

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 05 FEVRIER 2009**

**Délibération
n° 2009.02.014**

**Schéma directeur
d'accessibilité des
transports publics du
Grand Angoulême
aux personnes
handicapées**

LE CINQ FEVRIER DEUX MILLE NEUF à 17h30, les membres du conseil communautaire se sont réunis au siège de la communauté 25 boulevard Besson-Bey à ANGOULEME suivant la convocation qui leur a été adressée par Monsieur le Président.

Date d'envoi de la convocation : **30 janvier 2009**

Secrétaire de séance : Catherine DESCHAMPS

Membres présents :

Philippe LAVAUD, Denis DOLIMONT, François NEBOUT, Michel BRONCY, Fabienne GODICHAUD, Jean-Claude BESSE, Jean-François DAURE, Nicolas BALEYNAUD, André BONICHON, Jacky BONNET, Stéphane CHAPEAU, Véronique DAVY, Marie-Noëlle DEBILY, Nicolas DENIS, Gérard DESAPHY, Catherine DESCHAMPS , Gérard DEZIER, Jacques DUBREUIL, Robert DUMAS-CHAUMETTE, François ELIE, Guy ETIENNE, Henri GARCIA, Michel GERMANEAU, Jean-Pierre GRAND, Nadine GUILLET, Madeleine LABIE, Françoise LAMANT, Bertrand MAGNANON, Cyrille NICOLAS, Jacques NOBLE, Marie-Annick PAULAIS-LAFONT, Laurent PESLERBE, Rachid RAHMANI, Christian RAPNOUIL

Ont donné pouvoir :

Didier LOUIS à Christian RAPNOUIL, Brigitte BAPTISTE à Jacques DUBREUIL, Maurice FOUGERE à Denis DOLIMONT, Alain PIAUD à Guy ETIENNE

Excusé(s) :

Gilles VIGIER

Excusé(s) représenté(s) :

Jean-Claude BEAUCHAUD par Bertrand MAGNANON, Fatiha BOURDAREAU par Nicolas DENIS, Bernard CONTAMINE par Henri GARCIA, Simon DEFORGE par Gérard DESAPHY, Jean PATIE par Robert DUMAS-CHAUMETTE

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS DU GRAND
ANGOULEME AUX PERSONNES HANDICAPEES**

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances pour les personnes handicapées prévoit dans son article 45 que chaque autorité organisatrice des transports doit se doter d'un schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs aux personnes handicapées.

Ce schéma établit un diagnostic, définit les modalités de l'accessibilité et fixe la programmation de la mise en accessibilité.

La mise en accessibilité du service des transports doit être réalisée avant février 2015.

Un diagnostic technique de l'accessibilité du réseau de transport au sens de la loi a été réalisé et une concertation partenariale avec les différentes associations de défense des intérêts des personnes handicapées présentes sur le territoire de l'agglomération a permis d'aboutir à la proposition de schéma d'accessibilité des transports urbains du Grand Angoulême ci-jointe.

1 - Diagnostic initial

L'accessibilité du réseau de bus géré par la STGA est déjà partiellement une réalité. En décembre 2008 la situation se présentait ainsi :

Objet de l'accessibilité	Etat décembre 2008
<u>Matériel roulant</u>	
- Handicap moteur	- 29 bus équipés de palette sur 84 affectés aux 9 lignes principales
- Handicap auditif	- 100 % des bus sont équipés de bandeaux lumineux
- Handicap visuel	- aucun équipement sonore dans les bus
<u>Arrêts</u>	
- Handicap moteur	- 47 % des arrêts sont accessibles (380 sur 802)
- Handicap auditif	- 50 poteaux d'information dynamique
- Handicap visuel	- 70 % des arrêts avec poteaux - poteaux d'information peu lisibles
<u>Information</u>	
	- guide avec pictogramme sur les arrêts accessibles - pictogramme aux arrêts - site web STGA - service d'informations téléphoniques

2 - Les orientations du schéma directeur d'accessibilité de la ComAGA

- Il est proposé de définir un principe d'accessibilité raisonnable fondé sur une hiérarchisation des mesures à prendre pour rendre accessible la plus grande partie (mais non la totalité) du réseau de transport collectif en définissant des critères de priorité pour le choix des lignes et des arrêts à rendre accessibles.

- Ces critères pourraient être :
 - la fréquentation des lignes et des arrêts,
 - la densité des établissements recevant du public situés dans un rayon de 150 m autour de l'arrêt (et à titre exceptionnel la prise en compte d'un besoin spécifique),
 - le fait que l'arrêt n'est accessible que dans un sens et doit l'être dans les 2,
 - le fait que l'arrêt est facilement ou difficilement aménageable.
- L'accessibilité du réseau doit être conçue dans une démarche systémique. L'accessibilité du matériel roulant n'a de sens que si l'arrêt est accessible. Celui-ci doit s'inscrire dans un cheminement accessible. C'est le principe de la chaîne de déplacement prévue par la loi. Les communes, responsables de la voirie, doivent donc adhérer à ce principe de la chaîne de déplacement. Afin de rendre opérationnel ce principe, la ComAGA proposera aux communes une charte de l'accessibilité avec la définition d'un arrêt type.
- L'élaboration du schéma directeur d'accessibilité s'est faite en étroite collaboration avec les associations représentatives des personnes handicapées. Il est proposé de poursuivre cette concertation et que la commission intercommunale d'accessibilité assure le pilotage de la mise en œuvre du schéma.
- Les cas d'impossibilité technique avérée feront l'objet d'un diagnostic spécifique. Les réponses de substitution seront mises en œuvre dans un délai de 3 ans à compter de l'obtention de la dérogation.

3 - Le scénario retenu

Contenu – objet de l'accessibilité	Charges financières (K€)	Populations cibles
- 177 arrêts supplémentaires sont rendus accessibles en fonction de leur proximité avec les établissements recevant du public (ou besoins particuliers)	1 245	<u>Types de handicap :</u> Moteur : 2 178 Visuel : 715 Auditif : 1 137 Mental : 1 072
- système embarqué d'information visuelle et sonore dans tous les bus	220	
- les arrêts déjà accessibles (370) et 177 arrêts supplémentaires sont dotés de bornes interactives	3 225	
- divers formation	35	
- 100 % des bus sont équipés de palette *		
Total	4 725	

Observations :

- Le coût d'acquisition des 62 bus n'entre pas dans l'évaluation financière du schéma puisqu'en tout état de cause, il faut les renouveler à raison de 7 par an.
- * Les bus acquis depuis 2005 sont accessibles c'est à dire que leur prix unitaire (environ 255 000 € TTC) prévoit en option le dispositif d'embarquement et les systèmes embarqués d'information visuelle et sonore (2 500 €).
- L'aménagement d'un arrêt accessible avec borne d'information dynamique coûte de 10 000 à 35 000 € selon l'importance des travaux.
- Les systèmes d'information sonore et visuelle fixes ou embarqués sont étroitement dépendant du système d'aide à l'exploitation (SAE) qui gère l'exploitation et l'information des voyageurs. Le SAE actuel doit être renouvelé avant l'échéance 2015.

4 - Contexte :

Actuellement et parallèlement au réseau exploité par le délégataire des transports publics urbains, il existe un service de transport spécialisé géré par l'Association d'Aide aux Handicapés, Personnes Isolées et Agées (AAHPIA). Ce service « de porte à porte » est accessible aux personnes âgées ou handicapées adhérentes à la structure.

Sur le périmètre des transports urbains, l'accessibilité au sens de la loi, s'oppose dans son principe à la mise en œuvre du service spécifique Handibus géré par AAHPIA. En effet, la loi accessibilité vise à développer l'accessibilité totale des services de transport pour tous les usagers au même prix, quels que soient leurs handicaps. Le service Handibus développe, pour ses adhérents, un service spécifique adapté aux usagers âgés ou handicapés à un coût spécifique.

En 2008, l'engagement de la ComAGA vis-à-vis d'AAHPIA comprenait environ 60 000 € de subvention de fonctionnement via le délégataire des transports publics urbains et la mise à disposition par la ComAGA de véhicules et de locaux. En 2009, ce financement, suite au nouveau contrat de délégation de service public, sera assuré directement par la ComAGA.

L'engagement financier du schéma accessibilité (obligatoire de par la loi) est totalement disjoint du fonctionnement du service Handibus (pourtant très plébiscité par les usagers).

Vu l'avis favorable de la commission aménagement du territoire du 14 janvier 2009,

Vu l'avis favorable de la commission finances/programmation du 27 janvier 2009,

Je vous propose :

DE VALIDER le schéma d'accessibilité des transports urbains du Grand Angoulême ci-joint.

**APRES EN AVOIR DELIBERE,
LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
A L'UNANIMITE,
ADOpte LA DELIBERATION PROPOSEE.**

Certifié exécutoire :	
<u>Reçu à la Préfecture de la Charente le :</u> 10 février 2009	<u>Affiché le :</u> 11 février 2009