

### Cadre général

Direction// service ou pôle d'affectation : DDRB – Déplacements – Cohérence des Réseaux et intermodalité

Référence au programme, schéma, mission existant : Programme 91 – « Transports Départementaux »  
Schéma départemental des déplacements

Description de l'action actuelle : Réseau de transport public « historique » et non accessible aux personnes à mobilité réduite

Axe(s) stratégique(s) de référence : Axe 1 : faciliter l'accès des services à tous  
Axe 11 : prévenir les risques naturels et industriels

Objectif(s) de référence : Objectifs 2 et 3 (axe 1)

Objectif 4 (axe 11) : participer à notre échelle aux engagements internationaux sur le climat dans la mesure où l'action a pour but de développer le transport public

### Description du projet

Objectifs généraux : Développer l'usage du transport public

Objectifs opérationnels :

- améliorer l'offre de transport
- initier l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite et personnes handicapées
- renforcer la complémentarité avec le réseau urbain Bibus

Description du projet :

1. *bénéficiaire / public cible* :

- tout public
- Personne à mobilité réduite, personnes handicapées

2. *les principes de développement durable*

De par la nature même de l'action et de l'objectif soutenu, le projet intègre les principes de développement durable :

- Dimensions environnementales : moindre pollution émise et économies d'énergies fossiles au regard du nombre de véhicules particuliers « évités », moindre consommation d'espace et de surfaces imperméabilisées (infrastructures routières, stationnement, pression foncière sur espaces agricoles, etc.)
- Dimensions sociales : coûts privés de la voiture grevant de plus en plus les budgets des ménages, possibilité pour les personnes qui n'ont pas de voiture de se déplacer
- Dimensions économiques : spirale de la mobilité actuelle (augmentation des trafics routiers incessante) non viable économiquement eu égard aux coûts publics très importants générés avec nécessité d'autres alternatives de déplacements plus durables, création d'emplois stables dans le secteur des transports collectifs du fait de l'augmentation des fréquentations (conducteurs mais aussi services marketing et d'accueil).

Ces éléments sont valables pour tous les projets concourant au développement des transports collectifs. Concernant cette fiche, se rajoute une dimension sociale supplémentaire d'équité envers les personnes à mobilité réduite (permettre l'autonomie, maintien des personnes âgées chez elles en leur garantissant des solutions de mobilité). Elle préconise également une grande transversalité des solutions.

3. *Présentation du contenu du projet* :

• **Contexte**

- Schéma départemental adapté en 2003 avec comme objectif notamment de promouvoir et valoriser les transports collectifs départementaux
- Loi du 11 février 2005 rendant obligatoire l'accessibilité des transports publics dans un délai de 10 ans

• **Projet** :

- construire une réponse d'amélioration globale de l'offre de transport et accessible à tous

• **Des enjeux importants** : allier réponse adaptée et tout public

- la mise en œuvre d'un transport spécifique à la demande des personnes handicapées ne permet pas de l'ouvrir à d'autres services du fait des coûts importants qu'il génère et obère par conséquent toute réponse aux déplacements des personnes à mobilité réduite (notamment les personnes âgées)  
Or le projet de circulaire pour la mise en œuvre de la loi précise à ce sujet que « les obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées et plus globalement toutes les personnes gênées temporairement dans leurs déplacements.
- il est également illusoire de penser que le réseau interurbain existant en campagne notamment

pourra être accessible dans son intégralité (points d'arrêt en campagne, caractéristique même des lieux, etc)

- ⇒ mixité de réponses à expérimenter sur un territoire
- ⇒ sur les solutions apportées, l'accessibilité continue doit être pensée. Il suffit qu'un seul maillon de la chaîne de déplacement ne soit pas accessible pour rendre impossible le trajet et donc caduques les améliorations apportées.
- ⇒ complémentarité à rechercher avec les dispositifs de compensation à la personne puisque le transport collectif ne pourra pas répondre à toutes les situations individuelles. (soit pour des questions d'offre, soit pour des questions de difficultés techniques de mise en œuvre de l'accessibilité)
- ⇒ rationalisation à instaurer avec les transports des élèves et étudiants handicapés

• Une mise en œuvre globale et cohérente : pour une accessibilité continue

- **infrastructures**

➤ mise en accessibilité des points d'arrêts principaux (en agglomération) en fonction de l'importance de la commune .

➤ Vérification de la continuité de la chaîne de déplacements et de l'accessibilité des itinéraires (du point d'arrêt aux principaux pôles et établissements recevant du public)

- **Réseau de transport** : mise en œuvre de véhicules accessibles, maillage plus fin des territoires en partenariat avec les communautés de communes

- **Information voyageurs / réservation**

4. *Moyens et coûts* :

Moyens : chef de projet (cf organisation mise en place depuis septembre 2004 au sein de la DDRB) + renfort ponctuel en situation de handicap permettant une expertise technique adaptée

Coût : déterminable après étude des besoins avec CCPI

- Améliorations de l'offre : estimation de 124 000 €/ an (avec participation de la CCPI). Economies d'échelle possibles avec le transport des élèves handicapés.
- Accessibilité : surcoût à chiffrer (nouveaux véhicules + réservation)
- Travaux points d'arrêt et cheminements piétons : à chiffrer après étude (environ 25 points d'arrêts à traiter)

Modifications proposées par rapport à l'existant : Développer une approche transversale et globale entre autorités organisatrices de transports, gestionnaires de voirie, gestionnaires des établissements recevant du public, services sociaux

Etat d'avancement et prochaines étapes d'élaboration du projet :

- Structures de pilotage / et de projet à instaurer
- Diagnostic à établir avec DPAPH et territoire d'action sociale concerné mais aussi tous les partenaires externes recensés
- Elaborer des solutions et un programme d'intervention partagées par tous

Indicateurs de suivis : fréquentation / nb de km économisés (rationalisation à instaurer avec les transports des élèves et étudiants handicapés)

Indicateurs de résultat : + 10 % de voyageurs supplémentaires sur les lignes concernées. Mais dans ce % d'augmentation ne pourra pas être dissocié ce qui a trait à d'autres mesures (intermodalité tarifaire).

Délais :

- Structure de pilotage et de projet : mai 2006
- Diagnostic et solutions : fin 2006, en fonction de l'accord des partenaires

### **Acteurs**

Elu référent : A. LE LOCH ( 1<sup>ère</sup> vice-présidente déléguée)

Chef de projet/Référent : D. RUET, chargée de l'intermodalité et cohérence des réseaux

Partenaires internes : DPAPH, Maison des personnes handicapées, territoire d'action sociales concerné

Partenaires externes : Communautés de communes du P. d'Iroise + communes concernées , Brest métropole océane, associations représentant les personnes handicapées et à mobilité réduite, associations d'usagers, CAT, Bibus