ouvrage

7	SIGNALISATION HORIZONTALE	
7-1	Fourniture et mise en œuvre de signalisation horizontale	
7-1.1	Ligne continue 2u	ML
7-1.2	Ligne discontinue - cédez le passage	ML
7-1.3	Bande de guidage pour malvoyants	ML
7-1.4	Ligne discontinue PMR	ML
7-1.5	Marquage spécial bus - ligne jaune	ML
7-1.6	Passage piéton de 3 mètres de longueur	M2
7-1.7	Idéogramme "cycliste"	U
7-1.8	Ligne discontinue - piste cyclable	ML
7-1.9	Ligne discontinue 5u	ML
7-1.10	Marquage damier	M2
7-1.11	Effacement peinture (bus, zébra)	ML
7	SOUS-TOTAL SIGNALISATION HORIZONTALE	
8	SIGNALISATION VERTICALE	
8-1	Fourniture et pose de panneau type A13a	U
8-2	Fourniture et pose de panneau type A13b	U
8-3	Fourniture et pose de panneau type B6d+M6h	U
8-4	Fourniture et pose de panneau type C6	U
8-5	Fourniture et pose de panneau type C20a	U
8-6	Fourniture et pose de panneau type J5	U
8	SOUS-TOTAL SIGNALISATION VERTICALE	

9	MUR DE SOUTÈNEMENT	
9-1	Mur de soutènement hauteur 0,80m	ML
9-2	Mur de soutènement hauteur 1,05m	ML
9-3	Mur de soutènement hauteur 1,30m	ML
9-4	Mur de soutènement hauteur 0,55m	ML
9	SOUS-TOTAL MUR SOUTÈNEMENT	
10	ESPACES VERTS	
10-1	Fourniture et mise en place de terre végétale pour espaces verts (ép. 30 cm)	M3
10-2	Semis traditionnel mécanique	M2
10	SOUS-TOTAL ESPACES VERTS	
11	MOBILIER URBAIN	
11-1	Fourniture et pose de Corbeille	U
11-2	Fourniture et pose de garde-corps	ML
11-3	Repose de potelet	U
11	SOUS-TOTAL MOBILIER	

PRO

4. LEXIQUE

*Définitions du Larousse :

Le quai :

Dans les gares, les stations de métro, trottoir le long des voies, permettant la circulation et l'accès des voyageurs dans les voitures ; plate-forme le long des voies pour le chargement ou le déchargement à niveau des wagons.).

La lacune :

Manque, trou dans quelque chose de continu.

Ressaut :

Saillie qui interrompt un plan horizontal ; pente brusque qui apparaît après un palier.

Zig Zag :

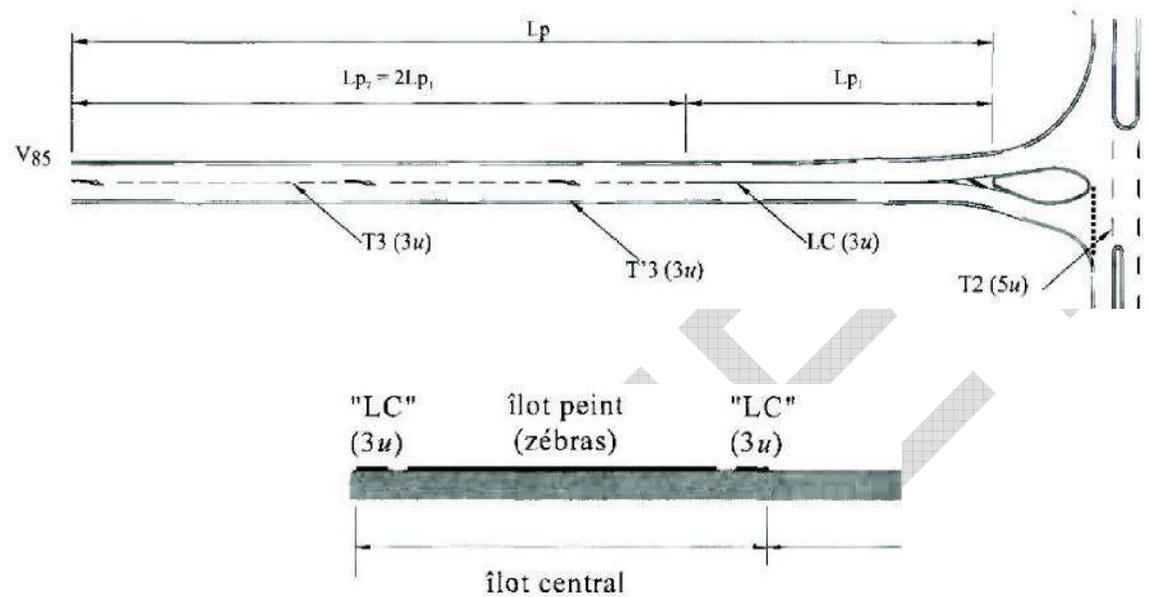
Ligne brisée formant des angles alternativement saillants et rentrants.

Zébrer :

Marquer une surface de lignes sinueuses, de raies, de rayures, exemple : les éclairs zèbrent le ciel.

Problématique de vocabulaire : le mot zébra souvent confondu avec zigzag.

Approche de l'îlot : en partant du nez de l'îlot en saillie, elle sera précédée autant que faire se peut de zébra, puis d'une ligne continue axiale (largeur 3 u), en maintenant la chaussée à une largeur égale ou supérieure à 5 m. Dans le cas d'un marquage axial de la voie secondaire en section courante, la ligne discontinue de type T3 de largeur 3 u, elle-même complétée par des flèches de rabattement. La longueur totale de cette présignalisation L^p est fonction de la vitesse d'approche V85.



Source : Aménagement des Carrefours Interurbains ACI, SETRA, 1998, (voir également, l' Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière - Livre 1 - 7^e partie

Document fondateur, le SDA-Ad'Ap fige l'état des lieux de l'accessibilité du réseau de transports en communs de la REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE et fixe la marche à suivre pour améliorer l'accessibilité de ce réseau.

Le SDA-Ad'Ap doit notamment préciser :

- Le contexte et les modalités de la démarche enclenchée ;
- L'état des lieux de l'accessibilité du réseau de transport en commun (le diagnostic) ;
- Les modalités de mise en accessibilité des différents types de transports (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, l'accessibilité des arrêts de bus et la continuité de la chaîne de déplacement) ;
- Programmer les investissements à réaliser, les mesures d'organisation et de suivis.
- Préciser les cas d'impossibilités techniques avérées pour rendre accessible un arrêt de bus.

5. BIBLIOGRAPHIE

Principales réglementations (voir aussi chapitre rappel réglementaire) :

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et ses décrets
- La directive d'application du 13 avril 2006 de la loi 2005-102 du 11 février 2005
- Code de la route
- Code de la voirie routière
- Code des transports
- Code de l'éducation
- Code général des collectivités territoriales
- Décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 portant diverses mesures de sécurité routière

Principales normes :

- Norme P98-350-Février 1988 « Cheminements – Insertion des handicapés – Cheminement piétonnier urbain – Conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapés »

- Norme P98-351-Août 2010 « Cheminements - Insertion des handicapés - Éveil de vigilance - Caractéristiques, essais et règles d'implantation des dispositifs podo-tactiles au sol d'éveil de vigilance à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes » Norme P91-202-Janvier 1981 « Handicapés physiques, approche et accès aux moyens de transports collectifs »
- Norme P01-012-Juillet 1988 « Dimensions des garde-corps - Règles de sécurité relatives aux dimensions des garde-corps et rampes d'escalier »

Quelques guides techniques :

- Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous, CERTU, Additif au guide méthodologique publié en août 2001
- Le transport des scolaires, la sécurité aux points d'arrêt, du CERTU, 2009
- Chaussées bus, Choix des matériaux et dimensionnement structurel, du CERTU, décembre 2006
- Le guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires – mars 2010 (extrait) du Conseil national des transports
- Accessibilité des autocars et bus à longue distance pour les personnes à mobilité réduite, COST349, octobre 2005
- L'aménagement de la voirie et des espaces publics, facteur d'intégration des personnes handicapées, INRETS, 31 juillet 2007
- Une voirie accessible, édition juillet 2008 (synthèse des décrets n°2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées)
- Aménagement des Carrefours Interurbains sur les routes principales (ACI), du SETRA, décembre 1998
- Aménagement des Routes Principales (ARP), du SETRA, août 1994
- La sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars, Techni.cités du 23 février 2008
- Les piétons sur le devant de la scène, Techni.cités n°67
- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière
- L'élaboration du PAVE, Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics, du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, novembre 2009
- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite à la voirie départementale, prescriptions techniques, juin 2008
- Les besoins des personnes déficientes visuelles, accès aux transports, CFPSAA (Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes), octobre 2010
- Le stationnement réservé aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, guide juridique et pratique à l'usage des collectivités territoriales, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 2010
- Cahier pratique du moniteur des travaux publics et du bâtiment, accessibilité de la voirie et des espaces publics, 8 avril 2011, n°5602 cahier n°2
- Dispositifs directionnels de guidage ou de repérage sur passages piétons ou trottoirs pour les personnes aveugles et mal-voyantes, CERTU, 2009 (en téléchargement gratuit)
- Les bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes sur voirie, CERTU, CETE, janvier 2010 (en téléchargement gratuit)

- Accessibilité de la voirie et des espaces publics du CERTU et DDTM du Finistère une voirie pour tous, éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes, janvier 2011 (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°1 de juillet 2010 du CERTU sur les cheminements des PAM : la déficience visuelle et les déplacements à pied (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°2 de juillet 2010 du CERTU sur les cheminements des PAM : les bandes d'éveil de vigilance, caractéristiques (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°3 de juillet 2010 du CERTU sur les cheminements des PAM : les bandes d'éveil de vigilance, implantation sur la voirie (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°4 d'août 2010 du CERTU sur les cheminements des PAM : le contraste visuel pour les personnes malvoyantes appliqué aux bandes d'éveil de vigilance « norme NF P98-351 » (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°5 de juillet 2010 du CERTU : les points d'arrêt de bus, Identification et sécurité de l'aire d'attente, les cheminements des PAM « personnes aveugles et malvoyantes » (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°9 « vélos et transports publics », partage de la voirie, d'août 2010, CERTU (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°11 de novembre 2010, Ville accessible à tous, l'intérêt d'une démarche combinée, accessibilité et sécurité des déplacements (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°28 d'août 2010 du CERTU : l'encombrement des trottoirs (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°19 de novembre 2009 du CERTU : la sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°9 de décembre 2008 du CERTU : les obstacles en milieu urbain (en téléchargement gratuit)
- La fiche n°4 de juillet 2006 du CERTU sur les PMR, réactualisée en août 2010 (en téléchargement gratuit)
- Usage des surfaces podotactiles par les personnes aveugles ou malvoyantes du CERTU, 2005 (en téléchargement gratuit)

Quelques guides et documents de référence d'autres collectivités et/ou partenaires:

- La charte d'aménagement des points d'arrêt sur le territoire de Nîmes Métropole, juin 2010
- Analyse de la sécurité des points d'arrêt de transports interurbains dans le Département de l'Orne, 2004
- Le référentiel technique d'accessibilité de transport proposé par Lee Conseil, 2009
- Le guide d'aménagement des quais et arrêts de bus accessibles de la Communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole, août 2010
- Le guide d'aménagement des quais bus accessibles du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, juin 2009
- La sécurité aux points d'arrêt, Conseil général du Calvados, 2008
- La fiche « transports et déplacements » du guide de l'urbanisme du Conseil général de la Haute-Vienne (téléchargement 2011)
- Charte d'aménagement des points d'arrêt et d'accessibilité au bus, Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, Direction des déplacements et des transports, (PDU CASA), (téléchargement 2011)
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite à la voirie départementale, prescriptions techniques, Conseil général des Bouches du Rhône, juin 2008
- Schéma directeur accessibilité du réseau de transport urbain TUSCO, Communauté de Communes des Olonnes, Egis mobilité, juin 2009

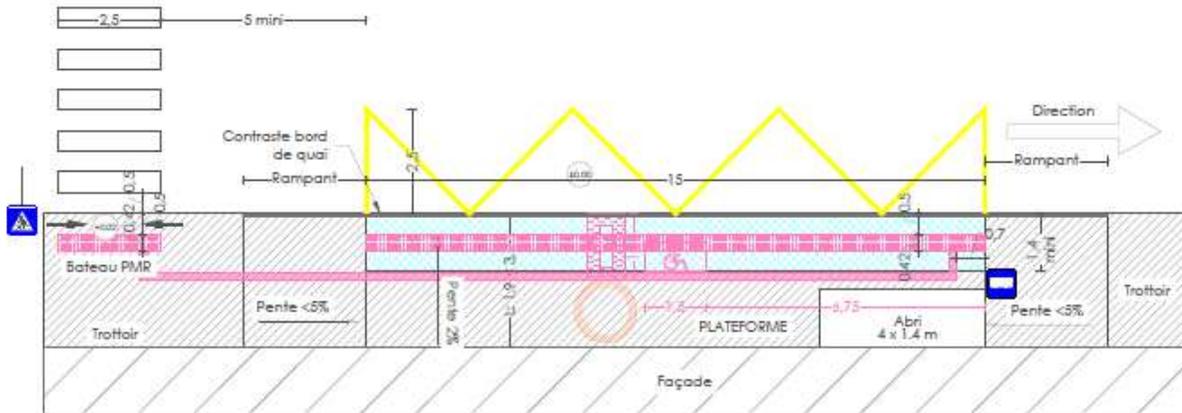
- La création et l'aménagement des points d'arrêt des transports scolaires, Union des Maires de l'Essonne, septembre 2009
- Points d'arrêt sur routes départementales hors agglomération, Département du Vaucluse, Direction des routes, octobre 2010

Les sites Internet majeurs :

- www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite puis DMA (Délégation ministérielle à l'accessibilité) puis s'informer
- www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- www.coliac.cnt.fr (comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti)

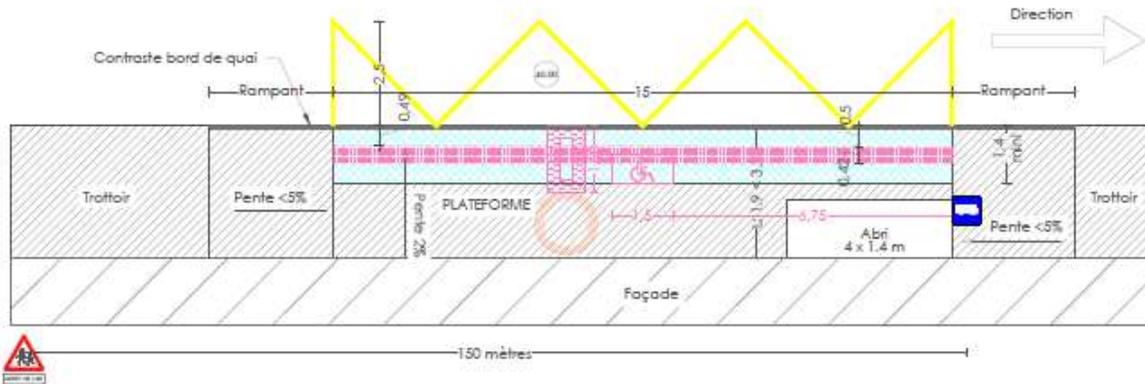
PROJET

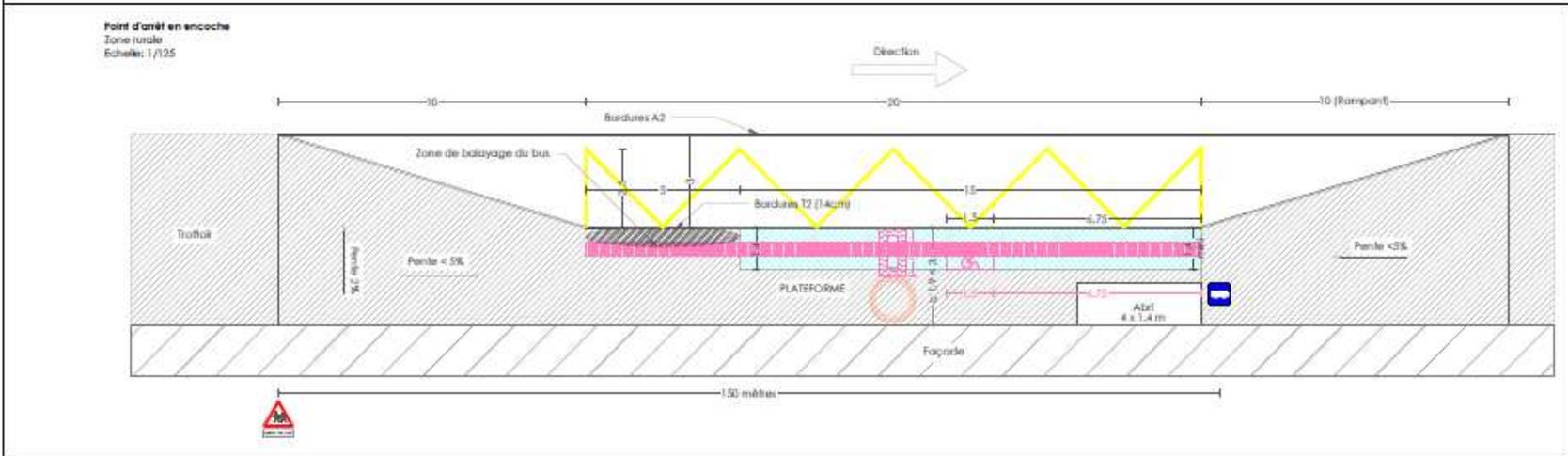
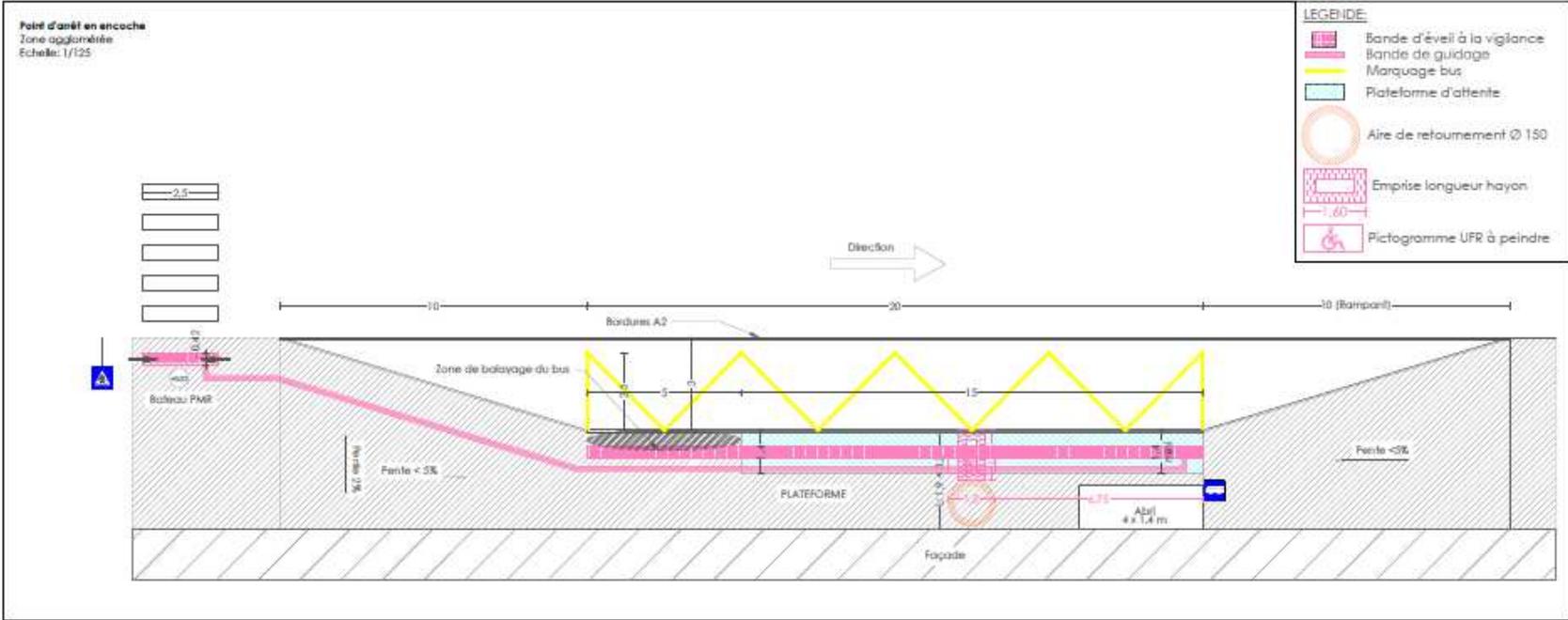
Point d'arrêt en pleine chaussée ou en pleine voie
 Zone agglomérée
 Echelle: 1/100



- LEGENDE:**
- Bande d'éveil à la vigilance
 - Bande de guidage
 - Marquage bus
 - Plateforme d'attente
 - Aire de retournement Ø 150
 - Emprise longueur hayon
 - Pictogramme UFR à peindre

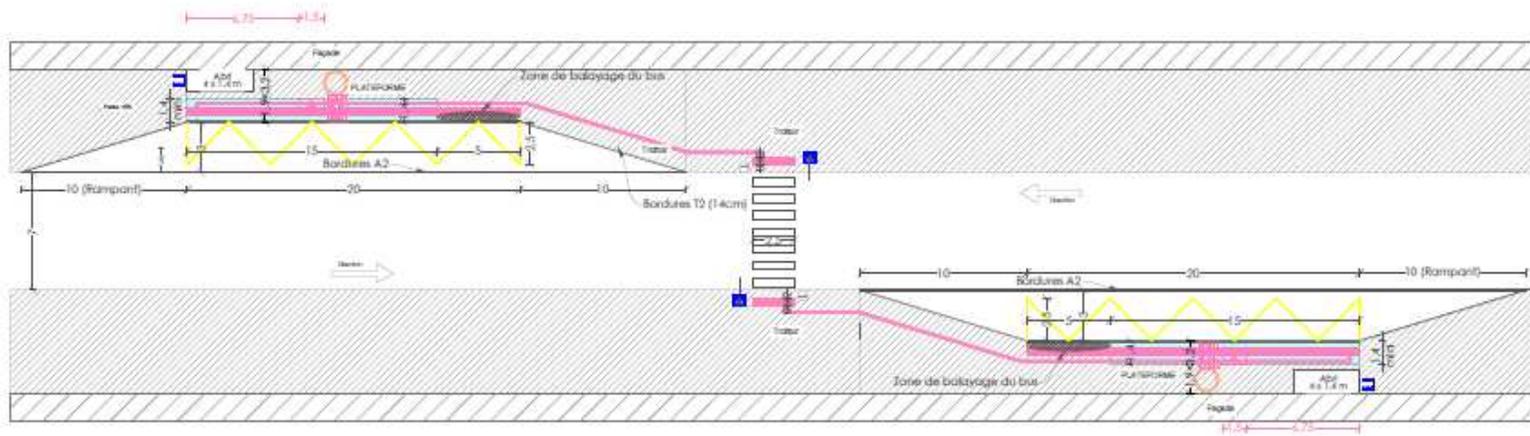
Point d'arrêt en pleine chaussée ou en pleine voie
 Zone rurale
 Echelle: 1/100

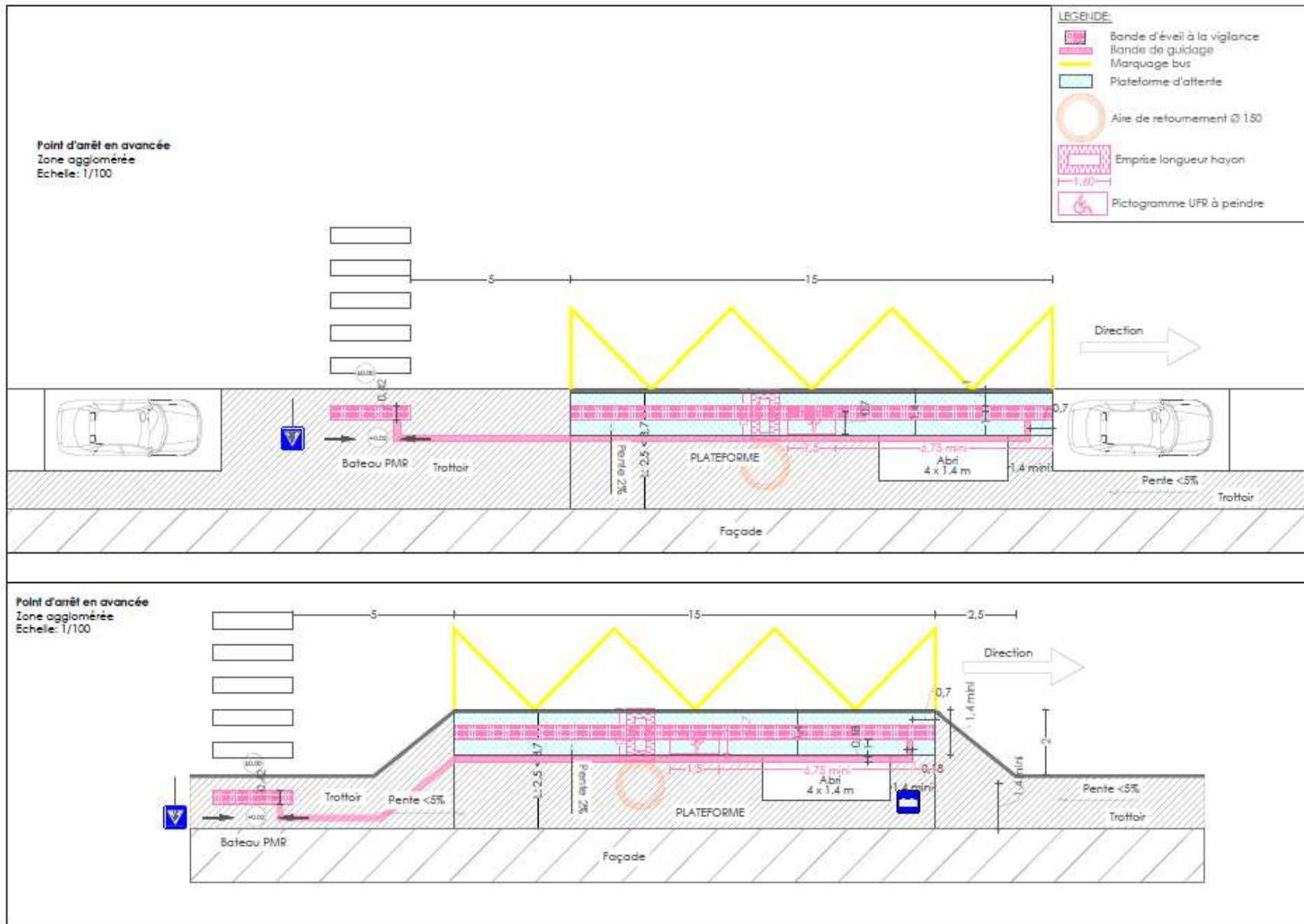




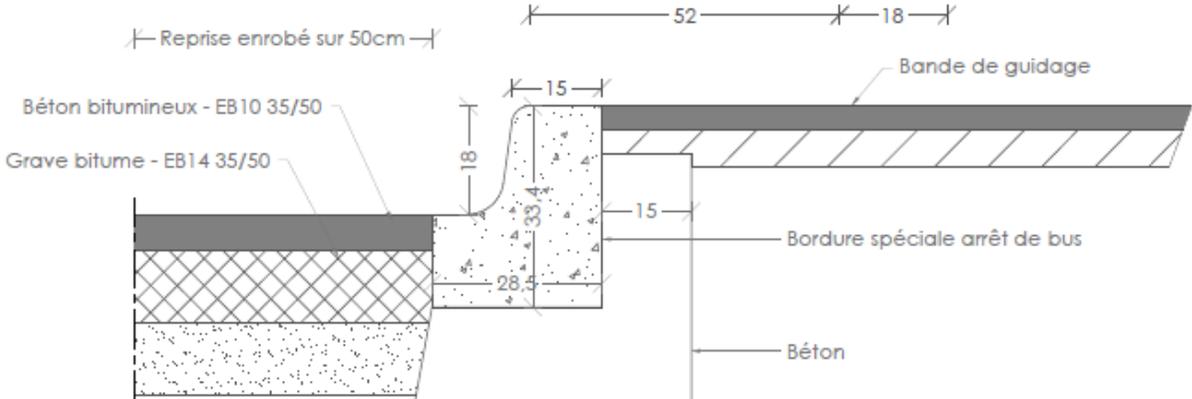
Duo d'arrêt en encoche
 Zone agglomérée
 Echelle: 1/250

- LEGENDE:**
-  Bande d'éveil à la vigilance
 -  Bande de guidage
 -  Marquage bus
 -  Plateforme d'attente
 -  Aire de retournement Ø 150
 -  Emprise longueur hayon
 -  Pictogramme UFR à peindre





COUPE TYPE D'UNE BORDURE
POUR QUAI D'ACCOSTAGE
ECHELLE: 1/10



ANNEXE 4 : Exemple fiche type arrêt routier prioritaire

n°23	CHAGNY (Gare SNCF) - Ind.A		
Date de la visite : --/06/2017			
ARRET PRIORITAIRE			
Au titre de quel critère de l'article D-1112-10 (Rayer la/les mentions inutiles)	Ligne structurante d'un réseau de transport urbain		
	Arrêt desservi par au moins 2 lignes de transport public		
	Arrêt situé sur une commune de plus de 1000 habitants		
	Arrêt constituant un pôle d'échange		
	Arrêt situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacement, ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées		
Commune :	CHAGNY		
Code postal :	71150		
Code INSEE :	71073		
Localisation du site :	Zone agglomérée		
Chef de file :	Région Bourgogne-Franche-Comté		
Gestionnaire de voirie :	Commune		
Collectivités concernées :	Département, Commune, SNCF		
A mettre en accessibilité :	Tous types de handicaps		
CODE ID :	124		
Coordonnées arrêt quai 1	GPS (Latitude - Longitude)	46,90756955	4,75004166
Coordonnées arrêt quai 2	GPS (Latitude - Longitude)	Sans Objet	Sans Objet
Nom de l'arrêt	CHAGNY (Gare SNCF)		
Adresse (numéro – type – nom de voirie)	Cours gare		
Direction (sens de circulation)	Double		
Réseau	TER / CA Beaune		
Ligne	TER: AUTUN - CHALON SUR SAONE		
	Quai 1		Quai 2 ☀
Extrait plan de situation			
Extrait plan cadastral			

ANALYSE QUAI 1



Accès à l'arrêt	Présence d'un passage piéton	Distance entre passage piéton et bus :	15 m - En aval
		Bandes d'éveil à la vigilance :	Absentes
		Bateau PMR :	Présent(s)
		Revêtement trottoir :	Enrobé
		Panneau C20a :	Absent(s)
		Largeur passage piéton :	3 m
	Liaison avec cheminement sécurisé, conforme et sans obstacles	Largeur trottoir :	3 m
		Pente < 5% :	Conforme - à valider
		Devers < 1% :	Conforme - à valider
		Ressauts < 2 cm :	Absence de ressauts
Bordure de trottoir :		Présentes	
Eclairage du cheminement	Présence d'obstacle :	Absence	
	Nombre de luminaires :	3, vétustes	
Signalisation	Verticale	Pré-signalisation :	Absentes
		Panneau C6 :	
	Horizontale	Longueur zigzag jaune :	11,6 m
		Largeur zigzag jaune :	3,4
Mobilier arrêt	Totem	Hauteur du totem :	2,60
		Largeur du totem :	Ø8 cm
	Abribus	Structure porteuse :	Absence d'abribus
		Vitrage :	
		Bandes visuelles :	
	Banc	Eclairage :	Métallique
		Structure :	
	Information	Assise :	Métallique
		Nom de l'arrêt :	Présent
		N° lignes :	Présentes
Sens :		Présent(s)	
Caractères 12 cm :		Absent(s)	
Contraste visuel :		Absent(s)	
Indications en braille :	Absentes		
Plateforme d'attente	Pentes	Pente < 5% :	Conforme - à valider
		Devers < 1% :	Conforme - à valider
	Dimensions	Largeur bordure-abribus :	Sans objet
		Largeur du quai :	3
		Longueur du quai :	11,60m
	Matériaux	Hauteur de la bordure :	14,5
		Bande de guidage :	Absentes
		Revêtement du quai :	Enrobé, vétuste

ANALYSE VISUELLE DES RESEAUX QUAI 1

Diagnostic visuel des réseaux	Réseau aérien	Type :	Néant
		Impacté par projet :	Non
	Réseau enterré	Type :	Assainissement + gaz
		Impacté par projet :	Oui

ANALYSE VISUELLE DES RESEAUX QUAI 2

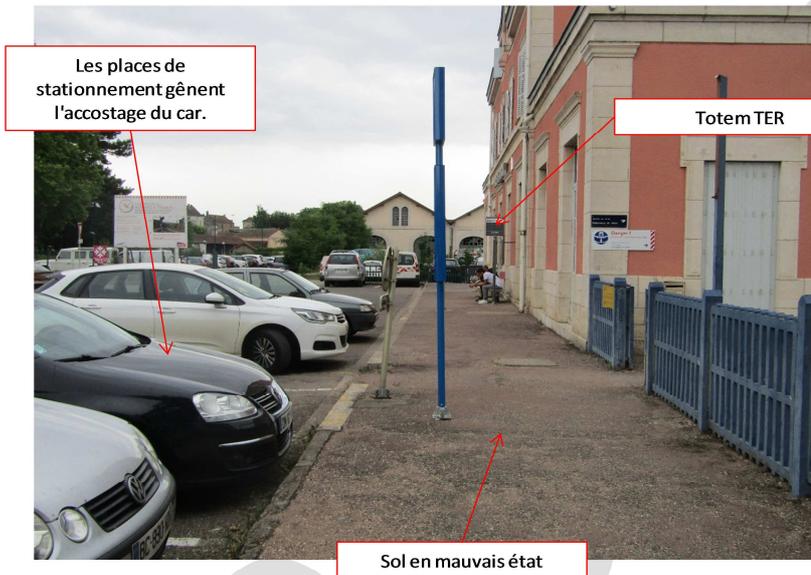
Diagnostic visuel des réseaux	Réseau aérien	Type :	S.O.
		Impacté par projet :	
	Réseau enterré	Type :	S.O.
		Impacté par projet :	

Abréviations :	FO : Fibre optique (télécom)	HTA : Haute tension aérienne
	EP : Eaux pluviales	BT : Basse tension
	AEP : Adduction d'Eau potable	MT : Moyenne tension

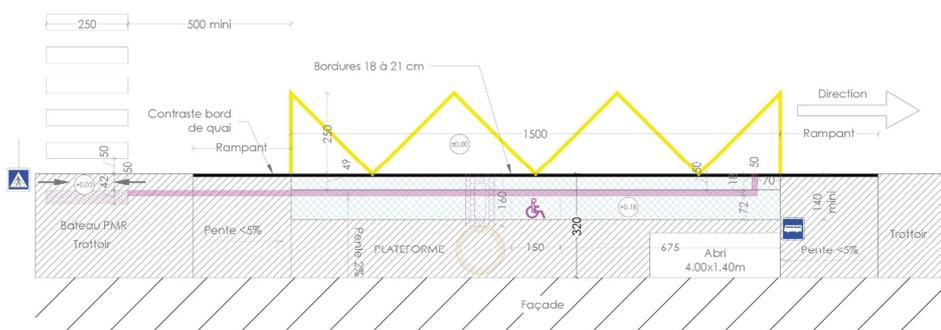
La fourniture des DT et DICT sont à la charge de la Maîtrise d'Ouvrage, les pentes et les dévers ont été mesurés ponctuellement ils devront être contrôlés par un relevé topographique.

2. CONFIGURATION DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Etat actuel quai 1



3. ANALYSE DE L'ACCESSIBILITE DU POINT D'ARRET			
	Quai 1	Quai 2	Remarques
1. Bilan handicap moteur	Non conforme	Non conforme	
2. Bilan handicap visuel	Non conforme	Non conforme	
3. Bilan handicap auditif	Non conforme	Non conforme	
4. Bilan handicap cognitif	Non conforme	Non conforme	
L'arrêt peut être aménagé sur site	Oui	Oui	
Observations :			
4. IMPOSSIBILITES TECHNIQUES AVEREES			
Désignation	Quai 1	Quai 2	
1. Emprise foncière			
2. Pente arrêt			
3. Implantation quai			
4. Implantation passage piéton			
5. Longueur du quai			
6. Largeur du quai avec abri			
7. Largeur du quai avec totem			
8. Lacune horizontale			
9. Revêtement du quai			
10. Bande d'éveil de vigilance			
11. Ligne de guidage			
Moyen de substitution :			
5. DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'AMENAGEMENT A REALISER			
Quai 1			
Désignation	Etat des lieux	Valeurs de la charte	Valeur de conception
1-Passage piéton	15 m - En aval	Non conforme	Ajout BEV
2-Liaison avec le cheminement	3 m	Non conforme	Ajout bande de guidage
3-Eclairage	3, vétustes	Non conforme	Ajout de mats d'éclairage
4-Signalisation de l'arrêt	Totem	Conforme	S.O.
5-Mobilier	Toetm	Conforme	S.O.
6-Informations	Présent	Non conforme	Ajout des informations suivant la charte
7-Zigzag jaune	11,6 m	Non conforme	A remplacer
8-Implantation du quai	Pleine voie	Conforme	S.O.
9-Revêtement du quai	Enrobé, vétuste	Non conforme	Faire une réfection
10-Equipements du quai	Absence de bande de guidage	Non conforme	Ajout bande de guidage
11- Pentes	Conforme - à valider	Semble conforme	S.O.



Réfection du parvis SNCF. Pour le bon accostage du car il est nécessaire que les stationnements soient modifiés. La fourniture et la pose du mobilier urbain n'est pas prise en compte dans l'estimation.

Estimation des travaux pour l'aménagement préconisé	17 000 €
Estimation des travaux pour l'aménagement préconisé (Région)	8 700 €
Impact des travaux sur la circulation: Permission de voirie	

ANNEXE 5 : Compte-rendus des comités de suivi

Compte-rendu du comité de suivi du 14.02.2017

Présents :

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Michel Neugnot, Georges Waszkiel, Jean-Michel Chaplotte, Caroline Molherat, Muriel Nouzé
 - DREAL Bourgogne Franche-Comté : Michel Quinet, Slime Cedrati
 - DDT 25 : Emmanuel Tirtaine, Jean-Paul Depenau
 - SNCF Gares & Connexions : Christophe Thouvenin, Gaëtan Gourapa,
 - SNCF TER Bourgogne Franche-Comté : Nelly Hermand
 - SNCF Réseau : Raphael Lefèvre, Aldo Gravotta
-

1. Objet de la réunion

Ce comité de suivi est mis en place dans le cadre des dispositions de gouvernance définies dans les schémas directeur d'accessibilité des services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs / agenda d'accessibilité programmée (SDA AD'AP) –Bourgogne et Franche Comté

Il a réuni des représentants de la Région, de SNCF Mobilités (activité TER Bourgogne et Franche-Comté ainsi que Gares & Connexions), de SNCF Réseau, de l'Etat (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et direction départementale des territoires du Doubs).

L'ordre du jour était le suivant :

- 1 - Gouvernance des projets de gares
- 2 - Gares nationales et régionales : points sur les projets engagés avec la région et le rétro-planning des actions à engager
- 2 - Point sur la mise en œuvre des 7 fiches actions
- 3 - Point sur la réalisation du SDA Ad'Ap volet routier

2. Gouvernance des projets gares

La séance a débuté par le rappel des échéances concernant les deux SDA Ad'AP Bourgogne et Franche-Comté.

M. Tirtaine et M. Depenau de la DDT du Doubs valident ces échéances. Ils signalent également à la Région que l'actualisation du volet routier, à remettre en juillet 2017 pour la Franche-Comté et début 2019 pour la Bourgogne, devra intégrer tous les arrêts routiers mêmes ceux des départements issus du transfert de compétences.

M. Neugnot, intervient sur ce dernier point qui lui semble illusoire. En effet, M. Neugnot rappelle que la Région et les départements viennent seulement de terminer les négociations liées aux transferts de compétence et que cela n'interviendra pas avant le mois de septembre prochain. De ce fait, il sera impossible pour la Région de remettre en Préfecture un SDA Ad'AP intégrant les arrêts des départements (états des lieux, programmation travaux, ...) dans les délais impartis. Par ailleurs, la Région souhaite également indiquer que tous les départements n'ont pas déposé un SDA Ad'AP et

que pour la moitié des départements, surtout en Franche-Comté, tout le travail reste à faire. La date de départ de la capacité à agir pour la région en tant qu'AOT des services routiers ne démarre qu'à la date du 1^{er} septembre. Une expression publique lors d'une réunion de concertations sera réalisée au deuxième trimestre 2017 avec un état des lieux des Ad'AP des départements.

Monsieur Quinet précise que le contexte de transfert de compétence complexifie le sujet. La région doit se mettre en situation de présenter une démarche solide et une planification qui rassure les associations PMR sur la capacité à aboutir dans les meilleurs délais.

Concernant le point de situation qui intervient en mars pour le volet ferroviaire, la Région sollicite la DDT du Doubs afin de savoir quelle forme cela soit prendre. M. Tirtaine indique qu'il n'y a pas de consignes particulières mis à part le fait qu'il doit être remis par pli recommandé avec accusé de réception

La Région termine par un point sur la gouvernance des SDA Ad'AP qui n'appellent pas de remarques de la part des différentes instances.

3. Les projets engagés avec la Région et le rétro-planning des actions à engager

Ce point a débuté par un rappel des gares prioritaires retenues aux SDA Ad'AP régional et national.

La Région commence par présenter l'avancement des projets gare par gare sur le périmètre SNCF Réseau.

3.1 Projets SNCF Réseau

Bourgogne

Globalement sur les gares régionales, la programmation prévisionnelle des actions sur le périmètre SNCF Réseau connaît des modifications, avec notamment le report des travaux de la gare de Montbard.

La Région énonce en détail les actions engagées sur 5 gares prioritaires du SDA Ad'AP Bourgogne, soit (cf-ppt de présentation) :

- 1 gare a bénéficié de travaux : Paray-le-Monial en 2014
- 2 gares sont en phase études projet ou travaux : Beaune et Montbard
- 2 gares sont en phase études avant-projet : Auxerre et Cosne sur Loire
- 7 gares ne sont pas engagées : Avallon, Clamecy, Decize, Saint-Jean de Losne, Montchanin, Sens et Tournus.

Pour ce qui est des projets sur les gares nationales, la séance s'est arrêtée principalement sur l'opération de la gare de Dijon qui n'est à ce jour toujours pas stabilisée.

Gare de Dijon :

La Région signale que l'affectation de la totalité des crédits du CPER sur la gare de Dijon implique l'abandon des études à engager sur les gares de Nevers et Chalon sur Saône.

SNCF Réseau indique qu'ils ont lancé les études suivantes :

- Etude sur les impacts exploitation du scénario préconisé par SNCF Réseau (livraison d'un quai pour 2019 + 80 % d'un second quai) nécessitant de condamner deux voies le temps des travaux, dont le rendu est prévu fin mars 2017.
- Recherche d'alternative pour limiter les impacts des travaux sur avenue Albert 1er début 2020 (réalisation du quai 2 en remplacement du quai 4)

M. Neugnot rappelle l'engagement pris par M Patrick Jeantet, Président directeur général de SNCF Réseau, de réaliser deux quais avant mars 2020. Il demande à SNCF Réseau de présenter l'ensemble des scénarios de planification de travaux avec présentation du coût global (impact exploitation et coût des travaux selon les modalités de réalisation), afin de permettre aux élus de choisir en toute connaissance de cause le meilleur scénario. Dans le détail, il s'agit pour SNCF Réseau de :

- Identifier les impacts en exploitation, c'est-à-dire le nombre de trains supprimés incluant la part des TER, train nationaux et trains fret, non seulement pour la mise en accessibilité du quai 3 mais aussi pour les quais 4 et 2, notamment au regard du projet de hausse de 8% à 12% des dessertes ferroviaires TER en 2018-2019 et du cadencement horaire des liaisons Dijon Besançon de 5h à 22h
- Fournir en parallèle les estimations de coûts d'investissement suivant que les travaux se déroulent de jour ou de nuit.

La date limite escomptée de remise de ces estimations est mi-mars pour permettre une rencontre politique avant fin avril.

Michel Quinet précise qu'une date entre technicien est recherchée pour présenter les études complémentaires mi-mars. Le montage proposé et souhaité par l'Etat est la mise en place d'une convention cadre pour la première tranche concernant les deux premiers quais et de conventions opérationnelles annuelles pour engager les financements année par année

Il est rappelé que la Région a déjà affecté un budget de 780 k€ en 2016 pour la phase REA du rehaussement du quai 3 estimé à 1.7M€. L'Etat dispose de ce même budget pour 2017 et doit l'engager. La demande du Grand Dijon nécessiterait d'affecter un montant au budget supplémentaire de la région

Le montage contractuel doit être défini en lien avec le Grand Dijon et sous-réserve de son accord.

Gare de Mâcon Ville :

L'Etat et la Région souhaitent préparer un rendez-vous politique avec le Maire de Mâcon pour relancer les études AVP et arrêter le programme d'étude (scénario aménagement du souterrain ou création d'une passerelle selon deux options : accessibilité des quais ou passerelle inter quartier). Un désaccord sur le prix de cession de la halle frêt est rencontré entre SNCF Mobilités et la commune de Mâcon. Ce point concerne le projet de pôle d'échanges, mené en parallèle. Par ailleurs et indépendamment des études de mise en Accessibilité des quais, SNCF Gares et Connexions a mené en 2016, à la demande de la Camval, une étude de faisabilité de réalisation d'un PEM mais que la CAMVAL n'a pas encore donné suite à la poursuite des études du projet notamment au regard du volet cout de libération du foncier SNCF.

Gare de Nevers et Chalon sur Saône :

Le comité de suivi acte le report du lancement des études AVP de ces deux gares (inscrites au CPER mais budget dédié à Dijon - Ville).

Franche-Comté

La programmation prévisionnelle des actions sur les gares régionales respecte globalement celle inscrite au SDA Ad'AP Franche-Comté.

La Région indique que sur les 8 gares régionales prioritaires du SDA Ad'AP Franche-Comté, deux gares sont réalisées :

- La gare de Baume-les-Dames : ITA sur le quai 1 avec mise en place des mesures de substitution dès septembre 2017.

- La gare de Montbéliard dont les travaux d'accessibilité se sont achevés en avril 2016. A noter, que c'est la première gare issue du SDA Ad'AP Franche-Comté qui sera totalement accessible (quais et bâtiment voyageurs) en mars prochain. Par ailleurs, suite aux travaux des quais, un reliquat de 400 000 € a pu être réalisé et permettra de financer la mise en accessibilité du quai 5 dont les travaux sont prévus à l'automne 2017.

La Région énonce en détail les actions engagées sur 4 autres gares prioritaires du SDA Ad'AP Franche-Comté (cf-ppt de présentation) :

- Gare de Le Valdahon et Morteau : soumis au calendrier des travaux de la ligne des Horlogers, probablement reportés en 2020. Les travaux APMR seraient alors réalisés en même temps, pendant la coupure de ligne. Le comité prend note de ce report possible.

- 2 gares en phase étude : Pontarlier (AVP-PRO rendus) et Lure (EP rendue)

Concernant les gares nationales, la programmation prévisionnelle des actions sur le périmètre SNCF Réseau respecte celle inscrite, pour information, dans le SDA Ad'AP Franche-Comté.

Sur les 7 gares nationales prioritaires 2 sont déjà accessibles (gares TGV).

Par ailleurs, des actions sont engagées sur les 5 autres gares nationales de Franche-Comté (cf-ppt de présentation) :

- 2 gares sont en phase études AVP-PRO : Belfort Ville et Dole

- 1 gare en phase investigations : Lons-le-Saunier

- 2 gares vont être engagées en 2017: études AVP-PRO pour la gare de Besançon Viotte et études AVP pour la gare de Vesoul

La Région spécifie que l'Etat ne dispose pas à ce jour de l'enveloppe totale pour financer les travaux de la gare de Dole (seulement 2M€ au lieu de 4.8M€) alors que la Région a les crédits nécessaires inscrits au BP 2017. Pour ne pas retarder les travaux, il est donc proposé d'engager la totalité de l'enveloppe budgétaire de la Région, prévue au BP 2017 et de phaser les travaux en 2 conventions. La première convention engagera 100% de la part Région ainsi qu'une part du financement Etat tandis que la deuxième convention sera 100% financement Etat.

Bourgogne Franche-Comté

Financement de l'Etat

Malgré les engagements pris dans les SDA Ad'AP, l'Etat ne dispose pas toujours des financements nécessaires pour engager les études ou les travaux de mise en accessibilité des gares.

L'Etat propose donc de réaliser des conventions cadres pour engager les financements de la Région inscrits au BP 2017 et ceux de l'Etat en plusieurs phases. Cela concerne les projets de Cosne sur Loire, Dole et Dijon Ville.

Le financement par l'Etat des études prévues en 2017 est acquis pour Clamecy, Avallon, Decize, Besançon Viotte, Lons-le-Saunier et Vesoul.

3.2 Projets SNCF Mobilités

Bourgogne

La programmation prévisionnelle des actions sur le périmètre SNCF Mobilités est globalement respectée.

L'ensemble des conventions de financement ont été instruites dans le respect du planning établi pour les années 2015 et 2016.

La Région indique que des actions sont engagées sur l'ensemble des gares prioritaires du SDA Ad'AP Bourgogne:

- 4 gares ont bénéficié de travaux : Paray-le-Monial, Montbard, Decize et Auxerre, bien que des compléments d'aménagement soient à prévoir pour les deux dernières afin d'obtenir l'attestation de vérification de l'accessibilité aux personnes handicapées.

- 3 gares sont en phase études projet ou travaux : Cosne sur Loire, Sens et Beaune

- 2 gares sont en phase étude avant-projet : Tournus et Montchanin

- 3 gares sont en phase études préliminaires : Clamecy Avallon et Saint Jean-de-Losne

Franche-Comté

La programmation prévisionnelle des actions sur le périmètre SNCF Mobilités est respectée. L'ensemble des conventions de financement ont été instruites dans le respect du planning établi pour les années 2015 à 2016.

La Région indique que depuis janvier 2016, les 7 gares nationales sont accessibles aux PMR.

Sur les 8 gares régionales, 4 sont accessibles : Baume les Dames, Le Valdahon, Morteau et Montbéliard dans fin mars de cette année.

La Région présente les différentes actions sont engagées sur 2 autres gares régionales prioritaires du SDA Ad'AP Franche-Comté:

- 1 gare est en phase Etudes Préliminaires : Mouchard

- 1 gare est en phase Etudes AVP : Lure

Bourgogne Franche-Comté

Report des études et travaux sur périmètre SNCF Mobilités :

L'évolution des systèmes de distribution génère la fermeture des guichets ainsi que des gares. SNCF Gares et Connexions souhaite que l'évolution de la distribution soit stabilisée pour réaliser les études AVP et les travaux à venir en 2017 et 2018. Cette problématique concerne prioritairement :

- Gare de Lure : poursuite des études AVP ?

- Gare de Mouchard : engagement des études AVP ?

- Gares de Tournus, Montchanin : engagement des études AVP ?

Conséquence : non-respect du planning et report des budgets associés.

Le comité de suivi a acté le report des études AVP ou des phases travaux en attendant la nouvelle convention TER 2018-2026.

La Région alerte SNCF Gares et Connexions sur la convention de financement des études AVP de Lure déjà engagées et qui arrivera à échéance en septembre de cette année. Comme le prévoit la convention, un avenant sera à prévoir pour prolonger la validité de cette convention.

4. Bilan des fiches actions

4.1 Accessibilités des points d'arrêts prioritaires ferroviaires

Le comité de suivi n'a émis aucun commentaire (cf - ppt de présentation).

4.2 Assistance humaine et services de substitution

(cf - ppt de présentation).

Michel Neugnot demande que la comparaison entre la fréquentation des gares et le nombre de prise en charge par les services d'assistance soient réalisés.

Nelly Hermand précise que des enquêtes qualités sont réalisées auprès des voyageurs utilisant le service Accès TER après leur prise en charge et transmettra les données.

4.3 Accessibilité du matériel roulant

(cf - ppt de présentation).

L'indicateur existant mesure le nombre de rames accessibles (en %)

Michel Neugnot demande qu'un nouvel indicateur soit mis en place et mesure le taux d'usager utilisant les rames accessibles.

4.4 Accessibilité de l'information voyageurs

(cf - ppt de présentation).

L'ensemble des sites internet et applications mobiles SNCF ont été mises en conformité avec le référentiel RGAA 3.0

Une erreur est relevée dans l'indicateur sur le nombre de site ou applications conformes RGAA 3.0 : 6/6

M Cedrati interroge SNCF sur l'évolution de l'application TER Mobile qui ne permet plus d'acheter son billet en ligne et renvoie vers le site internet de la région.

SNCF précise que cette évolution est liée à la prochaine suppression de cette application.

4.5 Formation du personnel

Mme Hermand a communiqué les chiffres actualisés en février 2017.

Franche-Comté : 142 agents ont été formés en 2016 et 48 restent à former.

Bourgogne : 204 personnels ont été formés en 2016 et 36 personnels restent à former.

4.6 Mesure de signalement

SNCF Réseau demande si ces réclamations sont les utilisateurs des services « Accès TER » ou « Accès Plus ». SNCF et la Région indique que ce n'est pas forcément le cas.

5. SDA Ad'AP - Volet routier

La Région fait un point d'avancement sur le SDA Ad'AP routier.

A noter que par courrier du préfet du Doubs un délai supplémentaire a été accordé à la Région pour transmettre le volet routier du SDA Ad'Ap routier de Franche Comté (1er juillet 2017) et celui de Bourgogne (31 décembre 2017).

L'assistance à Maitrise d'ouvrage pour réaliser ces études a été recrutée en décembre 2016. Il s'agit du bureau d'étude PMM.

Par ailleurs, la Région souhaite revenir sur la prise en compte des arrêts départements qui seront transférés à la Région à partir de septembre 2017. Elle indique que l'étude portera dans un premier sur les arrêts routiers TER Bourgogne Franche-Comté mais qu'une tranche optionnelle est prévue sur les arrêts routiers départementaux, qui pourra être déclenchée à l'issue de la première phase.

Elle précise également qu'elle ne pourra mobiliser les signatures de l'ensemble des parties prenantes, comme cela est demandé par courrier du préfet du Doubs.

M. Tirtaine de la DDT du Doubs est confiant en voyant que la Région n'a pas ignoré les arrêts départementaux et que la Région a tout de même prévu une tranche optionnelle pour ces arrêts routiers. M. Tirtaine souhaite être associé à l'élaboration et au suivi de cette étude permettant ainsi à la DDT du Doubs de voir que le travail avance sur ce sujet. La Région émet un avis favorable à cette demande. En ce qui concerne les signatures, la DDT a conscience que l'ensemble des signatures ne pourront être mobilisées. Il convient de mener l'élaboration en concertation avec les parties prenantes pour attester que les choix soient partagés.

La Région fait un point sur l'aménagement des routiers de la ligne 8 (Corbigny / Avallon – Auxerre – Paris – Bercy). La Région indique qu'une consultation vient d'être lancée pour retenir un maître d'œuvre.

PROCHAIN Comité de suivi sera à prévoir durant le dernier quadrimestre 2017.

Réunion de concertation à programmer

Compte-rendu du comité de suivi du 22.11.2017

Présent(s)

- Région Bourgogne-Franche-Comté : Michel Neugnot -VP, Laurent Moynac -DGA, Jean-Michel Chaplotte-Chef service Gares, Caroline Molherat et Valérie Camus - Chargées de missions Gares
- DREAL Bourgogne Franche-Comté : Jacques Corbet -Chef du département Intermodalité Déplacements
- SGAR: Florence Bernard Chargée de mission CPER
- DDT 25 : Emmanuel Tirtaine - Responsable service habitat construction ville, Jean-Paul Depenau-Responsable unité bâtiment énergie accessibilité
- SNCF Gares & Connexions : Christophe Thouvenin-Directeur Territorial Développement BFC, Gaëtan Gourapa-Directeur projet chargé suivi AdAP ,
- SNCF TER Bourgogne Franche-Comté : Stéphane Dumas-Responsable Marketing opérationnel TER BFC, Sebastien Jeanton-Responsable accessibilité TER BFC
- SNCF Réseau : Raphael Lefèvre-Directeur pôle Clients et Services, Aldo Gravotta et Magali Girard-Chargés de mission Gares

Date de rédaction : 12 décembre 2017

PJ : Présentation Power Point

Objet de la réunion

Ce comité de suivi est le deuxième de l'année 2017 organisé selon les dispositions de gouvernance définies dans les schémas directeur d'accessibilité des services régionaux de transport de voyageurs / agenda d'accessibilité programmée (SDA AD'AP) Bourgogne et Franche Comté.

Il réunit des représentants de la Région, de SNCF Mobilités (activité TER Bourgogne et Franche-Comté ainsi que Gares & Connexions), de SNCF Réseau, de l'Etat (Préfecture Bourgogne Franche-Comté, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et direction départementale des territoires du Doubs).

L'ordre du jour était le suivant :

- Rappel des échéances
- Gouvernance
- Accessibilité des points d'arrêts ferroviaires et suivi des fiches actions
- Accessibilité des services routiers

Après avoir exposé les principales échéances des SDA Ad'Ap et la gouvernance, la Région présente au comité une cartographie des gares nationales et régionales permettant de visualiser rapidement l'état d'avancement de chaque gare à l'échelle de la grande Région.

Le comité se poursuit avec la présentation de l'état d'avancement de chaque projet, gares nationales et régionales, sur le périmètre Bourgogne puis Franche-Comté.

FINANCEMENT DE L'ETAT :

Afin d'éviter tout retard dans la mise en œuvre du SDA Ad'AP ferroviaire pour des raisons budgétaire, M. Neugnot propose à l'Etat d'avancer les éventuels crédits budgétaires que ce dernier ne pourrait obtenir conformément aux engagements qu'il a pris dans le SDA Ad'AP.

IL EN RESSORT POUR LES GARES NATIONALES :

1- Gares de Nevers, Chalon sur Saône et Mâcon :

SNCF Réseau soulève un problème de financement des travaux pour ces 3 gares, environ 10 M€ par gare, qui risque d'entraîner un décalage du planning.

M. Neugnot propose d'étudier de nouvelles possibilités de financement, notamment par une avance de fonds de la part de la Région, et d'aller chercher les financements Etat dès que possible quand les dossiers sont prêts.

Il est demandé à SNCF Réseau de fournir de nouveaux plannings sur ces 3 gares.
Point particulier concernant la gare de Mâcon : suite aux études préliminaires plusieurs scénarii ont été proposés mais aucun n'a été validé. Les discussions entre les partenaires doivent être relancées.
M. Neugnot demande de prévoir une réunion politique afin de débloquer ce projet.

2- Gares Besançon Viotte, Belfort Ville, Lons-le-Saunier, Vesoul et Dole

Il n'y a pas de retard sur les gares nationales du territoire Francs-comtois mise à part celle de Belfort-ville pour des raisons de contraintes budgétaires de l'Etat. M. Neugnot demande à SNCF Réseau, si la Région avance la part financière de l'Etat, est-ce que la convention peut être signée et SNCF démarrer les travaux dès 2018 ? SNCF Réseau doit faire le point en interne et fera un retour à la Région. De son côté l'Etat souhaite également faire le point avec ses instances avant d'acter quelconque avance de la Région à l'Etat.

Pour la gare de Besançon Viotte, la Région indique au comité que le budget inscrit au SDA Ad'AP sera insuffisant car ce n'est pas un, mais deux quais qui seront à rendre accessible aux PMR. SNCF Réseau ne connaît pas le surcoût. M. Moynac interpelle SNCF Réseau sur la prise en charge de ces travaux dans le cadre des travaux de la LGV Rhin-Rhône.

Enfin, et toujours dans le cadre d'absence de crédits de l'Etat, la Région a informé le comité que seule la tranche 1 pour les travaux de la gare de Dole a pu être conventionnée. SNCF Réseau indique qu'il est difficile pour elle de conventionner par tranche. Une tranche 2 sera à conventionner en 2018 et peut-être une tranche 3 en 2019 si l'absence de financement de l'Etat perdure.

Les coûts supplémentaires liés aux gares de Besançon Viotte et Dole seront à évoquer dans le cadre de la revoyure CPER.

IL EN RESSORT POUR LES GARES REGIONALES:

1- Périmètre Bourgogne

La programmation prévisionnelle sur le périmètre SNCF Réseau est respectée excepté la réalisation des travaux de la gare de Montbard. Initialement prévus en 2017, les travaux sont reportés en 2018 et 2019 à la demande de SNCF Réseau.

Sur le périmètre SNCF Mobilités, la programmation est globalement respectée sauf pour les gares de Clamecy, Montchanin et Tournus dont les études d'avant-projet ont été suspendues dans l'attente du futur schéma de distribution.

2- Périmètre Franche-Comté

Aucun problème majeur concernant les gares régionales du territoire Franche-Comté.

A été acté, le retard pris sur le périmètre Mobilités pour les gares de Lure et Mouchard dans l'attente du futur schéma de distribution.

EQUIPEMENT DES QUAIS (MOBILIER, SIGNALÉTIQUE, SONORISATION...) :

La Région a souhaité faire un point sur la question des équipements des quais, réalisés par SNCF Gares & Connexion, lors des travaux de mise en accessibilité des quais de SNCF Réseau. Il est demandé au comité que soit acté une politique et une méthodologie claire et transparente sur :

- le renouvellement des équipements de quais ou la pose et repose des équipements existants
- une étude d'occupation des quais réalisée par SNCF Réseau ou Gares & Connexions et le financement.

Il a été acté :

- Dès les études préliminaires, un état des lieux des équipements sera réalisé pour déterminer le renouvellement ou non des équipements de quais
- Lors du niveau APO ou AVP, Région et Etat arrêtent un programme d'équipement des quais à inscrire dans la convention de financement des études.
- Afin d'étudier l'impact des travaux de mise en accessibilité des quais sur les équipements de quais existants (Signalétique, information voyageur, vidéo, mobiliers de quai) SNCF Réseau

sous traitera à Gares et Connexions, la réalisation des études POQ (Plan d'occupation des quais).

- Concernant le niveau de service attendu, la Région indique que les modalités restent à valider dans le cadre du renouvellement de la convention TER. Pour les sujets en cours, la réflexion sera menée au cas par cas. Pour les abris voyageurs, l'étude devra prendre en compte et étudier le surcoût éventuel occasionné pour que 100% du nb de voyageur du train le plus chargé soient abrités de la pluie (1voy = 1m²), en comparaison au 80% du niveau de référence.

SNCF Réseau se mettra en relation directe avec Gares & Connexions. La Région souhaite insister sur le fait que dans le cas où l'étude d'occupation des quais est attribuée à Gares & Connexions celle-ci viendrait en substitution de celle réalisée actuellement par SNCF Réseau et de ce fait aucun surcoût ne serait à prévoir dans les conventions de financement des études.

- Pour ce qui est du financement des équipements, l'Etat souligne que ce type de prestations ne correspond pas à des travaux d'accessibilité. La Région et SNCF indiquent que ceux-ci relèvent tout autant de l'accessibilité que l'éclairage ou l'information voyageurs hormis le cas où cela n'est pas une conséquence ou un lien direct des travaux d'accessibilité (ex : abris parapluie des quais de la gare de Belfort).

POINT SUR LES AUTRES FICHES ACTIONS

Un bilan global a été réalisé sur les 5 autres fiches actions :

- Assistance humaine et services de substitution
- Accessibilité du matériel roulant
- Accessibilité de l'information voyageurs
- Formation du personnel
- Mesures de signalement

SNCF TER souhaite connaître l'échéance du déploiement d' « Accès TER » sur les 6 gares régionales Bourgogne et Franche-Comté. La Région répond, hors séance, que le déploiement sera effectif en même temps que la future convention TER.

SDA AD'AP VOLET ROUTIER

Après rappel du contexte, la Région présente le nouveau calendrier de réalisation établi suite à la demande de la DDT 25 d'intégrer les arrêts routiers des 7 départements de la grande Région.

Le comité de suivi se poursuit par la présentation des différentes phases de l'assistance à maîtrise d'ouvrage que la Région a engagé avec l'entreprise PMM pour la réalisation de son SDA Ad'Ap volet routier puis d'un état d'avancement de cette étude :

- Nombre d'arrêts routiers départements à rendre accessible sur les deux périmètres (en cours de validation par la Région)
- Présentation du référentiel (acté)
- Elaboration d'une fiche type par arrêts (en cours d'élaboration pour le périmètre Bourguignon)
- Répartition des charges d'aménagement proposé par la Région et à inscrire au SDA Ad'AP sous couvert que tous les co-financeurs acceptent (gestionnaire de voirie, communes, AOT, ...).
- Présentation d'un budget prévisionnel pour les travaux de mise en accessibilité des arrêts routiers départementaux : coût global par périmètre régional + coût moyen par arrêt.

Il ressort du comité de suivi :

Au vu de l'effort et du travail fourni par la Région, la DDT 25 qui instruit les SDA Ad'Ap de la Région répond favorablement à la demande de prolongation de délai pour le dépôt des SDA Ad'AP volet routier.

Il a été acté que le SDA Ad'AP volet routier devra être déposé au maximum le 31 mars 2018 pour le périmètre Franche-Comté et au maximum le 30 avril 2018 le périmètre Bourgogne.

M.Tirtaine demande s'il est possible de faire une carte globale pour les arrêts routiers prioritaires. La Région indique qu'elle doit vérifier les données disponibles que les départements ont bien voulu fournir à la Région et si elles sont exploitable en ce sens.

La Région demande à la DDT 25 si une prorogation de délai pour les travaux de mise en accessibilité des arrêts routiers départementaux est envisageable au-delà de 2025. Celle-ci indique à la Région que cette demande ne peut être formalisée qu'à l'approche de la fin de mise en application du SDA Ad'AP soit 2024-2025.

Pour répondre à la question posée lors d'une réunion de septembre sur la responsabilité de la Région si un gestionnaire de voirie ou une commune refuse de réaliser les travaux, la DDT 25 conseille à la Région de formaliser une demande écrite au gestionnaire de voirie.

PROJET

ANNEXE 6 : Compte-rendus des réunions de concertation

Compte-rendu de la réunion de concertation du 28.06.2016

Présents

Région : Michel NEUGNOT – Premier vice-président, en charge de la mobilité
Région : Georges WASZKIEL – Directeur des transports et infrastructures
Région : Marie-Agnès PFEND – Chef de service TER
Région : Muriel NOUZÉ – Chargée de mission gares
SNCF Mobilités – Nelly HERMAND
SNCF Gares et Connexions : Catherine BOUCHAREL
DDT de la Nièvre : Marie-Hélène CASTAGNE
DDT de Saône et Loire : Alain DEGOUTTE
Conseil départemental de Saône et Loire : Céline CHARCOSSET
Conseil départemental de Côte d'Or – Jean Noël GALLIMARDET
Conseil départemental de la Nièvre : Christine GRANGERAI
Commune d'Accolay : Dominique CHARLOT, maire
Commune de Luzay : Jacques CHARMONT, adjoint au maire
Commune de Nolay : Jean-Guy MONNOT, adjoint au maire
Commune de Vincelles : Michel FOUINAT, maire
Commune d'Autun : Roger VERNAY, adjoint au maire
Commune de Poule les Echarmeaux : Françoise MELINAND, maire
CC du Grand Autunois Morvan : Remy REBEYROTTE, Président et maire d'Autun
CC du Grand Autunois Morvan : Delphine SIMO
Région Auvergne Rhône Alpes : Sandrine DURAND
URAF Bourgogne : Noël GILIBERT
URAF Bourgogne : Philippe KOENIG
Handirail : Antoine LAMOTTE
Handirail et CDTHED : Jean-Jacques MOUROT
Union Française des retraités : Claude MOUSSIN
CREAI Bourgogne Franche-Comté : Sandrine PANIEZ
ADAPEI 21 : Daniel BLATRIX
ANPIHM : Vincent ASSANTE
CODERPA 89 : Jean-Mary DEFOSSEZ

PJ : diaporama présenté en réunion

Monsieur Neugnot remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation. Il précise que la région est dans la démarche de construction du schéma directeur d'accessibilité – agenda programmé d'accessibilité (SDA Ad'AP) des services de transport régional de voyageurs pour les services routiers. La région a demandé un délai supplémentaire pour sa réalisation et son dépôt, qui n'a été que partiellement accordé. C'est pourquoi, la démarche sera réalisée en deux temps afin, dans un premier temps, de remplir les obligations légales et, dans un second temps, de constituer un document intégrant les changements à venir.

L'ordre du jour est le suivant :

- 1 - Eléments de contexte
- 2 - Le SDA Ad'Ap ferroviaire
 - 16 gares prioritaires
 - 7 fiches actions
- 3- Le SDA Ad'AP routier
 - Les services routiers : diagnostic
 - Le matériel routier
 - Les points d'arrêts prioritaires
 - Les chefs de file
- 4 - Les actions de la première année
 - Lancement d'une étude
 - Aménagement des arrêts de la ligne n°8
- 5 - Calendrier
- 6 - Points divers : questions/ réponses

Il donne la parole au représentant de l'association CDTHED, qui souhaite faire une déclaration préalable, lue en séance.



Comité pour le Droit au Travail des Handicapés et l'Égalité des Droits

Antenne CDTHED de Côte d'Or – 27 avenue Édouard Belin – 21000 Dijon – Tél : 03 80 41 84 89 ou 06 87 21 81 20
Courriel : Antenne21@cdthed.fr – Site : <http://www.cdthed.fr>
Facebook : <https://www.facebook.com/cdthed> – Twitter : <http://www.twitter.com/CdthedHandicap>

Association Loi 1901 (J.O. du 4 septembre 1985)

DÉCLARATION

Comme l'ensemble du monde associatif, le Comité pour le Droit au Travail des Handicapés et l'Égalité des Droits (CDTHED) a dénoncé l'ordonnance 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* » et sa loi de ratification du 5 août 2015, ainsi que leurs mesures d'application.

Parmi les points qui ont suscité notre prise de position, figure en bonne place la possibilité offerte aux autorités responsables des transports en commun de déroger aux règles d'accessibilité définie dans la Loi handicap de 2005 en ne prévoyant de rendre accessibles que les arrêts jugés « prioritaires », alors que la Loi de 2005 prévoyait la mise en accessibilité de tous les arrêts, sauf impossibilité technique.

S'il est vrai que la mise en accessibilité représente un coût non négligeable, il n'en est pas moins vrai que si l'on s'était préoccupé depuis déjà bien des années de cette question importante, les choses seraient probablement plus faciles aujourd'hui. Quoiqu'il en soit, nous ne pouvons pas accepter que l'on abandonne le principe de l'accessibilité universelle. Nous ne pouvons pas accepter que l'on ne nous présente pas un calendrier de mise en accessibilité de tous les arrêts des services TER Bourgogne.

Lors des réunions auxquelles nous avons participé, nous n'avons cessé de dire que pour nous, il est hors de question de prioriser un arrêt de bus ou de gare plus qu'un autre. En effet, nous partons du principe que toute personne, handicapée ou valide a le droit comme tout un chacun de circuler dans de bonnes conditions, sans être obligée de se poser la question de savoir si un arrêt de bus ou une gare lui permettra de se déplacer correctement.

Comme nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises, restreindre l'accessibilité aux seuls arrêts considérés comme prioritaires n'est pas la meilleure façon d'intégrer les personnes en situation de handicap au sein de la société.

En conséquence, nous nous opposons au Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP) pour les services routiers du TER Bourgogne qui nous est présenté aujourd'hui.

Pour conclure, nous demandons aux associations ici présentes, associations dont les instances nationales ont désavoué l'Ordonnance de 2014 pour les mêmes raisons que nous, d'adopter la même position.

Définir les arrêts « prioritaires », comme on nous le propose aujourd'hui, cela reviendrait en effet à légitimer l'exclusion des transports en commun des personnes handicapées habitants ou travaillant près des arrêts « non prioritaires »...

Dijon, le 28 juin 2016

Michel Neugnot respecte la position adoptée dans la déclaration mais souhaite apporter quelques commentaires. La région applique la loi et met en œuvre les moyens techniques et financiers dans

le cadre légal. Des services de substitution ou des compléments peuvent être apportés et sont mis en œuvre pour répondre à l'accessibilité des services de transport pour tous. Il regrette que sur le principe « 100% des points d'arrêt doivent être accessibles », les associations refusent de discuter sur ce que la région apportera. Il s'agit d'un progrès même si ça ne répond pas à la totalité de ce que souhaitent les associations. La région répond à un certain nombre de problématiques. La loi prévoit des critères pour définir les points d'arrêt prioritaires. Le travail qui doit être réalisé par cette assemblée est de vérifier que les choix qui sont faits répondent aux critères législatifs. Il conçoit totalement que les associations mènent un combat pour que l'accessibilité aille plus vite, plus fort, plus loin. Toutefois, la réunion doit permettre de répondre sur les modalités de mise en œuvre de l'accessibilité, avec les obligations fixées par l'Etat : Comment y va-t-on ? Cela n'enlève pas la légitimité du combat des associations.

L'ANPIHM comprend parfaitement la problématique de la région dans le cadre de cette réunion mais sur le fond, l'association est entièrement d'accord avec la déclaration qui a été faite. Il n'est pas question d'empêcher le moindre débat qui pourrait avoir lieu aujourd'hui. Il s'agit d'expliquer pourquoi elle ne pourra pas voter positivement. Elle mène un combat, avec d'autres associations nationales, sur les textes réglementaires, eu égard à ce qui a été déclaré. Il s'agit de bien clarifier l'attitude qui est la leur : l'association peut écouter, suivre les travaux et faire des propositions, mais elle ne peut pas avaliser l'ensemble du système.

Michel Neugnot propose qu'une règle de conduite soit établie. Bien que les associations souhaitent, in fine, ne pas voter, elles sont invitées à réagir, à faire des propositions et à s'exprimer. Les associations ont un combat national et le mènent, mais il aimerait qu'elles participent au débat, sans pour autant être liées et approuver le SDA Ad'AP, si la région prend en compte les propositions.

Le représentant du CDTHED précise qu'il souhaite participer au débat.

Le représentant du CODERPA souhaite faire une autre remarque préalable. Il est normal que les associations de personnes en situation de handicap manifestent mais il ne faut pas oublier que la loi concerne les personnes à mobilité réduite. En conséquence, le champ des personnes concernées est bien plus vaste : personnes avec enfants, poussettes, personnes âgées, que l'association représente. La loi concerne les personnes à mobilité réduite, dont font partie les personnes en situation de handicap.

Michel Neugnot rappelle que le transport des personnes en situation de handicap n'est pas une compétence transférée à la région. La compétence reste au département, sachant que la responsabilité du département n'est pas la prise en charge du transport mais l'engagement de financer ces transports, ce qui est totalement différent.

1 - Le SDA Ad'Ap ferroviaire

Il est rappelé le contenu du SDA Ad'AP ferroviaire, qui comprend 16 gares prioritaires sur le périmètre de la région et 7 fiches actions. Les travaux de la gare de Beaune sont en cours.

A cette occasion, Michel Neugnot souhaite préciser les raisons pour lesquelles certains travaux prennent du retard, notamment sur la gare de Montbard. Les travaux sont réalisés sous la responsabilité du maître d'ouvrage qui est SNCF Réseau ou Gares et Connexions. Il existe des problèmes d'effectifs. Les personnels affectés sur les travaux sont orientés vers la mise aux normes et l'entretien lourd des lignes. L'explication n'est pas financière mais vient du fait que le programme de travaux réalisé sur le réseau traditionnel, sur lequel rien n'a été fait pendant 40 ans,

est monté en puissance puisqu'il y a actuellement trois fois plus de travaux qu'auparavant. Il y a une saturation du personnel ayant le savoir-faire, en interne à SNCF et dans les entreprises partenaires. La région est confrontée à des problématiques du personnel SNCF, qui n'est pas disponible.

Le représentant de l'AGEF de Nuits-Saint-Georges rappelle le cas de la gare de Nuits-Saint-Georges, à proximité de laquelle un ERP est présent. Cette gare ne répond pas aux critères définis par la loi puisqu'il s'agit d'un ERP de 5e catégorie, alors que la loi ne retient que les ERP de 1ère à 4e catégorie. Il souhaite savoir s'il est possible de mettre en place un souterrain ou une passerelle accessible puisque l'absence de traversée accessible oblige les personnes de l'ESAT à faire un détour de plus d'un km pour traverser les voies ferrées et rejoindre la cantine.

Michel Neugnot précise qu'à ce jour rien n'est prévu. Le schéma, qui porte à 9 ans la réalisation de la mise en accessibilité, n'intègre pas cette gare, ce qui n'exclue pas qu'elle puisse être réalisée après. La priorité est d'exécuter le schéma actuel dans les délais.

Le représentant de l'association Handirail s'interroge sur la gare le Creusot Montceau TGV, qui n'apparaît pas dans les gares prioritaires présentées par la région.

Michel Neugnot précise que toutes les gares TGV répondent théoriquement aux critères des gares prioritaires. Elle n'est pas mentionnée puisqu'elle n'est pas desservie par les services ferroviaires TER. C'est pour cette raison qu'elle ne figure pas dans le document. Cette gare est retenue au schéma directeur d'accessibilité national.

2 - Le SDA Ad'AP routier

Il est rappelé que la région avait demandé un délai supplémentaire de deux ans pour réaliser son SDA Ad'AP routier, délai qui était souhaité au regard du renouvellement des marchés routier et du transfert de compétences des lignes routières interurbaines à la région. Il n'a pas été possible d'obtenir ce délai. C'est pourquoi il sera élaboré un document allégé au même niveau que celui de la Franche-Comté puisque l'objectif est d'élaborer un document commun.

Il est présenté les caractéristiques du réseau routier TER Bourgogne.

Le réseau TER

Le CODERPA souhaite savoir pourquoi le réseau ferroviaire est doublé par des services routiers. A titre d'exemple, il cite la ligne routière Auxerre – Avallon, qui double la ligne ferroviaire. Pourquoi existe-t-il deux systèmes parallèles de services aux voyageurs sur une même ligne ? Cela veut-il dire qu'on va abandonner le réseau ferroviaire SNCF ?

Michel Neugnot explique que les services routiers sont parallèles aux services ferroviaires physiquement mais complémentaires temporellement. Ils ne sont pas aux mêmes horaires. Il y a une double desserte qui a été configurée : une depuis Corbigny, vers Clamecy et Auxerre et une seconde d'Avallon vers Auxerre. Il n'est pas possible de réaliser en train ces lignes aussi souvent que la région le souhaiterait. En conséquence, sur les horaires où il n'y a pas de service ferroviaire, il est possible d'assurer par des cars rapides, des liaisons qui permettent des correspondances en gare d'Auxerre sur les trains à destination de Paris. C'est ce qui va être mis en place sur l'ensemble du territoire. Quand il n'est pas possible de mettre de train, le train sera rendu accessible par des cars en rabattement sur les trains. Pour aller plus loin, si la région souhaite continuer à faire vivre les trains sur ces lignes, par exemple les lignes du Nord Morvan ou la ligne des Hirondelles en Bourgogne-Franche-Comté, et d'autres lignes en France, il faut modifier le modèle économique. Le

calcul du ratio du coût par usager montre qu'un train coûte en moyenne 23€ du km alors qu'un car coûte entre 2€ et 2.4€ du km suivant l'organisation. Si rien n'est fait sur les coûts de production du train, il y aura, inéluctablement, sur certaines lignes dites 7 à 9, le remplacement des trains par des cars. C'est pourquoi, en tant que président de la commission transport de l'ARF, il a obtenu l'expérimentation de la mise en concurrence pour que certaines lignes sortent de la convention SNCF et pour définir un modèle de production différent. Il est possible d'imaginer sur les lignes du Morvan, après l'électrification d'Auxerre-Laroche, qui sera financé dans le contrat de plan Etat Région, la reconfiguration de la desserte du Morvan. Par exemple, faire circuler deux autorails en permanence, avec plus de desserte, en correspondance à Auxerre. Le droit à l'expérimentation de la concurrence a été signé le 27 juin 2016 entre le premier ministre et les présidents de région. L'accord signé autorise la liberté tarifaire sur les tarifs sociaux et nationaux, le financement en investissement et en fonctionnement des trains d'équilibre du territoire (TET) qui vont devenir des TER, notamment les trains Paris Nevers, et le droit à l'expérimentation de la mise en concurrence de certaines lignes TER.

Un participant fait part de son expérience. Elle utilise fréquemment les TER depuis Dijon pour aller à Reims et ne comprend pas pourquoi il ne s'agit pas de services TER Bourgogne, alors que le départ est bien situé en Bourgogne. Il existe également des TGV en passant par Paris. En tant que non voyante, elle ne peut pas les utiliser. Elle est utilisatrice de tandem qui ne sont pas acceptés dans les TGV et Intercités. Aujourd'hui, elle peut transporter son tandem en TER, ce qui ne sera plus le cas s'ils sont remplacés par des cars. C'est pourquoi les cars ne répondent pas aussi bien que les trains aux problématiques d'accessibilité aux personnes handicapées.

Michel Neugnot explique pourquoi les trains à destination de Reims ne sont pas des TER Bourgogne, bien qu'ils desservent Dijon. Le réseau est construit en interpénétration d'une région à l'autre. Par exemple, l'ancienne région Franche-Comté assure dans sa convention, les trains qui viennent jusqu'à Dijon. L'ancienne région Bourgogne assure des trains qui vont jusqu'à Paris en Ile-de-France. Il y a des trains qui sont assurés par l'ancienne région Champagne Ardennes et qui viennent en Bourgogne. C'est le cas des trains à destination de Reims. La répartition a été faite lors du transfert des services ferroviaires de l'Etat aux régions en 2002. En ce qui concerne la seconde question, la problématique du tandem est liée à l'emplacement pris puisqu'un tandem prend beaucoup plus de place qu'un vélo. L'objectif de la région n'est pas de remplacer le train par des cars, ce qui nécessite de modifier le modèle économique actuel, d'où la nécessité de mettre en concurrence une partie des lignes de la convention SNCF. L'idée est de favoriser au maximum le train pour qu'il demeure, ce qui nécessite une modification du mode d'exploitation et que l'utilisateur accepte une rupture de charge, c'est à dire passer d'un train à un autre. Il existe deux raisons pour lesquelles les lignes ferroviaires ferment : soit parce que les charges d'exploitation sont trop élevées, soit parce qu'en l'absence d'entretien, l'infrastructure nécessite de lourds investissements (entre 600 000€ et 1 million d'euro du km).

Le matériel routier

Il est présenté le niveau d'accessibilité actuel du matériel roulant ainsi que les obligations légales du décret du 24 décembre 2015. Ces obligations seront intégrées dans les nouveaux contrats routiers, à compter de janvier 2018.

Le représentant de l'association Handirail s'interroge sur la moyenne d'âge des véhicules routiers : ont-ils été achetés récemment ? Dans le renouvellement des contrats, est-il envisagé de prendre des véhicules accessibles à tous handicap, puisqu'actuellement aucune ligne des équipées d'information sonore et visuelle à bord ? Est-il possible d'obtenir la moyenne d'âge des véhicules pour les lignes équipées de matériel accessible pour les UFR ?

Michel Neugnot répond qu'aujourd'hui la région arrive à une fin de cycle. C'est pourquoi la région avait sollicité deux années supplémentaires pour tenir compte du transfert de compétences des services routiers à la région et qu'elle va réaliser le SDA Ad'AP routier en deux temps. Les conventions TER Bourgogne et Franche-Comté arrivent à échéance au 1er janvier 2018. Cette problématique va être prise en compte. Le type de matériel sera conforme aux dispositions qui seront demandées. En ce qui concerne les transports départementaux, les contrats arrivant à échéance sont renouvelés par les départements. Le calendrier n'est pas idéal et la région n'a pas de visibilité sur les contrats qui sont engagés et qui définissent la qualité du matériel.

Le représentant du département de la Côte d'Or précise que les matériels sur les 26 lignes de transport régulières sont tous accessibles avec une ou deux places UFR. Le département précise que l'effort fait ne porte pas uniquement sur les emplacements UFR mais également sur l'information sonore et visuelle. Les normes Euro6 ont été demandées dans les nouveaux marchés. Sur les lignes régulières, l'âge moyen du matériel est de 5 ans et demi. C'est des véhicules qui sont très récents et qui bénéficient de toutes les nouvelles technologies. Pour la place UFR, c'est particulier, puisqu'il faut demander que l'autocar soit équipé. Généralement, ils sont tous au moins pré-équipés.

Michel Neugnot précise que les priorités et les systèmes mis en place sont différents d'un département à l'autre. Par exemple, certains départements donnent priorité à l'accompagnement à bord pour les transports scolaires, alors que d'autres donnent priorité à l'accès au car et la sécurisation des arrêts routiers. En ce qui concerne l'âge moyen des cars, les matériels sont relativement corrects, surtout que les transporteurs ont intérêt à prendre des matériels récents, notamment avec les normes Euro6 qui deviennent très contraignantes. Ces normes obligent à changer de matériel et à avoir un matériel plus adapté pour la mobilité réduite. La côte d'Or a fait une priorité du handicap, ce qui n'est pas le cas de tous les départements.

Le représentant de l'ADAPEI précise que chaque type de handicap a ses problématiques. L'ADAPEI qui concerne la déficience intellectuelle, préconise l'accompagnement dans les transports réguliers, comme le mentionne le sigle de l'association.

Les points d'arrêts prioritaires

Il est présenté le diagnostic des arrêts routiers TER Bourgogne et les critères législatifs permettant de retenir les arrêts prioritaires, ainsi que le chef de file. Sur la définition, le chef de file n'a pas le rôle de financer le point d'arrêt. Il s'engage à respecter le calendrier. Il recherchera les modalités de financement ou financera sur ses fonds propres. La région propose que la légitimité de rendre accessible l'arrêt soit confiée à l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) quand il n'existe pas de chef de filat identifié.

Le représentant de la commune d'Autun précise que l'arrêt routier TER Autun - Saint Panthaléon est prioritaire puisque le quartier regroupe 2300 habitants. Le point d'arrêt d'Épinac la Garenne est également prioritaire puisque la moitié de la population d'Épinac habite dans le quartier de La Garenne.

Le représentant de Vincelles questionne la région : Est ce que les chefs de file potentiels ont été informés ? A titre d'exemple, pour l'arrêt de Vermenton, le chef de file pourrait être la communauté de commune alors qu'elle n'a pas été informée de cette possibilité. L'arrêt est le long d'une départementale et la Communauté de commune est autorité organisatrice de second rang.

Les services de la région répondent que dans le cas de Vermenton, seuls les gestionnaires de voirie ont été invités. La communauté de commune organise une ligne de marché. Étant donné qu'il n'existe pas de chef de file naturel, les deux autorités organisatrices ont été identifiées : région ou communauté de commune. Le rôle de chef de file n'est pas attribué.

Un représentant de la commune d'Autun spécifie que c'est également le cas en gare SNCF d'Autun pour lequel la communauté de commune de l'Autunois est identifié en tant que chef de file, alors qu'il n'est pas le seul à assurer des services de transport : il y a la région et le département

Le président de la communauté de commune de l'Autunois Morvan propose que pour l'ensemble des arrêts situés sur le territoire : Autun, Épinac, Couches, Étang sur Arroux, un chef de file unique soit identifié : la communauté de commune de l'Autunois Morvan dans la mesure où elle assure la compétence transport. Elle souhaite prendre le chef de filat, ce qui n'empêchera pas d'aller chercher les partenaires pour obtenir des subventions possibles. L'objectif est de coordonner l'accessibilité au niveau territorial par un seul opérateur. Cela sera trop complexe s'il existe une pluralité de chefs de file sur un même territoire.

Le représentant du CODERPA s'interroge sur ce qu'est un arrêt accessible pour un TER routier. Il existe moins de travaux que pour un arrêt urbain puisqu'il s'agit uniquement d'avoir une surface plane.

Monsieur Neugnot précise qu'un travail est en cours de réalisation avec un organisme d'État : le CEREMA, pour définir ce qu'est un arrêt accessible, quand il n'y a pas de trottoir. Par contre, quand des arrêts sont desservis par des services urbains et interurbains, il faut définir un aménagement qui répond aux deux problématiques. Une étude pour définir un référentiel est prévue.

Les services du Grand Autunois Morvan souhaitent apporter une précision sur Autun. La communauté de commune a une délégation du département de Saône-et-Loire pour les services de transport. En ce qui concerne l'accessibilité, les arrêts qui sont sur Autun et qui ne sont pas que des arrêts TER, sont intégrés au schéma d'accessibilité départemental, ce qui sera transféré à la région. Michel Neugnot précise que c'est une difficulté qui va apparaître, puisque le SDA Ad' AP n'est pas réalisé dans le même calendrier que le transfert de compétences. Cette problématique sera intégrée la première année. Au 1er janvier 2017, avec le transfert des cars départementaux, il n'y aura pas de changement. Vous changerez uniquement de partenariat et de convention.

La représentante du département de Saône-et-Loire précise qu'elle a prévu d'intégrer les arrêts de la Communauté de Commune de l'Autunois dans le schéma départemental, ce qui n'empêche pas de désigner le Grand Autunois Morvan comme chef de file. Il est prévu de délibérer le SDA Ad'AP fin septembre. Il faut se mettre d'accord.

Michel Neugnot précise que pour le moment, c'est au département de réaliser son SDA Ad'AP et de le déposer. Une étude sera réalisée et permettra de revoir tout ça au bout d'un an.

Le représentant de l'ADAPEI souhaite savoir quel est l'ERP à proximité de l'arrêt de Nolay.

Le représentant de la commune de Nolay précise que ce sont les deux établissements qui doivent être pris en compte. Un ½ arrêt est commun à la communauté d'agglomération de Beaune puisque la ligne fonctionne en boucle avec un seul arrêt (et pas un arrêt des deux côtés). Les deux ERP sont pris en compte : la Mutualité française et la maison de retraite. La ligne 20 pourrait avoir une augmentation de fréquence, mais a une fréquentation moins forte que la ligne TER. Il regrette également qu'il n'y ait pas de service en rabattement sur la gare TGV Le Creusot Montceau pour aller à Paris et à Lyon.

Le représentant de l'ADAPEI s'interroge sur l'intérêt de la ligne TER Autun / Chalon-sur-Saône, qui dessert Nolay, puisque tous les enfants, collégiens ou lycées de Nolay dépendent du département de la Côte d'Or.

Michel Neugnot répond que la ligne Autun-Chalon est construite en correspondance à Chagny avec les trains soit en direction de Lyon, soit en direction de Dijon. En ce qui concerne l'offre en direction de la gare TGV, il s'agit d'un autre débat.

Un participant s'interroge sur l'absence d'arrêt routier à Sens et à Joigny.

Michel Neugnot explique que les communes des Joigny et Sens ne sont pas desservies par des services routiers TER. Ils sont uniquement desservis par des trains.

Le représentant de la mairie de Luzy précise qu'à sa connaissance, les cars TER ne desservent pas l'arrêt Luzy – place du 8 mai. Il n'y a pas d'arrêt ou il n'est plus desservi.

Les services de la région vérifieront cette information. A l'issue de la réunion, il est confirmé que l'arrêt « LUZY – Place du 8 Mai », est desservi par les services routiers TER Bourgogne.

Le représentant de la mairie de Nolay précise que la carte est ambiguë. Il faut retenir l'arrêt Nolay - Hôtel de Ville puisqu'il est commun avec la communauté d'agglomération de Beaune. L'arrêt Nolay - Carnot ne doit pas être retenu.

Les services d'Autun précisent que l'arrêt d'Autun lycée technique est desservi uniquement par les lignes du département. Il n'est pas desservi par les lignes du réseau d'Autun. En ce qui concerne l'arrêt Autun - Saint Jean, le réseau ne dessert cet arrêt qu'en transport à la demande et pas en bus. Les éléments seront transmis par mail.

Les services de la région précisent que l'arrêt d'Autun, lycée technique restera prioritaire. La communauté d'agglomération souhaite prendre le chef de file sur les arrêts situés sur le territoire mais qu'en est-il des arrêts qui ne sont pas commun à une ligne du réseau urbain ?

Le Président de la communauté du Grand Autunois Morvan estime qu'il serait plus cohérent d'assurer le chef de file de l'ensemble des arrêts. Cette information sera confirmée après avoir consulté les communes, mais ça permettrait de savoir qui porte le projet et d'avancer.

4 - Les actions de la première année

La région présente les actions de la première année : une étude permettant de finaliser le SDA AD'AP et l'aménagement des arrêts routiers de la ligne n°8.

La représentante du CREAI s'interroge sur le calendrier de l'étude qui est mars 2017. Les points qui y sont étudiés devraient apparaître dans le schéma d'accessibilité. En ce qui concerne les points d'arrêt non prioritaire, il faudrait potentiellement prévoir des aménagements moins coûteux mais qui permettraient à certaines personnes à mobilité réduite d'accéder au transport, ce qui n'a pas été fait dans le cadre des transports ferroviaires. Sans être dans les normes, il est possible d'améliorer l'accessibilité pour une partie de la population.

Michel Neugnot répond sur le calendrier : l'objectif est de pouvoir mettre à jour le SDA Ad'AP lors du bilan à la fin de la première année. Le transfert de compétences doit être effectif pour pouvoir intégrer l'offre interurbaine. En ce qui concerne l'aménagement des points d'arrêt non prioritaires, l'association demande s'il n'est pas possible d'envisager des règles d'aménagement qui ne sont pas coûteuses mais qui permettent de rendre plus accessible qu'actuellement les services routiers. Il propose de retenir cette demande. Il faut déjà faire l'inventaire de tout ce qui existe dans les départements, classifier et faire des catégories d'arrêt en fonction des fonctionnalités qui sont données. Ensuite, il pourrait être fait une grille sur laquelle on pourra se référer à chaque fois qu'un aménagement doit être réalisé. Ce point pourra être intégré au cahier des charges de l'étude dans le cadre de la réalisation du référentiel prévu dans l'étude avec trois ou quatre catégories d'arrêt à référencer. Il faut profiter de cette étude sur le référentiel pour catégoriser des niveaux de performance inférieur mais qui permettent d'assurer un meilleur accès à tous.

Le représentant de Vincelles précise que des aménagements sont prévus pour l'arrêt d'Arcy-sur-Cure alors qu'il n'est pas prioritaire. Un pré-projet d'aménagement de son arrêt a été réalisé avec un chiffrage.

Michel Neugnot répond qu'il s'agit d'une spécificité de la ligne TER n°8, ce qui va être présenté dans la diapositive suivante.

Le représentant de Nolay souhaite savoir si la longueur d'arrêt de 15 mètre est intangible pour les quais.

Les services de la région précise que la longueur d'arrêt a été dimensionnée en fonction du matériel desservant la ligne. Il s'agit d'un car de 55 places de 13 mètres, équipé d'une raque à vélo (soit 1 m de plus).

Le CODERPA précise que pour les arrêts interurbains, le rehaussement des trottoirs à 18 cm n'est pas nécessaire. C'est un aménagement nécessaire pour les bus urbain.

Les services de la région précisent que c'est le bureau d'étude qui a fait cette préconisation. La question de la nécessité de rehausser les bordures de trottoir se pose et c'est une question qui sera travaillée dans le cadre du référentiel. La création de quais à 18 cm ne permettra pas d'améliorer l'accessibilité du point d'arrêt compte-tenu du matériel utilisé pour les services interurbains.

Le représentant de l'association Handirail demande s'il est prévu de mettre en place de l'information en temps réel et s'il est prévu de réaliser un document commun avec la région Franche-Comté.

Les services de la région précisent qu'il n'est pas prévu d'installer d'information voyageur dynamique en temps réel et que l'étude est lancée sur le périmètre de la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté.

Le CODERPA regrette que la finalisation du SDA Ad'AP routier soit prévue sur la première année. Le SDA AD'AP qui va être rendu sera creux : il devrait définir ce qui est fait et combien ça coûte. Le financement n'est pas défini et les études ne sont pas faites. C'est un faux SDA Ad'AP.

Michel Neugnot précise qu'il s'agit d'un SDA Ad'AP réglementaire puisque la région est obligée de statuer dans les délais mais matériellement, elle n'est pas en capacité de faire le SDA Ad'AP qui est souhaité dans les délais demandé. A défaut, les délais ne seront pas respectés. Le délai sollicité de deux ans n'a pas été accordé.

5 – remarques post-réunion

Un participant regrette que la sécurité routière n'ait pas été intégrée à l'arrêt de Vincelles. Il faut prévoir un passage piéton central, décaler les arrêts de part et d'autre de la voirie afin que le passage piéton soit situé à l'arrière des arrêts de car et prévoir du mobilier urbain pour empêcher la traversée à l'avant du car.

Le représentant de Poule-les-Echarmeaux souhaite savoir qui sera chef de file sur son arrêt routier sachant que la région Auvergne-Rhône-Alpes et la région Bourgogne-Franche-Comté sont identifiées. Il est convenu, en accord avec la représentante de la région AURA, que cette dernière sera chef de file.

Le maire d'Accolay demande pourquoi il n'est pas prévu d'aménagement de mise en accessibilité pour l'arrêt d'Accolay, situé sur la ligne n°8, alors qu'il est identifié comme prioritaire et que peu d'aménagements seraient à réaliser. Il s'interroge sur l'arrêt de Vermenton. Les services de la région répondent que l'arrêt d'Accolay, également desservi par une ligne du département de l'Yonne, n'avait pas été identifié comme prioritaire lors du lancement de l'étude. En ce qui concerne l'arrêt de Vermenton, celui-ci devra faire l'objet d'une demande d'impossibilité technique avérée (ITA) compte tenu de son emplacement qui ne permet pas de le rendre accessible. La région peut prendre le chef de filat.

Compte-rendu de la réunion de concertation du 17.01.2017

La réunion de concertation relative au schéma directeur d'accessibilité des services régionaux de transport de voyageurs / agenda d'accessibilité programmée (SDA AD'AP) s'est tenue le 17 janvier 2018 à la mairie de Dole avec le soutien de la ville.

Cette réunion est la première réalisée en commun depuis la fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté. Elle correspond à celle de l'année 2017 bien qu'organisée en début d'année 2018.

Le représentant de la FNAUT regrette qu'il n'y ait pas eu de réunion de concertation sur le périmètre Franche-Comté en 2016 comme prévu dans le SDA Ad'Ap. La Région indique que pour des raisons de réorganisation cette réunion n'a pas pu être organisée dans les délais souhaités. La Région se tient à leur disposition, hors réunion de concertation, pour répondre à toutes leurs questions.

Ont été réunis des représentants des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, de SNCF Mobilités (Gares & Connexions et TER), de SNCF Réseau, de la Région et de l'Etat (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et les directions départementales des territoires).

Les services de la région ont réalisé une présentation qui a servi de support à la réunion et donné lieu à de nombreux échanges et/ou questions dont les principaux sont récapitulés ci-après.

Etudes et travaux dans les gares

- Il est demandé que les gares non prioritaires puissent aussi bénéficier d'aménagements même si les financements sont plus faibles que pour les gares prioritaires (bandes podotactiles par exemple).
- SNCF Réseau précise que les travaux de la gare de Dijon sont prioritaires, par conséquent des moyens seront mis en œuvre pour tenir les délais
- Un problème de dalles podotactiles très glissantes lors de pluies verglaçantes est mentionné : aucune réponse technique ne peut être apportée à ce phénomène météo très occasionnel.
- Il a été demandé si le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Lons-le-Saunier aurait des conséquences sur la programmation des travaux d'accessibilité des quais. La Région a indiqué que les études se mènent en parallèle et que la ville de Lons-le-Saunier s'adapte au calendrier de la Région.

Matériel

- Certains usagers trouvent que les nouvelles rames Alstom de type Coradia Liner mises en circulation sur la ligne Paris-Belfort sont moins accessibles qu'avant. A priori, des difficultés sont rencontrées dans les gares dont les quais n'ont pas encore été adaptés au nouveau matériel. SNCF Réseau indique que ces problèmes seront résolus pour la plupart par le rehaussement des quais. Elle explique par ailleurs que les quais sont construits pour accueillir tout type de matériel dont la taille peut différer.
- Il est souligné l'effort concernant la mise en accessibilité des trains Corail qui a été fait à l'époque de la mise en réversibilité des rames. Toutefois le positionnement de la voiture accessible située dans la voiture pilote peut poser problème puisqu'elle est située à l'une des deux extrémités du train.

Assistance humaine, information voyageurs, formation du personnel, mesures de signalement

- Fermetures des guichets et propositions de dématérialisation des billets : Les associations interpellent la Région sur le fait que certains usagers PMR sont dans l'impossibilité d'acheter des billets de train soit par manque d'autonomie ou parce qu'elles n'ont pas de moyen de paiement autre que l'argent liquide ou pas de téléphone portable. Celles-ci indiquent également que les secrétaires de Mairie ne sont pas formés à l'accueil de personnes souffrant de handicap. (absence de boucle magnétique par exemple). Les associations craignent également d'être tributaires des horaires d'ouverture (surtout dans les petites communes).
- Le problème de l'achat d'un billet de train pour la personne accompagnante une personne en situation de handicap (PSH) a été soulevé.
- Il est évoqué le problème de la signalétique pour les personnes en perte d'autonomie : difficulté pour prendre les billets, se repérer,...
- Il serait souhaitable d'améliorer l'information voyageurs dans les situations inhabituelles. En situation normale, l'information est satisfaisante.
- Des lacunes sur le service Accès plus ont été relevées par les associations après des tests en situation réelles. Il en ressort que l'accueil et la formation des agents SNCF pourraient être améliorés. Il est précisé que le signalement des dysfonctionnements à la Région et/ou à la SNCF est nécessaire afin de progresser dans ce domaine. Il est également indiqué que les annonces faites en gare et dans les trains ne doivent pas se substituer à des prises en charge.
- Dans le cadre des mesures de substitution, il semble que très peu de taxis soient équipés pour transporter des fauteuils roulants électriques beaucoup plus volumineux que les autres fauteuils roulants. SNCF Gares & Connexions indique que ce problème est en cours de traitement.

Volet routier du SDA d'AP

La Région fait une brève mise en contexte en rappelant que dans le cadre du transfert des arrêts routiers départementaux des sept départements de Bourgogne-Franche-Comté, la Région doit déposer en Préfecture un nouvel SDA d'AP routier, en mars 2018 pour le périmètre Franc-comtois, et en mai 2018 pour le périmètre Bourguignon.

Ce nouveau document définira les points d'arrêts routiers prioritaires des lignes Mobigo issues de la fusion des arrêts de cars TER (ex-régions) et des arrêts de cars départementaux (Jurago, Mobidouds, Lignes Saônoises, TransYonne, Transco, Buscephale, CD 58).

La Région indique qu'elle a fait appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour réaliser son SDA d'AP volet routier. C'est le bureau d'études PMM, basé à Dole, qui a été missionné pour réaliser cette étude.

Il a été présenté le nombre d'arrêts routiers régionaux et ex-départementaux à rendre accessible sur les deux périmètres. La Région a indiqué que ces chiffres sont en cours de validation.

Enfin, est exposé un budget prévisionnel pour les travaux de mise en accessibilité des arrêts routiers répartis entre le gestionnaire de voirie, la commune et les AOT.

- Sont évoqués lors des échanges, les problèmes de transfert (ou non) des abris bus et des aménagements de voirie qui seront à réaliser lors des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts routiers. La Région indique que ce sujet est en cours d'analyse mais que cela est dépendant également des compétences de chaque collectivité.

Divers

- Prévoir un glossaire avec les acronymes pour les prochaines présentations (ci-joint en fin de compte-rendu)
- L'assemblée plénière du 25 mai prochain traitera des problématiques de mobilité avec le vote de la convention d'exploitation TER d'une part et une présentation sur le renouvellement des trains d'autre part. Ouverte au public, elle se tiendra dans la salle des séances du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté au 17 bd de la Trémouille à Dijon.
- La prochaine réunion de concertation aura lieu fin 2018

ANNEXE 7 : Présentation du service de TAD Lisa

LISA On y va!
03 80 74 92 89
transport à la demande
Sur réservation

NOUVELLES COMMUNES DESERVIES

Auxonne Val-de-Saône
Canton de Pontailler-sur-Saône

A partir du 1er janvier 2014
3 NOUVELLES COMMUNES DESERVIES :
Perrigny-sur-L'Ognon, Vielverge, Soissons

1,50 € le trajet

Vos abonnements Transco sont valables sur les 4 circuits

Conseil Général de la Côte-d'Or
TRANSCO
Transport à la Demande

3 lignes desservent également le secteur :

- 30 Talmay <-> Dijon
- 60 Soissons <-> Pontailler <-> Langchaume <-> Dijon
- 41 Auxonne <-> Genillé <-> Dijon

mobigo!
toutes les infos pour se déplacer en Bourgogne
03 80 11 29 29
mobigo-bourgogne.com

Sur **mobigo-bourgogne.com**
Le covoiturage, c'est simple comme bonjour!

Simple d'organisation
Ses tarifs sont adaptés à vos besoins

Conseil Général de la Côte-d'Or
Keolis

LISA On y va!
03 80 74 92 89
transport à la demande
Sur réservation

A partir du 1er janvier 2014
3 NOUVELLES COMMUNES DESERVIES :
Perrigny-sur-L'Ognon, Vielverge, Soissons

1,50 € le trajet

Auxonne Val-de-Saône
Canton de Pontailler-sur-Saône

On y va!

LISA transport à la demande
Sur réservation
03 80 74 92 89

Auxonne Val-de-Saône
et Canton de Pontailler-sur-Saône

économie
convivialité
mobilité
simplicité

Du Lundi au Vendredi, hors jours fériés.
Simple comme un coup de fil!

Téléphonez pour réserver votre transport la veille pour le lendemain avant 17h (obligatoire) en appelant le 03 80 74 92 89, du Lundi au Vendredi : 9h > 12h et 14h > 17h.

Ce service est accessible à tous. Pour les Personnes à Mobilité Réduite, merci de signaler votre situation lors de la réservation.

On y va!

RDV : Courses, Marché d'Auxonne, Médecins, Pôle Emploi, Pionnières, Shopping à Dijon, Travail...

NOUVELLES COMMUNES DESERVIES

Une carte de bus à votre service. Travaux de charge communale.

HORAIRES Lisa s'arrête aux arrêts francs de charge communale
Du Lundi au Vendredi hors jours fériés
Sur réservation : 03 80 74 92 89

Circuit 1

	Aller		Retour	
Billery	08:41	09:05	11:11	16:56
Villers-Rotin	08:45	09:09	11:07	16:52
Taggy	08:48	09:12	11:04	16:49
L'Abbayement	8:50	9:14	11:02	16:47
Auxonne Centre Ville	8:54	9:18	10:58	16:43
Auxonne Gare SNCF	8:57	9:21	10:55	16:40
CORRESP. TRAIN DIJON	9:10	9:31	10:70	16:31
CORRESP. TRAIN LANGCHAUME	9:21	10:31	16:31	18:31

Circuit 2

	Aller		Retour	
Flammarans	7:00	10:10	12:13	17:33
Autre point de pierre D20	7:05	10:12	12:13	17:33
Auxonne Colombeaire	7:11	10:18	12:07	17:27
Auxonne Centre Ville	7:16	10:23	12:02	17:22
Auxonne Gare SNCF	7:18	10:25	12:00	17:20
CORRESP. TRAIN DIJON	7:31	10:31	11:29	17:06
CORRESP. TRAIN LANGCHAUME	7:39	10:29	17:19	

Circuit 3

	Aller		Retour	
Soissons	6:33	11:46	18:46	
Treclum	8:36	11:43	18:43	
Champadotte	8:38	11:41	18:43	
Post	8:40	11:39	18:39	
Les Mailly - Transformatour	8:47	11:32	18:32	
Les Mailly - Ecole	8:47	11:32	18:32	
Tallénay	8:53	11:26	18:26	
Auxonne Gare SNCF	8:56	11:23	18:23	
Auxonne Centre Ville	8:59	11:20	18:20	
CORRESP. TRAIN DIJON	9:31		18:04	
CORRESP. TRAIN LANGCHAUME	10:29		18:20	

Circuit 4

	Aller		Retour	
Perrigny sur L'Ognon	-	-	13:33	18:25
Vielverge	-	-	13:41	18:17
Soissons	-	-	13:42	18:16
Tilmay	7:50	9:30	13:13	-
Maxilly-Saône	7:54	9:34	13:09	-
Pontailler - Monument	8:00	9:40	13:03	18:08
Pontailler - Bourde de Vonges	8:00	9:40	13:00	18:08
Vosges	8:02	9:42	13:01	18:06
Lamarche - Saône Transco	8:04	9:44	13:54	18:04
Lamarche - Saône Gdr Eglise	8:05	9:45	13:55	18:03
Manzy-Montarlot	9:48	13:58	14:55	18:00
Ponchy-les-Athres	8:09	9:52	14:02	17:56
Athres	8:10	9:53	14:03	17:55
Villers-les-Pots - Gaur	8:13	9:56	14:06	17:52
Villers-les-Pots - Mailly	8:13	9:56	14:06	17:52
Auxonne Gare SNCF	8:17	10:00	14:10	17:48
Auxonne Centre-Ville	8:20	10:03	14:13	17:45
CORRESP. TRAIN DIJON	8:20	10:31	14:31	17:40
CORRESP. TRAIN LANGCHAUME	8:29	10:29	17:31	

ANNEXE 8 : Etat des lieux des matériels roulants routiers

Véhicules affectés au réseau ex TER :

Lignes	Nevers / Cergy / Luzay		Dijon / Paray / Lozanne		Seurre / Louhans / Bourg		Autun / Etang		Nevers / Moulins		Moulins / Paray		Auxerre/Clamecy / Conbigny		Avallon / Auxerre		Etang / Le Creusot / Montchanin	
	titulaire	doublage réserve	titulaire	31791-31784	titulaire	31864	titulaire	doublage réserve	titulaire	TAR 31712-31713-31714	titulaire	doublage réserve	titulaire	TAR CLAM/COR	titulaire	doublage réserve	titulaire	doublage réserve
VEHICULE																		
· Niveau de confort	tourisme	ligne	tourisme	ligne	tourisme	tourisme	tourisme	ligne	tourisme	ligne	tourisme	ligne	tourisme	ligne	tourisme	ligne	tourisme	ligne
· Capacité	50-55	50-55	50-55	50-55	50-55	50-55	50-55	50-55	50-55	8	50-55	50-55	50-55	8	50-55	50-55	60-65	50-55
· Age/km début du contrat	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM	Neuf	- 5 ANS ou - 300 000 KM
· Age/km fin du contrat	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM	- 8 ANS ou - 800 000KM	- 9 ANS ou - 900 000KM
MOTEUR (version Euro) mini	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V	Euro V
Aménagement extérieur																		
· Livrée extérieure	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non
· Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3
Aménagement intérieur																		
· Livrée intérieure	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
· Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720	> 720
· Accessibilité PMR	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé	Oui	Prééquipé
· Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2
· Horloge	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
· Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Tablette à la place	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
· Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
· Aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
POSTE DE CONDUITE																		
· Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non
· Téléphone conducteur type smartphone (android)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
AUTRES EQUIPEMENTS																		
· Girouette électronique frontale	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Girouette électronique latérale	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	non	Oui	Oui	Oui	non	Oui	Oui	Oui	non	Oui	non
· Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
· Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
· Géolocalisation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
· Prise USB	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	oui	non	oui	non	non	non
· Prises électriques	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	oui	non	oui	non	non	non
· Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
· billetterie électronique	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
· Rack à vélo	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	oui	non	oui	non	non	non
· Toilettes	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non

Véhicules Transdev Pays d'Or affectés au réseau ex Transco :

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
L74-0021TAD	5	1441	23/02/2016	DZ-130-WT	RENAULT MASTER	7	OUI	OUI	NON	NON	1,52	2,52
L74-0052TAD	5	1441	23/02/2016	DZ-130-WT	RENAULT MASTER	7	OUI	OUI	NON	NON	1,52	2,52
L74-0002	5	21076	21/02/2013	CR-005-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0011	5	21076	21/02/2013	CR-005-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0051	5	21076	21/02/2013	CR-005-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L72-0011	5	21077	21/02/2013	CR-545-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L72-0011	5	21077	21/02/2013	CR-545-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L72-0022	5	21077	21/02/2013	CR-545-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0001	5	21078	21/02/2013	CR-263-AT	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0012	5	21078	21/02/2013	CR-263-AT	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0041	5	21078	21/02/2013	CR-263-AT	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0042	5	21078	21/02/2013	CR-263-AT	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L70-0515	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L71-0125	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0211	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0312	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
TAD DE L'AUXOIS 9021	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
TAD DE L'AUXOIS 9022	7	10551	29/01/2009	2370 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0111	7	10553	29/01/2009	2374 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0112	7	10553	29/01/2009	2374 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0412	7	10553	29/01/2009	2374 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L73-0511	7	10553	29/01/2009	2374 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L71-0112	7	11684	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
L71-0115	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L71-0311	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L71-0412	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L71-0511	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L71-0526 SCO	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L71-0912 SCO TAD	7	1168 4	19/01/2011	BG-120-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0115	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0116	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0211	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0525	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
TAD DE L'AUXOIS 9012	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0121	7	1168 6	19/01/2011	BG-154-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0511	7	1168 6	19/01/2011	BG-154-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0512 (TGV)	7	1168 6	19/01/2011	BG-154-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0111 (TGV)	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0112	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0122 (TGV)	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0311 (TGV)	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0411 (TGV)	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0412 (TGV)	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0526	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0126	7	1168 9	22/12/2010	BF-697-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,70	7,70
L71-0516	7	1168 9	22/12/2010	BF-697-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,70	7,70
L71-0911 TAD	7	1168 9	22/12/2010	BF-697-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,70	7,70
TAD DE L'AUXOIS	7	1168	22/12/2010	BF-697-	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,70	7,70

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
9011		9		CH								
L70-0516	7	1177 2	01/03/2011	BJ-201-QK	IRISBUS - EVADYS	65	OUI	OUI	OUI	NON	6,51	7,51
L70-0521 (TGV)	7	1177 2	01/03/2011	BJ-201-QK	IRISBUS - EVADYS	65	OUI	OUI	OUI	NON	6,51	7,51
L70-0522 (TGV)	7	1177 2	01/03/2011	BJ-201-QK	IRISBUS - EVADYS	65	OUI	OUI	OUI	NON	6,51	7,51
L70-0125	7	2583 2	01/08/2017	EP-632- QS	IVECO CROSSWAY POP EURO 6	63	OUI	NON	NON	NON	0,08	1,08
L50-0342 TAD	8	45	10/12/2008	BE-764- MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
L50-0011AL	8	6274	10/11/2004	BM-353- GF	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0124BL	8	6274	10/11/2004	BM-353- GF	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0011BL	8	6275	10/11/2004	9844 WV 21	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0124AL	8	6275	10/11/2004	9844 WV 21	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0051	8	1022 1	07/02/2008	9067 XP 21	OTOKAR - NAVIGO	29	NON	NON	NON	NON	9,57	10,57
L50-0281	8	1022 1	07/02/2008	9067 XP 21	OTOKAR - NAVIGO	29	NON	NON	NON	NON	9,57	10,57
L50-0291	8	1022 1	07/02/2008	9067 XP 21	OTOKAR - NAVIGO	29	NON	NON	NON	NON	9,57	10,57
L50-0312	8	1022 1	07/02/2008	9067 XP 21	OTOKAR - NAVIGO	29	NON	NON	NON	NON	9,57	10,57
L50-0101	8	1143 7	29/12/2009	AJ-712-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0102	8	1143 7	29/12/2009	AJ-712-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0262	8	1143 7	29/12/2009	AJ-712-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0111	8	1143 8	29/12/2009	AJ-767-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0322	8	1143 8	29/12/2009	AJ-767-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0091	8	1193 6	06/12/2011	BY-071- RE	IRISBUS/SFR160/CRO SWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0222	8	1193 6	06/12/2011	BY-071- RE	IRISBUS/SFR160/CRO SWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0231	8	1193 6	06/12/2011	BY-071- RE	IRISBUS/SFR160/CRO SWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0031	8	1193 7	06/12/2011	BY-218-RF	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0242	8	1193 7	06/12/2011	BY-218-RF	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0271	8	1193 7	06/12/2011	BY-218-RF	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
L50-0151	8	11938	06/12/2011	BY-892-RF	IRISBUS CROSSWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0302	8	11938	06/12/2011	BY-892-RF	IRISBUS CROSSWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0073	8	11939	06/12/2011	BY-184-RG	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0202	8	11939	06/12/2011	BY-184-RG	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0282	8	11939	06/12/2011	BY-184-RG	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0092 BIS L	8	24369	11/02/2016	DZ-877-PQ	IVECO CROSSWAY POP EURO 6	63	OUI	NON	NON	NON	1,56	2,56
L50-0251	8	24369	11/02/2016	DZ-877-PQ	IVECO CROSSWAY POP EURO 6	63	OUI	NON	NON	NON	1,56	2,56
L50-0082	8	25829	01/08/2017	EP-840-QP	IVECO CROSSWAY POP EURO 6	63	OUI	NON	NON	NON	0,08	1,08
VALMY-9011	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9012	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9021	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9022	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9031	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9032	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9041	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9042	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
VALMY-9051	10	45	10/12/2008	BE-764-MN	PEUGEOT BOXER	7	OUI	OUI	NON	NON	8,73	9,73
L30-0921 TAD//	10	11437	29/12/2009	AJ-712-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0111//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0151//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0411//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0416//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0522//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0542//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0522//	10	1144	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
		0										
L32-0125//	10	1144 0	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0161//	10	1144 0	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0121//	10	1144 0	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0412//	10	1144 0	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0111//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0512//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-9522//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0155//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0422//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0111//	10	1144 1	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0121//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0422//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0511//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0532//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0135//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0532//	10	1144 2	30/12/2009	AJ-672-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0115//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0532//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0311//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0522//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0411//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0522//	10	1144 3	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0131//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0412//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
L32-0516//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0522//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0311//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0332//	10	1144 4	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0121 TAD//	10	1144 6	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0121//	10	1144 6	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0322//	10	1144 6	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0516//	10	1144 6	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0145//	10	1144 6	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0112//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0115//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0131//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0426//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0512//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0552//	10	1144 7	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0131//	10	1144 8	30/12/2009	AJ-714-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0512//	10	1144 8	30/12/2009	AJ-714-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0211//	10	1144 8	30/12/2009	AJ-714-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-9532//	10	1144 8	30/12/2009	AJ-714-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0412//	10	1144 9	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0311//	10	1144 9	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0342//	10	1144 9	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0532//	10	1144 9	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0546//	10	1144 9	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0141//	10	1144	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
		9										
L33-0161//	10	11449	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0141//	10	11449	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0112//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0161//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0221//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0521//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0556//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0141//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0312//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0512//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0121//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0312//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0512//	10	11451	29/12/2009	AJ-738-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0111//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0131//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0115//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0141//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0516//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0532//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0121//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0321//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0332//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0526//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0542//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMPR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
L33-0125//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0912 TAD//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
N-0131//	10	11453	29/12/2009	AJ-681-AJ	IRISBUS CROSSWAY	57	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0111//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L32-0135//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L32-0151//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L32-0432//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L32-0536//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
N-0412//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L30-0115//	10	11443	30/12/2009	AJ-735-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0121 TAD//	10	11446	30/12/2009	AJ-680-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L30-0131//	10	11448	30/12/2009	AJ-714-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0111//	10	11441	30/12/2009	AJ-742-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0112//	10	11450	30/12/2009	AJ-687-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L31-0412//	10	11449	30/12/2009	AJ-703-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L32-0111//	10	20600	25/04/2008	ED-092-RC	IRISBUS	59	OUI	OUI	NON	NON	9,36	10,36
L33-0112//	10	11447	29/12/2009	AJ-656-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0332//	10	11444	29/12/2009	AJ-793-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0412//	10	11440	30/12/2009	AJ-751-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0532//	10	11452	30/12/2009	AJ-696-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L33-0542//	10	11439	30/12/2009	AJ-724-BC	IRISBUS CROSSWAY	61	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0011AL	8	6274	10/11/2004	BM-353-GF	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0051	8	10221	07/02/2008	9067 XP21	OTOKAR - NAVIGO	29	NON	NON	NON	NON	9,57	10,57
L50-0073	8	11939	06/12/2011	BY-184-RG	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0111	8	1143	29/12/2009	AJ-767-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68

N° CIRCUIT	N° LOT	CAR	Date 1ere Immatriculat°	N° IMMAT	VEHICULE MARQUE TYPE	CAPACITE	PRE EQUIPEMENT TPMR	EQUIPEMENT PMR	INFO INTERIEURE VISUELLE	INFO SONORE	AGE AU 01/09/2017	AGE AU 01/09/2018
		8										
L50-0124AL	8	6275	10/11/2004	9844 WV 21	IRISBUS AXER	59	NON	NON	NON	NON	12,82	13,82
L50-0151	8	1193 8	06/12/2011	BY-892-RF	IRISBUS CROSSWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0231	8	1193 6	06/12/2011	BY-071-RE	IRISBUS/SFR160/CRO SWAY	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L50-0262	8	1143 7	29/12/2009	AJ-712-AJ	IRISBUS CROSSWAY	63	OUI	OUI	OUI	OUI	7,68	8,68
L50-0271	8	1193 7	06/12/2011	BY-218-RF	CROSSWAY HIGH VALUE	59	OUI	OUI	OUI	OUI	5,74	6,74
L70-0115	7	1168 5	19/01/2011	BG-101-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0121	7	1168 6	19/01/2011	BG-154-KJ	FAST STARTER	55	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L70-0126	7	1168 9	22/12/2010	BF-697-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,70	7,70
L70-0526	7	1168 7	19/01/2011	BF-700-CH	FAST STARTER	59	OUI	OUI	OUI	OUI	6,62	7,62
L72-0011	5	2107 7	21/02/2013	CR-545-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L73-0111	7	1055 3	29/01/2009	2374 XW 21	FAST STARTER	58	OUI	OUI	OUI	NON	8,59	9,59
L74-0002	5	2107 6	21/02/2013	CR-005-AS	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53
L74-0021TAD	5	1441	23/02/2016	DZ-130-WT	RENAULT MASTER	7	OUI	OUI	NON	NON	1,52	2,52
L74-0042	5	2107 8	21/02/2013	CR-263-AT	CROSSWAY IRISBUS	57	OUI	OUI	OUI	OUI	4,53	5,53

Véhicules Kéolis affectés au réseau ex Transco :

VEHICULE MARQUE TYPE	N° PARC	N° IMMAT.	CAPACITE ADULTES	N°LIGNE	N°LOT	CEINTURES SECURITE	EAD	PRE EQUIPEMENT TPMR	EQUIPEMENT TPMR	INFO VISUELLE	INFO SONORE	DATE DE 1ERE IMMATRICULATION
MERCEDES Intouro	495	EJ-321-CV	63 ou 59+pmr	34		oui	oui		oui	oui	oui	05/01/2017
MERCEDES Intouro	443	BC-357-CK	59 ou 55+pmr	34 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010
MERCEDES Intouro	426	AC-613-KT	59 (pré-équipé pmr)	34 doublage		oui	oui	oui	non	oui	oui	14/08/2009
MERCEDES Intouro	441	BC-349-CK	59 ou 55+pmr	34 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010
MERCEDES Intouro	481	DN-716-GH	63 ou 59+pmr	34 /36		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	480	DN-743-GH	63 ou 59+pmr	36		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	482	DN-738-GH	63 ou 59+pmr	36		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
IRISBUS Crossway	470	DN-670-EB	61 ou 57+pmr	36		oui	oui		oui	oui	oui	12/01/2015
MERCEDES Intouro	476	DN-357-GK	59 ou 55+pmr	36 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015

VEHICULE MARQUE TYPE	N° PARC	N° IMMAT.	CAPACITE ADULTES	N°LIGNE	N°LOT	CEINTURES SECURITE	EAD	PRE EQUIPEMENT TPMR	EQUIPEMENT TPMR	INFO VISUELLE	INFO SONORE	DATE DE 1ERE IMMATRICULATION
MERCEDES Intouro	475	DN-371-GK	59 ou 55+pmr	36 doublage		oui	oui	non	non	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	477	DN-380-GK	59 ou 55+pmr	38		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
IRISBUS Crossway	485	DN-726-GH	63 ou 59+pmr	38 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	478	DN-375-GK	59 ou 55+pmr	39		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	428	AC-509-PA	59 ou 55+pmr	39 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	27/08/2009
IRISBUS Crossway	471	DN-804-EB	61 ou 57+pmr	40		oui	oui		oui	oui	oui	12/01/2015
MERCEDES Intouro	446	BC-331-CK	59 ou 55+pmr	40		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010
MERCEDES Intouro	483	DN-732-GH	63 ou 59+pmr	41		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	447	BC-343-CK	59 ou 55+pmr	41		oui	oui		oui	non	non	25/10/2010
IRISBUS Crossway	472	DN-968-EB	61 ou 57+pmr	41		oui	oui		oui	oui	oui	12/01/2015
IRISBUS Crossway	451	BS-879-SF	59 ou 55+pmr	42		oui	oui		oui	non	non	11/08/2011
MERCEDES Turismo	439	BC-118-JD	59 ou 55+pmr	42		oui	oui		oui	oui	oui	28/10/2010
MERCEDES Intouro	484	DN-724-GH	63 ou 59+pmr	42		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	429	AC-477-PA	59 ou 55+pmr	42		oui	oui		oui	oui	oui	27/08/2009
MERCEDES Intouro	422	AA-481-BH	59 ou 55+pmr	42 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	20/04/2009
IRISBUS Crossway	473	DN-168-EC	61 ou 57+pmr	43		oui	oui		oui	oui	oui	12/01/2015
MERCEDES Intouro	479	DN-367-GK	59 ou 55+pmr	43		oui	oui		oui	oui	oui	15/01/2015
MERCEDES Intouro	445	BC-363-CK	59 ou 55+pmr	43 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010
IRISBUS Crossway	520	CR-526-AX	59 ou 55+pmr	44		oui	oui		oui	oui	oui	21/02/2013
IRISBUS Crossway	521	CR-038-AZ	59 ou 55+pmr	44		oui	oui		oui	oui	oui	21/02/2013
IRISBUS Crossway	522	CR-338-AZ	59 ou 55+pmr	44		oui	oui		oui	oui	oui	21/02/2013
IRISBUS Crossway	387	3529YT71	55	44 Doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/07/2008
IRISBUS Crossway	388	3525YT71	55	44 Doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/07/2008
IRISBUS Crossway	389	3528YT71	55	44 Doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/07/2008
MERCEDES Intouro	491	BS-808-DM	59	44 réserve		oui	oui	non	non	non	non	30/05/2000
IRISBUS Crossway	496	EJ-253-JF	61 ou 57+pmr	47		oui	oui		oui	oui	oui	18/01/2017
IRISBUS Crossway	497	EJ-525-JF	61 ou 57+pmr	47		oui	oui		oui	oui	oui	18/01/2017
MERCEDES Intouro	ST	AC-065-MG	63	47		oui	oui	non	non	non	non	20/08/2009
KAROSA Récréo	ST	CT-660-AV	63	47		oui	oui	non	non	non	non	02/01/2008
	ST			48 doublage								
MERCEDES Intouro	493	EJ-319-CV	63 ou 59+pmr	48		oui	oui		oui	oui	oui	05/01/2017
MERCEDES Intouro	494	EJ-324-CV	63 ou 59+pmr	48		oui	oui		oui	oui	oui	05/01/2017
IRISBUS Crossway	474	DN-456-EC	61 ou 57+pmr	48		oui	oui		oui	oui	oui	12/01/2015
MERCEDES Intouro	489	DY-665-SN	63 ou 59+pmr	49		oui	oui		oui	oui	oui	07/01/2016
MERCEDES Intouro	487	DY-677-SN	63 ou 59+pmr	49		oui	oui		oui	oui	oui	07/01/2016

VEHICULE MARQUE TYPE	N° PARC	N° IMMAT.	CAPACITE ADULTES	N°LIGNE	N°LOT	CEINTURES SECURITE	EAD	PRE EQUIPEMENT TPMR	EQUIPEMENT TPMR	INFO VISUELLE	INFO SONORE	DATE DE 1ERE IMMATRICULATION
MERCEDES Intouro	488	DY-671-SN	63 ou 59+pmr	49		oui	oui		oui	oui	oui	07/01/2016
IRISBUS Crossway	404	CY-168-JB	61	49 doublage		oui	oui	non	non	non	non	27/12/2007
IVECO Daily	410	CG-895-KF	22 ou 17+pmr	54		oui	oui		oui	oui	oui	04/04/2008
IRISBUS Crossway	452	BS-108-SG	59 ou 55+pmr	54		oui	oui		oui	non	non	11/08/2011
IRISBUS Crossway	419	CM-919-VZ	55 (pré-équipé pmr)	55		oui	oui	oui	non	oui	oui	20/11/2008
IRISBUS Crossway	449	CQ-320-NS	43 ou 39+pmr	56		oui	oui		oui	oui	oui	07/10/2008
IRISBUS Crossway	418	CM-614-PH	61	55		oui	oui	oui	non	non	non	20/11/2008
MERCEDES Turismo	440	BC-514-JD	59 ou 55+pmr	60		oui	oui		oui	oui	oui	28/10/2010
MERCEDES Intouro	442	BC-369-CK	59 ou 55+pmr	60/36		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010
IRISBUS Crossway	460	CP-302-NM	53 ou 49+pmr	60		oui	oui		oui	oui	oui	04/01/2013
IRISBUS Crossway	461	CP-672-NM	53 ou 49+pmr	60		oui	oui		oui	oui	oui	04/01/2013
IRISBUS Crossway	462	CP-030-NN	53 ou 49+pmr	60		oui	oui		oui	oui	oui	04/01/2013
MERCEDES Intouro	444	BC-373-CK	59 ou 55+pmr	60 doublage		oui	oui		oui	oui	oui	25/10/2010

Véhicules affectés au réseau ex CD 58 :

EXPLOITANTS	LIGNES	N°	type	CON V	Nbre VEH .	DESIGNATION DU VEHICULE	Véhicule Principal P ou remplace ment R	IMMATRIC.	ANNEE	AGE	CAPACITE	EQ.PMR			
												Marchepieds	rampe + plateforme	sonore	visuel
Rapides de Saone et Loire	CHATEAU CHINON - NEVERS	1	LS	1	1	Iveco Crossway	P	EL 366 KW	2017	0	64	NON	OUI	OUI	OUI
Rapides de Saone et Loire	CHATEAU CHINON - NEVERS	1	LS		1	Iveco Crossway	P	EK 410 KW	2017	0	64	NON	OUI	OUI	OUI
Rapides de Saone et Loire	CHATEAU CHINON - NEVERS	1	LS		1	Mercedes Intouro	P	AF 378 VZ	2009	8	57	NON	OUI	OUI	OUI
Rapides de Saone et Loire	CHATEAU CHINON - NEVERS	1	LS		1	Iveco Crossway	P	EB 975 MW	2016	1	62	NON	NON	NON	NON
Rapides de Saone et Loire	CHATEAU CHINON - NEVERS	1	LS		1	Iveco Crossway	R	EL 192 KW	2017	0	64	NON	OUI	OUI	OUI
SARL VOYAGES GONIN	LA MACHINE - DECIZE	36	LS	1	1	IVECO Daily	P	CW189WW	2013	4	23	OUI	OUI	OUI	OUI
SARL VOYAGES GONIN	LA MACHINE - DECIZE	36	LS		1	Mercedes Intouro	P	AH-124-LG	2009	8	60	OUI	OUI	OUI	OUI
SARL VOYAGES GONIN	LA MACHINE - DECIZE	36	LS		1	Mercedes Intouro	R	AH 730 LG	2009	8	60	OUI	OUI	OUI	OUI
STIN	CHATILLON - DECIZE	37	LS	1	1	Iveco Crossway	P	DK 758 WY	2014	3	63	OUI	OUI	NON	NON
STIN	CHATILLON - DECIZE	37	LS		1	IRISBUS Evadys	R	DA 365 DW	2009	8	53	NON	NON	NON	NON
Rapides de Bourgogne	CLAMECY - NEVERS	45	LS	1	1	Iveco Crossway	P	EL 082 KW	2017	0	62	NON	OUI	NON	OUI
Rapides de Bourgogne	CLAMECY - NEVERS	45	LS		1	Iveco Crossway	P	EL 133 KW	2017	0	62	NON	OUI	NON	OUI
Rapides de Bourgogne	CLAMECY - NEVERS	45	LS		1	Iveco Crossway	P	EL 178 KW	2017	0	62	NON	OUI	NON	OUI
Rapides de Bourgogne	CLAMECY - NEVERS	45	LS		1	Iveco Crossway	R	EL 192 LX	2017	0	62	NON	OUI	NON	OUI

EXPLOITANTS	LIGNES	N°	type	CON V	Nbre VEH .	DESIGNATION DU VEHICULE	Véhicule Principal P ou	IMMATRIC.	ANNEE	AGE	CAPACITE	EQ.PMR			
STIN	IMPHY - NEVERS	64	LS	1	1	Iveco Crossway	P	DK 157 WZ	2014	3	63	OUI	OUI	OUI	OUI
SARL CARS TABOUREAU	GOULOUX - CHATEAU CHINON	4	LM	1	1	Mercedes Master Volkswagen Crafter	P	DL 929 CB	2014	3	17	OUI	NON	NON	NON
STIN	ARLEUF - CHATEAU CHINON	7	LM	1	1	Mercedes Sprinter	R	DR 971 NX	2007	10	22	NON	NON	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	GLUX EN GLENNE - C. CHINON	8	LM	1	1	Mercedes Sprinter	R	DR 705 ZV	2015	2	23	OUI	NON	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	GLUX EN GLENNE - C. CHINON	8	LM		1	Volkswagen Crafter	P	DC-374-FM	2008	9	23	OUI	NON	NON	NON
STIN	St SAULGE - NEVERS	10	LM	1	1	Volkswagen Crafter	P	AV-840-YG	2010	7	17 dont UFR	OUI	OUI	NON	NON
SAS TPTS ROUZEAU	MONTREUILLO - CORBIGNY	17	LM	1	1	Mercedes Inturo	P	AT 677 ET	2008	9	60	NON	OUI	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	ST HILAIRE FONTAINE - DECIZE	24	LM	1	1	Mercedes Sprinter	P	DV 237 FN	2015	2	23	OUI	NON	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	ST HILAIRE FONTAINE - DECIZE	24	LM		1	IVECO Daily	R	CW 189 WW	2013	4	23	OUI	NON	NON	NON
SAS TPTS ROUZEAU	METZ LE COMTE - CLAMECY	26	LM	1	1	Mercedes Sprinter	P	DV-554-FW	2015	2	23	NON	NON	NON	NON
SAS TPTS ROUZEAU	METZ LE COMTE - CLAMECY	26	LM		1	Mercedes Sprinter	R	CJ-712-HN	2012	5	23	NON	NON	NON	NON
SAS TPTS ROUZEAU	ST MARTIN DU PUY - LORMES	29	LM	1	1	Mercedes Sprinter	P	CJ 712 HN	2012	5	23	NON	NON	NON	NON
SAS TPTS ROUZEAU	GACOGNE - CORBIGNY	40	LM	1	1	Mercedes Sprinter	P	DV 554 FW	2015	2	23	NON	NON	NON	NON
STIN	GARCHY - COSNE	42	LM	1	1	FAST STARTER	P	AY 940 XT	2010	7	63 dont UFR	OUI	OUI	NON	NON
STIN	LA CHARITE - NEVERS	50	LM	1	1	Volkswagen Crafter	P	AV-840-YG	2010	7	29	OUI	OUI	NON	NON
STIN	DONZY - COSNE	53	LM	1	1	FAST STARTER	P	AY 741 EE	2010	7	63 dont UFR	OUI	OUI	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	LA MACHINE - NEVERS	66	LM	1	1	Iveco Daily	P	CW-189-WW	2013	4	23	OUI	OUI	OUI	OUI
SARL VOYAGES GONIN	LA MACHINE - NEVERS	66	LM		1	Mercedes Sprinter	R	DV 237 FN	2015	2	23	OUI	NON	NON	NON
STIN	ENTRAINS - COSNE	68	LM	1	1	FAST STARTER	P	AZ 711 EE	2010	7	63 dont UFR	OUI	OUI	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	DRUY PARIGNY - DECIZE	61	LM	1	1	Mercedes Sprinter	P	DX285HS	2015	2	23	OUI	NON	NON	NON
SARL VOYAGES GONIN	DRUY PARIGNY - DECIZE	61	LM		1	Iveco Daily	R	CW 189 WW	2013	4	23	OUI	OUI	OUI	OUI
R&H TRANSDM	BRINON SUR B. - CLAMECY	62	LV	1	1	Renault Traffic	P	CM 498 HP	2012	5	9	NON	NON	NON	NON
R&H TRANSDM	BRINON SUR B. - CLAMECY	62	LV		1	Renault Traffic	P	DZ 987 ZL	2015	2	9	OUI	NON	NON	NON
R&H TRANSDM	BRINON SUR B. - CLAMECY	62	LV		1	Dacia Duster	R	BT 290 RX	2011	6	5	NON	NON	NON	NON
Rapides de Saone et Loire	Mobigo Decize Cercy Luzy		TER	1	1	OTOKAR Navigo	P		2018	-1	33 dont UFR	OUI	OUI	NON	NON
St Marc / Transmontagne	Mobigo Corbigny/Sermizelles		TER	1	1	Mercedes Sprinter	P	ET 326 ST	2018	-1	23	OUI	OUI	OUI	OUI
St Marc / Transmontagne	Mobigo Corbigny/Sermizelles		TER		1	Volkswagen Crafter	R	CK 098 JK	2012	5	23	OUI	NON	NON	NON

Véhicules affectés au réseau ex Buscéphale:

	<i>Affectat° du véhicule</i>	<i>Type et marque du véhicule</i>	<i>immat</i>	<i>Propriétaire</i>	<i>N° du parc et dépôt d'affectation</i>	<i>1ère mise en circulat°</i>	<i>plac es assises</i>	<i>plac es deb out</i>	<i>Clim</i>	<i>Nor me Euro</i>	<i>Equipt visuel</i>	<i>Equipt sonore</i>	<i>Equipt UFR</i>
LIGNE N°1	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	6730YT71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°391 MONTCHANIN	18/08/08	55	27	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	6720YT71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°394 CHATENOY	18/08/08	55	27	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
LIGNE N°2	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8796YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°432 CHATENOY	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
LIGNE N°3	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8798YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°433 CHATENOY	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8801YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°434 MONTCHANIN	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8803YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°435 CHATENOY	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil

	Affectat° du véhicule	Type et marque du véhicule	immat	Propriétaire	N° du parc et dépôt d'affectation	1ère mise en circulat°	places assises	places debout	Clim	Norme Euro	Equipt visuel	Equipt sonore	Equipt UFR
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
LIGNE N°4	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8806YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°436 MONTCHANIN	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	8809YX71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°437 CHATENY	17/03/09	59	29	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IRISBUS CROSSWAY	NEUF A ACQUERIR	KEOLIS VAL DE SAONE	CHATENOY	NEUF A ACQUERIR A PARTIR DE 2021	59	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
NAVETTE TGV	LIGNE	MERCEDES INTOURO	EE-212-PS	KEOLIS VAL DE SAONE	n°598 CHATENY	16/08/16	63	12	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	MERCEDES INTOURO	EE-346-PS	KEOLIS VAL DE SAONE	n°599 MONTCHANIN	16/08/16	63	12	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	MERCEDES INTOURO	EE-003-RY	KEOLIS VAL DE SAONE	n°600 MONTCHANIN	22/08/16	63	12	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	LIGNE	IVECO CROSSWAY	EF-711-BB	KEOLIS VAL DE SAONE	n°601 CHATENY	07/09/16	63	29	OUI	E6	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
TAD	SOUS-TRAITANCE TAXI												

	<i>Affectat° du véhicule</i>	<i>Type et marque du véhicule</i>	<i>immat</i>	<i>Propriétaire</i>	<i>N° du parc et dépôt d'affectation</i>	<i>1ère mise en circulat°</i>	<i>plac es assises</i>	<i>plac es deb out</i>	<i>Clim</i>	<i>Nor me Euro</i>	<i>Equipt visuel</i>	<i>Equipt sonore</i>	<i>Equipt UFR</i>
POUR TOUT LE LOT	RESERVE	IRISBUS CROSSWAY	6728YT71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°390 MONTCHANIN	18/08/08	55	27	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil
	RESERVE	IRISBUS CROSSWAY	6726YT71	KEOLIS VAL DE SAONE	n°392 CHATENOY	18/08/08	55	27	OUI	E4	BANDEAU HANOVER	BANDEAU HANOVER	1 place UFR - Elévateur - Plate-forme centrale - Ceintures, sangles et fixation fauteuil

PROJET

	Affectation du véhicule (ligne / renfort / réserve)	Type et marque du véhicule	N°immatriculation	Propriétaire du véhicule	N° du parc et dépôt d'affectation le cas échéant	Date de 1ère mise en circulation	Nombre de places assises (hors conducteur)	Nombre de places debout	Climatisation (Oui / Non)	Norme Euro	Équipement visuel (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement sonore (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement UFR (préciser le nombre de places dédiées, les modalités d'embarquement et d'attache de l'UFR)
LIGNE N° 5	LIGNE	IVECO CROSSWAY PRO	AE-445-BG	STI NIEVRE	AUTUN	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule
	LIGNE	IVECO CROSSWAY PRO	AE-563-BG	STI NIEVRE	AUTUN	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule
LIGNE N° 6	LIGNE	IVECO CROSSWAY PRO	EH-319-BG	STI NIEVRE	CHALON SUR SAONE	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule
	LIGNE	IVECO CROSSWAY PRO	EH-648-BG	STI NIEVRE	AUTUN	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule
	RENFORT / RESERVE	IVECO CROSSWAY PRO	EH-196-BG	STI NIEVRE	AUTUN	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule
LIGNE N° 12	LIGNE	IVECO CROSSWAY PRO	EH-743-BG	STI NIEVRE	CHÂTEAU CHINON	01/07/16	61 PLACES OU 57 + 1 UFR	0	OUI	6	INEO SYSTRANS SAEIV	INEO SYSTRANS SAEIV	RAMPE UFR BRAUN 1 PLACE DEDIEE des sangles maintiennent le fauteuil roulant parfaitement immobile dans le véhicule

	Affectation du véhicule (ligne / renfort / réserve)	Type et marque du véhicule	N°immatriculation	Propriétaire du véhicule	N° du parc et dépôt d'affectation le cas échéant	Date de 1ère mise en circulation	Nombre de places assises (hors conducteur)	Nombre de places debout	Climatisation (OUI / NON)	Norme Euro	Équipement visuel (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement sonore (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement UFR (préciser le nombre de places dédiées, les modalités d'embarquement et d'attache de l'UFR)
LIGNE N°8	LIGNE	MERCEDES INTOURO	EG-650-QV	AUTOCARS GIRARDOT	349	10/11/16	63	4	oui	EURO 6	conforme Annexe 11	conforme Annexe 11	conforme Annexe 7
	LIGNE	MERCEDES INTOURO	EG-654-QV	AUTOCARS GIRARDOT	351	10/11/16	63	4	oui	EURO 6	conforme Annexe 11	conforme Annexe 11	conforme Annexe 7
LIGNE N°11	Ligne	CROSSWAY	DT 198 EN	Transdev	605	09/07/15	57	19	OUI	EURO 6	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	Rampe UFR, 1 place UFR
LIGNE N°11 ET N°23	LIGNE	OTOKAR NAVIGO	EE-396-QG	AUTOCARS GIRARDOT	347	17/08/16	37	4	oui	EURO 6	conforme Annexe 11	conforme Annexe 11	conforme Annexe 7
LIGNE N°14	Ligne	INTOURO	AF 171 VZ	Transdev	408	24/11/09	55	24	OUI	EURO 5	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	Rampe UFR, 1 place UFR
LIGNE N°18	Ligne	NAVIGO	AA635 WN	Transdev	151	27/05/09	33	0	OUI	EURO 4	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	Rampe UFR, 1 place UFR
POUR TOUT LE LOT	réserve	NAVIGO	AA-797-WN	Transdev	154	27/05/09	33	0	OUI	EURO 4	Néant	Néant	Rampe UFR, 1 place UFR
	réserve	STARTER	3301 YM 71	Transdev	391	02/08/07	57	12	OUI	EURO 4	Néant	Néant	Rampe UFR, 1 place UFR
	Affectation du véhicule (ligne / renfort / réserve)	Type et marque du véhicule	N°immatriculation	Propriétaire du véhicule	N° du parc et dépôt d'affectation le cas échéant	Date de 1ère mise en circulation	Nombre de places assises (hors conducteur)	Nombre de places debout	Climatisation (OUI / NON)	Norme Euro	Équipement visuel (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement sonore (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement UFR (préciser le nombre de places dédiées, les modalités d'embarquement et d'attache de l'UFR)
LIGNE N°9 et 10	Ligne	OTOKAR NAVIGO SH	ED 292 YQ	Transdev	160	13/07/16	37	6	OUI	Euro 6	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
	Ligne	OTOKAR NAVIGO SH	ED 415 YQ	Transdev	161	13/07/16	37	6	OUI	Euro 6	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
	Ligne	OTOKAR NAVIGO SH	ED 151 YQ	Transdev	159	13/07/16	37	6	OUI	Euro 6	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
Ensemble LOT 4	Réserve	Mercedes Intouro	AS-675-WW	Transdev	413	27/05/10	51	21	NON	Euro 5	Led	-	1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
	Réserve	Mercedes Intouro	AF 281 VY	Transdev	405	24/11/09	55	21	OUI	Euro 5	-	-	1 (Ascenseur UFR)

	Affectation du véhicule (ligne / renfort / réserve)	Type et marque du véhicule	N°immatriculation	Propriétaire du véhicule	N° du parc et dépôt d'affectation le cas échéant	Date de 1ère mise en circulation	Nombre de places assises (hors conducteur)	Nombre de places debout	Climatisation (OUI / NON)	Norme Euro	Équipement visuel (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement sonore (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)	Équipement UFR (préciser le nombre de places dédiées, les modalités d'embarquement et d'attache de l'UFR)
LIGNE N°15	LIGNE	MERCEDES INTOURO	DC-059-NH	AUTOCARS GIRARDOT	287	29/10/08	57	21	oui	5,0	conforme Annexe 11	conforme Annexe 11	conforme Annexe 7
LIGNE N°16	Ligne	MERCEDES INTOURO	3229 YY 71	Transdev	406	17/04/09	55	24	OUI	4	UbiBox + Lumiplan(cf.Mémoire)	UbiBox (cf.Mémoire)	1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
Ensemble LOT 4	Réserve	MAN STARTER	234 YN 71	Transdev	389	19/09/07	57	12	OUI	4	Led		1 (plateforme automatique + sangles cf. Mémoire)
	Affectation du véhicule (ligne / renfort / réserve)	Type et marque du véhicule	N°immatriculation	Propriétaire du véhicule	N° du parc et dépôt d'affectation le cas échéant	Date de 1ère mise en circulation	Nombre de places assises (hors conducteur)	Nombre de places debout	Climatisation (Oui / Non)	Norme Euro	Équipement visuel (préciser le type d'équipement et son mode de fonctionnement)		
LIGNE N° 30	LIGNE	Renault Trafic II	DD - 624 - FN	SA - SPL SBTM	112 - Chalon	20/02/14	8	0	oui	Euro 5	Pack Vision Plus - Girouette HANOVER		

Ligne 7 Véhicules temporaires

N° PARC RD TA	N° PARC SBTM	Type	longueur	N° d'immatriculation	Marque et Type	Livré extérieure	Tachygraphe	1 ^{re} mise en Circulation	Girouettes Frontales	Girouettes Latérales	découpe car.ain	rampe PM R	ceinture	EAD	Places assises	Clim	Soutes	EURO	AD BLUE	Ascenseur	Rampe
	104	LIGNE	12,8 M	5777 TC 39	MERCEDES INTOURO	BLANC	num		1	1			oui	oui	57	oui	Grandes		oui	oui	
390 L	107	LIGNE	12,8 M	BK-002-YH	MAN STARTER	CAR,AIN	num	25/03/2011	1	1	1	1	oui	oui	57	oui	Petites	5	oui	oui	electrique
	106	LIGNE	12,8 M	DF-641-KV	MERCEDES INTOURO	BLANC	num		1	1		1	oui	oui	57	oui	Grandes		oui	oui	hydro
392 L	103	LIGNE	12,8 M	BK-586-YK	MAN STARTER	CAR,AIN	num	25/03/2011	1	1	1		oui	oui	57	oui	Petites	5	oui	oui	
393 L	102	LIGNE	12,8 M	BK-458-YJ	MAN STARTER	CAR,AIN	num	25/03/2011	1	1	1	1	oui	oui	57	oui	Petites	5	oui	oui	electrique
	101	LIGNE	12,8 M	EQ-579-AV	MERCEDES INTOURO	BLANC	num	25/08/2017	1	1		1	oui	oui	57	oui	Grandes	6	oui	oui	hydro
	105	LIGNE	12,8 M	EQ-581-AV	MERCEDES INTOURO	BLANC	num	25/08/2017	1	1		1	oui	oui	57	oui	Grandes	6	oui	oui	hydro

Véhicules affectés au réseau ex TransYonne:

Lot n°1		Mise à disposition de véhicules							
Compléter UNIQUEMENT les cellules de couleur jaune (ajouter des colonnes / véhicules si besoin)									
Ligne n° 1									
	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8	Véhicule n°9
Numéro d'immatriculation	AC-309-LS	AB-620-WH	AC-811-ZC	BW-507-YP	DP-183-LY	NEUF	NEUF	NEUF	NEUF
Marque	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS	MERCEDES	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS
Type	CROSSWAY	CROSSWAY	CROSSWAY	CROSSWAY	TOURISMO	CROSSWAY	CROSSWAY	CROSSWAY	CROSSWAY
Nombre de places assises	62	62	62	64	57	59	59	59	59
Date 1 ^{ère} mise en circulation	19/06/09	09/07/09	22/08/09	27/10/11	02/03/15	01/09/15	01/09/16	01/09/16	01/09/16
Kilométrage au 31/12/2014	133 798	160 252	129 952	77 675	0	0	0	0	0
Affectation (principal/réserve)	P	P	P	P	P + R	P	P	P	P
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Norme EURO	4	4	4	5	6	6	6	6	6
Equipements d'accessibilité	Prédispo	OUI	OUI	OUI	Prédispo	OUI	OUI	OUI	OUI
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile
Total de la ligne n° 1									
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total				
Nombre de véhicules	4	2			6				
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	58 640,80	16 996,23			75 637				
Coût annuel d'assurance	4 740,00	2 370,00			7 110				
Coût annuel total	63 380,80 €	19 366,23 €	0,00 €	0,00 €	82 747				
Nombre de jours de fonctionnement / an	200	200	200	200					
Coût journalier	316,90 €	96,83 €	0,00 €	0,00 €					
Ligne n° 24									
	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8	Véhicule n°9
Numéro d'immatriculation	DA-802-ED	DN-454-AE	DK-378-YG	BW-507-YP	BY-748-MM	DP-183-LY			
Marque	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS	IRISBUS	IVECO	MERCEDES			
Type	CROSSWAY	MAGELYS	CROSSWAY	CROSSWAY	DAILY	TOURISMO			
Nombre de places assises	59	59	62	64	23	57			
Date 1 ^{ère} mise en circulation	05/11/13	05/01/15	14/10/14	27/10/11	02/12/11	02/03/15			
Kilométrage au 31/12/2014	42 657	0	5 944	77 675	55 200	0			
Affectation (principal/réserve)	P	P	P	P	P	P + R			
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Norme EURO	5	6	6	5	5	6			
Equipements d'accessibilité	OUI	Prédispo	OUI	OUI	OUI	Prédispo			
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile			
Total de la ligne n° 24									
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total				
Nombre de véhicules	3,00	2,00	1,00		6				
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	39 350,29	28 657,10	2 540,09		70 547				
Coût annuel d'assurance	2 370,00	1 984,11	950,00		5 304				
Coût annuel total	41 720,29 €	30 641,21 €	3 490,09 €	0,00 €	75 852				
Nombre de jours de fonctionnement / an	186	186	186	186					
Coût journalier	224,30 €	164,74 €	18,76 €	0,00 €					
Total du lot n° 1									
<i>Ne pas compléter (calculs automatiques)</i>									
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total				
Nombre de véhicules	7,00	4,00	1,00	0,00	0				
Coût annuel d'amortissement	97991,10	45653,32	2540,09	0,00	0,00 €				
Coût annuel d'assurance	7110,00	4264,11	950,00	0,00	0,00 €				
Coût annuel total	105 101,10 €	50 007,43 €	3 490,09 €	0,00 €	0,00 €				
Nombre moyen de jours de fonctionnement / an	193								
Coût journalier	544,57 €	259,11 €	18,08 €	0,00 €					

Lot n°2

Mise à disposition de véhicules

Compléter **UNIQUEMENT** les cellules de couleur jaune (ajouter des colonnes / véhicules si besoin)

Ligne n°3

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	NEUF	CD-051-HQ	DN-503-FE	NEUF	NEUF			
Marque	IVECO	IVECO	SETRA	MAN	IVECO			
Type	DAILY	DAILY	419 UL	INTERCITY	DAILY			
Nombre de places assises	22	19	69	63	19			
Date 1 ^{ère} mise en circulation	01/09/2015	01/09/2008	01/03/2015	01/09/2015	01/09/2017			
Kilométrage au 31/12/2014	0	160 528	0	0	0			
Affectation (principal/réserve)	P	P	P	P	P			
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Norme EURO	EURO 4	EURO 4	EURO 6	EURO 6	EURO 6			
Equipements d'accessibilité	Pré équipé	NON	OUI	Pré équipé	OUI			
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Soute à bagages / remorque	NON	NON	NON	NON	NON			
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile			

Total de la ligne n°3

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2		2		4
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	35 076		17 840		52 916
Coût annuel d'assurance	6 160		4 098		10 258
Coût annuel total	41 238,50 €	0,00 €	21 939,56 €	0,00 €	63 178
Nombre de jours de fonctionnement / an	303	303	303	303	
Coût journalier	136,10 €	0,00 €	72,41 €	0,00 €	

Ligne n°4

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	DA-683-GG	BY-973-ML	NEUF	DP-183-LY				
Marque	IRISBUS	IVECO	IRISBUS	MERCEDES				
Type	RECREO	DAILY	MAGELYS	TOURISMO				
Nombre de places assises	59	23	59	57				
Date 1 ^{ère} mise en circulation	08/11/2013	01/02/2012	01/09/15	02/03/15				
Kilométrage au 31/12/2014	34 751	61 601	0	0				
Affectation (principal/réserve)	P	P	P + R	R				
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI				
Norme EURO	EURO 5	EURO 5	EURO 6	EURO 6				
Equipements d'accessibilité	OUI	OUI	OUI	Pré équipé				
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI				
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI				
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI				
Soute à bagages / remorque	OUI	NON	OUI	OUI				
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI				
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile	Tél Mobile				

Total de la ligne n°4

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules		3,00	1,00		4,00
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")		27 598,75	8 260,96		35 859,70
Coût annuel d'assurance		3 555,00	1 185,00		4 740,00
Coût annuel total	0,00	31 153,75	9 445,96	0,00	40 599,70
Nombre de jours de fonctionnement / an	251	251	251	251	
Coût journalier	0,00 €	124,12 €	37,63 €	0,00 €	

Total du lot n°2

Ne pas compléter (calculs automatiques)

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2	3	3	0	8
Coût annuel d'amortissement	35 076,50	27 598,75	26 100,51	0,00	88 775,76
Coût annuel d'assurance	6 160,00	3 555,00	5 283,00	0,00	14 998,00
Coût annuel total	41 236,50	31 153,75	31 383,51	0,00	103 773,76
Nombre moyen de jours de fonctionnement / an	277				
Coût journalier	148,87 €	112,47 €	113,30 €	0,00 €	

Lot n°3 **Mise à disposition de véhicules**

Compléter UNIQUEMENT les cellules de couleur jaune (ajouter des colonnes / véhicules si besoin)

Ligne n° 7									
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8	
Número d'immatriculation	NEUF	NEUF	DM-484-ZX						
Marque	IVECO	IVECO	MERCEDES						
Type	CROSSWAY	CROSSWAY	TOURISMO						
Nombre de places assises	63	63	63						
Date 1 ^{re} mise en circulation	28/08/15	28/08/15	02/01/15						
Kilométrage au 31/12/2014	0	0	15000						
Affectation (principal/réserve)	principal	principal	réserve						
Ceintures de sécurité	oui	oui	oui						
Norme EURO	6	6	6						
Equipements d'accessibilité	oui	oui	non						
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui	oui						
Girouette frontale à LED	oui	oui	non						
Climatisation	oui	oui	oui						
Soute à bagages / remorque	oui	oui	oui						
Bandes réfléchissantes	oui	oui	oui						
Autres équipements (à détailler)	géolocalisation	géolocalisation							

Total de la ligne n° 7					
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2	0	0	0	2
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	23235,334329	0	0	0	23 235,33 €
Coût annuel d'assurance	1200	0	0	0	1 200,00 €
Coût annuel total	24 435,33 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	24 435,33 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	170	170	170	170	
Coût journalier	143,74 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n° 10									
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8	
Número d'immatriculation	CZ-350-PZ	DP-183-LY							
Marque	IRISBUS	MERCEDES							
Type	CROSSWAY	TOURISMO							
Nombre de places assises	59	57							
Date 1 ^{re} mise en circulation	09/04/13	02/03/15							
Kilométrage au 31/12/2014	79882	0							
Affectation (principal/réserve)	principal	réserve							
Ceintures de sécurité	oui	oui							
Norme EURO	5	6							
Equipements d'accessibilité	oui	non							
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui							
Girouette frontale à LED	oui	non							
Climatisation	oui	oui							
Soute à bagages / remorque	oui	oui							
Bandes réfléchissantes	oui	oui							
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tel Mobile							

Total de la ligne n° 10					
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	0	1	0	0	1
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	0	16941,665714	0	0	16 941,67 €
Coût annuel d'assurance	0	1185	0	0	1 185,00 €
Coût annuel total	0,00 €	18 126,67 €	0,00 €	0,00 €	18 126,67 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	231	231	231	231	
Coût journalier	0,00 €	78,47 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n° 11									
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8	
Número d'immatriculation	BR-705-JH	NEUF	NEUF	DP-183-LY					
Marque	FAST	IVECO	IVECO	MERCEDES					
Type	STARTER	CROSSWAY	CROSSWAY	TOURISMO					
Nombre de places assises	64	59	63	57					
Date 1 ^{re} mise en circulation	28/08/07	01/09/16	28/08/15	02/03/15					
Kilométrage au 31/12/2014	204464	0	0	0					
Affectation (principal/réserve)	principal	principal	principal	réserve					
Ceintures de sécurité	oui	oui	oui	oui					
Norme EURO	4	6	6	6					
Equipements d'accessibilité	non	oui	oui	non					
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui	oui	oui					
Girouette frontale à LED	oui	oui	oui	non					
Climatisation	oui	oui	oui	oui					
Soute à bagages / remorque	oui	oui	oui	oui					
Bandes réfléchissantes	oui	oui	oui	oui					
Autres équipements (à détailler)	Tél Mobile	Tel Mobile	géolocalisation	Tel Mobile					

Total de la ligne n° 11					
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2	0	0	0	2
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	27554,978088	0	0	0	27 554,98 €
Coût annuel d'assurance	1785	0	0	0	1 785,00 €
Coût annuel total	29 339,98 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	29 339,98 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	200	200	200	200	
Coût journalier	146,70 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n° 14								
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	NEUF	DM-484-ZX						
Marque	IVECO	MERCEDES						
Type	CROSSWAY	TOURISMO						
Nombre de places assises	63	63						
Date 1 ^{re} mise en circulation	28/08/15	02/01/15						
Kilométrage au 31/12/2014	0	15000						
Affectation (principal/réserve)	principal	reserve						
Ceintures de sécurité	oui	oui						
Norme EURO	6	6						
Equipements d'accessibilité	oui	non						
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui						
Girouette frontale à LED	oui	non						
Climatisation	oui	oui						
Soute à bagages / remorque	oui	oui						
Bandes réfléchissantes	oui	oui						
Autres équipements (à détailler)	géolocalisation							
Total de la ligne n° 14								
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total			
Nombre de véhicules	1	0	0	0	1			
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	13729,970285	0	0	0	13 729,97 €			
Coût annuel d'assurance	600	0	0	0	600,00 €			
Coût annuel total	14 329,97 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	14 329,97 €			
Nombre de jours de fonctionnement / an	200	200	200	200				
Coût journalier	71,65 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €				

Ligne n° 15								
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	NEUF	DM-484-ZX						
Marque	IVECO	MERCEDES						
Type	CROSSWAY	TOURISMO						
Nombre de places assises	63	63						
Date 1 ^{re} mise en circulation	28/08/15	02/01/15						
Kilométrage au 31/12/2014	0	15000						
Affectation (principal/réserve)	principal	reserve						
Ceintures de sécurité	oui	oui						
Norme EURO	6	6						
Equipements d'accessibilité	oui	non						
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui						
Girouette frontale à LED	oui	non						
Climatisation	oui	oui						
Soute à bagages / remorque	oui	oui						
Bandes réfléchissantes	oui	oui						
Autres équipements (à détailler)	géolocalisation							
Total de la ligne n° 15								
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total			
Nombre de véhicules	1	0	0	0	1			
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	13729,970285	0	0	0	13 729,97 €			
Coût annuel d'assurance	600	0	0	0	600,00 €			
Coût annuel total	14 329,97 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	14 329,97 €			
Nombre de jours de fonctionnement / an	200	200	200	200				
Coût journalier	71,65 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €				

PSE - Ligne n° 8								
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4	Véhicule n° 5	Véhicule n° 6	Véhicule n° 7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	BB 709 QB	BB 750 QB						
Marque	IVECO	IVECO						
Type	DAILY	DAILY						
Nombre de places assises	27	27						
Date 1 ^{re} mise en circulation	14/10/10	14/10/10						
Kilométrage au 31/12/2014	188540	188540						
Affectation (principal/réserve)	réserve	réserve						
Ceintures de sécurité	oui	oui						
Norme EURO	4	4						
Equipements d'accessibilité	non	non						
Ethylotest anti-démarrage	oui	oui						
Girouette frontale à LED	non	non						
Climatisation	non	non						
Soute à bagages / remorque	non	non						
Bandes réfléchissantes	oui	oui						
Autres équipements (à détailler)								
Total de la ligne n° 8								
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total			
Nombre de véhicules	0	0	0	1	1			
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	0	0	0	1536,3182346	1 536,32 €			
Coût annuel d'assurance	0	0	0	0	0,00 €			
Coût annuel total	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 536,32 €	1 536,32 €			
Nombre de jours de fonctionnement / an	152	152	152	152				
Coût journalier	0,00 €	0,00 €	0,00 €	10,11 €				

Total du lot n° 3 <i>Ne pas compléter (calculs automatiques)</i>					
	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	6	1	0	1	8
Coût annuel d'amortissement	78 250,25 €	16 941,67 €	0,00 €	1 536,32 €	96 728,24 €
Coût annuel d'assurance	4 185,00 €	1 185,00 €	0,00 €	0,00 €	5 370,00 €
Coût annuel total	82 435,25 €	18 126,67 €	0,00 €	1 536,32 €	102 098,24 €
Nombre moyen de jours de fonctionnement / an	200				
Coût journalier	412,18 €	90,63 €	0,00 €	7,68 €	

Lot n°4

Mise à disposition de véhicules

Compléter UNIQUEMENT les cellules de couleur jaune (ajouter des colonnes / véhicules si besoin)

Ligne n°2

Indiquer le n° d'immatriculation >>

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	1638 TN 89	BR-654-JH	DP-185-LY	NEUF	NEUF			
Marque	FAST	FAST	MERCEDES	IVECO	IVECO			
Type	STARTER	STARTER	TOURISMO	CROSSWAY	CROSSWAY			
Nombre de places assises	60	64	57	62	62			
Date 1 ^{ère} mise en circulation	09/01/09	28/08/07	02/03/15	01/09/16	01/09/16			
Kilométrage au 31/12/2014	199 665	156 437	0	0	0			
Affectation (principal/réserve)	P	P	R	P	P			
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Norme EURO	EURO 4	EURO 4	EURO 6	EURO 6	EURO 6			
Équipements d'accessibilité	OUI	NON	Pré access	OUI	OUI			
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Autres équipements (à détailler)	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile			

Total de la ligne n°2

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (30 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2	1			3
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	37 051	3 181			40 231,80 €
Coût annuel d'assurance	2 370	1 185			3 555,00 €
Coût annuel total	39 420,86 €	4 365,94 €	0,00 €	0,00 €	43 786,80 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	186	186	186	186	
Coût journalier	211,94 €	23,47 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n°5

Indiquer le n° d'immatriculation >>

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	BR-654-JH	DP-185-LY	NEUF	NEUF				
Marque	FAST	MERCEDES	IVECO	IVECO				
Type	STARTER	TOURISMO	CROSSWAY	CROSSWAY				
Nombre de places assises	64	57	62	62				
Date 1 ^{ère} mise en circulation	28/08/07	02/03/15	01/09/16	01/09/16				
Kilométrage au 31/12/2014	156 437	0	0	0				
Affectation (principal/réserve)	P	R	P	P				
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI	OUI				
Norme EURO	EURO 4	EURO 6	EURO 6	EURO 6				
Équipements d'accessibilité	NON	Pré access	OUI	OUI				
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI	OUI				
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI	OUI				
Climatisation	OUI	OUI	OUI	OUI				
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI	OUI				
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI	OUI				
Autres équipements (à détailler)	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile				

Total de la ligne n°5

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (30 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	2	1			3
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	33 870	0			33 869,92 €
Coût annuel d'assurance	2 370	1 185			3 555,00 €
Coût annuel total	36 239,92 €	1 185,00 €	0,00 €	0,00 €	37 424,92 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	170	170	170	170	
Coût journalier	213,18 €	6,97 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n°6

Indiquer le n° d'immatriculation >>

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	AT-521-JC	DP-185-LY	NEUF					
Marque	IRISBUS	MERCEDES	IVECO					
Type	AXER	TOURISMO	CROSSWAY					
Nombre de places assises	84	57	62					
Date 1 ^{ère} mise en circulation	12/06/06	02/03/15	01/09/16					
Kilométrage au 31/12/2014	302 447	0	0					
Affectation (principal/réserve)	P	R	P					
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI					
Norme EURO	EURO 3	EURO 6	EURO 6					
Équipements d'accessibilité	NON	Pré access	OUI					
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI					
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI					
Climatisation	OUI	OUI	OUI					
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI					
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI					
Autres équipements (à détailler)	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile					

Total de la ligne n°6

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (30 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	1	1			2
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	16 935	0			16 934,96 €
Coût annuel d'assurance	2 370	1 185			3 555,00 €
Coût annuel total	19 304,96 €	1 185,00 €	0,00 €	0,00 €	20 489,96 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	150	150	150	150	
Coût journalier	128,70 €	7,90 €	0,00 €	0,00 €	

Ligne n°21

Indiquer le n° d'immatriculation >>

	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	BY-222-GZ	DP-185-LY	NEUF					
Marque	IRISBUS	MERCEDES	IVECO					
Type	AXER	TOURISMO	CROSSWAY					

Ligne n° 21								
Indiquer le n° d'immatriculation >>								
	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	BY-222-GZ	DP-185-LY	NEUF					
Marque	IRISBUS	MERCEDES	IVECO					
Type	AXER	TOURISMO	CROSSWAY					
Nombre de places assises	64	57	62					
Date 1 ^{ère} mise en circulation	12/06/06	02/03/15	01/09/16					
Kilométrage au 31/12/2014	296 534	0	0					
Affectation (principal/réserve)	P	R	P					
Ceintures de sécurité	OUI	OUI	OUI					
Norme EURO	EURO 3	EURO 6	EURO 6					
Equipements d'accessibilité	OUI	Pré access	OUI					
Ethylotest anti-démarrage	OUI	OUI	OUI					
Girouette frontale à LED	OUI	OUI	OUI					
Climatisation	OUI	OUI	OUI					
Soute à bagages / remorque	OUI	OUI	OUI					
Bandes réfléchissantes	OUI	OUI	OUI					
Autres équipements (à détailler)	Tél mobile	Tél mobile	Tél mobile					

Total de la ligne n° 21

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	1	1			2
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	28 502,02	0,00			28 502,02 €
Coût annuel d'assurance	1 185,00	1 185,00			2 370,00 €
Coût annuel total	29 687,02 €	1 185,00 €	0,00 €	0,00 €	30 872,02 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	170	170	170	170	
Coût journalier	174,63 €	6,97 €	0,00 €	0,00 €	

PSE - Ligne n° 17

Indiquer le n° d'immatriculation >>								
	Véhicule n°1	Véhicule n°2	Véhicule n°3	Véhicule n° 4	Véhicule n°5	Véhicule n°6	Véhicule n°7	Véhicule n° 8
Numéro d'immatriculation	NEUF							
Marque	IVECO							
Type	CROSSWAY							
Nombre de places assises	62							
Date 1 ^{ère} mise en circulation	01/09/16							
Kilométrage au 31/12/2014	0							
Affectation (principal/réserve)	P							
Ceintures de sécurité	OUI							
Norme EURO	EURO 6							
Equipements d'accessibilité	OUI							
Ethylotest anti-démarrage	OUI							
Girouette frontale à LED	OUI							
Climatisation	OUI							
Soute à bagages / remorque	OUI							
Bandes réfléchissantes	OUI							
Autres équipements (à détailler)	Tél mobile							

Total de la ligne n° 17

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	1				1
Coût annuel d'amortissement (report onglet "Amortissement")	5 783,53				5 783,53 €
Coût annuel d'assurance	1 185,00				1 185,00 €
Coût annuel total	6 968,53 €	1 185,00 €	0,00 €	0,00 €	8 153,53 €
Nombre de jours de fonctionnement / an	99	99	99	99	
Coût journalier	70,39 €	11,97 €	0,00 €	0,00 €	

Total du lot n° 4

Ne pas compléter (calculs automatiques)

	Grands cars (> 59 places)	Cars standards (50 - 59 places)	Moyens cars (19 - 49 places)	Minicars (< 19 places)	Total
Nombre de véhicules	7	4	0	0	11
Coût annuel d'amortissement	122 141,28 €	3 180,94 €	0,00 €	0,00 €	125 322,23 €
Coût annuel d'assurance	9 480,00 €	4 740,00 €	0,00 €	0,00 €	14 220,00 €
Coût annuel total	131 621,28 €	7 920,94 €	0,00 €	0,00 €	139 542,23 €
Nombre moyen de jours de fonctionnement / an	169				
Coût journalier	778,82 €	46,87 €	0,00 €	0,00 €	

ANNEXE 9 : Exemples de formation des personnels des différents transporteurs



Partie 1 : Keolis Val de Saône et ses engagements

Keolis
Entreprise
février 2015

Fiche de Formation pour la prise en charge des PMR

> Fiche Formation

INSTITUT
KEOLIS

Prendre en charge les PMR dans l'interurbain – 06PMR

Public

Conducteur interurbain

Objectifs

- ▶ Sensibiliser les conducteurs de cars au thème du handicap
- ▶ Assurer en toute sécurité la prise en charge d'une personne en situation de handicap
- ▶ Savoir utiliser le matériel réservé au transport des personnes en fauteuil roulant (rampe, attaches, ceinture de sécurité)

Thèmes abordés

■ Environnement du métier :

- Loi de février 2005 sur l'accessibilité Sensibilisation au handicap
- Les divers types de handicaps : moteur, sensoriel, physique ou mental
- Relation commerciale : accueil, prise en compte du client, personnalisation de la relation-client
- Manipulation d'un fauteuil roulant (monter, descendre un trottoir, circuler en sécurité...)

■ Prise en charge et dépose :

- Utilisation de la rampe d'accès du véhicule
- Processus d'installation d'une personne en fauteuil dans le véhicule (attaches, ceinture de sécurité)
- Prise en charge d'un non voyant dans le véhicule

Durée

2,00 jour(s)