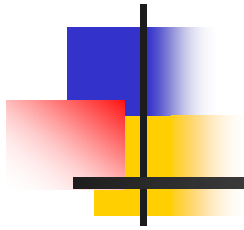


PRÉSENTATION DU SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX DE LA CHARENTE MARITIME



La Loi du 11 février 2005



SOMMAIRE

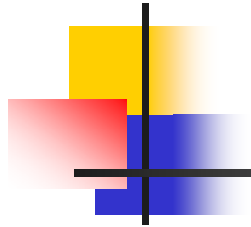
- Le contexte de la loi de février 2005
- L'élaboration du schéma
- Les résultats de l'enquête
- La décision de mise en accessibilité du réseau
- Le phasage des opérations
- L'approche financière

Le Contexte

La loi de février 2005

- En qualité d'Autorité Organisatrice des Transports non urbains de voyageurs, le Conseil Général de la Charente Maritime
 - Élabore un schéma d'accessibilité des transports aux personnes handicapées,
 - Met en accessibilité son réseau départemental d'ici à 2015.

- En cas « d'impossibilité technique avérée »
 - Il crée les systèmes de substitution permettant aux personnes handicapées d'effectuer les mêmes déplacements que les autres usagers



L'ÉLABORATION DU SCHÉMA



L'élaboration du schéma (juillet 2007-février 2008)

- Étude spécifique confiée au Bureau d'Études OLIVIER DARMON CONSULTANTS ;
- Lancement des travaux en juillet 2007;
- 8 documents de travail produits sur l'ensemble des thèmes couverts par la loi;
- 3 réunions de travail tenues avec les associations représentatives de personnes handicapées (tous types de handicaps).



Méthode employée

Diagnostic de
l'accessibilité du réseau
pour tous types de
handicaps

Questionnaires des
centres accueillant ou
hébergeant des
personnes handicapées

Recueil et analyse
des souhaits
des associations

Présentation de
scénarios de mise en
accessibilité du réseau

Définition d'un plan de
substitution

Procédure de « dépôt
de plainte »

Concertations avec les
autres A.O.T

Concertation avec les
services de la
Préfecture

Programmation et
financement des
opérations

Diagnostic de l'accessibilité du réseau pour tous types de handicaps

- **L'objectif :**
 - Examen de l'accessibilité actuelle des arrêts d'autocars et des points d'échange intermodaux





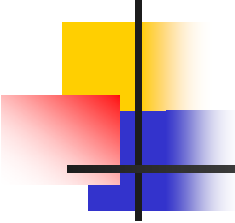
Diagnostic de l'accessibilité du réseau pour tous types de handicaps

- **La méthode :**

- Organisation de visites terrain,
- Présentation de photographies et commentaires par rapport aux critères de l'arrêt « accessible »

- **Les résultats :**

- Classification et repérage des travaux à effectuer aux points d'arrêts :
 - Centres-bourgs,
 - Rase campagne,
 - Gares routières

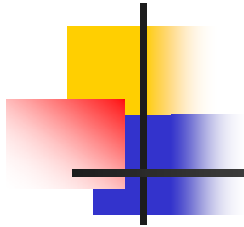


Questionnaires pour les centres accueillant ou hébergeant des personnes handicapées

- **L'objectif :**
 - Repérer, sur l'ensemble du territoire départemental, les foyers et les équipements particulièrement dédiés aux personnes handicapées,
 - Présenter et analyser les besoins de déplacements des personnes handicapées accueillies ou hébergées dans des centres spécialisés ;

- **La méthode :**
 - Conception d'un questionnaire :
 - Fréquence des déplacements,
 - Motifs de déplacement,
 - Mode de transport utilisé,
 - Obstacles rencontrés lors de l'utilisation des transports départementaux.

 - Envoi de ce questionnaire à 223 centres



■ **Les résultats :**

- 81 réponses des centres ;
- Fréquence des déplacements : principalement hebdomadaires ;
- Motifs des déplacements : activités occupationnelles en premier lieu ;
- Mode de transport utilisé : minibus détenus par les centres, taxi, voiture particulière ;



Les souhaits émis par les centres

- Recueil des demandes concernant les Autocars du réseau Départemental
 - Aménagement des véhicules pour accueillir les U.F.R. ;
 - Nécessité d'instaurer un accompagnement des personnes handicapées
 - Adapter les horaires des cars aux horaires des centres ;
 - Coût du transport trop élevé ;
 - Création de dessertes ;
 - Création d'un arrêt de car proche du centre ;
 - Faciliter la lecture des horaires de bus ;
 - Annonce verbale du prochain arrêt dans l'autocar.



Recueil et analyse des souhaits des associations

- **L'objectif :**

- Recueillir souhaits et avis des associations représentatives des personnes handicapées concernant la mise en accessibilité du réseau départemental.

- **La méthode :**

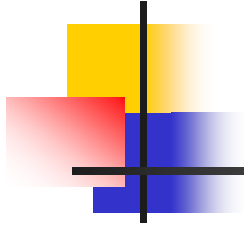
- Série de questions proposée à sept associations sur les thèmes suivants :
 - Présentation de l'association,
 - Lignes régulières départementales à traiter en accessibilité
 - Transports de substitution.



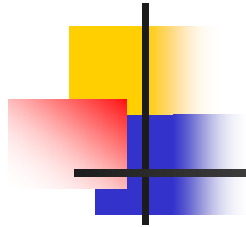
■ Les résultats :

- Présentation des principaux obstacles rencontrés :
 - accéder aux arrêts situés en ville,
 - accéder aux arrêts situés en rase campagne,





- monter dans l'autocar,
- descendre de l'autocar,
- anxiété si information insuffisante,
- lire et comprendre tout document d'information,
- agoraphobie,
- non conscience du danger,
- problème de repérage spatial (arrêts) et temporel (correspondances),
- difficulté sociale (nécessité d'une tarification adaptée aux ressources).



RÉSULTAT DE L' ENQUÊTE



Le classement des lignes susceptibles d'être rendues accessibles

- Les lignes régulières départementales ont été classées en fonction de trois critères :
 - La fréquentation commerciale annuelle, tous publics
 - Les origines-destinations des usagers des centres accueillant des personnes handicapées
 - Les souhaits des associations de personnes handicapées
- 9 lignes départementales ont été classées.

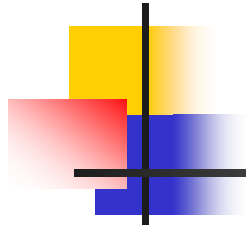


PROPOSITION DE SCÉNARIOS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU

- Hypothèse 1: toutes les lignes régulières et tous les services de transports scolaires sont rendus accessibles
- Hypothèse 2: 14 lignes structurantes sont rendues accessibles + création de services locaux de rabattement
- Hypothèse 3: création de services de transports à la demande de substitution aux lignes régulières, lesquelles ne sont pas traitées en accessibilité complète.

DÉCISION

- Le comité de pilotage a décidé de retenir la mise en accessibilité de la ligne Saintes-Saint Jean d'Angély, à titre expérimental.



DÉCISION DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU



DÉCISION DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU

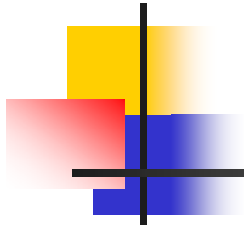
- Travail mené en concertation avec la MDPH et les associations représentatives de la variété des handicaps, rencontrées à 5 reprises afin de recueillir leur avis et souhait sur chacune des étapes du travail accompli.
- A l'issu de ces phases d'études il a été présenté une proposition de mise en accessibilité du réseau qui se décline en trois phases:

PHASE 1: EXPÉRIMENTATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA LIGNE SAINTES-SAINT JEAN D'ANGELY (septembre 2009-septembre 2010)

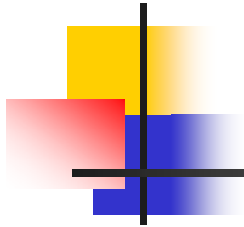
- Offre de la ligne:
 - 4 A-R par jour en semaine
 - 2 A-R par jour le dimanche

- Les véhicules seront dotés de :
 - Une rampe élévatrice
 - Une place UFR et deux places prioritaires
 - Trois girouettes
 - Annonce sonore du prochain arrêt dans le véhicule
 - Affichage de la destination et du prochain arrêt dans le véhicule
 - Alerte sonore de fermeture des portes
 - Haut parleur avant droit indiquant le numéro et la destination du véhicule
 - boutons de demande d'arrêt en relief;
 - marches et des points de préhension adaptés.






- Travaux à effectuer sur douze arrêts de la ligne Saintes-Saint Jean d'Angély (premier semestre 2009) :
 - Stationnement du car hors circulation ;
 - Possibilité de stationner le car en alignement sur le trottoir ;
 - Qualité du sol au droit de l'arrêt ;
 - Largeur du trottoir minimale, suppression des obstacles ;
 - Têtières, cadre information et fiches horaires aux normes ;
 - Abribus suffisamment espacé du bord du trottoir (quand il existe) ;
 - Bornes podotactiles, bandes de couleur sur mobilier urbain.

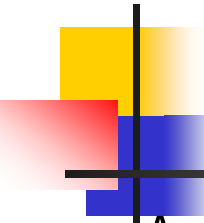


- Par ailleurs, l'exploitant devra initier une démarche de formation des personnels affectés à la ligne concernée, dans les domaines suivants :
 - Formations spécifiques à l'accueil et à l'orientation des personnes handicapées,
 - Formation d'entraînement à l'accrochage du fauteuil roulant au plancher du véhicule
- Les contraintes de correspondances et d'enchaînement seront également gérées par le délégataire.



Phase 2 – Mise en place du Transport à la Demande (T.A.D.) de substitution pour les lignes non accessibles (au plus tard en février 2011)

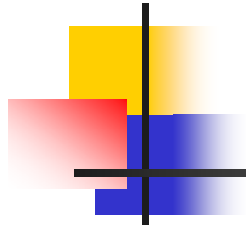
- La création de services de T.A.D., à l'échelle départementale:
 - Le fonctionnement du T.A.D (à définir)
 - Les véhicules affectés ;
 - La prise en charge aux arrêts ;
 - La formation du personnel
- Par ailleurs, il a été arrêté que les ayants-droit au T.A.D. de substitution seront :
 - Les titulaires de la carte d'invalidité 80% ;
 - Les titulaires de la carte priorité ;
 - Éventuellement les titulaires de la carte de stationnement.



Phase 3 – Réflexion pour le déploiement de la mise en accessibilité sur les autres lignes du réseau départemental(2011 à 2015)

- A la suite de l'expérimentation, il est proposé que l'offre des services constitués d'une part par la ligne Saintes – Saint-Jean-d'Angély accessible et d'autre part par le T.A.D. de substitution pour les lignes non accessibles, soit évaluée sur la base des critères suivants :
 - Nombre de passagers U.F.R. et autres handicaps pris en charge par la ligne Saintes – Saint-Jean-d'Angély et par le T.A.D.,
 - Avis des associations de personnes handicapées sur les avantages de chacun des systèmes et points à améliorer,
 - Retards constatés en ligne quand un U.F.R. est pris en charge (évaluation des conséquences des retards),
 - Qualité et accessibilité de l'information délivrée (Site Internet, Centrale Téléphonique, conducteurs, gares routières, véhicules),
 - Affinage des coûts d'investissement et de fonctionnement.

A l'issue de cette évaluation le Conseil Général pourra envisager de traiter en accessibilité d'autres lignes importantes ou de s'appuyer sur le T.A.D. de substitution déjà mis en place.



PHASAGE DES OPÉRATIONS



DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE

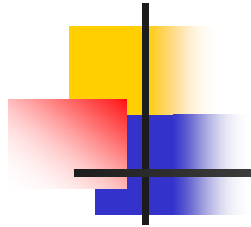
- Vote du schéma départemental d'accessibilité des transports par l'Assemblée Départementale le 7 février 2008
- Estimation du coût de la mise en accessibilité de la ligne expérimentale : 480 000 €.



Phasage des opérations

Vote du schéma en février 2008

Travaux de mise en accessibilité de la ligne Saintes-Saint Jean d'Angély	Premier semestre 2009
Expérimentation de cette ligne	De septembre 2009 à septembre 2010
Évaluation de l'expérimentation	Fin 2010
Système de substitution en TAD	Au plus tard en février 2011
Déploiement éventuel de mise en accessibilité sur les autres lignes	2011 à 2015



APPROCHE FINANCIÈRE



Approche financière

- Certains coûts sont intégrés dans la DSP d'autres doivent être ajoutés, notamment concernant l'équipement des arrêts.
- S'agissant des 12 arrêts de la ligne Saintes – Saint-Jean-d'Angély, ceux-ci sont tous situés en ville ou en village (aucun n'est situé en rase campagne), ce qui facilite les travaux d'aménagements.
- En première approche, le coût d'équipement d'un arrêt a été estimé à 40.000 € TTC, deux sens confondus. Aussi, le coût de mise en accessibilité des arrêts de la ligne Saintes – Saint-Jean-d'Angély serait de 480.000 € TTC.
- Aujourd'hui l'enveloppe budgétaire s'élève à 250 000 € (délibération DM du 31 octobre 2008)