

**SCHEMA *DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE* –  
AGENDA *D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE***

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

PERIMETRE FRANCHE-COMTE

# Sommaire

•	<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
•	<b>PREAMBULE</b> .....	<b>4</b>
•	<b>PARTIE I. ELEMENTS DE CONTEXTE ET DE CADRAGE</b> .....	<b>6</b>
	I. LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE.....	6
	a. <i>Contexte réglementaire</i> .....	6
	b. <i>Nouveau contexte institutionnel d'une seule Région Bourgogne Franche-Comté en charge de toutes les liaisons routières interurbaines</i> .....	7
	II. LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SDA Ad'AP VOLET ROUTIER.....	7
	a. <i>Méthodologie</i> .....	7
	b. <i>Consultation et réunion de concertation</i> .....	13
	III. DIAGNOSTIC DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS .....	18
	a. <i>Description du réseau régional de transport de voyageurs sur le périmètre Franche-Comté</i> .....	18
	b. <i>Description du matériel roulant routier</i> .....	23
	c. <i>Description des points d'arrêt routiers</i> .....	23
	d. <i>Bilan de l'accessibilité des services de transport routier</i> .....	23
	IV. ORIENTATIONS FONDAMENTALES .....	24
	a. <i>Identification des points d'arrêt routiers prioritaires</i> .....	24
	b. <i>Identification des demandes de dérogation et des impossibilités techniques avérées</i> .....	37
	c. <i>Cas des régions limitrophes</i> .....	42
•	<b>PARTIE II. FICHES ACTIONS</b> .....	<b>43</b>
•	<b>PARTIE III. MODALITES DE PROGRAMMATION ET DE FINANCEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS PRIORITAIRES</b> .....	<b>60</b>
	I. PROGRAMMATION DES TRAVAUX .....	60
	II. MODALITES DE FINANCEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS PRIORITAIRES .....	60
	.....	61
•	<b>PARTIE IV. MODALITES DE SUIVI ET D'EVALUATION</b> .....	<b>63</b>
	I. GOUVERNANCE.....	63
	a. <i>Comité de suivi</i> .....	63
	b. <i>Comité de concertation</i> .....	63
	II. MODALITES DE MISE EN OEUVRE .....	64
	III. MODALITES DE SUIVI ET D'ACTUALISATION .....	65
•	<b>PARTIE V. PRESENTATION PAR DEPARTEMENT</b> .....	<b>66</b>
	I. DEPARTEMENT DU DOUBS .....	66
	a. <i>Description des services routiers du Doubs</i> .....	66
	b. <i>Liste des points d'arrêt prioritaires du Doubs</i> .....	66
	c. <i>Programmation des travaux et répartition des coûts</i> .....	69
	d. <i>Les arrêts routiers en dérogation</i> .....	69
	II. DEPARTEMENT DU JURA.....	70
	a. <i>Description des services routiers du Jura</i> .....	70
	b. <i>Liste des points d'arrêt prioritaires du Jura</i> .....	70
	c. <i>Programmation des travaux et répartition des coûts</i> .....	73
	d. <i>Les arrêts routiers en dérogation</i> .....	73
	III. DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE .....	75
	a. <i>Description des services routiers de Haute-Saône</i> .....	75
	b. <i>Liste des points d'arrêt prioritaires de Haute-Saône</i> .....	75
	c. <i>Programmation des travaux et répartition des coûts</i> .....	78
	d. <i>Les services de substitution pour les arrêts routiers en dérogation</i> .....	78
	IV. DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT.....	80
	a. <i>Description des services routiers du Territoire de Belfort</i> .....	80
	b. <i>Liste des points d'arrêt prioritaires du Territoire de Belfort</i> .....	80
	c. <i>Programmation des travaux et répartition des coûts</i> .....	81
	d. <i>Les services de substitution pour les arrêts routiers en dérogation</i> .....	81

- **GLOSSAIRE ..... 84**
- **TABLE DES ILLUSTRATIONS..... 85**
- **ANNEXES ..... 87**
- **ANNEXE 1 : REFERENTIEL D'AMENAGEMENT DES POINTS D'ARRET ..... 88**
- **ANNEXE 2 : EXEMPLE FICHE TYPE ARRET ROUTIER PRIORITAIRE.....145**
- **ANNEXE 3 : ETAT DES LIEUX DES MATERIELS ROULANTS ROUTIERS .....150**
- **ANNEXE 4 : COMPTES RENDUS DES COMITES DE SUIVI.....180**
- **ANNEXE 5 : COMPTE RENDU DE LA REUNION DE CONCERTATION DU 17 JANVIER 2018 .....192**
- **ANNEXE 6 : FORMATION DES PERSONNELS DES DIFFERENTS TRANSPORTEURS -  
EX JURAGO.....195**
- **ANNEXE 7 : FORMATION DES PERSONNELS DES DIFFERENTS TRANSPORTEURS -  
EX MOBIDOUBS A .....207**

## 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 Franche-Comté puis 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 20 mars 2015**.

Enfin, le SDA Ad'AP 2015-2024 a été adopté par le conseil régional lors de **l'Assemblée plénière du 24 septembre 2015** et approuvé par arrêté préfectoral du 26 avril 2016.

Pour les services de transport ferroviaires, le schéma prévoit l'aménagement des 8 gares régionales prioritaires tandis que l'accessibilité des autres gares sera assurée par l'assistance humaine et les services de substitutions (service Accès TER).

Pour les services routiers, la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux identifiés comme prioritaires ainsi que la participation financière des différents acteurs impliqués devaient être ajustés lors de l'actualisation du schéma prévue, selon les textes en 2017. Avant de pouvoir déterminer le coût de la mise en accessibilité, alors même que les référentiels nationaux sont incertains, la Région Bourgogne Franche-Comté a fait le choix de prendre le temps d'établir un état des lieux détaillé des aménagements existants dans les arrêts prioritaires, afin de pouvoir déterminer des estimations financières cohérentes. Pour autant, une première évaluation « à dire d'expert » avait permis de situer ce coût global pluriannuel à environ 1 M€ HT.

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, Livéo et le transfert de compétence des services de transport routiers interurbains départementaux vers la région au 1<sup>er</sup> janvier 2017 (nommés dorénavant Unités Territoriales). Cette étude a permis de compléter ce présent document sur les points qui n'étaient pas formalisés dans le SDA Ad'AP en vigueur.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 26 avril 2016 et suite aux résultats de cette étude, le schéma sera complété sur le volet routier avec les points suivant :

- **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 Franche-Comté, Livéo et ex lignes départementales (Jurago, Mobidoubs et Lignes Saonoises).
- **La mise à jour de la liste des points d'arrêt prioritaires et des chefs de file associés** au regard des évolutions d'offre et des évolutions institutionnelles.
- **L'actualisation du volet formation des personnels** en contact avec le public aux besoins des usagers.
- **Les modalités de suivi**, ainsi que celles de son actualisation.

- L'actualisation des mesures pour faciliter **l'information des usagers et des procédures de signalement** d'un défaut d'accessibilité
- **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'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.
- **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, leur financement.

## 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 d'Accessibilité (SDA), approuvé par les élus de la Région en novembre 2008. Ce document prévoyait la mise en accessibilité de 16 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.

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 des 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, en associant les partenaires techniques et financiers ainsi que les associations représentant les usagers et les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite. Ce schéma traite du transport routier.

## **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 2015 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, la Région Bourgogne Franche-Comté s'est engagé dans la démarche de réaliser un SDA Ad'AP pour les services publics de transport régionaux

ferroviaires et routiers dont la version définitive a été adoptée en septembre 2015 et approuvée par arrêté en avril 2016.

Par ailleurs, comme 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 ces 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. « Il faut ajouter à cela le fait qu'il n'existait pas de référentiel robuste permettant à la Région de consolider ces coûts ».

Pour autant, la Région a souhaité répondre aux obligations légales de dépôt du SDA Ad'AP et s'est fixée les objectifs suivants :

**Dans un premier temps**, la Région s'est focalisée sur l'identification des arrêts routiers prioritaires au sens du décret n°2014-1323, hors transfert de compétence des départements aux Régions. La collectivité a donc fait appel, d'une part aux agences d'urbanisme du territoire pour leur demander d'identifier les immeubles et groupes d'immeubles rassemblant plus de 300 habitants dans un rayon de 200 mètres des arrêts routiers, et d'autre part à l'Association Régionale de Développement (ARD) de Franche-Comté pour lui demander d'effectuer le même travail concernant les travailleurs. Ces commandes ont fait suite à une réunion avec les agences d'urbanisme et une rencontre avec l'ARD. Les points d'avancement se sont ensuite faits par rendez-vous téléphoniques. Tout en identifiant ces arrêts, un travail devait être mené avec les autres AOT du territoire pour déterminer les arrêts communs à plusieurs d'entre-elles et qui doivent être mis en accessibilité.

**La première réunion concernant le volet routier du SDA Ad'AP et réunissant plusieurs AOT, s'est tenue en février 2015**, à l'initiative de la DREAL ex Franche-Comté. Toutes les AOT assurant une desserte routière ont pu prendre contact et échanger sur la méthode d'élaboration du SDA Ad'AP.

La Région a travaillé principalement avec les départements du Doubs, du Jura, de la Haute-Saône ainsi qu'avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC90) afin de déterminer les arrêts communs ainsi que les chefs de file pour la mise en accessibilité de ces arrêts.

Pour avancer de manière efficace dans le temps d'élaboration imparti, le choix a été fait de privilégier les échanges écrits avec les AOT des quatre Unités Territoriales. Des rencontres en bilatérale ont été organisées avec les départements de la Haute-Saône et du Jura en juin et juillet 2015 afin de passer en revue les arrêts communs, de déterminer le chef de file et d'envisager une mutualisation de certains arrêts se situant à proximité les uns des autres.

L'identification des points d'arrêt routiers prioritaires de la Région s'est principalement effectuée en lien avec le responsable Système Information Géographique (SIG) de la Région. A raison d'une réunion par semaine, il a été possible d'établir une cartographie représentant ces points d'arrêt et permettant d'identifier le chef de file.

Parallèlement, des échanges ont eu lieu avec la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, notamment dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports de l'ancienne Région Franche-Comté. Outre l'identification des arrêts communs, cela a permis de connaître leur méthodologie de mise en accessibilité des arrêts ainsi que les différentes problématiques rencontrées.

Par ailleurs, il faut noter que lors des Comités Techniques, un point était dédié au volet routier du SDAP afin de faire un état d'avancement sur les lignes gérées par la SNCF ainsi que d'évoquer la formation des conducteurs et l'accessibilité du matériel roulant routier.

**Ce sont 75 points d'arrêt routiers**, desservis à l'époque par les lignes TER et Livéo de l'ex Région Franche-Comté, **qui ont pu être identifiés comme prioritaires**. Une première évaluation des coûts de mise en accessibilité de ces 75 arrêts n'avait matériellement pas été possible dans le cadre de l'élaboration à marche forcée du SDA Ad'AP adopté en 2015. Mais une première approche visant à établir un premier ordre de grandeur du montant total d'investissement pluriannuel avait permis, sur la base indicative de 10 000 € HT en moyenne par arrêt routier, de situer cette somme à 750 000 € HT environ, sans pouvoir préjuger du plan de financement.

**Dans un deuxième temps** et conformément à l'arrêté préfectoral du 26 avril 2016, la Région 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 de la Région Bourgogne Franche-Comté à compter de janvier 2017. Ce présent document fait office d'actualisation et de complément du SDA Ad'AP Franche-Comté pour la partie volet routier.

## *ii. Actualisation du SDA Ad'AP : une démarche étude*

La Région a lancé une consultation 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 qui a débuté en décembre 2016.

L'étude est composée de plusieurs phases :

### **PHASE 1 – ACTUALISER LA LISTE DES ARRETS 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 Franche-Comté et Livéo
- Les arrêts départementaux des lignes interurbaines départementales 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'ARRETS 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 suivantes :

- 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 contenu du référentiel :

→ **Le référentiel rappelle les différents types de handicaps existants** : moteur, visuel, auditif et cognitif. L'objectif est de rappeler 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 : durant les 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 : il existe 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. Ces schémas 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 : les diagnostics des arrêts prioritaires.

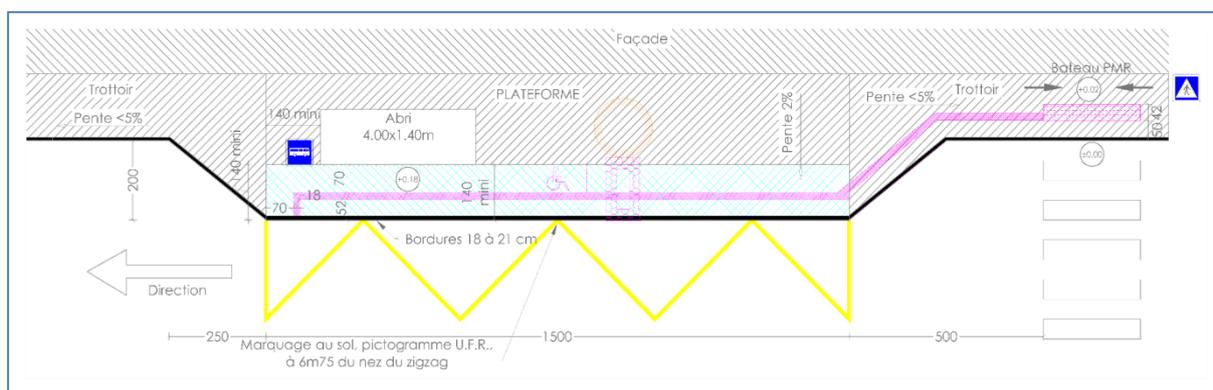


Figure n°1 : Schéma d'aménagement point d'arrêt

Le référentiel produit dans le cadre de cette étude est disponible en annexe 1.

### 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 (voir annexe 2). Elle est composée des éléments suivant :

#### 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 : Sa fréquentation, le type d'aménagement.

Ces caractéristiques permettent d'évaluer le niveau de sécurité de l'arrêt. Les visites sur le terrain nous 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 : leurs dimensions, leur état, les informations et leur conformité ;
- Plateforme d'attente : ses dimensions, les pentes et devers, et équipements ;
- Réseaux existants : A 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. Une conclusion 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. Enfin, 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 substitutions** 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 Ier 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 du 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 (voir annexe 4).
- **Consultation auprès des parties prenantes** : L'ensemble des 3 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, le 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 5. La prochaine réunion de concertation se tiendra fin 2018 et sera centrée sur la présentation en détail 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<sup>er</sup> 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 par la Région Bourgogne et qui possèdent une antenne en Franche-Comté. Le tableau suivant indique les associations invitées à la concertation.

Type de handicap	Association	Description
<b>HANDICAP VISUEL</b>	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>
<b>HANDICAP MOTEUR</b>	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>

<b>HANDICAP AUDITIF</b>	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>
<b>HANDICAP PSYCHIQUE ET MENTAL</b>	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>
<b>PERSONNES AGEES</b>	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>
<b>TOUS HANDICAPS</b>	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>
	<b>AUTRES ASSOCIATIONS OU ORGANISMES</b>	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

		<i>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 fortement 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 réunions de travail. Ces réunions ont également permis un échange autour d'un tableau de 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 Franche-Comté**

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 :

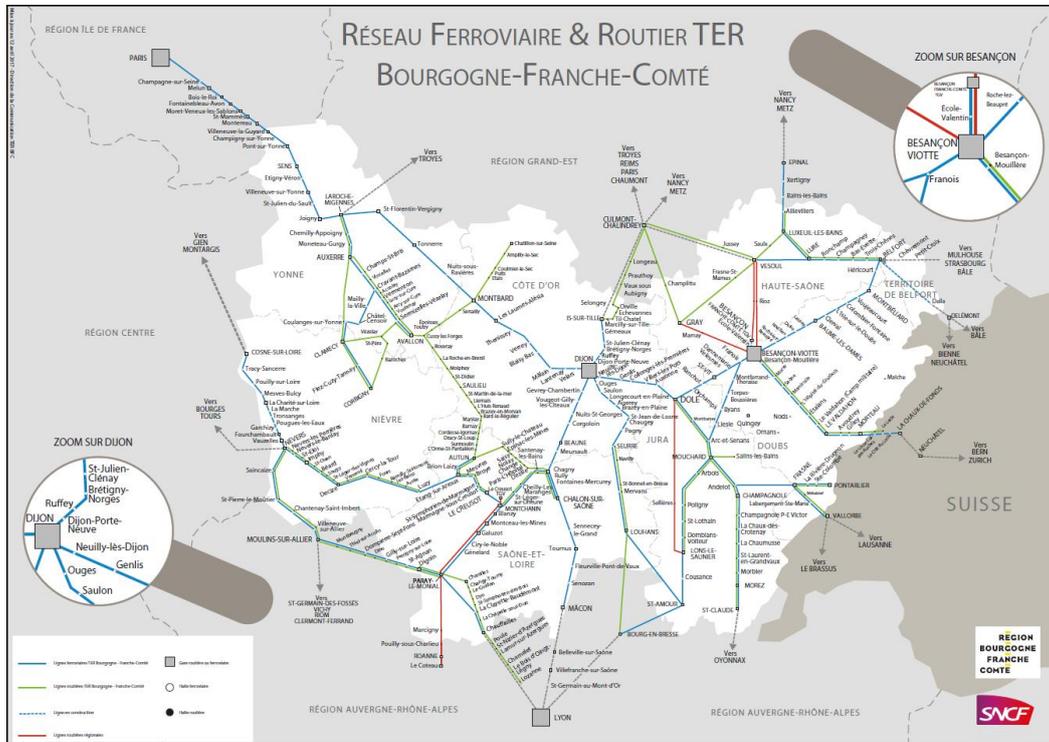
- De **l'organisation des services ferroviaires régionaux de personnes**, qui sont les services de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;
- De **l'organisation des services routiers** effectués en complément de 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 **14 lignes routières régionales** anciennement TER Franche-Comté et Livéo
- Les **326 lignes interurbaines** anciennement départementales : Jurago, Mobidoubs et les Lignes Saônoises

## LES ANCIENNES LIGNES REGIONALES (TER ET LIVEO)

La Région Bourgogne Franche-Comté a développé un service de transport routier de voyageurs, en complément du service ferroviaire. On distingue, sur le périmètre Franche-Comté, les lignes régulières (Livéo exploitée directement par la Région et TER exploitées par SNCF) et les lignes régulières mixtes, assurant un service ponctuel en doublement des services ferroviaires.



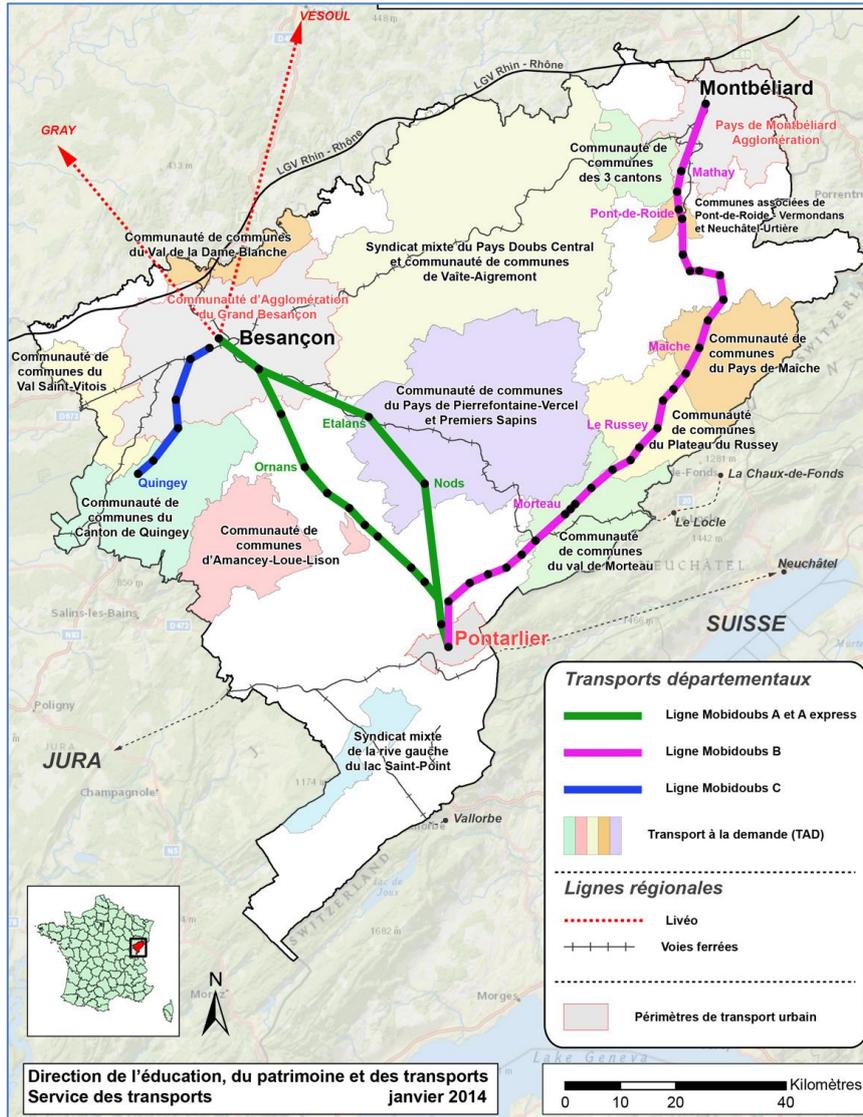
Carte n°1 : Les lignes du réseau régional Bourgogne Franche-Comté (TER et lignes régionales)

Le réseau régional sur le périmètre Franche-Comté s'articule autour de 14 lignes:

		Lignes		Arrêts desservis
LIGNES REGULIERES	LIVEO	Vesoul-Besançon	Express	4
			Via Rioz	17
			TGV	15
	TER	Gray-Besançon		17
		Culmont-Chalindrey - Gray		21
		Culmont-Chalindrey-Vesoul		29
		Vesoul-Gray		27
		Vesoul-Luxeuil-les-Bains		9
LIGNES REGULIERES MIXTES	Frasne-Vallorbe		20	
	Mouchard-Salins-les-Bains		10	
	Besançon-Le Locle		7	
	Frasne-Pontarlier		13	
	Lons-Mouchard		11	
	Mouchard-Dole		13	
Dole-Saint-Claude		3		
Aillevillers-Belfort		6		

Tableau n°2 : Liste des lignes régionales TER et lignes régionales

DEPARTEMENT DU DOUBS : RESEAU MOBIDOUBS



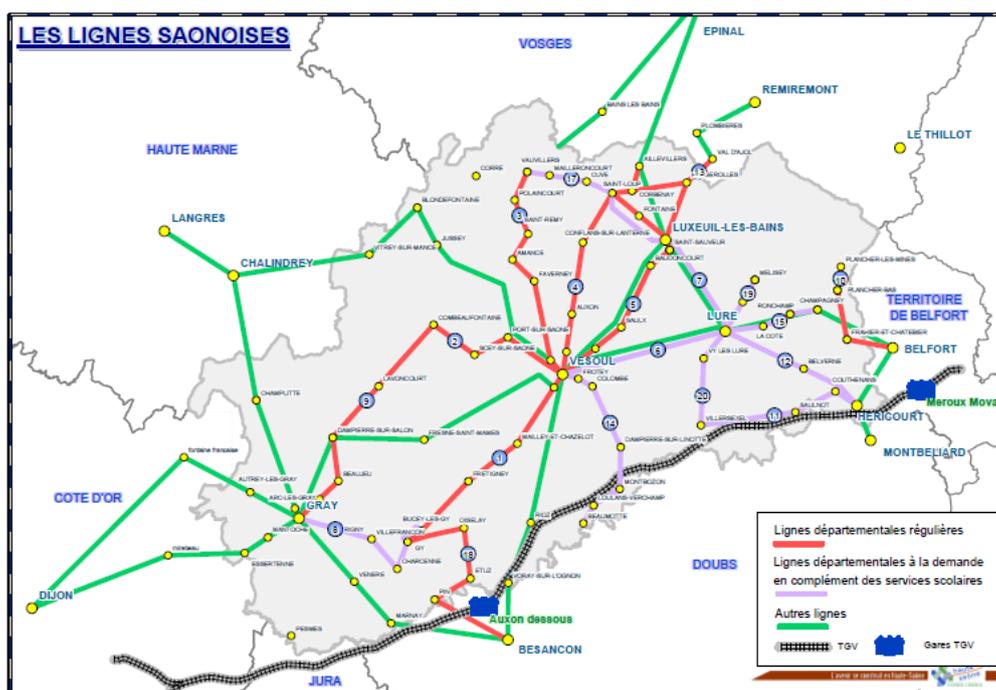
Carte n°2 : Les lignes du réseau Mobidoubs

Le réseau Mobidoubs s'articule autour de 4 lignes régulières :

	Lignes	Arrêts desservis
<b>Ligne A</b>	Besançon – Pontarlier via Ornans	19
<b>Ligne A Express</b>	Besançon – Pontarlier en direct via Nods	11
<b>Ligne B</b>	Besançon - Quingey	37
<b>Ligne C</b>	Pontarlier – Montbéliard via Morteau et Maîche	8

Tableau n°3 : Liste des lignes du réseau Mobidoubs

## DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE : RESEAU LES LIGNES SAONOISES



Carte n°3: Les lignes du réseau les lignes Saônoises

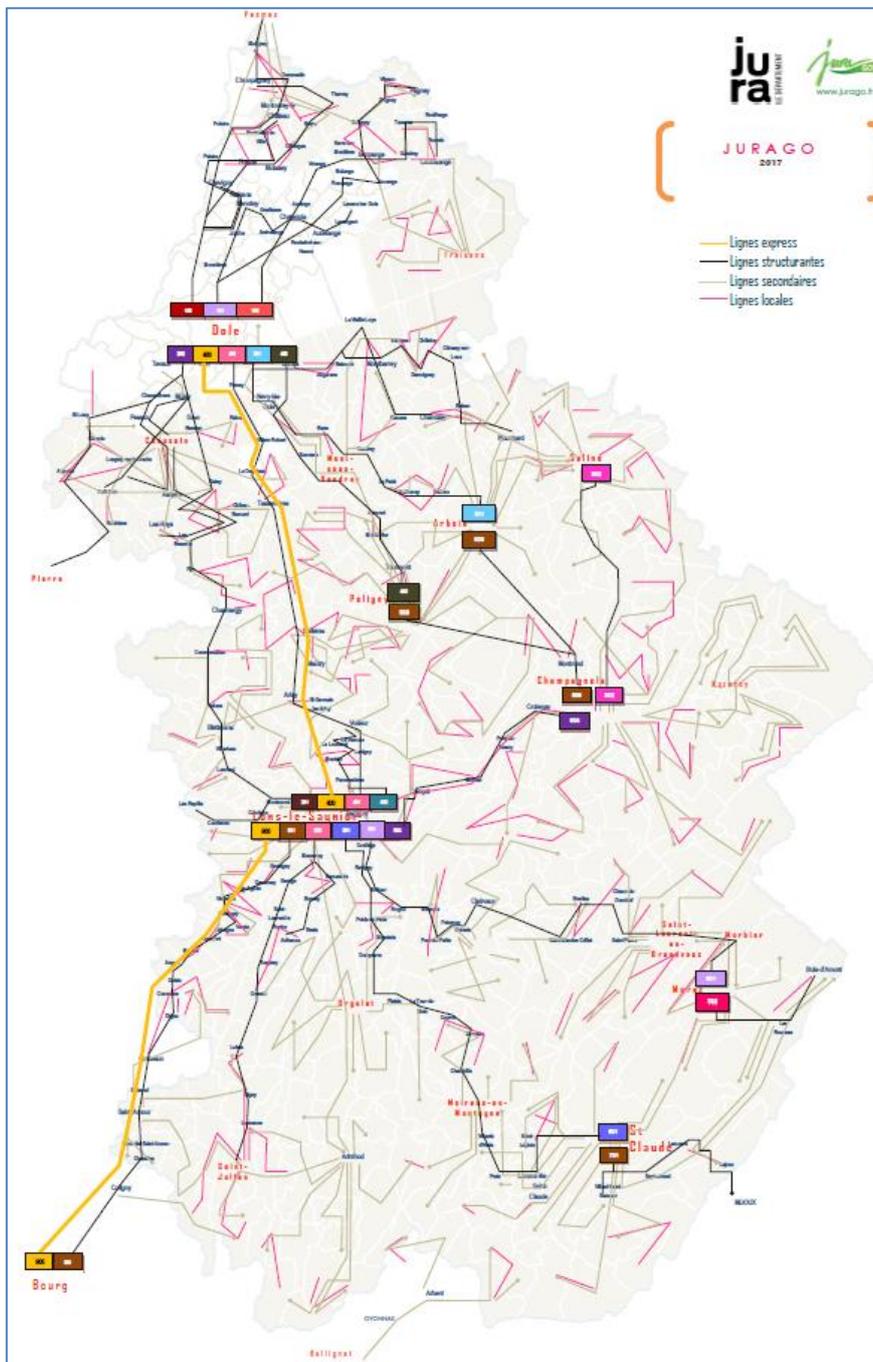
Le réseau des lignes Saônoises s'articule autour de 19 lignes :

- De 9 lignes journalières qui fonctionnent toute l'année.
- De 10 lignes de transports à la demande (TAD) sur réservation des voyageurs.

	Lignes	Arrêts desservis
<b>LIGNES JOURNALIERES</b>	Vesoul – Gy	18
	Combeaufontaine – Vesoul	15
	Vauvillers - vesoul	16
	Fougerolles - vesoul	19
	St Loup – Luxeuil - Vesoul	23
	Combeaufontaine – Gray	21
	Plancher les mines - Belfort	21
	Luxeuil – Remiremont	14
	Gy – Besançon	17
<b>LIGNES TAD</b>	Vesoul – Lure	9
	Lure – Luxeuil	12
	Bucey les Gy – Gray	9
	Héricourt - Villersexel	14
	Héricourt – Lure	5
	Aubertans – Vesoul	18
	Lure – Champagney	13
	Vauvillers - Luxeuil	11
	Melisey – Lure	6
	Villersexel – Lure	10

Tableau n°4: Liste des lignes Saônoises

## DEPARTEMENT DU JURA : RESEAU JURAGO



Carte n°4: Les lignes du réseau Jurago

Depuis septembre 2009, le réseau Jurago est ouvert à tous et non plus uniquement aux scolaires. Le Jurago s'articule autour de 303 lignes :

- 18 lignes structurantes
- 146 lignes secondaires
- 137 lignes locales
- 2 lignes express Lons-Dole

## **b. Description du matériel roulant routier**

Les tableaux joints en annexe 3 indiquent les principales caractéristiques du matériel roulant (MR) routier utilisé sur les différentes lignes routières de la Région. On constate ainsi, que la grande majorité **des cars utilisés sont accessibles aux PMR**. Les cars assurant la desserte Livéo sont accessibles depuis décembre 2011 et la majorité de ceux assurant la desserte TER depuis 2013.

En situation d'exploitation, toutes les lignes régulières sont desservies par du matériel roulant systématiquement accessible. Seuls les doubléments de ligne (en substitution ferroviaire ou complément) peuvent être desservis par du MR moins accessible.

## **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 Franche-Comté desservent :

- 4 départements,
- 750 arrêts routiers hors transport urbain et scolaire (130 arrêts régionaux et 620 arrêts départementaux)

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

En ce qui concerne 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.

Bien que des lignes soient assurées 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.

On constate une disparité selon les territoires. Le département du Jura est apparu plus en avance sur l'aménagement, l'accessibilité et la sécurité de ces arrêts routiers tandis que le département de Haute-Saône est plus en retard. Ce sont ces constats qui ont 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 4 et 5, figurent les comptes rendus des différents comités de suivi et comités de concertation ayant eu lieu depuis septembre 2015.

### 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 et Livéo s'est faite lors de l'élaboration du SDA Ad'AP 2015. Ce présent document, faisant office d'actualisation, a permis d'une part de réactualiser cette première liste et d'autre part d'intégrer les arrêts routiers des lignes régulières départementales transférées à la Région depuis le 1 janvier 2017.

La liste des lignes TER ainsi que les arrêts géolocalisés étaient existants. 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'autres 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 **169 arrêts routiers qui ont été identifiés comme prioritaires sur le périmètre Franche-Comté.**

Département	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires
25 - Doubs	105	43
39 - Jura	400	72
70 - Haute-Saône	240	52
90 - Territoire de Belfort	5	2
<b>TOTAL:</b>	<b>750</b>	<b>169</b>

**Tableau n°5 : Répartition des points d'arrêt routiers par département**

Ils sont répartis selon les critères suivant :

Critère de priorité	Nombre d'arrêts prioritaires
1000 habitants	35
Plusieurs lignes	55
Plusieurs lignes + Pôle d'échange	8
Plusieurs lignes + Pôle d'échange + Pôle générateur de déplacement	9
Plusieurs lignes + Pôle générateur de déplacement	33
Pôle d'échange	1
Pôle d'échange + Pôle générateur de déplacement	2
Pôle générateur de déplacement	22
Par dérogation	4
<b>TOTAL:</b>	<b>169</b>

**Tableau n°6 : 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.
  - o 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 les autorités organisatrices de la mobilité des grandes villes (Lons-le-Saunier, Vesoul, Gray, le Grand Dole, le Grand Besançon) afin de leur demander confirmation des arrêts communs et de l'identification des chefs de file.

Sur les 169 arrêts routiers prioritaires, **105 sont sous chef de file Région**.

Département	Nbre d'arrêt total	Nbre d'arrêts prioritaires	Nbre d'arrêt prioritaires sous-chef de file Région	Nbre d'arrêts prioritaires sous-chef de file Autre
25 - Doubs	105	43	21	22
39 - Jura	400	72	42	30
70 - Haute-Saône	240	52	40	12
90 - Territoire de Belfort	5	2	2	0
<b>TOTAL:</b>	<b>750</b>	<b>169</b>	<b>105</b>	<b>64</b>

Tableau n°7: Répartition des chefs de file par département

#### iv. Liste des points d'arrêt routiers prioritaires

A noter que sur les 105 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région, **45 sont anciennement des arrêts routiers régionaux** et **60 sont des arrêts issus du transfert des départements à la Région**.

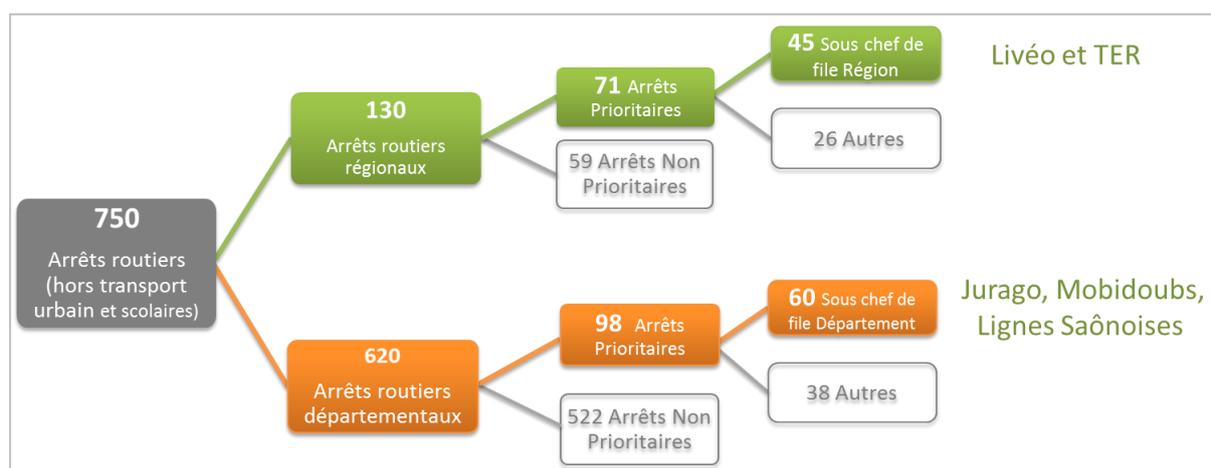


Figure n°2: Arrêts routier prioritaires transférés des Départements à la Région

Dans le tableau qui suit, vous trouverez la liste détaillée des arrêts routiers prioritaires avec identification des chefs de file.

**POUR LE DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT :**

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT (90)	BELFORT	Lycée Follereau	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Region BFC	Commune	Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement

**Tableau n°8 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Territoire de Belfort**

**POUR LE DEPARTEMENT DU DOUBS :**

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE	
DEPARTEMENT DU DOUBS (25)	<b>ARC ET SENANS</b>	Arc et Senans	Region BFC	Département	Plusieurs lignes	
	<b>AVOUDREY</b>	Avoudrey	Region BFC	Proposition sur voirie Départementale	Pôle générateur de déplacement	
	<b>BESANCON</b>		Temis	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
			Campus	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
			Centre St Pierre	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
			Chamars	CAGB	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
			IUT	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
			Justices	CAGB	Commune	Plusieurs lignes
			Leclerc/Voirin	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
			Micropolis	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
			Mouillere	CAGB	Commune SNCF	Plusieurs lignes
			Rivotte	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
			Viotte	Ville Besançon	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		<b>DEVECEY</b>	Devecey Centre Commercial	CAGB	Département	Plusieurs lignes
	<b>DOUBS</b>	Mairie	Ville de Pontarlier	Département	1000 habitants	
	<b>ECOLE-VALENTIN</b>	Dunand	CAGB	Département	1000 habitants	
	<b>ETALANS</b>	Etalans Rond Point Croix de Pierre	Region BFC	Département	1000 habitants	
	<b>FRASNE</b>	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange	
	<b>GILLEY</b>	Gilley	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement	
	<b>GRAND COMBE CHATELEU</b>	Pont de la Roche	Region BFC	Département	1000 habitants	
<b>JOUGNE</b>	Champs aux Dames	Region BFC	Etat ou Commune	1000 habitants		

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU DOUBS (25)	LE RUSSEY	Le Russey	Region BFC	Département	1000 habitants
	LE VALDAHON	SNCF	Region BFC	SNCF	Pôle générateur de déplacement
	LES AUXONS	Besançon Franche Comté TGV	Region BFC	Commune	Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	LES FINS	Les Fins	Region BFC	Commune	1000 habitants
	MAICHE	Maiche	Region BFC	Commune	1000 habitants
	MAMIROLLE	Mamirolle	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MATHAY	Arrêt de la plaine	Pays Montbéliard Acropole	Département	Plusieurs lignes
	MONTBELIARD	Acropole	PMA	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	MORRE	Morre	CAGB	Commune	Plusieurs lignes
	MORTEAU	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	NODS	Nods (Bifurcation)	Region BFC	Département	1000 habitants
	ORNANS	Place Courbet	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	PONT DE ROIDE VERMONDANS	Poste	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	PONTARLIER	Gare SNCF	Agglomération Pontarlier	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Pontarlier Longennes	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
		Lycée Professionnel Toussaint Louverture	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Lycée Xavier Marmier	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Paix	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
		Saint Pierre	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
	QUINGEY	Maison de retraite	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
SAONE	Saône	CAGB	SNCF	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
TARCENAY	Abribus	Region BFC	Département	1000 habitants	

Tableau n°9 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Doubs

**POUR LE DEPARTEMENT DU JURA :**

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	AMANGE	Ecole	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	ARBOIS	Pasteur/ La Foule	Région BFC	S1: Commune S2: Département	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Région BFC	S1: département S2: Commune	Plusieurs lignes
	ARLAY	La Gravière	Région BFC	Département	1000 habitants
	ASNANS BEAUVOISIN	Chemin de la Croze	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	BEAUFORT	Route Nationale	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	BLETTERANS	Champ de Foire	Région BFC	Département	1000 habitants
	CHAMPAGNOLE	Collège Louataux	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		PEV	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Place Prost Chalet	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		SNCF	Région BFC	SNCF	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CHAMPDIVERS	Rue du Finage	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	CHAUSSIN	Gendarmerie	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CLAIRVAUX LES LACS	Mairie	Région BFC	Commune	1000 habitants
	COURLAOUX	Rue du Monument	Région BFC	Département	1000 habitants
	COUSANCE	Place	Région BFC	Commune	1000 habitants
	CRANCOT	Village	Région BFC	Commune	Par dérogation
	LE DESCHAUX	Salle des Fêtes	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
		CES Ledoux	Grand Dole	Commune	Plusieurs lignes
	DOLE	Duhamel	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare routière	Grand Dole	Commune + SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Visitation	Grand Dole	Commune	Pôle générateur de déplacement
		GEVRY	Centre	Grand Dole	Département
	LAVANGEOT	Ecole Village	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	LAVANS LES DOLE	Place du Présot	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	LAVANS LES ST CLAUDE	Eglise	Région BFC	département	1000 habitants

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	LONS LE SAUNIER	Avenue de la	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
		Avenue Jean Moulin	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Avenue Thurel	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lycée Jean Michel	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée Montciel	Lons le saunier	Département	Plusieurs lignes
		Place de Verdun	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Lons le Saunier	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		St Exupéry	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
	MALANGE	Mairie Ecole	Grand Dole	Département	Pôle générateur de déplacement
	MENOTEY	Bifurcation	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
		Poste	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	MOIRANS EN MONTAGNE	Poste	Région BFC	Département	1000 habitants
	MONT SOUS VAUDREY	Ecole	Région BFC	Commune	Par dérogation
	MONTAIN	Montain	Région BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MONTMOROT	Avenue Maillot	Région BFC	Département	1000 habitants
	MORBIER	Mairie-Eglise / RN5	Région BFC	Etat	Plusieurs lignes
	MOREZ	Place Eglise	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		SNCF	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
	MOUCHARD	Mairie	Région BFC	Commune	Par dérogation
		SNCF	Région BFC	SNCF	Plusieurs lignes
	NEVY LES DOLE	Place Bascule	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	ORGELET	Salle Polyvalente	Région BFC	Département	1000 habitants
	PARCEY	Centre	Région BFC	Commune	Par dérogation
	PERRIGNY	Condamine	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	PETIT NOIR	Eglise	Région BFC	Département	1000 habitants
	POLIGNY	Champ De Foire	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		Les Charmilles	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	RAINANS	Centre	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	REVIGNY	Village	Région BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	ROMANGE	Centre	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
ST AMOUR	Gendarmerie	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes	

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	ST CLAUDE	Cathédrale	Ville de Saint	Commune	Plusieurs lignes
		Faubourg	Ville de Saint Claude	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Froidurot	Ville de Saint Claude	Département	Pôle générateur de déplacement
		Lycée Pré St Sauveur	Ville de Saint Claude	Commune	Plusieurs lignes
		Pont Cimetière	Ville de Saint Claude	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Saint Hubert	Ville de Saint Claude	Département	Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Ville de Saint Claude	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Ville	Ville de Saint	Département	Plusieurs lignes
	ST LAURENT EN GRANDVAUX	Gare SNCF	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	SALINS LES BAINS	Rond Point Gare	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Salins Les Salines	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	SELLIERES	Poste	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	SOUVANS	Poste	Région BFC	Etat	Plusieurs lignes
	TASSENIERES	RD475	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	VOITEUR	Voiteur Village / Voiteur Mairie	Région BFC	Département	Plusieurs lignes

Tableau n°10 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Jura

**POUR LE DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE :**

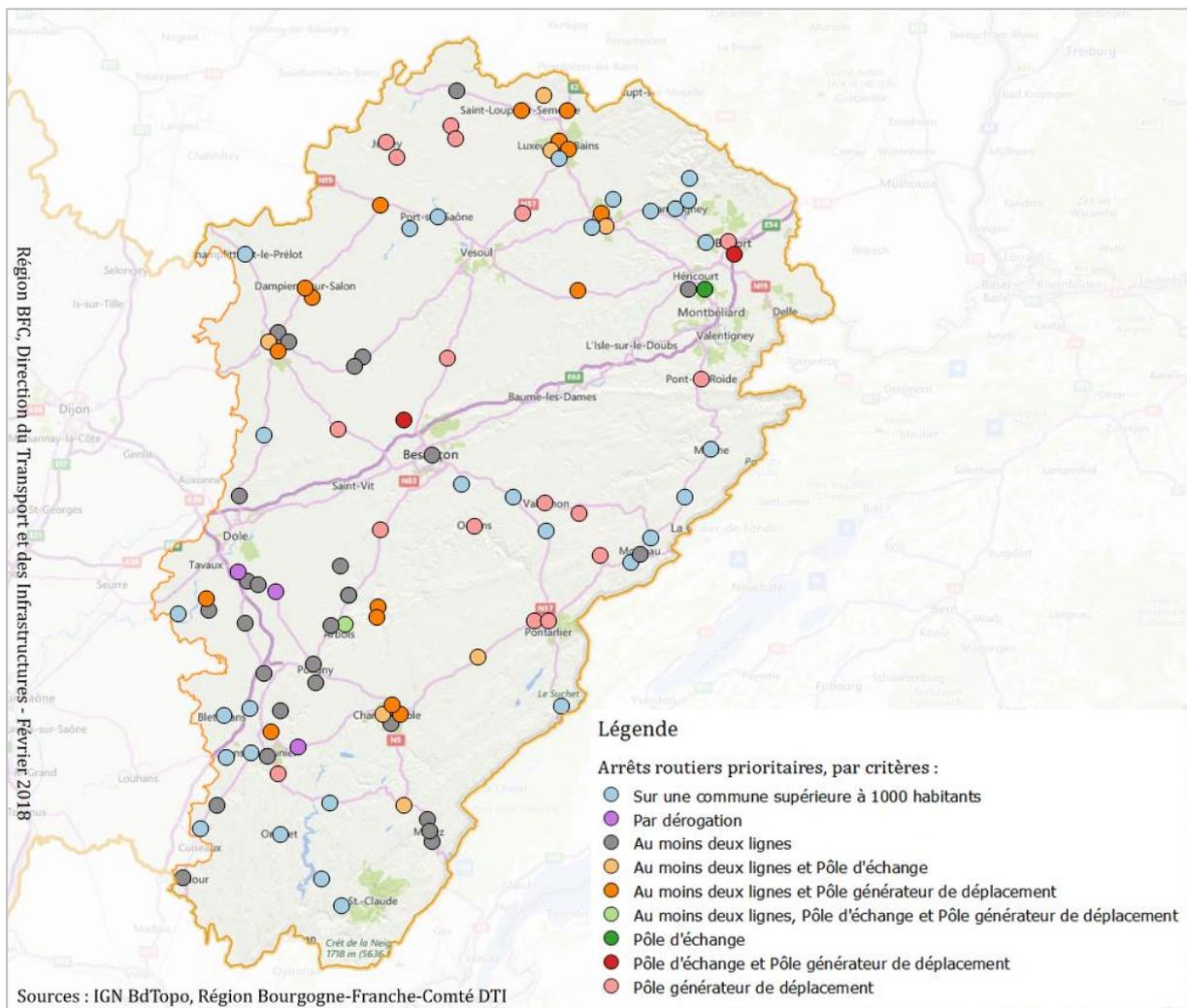
DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
<b>DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)</b>	<b>AILLEVILLERS</b>	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	<b>ARC LES GRAY</b>	La Croisée	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	<b>AUTET</b>	Village	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>BUCEY LES GY</b>	Place	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	<b>CHALONVILLARS</b>	Fontaine	Region BFC	Département	1000 habitants
	<b>CHAMPAGNEY</b>	SNCF	Region BFC	Département	1000 habitants
	<b>CHAMPLITTE</b>	Champlitte Château	Region BFC	Département	1000 habitants
	<b>COMBEAUFONTAINE</b>	Rue du Moulin	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>DAMPIERRE SUR SALON</b>	Pharmacie	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>FOUGEROLLES</b>	Place De Gaulle	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>GEVIGNEY</b>	Gevigney	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	<b>GRAY</b>	Routière	Ville de Gray	Département	Plusieurs lignes
		Les Tilleuls	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
		Place Boichut	Ville de Gray	Commune	Pôle générateur de déplacement
		ZAC Sud	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>ARC LES GRAY</b>	Gray SNCF	Region BFC	Département SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	<b>GY</b>	Place	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	<b>HERICOURT</b>	Gare SNCF	Region BFC	Département	Pôle d'échange
		Place Brossolette	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	<b>JUSSEY</b>	Ville	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	<b>LURE</b>	Les Sources	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lure SNCF	Region BFC	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	<b>LUXEUIL LES BAINS</b>	Hopital	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Rue Jules Adler	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Region BFC	Département SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)	MAGNY VERNOIS	Monument	Region BFC	Département	1000 habitants
	MARNAY	Place	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	NOIDANS LES VESOUL	Noidans Les Vesoul	Communauté d'agglomération	Département	1000 habitants
	PESMES	Place	Region BFC	Commune	1000 habitants
	PLANCHER BAS	Croisée Belfort	Region BFC	Département	1000 habitants
	PLANCHER LES MINES	Place Mairie	Region BFC	Département	1000 habitants
	POLAINCOURT ET CLAIREFONTAINE	Clairefontaine	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	PORT SUR SAONE	Place Libération	Region BFC	Commune ou Etat	1000 habitants
	PUSEY	Pusey	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	1000 habitants
	RIOZ	perception	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	RONCHAMP	Centre / Mairie	Region BFC	Etat	1000 habitants
	ST LOUP SUR SEMOUSE	Place Jacquez	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ST SAUVEUR	St Sauveur	Region BFC	Commune	1000 habitants
	SAULX	Centre	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
	SCEY SUR SAONE ET ST ALBIN	Mairie	Region BFC	Département	1000 habitants
	ST GERMAIN	Restaurant	Region BFC	Département	1000 habitants
	ST REMY	Mairie	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
VAIVRE	Vaivre	Communauté d'agglomération	Département	1000 habitants	
VAUVILLERS	Centre	Region BFC	Département	Plusieurs lignes	

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
<b>DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)</b>	<b>VESOUL</b>	Aristide Briand	Communauté d'agglomération de Vesoul	Etat	Plusieurs lignes
		Brel	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes
		Gare routière et pôle multimodal	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Les Allées VBus	Communauté d'agglomération de Vesoul	Département	Plusieurs lignes
		Lycée Belin	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lycée Des Haberges	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		République (ancien Vesoul Place Renet)	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>VILLERSEXEL</b>	Rue du Trou au Loup	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement

**Tableau n°11 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Haute-Saône**

Une répartition géographique des arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région :



Carte n°5 : Les points d'arrêt routiers prioritaires sur le périmètre Franche-Comté

### 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 précise « 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 12 arrêts routiers prioritaires dont 10 sous chef de file Région qui ont été identifiés en Impossibilité Technique Avérée (ITA).

Cas d'ITA	Nombre
Dimensions	5
Pente	3
Dimensions + coût	2
<b>Total</b>	<b>10</b>

**Tableau n°12: Répartition des ITA par types de motifs**

Cas d'ITA	Nombre
25-Doubs	0
39-Jura	5
70-Haute-Saône	4
90-Territoire de Belfort	1
<b>Total</b>	<b>10</b>

**Tableau n°13: Répartition des ITA par département**

Sur les 10 Impossibilités Techniques avérées que l'étude de la Région a pu identifier comprends :

- 6 arrêts routiers avec demande de dérogation pour les deux sens de circulation.
- 4 arrêts routiers avec demande de dérogation pour un seul sens de circulation. L'arrêt sens A faisant l'objet d'une demande de dérogation sera traité avec un transport de substitution tandis que l'arrêt sens B sera mis en accessibilité.

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNE IMPACTEE	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	ARBOIS SNCF	Ex-Jurago: 313, 316, 324. Ex-TER: Mouchard - Lons Le saunier	Sens 1 :Quai et voirie trop étroits pour élargissement.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution, assistance humaine.	Arbois Pasteur/Arbois La foule	
	MORBIER RN5 / Mairie Eglise	Ex-Jurago: Lignes 601 et 624 Ex-TER: Dole <-> St Claude	Pente de 6 à 7%	Transport de substitution, assistance humaine. Modification de la desserte prévue Sda'Adap sur ex-ligne Jurago.	Morez Place Eglise Saint Laurent en Grandvaux Gare SNCF	
	MOREZ SNCF	Ex-Jurago: Lignes 731, 601, 702 Ex-TER: Dole <-> St Claude	Aménagement impossible (voirie de sortie de pompier).	Transport de substitution, assistance humaine. Mutualisation avec l'arrêt Morez Place Eglise, modification de la desserte prévue Sda'Adap.	Morez Place Eglise	
	POLIGNY Champ De Foire	Ex-TER: Lons le Saunier - Mouchard// Ex-Jurago: lignes 329, 403 et 508	Aménagement d'un quai accessible impossible - emprise foncière.	Aménagement d'un autre quai, modification de la desserte prévue Sda'Adap.	Poligny les Charmilles Poligny le vigneron	
	TASSENIERES RD475	Ex-Jurago : lignes 400 et 401	Pente supérieure à 7%	Transport de substitution, assistance humaine.	Sellière Poste Le Deschaux Salles des fêtes	

Tableau n°14: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département du Jura

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNE IMPACTEE	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DE HAUTE SAONE (70)	CHAMPLITTE CHÂTEAU	Ex-TER: GRAY - CULMONT CHALINDREY	Sens 2 : Obstacle sur cheminement piéton: le passage est réduit à 40 cm au droit de l'escalier.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps.  Transport de substitution, assistance humaine.	Arc les Gray la Croisée.	
	DAMPIERRE SUR SALON	Ex-TER: Gray - Vesoul Ex-Lignes Saonoises: Ligne 9	Sens 2 : Voirie trop étroite et emprise foncière limitée pour élargissement du quai.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps.  Transport de substitution, assistance humaine.	Autet Village	
	SAINT SAUVEUR	Ex-Les Lignes Saônoises: 5 et 7 Ex-TER: LUXEUIL-LES-BAINS <-> VESOUL Luxeuil le bus: une seule ligne	Largeur de quai non conforme. Problèmes de sécurité au niveau de l'entrée des riverains / commerces. Problème emprise foncière	Transport de substitution, assistance humaine.	Luxeuil Gare SNCF  Luxeuil Rue Jules Adler	
	ST REMY Mairie	Ex-Les Lignes Saônoises: Ligne 3 (régulière)	Pente supérieure à 5%	Transport de substitution. Aménagement d'un arrêt dans l'hôpital.	47,8344456	

Tableau n°15: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département de Haute-Saône

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNE IMPACTEE	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT (90)	<b>BELFORT Lycée Follereau</b>	Ex-TER: Belfort<-> Aillevillers Ex-Lignes Soanoises :10	Sens 1 : Pente supérieure à 5%	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps.  Transport de substitution, assistance humaine.	Belfort Gare SNCF  Challonvillars Fontaine	

**Tableau n°16: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département du Territoire de Belfort**

### **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 la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Région Grand Est.

Dans ces cas particuliers, 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 bien que la Région ait identifié des arrêts dont elle est chef de file.

## PARTIE II. Fiches actions

Tout comme dans le SDAP de l'ancienne Région Franche-Comté de 2008, des fiches actions thématiques viennent définir la méthodologie employée pour la mise en accessibilité du réseau régional de transport routier de la Région Bourgogne Franche-Comté. Chaque fiche complète celles élaborés lors du SDA Ad'AP adopté en 2015. Elles décrivent les objectifs, les mesures à mettre en place, les modalités de mise en œuvre, le coût, le calendrier.

Les fiches actions du présent SDA Ad'AP routier complètent les fiches thématiques présentées dans le cadre du SDA Ad'AP approuvé en avril 2016. Ne sont pas reprises les fiches 1 et 3.1 qui concernent exclusivement le volet ferroviaire.

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.**

**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 à 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** non accessible (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 / Livéo

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 Mobidoubs et Lignes Saônoises

Aucun dispositif.

3- Ex lignes Jurago

Un transport à la demande, appelé « Jura Easy Go », a été mis en place sur le périmètre du Jura et permet de recevoir un fauteuil roulant. Le transporteur vient chercher la personne ayant effectué une réservation au plus près de son lieu de domicile pour l'emmener dans le village le plus proche.

Vous trouverez ci-dessous la plaquette de présentation du service.

**c'est si simple !**

Keolis

**Jura GO easy**

**Qu'est-ce que le transport à la demande ?**  
C'est un transport collectif en petits véhicules 7 places pouvant recevoir un fauteuil roulant. Le conducteur vient vous chercher au plus près de votre domicile pour vous emmener dans le bourg le plus proche.

Que ce soit pour vos rendez-vous médicaux, vos loisirs, vos achats, vos courses, vos démarches administratives... le transport à la demande, c'est si simple !

Fréquence: **2 fois** par semaine  
Durée min.: **2 heures** sur place  
Prix trajet: **2€** (C.A. inclus)  
Ticket en vente à bord  
Service accessible

**Quoi faire ?**

**à Saint-Amour**

- La Poste
- Cafés/Restaurants
- Cafés
- Commerces
- Médiathèque
- Pharmacie
- Maison médicale

**à Cousance**

- Marché du samedi
- Restaurants/Cafés
- Commerces
- Pharmacie
- Maison médicale

**le transport à la demande dans le Jura, c'est si simple**

Une innovation signée JuraGO

Près de **500** communes jurassiennes concernées dans les différents communautés de communes

Renseignements : [www.jurago.fr](http://www.jurago.fr)  
**0 809 400 113**

**le transport à la demande**

Destinations  
> Saint-Amour  
> Cousance

**Mon transport liberté !**

RÉGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE

### Mesures à mettre en place :

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** 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: mise en place de bande podotactile.

Les actions concernant la mise en place de ce service dédiés 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.
- 4- **Déploiement du service.**

**Coût**

Non évalué

**Calendrier de mise en œuvre**

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

2019 – 2022 : Déploiement du transport de substitution sur les 10 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 affectés 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 3 indiquent les principales caractéristiques du matériel roulant routier utilisé sur les différentes lignes routières de la Région.

#### 1- Ex Lignes TER et Livéo

Le matériel roulant routier assurant les liaisons Livéo est accessible depuis décembre 2011 et celui assurant les liaisons TER l'est depuis janvier 2013 pour une grande majorité et depuis janvier 2014 pour la totalité du parc.

Seuls, les cars dits de « doublage » ne sont pas accessibles. Ce sont des cars qui viennent en renfort, lors de période de pointe et qui sont principalement destinés à du transport scolaire.

Lors du renouvellement des marchés et des délégations de service public, le même niveau d'exigence en termes d'accessibilité sera demandé aux différents transporteurs retenus.

#### 2- Ex Lignes Saônoises

Les marchés des ex lignes Saônoises précisent dans leur article 2.2.6 accessibilité des véhicules que « *Le titulaire organisera l'accessibilité de son matériel roulant aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, conformément aux dispositions de l'article 45 II 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, et du décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.* »

Il sera demandé aux entreprises de respecter scrupuleusement cet article.

#### 3- Ex Lignes Jurago

Conformément à la nouvelle DSP signé en août 2016, le matériel roulant routier assurant les liaisons des anciennes lignes Jurago est accessible depuis début 2017.

#### 4- Ex Lignes Mobidoubs

Ligne A : Conformément à l'article L.1112-3 du Code des Transports et complété par l'ordonnance de septembre 2024, le délégataire est dans l'obligation d'organiser l'accessibilité de son matériel roulant aux personnes handicapés ou dont la mobilité est réduite. Par ailleurs, tout matériel roulant acquis lors du renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible. De ce fait, l'Autorité délégante exige que l'ensemble du matériel roulant affectés aux lignes routières conventionné soit accessible aux personnes handicapés ou à mobilité réduite, et ce, dès la mise en œuvre de la convention de délégation de service, à savoir au 1<sup>er</sup> septembre 2016.

Ligne B : Les véhicules sont pré-équipés PMR : prise en charge des personnes à mobilité réduite (sauf fauteuil roulant électrique) par le conducteur qui plie le fauteuil roulant et le monte dans le véhicule.

Ligne C : Les véhicules affectés à cette ligne sont équipés depuis le 1 janvier 2017.

#### **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, les 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](http://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 et dorénavant Franche-Comté.

- Site internet (SIM)

Le système d'information multimodale 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 le territoire franc-comtois, sur le 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.

### **Mesures à mettre en place**

- Déploiement total de Mobigo sur le périmètre Franche-Comtois. Les Ex lignes départementales (Jurago, Mobidoubs et Lignes Saônoises) sont d'ores et déjà intégrées mais la concertation avec l'ensemble des autres AOT est en cours d'élaboration et devrait prendre fin en 2018 pour une intégration dans Mobigo pour début 2019.

- 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.

- La partie éditoriale de la rubrique « accessibilité des transports » sera complétée, pour les réseaux manquants.

- 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 routier).

### **Dispositif existant**

- Information aux points d'arrêts :

Sur l'ensemble des points d'arrêt routiers du réseau régional, tous ne sont pas signalés avec un totem et donc identifiables. 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'utilisateur 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 : 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, des 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 2022.

- 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 Livéo

Thèmes	Réalizations
Prise en charge de toutes les formes de handicap et relations commerciales	<p><b>Formation à la prise en charge de toutes les formes de handicap :</b>  une formation alliant théorie et mise en situation  &gt; concerne tous les personnels en contact* (* agents de conduite, agents de vérification de titre, agents de médiation et de prévention, conseillers et téléconseillers (point de vente, centre d'appel), agents et encadrement d'exploitation, encadrement commercial)  &gt; <i>15 conducteurs de l'équipe Livéo déjà formés (recyclage à prévoir)</i></p> <p><b>Objectifs et Thèmes</b>  - connaître 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 proposées :  &gt; <i>état de cécité et de mal voyance : apprentissage du guidage, déplacement dans le milieu urbain, à bord d'un car ...</i>  &gt; <i>déplacement en fauteuil : connaissance des différents types de fauteuil, approche des techniques de déplacement en fauteuil roulant, déplacement sur un trottoir, déplacement sur une ligne de car accessible.</i>  - conseils sur les conduites à tenir : comment détecter une personne fragile, comment bien la prendre en charge, quel vocabulaire utiliser, quelle attitude adopter, comment aider un handicapé moteur, quelle procédure d'urgence appliquer en cas de problème...</p> <p>A venir en 2016: la diffusion à chaque conducteur d'un guide spécifique avec des conseils d'accueil</p>
Accueil à la boutique Mobilignes	Une conseillère de vente sur 2 déjà formée au langage des signes
Accueil à bord	Une équipe de 20 conducteurs dédiés aux lignes Livéo
Accueil à bord des personnes en fauteuil roulant	Formation de tous les conducteurs de l'équipe Livéo au maniement des rampes d'accès
Style de conduite souple, sans à-coups, élément essentiel de confort pour les personnes sensibles et fragiles.	<p><b>Formation des conducteurs à la conduite souple</b>  &gt; <i>tous les conducteurs formés (formation initiale)</i></p> <p><b>Principaux conseil</b>  - regarder loin pour anticiper au maximum les carrefours, la présence d'autres utilisateurs de la voirie, le cycle des feux...  - avant un arrêt prévisible, décélérer progressivement en profitant au maximum de la lancée du véhicule. Arriver aux arrêts avec souplesse et fluidité  - adopter une conduite sans à-coup : éviter les freinages brusques, accélérer progressivement et doucement  - quitter l'arrêt une fois que les voyageurs sont installés, notamment les personnes les plus fragiles  - aborder les ronds-points ou une voirie dégradée à faible vitesse et en maîtrisant la trajectoire  - s'arrêter le plus près possible du trottoir  - donner la priorité aux personnes à mobilité réduite à l'embarquement  - prendre en compte la personne, de façon adaptée à son handicap mais sans stigmatiser</p>
Accueil des personnes en fauteuil roulant dans les gares	Partenariat avec SNCF
Accompagnement personnalisé des conducteurs	<p>- des audits de conduite, réalisés par les tuteurs et le formateur tout au long de la formation d'intégration, puis par le formateur et le responsable de centre  - Les entretiens annuels individuels permettent d'éclairer tel ou tel point à la demande d'un agent dans un cadre personnalisé et individualisé avec son manager.</p>

### 3- Ex lignes Jurago – voir annexe 6

La formation concernant l'accueil des personnes à mobilité réduite a déjà été en partie prise en compte par les transporteurs qui ont mis en place des plans de formation.

### 4- Ex lignes Mobidoubs – voir annexe 7

Ligne A : Formation du personnel comprise dans le marché.

Ligne B et C : Aucune formation du personnel n'est prévue dans les marchés qui arriveront à échéance fin 2018.

### 5- Ex lignes saônoises

Les marchés ne font pas mention de formations spécifiques pour l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap.

## **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 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 :**

Connaître 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**

2022 : objectif de 100% du personnel formé.

## 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 TER 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 liés 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 Franche-Comté sont composés de **340 lignes** :

- 14 lignes TER / Livéo : 6 lignes régulières mixtes et 8 lignes régulières
- Anciennement les départements
  - Mobidoubs : 4 lignes régulières
  - Les lignes Saônoises : 9 lignes journalières et 10 lignes sur réservation
  - Jurago : 303 lignes dont 18 lignes structurantes, 146 lignes secondaires, 137 lignes locales et 2 lignes express Lons-Dole

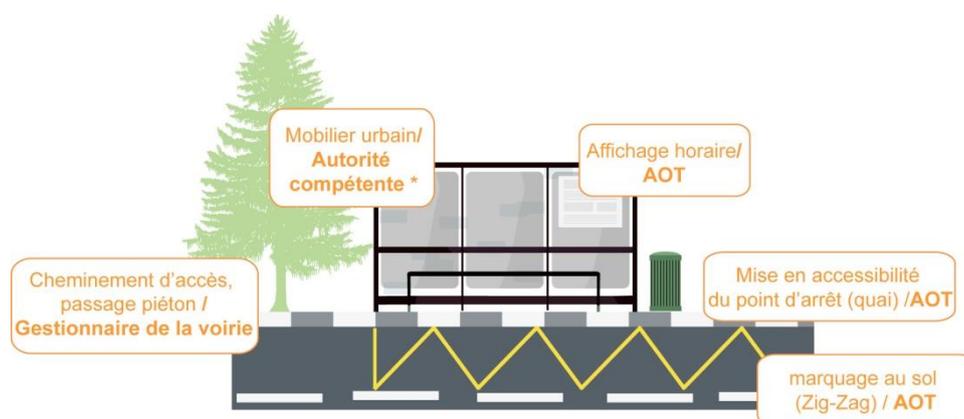
Les services routiers de la Région comprennent **750 arrêts routiers** (hors transport urbain et scolaire) qui desservent près de 414 communes du territoire franc-comtois : une desserte fine du territoire (plusieurs arrêts dans une même commune) et souvent mutualiser avec une autre AOT. Certains arrêts 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 1.

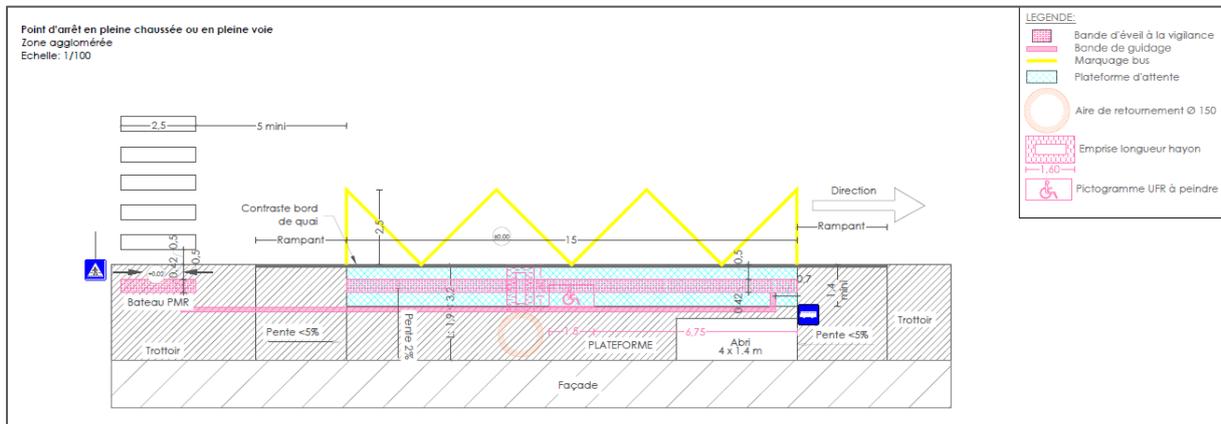


Figure n°3 : Exemple d'un arrêt routier type situé en pleine voie

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 identification 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 **105 arrêts routiers prioritaires** de Franche-Comté est estimé à **2.65 M€ HT dont 0,4 M€ d'étude** et selon la déclinaison suivante :

	1 <sup>ère</sup> période		2 <sup>ème</sup> période			TOTAUX
	2018	2019	2020	2021	2022	
Coût estimatif arrêts routiers prioritaires	50 k€	850 k€	930 k€	820 k€	Année blanche	2 650 k€ HT
	900 k€ HT		1 750 k€ HT			

Tableau n°17 : 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 Territoriale du Doubs, Jura et Haute-Saône.

Année prévisionnelle de réalisation		Périmètres
1 <sup>ère</sup> période	2016-2017	1- Actualisation 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- Réalisation des arrêts ne nécessitant pas de travaux de voirie, et dont la Région peut gérer les travaux en direct 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2019
	2019	1- Réalisation des travaux des arrêts routiers se situant <b>en Haute Saône</b> . Suite aux visites, ces arrêts révèlent des problèmes de sécurité et apparaissent moins accessibles que le reste du périmètre Franche Comté ; 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2020
2 <sup>ème</sup> période	2020	1- Réalisation des travaux des derniers arrêts en <b>Haute Saône puis du Doubs ainsi que certains arrêts situés dans le Jura (Nord-Ouest)</b> 2- Etudes sur les arrêts routiers prévus en 2021
	2021	1- Réalisation des travaux des arrêts restant dans le <b>Jura</b> . Les arrêts du Jura seront traités en dernier : ils sont plus nombreux mais globalement plus praticables.
	2022	Seront traités tous les arrêts ayant fait l'objet de <b>décalage de calendrier</b>

Tableau n°18 : 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, que cela soit pour le volet ferroviaire ou routier. La programmation a été et va être élaborée :

- En lien avec les autres acteurs en fonction de leur compétence d'intervention :
  - Des Autorités organisatrices des mobilités desservant l'arrêt (Région, AOM)
  - Du gestionnaire de voirie où est implanté l'arrêt : les communes, les communautés d'agglomérations et les Départements pour leur compétence 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. Ce regroupement permet de diminuer les distances entre les arrêts, ce qui optimise les montants des travaux.

La hiérarchisation des arrêts pourra être revue à la marge lors des réunions de suivi technique en lien avec les acteurs (AOT/AOM, communes, gestionnaires de voirie) ou encore lors des réunions de suivi avec les associations d'usagers, ou encore si en cours de période une opportunité permettrait 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 du SDA Ap'AP actualisé et selon les clés de répartition suivantes :

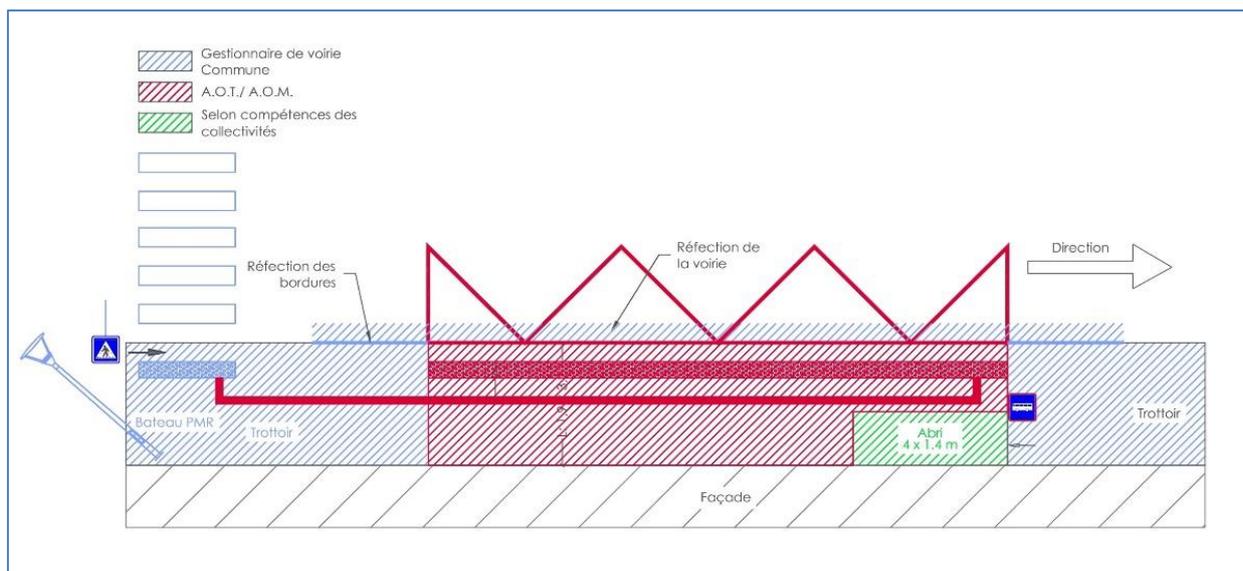


Figure n°4 : Clés de financement d'un arrêt routier prioritaire sous chef de file Région

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 zébra, 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 (2016-2022).

### Première période 2016 - 2019

A noter que les années 2016 et 2017 ont été consacrées à l'actualisation du SDA Ad'AP volet routier.

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
5	Etudes	2018	19	0	19
	Travaux	2018	31	12	19
31	Etudes	2018-2019	115	0	115
	Travaux	2019	735	344	391
<b>TOTAL HT</b>			<b>900</b>	<b>356</b>	<b>544</b>

Tableau n°19 : Programmation financière de la première période 2016 - 2019

Pour la première période, le coût estimatif des études et des travaux pour la mise en accessibilité des 36 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région s'élèverait à 0.900 M€ HT. **La participation régionale serait de 0.544 M€ HT.** S'ajoutera à cela la part qui incombe au gestionnaire de voirie et/ou à la commune d'un montant de 0.356 M€ HT.

### Deuxième période 2019 – 2022

A noter que **2022 est une année blanche afin de palier à un retard éventuel dans les travaux.**

NBRE ARRÊTS ROUTIERS	PHASE	ANNEE	MONTANT TOTAL HT (k€)	PART GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU COMMUNE (k€)	PART AOT (k€)
32	Etudes	2019-2020	142	0	142
	Travaux	2020	788	397	391
31	Etudes	2020-2021	122	0	122
	Travaux	2021	698	333	365
<b>TOTAL HT</b>			<b>1 750</b>	<b>730</b>	<b>1 020</b>

**Tableau n°20 : Programmation financière de la deuxième période (2019 – 2022)**

Pour la deuxième période, le coût estimatif des études et des travaux pour la mise en accessibilité des 63 arrêts routiers prioritaires sous chef de file Région s'élèverait à 1, 750 M€ HT. **La participation régionale serait de 1, 020 M€ HT.** S'ajoutera à cela la part qui incombe au gestionnaire de voirie et/ou à la commune d'un montant de 0, 730 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€ par arrêt physique.

Pour toutes la durée du SDA Ad'AP, le montant total des études et des travaux est estimé à 2.65 M€ dont **1,564 M€ pour la participation régionale** auxquels il faudra ajouter un montant de subvention régionale pour les arrêts routiers prioritaires qui ne sont pas sous chef de file Région.

## 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 cofinanceurs 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, 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 (convocation, ordre du jour et rédaction du compte-rendu) du Comité de concertation.

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, elle :

1. 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. **organise la concertation** : elle recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable et organise 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 1ère année** comprend l'actualisation du SDA Ad'AP routier avec les résultats de l'étude **d'assistance à maîtrise d'ouvrage** : actualisation de la liste des points d'arrêt prioritaires et des chefs de file, le référentiel d'aménagement des points d'arrêt, la programmation des points d'arrêt routiers, les demandes de dérogation et les moyens de substitution associés, les modalités de réalisation, de financement et d'entretien des points d'arrêt routiers.
- 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 Franche-Comté : le Doubs, le Jura, la Haute-Saône et le Territoire de Belfort.

### I. DEPARTEMENT DU DOUBS

#### a. Description des services routiers du Doubs

En 2017, 9 lignes routières desservent dans le département du Doubs.

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 »
25 - Doubs	67	105	43	21	22

Tableau n°21 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département du Doubs

#### b. Liste des points d'arrêt prioritaires du Doubs

Le tableau ci-dessous reprend la liste des 43 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<sup>er</sup> janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

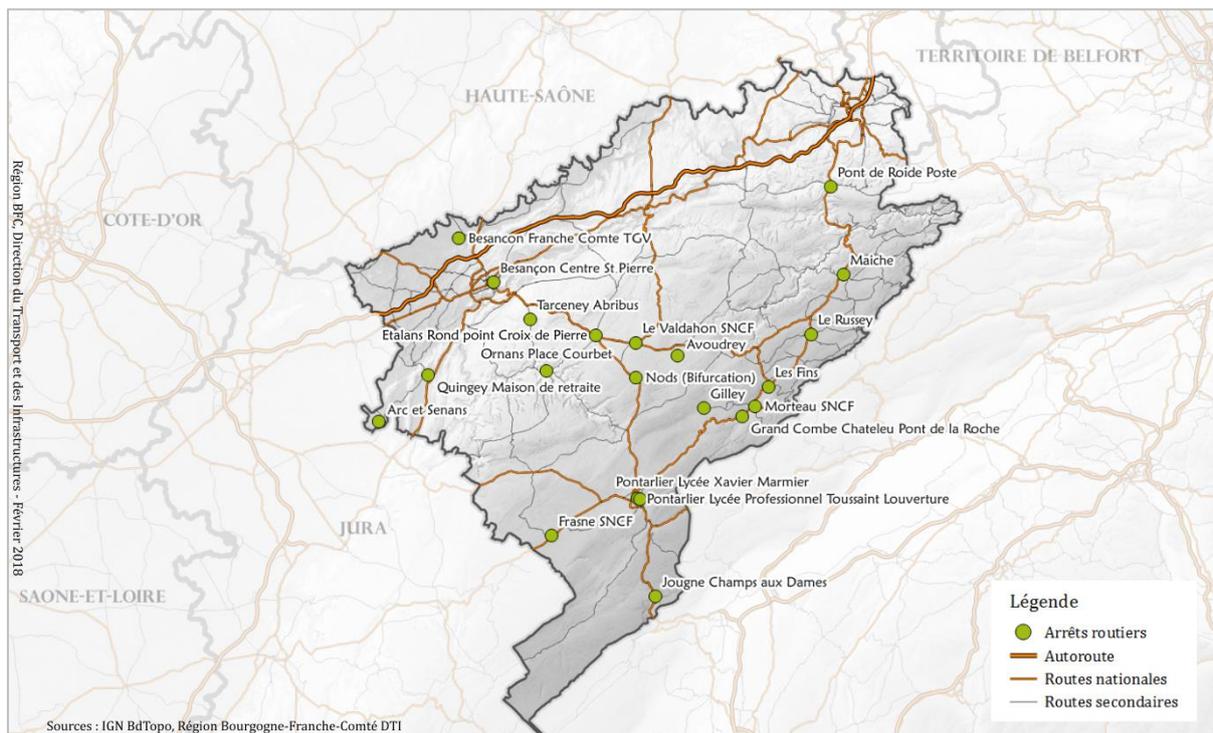
DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU DOUBS (25)	ARC ET SENANS	Arc et Senans	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	AVOUDREY	Avoudrey	Region BFC	Proposition sur voirie Départementale	Pôle générateur de déplacement

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU DOUBS (25)	BESANCON	Temis	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		Campus	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Centre St Pierre	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
		Chamars	CAGB	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		IUT	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Justices	CAGB	Commune	Plusieurs lignes
		Leclerc/Voirin	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Micropolis	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Mouillere	CAGB	Commune SNCF	Plusieurs lignes
		Rivotte	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	Viotte	Ville Besançon	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement	
	DEVECEY	Devecey Centre Commercial	CAGB	Département	Plusieurs lignes
	DOUBS	Mairie	Ville de Pontarlier	Département	1000 habitants
	ECOLE-VALENTIN	Dunand	CAGB	Département	1000 habitants
	ETALANS	Etalans Rond Point Croix de Pierre	Region BFC	Département	1000 habitants
	FRASNE	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	GILLEY	Gilley	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
	GRAND COMBE CHATELEU	Pont de la Roche	Region BFC	Département	1000 habitants
	JOUGNE	Champs aux Dames	Region BFC	Etat ou Commune	1000 habitants
	LE RUSSEY	Le Russey	Region BFC	Département	1000 habitants
	LE VALDAHON	SNCF	Region BFC	SNCF	Pôle générateur de déplacement
	LES AUXONS	Besançon Franche-Comté TGV	Region BFC	Commune	Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	LES FINS	Les Fins	Region BFC	Commune	1000 habitants
	MAICHE	Maiche	Region BFC	Commune	1000 habitants

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
<b>DEPARTEMENT DU DOUBS (25)</b>	<b>MAMIROLLE</b>	Mamirolle	CAGB	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>MATHAY</b>	Arrêt de la plaine	Pays Montbéliard Acropole	Département	Plusieurs lignes
	<b>MONTBELIARD</b>	Acropole	PMA	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
	<b>MORRE</b>	Morre	CAGB	Commune	Plusieurs lignes
	<b>MORTEAU</b>	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	<b>NODS</b>	Nods (Bifurcation)	Region BFC	Département	1000 habitants
	<b>ORNANS</b>	Place Courbet	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	<b>PONT DE ROIDE VERMONDANS</b>	Poste	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	<b>PONTARLIER</b>	Gare SNCF	Agglomération Pontarlier	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Pontarlier Longennes	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
		Lycée Professionnel Toussaint Louverture	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Lycée Xavier Marmier	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		Paix	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
		Saint Pierre	Ville de Pontarlier	Département	Plusieurs lignes
	<b>QUINGEY</b>	Maison de retraite	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
<b>SAONE</b>	Saône	CAGB	SNCF	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement	
<b>TARCENAY</b>	Abribus	Region BFC	Département	1000 habitants	

Tableau n° 22 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Doubs

## Répartition cartographique des 21 points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file Région



Carte n°6 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Doubs

### 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€)
21	Etude	2019	83	0	83
	Travaux	2020	452	221	231
<b>TOTAL HT</b>			<b>535</b>	<b>221</b>	<b>314</b>

Tableau n° 23 : Programmation financière dans le Département du Doubs

### 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 points d'arrêt routiers prioritaires du Département du Doubs faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Dans le département du Doubs, il n'y a pas de point d'arrêt faisant l'objet de dérogation.

## II. DEPARTEMENT DU JURA

### a. Description des services routiers du Jura

En 2017, 307 lignes routières desservent dans le département du Jura :

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 »
39 - Jura	211	400	72	42	30

Tableau n°24 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département du Jura

### b. Liste des points d'arrêt prioritaires du Jura

Le tableau ci-dessous reprend la liste des 72 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<sup>er</sup> janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la Région.

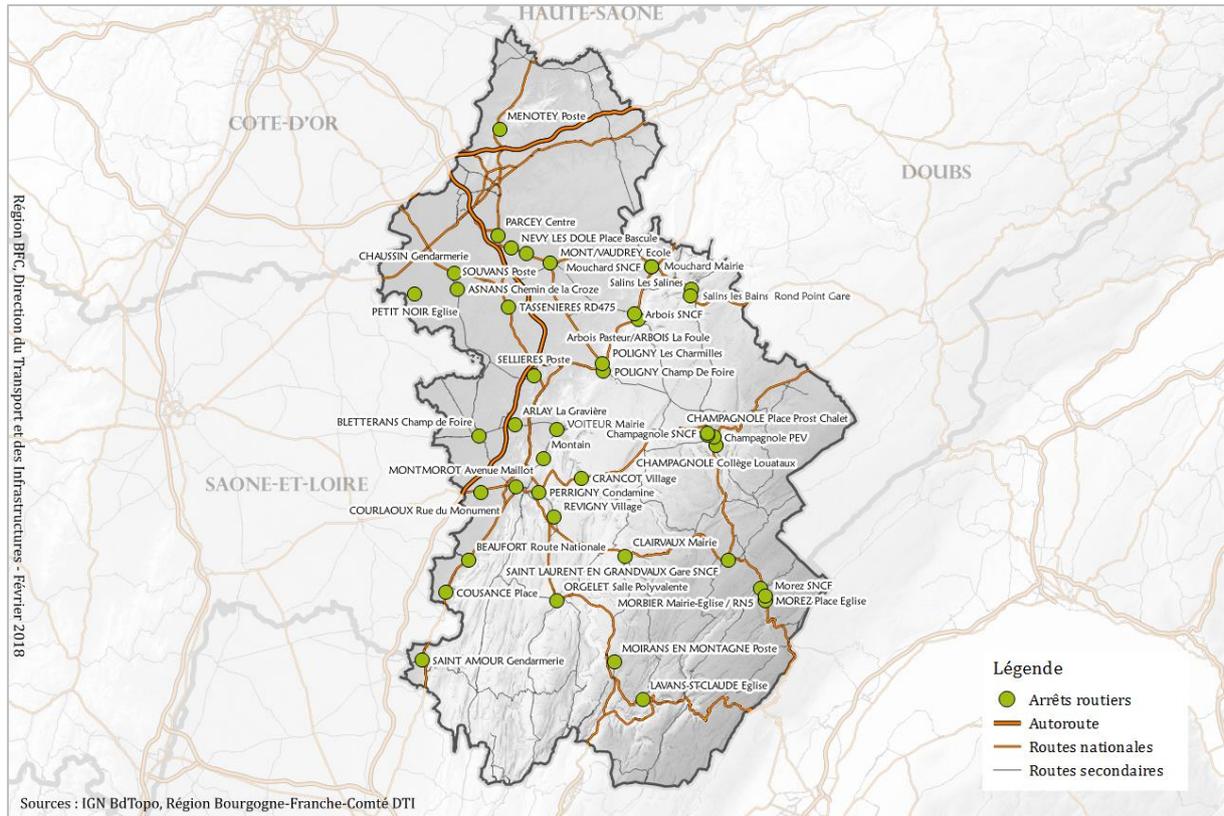
DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	AMANGE	Ecole	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	ARBOIS	Pasteur/ La Foule	Région BFC	S1: Commune S2: Département	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Région BFC	S1: département S2: Commune	Plusieurs lignes
	ARLAY	La Gravière	Région BFC	Département	1000 habitants
	ASNANS BEAUVOISIN	Chemin de la Croze	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	BEAUFORT	Route Nationale	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	BLETTERANS	Champ de Foire	Région BFC	Département	1000 habitants
	CHAMPAGNOLE	Collège Louataux	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		PEV	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Place Prost Chalet	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
		SNCF	Région BFC	SNCF	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CHAMPDIVERS	Rue du Finage	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	CHAUSSIN	Gendarmerie	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	CLAIRVAUX LES LACS	Mairie	Région BFC	Commune	1000 habitants
	COURLAOUX	Rue du Monument	Région BFC	Département	1000 habitants
	COUSANCE	Place	Région BFC	Commune	1000 habitants
	CRANCOT	Village	Région BFC	Commune	Par dérogation
LE DESCHAUX	Salle des Fêtes	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes	

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	DOLE	CES Ledoux	Grand Dole	Commune	Plusieurs lignes
		Duhamel	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Gare routière	Grand Dole	Commune + SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Visitation	Grand Dole	Commune	Pôle générateur de déplacement
	GEVRY	Centre	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	LAVANGEOT	Ecole Village	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	LAVANS LES DOLE	Place du Présot	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	LAVANS LES	Eglise	Région BFC	département	1000 habitants
	LONS LE SAUNIER	Avenue de la Marseillaise	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
		Avenue Jean Moulin	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Avenue Thurel	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lycée Jean Michel	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
		Lycée Montciel	Lons le saunier	Département	Plusieurs lignes
		Place de Verdun	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Lons le Saunier	SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		St Exupéry	Lons le saunier	Commune	Plusieurs lignes
	MALANGE	Mairie Ecole	Grand Dole	Département	Pôle générateur de déplacement
	MENOY	Bifurcation	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
		Poste	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	MOIRANS EN MONTAGNE	Poste	Région BFC	Département	1000 habitants
	MONT SOUS VAUDREY	Ecole	Région BFC	Commune	Par dérogation
	MONTAIN	Montain	Région BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	MONTMOROT	Avenue Maillot	Région BFC	Département	1000 habitants
	MORBIER	Mairie-Eglise / RN5	Région BFC	Etat	Plusieurs lignes
	MOREZ	Place Eglise	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		SNCF	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
	MOUCHARD	Mairie	Région BFC	Commune	Par dérogation
		SNCF	Région BFC	SNCF	Plusieurs lignes
	NEVY LES DOLE	Place Bascule	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	ORGELET	Salle Polyvalente	Région BFC	Département	1000 habitants
	PARCEY	Centre	Région BFC	Commune	Par dérogation
	PERRIGNY	Condamine	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	PETIT NOIR	Eglise	Région BFC	Département	1000 habitants
	POLIGNY	Champ De Foire	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
		Les Charmilles	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	RAINANS	Centre	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	REVIGNY	Village	Région BFC	Département	Pôle générateur de déplacement

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
<b>DEPARTEMENT DU JURA (39)</b>	<b>ROMANGE</b>	Centre	Grand Dole	Département	Plusieurs lignes
	<b>ST AMOUR</b>	Gendarmerie	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes
	<b>ST CLAUDE</b>	Cathédrale	Ville de Saint Claude	Commune	Plusieurs lignes
		Faubourg	Ville de Saint Claude	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Froidurot	Ville de Saint Claude	Département	Pôle générateur de déplacement
		Lycée Pré St Sauveur	Ville de Saint Claude	Commune	Plusieurs lignes
		Pont Cimetière	Ville de Saint Claude	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Saint Hubert	Ville de Saint	Département	Pôle générateur de
		SNCF	Ville de Saint Claude	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Ville	Ville de Saint Claude	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>ST LAURENT EN GRANDVAUX</b>	Gare SNCF	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	<b>SALINS LES BAINS</b>	Rond Point Gare	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Salins Les Salines	Région BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	<b>SELLIERES</b>	Poste	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
	<b>SOUVANS</b>	Poste	Région BFC	Etat	Plusieurs lignes
	<b>TASSENIERES</b>	RD475	Région BFC	Département	Plusieurs lignes
<b>VOITEUR</b>	Voiteur Village / Voiteur Mairie	Région BFC	Département	Plusieurs lignes	

Tableau n° 25 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Jura

Répartition cartographique des **42 points d'arrêt routiers prioritaires** sous chef de file Région



Carte n°7 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Jura

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€)
38	Etude	2019-2020	159	0	159
	Travaux	2020-2021	917	456	461
<b>TOTAL HT</b>			<b>1076</b>	<b>456</b>	<b>620</b>

Tableau n° 26 : Programmation financière dans le Département du Jura

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 5 points d'arrêt routiers prioritaires du Département du Jura** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Dans le département du Jura cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers de :

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DU JURA (39)	ARBOIS SNCF	Ex-Jurago: 313, 316, 324. Ex-TER: Mouchard - Lons Le saunier	Largeur de quai non conforme.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution, assistance humaine.	Arbois Pasteur/Arbois La foule	
	MORBIER RNS / MAIRIE EGLISE	Ex-Jurago: Lignes 601 et 624 Ex-TER: Dole <-> St Claude	Pente de 6 à 7%	Transport de substitution, assistance humaine. Modification de la desserte prévue Sda'Adap sur ex-ligne Jurago.	Morez Place Eglise Saint Laurent en Grandvaux Gare SNCF	
	MOREZ SNCF	Ex-Jurago: Lignes 731, 601, 702 Ex-TER: Dole <-> St Claude	Aménagement impossible (voirie de sortie de pompier).	Transport de substitution, assistance humaine. Mutualisation avec l'arrêt Morez Place Eglise, modification de la desserte prévue Sda'Adap.	Morez Place Eglise	
	POLIGNY Champ De Foire	Ex-TER: Lons le Saunier - Mouchard// Ex-Jurago: lignes 329, 403 et 508	Aménagement d'un quai accessible impossible - emprise foncière.	Aménagement d'un autre quai, modification de la desserte prévue Sda'Adap.	Poligny les Charmilles Poligny le vigneron	
	TASSENIERES RD475	Ex-Jurago : lignes 400 et 401	Pente supérieure à 7%	Transport de substitution, assistance humaine.	Sellière Poste Le Deschaux Salles des fêtes	

Tableau n° 27 : Liste des ITA dans le Département du Doubs

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: mise en place de bande podotactile.

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.

### III. DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE

#### a. Description des services routiers de Haute-Saône

En 2017, 26 lignes routières desservent dans le département de Haute-Saône:

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 »
70 - Haute-Saône	135	240	52	40	12

Tableau n°28 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Haute-Saône

#### b. Liste des points d'arrêt prioritaires de Haute-Saône

Le tableau ci-dessous reprend la liste des 52 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<sup>er</sup> janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la région.

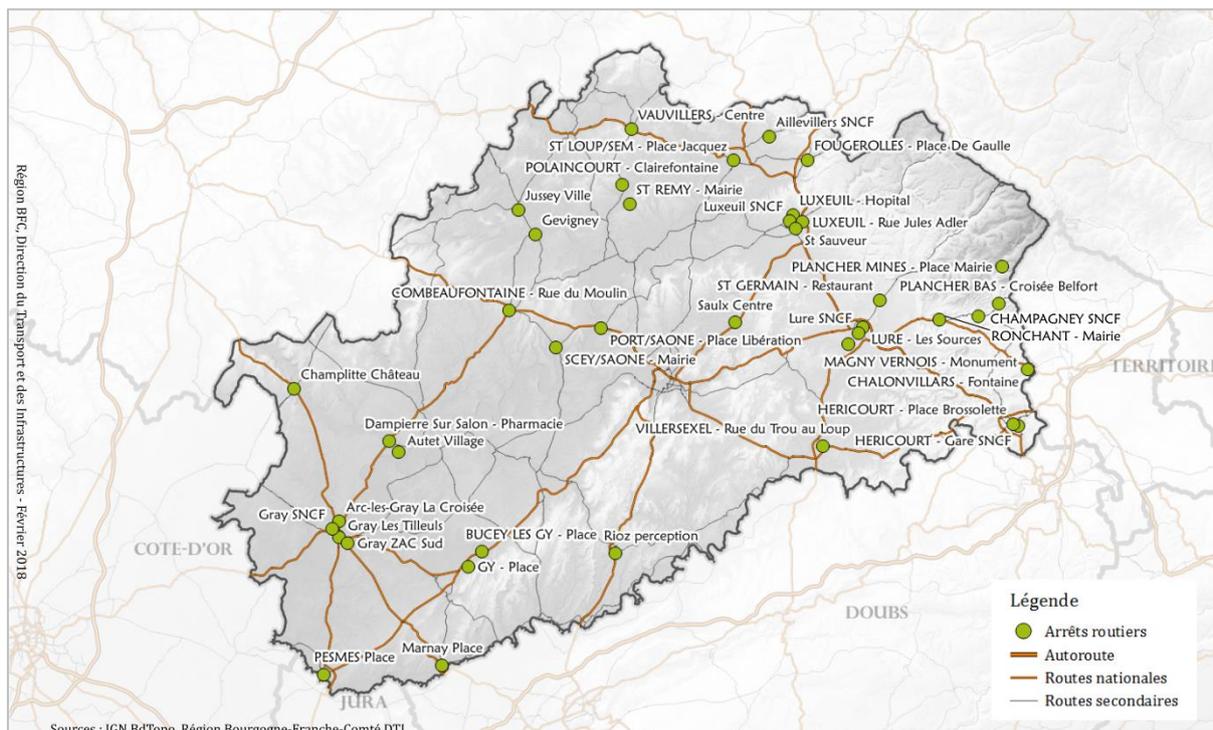
DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRÊT	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)	AILLEVILLERS	SNCF	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	ARC LES GRAY	La Croisée	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	AUTET	Village	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	BUCEY LES GY	Place	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	CHALONVILLARS	Fontaine	Region BFC	Département	1000 habitants
	CHAMPAGNEY	SNCF	Region BFC	Département	1000 habitants
	CHAMPLITTE	Champlitte Château	Region BFC	Département	1000 habitants
	COMBEAUFONTAINE	Rue du Moulin	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	DAMPIERRE SUR SALON	Pharmacie	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	FOUGEROLLES	Place De Gaulle	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
GEVIGNEY	Gevigney	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement	

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)	GRAY	Routière	Ville de Gray	Département	Plusieurs lignes
		Les Tilleuls	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
		Place Boichut	Ville de Gray	Commune	Pôle générateur de déplacement
		ZAC Sud	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	ARC LES GRAY	Gray SNCF	Region BFC	Département SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	GY	Place	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	HERICOURT	Gare SNCF	Region BFC	Département	Pôle d'échange
		Place Brossolette	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes
	JUSSEY	Ville	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	LURE	Les Sources	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lure SNCF	Region BFC	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	LUXEUIL LES BAINS	Hopital	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Rue Jules Adler	Region BFC	Département	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Region BFC	Département SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange
	MAGNY VERNOIS	Monument	Region BFC	Département	1000 habitants
	MARNAY	Place	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	NOIDANS LES VESOU	Noidans Les Vesoul	Communaute d'agglomération de Vesoul	Département	1000 habitants
	PESMES	Place	Region BFC	Commune	1000 habitants
	PLANCHER BAS	Croisée Belfort	Region BFC	Département	1000 habitants
	PLANCHER LES MINES	Place Mairie	Region BFC	Département	1000 habitants
	POLAINCOURT ET CLAIREFONTAINE	Clairefontaine	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	PORT SUR SAONE	Place Libération	Region BFC	Commune ou Etat	1000 habitants
	PUSEY	Pusey	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	1000 habitants
	RIOZ	perception	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	RONCHAMP	Centre / Mairie	Region BFC	Etat	1000 habitants
	ST LOUP SUR SEMOUSE	Place Jacquez	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DE HAUTE-SAONE (70)	ST SAUVEUR	St Sauveur	Region BFC	Commune	1000 habitants
	SAULX	Centre	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
	SCEY SUR SAONE ET ST ALBIN	Mairie	Region BFC	Département	1000 habitants
	ST GERMAIN	Restaurant	Region BFC	Département	1000 habitants
	ST REMY	Mairie	Region BFC	Département	Pôle générateur de déplacement
	VAIVRE	Vaivre	Communauté d'agglomération de	Département	1000 habitants
	VAUVILLERS	Centre	Region BFC	Département	Plusieurs lignes
	VESOUL	Aristide Briand	Communauté d'agglomération de Vesoul	Etat	Plusieurs lignes
		Brel	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes
		Gare routière et pôle multimodal	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune SNCF	Plusieurs lignes Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement
		Les Allées VBus	Communauté d'agglomération de Vesoul	Département	Plusieurs lignes
		Lycée Belin	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		Lycée Des Haberges	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
		République (ancien Vesoul Place Renet)	Communauté d'agglomération de Vesoul	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement
	VILLERSEXEL	Rue du Trou au Loup	Region BFC	Commune	Plusieurs lignes Pôle générateur de déplacement

Tableau n° 29 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département de Haute-Saône

## Répartition cartographique des 40 points d'arrêt routiers prioritaires sous chef de file Région



Carte n°8 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département de Haute-Saône

### 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€)
38	Etude	2018-2019	154	0	154
	Travaux	2019-2020	873	407	466
TOTAL HT			1027	407	620

Tableau n°30 : Programmation financière dans le Département de Haute-Saône

### d. Les services de substitution pour 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 4 points d'arrêt routiers prioritaires du Département de Haute-Saône** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Dans le département de Haute-Saône cela concerne aujourd'hui les arrêts routiers de :

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DU HAUTE-SAONE (70)	CHAMPLITTE CHÂTEAU	Ex-TER: GRAY - CULMONT CHALINDREY	Obstacle sur cheminement piéton: le passage est réduit à 40 cm au droit de l'escalier.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution, assistance humaine.	Arc les Gray la Croisée.	
	DAMPIERRE SUR SALON	Ex-TER: Gray - Vesoul Ex-Lignes Saonoises: Ligne 9	Longueur et largeur de quai non conforme.	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution, assistance humaine.	Autet Village	
	SAINT SAUVEUR	Ex-Les Lignes Saônoises: 5 et 7 Ex-TER: LUXEUIL-LES-BAINS <-> VESOUL Luxeuil le bus: une seule ligne	Largeur de quai non conforme. Problèmes de sécurité au niveau de l'entrée des riverains / commerces.	Transport de substitution, assistance humaine.	Luxeuil Gare SNCF Luxeuil Rue Jules Adler	
	ST REMY Mairie	Ex-Les Lignes Saônoises: Ligne 3 (régulière)	Pente supérieure à 5%	Transport de substitution. Aménagement d'un arrêt dans l'hôpital.	47.8344456	

**Tableau n° 31: Liste des ITA dans le Département de Haute-Saône**

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: mise en place de bande podotactile.

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.

## IV. DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT

### a. Description des services routiers du Territoire de Belfort

En 2017, 1 ligne routière dessert dans le département du Territoire de Belfort:

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 »
90 - Territoire de Belfort	1	5	2	2	0

Tableau n°31 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département du Territoire de Belfort

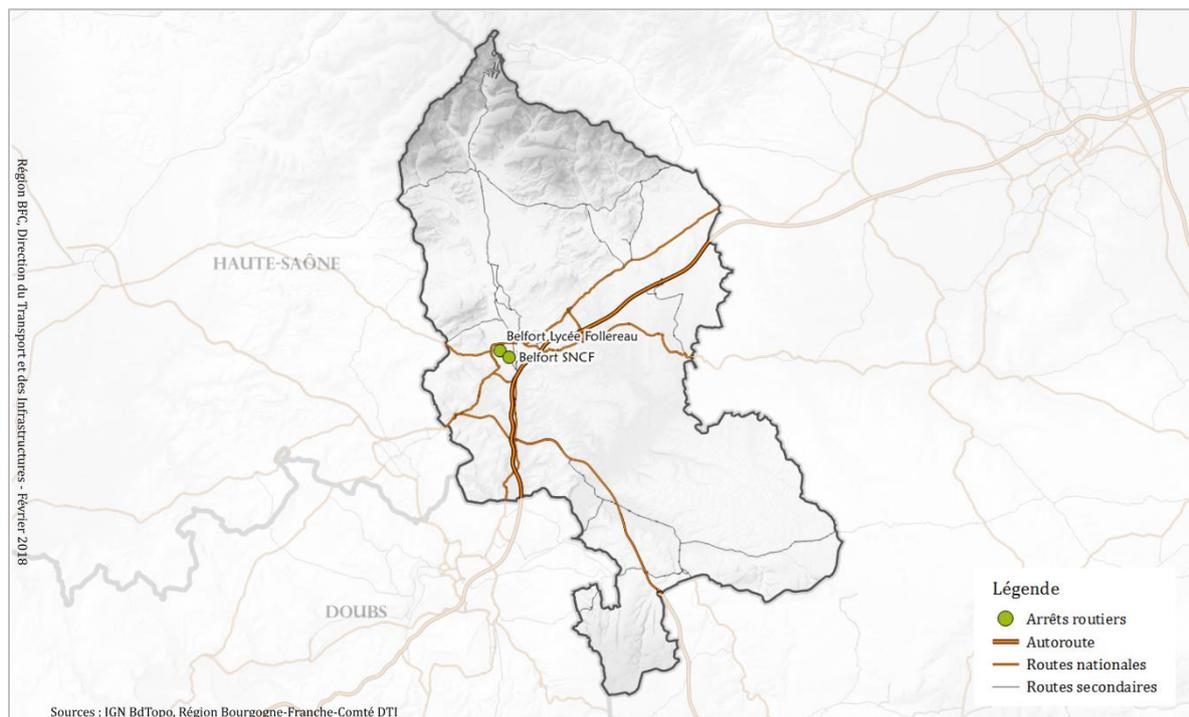
### b. Liste des points d'arrêt prioritaires du Territoire de Belfort

Le tableau ci-dessous reprend la liste des 2 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<sup>er</sup> janvier 2017, à l'issue du transfert de compétence des lignes interurbaines départementales vers la région.

DEPARTEMENT	COMMUNE	NOM DE L'ARRET	CHEF DE FILE	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	CRITERE DE PRIORITE
DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT (90)	BELFORT	Lycée Follereau	Region BFC	Commune	Pôle générateur de déplacement
		SNCF	Region BFC	Commune	Pôle d'échange Pôle générateur de déplacement

Tableau n°32 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Territoire de Belfort

Répartition cartographique des **2 points d'arrêt routiers prioritaires** sous chef de file Région.



Carte n°9 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Territoire de Belfort

**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€)
2	Etude	2018	2	0	2
	Travaux	2018	10	4	6
<b>TOTAL HT</b>			<b>12</b>	<b>4</b>	<b>8</b>

Tableau n°33 : Programmation financière dans le Département du Territoire de Belfort

**d. Les services de substitution pour 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 **le seul point d'arrêt routier prioritaire du Département du Territoire de Belfort** faisant l'objet de dérogations accordées après validation préfectorale du schéma.

Dans le département du Territoire de Belfort cela concerne aujourd'hui l'arrêt routier de :

DEPARTEMENT	NOM DE L'ARRET	LIGNES IMPACTEES	CRITERE DE DEROGATION	MOYEN DE SUBSTITUTION	ARRET ACCESSIBLE LE PLUS PROCHE	PHOTOGRAPHIE
DEPARTEMENT DU TERRITOIRE DE BELFORT (90)	BELFORT Lycée Follereau	Ex-TER: Belfort-> Aillevillers Ex-Lignes Soanoises :10	Pente supérieure à 5%	Les travaux seront réalisés pour les autres handicaps. Transport de substitution, assistance humaine.	Belfort Gare SNCF Challonvillars Fontaine	

**Tableau n° 34 : Liste des ITA dans le Département du Territoire de Belfort**

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: mise en place de bande podotactile.

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.

Fait à Besançon, en 10 exemplaires, le

**Pour la région Bourgogne-Franche-Comté**

La Présidente du Conseil Régional,  
**Madame Marie-Guite DUFAY**

**Pour**

**Pour**

**Pour**

**Pour**

## **Glossaire**

**AOT** : Autorité Organisatrice des Transports

**AOTU** : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

**AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité

**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

**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 du réseau Mobidoubs

Carte 3 : Les lignes du réseau les lignes Saônoises

Carte 4: Les lignes du réseau Jurago

Carte 5 : Les points d'arrêt routiers prioritaires sur le périmètre Franche-Comté

Carte 6 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Doubs

Carte 7 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Jura

Carte n8 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département de Haute-Saône

Carte 9 : Les points d'arrêt routiers prioritaires dans le Département du Territoire de Belfort

### 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 et lignes régionales

Tableau 3 : Liste des lignes du réseau Mobidoubs

Tableau 4: Liste des lignes Saônoises

Tableau 5 : Répartition des points d'arrêt routiers par département

Tableau 6 : Répartition des arrêts routier prioritaires par critère

Tableau 7: Répartition des chefs de file par département

Tableau 8 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Territoire de Belfort

Tableau 9 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Doubs

Tableau 10 : Arrêts routiers prioritaires dans le département du Jura

Tableau 11 : Arrêts routiers prioritaires dans le département de Haute-Saône

Tableau 12: Répartition des ITA par types de motifs

Tableau 13: Répartition des ITA par département

Tableau 14: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département du Jura

Tableau 15: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département de Haute-Saône

Tableau 16: Arrêts routier prioritaires en ITA dans le Département du Territoire de Belfort

Tableau 17 : Coût estimatif des études et travaux

Tableau 18 : Calendrier de mise en œuvre

Tableau 19 : Programmation financière de la première période 2016 - 2019

Tableau 20 : Programmation financière de la deuxième période (2019 – 2022)

Tableau 21 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département du Doubs

Tableau 22 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Doubs

Tableau 23 : Programmation financière dans le Département du Doubs

Tableau 24 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département du Jura

Tableau 25 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Jura

Tableau 26 : Programmation financière dans le Département du Jura

Tableau 27 : Liste des ITA dans le Département du Doubs

Tableau 28 : Répartition des points d'arrêt routiers dans le Département de Haute-Saône

Tableau 29 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département de Haute-Saône

Tableau 30 : Programmation financière dans le Département de Haute-Saône

Tableau 31 : Liste des ITA dans le Département de Haute-Saône

Tableau 32 : Liste des arrêts routiers prioritaires dans le Département du Territoire de Belfort

Tableau 33 : Programmation financière dans le Département du Territoire de Belfort

Tableau 34 : Liste des ITA dans le Département du Territoire de Belfort

## **Annexes**

### LISTE DES ANNEXES :

Annexe 1 : Référentiel d'aménagement des points d'arrêt

Annexe 2 : Exemple fiche d'un point d'arrêt routier prioritaire

Annexe 3 : Etat des lieux des matériels roulants routiers

Annexe 4 : Comptes rendus des comités de suivi

Annexe 5 : Compte rendu de la réunion de concertation du 17 janvier 2018

Annexe 6 : Formation des personnels des différents transporteurs – Ex Jurago

Annexe 7 : Formation des personnels des différents transporteurs – Ex Mobidoubs  
ligne A

**ANNEXE 1 : Référentiel d'aménagement des points d'arrêt**

**RÉGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTE**

*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

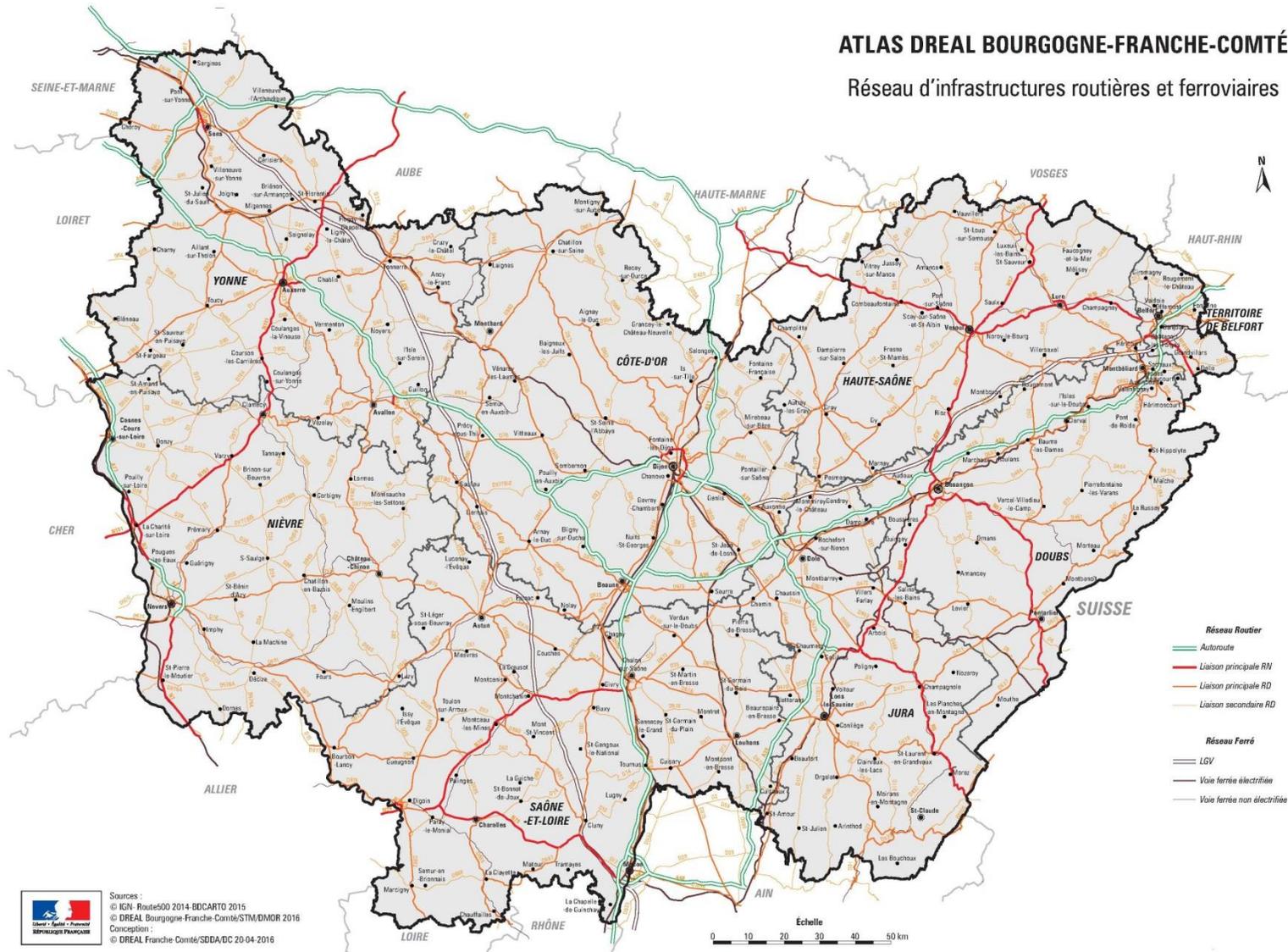
## Table des matières

<b>PRESENTATION DU REFERENTIEL</b>	<b>93</b>	
PREAMBULE		93
SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)		94
PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLIQUES (PAVE)		94
SCHEMAS DIRECTEURS D'ACCESSIBILITE - AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SD'AP)		95
COORDINATION DES ACTEURS ET COMPETENCES		96
<i>L'Autorité Organisatrice de Transports (AOT)</i>		96
<i>Le Chef de file</i>		96
<b>1 LES ACCESSIBILITES</b>	<b>98</b>	
1.1 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MOTRICES		98
<i>Contexte</i>		98
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients moteur</i>		99
1.2 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES VISUELLES		101
<i>Contexte</i>		101
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients visuelles</i>		102
1.3 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES AUDITIVES		105
<i>Contexte</i>		105
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficients auditifs</i>		105
1.4 ACCESSIBILITE ET DEFICIENCES MENTALES ET PSYCHIQUES		106
<i>Contexte</i>		106
<i>Difficultés rencontrées en matière d'accessibilité pour les déficiences mentales et psychiques</i>		107
<b>2. DEFINITIONS</b>	<b>108</b>	
2.1 Pouvoirs de Police de Circulation		108
2.2 Type de voiries – Trafics – Largeurs de voies		108
2.3 Arrêts prioritaires		109
2.4 Point d'arrêt		110
2.5 Aire d'arrêt		110
2.6 Implantation de l'arrêt		110
2.7 Types d'arrêt		111
2.8 Détail « Arrêt en pleine chaussée »		114
2.9 Détail « Arrêt en avancée de trottoir »		116
2.10 Détail « Accostage »		117

2.11	<i>Plateforme d'attente</i>	121
2.12	<i>Interface avec les cheminements cyclables</i>	124
2.13	<i>Le terminus</i>	125
2.14	<i>Les véhicules</i>	125
<b>3</b>	<b>MODELE DETAIL ESTIMATIF</b>	<b>136</b>
<b>4</b>	<b>LEXIQUE</b>	<b>142</b>
<b>5</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>144</b>

# ATLAS DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

## Réseau d'infrastructures routières et ferroviaires



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.



 **Handicap physique** : handicap généralement visible mais dont l'expression et les conséquences sont très variables : parapésie, tétrapésie, myopésie, hémipésie, infirmités motrices... Il concerne les PFR et l'ensemble des PMP (petites tailles, obésité, personnes âgées...).

 **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...

 **Handicap auditif** : handicap concernant les personnes malentendantes ou ayant des troubles de l'audition (accouphène...) et les personnes sourdes.

 **Personnes âgées** : handicap concernant les personnes âgées, ayant des déficiences de mobilité très variable selon les individus.

 **Handicap psychique** : déficience liée au comportement (névrose, dépression, claustrophobie...).

**Handicap mental (cognitif)** : déficience de l'intelligence très variable selon les individus.

Conformément à la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 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 surdit e profonde maîtrisent mal le français écrit. La langue des signes permet aux personnes atteintes de surdit e 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	<b>Maire</b> (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	<b>Préfet</b>
Routes Départementales	<b>Maire</b> (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	<b>Président du Conseil Général</b> (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)
Voies Communales	<b>Maire</b> (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)	<b>Maire</b> (sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat sur les routes à grande circulation)

### 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 ;
- 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.

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

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 :

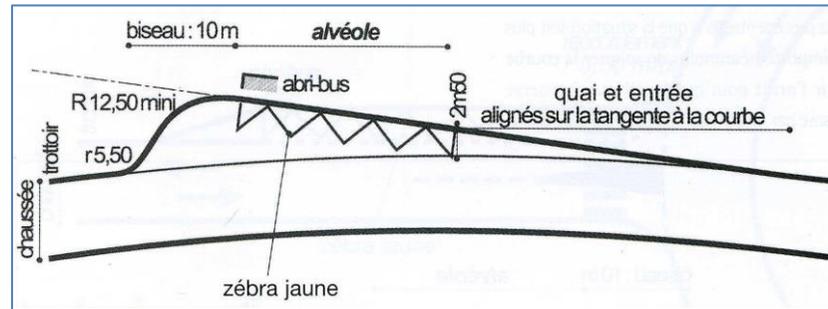
Il s'agit d'une place de stationnement en agglomération prévue pour un véhicule de transport adapté :

- 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.

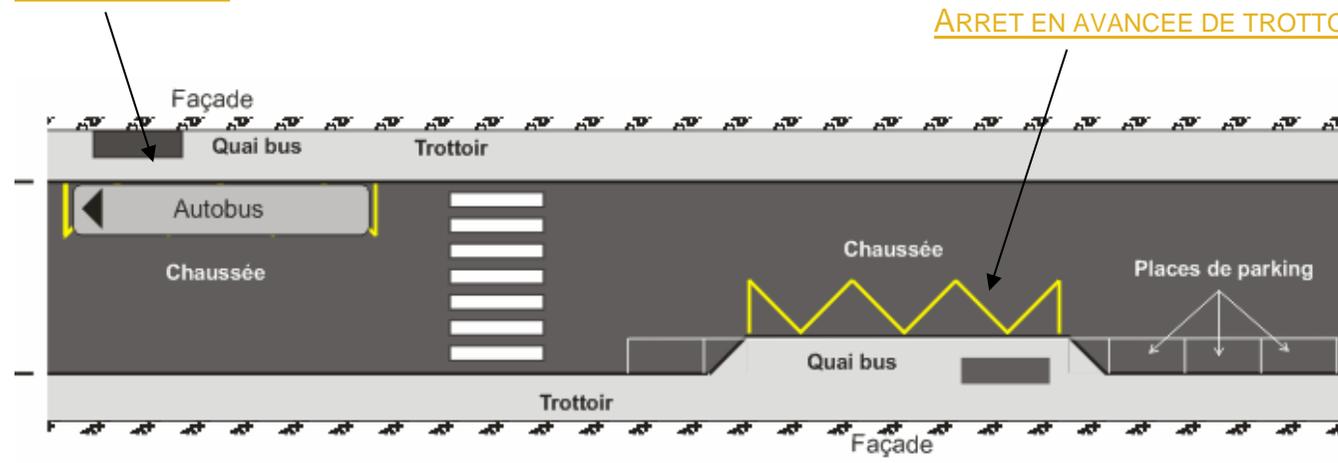
- Si l'arrêt existant est en alvéole, l'aménagement consistera à combler cette dernière
- Si l'arrêt existant est en courbe, un déplacement vers une portion rectiligne de voirie est préconisé. Si le déplacement est impossible, l'espace devra être aménagé pour assurer l'alignement du quai sur la tangente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



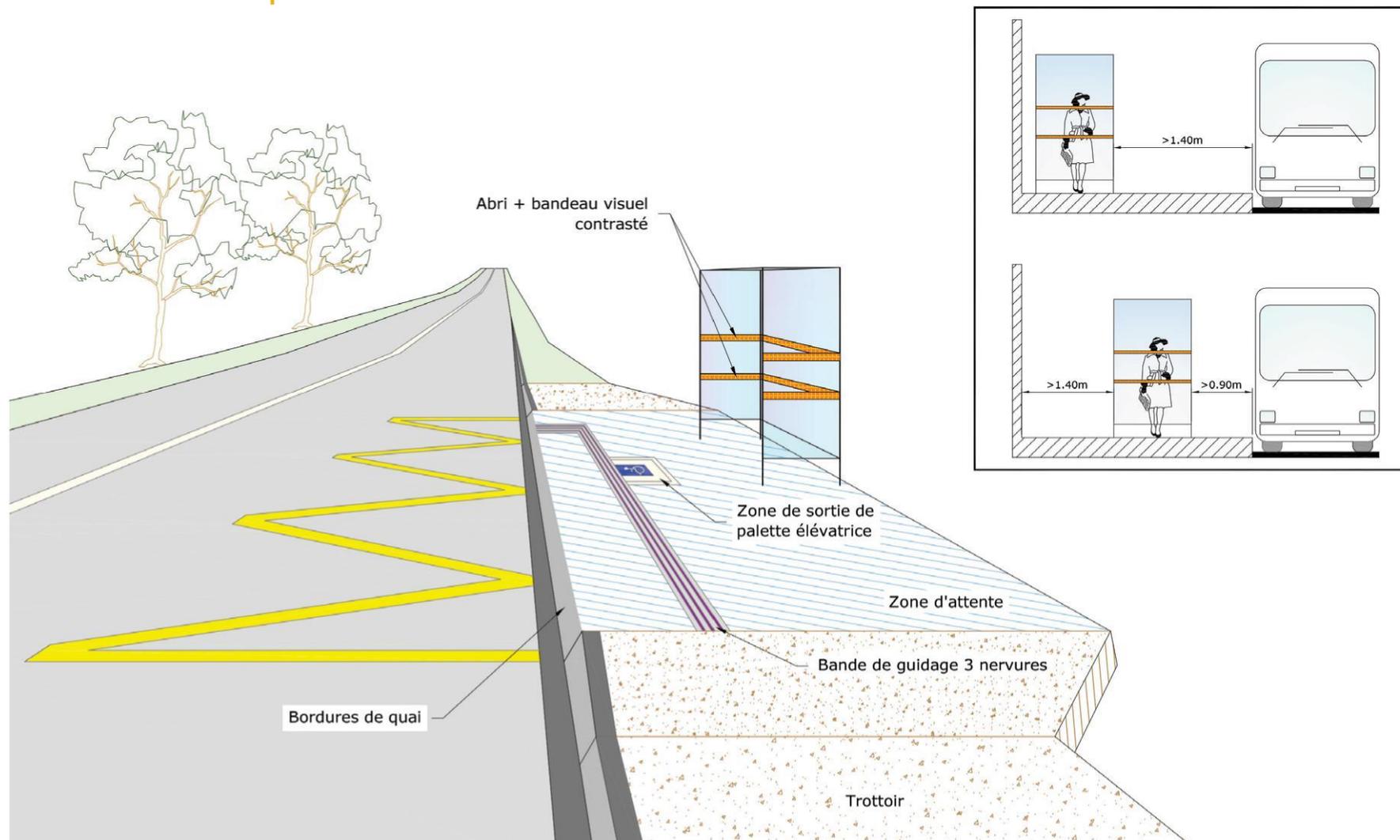
Ainsi, les arrêts sont exclusivement réalisés sur chaussée ou en avancée de trottoir.

ARRET EN LIGNE

ARRET EN AVANCEE DE TROTTOIR



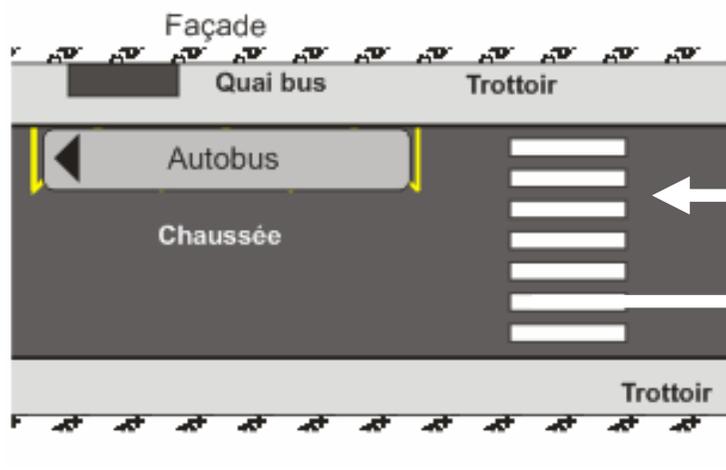
## 2.8 Détail « Arrêt en pleine chaussée »



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

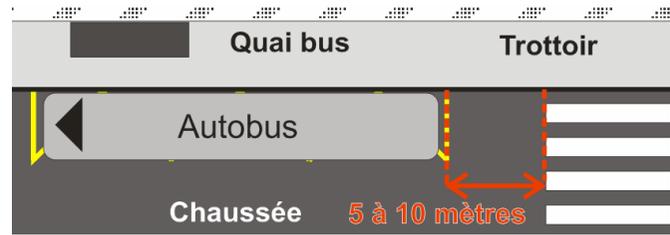
Comme l'arrêt en avancée de trottoir, cette configuration assure un bon niveau d'accessibilité dans la mesure où le bus reste en circulation et sur sa trajectoire. Un tel fonctionnement présuppose l'absence de stationnements de voitures autorisés à proximité et permet de limiter le stationnement sauvage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

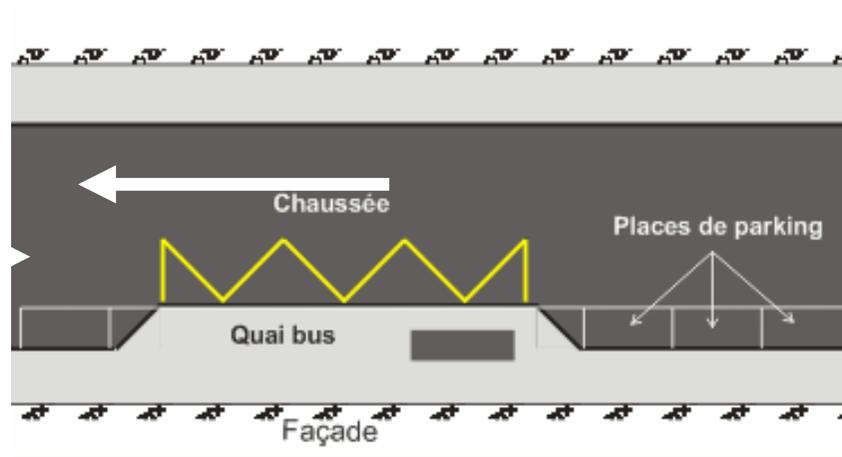


La longueur du point d'arrêt est limitée à la longueur du bus, plus une marge de plus ou moins 1 m de part et d'autre liée à la précision de l'arrêt qu'obtient le conducteur.

## 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.

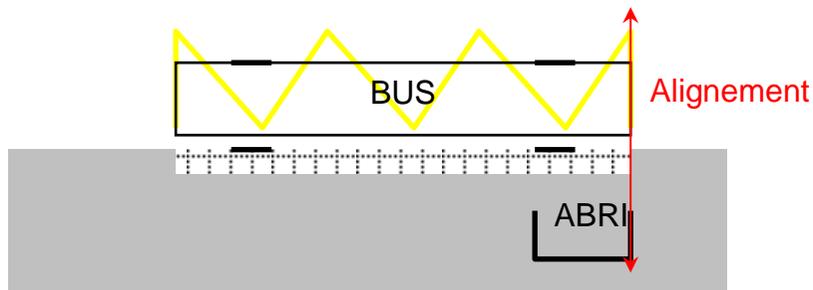
La longueur du point d'arrêt est limitée à la longueur du bus, plus une marge de plus ou moins 1m de part et d'autre liée à la précision de l'arrêt qu'obtient le conducteur.

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.

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

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 :

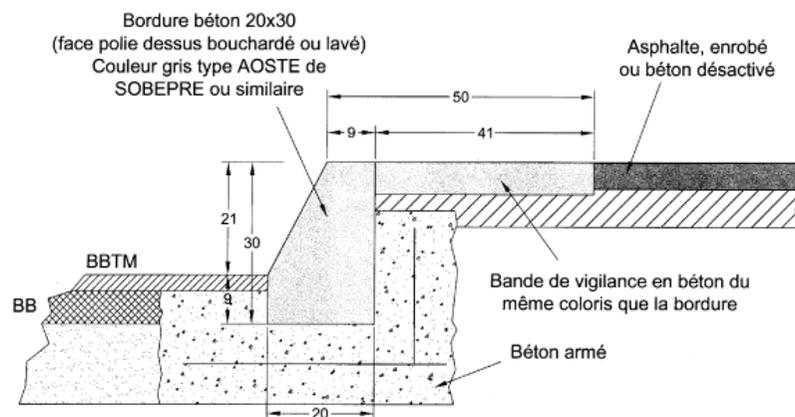
- face inclinée avec un angle d'environ 65° impérativement lisse pour empêcher la montée du pneu sur le trottoir,
- face supérieure rugueuse pour éviter le glissement des usagers.

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 QUAI 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 :

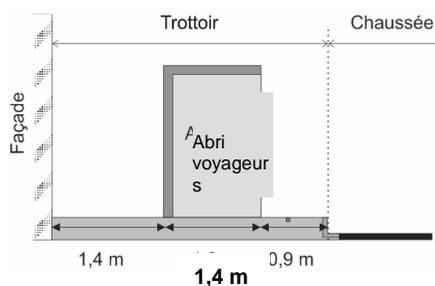
- le caniveau soit en béton ou en béton asphalté,
- le caniveau ait une largeur de 10 cm,
- les grilles et les avaloirs ne soient pas installés dans la zone d'arrêt mais reportés en dehors de celle-ci.

## 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 :



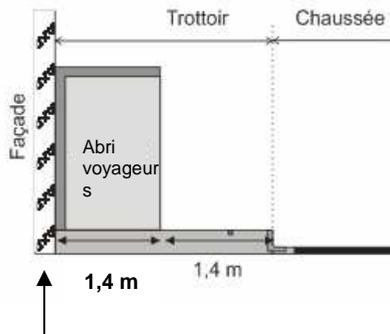
### **Emprise disponible $\geq$ à 3,70 m**

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

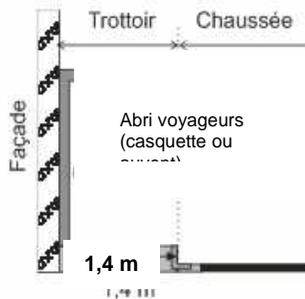
Largeur de la plateforme d'arrêt : 3,20 m

- 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.

### *Cheminements 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.

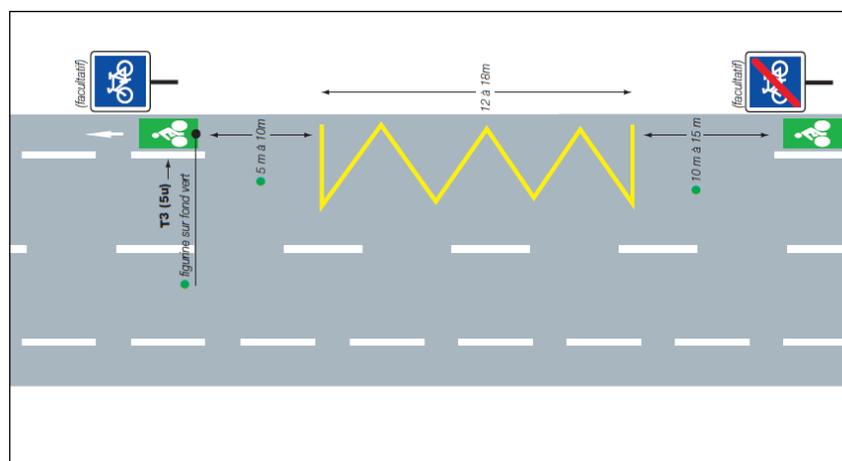
éléments	Contrastes (principe base)	Contrastes de (variante 1)	Contrastes (variante 2)
Cheminement (trottoir)	Foncé	Foncé	Clair
Plateforme d'attente	Foncé	Clair	Clair
Bande de vigilance	Clair	Foncé	Foncé
Bordure de quai	Clair	Foncé	Foncé
Chaussée	Foncé	Clair	Clair

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 :  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*

○ autobus standards



**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

○ 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

○ 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.

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

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

### 3. MODELE DETAIL ESTIMATIF

COMMUNE : Arrêt de bus 1 :		
TITRE	DESIGNATION	U
1	<b>PRIX GENERAUX</b>	
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	<b>SOUS-TOTAL PRIX GENERAUX</b>	

2	<b>TRAVAUX PREPARATOIRES</b>	
2-1	Signalisation de chantier	FT
2-2	Déposes 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 (arbri 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	<b>SOUS-TOTAL TRAVAUX PREPARATOIRES</b>	

3	<b>TERRASSEMENTS</b>	
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	<b>SOUS-TOTAL TERRASSEMENTS</b>	
4	<b>RESEAUX HUMIDES</b>	
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	<b>SOUS-TOTAL RESEAUX HUMIDES</b>	

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

5	<b>RESEAUX SECS</b>	
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
	<b>SOUS-TOTAL RESEAUX SECS</b>	
6	<b>CHAUSSEES</b>	
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 podo tactile (60x40x8cm)	ML
6-8	Béton désactivé sur 50 cm devant bordure	M2
6	<b>SOUS-TOTAL CHAUSSEES</b>	

Elaboré par :  Assistant Maître d'Ouvrage

7	<b>SIGNALISATION HORIZONTALE</b>	
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, zebra)	ML
7	<b>SOUS-TOTAL SIGNALISATION HORIZONTALE</b>	
8	<b>SIGNALISATION VERTICALE</b>	
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 B5d+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	<b>SOUS-TOTAL SIGNALISATION VERTICALE</b>	

9	<b>MUR DE SOUTÈNEMENT</b>	
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	<b>SOUS-TOTAL MUR SOUTÈNEMENT</b>	
10	<b>ESPACES VERTS</b>	
10-1	Fourniture et mise en place de terre végétale pour espaces verts (ép. 30 cm)	M3
10-2	Semis traditionnel mécanique	M2
10	<b>SOUS-TOTAL ESPACES VERTS</b>	
11	<b>MOBILIER URBAIN</b>	
11-1	Fourniture et pose de Corbeille	U
11-2	Fourniture et pose de garde-corps	ML
11-3	Repose de potelet	U
11	<b>SOUS-TOTAL MOBILIER</b>	

## 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 :

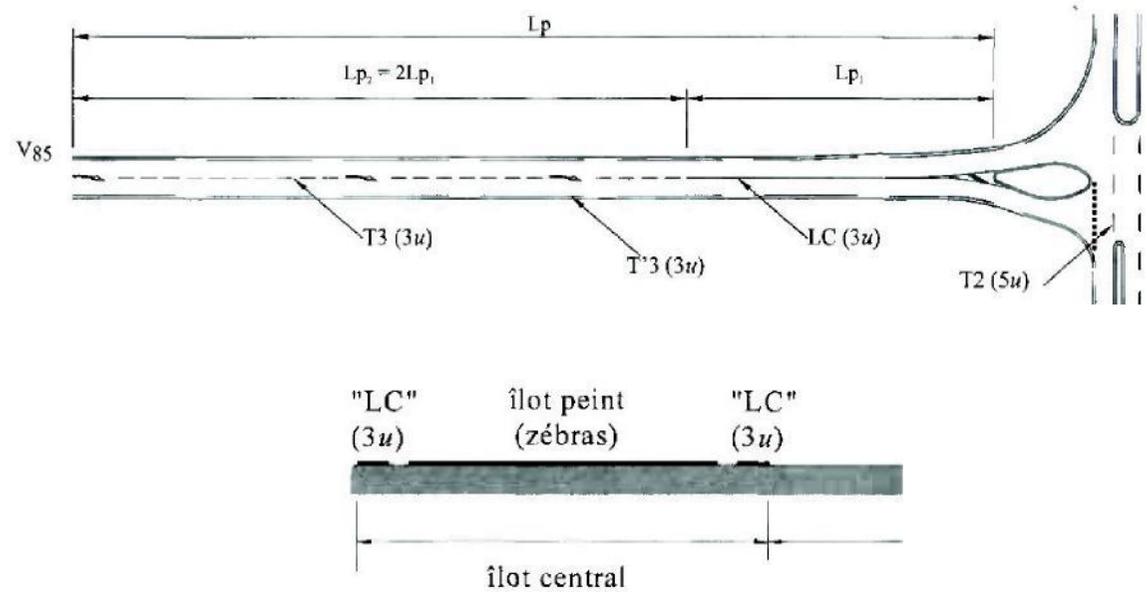
Ligne brisée formant des angles alternativement saillants et rentrants.

#### 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  $V_{85}$ .



Source : Aménagement des Carrefours Interurbains ACI, SETRA, 1998, (voir également, l' Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière - Livre 1 – 7<sup>e</sup> 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:**

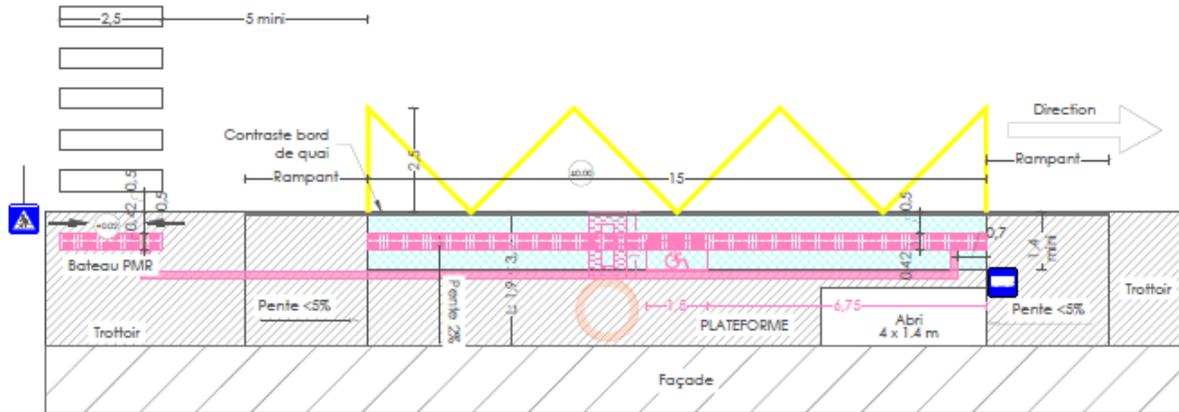
- La charte d'aménagement des points d'arrêt sur le territoire de Nîmes Métropole, juin 2010
- Analyse de la sécurité des points d'arrêt de transports interurbains dans le Département de l'Orne, 2004
- Le référentiel technique d'accessibilité de transport proposé par Lee Conseil, 2009
- Le guide d'aménagement 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 :**

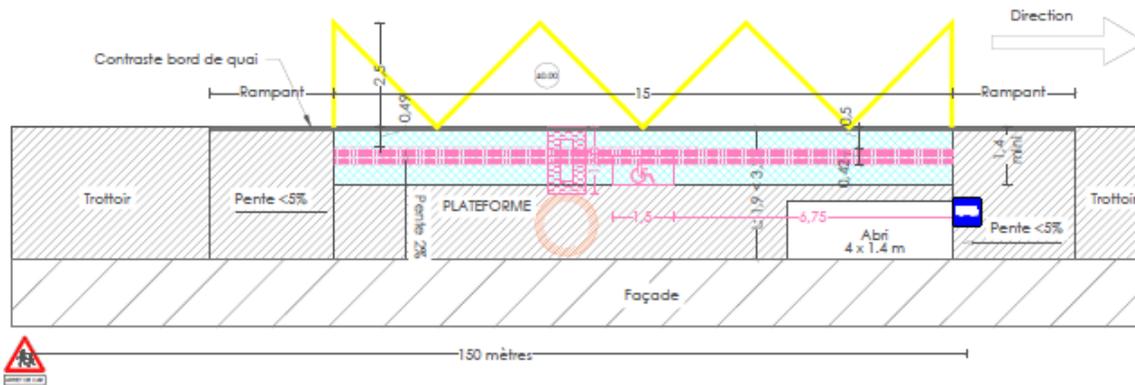
- [www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite](http://www.developpement-durable.gouv.fr/accessibilite) puis DMA (Délégation ministérielle à l'accessibilité) puis s'informer
- [www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)
- [www.coliac.cnt.fr](http://www.coliac.cnt.fr)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

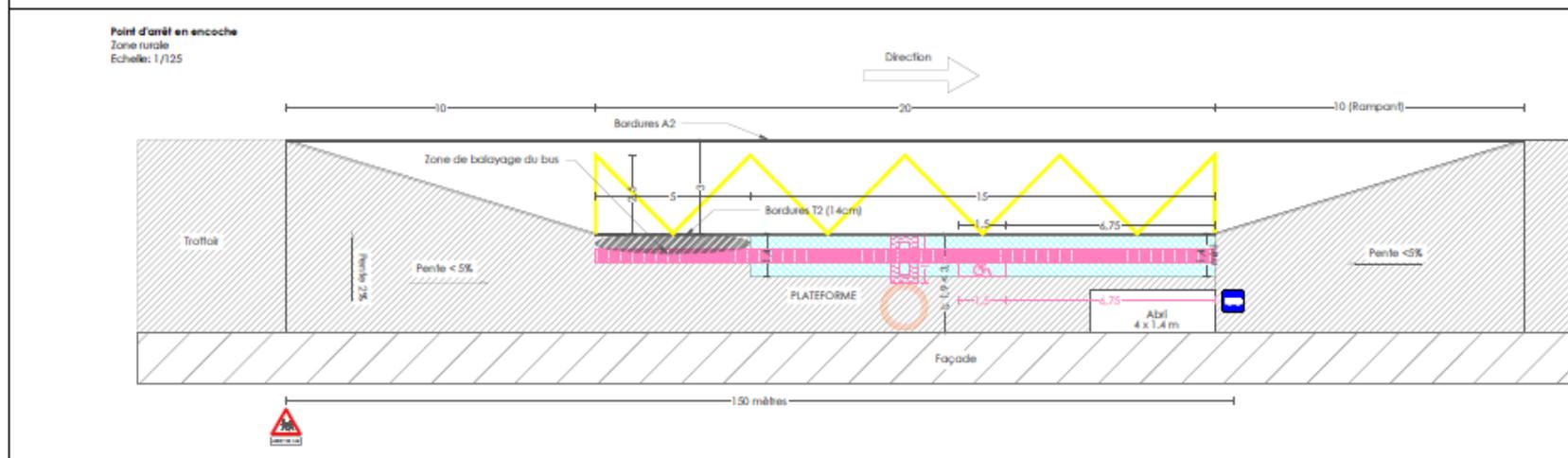
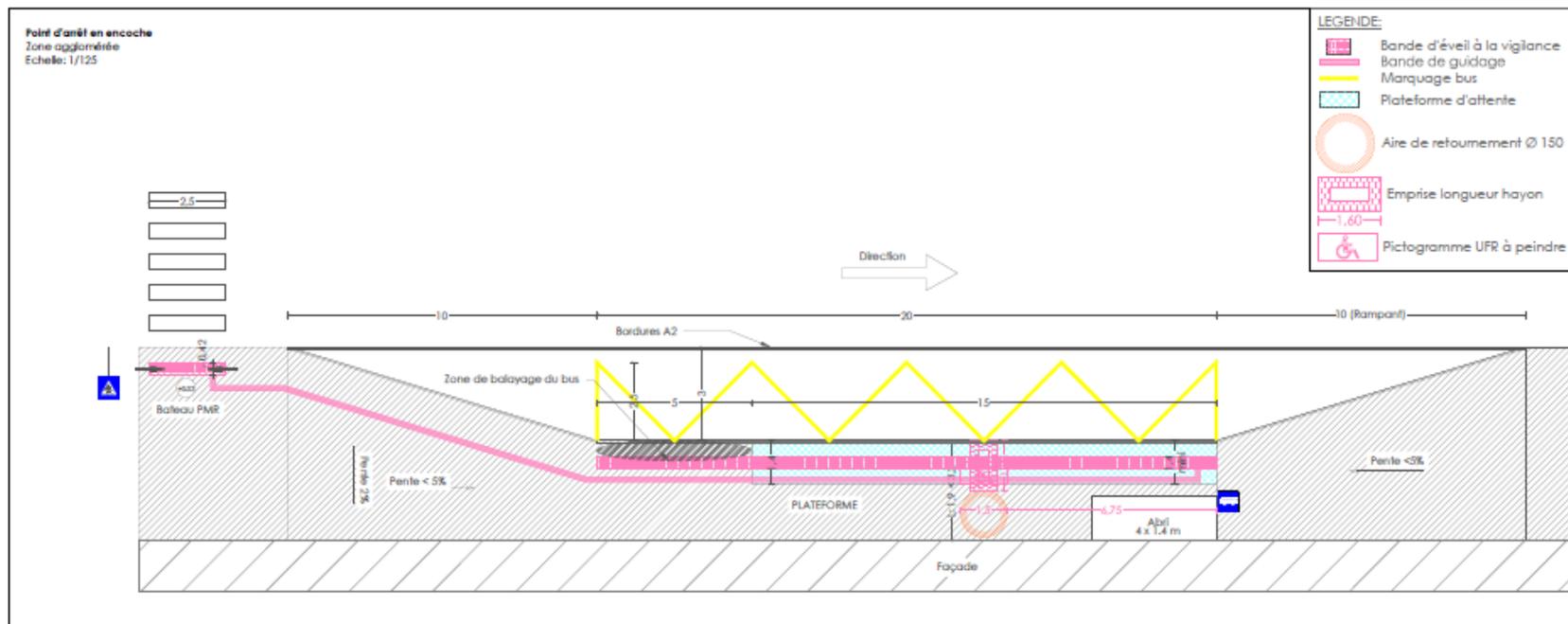
Point d'arrêt en pleine chaussée ou en pleine voie  
 Zone agglomérée  
 Echelle: 1/100



- 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

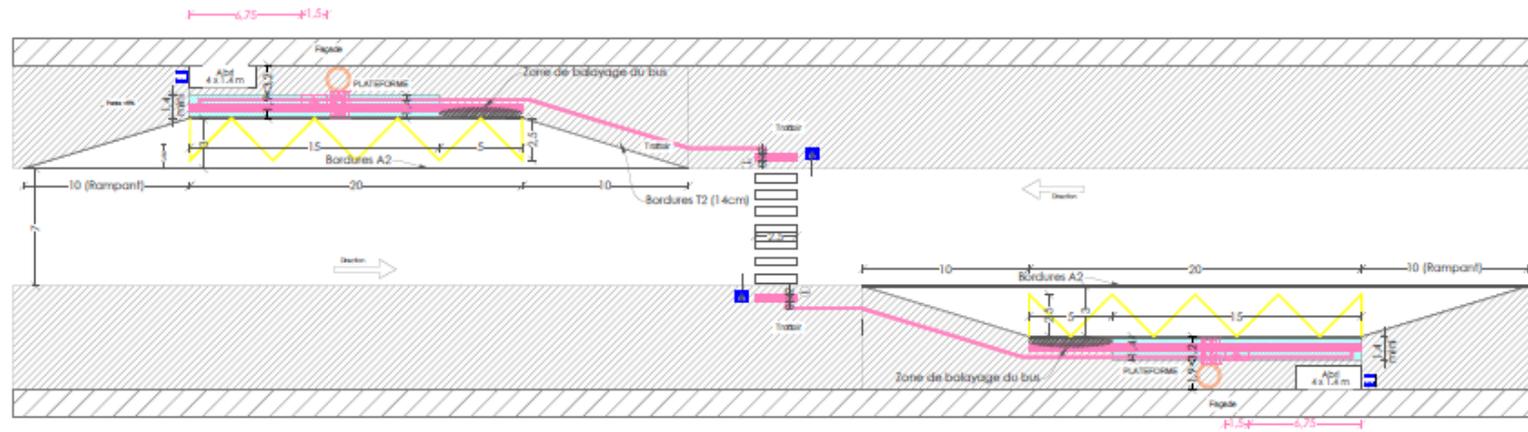
Point d'arrêt en pleine chaussée ou en pleine voie  
 Zone rurale  
 Echelle: 1/100

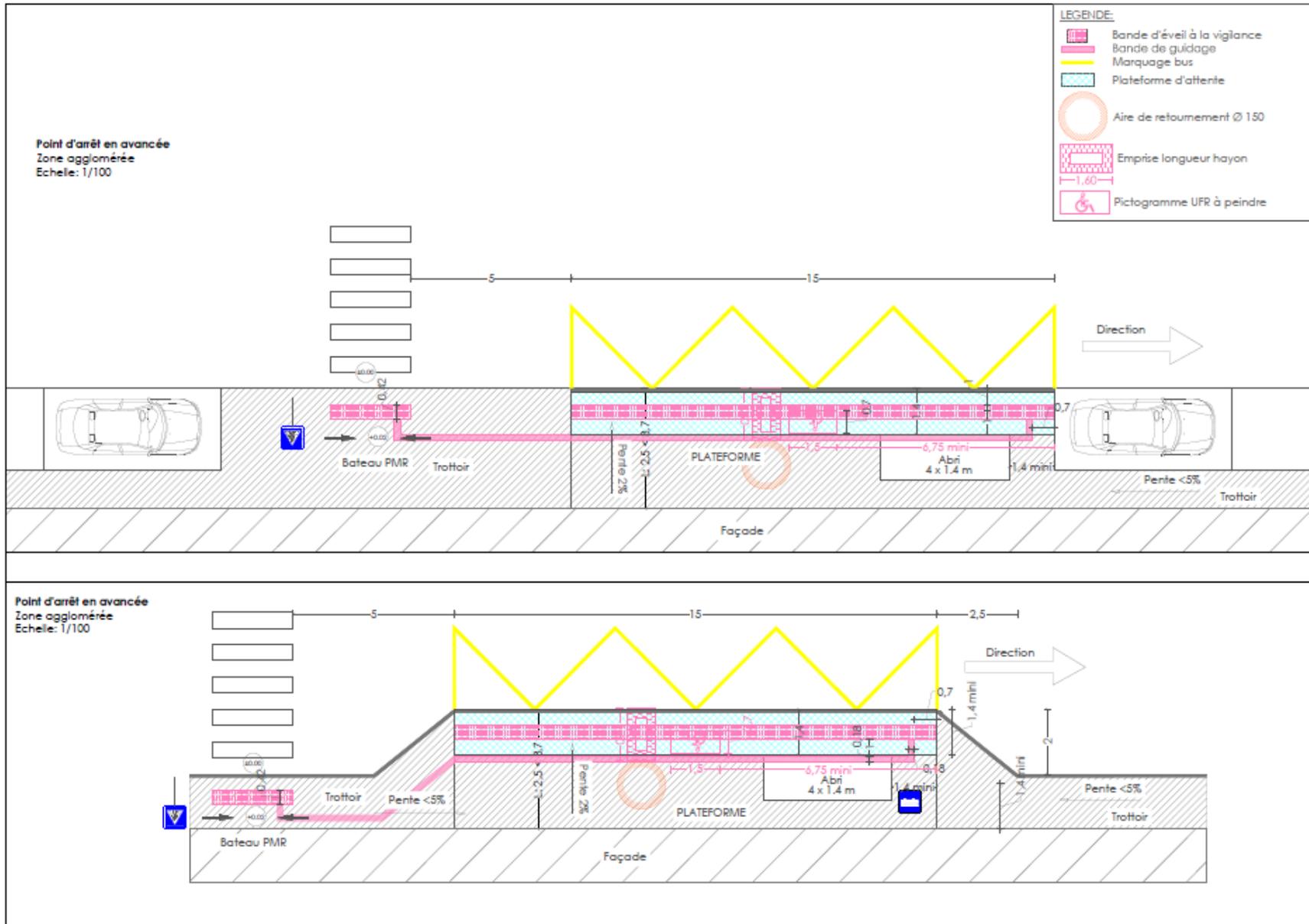




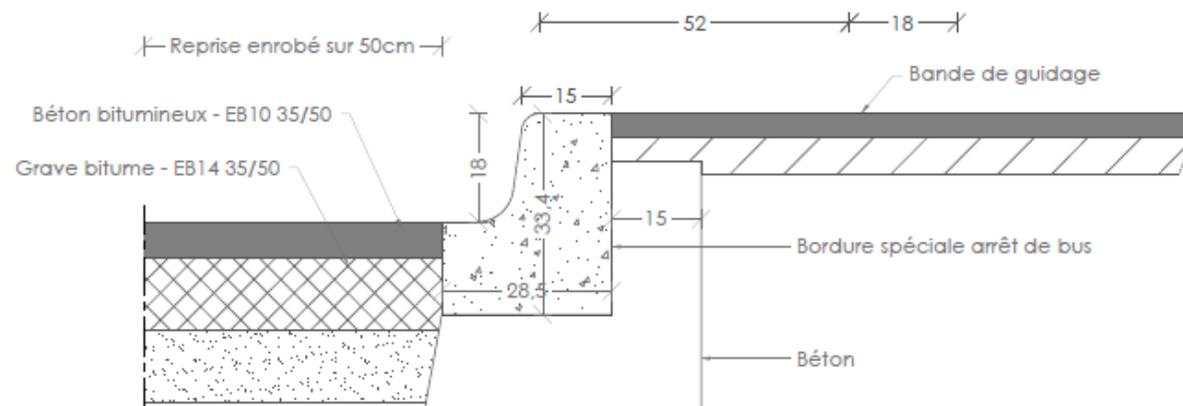
Duo d'arrêts en encoche  
 Zone agglomérée  
 Echelle: 1/250

- 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 2 : Exemple fiche type arrêt routier prioritaire

<b>n°1</b>	<b>Belfort SNCF et Pole Multimodal (SDAP National)</b>		
Date de la visite : 10/05/17			
<b>ARRET PRIORITAIRE</b>			
<b>Au titre de quel critère de l'article D-1112-10</b> (Rayer la/les mentions inutiles)	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		
Commune :	BELFORT		
Code postal :	90000		
Code INSEE :	90010		
Localisation du site :	19-21 Avenue Wilson		
Chef de file :	Prioritaire, Région		
Gestionnaire de voirie :			
Collectivités concernées :			
A mettre en accessibilité :	Tous types de handicaps		
CODE ID :	n°1		
Coordonnées arrêt sens 1	GPS	47.633056	6.854166
Nom de l'arrêt	Gare SNCF		
Adresse ( numéro – type – nom de voirie)	19-21 Avenue Wilson		
Direction (sens de circulation)	1 quai pour les 2 sens		
Réseau	SNCF / TER		
Ligne	1,2,3,90,91 et 92		
Ligne de référence:	Sens 1 : S.O		
<b>Extrait plan de situation</b>			
<b>Extrait plan cadastral</b>			

## 1. CARACTERISTIQUES DU POINT D'ARRET

Typologie	Critères	Constats	
	<b>SENS 1</b>		
	Type de voirie	Double sens - 7 m	
	Visibilité sens 1	En ligne droite	
	Vitesse pratiquée	30 km/h	
	Trafic estimé	A fournir par M.O.	
	Fréquentation	A fournir par M.O.	
	Distance à l'intersection	-	
	Implantation de l'arrêt	En encoche	
	Niveau de sécurité de l'arrêt	Passage piéton à l'avant du bus	
	<b>SENS 2</b>		
	Type de voirie	S.O.	
	Visibilité sens 2	S.O.	
	Vitesse pratiquée	S.O.	
	Trafic estimé	S.O.	
	Fréquentation	S.O.	
	Distance à l'intersection	S.O.	
Implantation de l'arrêt	S.O.		
Niveau de sécurité de l'arrêt	S.O.		

### ANALYSE SENS 1



Accès à l'arrêt	Présence d'un passage piéton	Distance entre passage piéton et bus	5 m - En aval
		Bandes d'éveil à la vigilance	Présentes
		Bateau PMR	Présent
		Revêtement trottoir	Béton désactivé
		Panneau C20a	Présent
		Largeur passage piéton	5 m
	Liaison avec cheminement sécurisé, conforme et sans obstacles	Largeur trottoir:	-
		Pente < 5%	Conforme - à valider
		Devers < 1%	Conforme - à valider
		Ressauts < 2 cm	Absence de ressauts
		Bordure de trottoir	-
		Présence d'obstacle	Absence
	Eclairage du cheminement	Nombre de luminaires	1

Signalisation	Verticale	Pré-signalisation:	Absente
		Panneau C6:	Absent
	Horizontale	Longueur zigzag jaune:	Absence de zigzag
		Largeur zigzag jaune:	
Mobiliers arrêt	Totem	Hauteur du totem:	2,00 m
		Largeur du totem:	Ø8 cm
	Abribus	Structure porteuse:	Absence d'abribus
		Vitrage:	
		Bandes visuelles:	
	Banc	Eclairage:	Absence de bancs
		Structure :	
	Information	Assise:	Absent
		Nom de l'arrêt:	
		N° lignes:	
Sens:			
Caractères 12 cm:			
		Contraste visuel	
		Indications en braille:	
Plateforme d'attente	Pentes	Devers <1%	Conforme - à valider
		Pente < 5%	Conforme - à valider
	Dimensions	Largeur bordure-abribus	inf. 1,40 m
		Largeur du quai	10 m
		Longueur du quai	50 m
	Matériaux	Hauteur de la bordure	Entre 18 et 22 cm
		Bande de guidage	Absente
		Revêtement du quai	Béton désactivé

#### ANALYSE VISUELLE DES RESEAUX SENS 1

Diagnostic visuel des réseaux	Réseau aérien	Type:	Néant
		Impacté par projet:	Néant
	Réseau enterré	Type:	Assainissement, éclairage
		Impacté par projet:	Oui

La fourniture des DT et DICT sont à la charge de la Maîtrise d'Ouvrage

<b>Abréviations :</b>	FO : Fibre optique (télécom)	PEHD : Polyéthylène Haute Densité
BT : Basse tension	EP : Eaux pluviales	
HTA : Haute tension aérienne	AEP : Adduction d' Eaux potables	

Les pentes et les dévers ont été mesurés ponctuellement. Ils devront être contrôlés par un relevé topographique.

## 2. CONFIGURATION DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Etat actuel sens 1



Absence de BEV et de bande de guidage.  
Absence zig zag.

### 3. ANALYSE DE L'ACCESSIBILITE DU POINT D'ARRET

	Sens 1	Remarques
1. Bilan handicap moteur	Non conforme	
2. Bilan handicap visuel	Non conforme	
3. Bilan handicap auditif	Non conforme	
4. Bilan handicap cognitif	Non conforme	
<b>L'arrêt peut être aménagé sur site</b>	Oui	
<b>Observations :</b>		

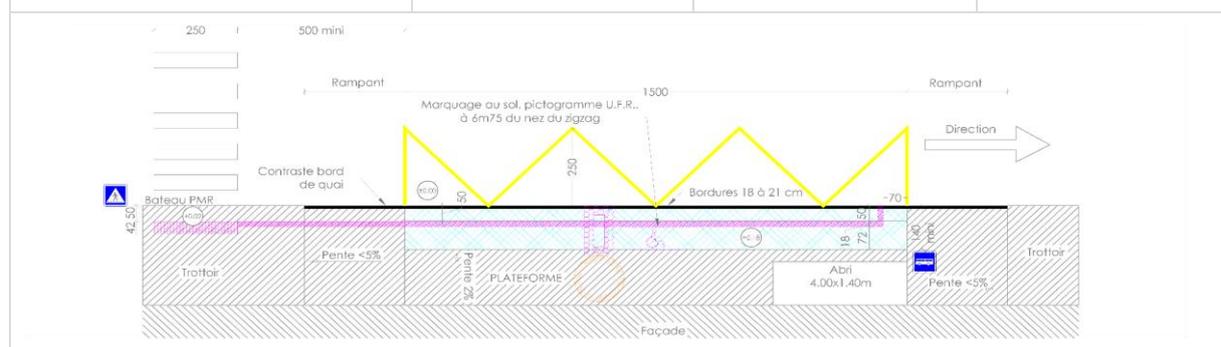
### 4. IMPOSSIBILITES TECHNIQUES AVEREES

Désignation	Sens 1
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	
<b>Moyen de substitution :</b>	

## 5. DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'AMENAGEMENT A REALISER

SENS 1

Désignation	Etat des lieux	Valeurs de la charte	Valeur de conception
1-Passage piéton	5 m - En aval		
2-Liaison avec le cheminement	Absence de bande de guidage.	Non conforme	Ajout d'une bande de guidage
3-Eclairage	1	Conforme	S.O.
4-Signalisation de l'arrêt	Totem	Conforme	S.O.
5-Mobilier	Totem	Non conforme	cf. schéma ci-dessous
6-Informations	Présentes mais insuffisante	Non conforme	Ajout des informations suivant la charte
7-Zigzag jaune	Absent	Non conforme	Ajout d'un zigzag
8-Implantation du quai	En encoche	Conforme	S.O.
9-Revêtement du quai	Béton désactivé	Conforme	S.O.
10-Equipements du quai	Absence de bande de guidage	Conforme	S.O.
11- Pentas	Conforme - à valider	Conforme	S.O.



La mise en conformité de l'arrêt consiste au déplacement du totem, la mise en place de bande d'éveil à la vigilance et mise en peinture du zig zag.

Dans ce cas de figure nous préconisons la pose de mobilier urbain de type: Totem.

La pose et fourniture du mobilier urbain n'est pas prise en compte dans l'estimation

Estimation des travaux pour l'aménagement préconisé	€
Estimation des travaux pour l'aménagement préconisé (Région)	€

**Impact des travaux sur la circulation: Permission de voirie**

## ANNEXE 3 : Etat des lieux des matériels roulants routiers

### Véhicules affectés au réseau ex TER :

VESOUL-GRAY KEOLIS VESOUL	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CW 272 NS</b>	<b>CW 276 NS</b>	<b>AB 522 FP</b>
• N° parc interne	2270	2271	2162
• Mise en circulation	03/07/2013	03/07/2013	15/06/2009
• Type véhicule	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO
• PTAC	22,5	22,5	22,5
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne
• Capacité	59 + 3	59 + 3	59 + 3
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
KMS AU 31/03/2015	89 645	108 061	352 077
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>			
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>
<b>Aménagement intérieur</b>			
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2
• Horloge	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>			
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>			
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui

<b>VESOUL-LUXEUIL KEOLIS VESOUL</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. titulaire (K BESANCON 33861- 33864)	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CE-311-ZN</b>	<b>CW 281 NS</b>	<b>CF 887 WT</b>	<b>AB 527 FP</b>
• N° parc interne	2242	2269	2237	2163
• Mise en circulation	10/05/2012	03/07/2013	01/06/2012	15/06/2009
• Type véhicule	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO
• PTAC	22,5	22,5	22,5	22,5
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	55 + 4	59 + 3	59	59 + 3
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 31/03/2015</b>	<b>157 285</b>	<b>97 564</b>	<b>212 436</b>	<b>288 367</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>				
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m³	>4 m³	>4 m³	>4 m³
<b>Aménagement intérieur</b>				
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2
• Horloge	1	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>				
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>				
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	oui	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

<b>AILLEVILLERS-BELFORT KEOLIS VESOUL (sous traitance KUNEGEL)</b>	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>BB 682 LH</b>	<b>AH 663 NW</b>
• N° parc interne	758	742
• Mise en circulation	12/10/2010	23/09/2009
• Type véhicule	RECREO	RECREO
• PTAC		
• Niveau de confort	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	63	63
• Age/km début du contrat	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 13/04/2015</b>	<b>206 356</b>	<b>400 000</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>		
• <b>Livrée extérieure</b>	Oui	Non
• Soute à bagages		
<b>Aménagement intérieur</b>		
• Espacement entre les sièges		
• Accessibilité PMR	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	1	1
• Horloge	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non
• Repose pied relevable	Non	Non
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Non	Non
<b>Poste de conduite</b>		
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>		
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Non	Non
• Girouette électronique arrière	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Non	Non
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui

<b>VESOUL-CULMONT KUNEGEL</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CT 345 TT</b>	<b>CT 841 TT</b>	<b>3343 ZL 68</b>	<b>BB 813 LH</b>
• N° parc interne	795	796	668	757
• Mise en circulation	01/01/2013	01/06/2013	01/02/2008	12/10/2010
• Type véhicule	Iveco CROSWAY	Iveco CROSWAY	IVECO ARWAY	Iveco CROSWAY
• PTAC	22,5	22,5		
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	55	55	55	59
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 10/04/2015</b>	<b>138 387</b>	<b>121 323</b>	<b>424 944</b>	<b>281 596</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro IV</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>				
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3
<b>Aménagement intérieur</b>				
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2
• Horloge	1	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>				
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>				
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Non	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

<b>GRAY-CULMONT KEOLIS DIJON</b>	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CV 857 XT</b>	<b>CN 853 AA</b>
• N° parc interne	464	103
• Mise en circulation	18/06/2013	01/03/2003
• Type véhicule	Mercedes INTOURO	Renault ILIADE
• PTAC	22,5	22,5
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort ligne
• Capacité	59 + 3	57
• Age/km début du contrat	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 31/03/2015</b>	<b>111 195</b>	<b>547 933</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro III</b>
<b>Aménagement extérieur</b>		
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	BLANC
• Soute à bagages	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>
<b>Aménagement intérieur</b>		
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2
• Horloge	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>		
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>		
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui

<b>BESANCON-LE LOCLE KEOLIS PONTARLIER</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve (33654)	V. doublage/réserve (le Locle - Morteau)
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CY 154 QC</b>	<b>CY 478 PY</b>	<b>CZ 645 DM</b>	<b>CB 090 RV</b>
• N° parc interne	2280	2277	2073	2120
• Mise en circulation	16/09/2013	16/09/2013	08/01/2007	17/01/2008
• Type véhicule	MERCEDES INTOURO	MERCEDES INTOURO	RENAULT AXER	IVECO DAILY
• PTAC				
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	59	59	59	27
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	NEUF	NEUF
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 28/02/2015</b>	<b>72 600</b>	<b>93 357</b>	<b>219 508</b>	<b>241 409</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro III</b>	<b>Euro IV</b>
<b>Aménagement extérieur</b>				
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>
<b>Aménagement intérieur</b>				
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Oui	Non
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	fixes
• Horloge	1	1	1	
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>				
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>				
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

<b>FRASNE-PONTARLIER RDTD</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>DE 716 FX</b>	<b>DE 717 FX</b>	<b>BT 393 RV</b>	<b>BT 402 RV</b>
• N° parc interne	462	463	485	486
• Mise en circulation	25/03/2014	25/03/2014	10/09/2011	07/09/2011
• Type véhicule	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO	Mercedes TOURISMO	Mercedes TOURISMO
• PTAC	22,5	22,5	22,5	22,5
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort tourisme
• Capacité	57	57	59	59
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 31/03/2015</b>	<b>57 547</b>	<b>44 310</b>	<b>143 557</b>	<b>208 018</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro VI</b>	<b>Euro VI</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>
	<b>Aménagement extérieur</b>			
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	BLANC	BLANC
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3
	<b>Aménagement intérieur</b>			
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Prééquipé	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2
• Horloge	1	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
	<b>Poste de conduite</b>			
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
	<b>Autres équipements</b>			
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

<b>FRASNE-VALLORBE KEOLIS PONTARLIER</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CY 471 PY</b>	<b>CW 291 NS</b>	<b>7022 ZH 25</b>
• N° parc interne	2276	2272	2102
• Mise en circulation	16/09/2013	03/07/2013	13/11/2007
• Type véhicule	Mercedes INTOURO	Mercedes INTOURO	AIRWAY
• PTAC	19000	19000	19300
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne
• Capacité	59 + 4	59 + 4	55
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 28/02/2015</b>	<b>144 408</b>	<b>83 660</b>	<b>295 193</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro IV</b>
<b>Aménagement extérieur</b>			
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m4	>4 m3
<b>Aménagement intérieur</b>			
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2
• Horloge	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>			
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>			
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui

<b>MOUCHARD-SALINS KEOLIS DOLE</b>	V. titulaire	V. doublage/réserve	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CQ 120 JL</b>	<b>CZ 165 LQ</b>	<b>CZ 537 VZ</b>
• N° parc interne			37
• Mise en circulation	31/01/2013	01/02/2009	14/08/2013
• Type véhicule	MERCEDES TOURISMO	VAN HOOL	MERCEDES INTOURO
• PTAC			
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	55	59	59
• Age/km début du contrat	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS</b>	<b>69 935</b>		<b>50 220</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro IV</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>			
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3
<b>Aménagement intérieur</b>			
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2
• Horloge	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>			
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>			
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui

<b>LONS-MOUCHARD KEOLIS DOLE</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>AD 228 FF</b>	<b>CY 493 PY</b>	<b>CZ 537 VZ</b>	<b>BP 542 GB</b>
• N° parc interne	2175	2281	37	2137
• Mise en circulation	05/10/2009	16/09/2013	14/08/2013	01/03/2003
• Type véhicule	IVECO EWADYS	MERCEDES INTOURO	MERCEDES INTOURO	MERCEDES INTEGRO
• PTAC				
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne	Confort ligne
• Capacité	53	63	59	57
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS</b>		<b>56 839</b>		
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro III</b>
<b>Aménagement extérieur</b>				
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3
<b>Aménagement intérieur</b>				
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2
• Horloge	1	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>				
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>				
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

<b>MOUCHARD-BESANCON (33730) ARBOIS TOURISME</b>	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>BW 065 WS</b>	<b>CY 457 ZT</b>
• N° parc interne		
• Mise en circulation	17/08/2011	01/08/2008
• Type véhicule	MERCEDES SPRINTER	IRISBUS IVECO
• PTAC	7200	7200
• Niveau de confort	Confort Tourisme	Confort Tourisme
• Capacité	15	23
• Age/km début du contrat	- 5ANS / - 500 000 km	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	-8 ANS	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS AU 09/04/2015</b>	<b>58 965</b>	<b>150 029</b>
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro IV</b>
<b>Aménagement extérieur</b>		
• <b>Livrée extérieure</b>	Non	Non
• Soute à bagages		
<b>Aménagement intérieur</b>		
• Espacement entre les sièges		
• Accessibilité PMR	Prééquipé	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	1	1
• Horloge	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non
• Repose pied relevable	Non	Non
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Non	Non
<b>Poste de conduite</b>		
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Non	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>		
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Non	Non
• Girouette électronique latérale	Non	Non
• Girouette électronique arrière	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Non	Non
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Non	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Non	Non

<b>MOUCHARD-DOLE (33682-33683-33685)</b> <b>KEOLIS DOLE</b>	V. titulaire (33683)	V. doublage/réserve (33682-33685)
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CY 481 PY</b>	<b>CY 460 PY</b>
• N° parc interne	2278	2279
• Mise en circulation	16/09/2013	16/09/2013
• Type véhicule	MERCEDES INTOURO	MERCEDES INTOURO
• PTAC		
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort ligne
• Capacité	63	63
• Age/km début du contrat	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM	- 7 ANS / - 800 000KM
<b>KMS</b>	<b>84 012</b>	
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>
<b>Aménagement extérieur</b>		
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m <sup>3</sup>	>4 m <sup>3</sup>
<b>Aménagement intérieur</b>		
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2
• Horloge	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>		
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>		
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui

<b>ST CLAUDE-DOLE KEOLIS DOLE</b>	V. titulaire	V. titulaire	V. titulaire	V. doublage/réserve
<b>IMMAT VEHICULE</b>	<b>CY 481 PY</b>	<b>CY 460 PY</b>	<b>7840 ZF 25</b>	<b>BP 510 GB</b>
• N° parc interne	2278	2279	2091	2136
• Mise en circulation	16/09/2013	16/09/2013	31/07/2007	01/03/2003
• Type véhicule	MERCEDES INTOURO	MERCEDES INTOURO	IVECO EWADYS	MERCEDES INTEGRO
• PTAC				
• Niveau de confort	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort tourisme	Confort ligne
• Capacité	63	63	51	59
• Age/km début du contrat	NEUF	NEUF	NEUF	- 3 ANS / - 150 000 KM
• Age/km fin du contrat	- 7 ANS / - 800 000KM			
<b>KMS</b>	<b>76 272</b>	<b>74 243</b>	<b>482 165</b>	
<b>MOTEUR (version Euro)</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro V</b>	<b>Euro IV</b>	<b>Euro III</b>
<b>Aménagement extérieur</b>				
• <b>Livrée extérieure</b>	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Livrée TER Franche Comté	Logo amovible (TER + CRFC)
• Soute à bagages	>4 m3	>4 m3	>4 m3	>4 m3
<b>Aménagement intérieur</b>				
• Espacement entre les sièges	> 720	> 720	> 720	> 720
• Accessibilité PMR	Oui	Oui	Oui	Prééquipé
• Assises séparées	Oui	Oui	Oui	Oui
• Nombre d'accoudoirs (relevable coté couloir et central)	2	2	2	2
• Horloge	1	1	1	1
• Ceintures de sécurité	Oui	Oui	Oui	Oui
• Tablette à la place	Non	Non	Non	Non
• Repose pied relevable	Oui	Oui	Oui	Oui
• aération conditionnée avec régulation thermostatique par automate – réglage individuel	Oui	Oui	Oui	Oui
• Double vitrage teinté	Oui	Oui	Oui	Oui
• Liseuses individuelles	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Poste de conduite</b>				
• Poste de perception avec tiroir à monnaie	Oui	Oui	Oui	Non
• Téléphone conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
• Timbre de contrôle	Oui	Oui	Oui	Oui
• Badge conducteur	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Autres équipements</b>				
• <b>Girouette électronique frontale</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique latérale	Oui	Oui	Oui	Oui
• Girouette électronique arrière	Non	Non	Non	Non
• Présentoirs fiches horaires	Oui	Oui	Oui	Oui
• Géolocalisation (uniquement ligne Vesoul/Luxeuil)	Oui	Oui	Oui	Non
• Sonorisation (radio et micro)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Porte affiches (tarifs et horaires)	Oui	Oui	Oui	Oui
• Emplacement intérieur pour bagages à main	Oui	Oui	Oui	Oui
• <b>billetterie électronique</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

## Véhicules affectés au réseau ex Mobidoubs Ligne A :

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VEHICULES							
Rubriques	Véhicules dédiés au service						Réserve
	Vh 1	Vh 2	Vh 3	Vh 4	Vh 5	Vh 6	
<b>Détails commerciaux</b>							
Marque et type du véhicule	Crossway Lime 13 m						
Kilométrage	0	0	0	0	0	0	
Nombre de places assises (sans conducteur)	60	60	60	60	60	60	
Nombre de places assises en configuration PMR	2	2	2	2	2	2	
Age maximum des véhicules	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	
Date de la première mise en circulation (délai constructeur 4 mois à partir date possible de commande)	09/2016	09/2016	09/2016	09/2016	09/2016	09/2016	
<b>Dimension et poids</b>							
Longueur totale (en mètre)	12.96	12.96	12.96	12.96	12.96	12.96	
Largeur (en mètre)	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	
Hauteur (en mètre)	3.460	3.460	3.460	3.460	3.460	3.460	
Poids (kg) PTAC	19 000	19 000	19 000	19 000	19 000	19 000	
<b>Confort</b>							
Classification (scolaire / tourisme / nombre d'étoiles ****...)	Ligne	Ligne	Ligne	Ligne	Ligne	Ligne	
Confort du siège (inclinaison : oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Climatisation (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
chauffage individuel (oui ou non)	Non	Non	Non	Non	Non	Non	
Prise de courant (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Tablette (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Eclairage individuel (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Reposa-pieds (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Autre : préciser (télévision...)	RAS	RAS	RAS	RAS	RAS	RAS	
Accessibilité : Véhicule équipé PMR en début de DSP - SAEIV à partir de septembre 2018 conformément aux attentes du Département (courrier du 2 mai ayant donné l'offre intermédiaire du 9 mai 2016)							

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VEHICULES							
Rubriques	Véhicules dédiés au service						Réserve
	Vh 1	Vh 2	Vh 3	Vh 4	Vh 5	Vh 6	
Nombre de places FMR	2	2	2	2	2	2	
Système d'accessibilité choisi (pallette ou plateforme)	Plateforme	Plateforme	Plateforme	Plateforme	Plateforme	Plateforme	
Sens du passager FMR (marche avant, marche arrière, latéral)	M/Av ou M/Ar	M/Av ou M/Ar	M/Av ou M/Ar	M/Av ou M/Ar	M/Av ou M/Ar	M/Av ou M/Ar	
Girouette frontale normalisée	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Informations sonores diffusées dans le véhicule	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Girouette intérieure (diffusion visuelle d'information)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Girouette latérale	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
<b>Environnement</b>							
Norme Euro 6 (oui ou non)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Autres dispositions (carburants, véhicules hybrides, etc.)	Non	Non	Non	Non	Non	Non	
<b>Sécurité</b>							
Equipements routier d'hiver	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Défibrillateur	Non	Non	Non	Non	Non	Non	
<b>Soutes/coffres</b>							
Scutes latérales (volume en dm3)	5100	5100	5100	5100	5100	5100	
Rangements intérieurs (préciser le type, vélos, skis...)	Soutes	Soutes	Soutes	Soutes	Soutes	Soutes	
<b>Communication</b>							
Balise GPS	Intégré avec le SAEIV	Intégré avec le SAEIV	Intégré avec le SAEIV	Intégré avec le SAEIV	Intégré avec le SAEIV	Intégré avec le SAEIV	
Moyens de communication embarqués	Téléphone mobile	Téléphone mobile	Téléphone mobile	Téléphone mobile	Téléphone mobile	Téléphone mobile	

**IVECO  
BUS**

# CROSSWAY LINE 13 M

2016



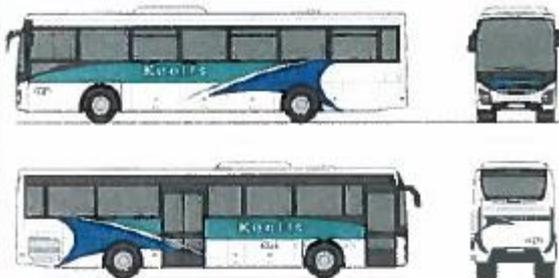
Euro 6

Lot 7- autocar de ligne

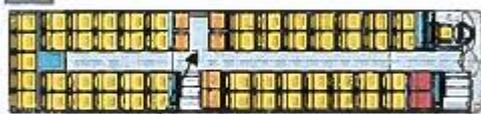
Réception répondant entièrement au Règlement ECE R107



### Vues :



### Aménagement :



1 Emplacement UFR

2 places PMR

61 places assises  
(dont 2 places PMR et 4 sièges assises rabattables,  
1 banquette relevable dans l'embarquement)

4 assises relevables dans 1 emplacement UFR

30 places debout environ

**Important :** le nombre de passagers debout maxi possible en France, sur ce type de véhicules est = à la moitié du nombre de places assises.

### CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur	12 962 mm
Largeur	2 550 mm
Hauteur H.T. / avec clim	3 370 / 3 460 mm
Empattement	7 065 mm
Porte à faux AV / AR	2 503 / 3 292 mm
Voie AV / AR	2 068 / 1 814 mm
Hauteur Intérieure	2 280 mm
Hauteur de plancher / sol	860 mm
Hauteur d'accès porte AV / MED	344 / 344 mm
Largeur portes AV / MED	800 / 1 200 mm
Rayon de balayage	11 900 mm
Rayon de braquage	10 120 mm
Angle d'attaque / de fuite	8.3° / 8°
P.T.A.C.	19 000 Kg
Poids maxi sur essieu AV	7 100 Kg
Poids maxi sur essieu AR	12 600 Kg
Volume de soutes(avec rampe)	5,1 m <sup>3</sup>
Volume porte-bagages intérieurs	3 m <sup>3</sup>

**Keolis**

Service client 0800 00 00 00

### Conformité à l'annexe 8 du Règlement ECE R107

#### Série CONSTRUCTEUR

Aménagement de l'espace UFR répondant entièrement à la conformité de l'annexe 8 du règlement ECE R107

Boîtier lumineux « stop » avec 5 boutons d'appel avec signal optique

(dont 1 bouton à côté place PMR + 1 bouton à côté place UFR)

Ton des poignées montoirs de portes contrastant (sauf noir)

Cornières Alu entrées de marches et surélévations couleur contrastées

Intérieur : 1 pictogramme par zone PMR et 1 pictogramme par zone UFR

Extérieur : 1 pictogramme UFR entrée porte milieu

Avant : 1 pictogramme PMR et 1 pictogramme UFR.

#### Série KEOLIS

Pack complet 1 UFR avec élévateur BRAUN UVL 855 EU (4 sièges à assise relevable en tissu lantal new keolis bleu dans l'emplacement UFR)

#### Option(s) KEOLIS

2 UFR avec élévateur BRAUN UVL 855 EU (4 sièges à assise relevable en tissu lantal new keolis bleu dans l'emplacement UFR)

*pour les UFR, une pochette contenant saignées et enrouleurs pour accrocher le fauteuil à l'espace UFR est situé dans les soutes*

### Conformité à l'annexe 11 de l'arrêté du 3 août 2007

#### Série KBOLIS

Afficheur intérieur :

Avant : Prédiposition et support (livré en vrac) pour fixation bandeau lumineux Hanover réf : LO26

(contre le carter de girouette centrale au-dessus du rétroviseur)

Milieu/Arrière : Prédiposition et support (livré en vrac) pour fixation du bandeau lumineux Hanover réf. LO26 (situer en avant de la porte milieu)

Afficheurs Extérieurs : voir pavé Girouette

Sonorisation Intérieure :

Signal sonore à l'ouverture et fermeture de chaque porte

Signal sonore sur demande d'arrêt

Équipement pour l'annonce sonore (Voir pavé « Radio/Vidéo)

Sonorisation extérieure : Haut-parleur extérieur à proximité de la porte avant (audible sans déformation qualitative pour les passagers situés à l'extérieur)

Billetique : voir pavé Equipements embarqués

SIV : voir pavé Equipements Embarqués

### EQUIPEMENTS EMBARQUÉS

Suivant cahier des charges de prédiposition Luciol TH7- version 3)

#### Série KEOLIS

Fourniture, câblage et installation pour SIV, comprenant :

- 1 grille informatique
- 2 micros d'ambiance (localisés 1 porte avant + 1 milieu véhicule)
- 1 antenne tri-bande GPS/GSM/WIFI avec raccord Fakra (ne doit pas être à plus de 5m du calculateur SAE)
- 1 bouton affleurant vert d'appel de détresse

Fourniture et installation d'une gaine avec tire-fils

#### Option(s) KEOLIS

- Fourniture et support mécanique pour prédiposition pupitre SAE LUCIOL
- Prédiposition vidéosurveillance avec signaux vers casier technique
- Prédiposition radiotéléphone avec signaux vers casier technique
- Prédiposition billettique avec signaux vers casier technique (câble et alimentation)
  - Pupitre billettique (tablette en attente sous table de perception à droite du chauffeur)
  - 1 valideur sous tablette de perception (en attente derrière sous table de perception)
  - 1 valideur porte avant côté cache jupe devant 1<sup>ère</sup> rangée de sièges (en attente derrière le cache jupe)
  - 1 valideur zone UFR (en attente au droit de la barre de maintien verticale zone UFR)

### EQUIPEMENTS INTERIEURS

#### Série CONSTRUCTEUR

Garnissage plancher et emmarchements en revêtement antidérapant

GERFLOR Bleu Orlice

Garnissage du pavillon en panneaux stratifiés blanc

Garnissage des faces latérales en panneaux stratifiés bleu (SEI 484)

Garnissage des séparations en stratifiés bleu (SEI 484)

Garnissage des soutes à bagages en contreplaqué

Eclairage du compartiment passagers direct à LEDS

Carter de protection des mécanismes de serrures de soutes

Plateforme centrale (avec suppression d'une section de porte-bagages)

Rétroviseur interne élargi, miroir de surveillance porte milieu

Porte bagages passagers avec main-courantes intégrées

Eclairage emmarchement à l'ouverture des portes

Equipements de sécurité : séparations devant les places exposées, extincteur à poudre 6 Kg, boîte à pharmacie, deux trappes de secours au pavillon, outillage de bord réglementaire

#### Série KEOLIS

Rideaux non plissés bleu

Pack sécurité scolaire : Pictogramme transports enfants, alarme sonore de marche arrière, couplage signal de détresse à l'ouverture des portes,

bandes rétro-réfléchissantes livrées en vrac dans le véhicule

Lentille de Fresnel

Montre digitale

### RADIO/VIDEO

#### Série CONSTRUCTEUR

Prédiposition radio

7 haut-parleurs passager et 1 haut-parleur conducteur

#### Série KBOLIS

Radio ACTIA ACT 503

Micro conducteur sur flexible

### IMPLANTATION & SIEGES

#### Série CONSTRUCTEUR

61 places dont 1 UFR (4 assises relevables), 2 places assises PMR, 1

banquette relevable dans l'embranchement

Pas de sièges : A Gauche, 750 mm / 725 mm / 698 mm

Pas de sièges : A Droite, 700 mm / 720 mm / 750 mm

#### Série KBOLIS



siège LINEO FIX en tissu lantal new keolis bleu dont 2 places assises PMR en tissu lantal new keolis vert, avec ceintures de sécurité 2 points à enrouleur (3 points pour les places exposées), poignée de circulation, accoudoir coulissant relevable, coques anti-vandalisme

### GIROUETTES

#### Série KEOLIS

Prédiposition électrique girouette frontale

(ligne tirées avec connecteur + rail de fixation) HANOVER Réf. OL 002

Prédiposition électrique girouette latérale

(ligne tirées avec connecteur, ferrures de fixations) HANOVER Réf. OL 004

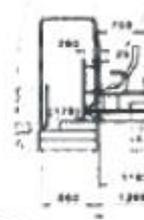
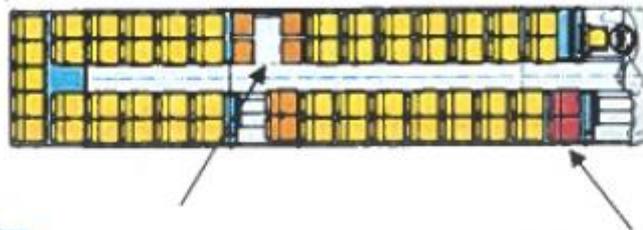
Prédiposition électrique girouette arrière

(ligne tirées avec connecteur, ferrures de fixations) HANOVER Réf. OL 020

Prédiposition Pupitre de commande ERIC G3 (découpe pour intégration dans tableau de bord à droite)

## ▶ AMENAGEMENTS ET SCHEMA D'IMPLANTATION

### Aménagement 1



1 Emplacement UFR



2 places PMR



61 places assises  
(dont 2 places PMR et 4 sièges assises rabattables,  
1 banquette relevable dans l'embarquement)



4 assises relevables dans 1 emplacement UFR

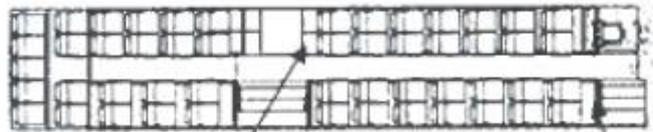


30 places debout environ

Important : le nombre de passagers debout maxi possible en France, sur ce type de véhicules est = à la moitié du nombre de places assises.



### Aménagement 2



1 Emplacement UFR



2 places PMR



55 places assises  
(dont 2 places PMR et 4 sièges assises rabattables,  
1 banquette relevable dans l'embarquement)



4 assises relevables dans 1 emplacement UFR



22 places debout environ

Important : le nombre de passagers debout maxi possible en France, sur ce type de véhicules est = à la moitié du nombre de places assises.



## Véhicules affectés au réseau ex Jurago :

LOT : 2		ENTREPRIS KEOLIS MONTS JURA								Année 2017/2018			
LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION													
IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
AC-041-AV	IRISBUS	CROSSWAY	21/07/2009	4	336026	59	29	1			x		201 / 267
EL-211-EJ	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	07/08/2008	4	246014	59	24	1			x		213 / 250
CP-728-CM	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	20/12/2012	5	419604	59	18	1			x		201 / 267
AF-060-QR	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	20/11/2009	5	578567	59	24	1			x		215 / 263 / 272
DY-439-TP	IRISBUS	EVADYS H	31/07/2007	4	589585	51	23				x		216 / 264 / 265 / 266 / 273
AE-684-KJ	IRISBUS	CROSSWAY	15/11/2007	4	358589	63	31				x		202 / 211 / 220 / 260
7509 ZH 25	IRISBUS	CROSSWAY	15/11/2007	4	330410	63	31				x		202 / 223 / 256 / 271
AE-741-KJ	IRISBUS	CROSSWAY	15/11/2007	4	330843	63	31				x		202 / 211 / 220 / 260
8812 ZH 25	IRISBUS	CROSSWAY	22/11/2007	4	354272	63	31				x		202 / 211 / 220 / 260
8822 ZH 25	IRISBUS	CROSSWAY	22/11/2007	4	376167	63	31				x		202 / 223 / 257 / 260 / 271
8816 ZH 25	IRISBUS	CROSSWAY	22/11/2007	4	308287	63	31				x		202 / 213 / 221 / 251 / 252 / 257
BW-347-KB	MERCEDES-BENZ	INTOURO LLC	14/10/2011	5	227825	63	23	1			x		202 / 213 / 221 / 251 / 252 / 257
BW-680-KB	MERCEDES-BENZ	INTOURO LLC	14/10/2011	5	164814	63	23	1			x		218 / 257
DC-537-HR	IRISBUS	CROSSWAY	12/06/2008	4	375514	55	27	1			x		218 / 256
2689 ZH 25	IRISBUS	ARWAY	22/10/2007	4	587693	55	22				x		201 / 224 / 255
BZ-319-EB	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	19/12/2011	5	511087	59	0	1			x		201 / 224 / 254
CY-460-PY	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	16/09/2013	5	213414	63	10	1			x		220 / 221 / 259 / 271
CH-658-VS	IRISBUS	CROSSWAY	17/07/2012	5	186975	55	27	1			x		201 / 210 / 224 / 264 / 266 / 273 / 274
CH-412-WM	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	173214	55	27	1			x		210 / 212 / 252 / 265
CY-955-AL	IRISBUS	CROSSWAY	26/08/2013	5	93522	59	25	1			x		201 / 215 / 274
AJ-853-PB	IRISBUS	CROSSWAY	11/01/2010	5	238711	59	0	1			x		201 / 214 / 255 / 270 / 274
AQ-975-XV	IRISBUS	CROSSWAY	23/04/2010	5	420668	59	29	1			x		210 / 212 / 251 / 266
EE-651-TP	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	25/08/2016	6	42606	63	8	1			x		220 / 221 / 259 / 271
EE-835-ZV	IVECO	CROSSWAY	05/09/2016	6	59556	63	23	1			x		224 / 270
CY-228-MS	MERCEDES-BENZ	INTOURO L	12/09/2013	5	236262	63	10	1			x		Réserve
9061 ZH 25	IRISBUS	CROSSWAY	23/11/2007	4	340400	63					x		Réserve

LOT : 4 ENTREPRISE : KEOLIS MONTS JURA

Année 2017/2018

**LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION**

MATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
BM-628-MR	MERCEDES-BENZ	TOURISMO RHD/2	26/04/2011	5	573155	57	6	x			x		401
DC-537-HR	IRISBUS	CROSSWAY	12/06/2008	4	375514	55	27	x			x		401
2689 ZH 25	IRISBUS	ARWAY	22/10/2007	4	587693	55	22				x		402 / 416
CY-460-PY	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	16/09/2013	5	213414	63	10	x			x		401
DR-899-QE	IVECO	MAGELYS HD	20/05/2015	6	241453	55	0	x	x	x	x		400 / 401
DR-150-QF	IVECO	MAGELYS HD	20/05/2015	6	219331	55	0	x	x	x	x		400 / 401
AQ-975-XV	IRISBUS	CROSSWAY	23/04/2010	5	420668	59	29	x			x		402
EE-807-RV	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	22/08/2016	6	60298	63	8	x			x		401
EE-651-TP	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	25/08/2016	6	42606	63	8	x			x		401
EE-835-ZV	IVECO	CROSSWAY	05/09/2016	6	59556	63	23	x			x		401 / 402
2428 ZJ 25	IRISBUS	EVADYS H	12/12/2007	4	514683	55	0				x		Réserve
EK-027-GZ	IVECO	MAGELYS HD PRO	42790	6	63846	59	0	x	x	x	x		400

LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

MMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
CR-516-QD	OTOKAR	NAVIGO U	11/03/2013	5	106082	33	6	x			x		857
BA-018-BC	OTOKAR	NAVIGO U	16/09/2010	5	166390	33	0	x			x		860
AC-429-LF	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	17/08/2009	4	217396	59	24	x			x		828
CA-010-HW	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	25/08/2008	4	220002	59	24	x			x		814 / 821
DR-150-QF	IVECO	MAGELYS HD	20/05/2015	6	219331	55	0	x	x	x	x		840*
EL-017-EJ	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	07/08/2008	4	247377	59	24	x			x		827
AC-799-MD	MERCEDES-BENZ	INTOURO L	20/08/2009	4	303791	59	24				x		820 / 822
382 BV J 83	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	26/02/2009	4	239107	59	24	x			x		823
CB-107-RV	IRISBUS	DAILY	17/01/2008	3	195757	27	0				x		858
9309 ZQ 25	IRISBUS	CROSSWAY	25/11/2008	4	333518	55	27				x		802 / 862 / 840
AB-885-QX	IRISBUS	DAILY	30/06/2009	4	246697	27	0	x			x		859
AD-228-FF	IRISBUS	EVADYS H	05/10/2009	5	375395	53	24	x			x		802 / 862 / 840
BZ-319-EB	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	19/12/2011	5	511087	59	0	x			x		802
CE-025-XD	OTOKAR	NAVIGO U	07/05/2012	5	231036	33	0	x			x		802 / 852
CF-444-DQ	OTOKAR	NAVIGO U	15/05/2012	5	170188	33	0	x			x		802 / 862
CH-624-WM	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	173164	59	27	x			x		801 / 825 / 856
CH-763-WM	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	143904	59	27	x			x		801
CY-998-CM	IRISBUS	CROSSWAY	28/08/2013	5	116028	59	25	x			x		801 / 825 / 855
AC-041-AV	IRISBUS	CROSSWAY	21/07/2009	5	336026	59	29	x			x		840
CR-619-WP	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	196424	59	27	x			x		801 / 840
CR-829-WQ	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	135299	59	27	x			x		801 / 840
CR-581-WR	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	210376	59	27	x			x		801 / 840
CR-907-WR	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	301740	59	27	x			x		801 / 840
CG-691-SB	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	21/06/2012	5	113900	59	24	x			x		814 / 824
EF-186-BG	IVECO	CROSSWAY	07/09/2016	6	77444	61	29	x			x		801 / 840
EF-083-BG	IVECO	CROSSWAY	07/09/2016	6	67020	61	29	x			x		801 / 840
EE-985-ZV	IVECO	CROSSWAY	05/09/2016	6	47589	63	23	x			x		801 / 840
EE-188-SY	OTOKAR	NAVIGO U	24/08/2016	6	20341	37	4	x			x		861
EE-787-SY	OTOKAR	NAVIGO U	24/08/2016	6	23507	37	4	x			x		854
CH-167-WN	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	153737	59	27	x			x		Réserve
CZ-442-EW	OTOKAR	NAVIGO U	03/10/2013	5		33	6	x			x		Réserve
CH-512-WN	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	168174	59	27	x			x		Réserve

LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
CF-250-CT	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	14/05/2012	5	457608	59	19	x			x		901 / 916 / 951 / 960
CP-728-CM	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	20/12/2012	5	419604	59	18	x			x		916 / 921 / 957
BT-684-LY	MERCEDES-BENZ	INTOURO ME	01/09/2011	5	265512	59	24	x			x		901 / 920 / 955 / 956
AJ-106-QJ	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	12/01/2010	5	600607	59	24	x			x		901 / 920 / 959
AJ-037-QJ	MERCEDES-BENZ	INTOURO M	12/01/2010	5	648645	59	24	x			x		916 / 921 / 958
CR-425-QD	OTOKAR	NAVIGO U	11/03/2013	5	126142	33	6	x			x		913
CH-763-WM	IRISBUS	CROSSWAY	18/07/2012	5	143904	59	27	x			x		901
AC-092-AV	IRISBUS	CROSSWAY	21/07/2009	5	313091	59	29	x			x		901 / 914
AC-106-AV	IRISBUS	CROSSWAY	21/07/2009	5	332469	59	29	x			x		914
CR-158-WR	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	187999	59	27	x			x		901 / 953
CR-344-WS	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	172939	59	27	x			x		901 / 952
CR-618-WS	IRISBUS	CROSSWAY	19/03/2013	5	184818	59	27	x			x		901 / 921 / 957
EF-186-BG	IVECO	CROSSWAY	07/09/2016	6	77444	63	29	x			x		901 / 960
EF-083-BG	IVECO	CROSSWAY	07/09/2016	6	67020	63	29	x			x		901 / 960
EE-985-ZV	IVECO	CROSSWAY	05/09/2016	6	47589	63	23	x			x		901 / 960
EE-835-ZV	IVECO	CROSSWAY	05/09/2016	6	59556	63	23	x			x		901 / 955 / 956
EE-359-SQ	OTOKAR	NAVIGO U	23/08/2016	6	14393	37	4	x			x		901 / 918 / 954
EG-968-LF	RENAULT	TRAFIC	31/10/2016	6	17490	8	0				x		910
EE-184-XB	FERQUI	SUNRISE	30/08/2016	6	31125	33	0	x			x		912 / 913
EE-140-XB	FERQUI	SUNRISE	30/08/2016	6	39468	33	0	x			x		911 / 914
EH-185-SF	IRISBUS	CROSSWAY	21/12/2016	6	22842	44	23	x			x		912 / 914
EK-333-GZ	IVECO	MAGELYS HD PRO	24/02/2017	6	55549	59	0	x	x	x	x		900
EK-430-GZ	IVECO	MAGELYS HD PRO	24/02/2017	6	60026	59	0	x	x	x	x		900 / 901
CH-948-AG	IRISBUS	CROSSWAY	24/12/2008	4	392091	55	27				x		Réserve
BZ-168-WK	IRISBUS	ARWAY	26/06/2008	4	527469	55	25	x			x		Réserve
EG-197-FY	FERQUI	SUNRISE	25/10/2016	6	24514	33	0	x			x		Réserve

LOT : 3/6/7

ENTREPRISE : BULLY

Année 2017/2018

**LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION**

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
BR 869 QN	MERCEDES	INTOURO	01/07/2011	5	220576	58+4	0	OUI	OUI	OUI	OUI	
BR 131 QP	MERCEDES	INTOURO	01/07/2011	5	183256	58+4	0	OUI	OUI	OUI	OUI	
CQ 120 JL	MERCEDES	INTOURO	01/07/2013	5	145850	58+4	0	OUI	OUI	OUI	OUI	
EN 842 JY	MERCEDES	INTOURO	01/09/2007	5	189401	58+4	0	OUI	OUI	OUI	OUI	

LOT : 2

ENTREPRISE : RAMOUSSE

Année 2017/2018

**LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION**

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
EF 494 HT	MERCEDES	INTOURO	20/09/2016	6	39 779	63	20		X		X	
AF 076 AN	MERCEDES	CONECTO	30/08/2005	3	226 520	56	0		X		X	
DA 578 XR	VEHIXEL	APTINEO	02/10/2008	4	251 595	30	0		X		X	
CB 575 HD	VAN HOOL	T916L	13/04/2006	3	520 517	63	0		X		X	

LOT : 3 ENTREPRISE : RAMOUSSE

Année 2017/2018

LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
AX 226 WA	MERCEDES	INTOURO	02/08/2010	5	230 250	63	23	X	X		X	
AM 688 MM	MERCEDES	INTOURO	06/02/2010	5	281 163	59	24	X	X		X	
CJ 677 VN	MERCEDES	INTOURO	16/08/2012	5	183 470	59	24	X	X		X	
AC 785 JP	MERCEDES	INTOURO	10/08/2009	5	352 977	59	22		X		X	
EF 459 FK	MERCEDES	INTOURO	15/09/2016	6	29 417	63	23		X			
9776 TC 39	MERCEDES	SPRINTER	09/01/2008	4	248 431	22	0		X		X	
AC 808 JP	MERCEDES	INTOURO	10/08/2009	5	246 600	55	21		X		X	
CE 406 SY	VEHIXEL	APTINEO	09/12/2008	4	305 785	33	0		X		X	
CX 329 YK	MERCEDES	INTOURO	21/08/2013	5	104 476	59	22		X		X	
1946 TH 39	PEUGEOT	BOXER	08/09/2006	4	178 617	19	0		X		X	
EF 612 CF	MERCEDES	INTOURO	09/09/2016	6	37 870	59	22		X			
CJ 053 QT	VEHIXEL	APTINEO	09/08/2012	5	142 358	33	0		X		X	
DJ 669 NB	MERCEDES	SPRINTER	21/08/2014	5	113 167	22	0		X		X	
EP 027 YV	MERCEDES	INTOURO	21/08/2017	6	5 040	55	21		X			
CJ 648 RT	MERCEDES	INTOURO	10/08/2012	5	146 661	59	17		X		X	
CD 512 XD	MERCEDES	VARIO	12/04/2012	5	125 214	33	0		X		X	
AC 018 KD	MERCEDES	SPRINTER	12/08/2009	5	276 681	22	0		X		X	
EP 021 YV	MERCEDES	INTOURO	21/08/2017	6	7 124	59	22		X			
EF 243 HS	MERCEDES	INTOURO	20/09/2016	6	19 207	59	20		X			
AC 012 PD	MERCEDES	INTOURO	27/08/2009	5	228 542	61	21		X			
EE 748 LQ	MERCEDES	INTOURO	05/08/2016	6	21 957	55	27		X			

LOT : 4 ENTREPRISE : RAMOUSSE

Année 2017/2018

LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
DV 402 DR	MERCEDES	INTOURO	21/08/2015	6	83 707	59	24	X	X		X	
EF 828 CF	MERCEDES	INTOURO	09/09/2016	6	22 072	63	20		X			
9776 TC 39	MERCEDES	SPRINTER	09/01/2008	4	248 431	22	0		X		X	
CD 512 XD	MERCEDES	VARIO	12/04/2012	5	125 214	33	0		X		X	
EP 027 YV	MERCEDES	INTOURO	21/08/2017	6	5 040	55	21		X			
EP 021 YV	MERCEDES	INTOURO	21/08/2017	6	7 124	59	22		X			
EF 503 HT	MERCEDES	INTOURO	20/09/2016	6	24 158	63	20		X			
CX 320 YK	MERCEDES	INTOURO	21/08/2013	5	120 090	59	22		X		X	
EF 248 HS	MERCEDES	INTOURO	20/09/2016	6	19 869	59	22		X			
CY 957 GP	MERCEDES	INTOURO	04/09/2013	5	126 123	63	22		X		X	
EE 747 LQ	MERCEDES	SPRINTER	10/08/2016	6	57 510	22	0		X			
DJ 230 LH	MERCEDES	INTOURO	18/08/2014	5	68 430	63	22		X		X	
EF 988 DA	MERCEDES	INTOURO	12/09/2016	6	26 273	59	22		X			
AC 716 LC	MERCEDES	INTOURO	17/08/2009	5	285 356	59	21		X		X	
CY 562 ZT	MERCEDES	MEDIANO	31/07/2008	5	243 063	30	0		X		X	

<b>LOT : 5</b>	<b>ENTREPRISE : RAMOUSSE</b>											<b>Année 2017/2018</b>
----------------	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------------------------

<b>LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION</b>												
IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
CJ 648 RT	MERCEDES	INTOURO	10/08/2012	5	146 661	59	17	X	X		X	
DJ 137 RT	MERCEDES	INTOURO	28/08/2014	5	114 876	59	22	X	X		X	
EE 747 LQ	MERCEDES	SPRINTER	10/08/2016	6	57 510	22	0		X			
AC 821 JP	MERCEDES	INTOURO	10/08/2009	5	250 712	59	21		X		X	
AC 816 JP	MERCEDES	INTOURO	10/08/2009	5	225 113	59	21	X	X		X	
EF 497 HT	MERCEDES	INTOURO	20/09/2016	6	33 470	63	22		X			
AX 248 VF	MERCEDES	INTOURO	02/08/2010	5	155 093	55	17	X	X		X	
CG 502 JW	OTOKAR	NAVIGO	28/08/2008	4	245 565	33	0		X		X	
BS 494 XY	MERCEDES	INTOURO	10/08/2011	5	202 003	63	22		X		X	
DD 381 SY	IVECO	DAILY	06/01/2009	5	202 498	27	0		X		X	
BQ 574 JH	RENAULT	MASTER	23/08/2007	3	197 159	16	0		X		X	
AK 440 VD	MERCEDES	SPRINTER	29/01/2010	5	136 345	22	0		X		X	

<b>ENTREPRISE : MBFC</b>												<b>Année 2018</b>
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------

<b>LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION</b>													
IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
DL 526 NF	IVECO	CROSSWAY	05/11/2014	6	113496	61+1	27	OUI	NON	NON	OUI	NON	601
DX 789 LV	IVECO	CROSSWAY	20/11/2015	6	59416	59+1	27	OUI	NON	NON	OUI	OUI	601
1845 TF 39	MERCEDES	SPRINTER	01/09/2008	4	200255	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 4
5777 TC 39	MERCEDES	INTOURO	21/11/2007	4	165629	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 4
AC 482 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	163618	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 4
CP 981 BD	IRIBUS	PROWAY	19/12/2012	5	183543	33+1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 4
DE 541 ZM	IVECO	WING	16/04/2014	5	82976	27+1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 4
DL 771 NF	IVECO	CROSSWAY	05/11/2014	6	100282	61+1	27	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 4

## LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

MMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
1844 TF 39	MERCEDES	SPRINTER	01/09/2008	4	183543	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 5
193 TF 39	MERCEDES	INTEGRO	11/08/2008	5	300773	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 5
326 TF 39	MERCEDES	INTOURO	12/08/2008	5	221156	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 5
8285 TF 39	MERCEDES	INTOURO	12/11/2008	5	171979	61+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 5
AC 305 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	164085	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 5
AC 474 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	154142	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 5
BL 930 GB	MERCEDES	INTOURO	31/03/2011	5	183543	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 5
DL 231 MB	INDCAR	MOBI	03/11/2014	6	56379	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 5
DY 139 CQ	INDCAR	MOBI	07/12/2015	6	55121	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 5
EH 272 AA	INDCAR	MOBI	25/11/2016	6	18775	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 5
231 TB 39	MERCEDES	INTEGRO	06/06/2007	4	199388	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
2774 TB 39	MERCEDES	INTEGRO	29/06/2007	4	338389	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
5774 TC 39	MERCEDES	INTOURO	21/11/2007	4	257745	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
6377 TG 39	MERCEDES	INTOURO	19/02/2009	5	131604	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
6986 TC 39	MERCEDES	INTOURO	04/12/2007	5	246743	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
8615 TB 39	MERCEDES	INTOURO	03/09/2007	4	163857	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
9285 TB 39	MERCEDES	INTEGRO	11/09/2007	4	303490	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 6
AC 316 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	129847	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
AC 473 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	109494	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
AC 538 GV	MERCEDES	INTOURO	04/08/2009	5	173213	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
AY 764 QX	MERCEDES	INTOURO	19/08/2010	5	154685	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
BR 255 DZ	MERCEDES	INTOURO	07/07/2011	5	138974	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
BR 644 JY	IVECO PMR	65J17B	12/07/2011	5	119502	27+1	0	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
BV 814 QE	MERCEDES	INTOURO	28/09/2011	5	116431	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
DB 048 GF	IRIBUS	MAGELYS	11/12/2013	5	45713	57+2	0	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6
DL 343 MC	INDCAR	MOBI	03/11/2014	6	47251	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 6
DL 614 MV	INDCAR	MOBI	03/11/2014	6	59955	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 6
EG 295 PF	INDCAR	MOBI	08/11/2016	6	23589	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 6
EN 460 BJ	RENAULT	TRAFFIC	06/06/2017	6	724	9	0	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 6

## LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

MMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
1846 TF 39	MERCEDES	SPRINTER	01/09/2008	4	236841	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
5183 TC 39	MERCEDES	INTURO	14/11/2007	4	225143	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
5349 TC 39	MERCEDES	INTOURO	15/11/2007	4	184713	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
6987 TC 39	MERCEDES	INTOURO	04/12/2007	4	242619	61+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
8284 TF 39	MERCEDES	INTOURO	12/11/2008	5	200697	61+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
9209 TA 39	MERCEDES	INTOURO	01/05/2007	4	224685	59+1	21	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
9873 TG 39	BOVA	FUTURA	27/03/2009	4	189341	53+2	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 309 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	164427	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 319 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	189558	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 337 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	201057	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 343 DH	MERCEDES	INTOURO	27/07/2009	5	217149	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 460 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	191652	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 467 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	149909	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AC 469 HC	MERCEDES	INTOURO	05/08/2009	5	176696	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
AY 792 QX	MERCEDES	INTOURO	19/08/2010	5	183716	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BA 770 WY	MERCEDES	INTEGRO	30/09/2010	5	184217	55+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BN 374 KN	MERCEDES	INTEGRO	13/05/2011	5	178093	55+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BN 728 NW	MERCEDES	INTOURO	17/05/2011	5	183543	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BS 832 VV	MERCEDES	SPRINTER NCV3	17/08/2011	4	154949	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BS 844 VV	MERCEDES	SPRINTER NCV3	17/08/2011	4	66798	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BS 849 VV	MERCEDES	SPRINTER NCV3	17/08/2011	4	183543	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
BT 295 EP	MERCEDES	SPRINTER NCV3	26/08/2011	4	131258	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
CC 323 VT	MERCEDES	SPRINTER NCV3	19/03/2012	5	129915	22 +1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
CF 356 ES	MERCEDES	INTOURO	15/05/2012	5	183543	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
CF 384 ES	MERCEDES	INTOURO	15/05/2012	5	102735	59+1	21	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DE 492 ZL	IVECO	WING	16/04/2014	5	68710	27+1	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DL 738 MM	MERCEDES	INTOURO	04/11/2014	6	61509	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DL 733 MM	MERCEDES	INTOURO	04/11/2014	6	59837	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DN 401 VK	RENAULT	TRAFIC	04/02/2015	6	22423	9	0	NON	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DV 034 KE	MERCEDES *	INTOURO	01/09/2015	6	55834	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DV 039 KE	MERCEDES *	INTOURO	01/09/2015	6	64707	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DV 042 KE	MERCEDES *	INTOURO	01/09/2015	6	39441	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7

ENTREPRISE : MBFC

Année 2018

## LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée		Affectation lignes
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo	
DX 584 YD	INDCAR	MOBI	07/12/2015	6	34934	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DY 096 BV	INDCAR	MOBI	07/12/2015	6	60231	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 7
DY 262 CQ	INDCAR	MOBI	14/12/2015	6	37754	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 7
ED 279 YM	IVECO	A60C17	13/07/2016	6	28198	22 +1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 7
EF 036 NE	IVECO	CROSSWAY	27/09/2016	6	29178	61+1	27	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
EF 179 QN	MERCEDES *	INTOURO	29/09/2016	6	14398	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
EF 221 QN	MERCEDES *	INTOURO	29/09/2016	6	37663	59+1	22	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7
EF 251 QN	MERCEDES *	INTOURO	29/09/2016	6	29001	59+1	22	OUI	NON	NON	NON	OUI	lot 7
EG 120 PF	INDCAR	MOBI	08/11/2016	6	15313	33+1	0	predispo	NON	NON	OUI	NON	lot 7
EN 440 BJ	RENAULT	TRAFFIC	06/06/2017	6	7667	9	0	OUI	NON	NON	OUI	NON	lot 7

LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION												
IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
BX-414-EL	MERCEDES	VARIO	03/11/2011	5	196 210	33	-	-	-	-	-	2018
DL-681-CJ	RENAULT	MASTER	06/07/2007	4	192 153	15	-	-	-	-	-	2018
DL-344-FD	MERCEDES	INTOURO PMR	31/08/2007	4	370 327	59	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
DJ-810-KX	MERCEDES	INTOURO PMR	19/08/2008	4	296 133	63	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
DL-314-FD	MERCEDES	INTOURO PMR	19/08/2008	4	318 791	63	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
DL-599-QA	MERCEDES	INTOURO PMR	01/09/2008	4	378 889	63	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
DL-590-QA	MERCEDES	INTOURO PMR	01/09/2008	4	404 631	63	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
AB-859-ZJ	IVECO	APTINEO	17/07/2009	4	264 236	30	-	-	-	-	JURAGO	2018
AK-660-CD	MERCEDES	INTOURO PMR	19/01/2010	5	281 656	63	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
AM-167-DX	MERCEDES	INTOURO	23/02/2010	5	220 387	63	-	PRE	-	-	-	2018
AX-222-YQ	MERCEDES	INTOURO	04/08/2010	5	277 782	63	-	PRE	-	-	JURAGO	2018
AY-786-CF	MERCEDES	INTOURO	06/08/2010	5	224 206	63	-	PRE	-	-	-	2018
BV-220-SE	RENAULT	TRAFIC L2PMR	29/09/2011	5	170 387	8	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
CK-551-AE	IVECO	APTINEO	23/08/2012	5	153 405	33	-	-	-	-	JURAGO	2018
CJ-307-TR	MERCEDES	INTOURO	14/08/2012	5	149 287	59	-	PRE	-	-	JURAGO	2018
CT-888-BC	MERCEDES	SUNRIDER	22/04/2013	5	115 548	34	-	PRE	-	-	JURAGO	2018
CW-017-WA	MERCEDES	SUNRIDER	11/07/2013	5	129 141	34	-	-	-	-	JURAGO	2018
CW-376-EA	MERCEDES	INTOURO	25/06/2013	5	118 004	59	-	-	-	-	JURAGO	2018
DB-061-XZ	RENAULT	MASTER	03/01/2014	5	96 541	15	-	-	-	-	-	2018
DF-779-HF	OTOKAR	NAVIGO	28/04/2014	5	130 085	33	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
DN-626-BF	MERCEDES	INTOURO	05/01/2015	6	102 108	59	-	-	-	-	JURAGO	2018
DM-166-ZX	MERCEDES	INTOURO	02/01/2015	6	103 025	59	-	-	-	-	JURAGO	2018
DM-159-ZX	MERCEDES	INTOURO	02/01/2015	6	89 058	59	-	-	-	-	JURAGO	2018
DS-561-CT	MERCEDES	INTOURO	05/06/2015	6	67 050	59	-	-	-	-	JURAGO	2018
EA-731-NE	RENAULT	TRAFIC L2PMR	17/03/2016	6	32 382	8	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
EA-669-XC	RENAULT	TRAFIC L2PMR	30/03/2016	6	42 962	8	-	PMR	-	-	JURAGO	2018
EB-942-AS	OTOKAR	NAVIGO	01/04/2016	6	49 646	37	-	PRE	-	-	JURAGO	2018
ER-637-FD	IVECO	MOBI	13/10/2017	6	5 884	33	-	-	-	-	-	2018

(\*) équipements accessibilité : préciser si équipement UFR, annonces sonores / visuelles ou indiquer la date de mise en œuvre

LOT : ENTREPRISE : TRANSDEV

Année 2017/2018

**LISTE DES VEHICULES MIS A DISPOSITION**

IMMATRICULATION	MARQUE	TYPE	Date de 1ère mise en circulation	Motorisation Euro	Kilométrage au 31/12/2017	Nb places assises	Nb places debout	Equipements accessibilité (*)			Livrée	
								UFR	annonce visuelle	annonce sonore	jurago	mobigo
EH-348-GD	IVECO BUS	CROSSWAY POP	05-DEC-2016	EURO 6	37 670	63	19	1	oui	oui	x	
EH-652-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	36 708	63	19	1	oui	oui	x	
EH-053-BV	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	37 967	63	19	1	oui	oui	x	
EF-920-MX	IVECO BUS	CROSSWAY HV	27/09/2016	EURO 6	50 698	61	28	1	oui	oui	X	
EF-790-MX	IVECO BUS	CROSSWAY HV	27/09/2016	EURO 6	54 293	61	28	1	oui	oui	X	
EH-816-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	45 557	63	19	1	oui	oui	X	
EH-467-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	28 251	63	19	1	oui	oui	X	
EH-217-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	31 259	63	19	1	oui	oui	X	
EH-194-BV	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	39 994	63	19	1	oui	oui	X	
EH-025-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	43 777	63	19	1	oui	oui	X	
EH-341-BT	IVECO BUS	CROSSWAY POP	29/11/2016	EURO 6	39 157	63	19	1	oui	oui	X	
BV-749-LB	KAROSA	RECRO	27/10/2006	EURO 3	267 849	62	31	0	NON	NON	X	
4470XT21	MERCEDES	INTOURO M	19/09/2008	EURO 4	269 268	62	23	0	NON	NON	X	
7565YR84	IRISBUS	RECRO	10-AOU-2007	EURO 4	372 394	62	0	0	NON	NON	X	
7603VK73	KAROSA	RECRO	29-DEC-2005	EURO 3	321 079	58	29	0	NON	NON	X	
4467XT21	MERCEDES	INTOURO M	19/09/2008	EURO 4	251 218	62	23	0	NON	NON	X	
BE-875-PV	IRISBUS	ARES	20/06/2006	EURO 3	729 665	58	6	0	NON	NON	X	
BV-683-LB	KAROSA	RECRO	03/01/2005	EURO 3	319 362	62	24	0	NON	NON	X	
BV-772-LB	KAROSA	RECRO	27/10/2006	EURO 3	359 569	62	31	0	NON	NON	X	
BT-981-FF	MERCEDES	INTOURO M	26-AOU-2011	EURO 5	209 137	62	23	1	NON	NON	X	
143BEL34	MERCEDES	INTOURO	25-AOU-2008	EURO 5	290 140	63	23	0	NON	NON	X	
CK-408-ZE	IRISBUS	RECRO	31/10/2007	EURO 4	289 888	59	29	0	NON	NON	X	
4469XT21	MERCEDES	INTOURO M	19-sept-08	EURO 4	241 206	62	23	0	NON	NON	X	
CK-354-ZE	IRISBUS	RECRO	31-oct-07	EURO 4	158 55	60	0	0	NON	NON		
384BSP83	IRISBUS	RECRO	14-oct-08	EURO 4	312 450	59	0	0	NON	NON		

## ANNEXE 4 : Comptes 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<sup>er</sup> 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 fret 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'utilisateur 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 : 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 = 1m<sup>2</sup>), 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 Bourgignon)

- 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.

## ■ ANNEXE 5 : Compte rendu de la réunion de concertation du 17 janvier 2018

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 Ad'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 6 : Formation des personnels des différents transporteurs – Ex Jurago

## Transporteur BULLY :

<b>Transport de Personne à Mobilité Réduite</b>		
Programme		
<b>Objectif de de la formation</b>		
Assurer le transport en sécurité de personne en situation de handicap ou à mobilité réduite		
<b>Public et prérequis</b>		
<b>Public</b>	Tout conducteur amené à transporter des voyageurs en situation de handicap ou à mobilité réduite	
<b>Prérequis</b>	Être titulaire d'un permis de conduire (B ou D) en cours de validité Être apte médicalement Maîtriser le socle commun de compétences et de connaissances	
<b>Durée</b>		
14 h – 2 jours		
<b>Contenus de formation</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Sensibilisation aux différents handicaps</li><li>✓ Les obstacles rencontrés par les personnes en situation de handicap</li><li>✓ Les chiens d'assistance</li><li>✓ La gestion des événements imprévus</li><li>✓ La communication avec les personnes en situation de handicap altérant leurs sens (personnes sourdes, malentendantes, malvoyantes, présentant des troubles de la parole)</li><li>✓ Les 9 principes généraux de prévention</li><li>✓ La vérification des sangles et des points d'attaches</li><li>✓ L'utilisation du hayon et les vérifications générales périodiques : apports techniques et mise en situation pratique</li><li>✓ Le nettoyage du véhicule utilisé</li><li>✓ La mise en sécurité des personnes en situation de handicap dans le cadre du transport de voyageurs</li><li>✓ Les responsabilités civile et pénale du conducteur/accompagnateur</li><li>✓ Le maniement des fauteuils roulants, des autres équipements de mobilité et des bagages (gestes et postures)</li><li>✓ Les facteurs ambiants</li></ul>		
		



**FORGET**  
FORMATION

### Méthodes pédagogiques utilisées

Alternance d'apports théoriques, de mises en situations et d'échanges de pratiques

### Moyens pédagogiques et d'encadrement

#### Moyens pédagogiques

- ✓ Salle de formation équipée d'un pc et d'un vidéoprojecteur
- ✓ Livret stagiaire
- ✓ Véhicule de transport de voyageurs équipé d'un hayon

#### Encadrement

La formation est assurée par l'équipe pédagogique Forget Formation, dont les membres sont dotés d'une expérience professionnelle minimum de 5 à 10 ans dans le transport routier de voyageurs.

### Modalités de suivi, d'évaluation et de validation

- Suivi** Chaque participant signera par demi-journée une feuille d'émargement, également signée par le formateur.
- Evaluation** Analyse de pratique lors des mises en situation concernant l'utilisation du hayon et l'arrimage d'un fauteuil roulant.
- Validation** Une attestation de formation individuelle sera établie pour chaque participant à l'issue de la formation.

**Responsable pédagogique :** Thierry BEAUDEQUIN

Concession Transport routier interurbain de voyageurs  
ANNEXE 16 – PLAN DE FORMATION

#### PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL

Année 2017/2018

**LOT:** 3/6/7

**ENTREPRISE :** BULLY

Nombre total de conducteurs : 4

Nombre total de personnels d'accueil : 0

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en oeuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Connaissance du monde du handicap	2	2			Avril 2018	2	2
Accueil, accompagnement et manipulation des personnes handicapées	2	2			Avril 2018	2	2
Accueil des personnes avec un handicap cognitif	2	2			Avril 2018	2	2
Utilisation du matériel spécifique (palette, système d'accroche)	2	2			Avril 2018	2	2
Autres à compléter							

## Transporteur Kéolis Mont Jura :

### PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL

Année 2017/2018

**LOT : 2 ENTREPRISE : KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 32

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	15	5	0	0	2018	8	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	7	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	2	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	3	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	1	0	0	2018	4	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	7	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	2	2	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL**

Année 2017/2018

LOT : **4** ENTREPRISE : **KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 37

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	12	5	0	0	2018	7	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	6	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	2	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	2	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	1	0	0	2018	4	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	7	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	2	2	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL****Année 2017/2018****LOT : 8 ENTREPRISE : KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 41

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	11	5	0	0	2018	6	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	5	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	1	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	2	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	1	0	0	2018	4	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	11	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	0	0	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL****Année 2017/2018****LOT : 8 ENTREPRISE : KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 41

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	11	5	0	0	2018	6	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	5	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	1	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	2	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	1	0	0	2018	4	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	11	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	0	0	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL**

Année 2017/2018

LOT : **9** ENTREPRISE : **KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 37

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	12	5	0	0	2018	7	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	5	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	2	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	3	1	0	0	2018	3	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	3	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	0	0	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL**

Année 2017/2018

LOT : **9** ENTREPRISE : **KEOLIS MONTS JURA**

Nombre total de conducteurs : 37

Nombre total de personnels d'accueil : 1 (*conseillère en mobilité Boutique Dole*)

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en œuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Formation Continue Obligatoire ( FCO)	12	5	0	0	2018	7	5
Prendre en charge les PMR dans l'interurbain Voir descriptif de formation en pièce jointe	5	2	0	0	2018	2	2
Avoir l'esprit de service	2	1	0	0	2018	1	1
Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	4	2	0	0	2018	1	2
Recyclage Sauveteur Secouriste du Travail ( SST)	3	1	0	0	2018	3	1
Conduite préventive et sécuritaire = conduite sur neige en basse adhérence	3	1	0	0	2018	5	1
Gestion du stress et des conflits	0	0	0	0	2018	1	2
Formation Manipulation de la rampe PMR Voir descriptif de formation en pièce jointe	0	0	0	0	2018	8	1/2

## Transporteur RAMOUSSE :

### PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL

Année 2017/2018

LOT : 2-3-4-5

ENTREPRISE : RAMOUSSE

Nombre total de conducteurs :

Nombre total de personnels d'accueil :

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en oeuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Connaissance du monde du handicap	5	1			14/02/18	6	1
Accueil, accompagnement et manipulation des personnes handicapées	5	1			14/02/18	6	1
Accueil des personnes avec un handicap cognitif	5	1			14/02/18	6	1
Utilisation du matériel spécifique (palette, système d'accroche)	5	1			14/02/18	6	1
Autres à compléter							
FCO	5	5			12/02/18	6	5
PREMIERS SECOURS	8	3					

## Transporteur TRANSARC :

Concession Transport routier interurbain de voyageurs  
ANNEXE 16 – PLAN DE FORMATION

PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL

Année 2017/2018

LOT : 5

ENTREPRISE : BRESSE REVERMONT

Nombre total de conducteurs : 28

Nombre total de personnels d'accueil : 0

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en oeuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Connaissance du monde du handicap	9	1	0	0	2020	9	1
Accueil, accompagnement et manipulation des personnes handicapées	9	1	0	0	2020	9	1
Accueil des personnes avec un handicap cognitif	9	1	0	0	2020	9	1
Utilisation du matériel spécifique (palette, système d'accroche)	9	0.5	0	0	2020	9	0.5
Gestion des conflits	14	2	0	0	2020	9	2
Eco-conduite	20	1	0	0	2019	20	1

## Transporteur TRANSDEV :

### PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL

Année 2017/2018

**LOT :** 1 **ENTREPRISE :** Transdev Pays d'Or

Nombre total de conducteurs : 69

Nombre total de personnels d'accueil : 69

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en oeuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Connaissance du monde du handicap	69	0.5	69	0.5	A définir	Futur personnel embauché	0.5
Accueil, accompagnement et manipulation des personnes handicapées	69	0.5	69	0.5			
Accueil des personnes avec un handicap cognitif							
Utilisation du matériel spécifique (palette, système d'accroche)	69	0.5	69	0.5	A définir	Futur personnel embauché	0.5
Autres à compléter							

**Transporteur MOBILITES BOURGOGNE FRANCHE COMTE :**

**PLAN DE FORMATION DU PERSONNEL**

**Année 2017**

**LOT :** **ENTREPRISE : MOBILITES BOURGOGNE FRANCHE-COMTE**

Nombre total de conducteurs : 83

Nombre total de personnels d'accueil : 22

Type de formation	Au 31/12/2017				Calendrier de mise en oeuvre		
	Nombre conducteurs	Nb jours par personne	Nb personnels d'accueil	Nb jours	Date	Nb personnels concernés	Nb jours
Connaissance du monde du handicap							
Accueil, accompagnement et manipulation des personnes handicapées	6	1	0				
Utilisation du matériel spécifique (palette, système d'accroche)							
Autres à compléter							

## ■ ANNEXE 7 : Formation des personnels des différents transporteurs – Ex Mobidoubs A

Nombre de conducteurs affectés à la ligne A	% du temps consacré à la ligne A	Formation de base	Formations additionnelles (stage conduite sur neige, formation accueil des personnes souffrant de handicap cognitifs, autres...)
Conducteur titulaire 1	91	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + relations commerciales + accueil et prise en charge PMR +billettique
Conducteur titulaire 2	91	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + billettique + accueil et prise en charge PMR + formation TER
Conducteur titulaire 3	91	Permis D + FIMO voyageurs	FCO +gestes et postures + accueil et prise en charge PMR + billettique +relations commerciales
Conducteur titulaire 4	83	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + billettique+ relations commerciales
Conducteur titulaire 5	88	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + accueil et prise en charge PMR + billettique
Conducteur titulaire 6	88	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + SST+ billettique + utilisation attaches PMR + SST
Conducteur titulaire 7	33	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + billettique + attaches FMR + relations commerciales
Conducteur titulaire 8	65	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + amélioration en conduite + attaches PMR + billettique
Conducteur titulaire 9	32	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + relations commerciales
Conducteur titulaire 10	66	Permis D + FIMO voyageurs	FCO +attaches PMR + analyse des accidents + formation incendie
Conducteur titulaire 11	66	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + relations commerciales
Conducteur titulaire 12	65	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + relations commerciales
Remplaçant 1	5.87	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + relations commerciales
Remplaçant 2	5.37	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + gestion du stress et des conflits + billettique
Remplaçant 3	5.87	Permis D + FIMO voyageurs	FCO + attaches PMR + éco conduite + gestion du stress et des conflits

#### ↪ Formation Continue Obligatoire à la sécurité (FCO)

⇒ Stage de remise à niveau des connaissances qui concerne les conducteurs des véhicules de transports de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et des véhicules de transport de voyageurs comportant, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises. Cette obligation est généralisée à tous les pays de l'union européenne avec la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003. Elle est applicable à compter du 10 septembre 2008 pour les transports de voyageurs et du 10 septembre 2009 pour les transports de marchandises.

#### ↪ Formation accueil et prise en charge PMR

⇒ 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)

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...)

#### ↪ Formation attache PMR

⇒ Savoir utiliser le matériel réservé au transport des personnes en fauteuil roulant (rampe, attaches, ceinture de sécurité)

Loi de février 2005 sur l'accessibilité

Sensibilisation au handicap

Relation commerciale : accueil, prise en compte du client, personnalisation de la relation-client

#### ↪ Formation relation commerciale

⇒ Comprendre les enjeux et l'intérêt d'une démarche de service pour les agents, les clients et Keolis

Savoir se mettre à la place du client pour mieux comprendre ses attentes et ses besoins

Connaître et s'approprier les fondamentaux du service Keolis : s'engager, créer une rencontre, accompagner le client

**RÉGION**  
**BOURGOGNE**  
**FRANCHE**  
**COMTE**



4, square Castan  
CS 51 857  
25 031

0 970 289 000  
[www.bourgognefranchecomte.fr](http://www.bourgognefranchecomte.fr)

