

**EXTRAIT du REGISTRE des
DELIBERATIONS de l'ASSEMBLÉE**

5EME Réunion de 2015

Séance du lundi 29 juin 2015

CD20150629_50
id. 1876

L'an deux mille quinze le vingt neuf juin , les membres du Conseil Départemental légalement convoqués, se sont réunis à l'Hôtel du Département, sous la présidence de Monsieur Christian ASTRUC, Président du Conseil Départemental. Après avoir constaté le quorum légal, l'Assemblée départementale peut valablement délibérer.

Présents :

M. M. ALBUGUES, M. C. ASTRUC, Mme B. BAREGES, Mme M. BAULU, M. J-M. BAYLET, M. J. BEQ, M. J-C. BERTELLI, M. J-P. BESIERS, Mme C. BOURDONCLE, Mme V. CABOS, Mme V. COLOMBIE, Mme F. DEBIAIS, M. J-L. DEPRINCE, M. G. DESCAZEAX, Mme M. FERRERO, M. J. GONZALEZ, M. G. HEBRARD, M. J-M. HENRYOT, Mme C. JALAISE, Mme C. LE CORRE, M. P. MARDEGAN, Mme M-J. MAURIEGE, Mme L. MORVAN, Mme M-C. NEGRE, Mme V. RIOLS, M. D. ROGER, Mme D. SARDEING-RODRIGUEZ, Mme F. TURELLA-BAYOL, M. L. VIGUIE, M. M. WEILL

**TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS INTERURBAINS DE
PERSONNES**

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE (SDA)
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (Ad'Ap)**

**DELIBERATION RELATIVE AUX TEXTES ISSUS
DE L'ORDONNANCE 2014-1090 DU 26 SEPTEMBRE 2014**

I) – LA GENESE DU DOSSIER

Il convient de rappeler, à titre préliminaire, que la prise en compte de **l'accessibilité dans les services de transport collectif** découle initialement de la loi du 75-534 du 30 juin 1975 qui invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif (aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport et des conditions d'accès à ces véhicules, ou encore création de services de transport spécialisés pour les personnes handicapées).

Trente ans après, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » est venue apporter des modifications aux droits des personnes handicapées et aux devoirs de la société toute entière à leur égard, afin de favoriser leur intégration sociale.

Elle a posé **deux grands principes** :

- **la prise en compte de l'ensemble des personnes à mobilité réduite (PMR)** que ce soit en raison d'un handicap (moteur, auditif, visuel, cognitif...) ou d'une condition spécifique (personnes avec béquilles, femmes enceintes, parents avec poussette...);

- **et la continuité de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie et espace public, transport).**

Le transport constituant l'un des maillons essentiels de la chaîne de déplacement a fait l'objet d'une attention toute particulière avec l'obligation faite aux Autorités Organisatrices (AO) de planifier, au travers des Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA), et d'assurer la mise en accessibilité de la totalité des services de transport placés sous leur responsabilité et ce, dans un délai de 10 ans (février 2015).

II) – LA SITUATION DU TARN-ET-GARONNE

Dans ce cadre, les élus de notre Collectivité ont délibéré sur le sujet en Assemblée Plénière lors du vote du Budget Primitif de 2011. La composition du réseau départemental de transports publics a ainsi été confortée :

1° des services de transport à titre principal scolaire (SATPS) ;

2° des services de lignes régulières (SRO au nombre de 31 à ce jour) à **vocation essentiellement scolaire** dans la mesure où :

- ils ne fonctionnent que pendant le temps scolaire ;

- ils n'effectuent pas de cabotages autre que les origines-destinations des scolaires ;
- ils n'ont d'autres cadencements que les 3 rotations par jour qui correspondent aux entrées et sorties des établissements scolaires.

A noter que la clientèle commerciale de ces services ne représente que 0,7 % des personnes acheminées, celle-ci étant composée d'usagers scolaires non ayants droit à la carte de transport et de quelques usagers commerciaux qui acquittent le prix fixé à la place ou souscrivent un abonnement privé directement avec l'exploitant.

3°) des services de transport à la demande (TAD) exploités par des EPCI qui ont reçu pour ce faire délégation de compétences du Département.

4°) S'agissant du transport public **des élèves et étudiants en situation de handicap**, notre Collectivité a opté pour la création d'un réseau dédié de transport public adapté qui n'a cessé de s'étoffer depuis, puisqu'il compte aujourd'hui plus de **40 services** pour **130 élèves** acheminés.

Dans cette analyse et à l'origine de cette décision, la notion d'impossibilité pour disproportion manifeste des coûts d'aménagements avait alors prévalu par rapport :

- aux difficultés liées au caractère rural des points d'arrêt induisant la complexité des aménagements à mener ;
- à l'absence de cheminements piétonniers pour rejoindre ces points d'arrêt ;
- enfin au très faible pourcentage de voyageurs,

d'autant plus que les notions de base de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) restaient d'actualité, imposant notamment (article 2) que « si la mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix....cette mise en oeuvre doit se faire dans des conditions raisonnables....de coût pour la Collectivité... ».

Sur un plan général et en dépit des efforts réalisés par les acteurs du transport, les objectifs de la loi de 2005 n'ont pas pu être atteints avant le délai du 13 février 2015.

III) – LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE ACTUEL

Les textes ci-après sont venus affiner la loi de 2005 :

- 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 ;

- 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 ;
- 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 ;
- enfin un décret à venir portant sur la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs.

Ils ont pour objectif « d'assouplir la réglementation et de permettre d'atteindre l'accessibilité » en tenant compte des recommandations du rapport « réussir 2015 » de la sénatrice Claire-Lise CAMPION.

Ce rapport a mis en exergue la mesure phare que représentent les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap), véritables actes d'engagement et de programmations d'interventions.

Dans le domaine du transport, cet outil se traduit, pour chaque Autorité Organisatrice de Transport (AOT), par une analyse fine de la situation de son réseau au plan local stricto sensu, mais aussi de la situation de son réseau par rapport à sa fréquentation par d'autres AOT.

Une nécessaire concertation doit donc être établie et donner lieu à l'engagement dans une démarche de définition de Schéma Directeur d'Accessibilité et de programmation d'Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'Ap) cohérente toutes AOT confondues.

En outre, la grande différence par rapport à la loi de 2005 réside dans **l'abandon de la notion de chaîne de déplacement** (rendre accessible l'ensemble du cheminement entre le domicile et l'arrêt) **et d'accessibilité de l'ensemble des services** (points d'arrêt et véhicules) **composant le réseau de transport public**.

Ces textes indiquent que l'accessibilité de chaque service est assurée par **l'aménagement des points d'arrêt prioritaires**, à savoir :

- situés sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- desservis par au moins deux lignes de transport public ;
- constituant un pôle d'échanges ;
- situés dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

Si aucune de ces conditions ne permet d'identifier un arrêt prioritaire, l'autorité organisatrice de transport détermine un arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie, que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants et selon un ordre de priorité dont le critère premier est le niveau de fréquentation.

Il est à noter que, par application de l'article L 3117-7-1 de l'ordonnance susvisée, il apparaît que les points d'arrêt situés sur les services de transports scolaires sont exclus de fait du champ d'application.

En fait, il en va de même pour les services de transport dédiés aux élèves et étudiants en situation de handicap et les services de transport à la demande compte tenu de leur organisation (prise en charge au domicile de chaque usager pour une dépose à l'établissement pour les élèves ou au lieu de destination de leur choix pour les usagers du TAD).

Les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) ont désormais jusqu'au 26 septembre 2015 pour déposer, auprès des services de l'Etat, la délibération de l'Assemblée Départementale adoptant le projet de SDA-Ad'Ap, étant précisé que les AOT des réseaux interurbains peuvent disposer d'une prorogation de la date de dépôt de l'Ad'Ap de 6 ans (deux périodes de 3 ans) dans le cas de difficultés techniques ou financières d'application (la demande devant en être faite auprès du Préfet avant le 26 juin 2015).

A noter que des sanctions financières (5 000 €) et temporelles sont prévues dans le cas de non respect de ces dispositions.

Compte tenu de ce qui précède, je vous propose de bien vouloir délibérer sur ce dossier.

□

□

□

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission transports et multimodalités,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

- Se prononce favorablement, dans le cadre des obligations qui sont faites aux Autorités Organisatrices de Transport Interurbain par la loi du 11 février 2005 et ses ordonnances et décrets de 2014 :
 - sur l'exclusion du dispositif de SDA Ad'Ap des arrêts des lignes régulières, à l'instar de ceux des services à titre principal scolaire, car considérés comme étant à l'usage pratiquement exclusif des populations scolaires ;
 - sur le maintien actuel et le développement, le cas échéant, de l'organisation des services de transport des élèves et étudiants en situation de handicap qui prennent en charge, à leur domicile, les usagers concernés et les acheminent sans rupture de charge à l'établissement, à la condition de s'assurer que les collectivités qui ont une structure scolaire desservie par des services de transport destinés aux élèves handicapés aient bien prévu une place de stationnement spécifique près de l'entrée de l'établissement ;
 - sur le maintien des services de transport à la demande qui prennent en charge les usagers à leur domicile pour les acheminer à la destination souhaitée ;
- Approuve les études et concertations menées actuellement avec la Région sur le recensement, les conditions techniques et financières ainsi que la programmation de mise en accessibilité des arrêts communs aux deux réseaux routiers de transport, étant entendu que ce travail devra associer, le cas échéant, les autres AOT du département (le Grand Montauban, la Ville de Valence-d'Agen et celle de Castelsarrasin) ;
- Précise que c'est en effet dans ce cadre qu'intervient la notion de « chef de file » prévue par les textes précités. Ce rôle est attribué à une AOT lorsqu'un point d'arrêt est desservi par plusieurs services publics (organisé par différentes AOT). Il est en principe dévolu à l'AOT qui est également en charge de la voirie ou à l'AOT dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt ;
- Précise également que le « chef de file » doit organiser la médiation en recueillant l'avis de toutes les parties intéressées, finaliser le projet en élaborant la fiche Ad'Ap et programmer la réalisation et le financement des aménagements ;
- Prend acte de la liste telle qu'annexée des arrêts tarn-et-garonnais communs aux deux réseaux établie par la Région qui constitue, en partenariat avec le Conseil Régional et les autres AOT présentes sur le territoire départemental, la base de programmation du SDA pour laquelle l'Ad'Ap sera présenté ultérieurement ;

- Entérine le principe de demande de prorogation de la date de dépôt de l'Ad'Ap auprès de Monsieur le Préfet, arguant de difficultés techniques et administratives d'application liées aux sujétions de coordination de plusieurs AOT.

Adopté à l'unanimité.

Le Président du Conseil Départemental,

Christian ASTRUC