

Transports régionaux

Rencontre avec M. LAHELLEC (Vice-Pdt du Conseil Régional chargé des transports et de la mobilité)

1 - exposé introductif

- ☒ A compter du 1er janvier 2017, les régions seront compétentes en lieu et place des départements pour :
- les transports non urbains, réguliers ou à la demande,
 - les transports scolaires (à l'exception toutefois des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires qui demeureront à la charge du Département),
 - la desserte des îles françaises
 - la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant du département.

A noter que la prise de compétences réelles se fera à la même date que la prochaine rentrée scolaire soit septembre 2017.

C'est un volet extrêmement complexe à traiter ; il va bien au-delà de la thématique accessibilité. Pour la Bretagne, on compte actuellement 1000 contrats différents avec 307 autorités organisatrices différentes, des types de contrats variés (délégation de services publics, marchés publics, régies), des calculs de coût avec un montant résiduel restant à la charge des familles qui peut varier du simple au double selon les départements.

☒ Sur la question de l'accessibilité : Pas de remise en question de la loi sur l'Accessibilité Universelle par les parlementaires Bretons. La politique mise en place est bien de traiter la loi en mettant en avant que l'accessibilité est de la responsabilité de tous au profit de tous. Les mises en accessibilité sont profitables à toute la population. Le schéma de l'accessibilité travaillé avec le collectif Handicap 35 a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée Régionale. Quand est venu le débat sur l'AD'AP, les 4 préfets reçus la délibération prise, pas de retour pour le moment.

☒ Au delà des conditions physiques d'accès aux transports, il faut se poser la question des conditions sociales aussi pour que les personnes puissent y accéder car l'adaptation des infrastructures représente un coût certain.

Le projet « Bretagne à grande vitesse » est bâti à partir de la Ligne à grande vitesse (LGV) et de la modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Cela ne conduit pas à en faire moins sur les autres dessertes. L'amélioration du transport ferroviaire et des infrastructures a généré une augmentation d'utilisation de la part des usagers et par voie de conséquence une baisse de la part contributive de la région par usager transporté.

Pour la mise aux normes des gares, c'est le budget régional qui y contribue à 80 %

L'ambition de la région, c'est l'égalité d'accès pour les voyageurs quelle que soit la gare.

2 – Questions -réponses

☒ Problème d'accès aux équipements en cas de travaux (exemple de Rennes) ; par ex les places réservées sont occupées par les engins de chantier.

La maîtrise d'ouvrage est de la responsabilité de gares & connexions. Il faut donc absolument que l'association rencontre le chargé de projet. Si on résout l'accessibilité c'est profitable bien au-delà des personnes handicapées (poussettes...). Nécessité d'une rencontre afin que l'APF apporte son expertise.

☒ Gare de Vannes : le parking TER va être rapproché. Avec la prérogative région sur cette thématique, cela va évoluer.

☒ Coût exorbitant des parkings

Si le département met en place des tarifications sociales il faut que cela suive au niveau des détenteurs parking. Les partenariats vont être établis dans cette optique.

☒ Les associations de personnes en situation de handicap devraient être sollicitées en amont et non plus en aval tout handicap confondu. Cela éviterait les surcoûts des modifications à faire une fois les travaux réalisés. Cf expérience faite par le CESER (Conseil Économique Social et Environnemental Régional) qui avait demandé au CEHB (Comité d'Entente Handicap Bretagne) des contributions en prenant donc en compte la voix des usagers. Cela se fait donc mais ponctuellement il faut généraliser.

☒ Les départements vont conserver la compétence sur le transport scolaire adapté. Cela peut mettre à la marge les élèves qui ne peuvent pas prendre le transport ordinaire.

C'est en effet discriminant. Ce transport a été conservé dans les départements en raison de leurs compétences sociales. Ce qui est sûr c'est que la région vise la mise en accessibilité de tous les transports scolaires placés sous sa tutelle.

☒ Les personnes en situation de handicap ont parfois du mal avec les autocars, le dispositif SNCF

d'accompagnement ne pourrait-il pas être étendu.

C'est à l'étude. Les abris bus pourraient être des lieux connectés à un service.

☒ Les associations travaillent bien ensemble (collectif) et témoignent de nombreuses situations particulières. Comment répondre aux besoins d'adaptation de ces situations particulières ? Même si l'on porte la revendication de l'inclusion dans l'ordinaire, il y aura toujours cette demande de liaison entre l'ordinaire et le particulier.

Les inter communautés vont être redessinées mais tous les cas de figure vont se présenter. La compétence leur est certes dévolue mais ils ne vont pas pouvoir l'instituer, car ils n'ont pas l'expertise.

Une collectivité qui active le versement transport, cela lui donne des moyens pour régler le financement des transports ce qui procure un moyen de pression et de vigilance pour l'utilisateur pour le plein exercice de la citoyenneté (où va notre argent ?).

Cette prérogative n'est pas applicable à la région, la loi ne le prévoit pas.

☒ Ne pas perdre en proximité, garder une capacité citoyenne d'interpellation.

Importance des comités de lignes (comités de concertation). L'identification d'un problème permet d'avancer.

☒ En terme de communication au niveau régional, comment sait-on si on prend un train qui va desservir une ville s'il y aura des moyens de transport adaptés ?

BreizhGo est le portail officiel pour les transports publics dans la région ; il présente les itinéraires, les horaires et les tarifs, les réseaux partenaires et les informations pratiques. Il doit évoluer car le service public des transports doit en effet informer de façon complète sur tous les modes et situations de déplacement.

Pourquoi ne pas envisager une séquence BreizhGo en présence de l'APF ?

☒ La région pourra-t-elle imposer des transports routiers au département (Rennes Redon pas de car, en train juste 1 place PMR voire 2). Le maire de Redon ne veut pas de car.

Il n'y a pas nécessité de mettre du train partout, c'est commode aux heures de pointe, parfois le bus est plus pertinent.

M. LAHELLEC conclut en remerciant l'association de son invitation et souhaite que cet échange ne soit pas conclusif et lance donc une invitation à rester en contact.

Groupe parentalité (Agnès BOURDON)

Ce groupe fonctionne depuis 2 ans sur la région. Il s'est constitué suite aux échos venant d'établissements (salariés), d'utilisateurs d'ESAT, d'adhérents. Les participants viennent de différents horizons (ESAT, SAVS, foyer de vie, délégations). Parmi les salariés, on trouve des psychologues, des assistantes sociales, des AMP, des éducateurs....

Dans les premiers temps, les échanges se sont concentrés sur la thématique de la parentalité. Le premier objectif (accueil et de suivi des parents en situation de handicap) sera par la suite élargi au thème global de la famille.

On part d'une situation concrète. Chacun expose comment il aurait fait ou comment il a fait, s'en suit un débat collectif. À partir de là on cherche à formuler une réponse plus globale : comment avoir la même attitude, le même comportement tout en restant dans une réponse personnalisée.

Les rencontres départementales peuvent prendre des orientations différentes selon le cas : groupe de parole, parents en devenir information sur le volet technique (puériculthèque), être accompagné dans la parentalité au travail, le soin, etc..

Le groupe n'arrive pas à toucher tout le monde, aussi aimerait-il que les délégations rejoignent le groupe. Importance de la participation des adhérents pour échanger sur leurs pratiques.

Objectif : Organiser une conférence régionale sur le champ de la parentalité, faire comprendre que la parentalité avec le handicap est avant tout un champ de droit commun avec des spécificités en secondaire. Faire évoluer la compensation avec un intitulé parentalité.