



LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE - AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SDA-Ad'AP)

1. INTRODUCTION

- 1.1 Contexte juridique
- 1.2 Les délais impartis
- 1.3 Les publics

2. LE TERRITOIRE DE LORIENT AGGLOMERATION

- 2.1 Les documents fondateurs et stratégiques
- 2.2 La direction des transports : missions et projets majeurs
- 2.3 Une mission transversale : l'accessibilité
 - 2.3.1 Une gouvernance consultative et participative

3. UN SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA) REALISE EN 2012

- 3.1 Bilan du diagnostic SDA 2012
 - 3.1.1 Description du service de transport public de voyageurs, du matériel roulant et des infrastructures
 - 3.1.2 Audit des points d'arrêts du réseau de transport
 - 3.1.3 Le parc du matériel roulant et navigant
 - 3.1.4 Les services
- 3.2 Le Schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA 2012)
 - 3.2.1 Elaboration du scénario
 - 3.2.2 Choix du scénario
- 3.3 Actions et travaux réalisés à fin 2015 dans le cadre du SDA
 - 3.3.1 Les infrastructures
 - 3.3.2 Le service de transport des personnes à mobilité réduite (TPMR)
 - 3.3.3 Le parc du matériel roulant et navigant
 - 3.3.4 Les services

4. ELABORATION DU SD'AP

- 4.1 Programmation des travaux et des financements mobilisés Sd'AP en fonction du scénario choisi dans le cadre du SDA :
 - 4.1.1 Identification des points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles
 - 4.1.2 Programmation et coûts (après 2015) mise en accessibilité arrêts prioritaires
 - 4.1.3 Amélioration du service aux usagers
 - 4.1.4 Mises en œuvre des mesures d'information aux usagers : le Handi-mappy
 - 4.1.5 Service de substitution
 - 4.1.6 Modalités de formation des personnels en contact avec le public
 - 4.1.7 Modalités de suivi et d'actualisation.

1. INTRODUCTION

Ce rapport constitue le Schéma Directeur d'Accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (**Sd'AP**) du réseau de transport urbain et maritime de Lorient Agglomération, le réseau de la CTRL. Il porte sur la version finale présentée et validée par la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) et délibéré en CC le

1.1 CONTEXTE JURIDIQUE

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 propose un certain nombre de dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public dont :

- l'**obligation d'accessibilité du service de transport** qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire ;
- la mise en place d'un outil d'application volontaire : le **Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée (ou Sd 'AP)**, qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Cet outil de programmation permet aux AOT qui le souhaitent de bénéficier d'un délai supplémentaire (trois ans pour le transport routier urbain) pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité, cela en dérogeant au délai fixé par la loi du 11 février 2005.

Cette ordonnance est complétée par deux décrets :

- le 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, qui définit le contenu du Sd'AP ainsi que les conditions de son approbation par l'autorité administrative. Il précise également les modalités de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du Sd'AP.
- le 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, qui définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

1.2 LES DELAIS IMPARTIS

Afin de rendre le dispositif véritablement opérationnel, il est nécessaire que le Sd'AP ne se limite pas à une simple déclaration d'intention, mais impose l'atteinte de résultats concrets. Il s'agit de faire de cet outil une feuille de route adossée à des outils de programmation, à la fois en termes de calendrier et de financement.

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 fixe des échéances relatives aux différentes étapes de la démarche Sd'AP.

Le dépôt du Sd'AP :

- « Art. L1112-2-1. - III. - Le Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014. »

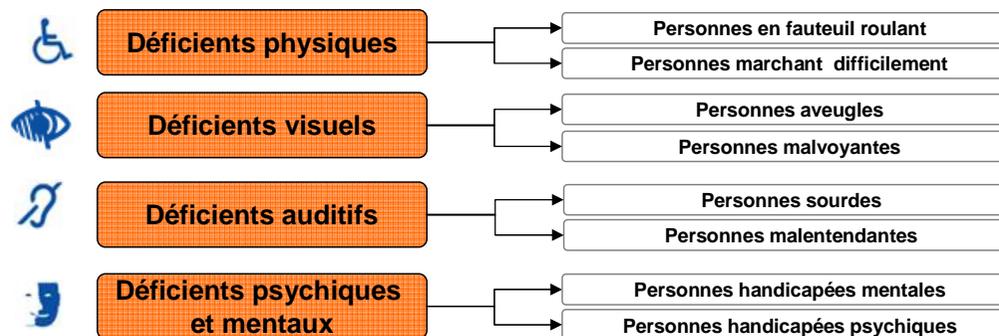
La réalisation du Sd'AP :

Le code des transports détermine également la durée maximale de réalisation d'un Sd'AP, ajustée selon des modalités variables en fonction du type de service de transport public concerné :

- « Art. L1112-2-2. - La durée de réalisation du Schéma directeur d'accessibilité- Agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder, à compter de son approbation : **une période de trois ans maximum** pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain mentionnés à l'article L. 1231-1.

1.3 LES PUBLICS DEFINIS PAR LA LOI DE FEVRIER 2005

Conformément à la loi, Lorient Agglomération a souhaité traiter l'ensemble des handicaps dans le cadre de la réalisation de ses travaux sur l'accessibilité. Cette première image qui précise 4 grandes familles de personnes handicapées doit également être complétée par l'intégration de la notion plus large de « personnes à mobilité réduite », clientèle potentielle regroupant notamment les personnes de petite taille, les personnes ayant une mobilité réduite temporaire par accident, les personnes avec poussette ainsi que les personnes âgées.



2. LE TERRITOIRE DE LORIENT AGGLOMERATION



Lorient Agglomération regroupe 25 communes animées par la volonté de réaliser ensemble un projet de territoire que l'intercommunalité rend plus dynamique et plus ambitieux.

Deux concepts conduisent la stratégie de l'agglomération.

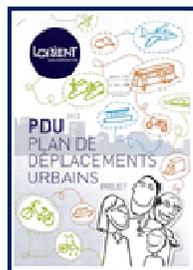
Celui de " mer, rade, vallées " définit bien l'identité géographique du territoire, ses atouts touristiques et son ambition d'un aménagement équilibré.

Celui de développement durable donne du sens aux actions menées par Lorient Agglomération.

Troisième agglomération de Bretagne, Lorient Agglomération met au cœur de son projet ses 204 500 habitants pour en faire un territoire de vie, dynamique et durable, ouvert sur le monde.



2.1 LES DOCUMENTS FONDATEURS ET STRATEGIQUES. PROJETS STRUCTURANT



SCOT : Déplacements

La construction d'une «agglomération durable», répondant au souci d'économie d'espace, d'énergie et d'optimisation des investissements, est conditionnée par une organisation de l'urbanisation non dispersée, en cohérence avec les aménagements et les infrastructures de transports collectifs existants ou projetés, notamment les axes structurants du réseau de transports collectifs. Afin de maîtriser les déplacements «à leur source», l'objectif est de bâtir logements, équipements, services, locaux d'activités tertiaires, à proximité des accès aux différents réseaux de transports collectifs (bus, gare, batobus).

PDU : Le Plan de Déplacements Urbains 2012 s'est fixé quatre défis majeurs :

1. *Défi territorial* : organiser le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable
2. *Défi social* : assurer le droit à la mobilité pour tous et selon ses besoins
3. *Défi environnemental* : améliorer la qualité de l'environnement grâce à des déplacements plus propres
4. *Défi comportemental* : changer les habitudes

Ces défis se déclinent en 27 enjeux dont ceux d'accompagner **les Personnes à Mobilité Réduite**

- mettre en œuvre et évaluer les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)
- poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité au transport public
- poursuivre l'adaptation du matériel roulant aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux personnes âgées
- continuer le partenariat avec les associations représentatives

Annexe accessibilité du PDU : Lorient Agglomération a été très attentive à une réelle co-construction des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces des communes membres (PAVE) et du Schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA).

Agenda 21 : L'Agenda s'articule autour de 6 missions majeures dont celle de favoriser les déplacements et les mobilités durables, assurer le droit à la mobilité pour tous.

SDA : Elaboration du schéma d'accessibilité des transports 2012

2.2 LA DIRECTION DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

2.2.1 UNE MISSION : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS

Lorient Agglomération, Autorité Organisatrice des Transports Urbains, décide de la politique transport qui consiste notamment en :

- la consistance des services
- la politique tarifaire
- la définition des investissements nécessaires à l'exploitation du réseau.

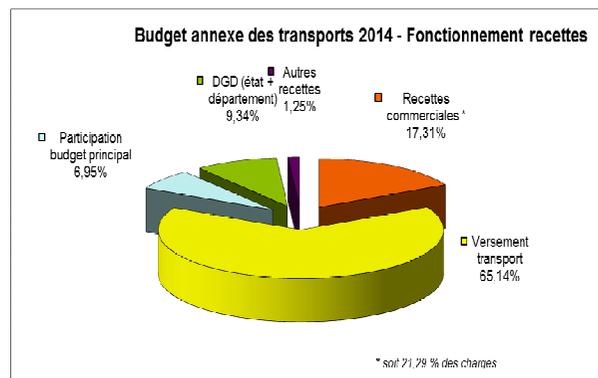
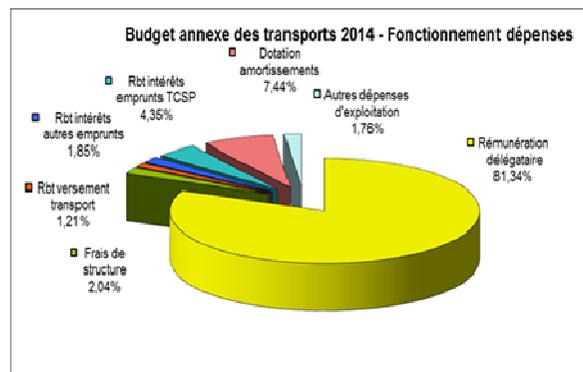
Lorient Agglomération a choisi, en 2009, de renouveler la délégation de service publique confiant l'exploitation de son réseau à la CTRL, filiale du groupe Kéolis, jusqu'au 31 décembre 2016.

La CTRL assure, en propre ou via des sous-traitants, l'exploitation du réseau urbain qui consiste notamment en :

- la mise en œuvre du service
- le recrutement du personnel nécessaire au service
- la gestion des biens et budgets nécessaires à l'exploitation
- l'étude ponctuelle de mise en œuvre de nouveaux services ou des améliorations qui peuvent y être apportées

2.2.2 UN BUDGET ANNEXE

Le transport urbain fait l'objet d'un budget annexe, dont la section s'élève à 36 M€ et la section d'investissement avoisine 8 M€



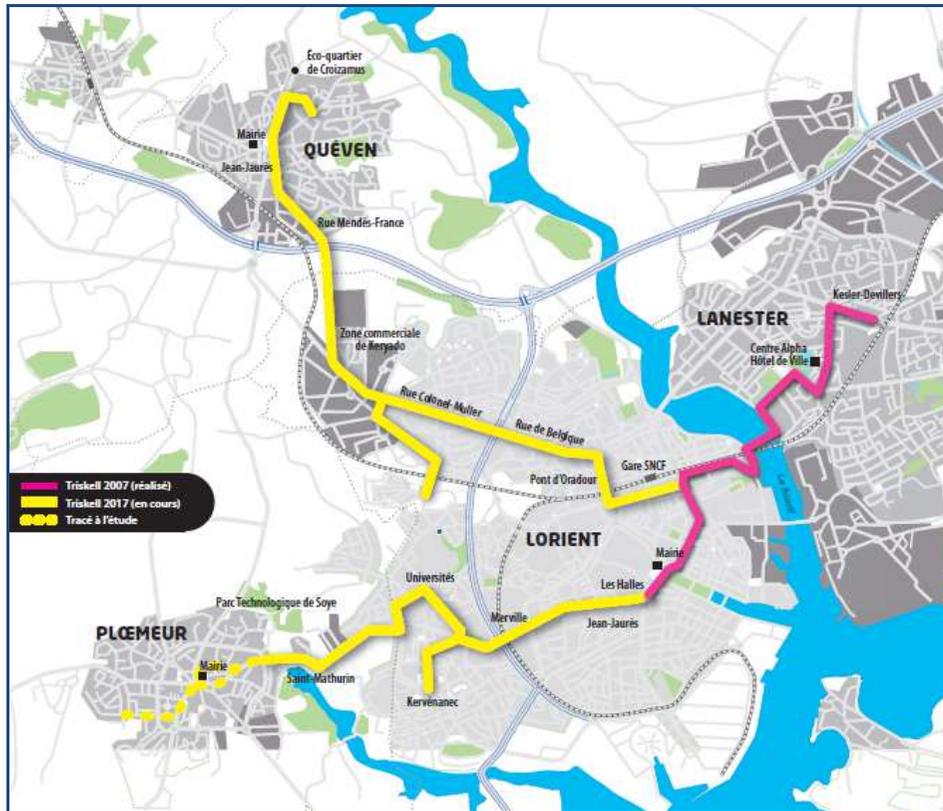
2.2.3 DES PROJETS MAJEURS

- LE TRISKELL (phase 2)

D'ici l'été 2017, deux nouveaux axes aménagés relieront le centre-ville de Lorient à Ploemeur au sud et à Quéven au nord. Sur leur passage, ils desserviront des secteurs qui concentrent environ 52 000 habitants, 12 500 emplois et 12 000 scolaires ou étudiants.

Répondant au concept de **Bus à Haut Niveau de Service**, « BHNS », il a pour vocation d'améliorer la desserte des quartiers et des pôles les plus denses. L'enjeu est de rendre le réseau plus performant :

- assurer des temps de parcours réguliers quelle que soit l'heure du jour
- offrir de meilleures conditions de confort et d'accessibilité à l'intérieur des véhicules
- proposer des stations accessibles et confortables
- proposer une alternative efficace au « tout voiture »



Les travaux ont démarré en 2014 et vont s'étaler sur 3 ans jusqu'à 2017 sur l'ensemble des 14 Km d'aménagements.

Quelques chiffres :

+ de 40 000 voyages par jour

17 lignes concernées sur les 14 Km

40 stations de bus sont concernées et seront totalement accessibles.

Montant du projet :

44M€ HT dont 34 M€ de travaux, subventions attendues 13,5 M€, livraison par tronçon jusqu'en 2017.

- LE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LORIENT AGGLOMERATION (PEM)



Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de Lorient est l'un des 11 PEM bretons dont la réalisation est prévue dans le cadre du projet « Bretagne à Grande Vitesse » (BGV). Il est cependant le seul qui se traduise par la construction d'une nouvelle gare, déplacement rendu nécessaire par la situation historique de la gare actuelle, tournant le dos au centre-ville. Le contrat de Pôle a été signé le 26 juin 2013 par les sept partenaires du projet que sont : l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Morbihan, Lorient Agglomération, la ville de Lorient, la SNCF et Réseau Ferré de France.

Les prospectives de la SNCF prévoient un doublement de la fréquentation d'ici 2030, notamment du fait du TER qui accueillera alors 2 millions de passagers. Les voyageurs trouveront en gare tous les services de vente et d'information, mais aussi la qualité et le confort d'attente, la facilité de déplacement par la mise en accessibilité des équipements et l'aisance de repérage des itinéraires...

Des réunions de concertation ont démarré axées sur la haute qualité d'usage et de service de la future gare entre les associations membres de la CIA, la direction des transports et déplacements, les maîtres d'œuvre SNCF/Gares & Connexions et l'ensemble des partenaires liés aux études d'accessibilité.

Montant du projet : 58 M€ dont 40 M€ à charge du territoire (Ville et Agglomération)

2.3 UNE MISSION TRANSVERSALE : L'ACCESSIBILITE

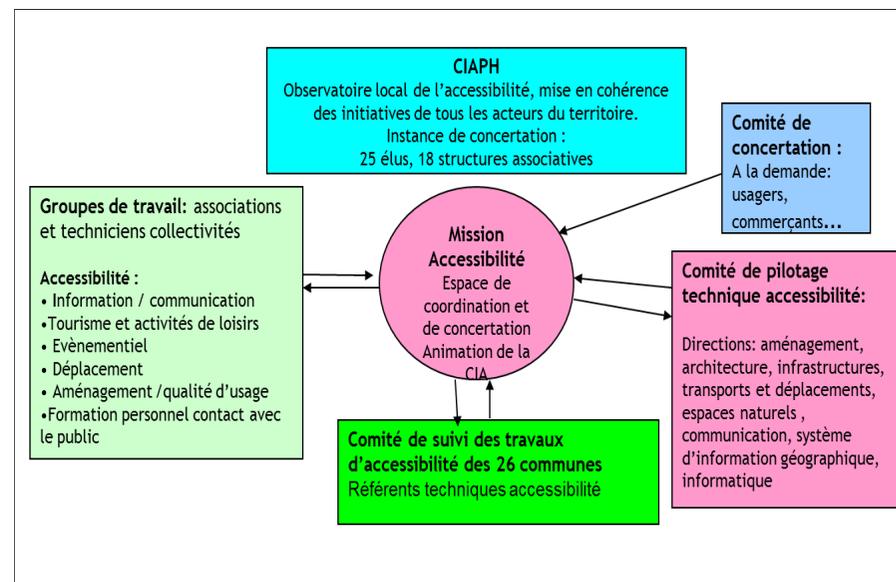


La mission accessibilité a pour principal objectif de coordonner les projets visant à faciliter le quotidien des personnes en situation de handicap. Elle apporte information, conseil et soutien aux communes et assure la mise en cohérence de tous les projets envisagés sur le territoire de Lorient Agglomération.

Service ressource, il œuvre en lien avec différentes associations et s'appuie notamment sur la commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) composée de 25 élus (1 élu délégué à l'accessibilité par commune membre), de représentants de 15 structures associatives représentant le monde du handicap et des personnes âgées, de la chambre de commerce et de l'industrie (CCI), de 2 structures ressources (centre mutualiste de rééducation fonctionnelle de Kerpape et ALCAT-CICAT56). Le service a vu ses missions s'étendre en 2014 aux questions de mobilité. L'enjeu étant de pouvoir aborder les projets de façon plus globale en intégrant fortement la notion de chaîne de déplacement

2.3.1 UNE GOUVERNANCE CONSULTATIVE ET PARTICIPATIVE

- Une CIA qui se réunit 3 fois par an
- Un comité de pilotage regroupant les directions opérationnelles (architecture, transport, infrastructure, SIG..) qui se réunit tous les 3 mois en fonction des projets
- Un comité de concertation qui s'organise à la demande des usagers en présence d'experts concernés
- Un comité de suivi des travaux d'accessibilité : 1 séance plénière / an avec les 25 techniciens référents accessibilité des communes + accompagnement des communes dans leur mise en accessibilité sur des projets communs tout au long de l'année.



- **Les données de fréquentation**

Plus de **49 500 voyages** sont effectués quotidiennement sur les lignes régulières du réseau, (plus de 60 000 avec les services de proximité) soit un total annuel de plus de **17 millions de voyages**.

Le tableau ci-contre présente en pourcentages l'importance de certaines lignes sur la fréquentation totale du réseau.

Ligne 1	15%
Ligne 22	11,5%
Ligne 52	9,4%
Ligne 20	7,8%
Ligne 40	4,9%
Ligne 2	4,8%

Il apparaît que les lignes 1 et 22 regroupent à elles deux le quart de la fréquentation.

Les 15 arrêts et embarcadères les plus fréquentés du réseau sont présentés dans le tableau ci-contre.

La Gare d'Echanges de Lorient est le « point central » du réseau, elle concentre à elle seule 11% de la fréquentation de tous les arrêts.

Les 10 premiers arrêts de cette liste font partie des phases 1 ou 2 du projet Triskell.

Gare d'échange	Lorient
Faouédic	Lorient
Sécurité sociale	Lorient
Alsace Lorraine	Lorient
Lycées	Lorient
Université	Lorient
Centre Alpha /Hotel de ville	Lanester
Rd Point de Kéryado 1	Lorient
Cours de Chazelles	Lorient
St Maudé	Lorient
Les Ormes	Lorient
Embarcadère	Locmiquélic
Quai des Indes	Lorient
Place Foch	Hennebont
Port de pêche	Lorient

▪ Les infrastructures

Sur la base d'un référentiel d'aménagement défini avec la collectivité et présenté aux associations membres de la CIA, une étude des points d'arrêts du réseau a été réalisée.

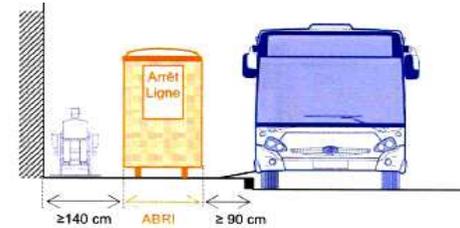
Ce référentiel d'aménagement reprend l'ensemble des éléments obligatoires et intègre des éléments de qualité d'usage, favorisant l'accessibilité pour tous les types de handicaps - et pour tous les utilisateurs du réseau et la prise en compte de notions telles que le confort et la sécurité.

Aménagement optimum d'un point d'arrêt et la répartition des compétences : en orange = Lorient Agglomération, en noir = Communes

NB : L'aménagement d'un point d'arrêt Triskell est pris en charge par Lorient Agglomération dans sa totalité

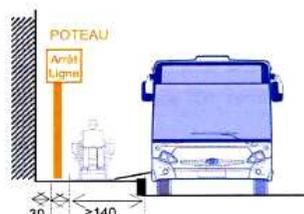
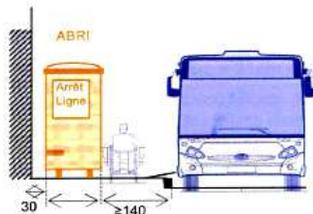
Réglementaire

- **Cheminement** donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs **totallement dégagé de tout obstacle** (poubelle, arbre...)
- **Largeur de 0,90m minimum** disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et un abri éventuel. Si cheminement non accessible côté cadre bâti, largeur de 1,40m minimum
- **Aire de rotation de 1,50m de diamètre** pour la manœuvre d'un fauteuil roulant utilisant le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule
- En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, arrêts aménagés **en alignement ou « en avancée »**
- **Emplacement d'arrêt**, jusqu'à la bordure, situé à une **hauteur adaptée aux matériels roulants** circulant sur la ligne de transport
- **Affichage des lignes de transport et leur destination** : Le numéro de la ligne est indiqué en caractères de **12cm** de hauteur minimum et de couleur contrastée par rapport au fond.
- **Le nom du point d'arrêt** peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule et comporter des caractères d'au moins **8cm** de hauteur contrastés par rapport au fond.

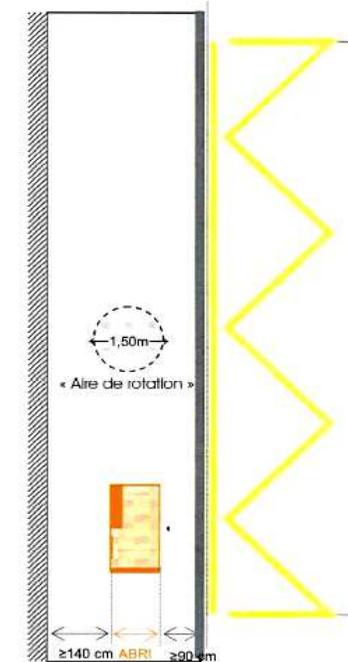


Qualité d'usage

- **Matérialiser le point d'arrêt par un abri** (ou un poteau, si moindre fréquentation ou si le trottoir est trop étroit), avec une **assise** (l'assise peut parfois être prise en compte par la commune, notamment si poteau)
- Un **zébra jaune** peut délimiter l'emprise de la zone d'interdiction de stationner nécessaire au positionnement d'un bus.
- **Hauteur du quai 18cm à 21cm** car recommandé pour les bus à plancher bas
- **Longueur du quai** : selon le type de véhicule utilisé. Une longueur de 15m permet l'accostage de plusieurs types de véhicules.



En fonction de l'espace disponible, on place ou le poteau contre le cadre bâti, en prenant soin de garder 140cm de passage au moins.



3.1.2 AUDIT DES POINTS D'ARRÊT DU RESEAU DE TRANSPORT

964 points d'arrêt (quais) audités soit 508 arrêts (un arrêt peut être constitué d'un ou plusieurs points d'arrêt). En fonction des composantes du point d'arrêt audité, un niveau d'accessibilité a pu être défini pour tous les types de handicaps confondus.

Synthèse globale :

Eléments présentant une accessibilité totale :

- **Repérage, identification et visibilité :**
Très bonne identification du réseau (signalétique homogène sur l'ensemble du territoire). Bonne visibilité sur l'arrivée des véhicules. Bon éclairage des infrastructures et des informations,
- **Pentes :**
4 points d'arrêt sur 5 ne sont pas situés dans un contexte de pente (facilité d'accès pour les personnes ayant une déficience motrice).

Eléments présentant une gêne lors de l'utilisation :

- **Signalisation au sol :**
Présente sur certains arrêts, elle peut s'avérer dégradée (lecture du zébra difficile),
- **Services :**
Situés sur un panneau indicateur d'arrêt ou dans un abri, ces services (informations reprenant le nom de l'arrêt, le nom et le sens de la ligne, les horaires de la ligne, le plan du réseau, les tarifs) ne sont pas toujours accessibles (présence d'un banc, revêtement non adapté, absence d'espace utilisateur),
- **Abri :**
Sur l'ensemble du réseau, 45% des points d'arrêt n'offrent pas de possibilité d'abri.

Eléments présentant une gêne forte lors de l'utilisation :

- **Espace utilisateur :**
40% des quais ont un revêtement dégradé.

Eléments présentant une inaccessibilité

- **Espace utilisateur :**
40% des quais ont une bordure trop basse ou absente.
-

Le cas des arrêts TRISKELL :

Les arrêts tiennent compte de l'ensemble des prescriptions d'accessibilité.

Les arrêts sont bien identifiables visuellement par rapport à la voirie et aux autres types d'arrêts (un quai et du mobilier de couleur homogène).

Le cas des embarcadères :

Il existe aujourd'hui deux types principaux d'aménagements : les cales (rampe fixe) et les embarcadères sur ponton mobile (ex : Lorient Quai des Indes)

Les aménagements généralisés sont les pontons mobiles qui permettent de garantir une meilleure interface entre le bateau et le quai et d'éviter également les effets de glisse liés au recouvrement par la marée des accès fixes (algues notamment).

Ces pontons sont accessibles pour la plupart des publics, même s'ils restent difficiles d'accès pour les personnes en fauteuil roulant (ex : Locmiquélic)

3.1.3 LE PARC DU MATERIEL ROULANT ET NAVIGANT

Le parc est composé de : 48 véhicules à plancher bas + rampe + 1 emplacement pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) ; 28 véhicules à plancher bas sans rampe ni emplacement UFR ; 14 véhicules à plancher haut ; 3 véhicules de type « Master » accessibles (rampes latérale et arrière, emplacements UFR) réservés au service de TPMR.

Eléments positifs :

- Les informations extérieures (nom/numéro de la ligne et la destination) sont conformes .

Eléments à améliorer :

- Les informations à l'intérieur des véhicules (par exemple les plans) ne sont pas assez lisibles.
- Les valideurs ne sont pas toujours accessibles aux personnes en fauteuil roulant,
- Certains véhicules sont à plancher haut, avec des marches.

3.1.4 LES SERVICES CTRL

La documentation papier

Eléments positifs :

- Une multiplicité des supports
- Aux arrêts, affichage systématique des informations essentielles : horaires à l'arrêt, cartographie de la ligne, coordonnées de la CTRL
- Les cartes par ligne sont affichées sous forme de « thermomètre », ce qui facilite la lisibilité

Eléments à améliorer :

- Pas de document pour les personnes déficientes visuelles (hors Internet)
- Documents papier peu lisibles : densité des informations, pas d'utilisation de pictogrammes simples, police sur les cartes par ligne trop petite

Le site internet

Eléments positifs :

- Les horaires à l'arrêt sont consultables de façon assez simple
- Vente de tickets en ligne, avec les images correspondantes aux tickets

Eléments à améliorer :

- Le site internet ne dispose pas de certification de type W3C ou Access web
- Il existe un formulaire de contact, mais pas de formulaire de dépôt de réclamation

Les points de vente et l'accueil téléphonique

Eléments positifs :

- Informations disponibles sur les présentoirs : plans des lignes, informations sur le réseau

Eléments à améliorer :

- Pour les personnes en fauteuil roulant : guichets non adaptés. Pour les déficients visuels : document non adaptés

3.2 LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS (SDA 2012)

L'objectif du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est de répondre aux attentes et besoins des différentes personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en respectant les enjeux du territoire et les volontés des collectivités.

Le scénario choisi dans le cadre du schéma est en lien direct avec les priorités d'actions définies dans les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE).

Les associations ont participé aux différentes pistes d'actions retenues lors des réunions avec le groupe de travail « aménagement ».

3.2.1 ELABORATION DU SCENARIO

La réflexion s'est organisée autour de 3 autres scénarios d'actions :

- 1 Scénario “par lignes” : L'autonomie totale des PMR dans ce scénario se limite à quelques lignes du réseau - l'accessibilité sur le reste du territoire étant compensée par le service de TPRM. Les lignes 1, 22, 51 et 52 ont été proposées, puisque ce sont les plus importantes en termes de fréquentation et de population desservie.
- 2 Scénario “par pôles” : Des arrêts ont été définis comme des pôles de correspondance entre différents services devant être prioritairement accessibles. Cette approche permet de proposer des arrêts accessibles de manière cohérente sur l'ensemble du territoire et pertinente au regard de la desserte du réseau. Les pôles proposés (116 arrêts) correspondent aux arrêts les plus fréquentés du réseau. Chaque commune s'engageant à rendre accessibles au moins 2 arrêts.
- 3 Scénario “mixte” : Les arrêts proposés sont issus des deux scénarios précédents. L'avantage est donc de proposer au moins deux pôles dans chaque commune et de rendre accessible en priorité les quatre lignes les plus fréquentées (1, 22, 51 et 52).

Quel que soit le scénario choisi, l'offre de substitution est maintenue afin de garantir une accessibilité complète du réseau.

Pour Lorient Agglomération, il s'agit de mettre en œuvre le scénario qui répond le mieux aux besoins des usagers dans la limite des contraintes financières imposées et à l'organisation générale du réseau. Il s'agit aussi de se conformer aux priorités et programmations d'aménagement de l'ensemble des communes.

3.2.2 CHOIX DU SCENARIO

Suite aux réunions organisées dans chaque commune et menées dans le cadre de l'élaboration des PAVE (Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) et suite à la séance du 26/10/2012 de la Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH), le scénario 3 a été retenu :

Les arrêts des lignes 1, 22, 51, 52 (depuis Quéven Bel-Air1 au nord jusqu'à Kerpape au sud), ainsi qu'un certain nombre de pôles, doivent être prioritairement accessibles à tous les types de handicaps :

- Mise en accessibilité des infrastructures (quai, cheminement),
- Mise en accessibilité des services,
- Mise en accessibilité des véhicules qui circulent sur ces lignes.

Le choix des « pôles » s'est porté sur les arrêts avec un équipement important à proximité.

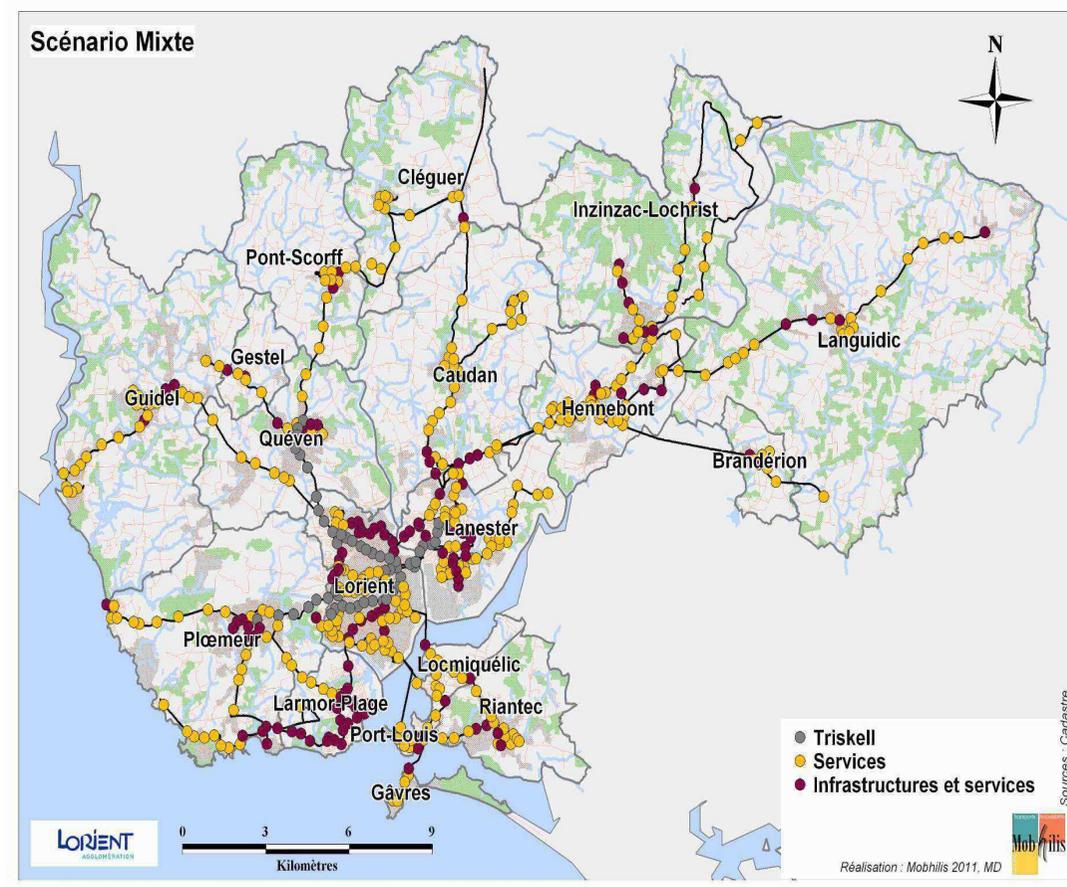
Chaque commune de Lorient Agglomération comporte au moins un pôle par commune.

Cela répond aux besoins les plus importants (fortes fréquentations), ainsi qu'aux projets d'aménagement en cours ou prévus.

Les autres arrêts du réseau seront rendus accessibles à tous les types de handicaps, excepté le handicap moteur.

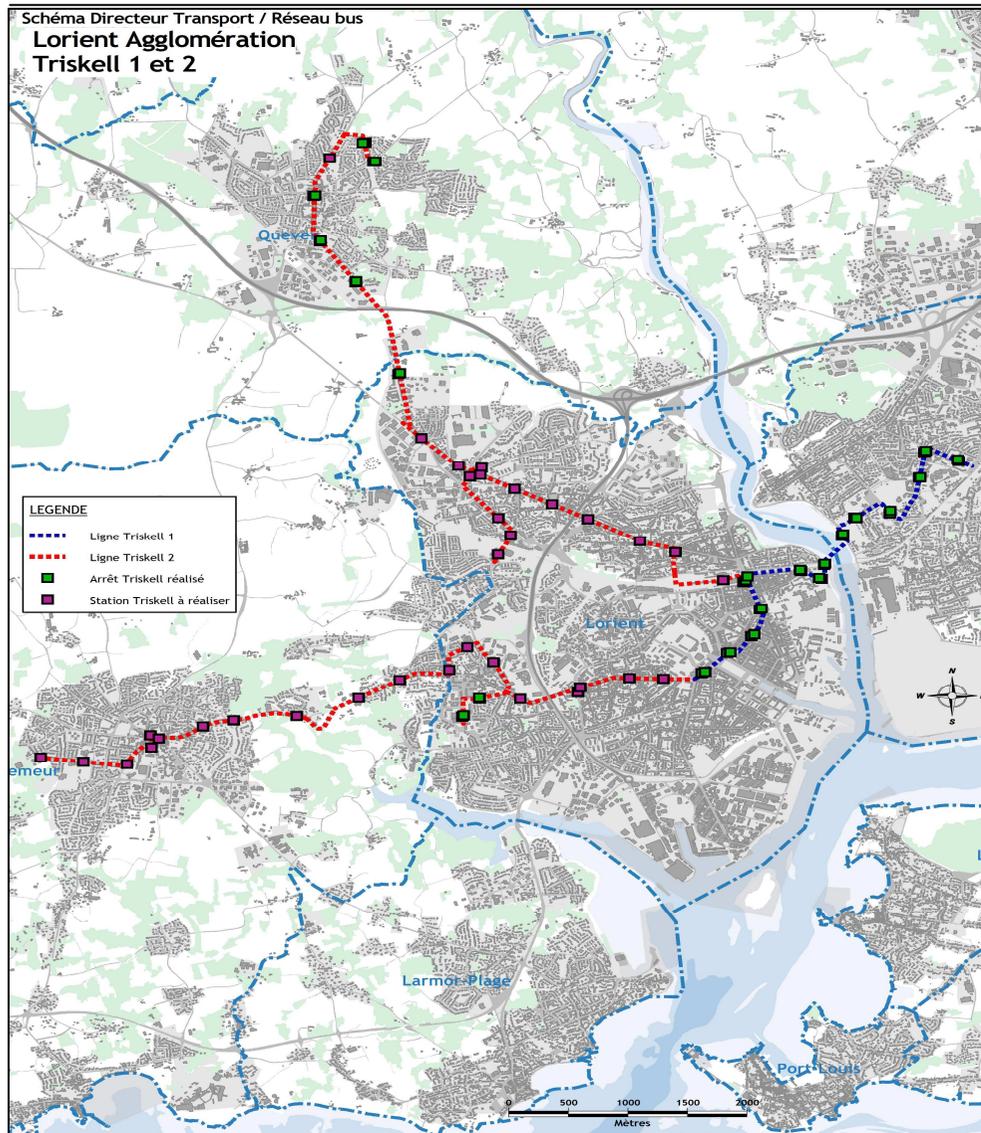
Cela implique une mise en accessibilité des services uniquement.

L'inaccessibilité est compensée par la présence du service de TPMR (Transport de Personnes à Mobilité Réduite) permettant de maintenir une offre de meilleure qualité (desserte de porte à porte), conforme à l'esprit de la loi, et compréhensible par les associations.



3.3 ACTIONS ET TRAVAUX REALISES A FIN 2015 DANS LE CADRE DU SDA 2012

3.3.1 LES INFRASTRUCTURES



■ Aménagement des arrêts TRISKELL :

- Le Triskell (phase 1) , entre Lorient et Lanester, propose des aménagements qui prennent totalement en compte les prescriptions en termes d'accessibilité.

15 arrêts accessibles (dont la Gare d'Echanges).

- Le Triskell (phase 2) complète ces aménagements vers Plœmeur et Quéven :

15 arrêts accessibles en 2015

- **Aménagement des points d'arrêts :**

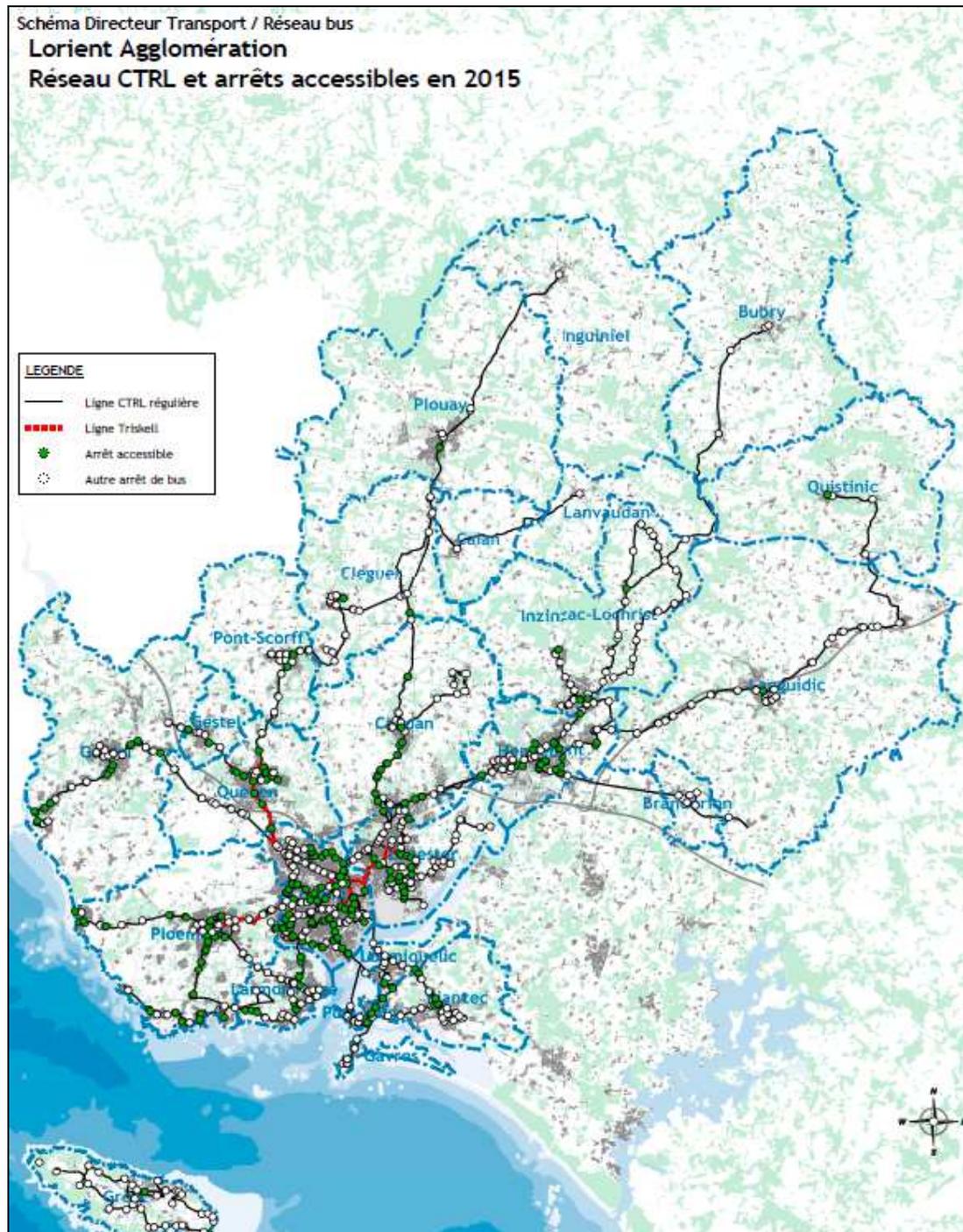
344 points d'arrêts sur 1016 des lignes régulières ont été retenus sur l'ensemble du réseau pour être rendus totalement accessibles (infrastructures et services) dans le cadre du SDA.

Année 2015 : 197 points d'arrêts sur 344 prévus sont accessibles dans ce cadre.

Pour les autres points d'arrêts du réseau, les informations doivent être au moins adaptées à tous. Le zébra jaune est peint lorsqu'il manque ou lorsqu'il est dégradé. Un panneau C6 est installé en amont des arrêts en zone rurale.

A noter que sur l'ensemble des 1016 arrêts, 610 comportent une infrastructure compatible avec la pose d'un abri bus.

Par ailleurs, depuis janvier 2010, Lorient Agglomération a engagé une démarche partenariale sur la sécurisation des arrêts et a proposé à l'ensemble des gestionnaires de voirie la signature d'une charte spécifique sur cette question. Après diagnostic, les dispositions incluses dans cette charte sont appliquées aux arrêts.



▪ Les embarcadères

Cinq des 7 embarcadères situés sur le territoire sont constitués de pontons mobiles, qui sont accessibles pour la plupart des publics. Toutefois, ces quais restent aujourd'hui dans le champ d'une impossibilité technique avérée (à marée basse) du fait d'un marnage qui pourrait nécessiter des pontons incompatibles avec le fonctionnement du port concerné.

Année 2015 : Réaménagement du ponton de Locmiquelic accessible aux fauteuils roulants manuels et électriques.

3.3.2 LE SERVICE DE TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (TPMR)

▪ Rappel de quelques chiffres :

Coût global annuel du service : de 800 000 à 900 000 € TTC, soit un prix moyen de 29 € TTC par voyage

- Plus de 26 000 déplacements par an pour 30 000 voyages (ces chiffres dénotent une faible mutualisation des courses : taux de groupage = 1.15)
- Moyenne de 60 appels par jour pour 40 000 réservations demandées par an, dont :
- 750 ne sont pas validées par les usagers (1.8%) car proposition d'horaire décalé,
- 1650 ne peuvent être réalisées faute de créneau disponible (4%)
- 8500 sont annulées par les usagers (21 %).

Année 2014/ 2015 : action mises en œuvre sur le service TPMR

- Réservation des déplacements sur internet
- Mise en place du post-paiement qui permet aux usagers de ne payer qu'une facture par mois, par prélèvement automatique. Le paiement en espèces au conducteur est également maintenu.
- Diminution de la plage de réservation qui passe de 3 semaines maximum à 8 jours. Cette réduction de délai permettra de diminuer les réservations « au cas où » et de ce fait les annulations intempestives, offrant ainsi à tous plus de disponibilités.
- Diminution du délai de prise en charge entre deux courses de 45 à 30 minutes.
- Notion de réservations pour transports réguliers, par exemple pour se rendre à une activité, à l'exclusion des transports pour raisons médicales afin de ne pas concurrencer les VSL.

3.3.3 LE PARC DU MATERIEL ROULANT ET NAVIGANT

▪ Le choix du matériel roulant accessible

Le renouvellement progressif du parc a permis une accessibilité de l'ensemble des véhicules. La collectivité a souhaité adopter un matériel roulant à plancher bas pour l'ensemble des lignes du réseau, offrant ainsi une accessibilité non seulement aux UFR et PMR mais également à tous les utilisateurs des lignes.

Année 2015 :

- La totalité des 95 véhicules du parc de véhicules appartenant à Lorient Agglomération est accessible à tous les handicaps (rampe d'accès, système d'agenouillement, emplacement fauteuil ou poussette, informations visuelles et sonores du numéro et de la destination de la ligne (info extérieure à l'ouverture de la porte avant) ainsi que du prochain arrêt (info à l'intérieur du bus), décembre 2015.
- Livraison de deux nouveaux véhicules PMR, en remplacement des anciens, juin 2015.
- Les véhicules des sous-traitants affectés à l'exploitation de lignes régulières sont, eux aussi, accessibles, décembre 2015.
- Les 15 nouveaux véhicules des lignes régulières disposent de 2 emplacements pour les fauteuils roulants.
- Les véhicules les plus anciens, non accessibles, sont les moins utilisés sur le réseau, voire conservés comme véhicules de réserve.
- Tous les véhicules appartenant à Lorient Agglomération sont à plancher bas.



Bus ligne régulière



Bus pour le transport des personnes à mobilité réduite (TPMR)

- Le choix du matériel navigant

Année 2012 :

Mis en service du nouveau navire à passagers électrique sur les lignes maritimes transrade accessible à tous les types de handicaps



- Mise en place à chaque accostage d'une passerelle d'accès à bord qui permet les montées descentes sans franchissement d'aussières, y compris pour les fauteuils et les poussettes
- Suppression des surbaux sur les portes du salon rendant le pont intégralement accessible
- Installation d'un sanitaire accessible
- Maintien des contrastes colorés dans le navire



3.3.4 LES SERVICES

- L'adaptation des services et informations :

Le site internet : CTRL

Avril 2015 :
Mise en place du nouveau site de la CTRL accessible de type W3C



Les informations à l'arrêt :

Année 2015 :
Information sonore à tester, en concertation avec les associations :
Réalisée dans le cadre du contrôle qualité contradictoire par Lorient Agglomération et son délégataire

Juillet 2015 :
Elaboration d'une cartographie identifiant les arrêts accessibles sur le territoire (cf chapitre 4.1.2)

- Procédure de dépôt de réclamations

Année 2012 :
Mise en place du dépôt de réclamations sur le site internet du réseau

La collectivité et l'exploitant du réseau reçoivent les réclamations ou observations des usagers, qu'elles soient écrites ou formulées, par téléphone ou directement à l'accueil. Une réponse y est systématiquement apportée, que la réclamation concerne le service TPMR ou les lignes régulières.

4. ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS - AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (COMPLETE LE SDA)

L'élaboration du Sd'AP tient compte :

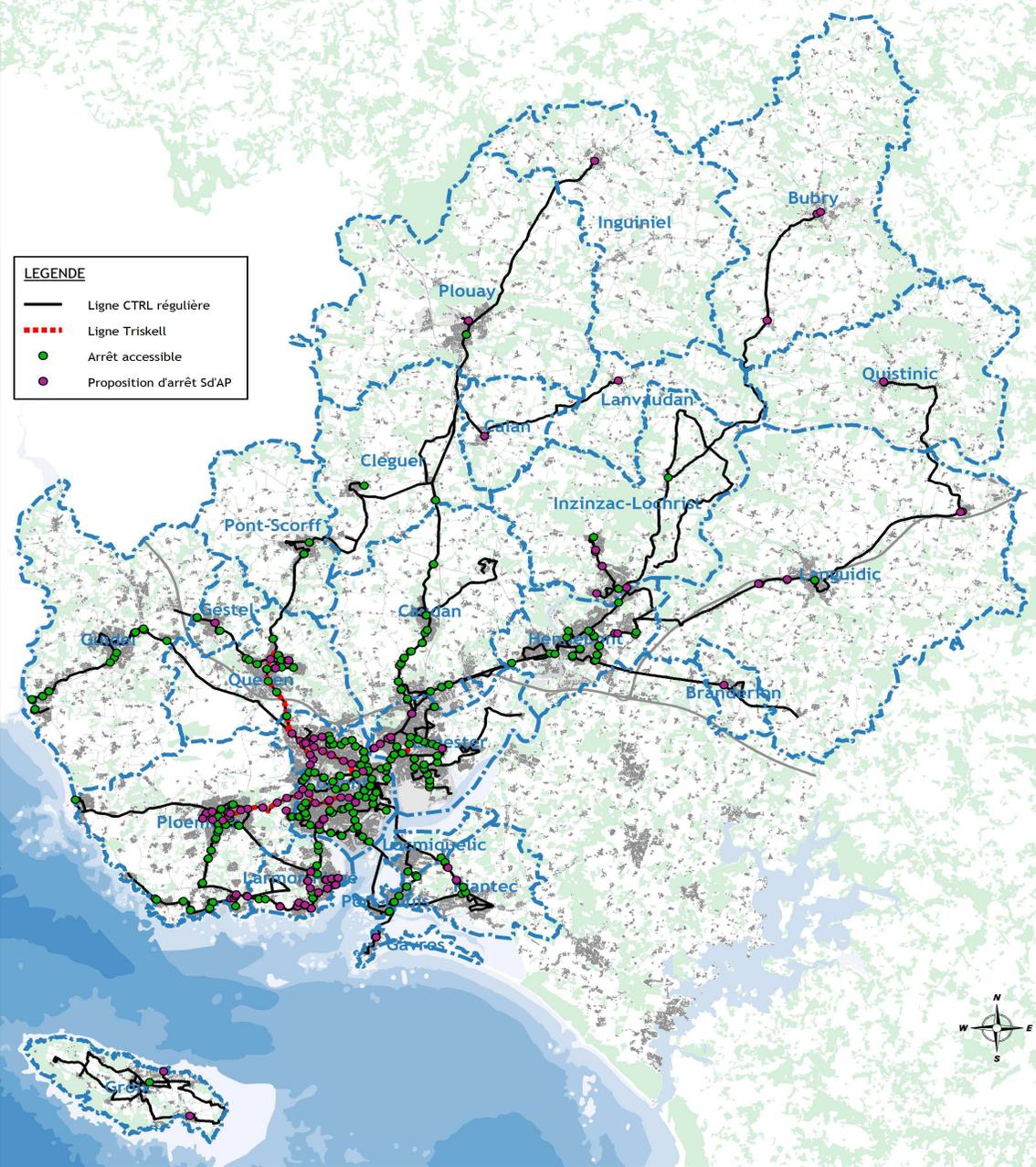
1. Du SDA élaboré par le cabinet MOBILIS et délibéré en Conseil de Communauté le 11 mai 2012
Le scénario 3 du SDA choisi par Lorient Agglomération et ses communes membres reste inchangé.
Les arrêts considérés comme prioritaires en 2012 correspondent aux critères exigés par la nouvelle ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 complétée du décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014.
2. Des rapports annuels 2012/2013/2014 de la CIA actant l'ensemble des travaux de mise en accessibilité du réseau de transport réalisés par Lorient Agglomération et les communes membres
3. De la fusion avec la communauté de commune de Plouay (1er janvier 2014)

4.1 PROGRAMMATION DES TRAVAUX ET DES FINANCEMENTS MOBILISES Sd'AP

4.1.1 IDENTIFICATION DES POINTS D'ARRET PRIORITAIRES A RENDRE ACCESSIBLES

- Une cartographie des arrêts considérés comme prioritaires sur l'ensemble du territoire a été élaborée avec l'ensemble des partenaires tenant compte des actions réalisées depuis le SDA 2012, des arrêts supplémentaires considérés comme prioritaires depuis, et des arrêts supplémentaires dû à l'intégration de 6 nouvelles communes.

Schéma Directeur Transport / Réseau bus
Lorient Agglomération
Réseau CTRL et accessibilité des arrêts



4.1.2 PROGRAMMATION ET COÛTS ESTIMÉS (APRÈS 2015) DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS PRIORITAIRES

Arrêts Triskell surlignés en bleu

COMMUNES	NOMS ARRÊTS PRIORITAIRES	NIVEAU ACCESSIBILITE	DATES ACCESSIBILITE	COÛTS ESTIMÉS
BRANDERION	Abbé Le Cam	NA	2017	11 000 €
BRANDERION	Abbé Le Cam	NA	2017	
BRANDERION	La Gare	A créer	2018	20 000€
BRANDERION	La Gare	A créer	2018	
BUBRY	Bubry Centre	NA	2018	5 000 €
BUBRY	Rue des Ecoliers	A	2015	9 900 €
BUBRY	St-Yves	NA (aménagement brg St Yves)	2016	
BUBRY	St-Yves		2016	
CALAN	Rue des étang	A	2015	Hors réseau
CALAN	Rue des étangs	A	2015	
CALAN	Calan centre	NA	2016/2018	
CALAN	Calan centre	NA	2016/2018	
CAUDAN	Kergoff	A	2015	
CAUDAN	Kergouaran	A	2012	
CAUDAN	Kergouaran	A	2012	
CAUDAN	Kergoussel	A	2012	
CAUDAN	Kergoussel	A	2012	
CAUDAN	Locmaria	A	2012	
CAUDAN	Locmaria	A	2012	
CAUDAN	P. Landais	A	2012	
CAUDAN	P. Landais	A	2012	
CAUDAN	Rte de Kerviec	A	2012	
CLEGUER	Pont Kerrousse	A	2012	
CLEGUER	Pont Kerrousse	A	2012	
GAVRES	Gâvres Mairie	NA (aménagement brg)	2016/2018	Cadre aménagement centre bourg
GAVRES	Gâvres Mairie			

GESTEL	Gestel Mairie	NA	2018	5 100 €
GESTEL	Gestel Mairie	NA	2018	
GESTEL	Kerdurod	NA	2017	2 400 €
GESTEL	Kerdurod	NA	2017	

GROIX	Le Bourg	A	2013	
GROIX	Locmaria	NA		Arrêt départemental
GROIX	Port Tudy	NA	2017	5 000 €

GUIDEL	Guidel Centre	A	2012	
GUIDEL	Guidel Centre	NA	2017	
GUIDEL	Kerhuen	A	2012	
GUIDEL	Kerhuen	A	2012	
GUIDEL	Les Cinq Chemins	A	2012	
GUIDEL	Les Cinq Chemins	A	2012	
GUIDEL	Pl. Le Montagner	NA	2016/2018	10 000 €
GUIDEL	Pl. Le Montagner	NA	2016/2019	10 000 €

HENNEBONT	Camps des Genêts	A	2015	
HENNEBONT	Camps des Genêts	A	2015	
HENNEBONT	Centre Culturel	A	2012	
HENNEBONT	Foyer Prat Izel	A	2015	
HENNEBONT	Foyer Prat Izel	A	2015	
HENNEBONT	Les Haras	A	2012	
HENNEBONT	Maison Rouge	A	2015	
HENNEBONT	Maison Rouge	A	2015	
HENNEBONT	Parc Botanique	A	2013	
HENNEBONT	Parc Botanique	A	2013	
HENNEBONT	St-Gilles	A	2015	
HENNEBONT	St-Gilles	A	2015	
HENNEBONT	V. Hugo	A	2012	
HENNEBONT	V. Hugo	A	2012	

INGUIGNEL	Mairie	NA		
-----------	--------	----	--	--

INZINZAC-LOCHRIST	Foyer Personnes âgées	NA	2017	18 500 €
INZINZAC-LOCHRIST	Foyer Personnes âgées	NA	2017	
INZINZAC-LOCHRIST	Inzinzac Mairie	A	2014	
INZINZAC-LOCHRIST	Inzinzac Mairie	A	2014	
INZINZAC-LOCHRIST	La Montagne	NA	2017	18 500 €
INZINZAC-LOCHRIST	Le Gorée	NA	2017	16 000 €
INZINZAC-LOCHRIST	Le Gorée	NA	2017	
INZINZAC-LOCHRIST	Les Forges	A	2015	
INZINZAC-LOCHRIST	Les Forges	A	2015	
INZINZAC-LOCHRIST	Lochrist	A	2012	
INZINZAC-LOCHRIST	Lochrist	A	2012	
INZINZAC-LOCHRIST	Penquesten	A	2012	

LANESTER	Anse	NA		
LANESTER	Anse	Aménagement rue Croizat		
LANESTER	Av. du Pont du Bonhomme	A	2012	
LANESTER	Av. du Pont du Bonhomme	A	2012	
LANESTER	Centre Alpha / Hôtel de Ville	A	2012	
LANESTER	Centre Alpha / Hôtel de Ville	A	2012	
LANESTER	Général Leclerc	A	2012	
LANESTER	Général Leclerc	A	2012	
LANESTER	Grande Lande	A	2015	
LANESTER	Grande Lande	A	2015	
LANESTER	J. Vilar	A	2015	
LANESTER	J. Vilar	A	2015	
LANESTER	Kerdavid	NA		
LANESTER	Kerdavid	Aménagement rue Croizat		
LANESTER	Kerfreour	A	2012	
LANESTER	Kerfreour	A	2012	
LANESTER	Kesler Devillers	A	2012	

LANESTER	Kesler Devillers	A	2012	
LANESTER	Lann Gazec	A	2012	
LANESTER	Lann Gazec	A	2012	
LANESTER	Le Coutaller	A	2012	
LANESTER	Le Coutaller	A	2012	
LANESTER	Les 4 Chemins du Plessis	A	2015	
LANESTER	Les Halles	A	2012	
LANESTER	Les Halles	A	2012	
LANESTER	Papin	A	2015	
LANESTER	Papin	A	2015	
LANESTER	Parc des Expositions	NA		
LANESTER	Parc des Expositions	Aménagement rue Croizat		
LANESTER	Petit Lanester	A	2012	
LANESTER	Petit Lanester	A	2012	
LANESTER	Quai Péri	A	2012	
LANESTER	Quai Péri	A	2012	
LANESTER	République	A	2015	
LANESTER	République	A	2015	
LANESTER	Rotonde	A	2012	
LANESTER	Rotonde	A	2012	
LANESTER	Rte de Kerviec	A	2015	
LANESTER	Square Noury	NA		
LANESTER	Square Noury	Aménagement rue Croizat		
LANESTER	Stade A. et L. Le Bail	A	2015	
LANESTER	Stade A. et L. Le Bail	A	2015	
LANESTER	Stalingrad	A	2015	
LANESTER	Stalingrad	A	2015	
LANESTER	St-Joseph	A	2015	
LANESTER	St-Joseph	A	2015	
LANESTER	Toulhouët	A	2015	
LANESTER	Toulhouët	A	2015	
LANESTER	Vieux Chênes	A	2012	
LANESTER	Vieux Chênes	A	2016	

LANGUIDIC	Croix de Kerlavarec	A	2012	
LANGUIDIC	Croix de Kerlavarec	NA		
LANGUIDIC	Kergonan	A	2015/16	10 800 €
LANGUIDIC	Kergonan	A	2015/16	
LANGUIDIC	Mané Golern	A	2012	
LANGUIDIC	Pl. Guillaume	A	2014	
LANGUIDIC	Pl. Guillaume	A	2014	

LARMOR-PLAGE	Ar Menez	NA	2016/2018	23 000 €
LARMOR-PLAGE	Ar Menez	NA	2016/2018	
LARMOR-PLAGE	Keramzec	NA		
LARMOR-PLAGE	Keramzec	NA		
LARMOR-PLAGE	Kerblaisy	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Kerblaisy	NA		
LARMOR-PLAGE	Kerderff	NA	2016/2018	11 500 €
LARMOR-PLAGE	Kerguélen	NA		
LARMOR-PLAGE	Kerguélen	NA		
LARMOR-PLAGE	Kernevel	NA		
LARMOR-PLAGE	Kernevel	NA		
LARMOR-PLAGE	Larmor-Plage Centre	A	2016	23 000 €
LARMOR-PLAGE	Larmor-Plage Centre	A	2016	
LARMOR-PLAGE	Le Menez	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Le Menez	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Les Brisants	NA		
LARMOR-PLAGE	Les Brisants	NA		
LARMOR-PLAGE	Les Prés	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Nourriguel	NA		
LARMOR-PLAGE	Nourriguel	NA		
LARMOR-PLAGE	Parc Océanique	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Parc Océanique	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Petit Bouchon	A	2014	

LARMOR-PLAGE	Petit Phare	NA	2016/2018	23 000 €
LARMOR-PLAGE	Petit Phare	NA	2016/2018	
LARMOR-PLAGE	Quatre Chemins	A	2014	
LARMOR-PLAGE	Quatre Chemins	A	2014	
LARMOR-PLAGE	Quatre Chemins	A	2014	
LARMOR-PLAGE	Quélisoy	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Quélisoy	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Roseaux	NA		
LARMOR-PLAGE	Roseaux	NA		
LARMOR-PLAGE	Sitelles	NA		
LARMOR-PLAGE	Sitelles	A	2012	
LARMOR-PLAGE	Toulhars	NA		
LARMOR-PLAGE	Toulhars	NA		
LARMOR-PLAGE	Vieux Moulin	NA		

LANVANDAN	Lanvaudan Centre	A		
-----------	------------------	---	--	--

LOCMIQUELIC	Centre Commercial	A	2015	
LOCMIQUELIC	Centre Commercial	A	2015	
LOCMIQUELIC	J.M. Georgeault	NA	2016/2017	15 000 €
LOCMIQUELIC	J.M. Georgeault	NA	2016/2018	
LOCMIQUELIC	Kersabiec	A	2012	

LORIENT	A. Guillemot	A	2016	200 000 €
LORIENT	A. Guillemot	A	2016	
LORIENT	AFPA	A	2015	
LORIENT	AFPA	A	2015	
LORIENT	Alsace Lorraine	A	2011	
LORIENT	Alsace Lorraine	A	2011	
LORIENT	Bd du Scorff	A	2012	
LORIENT	Bd du Scorff	A	2012	
LORIENT	Bayard	A	2016	
LORIENT	Bayard	A	2016	

LORIENT	Berlioz	A	2015	
LORIENT	Berlioz	A	2015	
LORIENT	Bois du Château	A	2012	
LORIENT	Bois du Château	A	2012	
LORIENT	Calvin	A	2016	200 000 €
LORIENT	Calvin	A	2016	
LORIENT	Ch. des Métiers	A	2016	200 000 €
LORIENT	Ch. des Métiers	A	2016	
LORIENT	Chant des Oiseaux	A	2012	
LORIENT	Chant des Oiseaux	A	2012	
LORIENT	Cours de Chazelles	A	2011	
LORIENT	Cours de Chazelles	A	2011	
LORIENT	Faouëdic	A	2011	
LORIENT	Faouëdic	A	2011	
LORIENT	Fontaine des Anglais	A	2016	24 000 €
LORIENT	Fontaine des Anglais	A	2016	
LORIENT	Frébault	A	2012	
LORIENT	Frébault	A	2012	
LORIENT	G. Le Lain	A	2015	
LORIENT	G. Le Lain	A	2015	
LORIENT	Gare d'Echanges	A	2011	
LORIENT	Gare d'Echanges	A	2011	
LORIENT	Gare d'Echanges	A	2011	
LORIENT	Grenouillère	A	2015	
LORIENT	Grenouillère	A	2015	
LORIENT	J. Hénaff	A	2015	
LORIENT	J. Hénaff	A	2015	
LORIENT	J. Moulin	NA	2016/2018	12 000 €
LORIENT	J. Moulin	A	2015	
LORIENT	Kennedy	A	2012	
LORIENT	Kennedy	A	2012	
LORIENT	Kerdiret	A	2016	200 000 €
LORIENT	Kerdiret	A	2016	

LORIENT	Kerfichant	A	2016	
LORIENT	Kerfichant	A	2016	
LORIENT	Kerguillette	A	2016	200 000 €
LORIENT	Kerguillette	A	2016	
LORIENT	Kervéanec	A	2015	200 000 €
LORIENT	Kervéanec	A	2015	
LORIENT	Keryado Mairie	NA (en cours)	2015	200 000 €
LORIENT	Keryado Mairie	NA (en cours)	2015	
LORIENT	La Bolardière	A	2015	
LORIENT	La Bolardière	A	2015	
LORIENT	La Marne	NA	2016/2018	22 000 €
LORIENT	La Marne	NA	2016/2018	
LORIENT	Le Lain	A	2015	
LORIENT	Le Lain	A	2015	
LORIENT	Le Pan	A	2012	
LORIENT	Le Pan	A	2012	
LORIENT	Le Puits	NA	2016	200 000 €
LORIENT	Le Puits	NA	2016	
LORIENT	Lénine	A	2012	
LORIENT	Lénine	A	2012	
LORIENT	Les Ormes	A	2015	
LORIENT	Les Ormes	A	2015	
LORIENT	Liberté	A	2016	200 000 €
LORIENT	Liberté	A	2016	
LORIENT	Lycées	NA	2017	200 000 €
LORIENT	Lycées	NA	2017	
LORIENT	Lycées	A		
LORIENT	Lycées	A		
LORIENT	Mandel	A	2012	
LORIENT	Mandel	A	2012	
LORIENT	Massenet	A	2012	
LORIENT	Massenet	A	2012	
LORIENT	Melun	A	2011	
LORIENT	Melun	A	2011	

LORIENT	Merville	A	2016	200 000 €
LORIENT	Merville	A	2016	
LORIENT	PEM Gare	NA	2017	100 000 €
LORIENT	PEM Gare	NA	2017	100 000€
LORIENT	Perroquet Vert	A	2016	200 000 €
LORIENT	Perroquet Vert	A	2016	
LORIENT	Plénéno	A	2016	
LORIENT	Plénéno	A	2016	
LORIENT	Quéro	A	2016/2018	11 000 €
LORIENT	Rd Pt de Keryado	A	2016	200 000 €
LORIENT	Rd Pt de Keryado	A	2016	
LORIENT	Rives du Scorff	A	2011	
LORIENT	Rives du Scorff	A	2011	
LORIENT	Pôle commercial K2	A	2015	
LORIENT	Pôle commercial K2	A	2015	
LORIENT	Schuman	A	2016/2018	11 000 €
LORIENT	Sécurité Sociale	A	2011	
LORIENT	Sécurité Sociale	A	2011	
LORIENT	St-Armel	A	2012	
LORIENT	St-Armel	A	2012	
LORIENT	Campus sciences	A	2016	200 000 €
LORIENT	Campus sciences	A	2016	
LORIENT	Tonkin	A	2015	
LORIENT	Tonkin	A	2015	
LORIENT	Campus lettres	A	2016	200 000 €
LORIENT	Campus lettres	A	2016	
LORIENT	Keryado Mairie	NA (en cours)		
LORIENT	Keryado Mairie	NA		
LORIENT	Verdun	A		
LORIENT	Verdun	A		
LORIENT	Ville en bois	A	2011	
LORIENT	Ville en bois	A	2011	

PLOEMEUR	Châtaigneraie	NA	2016/2018	
----------	---------------	----	-----------	--

PLOEMEUR	CRF Kerpape	A	2015	
PLOEMEUR	Fort Bloqué	A	2011	
PLOEMEUR	Kerabus	NA	2017	200 000 €
PLOEMEUR	Kerabus	NA	2017	
PLOEMEUR	Kerbernes	NA	2016/2018	
PLOEMEUR	Kerjoël	NA	2017	200 000 €
PLOEMEUR	Kerjoël	NA	2017	
PLOEMEUR	Kerléderne	NA	2017	200 000 €
PLOEMEUR	Kerléderne	NA	2017	
PLOEMEUR	Kerpape	A	2016	80 000 €
PLOEMEUR	Kerpape	A		
PLOEMEUR	Kerpape	A		
PLOEMEUR	Kerpape Plage	NA	2016/2018	
PLOEMEUR	Kerpape Plage	NA		
PLOEMEUR	Le Parc	A	2015	
PLOEMEUR	Le Parc	A	2015	
PLOEMEUR	Les Celtes	NA	2016/2018	
PLOEMEUR	Les Celtes	A	2015	
PLOEMEUR	Les Pommiers	A	2012	
PLOEMEUR	Les Pommiers	A	2011	
PLOEMEUR	Océanis	A	2013	
PLOEMEUR	Océanis	A	2013	
PLOEMEUR	Pen Palud	A	2015	
PLOEMEUR	Pen Palud	A	2015	
PLOEMEUR	Pl. de Bretagne	A	2012	
PLOEMEUR	Pl. de Bretagne	A	2012	
PLOEMEUR	Ploemeur Eglise	A	2017	200 000 €
PLOEMEUR	Ploemeur Eglise	A	2017	
PLOEMEUR	Ploemeur Les Pins	NA	2016/2018	
PLOEMEUR	Ploemeur Les Pins	NA		
PLOEMEUR	St-Mathurin	NA	2017	200 000 €
PLOEMEUR	St-Mathurin	NA	2017	
PLOEMEUR	Ty Néhué	A	2015	
PLOEMEUR	Ty Néhué	A	2015	

PLOUAY	Plouay Centre	NA	2018	12 000 €
PONT-SCORFF	Gendarmerie	A	2012	
PONT-SCORFF	Gendarmerie	A	2012	
PONT-SCORFF	Pl. du Tréano	A	2012	
PONT-SCORFF	Pl. du Tréano	A	2012	
PORT-LOUIS	L'Avancée	A	2015	
PORT-LOUIS	L'Avancée	A	2015	
PORT-LOUIS	Locmalo	A	2015	
PORT-LOUIS	Locmalo	A	2015	
QUEVEN	Beg Runio	A	2015	
QUEVEN	Beg Runio	A	2015	
QUEVEN	Bel Air	A	2012	
QUEVEN	Bel Air	A	2012	
QUEVEN	Clairière	A	2015	
QUEVEN	Clairière	A	2015	
QUEVEN	Croizamus	A	2015	
QUEVEN	Croizamus	A	2015	
QUEVEN	Kermabon	A	2016	4 500 €
QUEVEN	Lesage	NA	2017	10 000€
QUEVEN	Lesage	NA	2017	
QUEVEN	Lesage	A	2015	
QUEVEN	Lesage	A	2015	
QUEVEN	P. Verlaine	NA	2016	10 000 €
QUEVEN	P. Verlaine	NA	2016	
QUEVEN	Quéven Mairie	A	2013	
QUEVEN	Quéven Mairie	A	2013	
QUEVEN	R. Roland	A	2015	
QUEVEN	R. Roland	A	2015	
QUEVEN	Ville de Toulouse	A	2015	
QUEVEN	Ville de Toulouse	A	2015	

QUISTINIC	Quistinic Centre	A	2014	
RIANTEC	La Russie	NA	2016	7 000 €
RIANTEC	La Russie	NA	2016	7 000 €
RIANTEC	Villemarion	NA	2016	7 000 €
RIANTEC	Villemarion	NA	2016	7 000 €
LORIENT AGGLOMERATION	Ensemble des arrêts de bus en fonction des possibilités techniques: Achats et installation d'abris bus et mobilier en vue d'un plus grand confort d'usage		2016/17/18	100 000 € / an

Aménagements prioritaires des embarcadères dans le cadre du Sd'AP

LORIENT AGGLOMERATION	Pen Mané Locmiquelic	Mise en accessibilité du ponton (hors marnage)	2015	15 000 €
	Quai des Indes	Remplacement ponton et passerelle accessibles	2016 (début 2017)	200 000€

Bateaux Trans rade :

LORIENT AGGLOMERATION	Mise en conformité du navire à passager TALHOUANT	2017	30 000 €
	Mise en conformité du navire à passager TANGUETHEN	2017	41 000 €

4.1.3 AMELIORATION DU SERVICE AUX USAGERS : PROGRAMMATION et COUTS

▪ Lisibilité des cartes papier

Années 2017/2018 :

Elaboration de nouvelles fiches (lisibilité sur les horaires + pictogrammes)
au moment de la restructuration du réseau.

Coût : 5 000€ de création (nouvelles fiches)
10 000 € (préparation et impression)

▪ Les informations à l'arrêt :

Années 2017 /2018/2019 :

Evolution du système d'aide à l'exploitation et à l'information visuelle (SAEIV)

Coût : 2 millions € prévu à la PPI (2018/2019)

Information visuelle et dynamique dans les véhicules

Coût : 200 000€

Poursuite de l'équipement d'Information visuel et sonore aux arrêts.

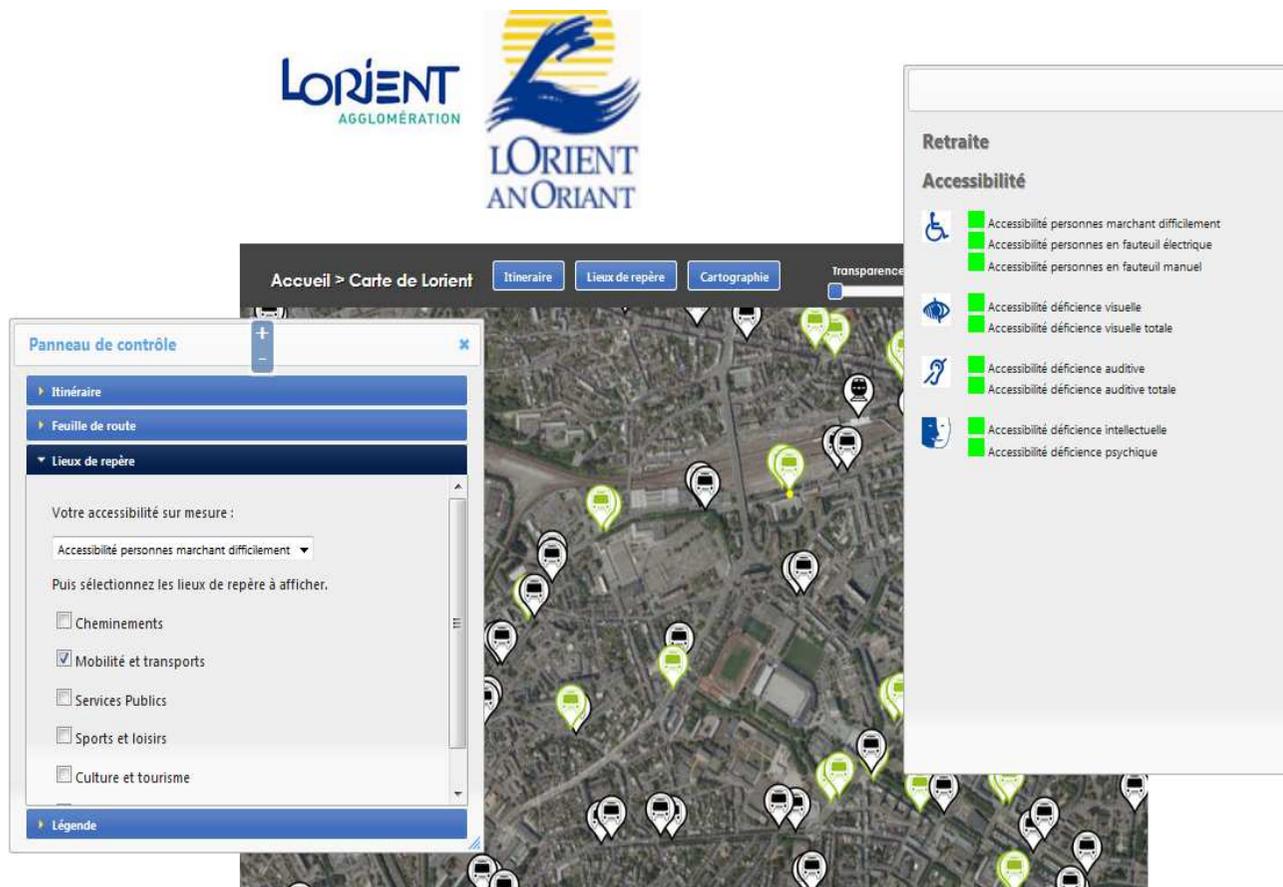
Coût : 300 000€

4.1.4 MISES EN ŒUVRE DES MESURES D'INFORMATION AUX USAGERS : LE HANDI-MAPPY

Une application pour aider les personnes en situation de handicap lors de leurs déplacements sur le territoire

Depuis 2009, les différentes études et diagnostics complets menés ont permis de dresser un constat de l'état d'accessibilité du territoire. Dans le même temps, la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIA) a réfléchi sur le mode de visualisation le plus adapté de cette base de données. Les objectifs étant de suivre l'évolution des différents travaux de mise en conformité, de tenir à jour la liste des établissements recevant du public situés sur le territoire et d'informer le mieux possible les personnes en situation de handicap du degré d'autonomie de leurs déplacements.

Dans ce cadre, la commission a décidé de mettre en place un outil numérique pertinent et innovant offrant la possibilité de visualiser l'accessibilité sur l'ensemble du territoire.



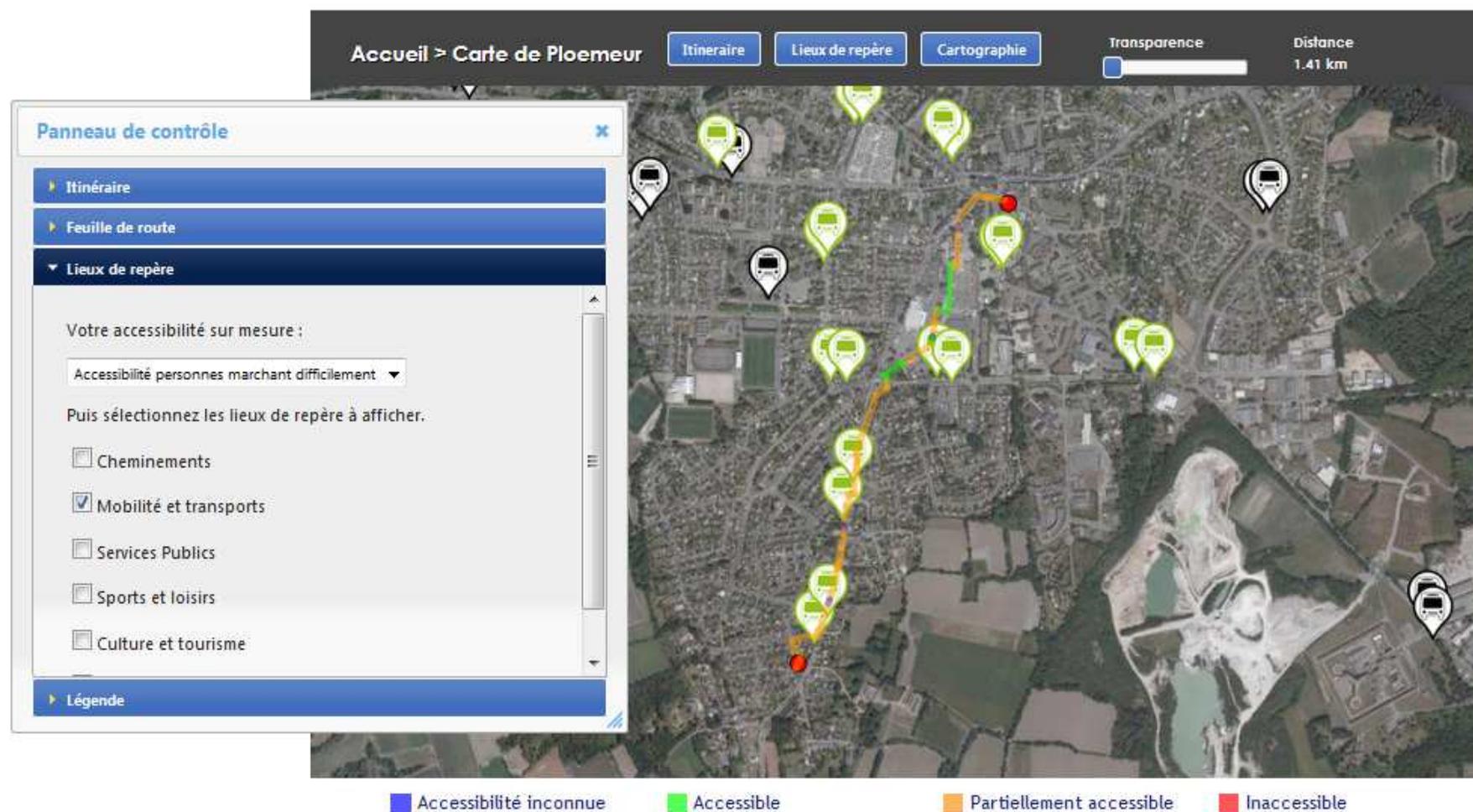
Cette carte interactive intègre toutes les données d'accessibilité (stations et lignes de transports, places de stationnement, tronçons de voirie accessibles aux personnes en fauteuil roulant, points d'intérêt, établissements recevant du public ...) en tenant compte des évolutions dans le temps via une production participative des 25 référents techniques (un par commune membre de Lorient Agglomération) qui contribuent à l'enrichissement et l'actualisation des aménagements réalisés.

Cette carte en ligne est le résultat d'un travail collaboratif entre les associations membres de la CIA pour les travaux de critères et le référentiel de données, l'équipe du Système d'Information géographique pour la constitution de la base de données et la méthode de restitution ainsi que de la direction des systèmes d'information pour le développement des fonctionnalités.

Parallèlement à l'application de géolocalisation, Lorient Agglomération, en partenariat avec la société Handimap, a réalisé une application d'un calculateur d'itinéraire, « le Mappy de l'accessibilité » en fonction du niveau de difficulté ou du type de handicap en ligne sur le site internet :

<http://lorient-agglo.handimap.org/>

Le « handi mappy », est une carte interactive du territoire qui aide les personnes en situation de handicap dans leur quotidien. Elle propose des itinéraires et des points d'intérêt facilement accessibles mais permet aussi de calculer des itinéraires adaptés à chaque handicap. Un outil pour gagner en autonomie en préparant en amont des déplacements sur mesure.



Trois couleurs (vert, orange et rouge) indiquent le niveau d'accessibilité et une photo aérienne permet à l'internaute de visualiser son parcours comme s'il était sur le terrain en repérant les cheminements les plus adaptés.

<http://lorient-agglo.handimap.org/>

4.1.5 SERVICE DE SUBSTITUTION

▪ Constat des problèmes rencontrés

- Difficulté de pouvoir joindre la CTRL en cas d'annulation en dehors des heures d'ouverture de la centrale de réservation. A ce jour la CTRL ne dispose pas des moyens lui permettant de prendre en compte ces annulations en temps réel.
- Difficultés d'utilisation du site de réservation.
- Réticence à emprunter les lignes régulières, même accessibles, en raison d'un sentiment d'insécurité :
 - Nécessité d'apprentissage de l'utilisation des lignes régulières afin de limiter l'usage du service PMR
 - Sensibilisation des conducteurs aux difficultés particulières des PMR, notamment lorsqu'elles demandent l'arrêt avec déploiement de la rampe

▪ Evolutions proposées

Un groupe de travail « déplacement/mobilité » composé des membres de la CIA a été mis en place en 2015. Il a s'agit, dans un premier temps, d'identifier les améliorations prioritaires de ce service. Il est rappelé qu'au regard des conditions économiques d'exploitation du service, l'accroissement de la mobilité des personnes en fauteuil ne peut passer que par deux alternatives complémentaires :

- La mutualisation des courses avec les véhicules dédiés (« groupage »)
- Le développement de l'usage des lignes régulières.

▪ Programmation et financement

Année 2016 :

Création d'une adresse électronique pour les réservations : 1/3 de poste

Coût : 10 000€

Création d'un guide simplifié d'utilisation du service réalisé avec les associations groupe de travail « transports » de la CIA

Coût : 2 000 €

Année 2016/ 2017/ 2018 :

Sensibilisation des conducteurs et agents de la CTRL à l'accueil des personnes en situation de handicap (cf 4.1.4)

Année 2017 :

Apprentissage à la pratique des lignes régulières : mise en place d'une équipe d'accompagnateurs (représentant des associations de handicap) facilitant cet apprentissage.

Mise à disposition de cartes de libre circulation gratuites à disposition des accompagnateurs pour leur mission d'apprentissage

Coût : 5 000€

4.1.6 MODALITES DE FORMATION DES PERSONNELS EN CONTACT AVEC LE PUBLIC

Outre les aménagements permettant l'accessibilité du réseau, il importe d'accompagner ces actions « techniques » par une amélioration de la prise en compte de difficultés liées à tous type de handicap. Les conducteurs sont les principaux acteurs dans la mise en place d'une politique d'accessibilité du réseau auprès des voyageurs. Ils représentent à la fois l'exploitant et l'Autorité Organisatrice et jouent un rôle important de relais d'information pendant le voyage.

▪ Contexte juridique :

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 identifie clairement ce volet comme un élément constituant le Sd'AP :

« Art. R1112-13. - Le Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée comprend :

Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés, le calendrier de formation sur chacune des périodes (3 ans), le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap .

▪ Organisation des formations du délégataire CTRL :

Tous les conducteurs suivent une formation obligatoire tous les 5 ans. Cette formation (FCO) est programmée sur une semaine.

Un module « formation accessibilité » est intégré dans le cadre de cette formation qui s'adresse à l'ensemble des conducteurs (et non-pas exclusivement aux conducteurs du service PMR)

▪ Objectifs de la formation :

Intégrer à la fois la qualité des relations humaines avec les usagers, quelles que soient leurs difficultés, et la connaissance des aménagements techniques et de leur fonctionnement.

▪ Contenus :

Les caractéristiques des différents types de handicaps, Moteur, Visuel, Auditif, Intellectuel et Psychique

Les difficultés et attentes des personnes en situation de handicap, les comportements à adopter, les meilleures façons d'agir, de communiquer et d'informer.

Des mises en situation et maniement du matériel technique.

▪ Public visé :

Agents d'accueil (5), de conduite et de contrôle (220). **Total : 225 agents**

Il est à noter que ce type de formation est à l'ensemble des agents d'accueil depuis 2 ans sur l'ensemble du territoire de Lorient Agglomération. Cette formation est organisée et animée par des membres de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité et coordonnée par la mission accessibilité. **230 agents**, en contact avec le public, ont été ainsi formés. Les évaluations sont très positives notamment sur le fait que les intervenants sont eux même en situation de handicap.

4.1.7 MODALITES DE SUIVI ET D'ACTUALISATION.

Le suivi et l'actualisation des données se font par l'outil SIG piloté par la direction des transports et déplacements. (cf 4.1.4)

Le rapport annuel de la CIA prend en compte les nouvelles données d'accessibilité au regard des travaux effectués sur l'ensemble de la chaîne de déplacement du territoire. Ce rapport est transmis chaque année au Préfet, au Conseil départemental et aux acteurs et partenaires de l'accessibilité du territoire.

ANNEXES :

- **Courriers d'engagement et signatures des 25 communes membres de l'agglomération.**
- **Délibération Conseil Communautaire**