

## CONSEIL COMMUNAUTAIRE EN DATE DU 20 DECEMBRE 2007

		PRESENTS	ABSENTS	EXCUSES	AVEC POUVOIR
BOULOGNE SUR MER	Mr Guy LENGAGNE				
	Mr Frédéric CUVILLIER				
	Mr Hervé HENON				
	Mr Vincent LENA				
	Mme Régine SPLINGARD				M. J.C. ETIENNE
	Mr Charles FONTAINE				
	Mr Claude ALLAN				
	Mr Jean-Claude ETIENNE				
	Mr Arsène SORLIN				
	Mme Yvette DENIS				
	Mme Annick BASTIEN				Mme Y. DENIS
	Mme Patricia FONTAINE				
	Mme Marie-Christine MALFOY				
	Mme Régine ROBERT				
	Mr Philippe LEMAIRE				M. L. VASSAL
	Mme Isabelle FLAHAUT				
	Mme Marie-Dominique SORET				
	Mme Laure PASQUALIN				
Mr Laurent VASSAL					
OUTREAU	Mme Thérèse GUILBERT				
	Mr Serge DELAYEN				
	Mme Nicole DARRE				
	Mr Paul DUFOUR				
	Mr Jean-Paul ALTAZIN				
Mme Evelyne BAUDELET					
SAINT MARTIN BOULOGNE	Mr Alain OGUER				
	Mr Christian BALLY				
	Mr Alain BRECÏ				
	Mr Bruno ARNOULT				
LE PORTEL	Mr Laurent FEUTRY				
	Mr Jean TURCK				
	Mr Gérard LECRIVAIN				
	Mr Philippe DESCAMPS				M. G. LECRIVAIN
WIMEREUX	Mr Francis RUELLE				
	Mr Eric ETIENNE				
	Mr Alain CAILLET				
ST ETIENNE AU MONT	Mr Jean-Claude JUDA				
	Mr Jean-Philippe FOUQUET				
WIMILLE	Mr Jean COLOMBEL				
	Mr Daniel AGASSE				
SAINT LEONARD	Mr Jean-Loup LESAFFRE				
NEUFCHATEL HARDELOT	Mr Jean-Pierre PONT				M. B. DELECOUR
EQUIHEN -PLAGE	Mr Christian FOURCROY				
CONDETTE	Mr Kaddour-Jean DERRAR				
HESDIN L'ABBE	Mr Jacques POCHE				
LA CAPELLE	Mme Michèle AUGE				
DANNES	Mr Patrice QUETELARD				
BAINCTHUN	Mr Daniel PARENTY				
ISQUES	Mr Jean-Pierre GOBERT				MME C. MARCHAND
NESLES	Mr Maurice DEMILLY				
HESDIGNEUL	Mr André BODART				M. J. BIGOT
CONTEVILLE	Mr Roger TAUBREGEAS				
PERNES	Mr Jacques BERTELOOT				
ECHINGHEN	Mr Jean-Pierre BOUSSEMAERE				
PITTEFAUX	Mme Marie-Noëlle EVRARD				

Effectif du Conseil Communautaire	55
Présents	46
Excusés avec pouvoir à un titulaire	04
Excusés avec pouvoir à un suppléant	03
Absents	02
TOTAL	55

**OBJET : SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE**

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 impose l'obligation de mise en accessibilité totale des services de transport collectif avant le 12 février 2015.

Le schéma directeur d'accessibilité doit être élaboré dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi, soit avant le 12 février 2008.

Les services de la CAB en concertation avec les membres de la commission intercommunale d'accessibilité aux services de transport (CIAT) ont élaboré un projet de schéma dont la synthèse est reprise ci-dessous.

Le schéma sera soumis à l'avis de la CIAT le 14 décembre puis à l'approbation du Conseil communautaire le 20 décembre 2007.

**LE MATERIEL ROULANT**

En novembre 2007, la CAB disposait de neuf autobus équipés d'une rampe manuelle et d'un emplacement pour fauteuil roulant. Au rythme d'achat de quatre autobus par an, conformément au contrat de délégation de service public, le parc d'autobus accessibles sera de quarante et un en 2015 soit 58 % du parc de véhicules. Si l'on compte les minibus THEMIO, TCRB disposera de quarante quatre autobus soit 62% du parc en 2015.

Les bus accessibles seront affectés en priorité sur les lignes disposant de quais -bus.

En 2008, treize bus déjà équipés de dièdres seront munis d'un avertisseur sonore pour faciliter le confort d'accès aux bus des personnes mal et non-voyantes, dans l'attente de l'acquisition d'un système GPS qui généralisera l'information sonore à tous les bus.

**LES QUAIS-BUS**

La hauteur du quai retenue pour la mise aux normes est de 21 à 24 cm ; cette hauteur permet un accès de plain-pied dans les bus (option favorisant également l'accès des bus aux personnes âgées ainsi qu'aux poussettes), sans nécessiter d'agenouillement du bus ni le cas échéant de déployer la rampe manuelle, ce qui représente un gain de temps pour la circulation des bus.

Pour permettre aux bus de stationner au plus près de la bordure du trottoir, les arrêts en alvéole sont proscrits ; l'arrêt sur la chaussée est privilégié ; il présente l'avantage de permettre une meilleure insertion des bus dans la circulation et de limiter le stationnement sauvage des véhicules particuliers.

Le choix de la CIAT s'est porté sur une bordure de type BIVOIS (ou matériaux similaires) permettant un bon accostage, sans détériorer les roues des bus.

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

L'étude technique du cabinet EGIS MOBILITE a porté sur 640 points d'arrêt. Chaque arrêt dispose donc d'une fiche des travaux à réaliser conformément aux normes retenues par la CIAT et d'un chiffrage. La CAB fournira ces documents aux communes de l'agglomération.

Il est important de noter que le cabinet n'a pas tenu compte, pour le chiffrage, des cheminements alentour et des réseaux enterrés. Par conséquent, le chiffrage par ligne correspond à un calcul des frais a minima qui nécessitera un ajustement lors des appels d'offres.

Afin de limiter les coûts, il est IMPERATIF que les communes de l'agglomération signalent tous les travaux de voirie susceptibles d'englober les arrêts de bus.

**Pour ce qui concerne le financement des travaux, différents cas de figure peuvent se présenter :**

1/ Lorsque les travaux sont entrepris dans le cadre du programme d'investissement ligne par ligne défini par le schéma (voir ci-après), la CAB s'engage, sur la base d'une convention :

-soit à réaliser en maîtrise d'ouvrage et à financer les travaux à entreprendre sur les arrêts, après accord des communes.

-soit à financer les travaux entrepris par les communes sur les arrêts dans les conditions définies par la convention.

2/ Lorsque les travaux sont entrepris à l'initiative des communes à l'occasion de travaux de voirie, l'entreprise retenue par la commune devra fournir les bordures de type BIVOIS (ou matériaux similaires) nécessaires à l'accessibilité des points d'arrêt. La CAB s'engage à prendre en charge, sur la base d'une convention, ce qui est nécessaire à l'accessibilité de l'arrêt (bordures, dépose et pose d'abribus) hors cheminements.

Il est important de signaler, et cette question a été soulevée lors d'une CIAT, que les communes doivent s'impliquer dans la réalisation des cheminements autour des arrêts de bus afin de faciliter la chaîne de déplacement des personnes à mobilité réduite.

La Place de France n'a pas été reprise dans le schéma directeur. Ce point névralgique devra faire l'objet d'un projet global d'aménagement incluant les problèmes d'accessibilité.

Pour chaque arrêt à aménager, le cabinet a déterminé trois niveaux d'accès. Niveau 1 : accès total si mise aux normes. Niveau 2 : accès mais pas en autonomie par exemple pour les arrêts situés dans des rues très pentues. Niveau 3 : arrêt inaccessible dans la configuration actuelle. L'accessibilité nécessite le déplacement de l'arrêt. Cela signifie que dans certains cas, la CAB devra solliciter les communes pour trouver un autre emplacement pour un arrêt.

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

Lorsque l'on se trouve en présence de pentes très fortes (plus de 5%) sur une longue distance, une personne en fauteuil roulant ne peut se déplacer seule. Les parties du réseau non accessibles en autonomie seront signalées sur le guide horaire et/ou sur les fiches.

Dans certains cas, les communes seront sollicitées pour supprimer des obstacles qui gênent l'accès à l'abribus. Les obstacles sont repris dans la fiche technique pour chaque arrêt.

Il a été tenu compte de la fréquentation pour choisir les lignes prioritaires (de la ligne la plus fréquentée vers la ligne la moins fréquentée).

### Programme d'aménagement des quais-bus

Année budgétaire	N°de la ligne	Terminus
2008	8	Inquéterie La Capelle/Hélicéa
2009	3	La Colonne Wimille Bon Secours
2010	23	Le Portel Alprech Direct
2011	1 et 2	Wimereux centre et Baston par la Côte et Wimille Wimereux centre
2012	9-1 et 9-2	Ceinture 1 et ceinture 2
2013	Ea Eb 20 O1- O2	Equihen direct SNCF Outreau ZAC Ostrohove
2014	17	Saint Léonard Isques
2015	7	Saint Etienne au Mont par gare SNCF

Total investissement annuel : 300 000 € TTC (valeur 2007)

Il est important de rappeler que parallèlement à ce programme ligne par ligne, des travaux seront réalisés sur d'autres lignes à l'occasion de travaux de voirie ce qui diminuera les frais et accélèrera le rythme des travaux.

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

Au fur et à mesure de la mise en accessibilité des points d'arrêt, une information spécifique pour les usagers handicapés sera mise en place pour signaler l'accessibilité totale ou partiellement des lignes (système de symboles).

Enfin, il est rappelé que le service TPMR peut être regardé comme constituant un service de substitution en cas notamment d'impossibilité technique avérée sur le réseau, empêchant la mise aux normes à certains endroits.

---

Après validation du Bureau, et après en avoir délibéré,

Le Conseil,

DECIDE

- d'adopter le schéma directeur d'accessibilité aux services transports ;
- d'approuver le programme d'investissement, sachant que les crédits sont prévus au BP 2008.

ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME  
POUR LE PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE  
LA VICE-PRÉSIDENTE

Ont signé au registre tous les membres  
présents.

ADOPTÉ Délégation affichée  
le 21 DEC. 2007  
Pour expédition conforme  
Le Président

  
MICHELE AUGE

DÉPOSÉ A LA  
SOUS-PRÉFECTURE

LE

28 DEC. 2007



*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
DU BOULONNAIS**

**TRANSPORTS URBAINS**

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE  
AUX SERVICES DE TRANSPORT**

La législation\* en matière d'accessibilité a vu sa première traduction en 1975 avec la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Depuis, différentes lois telles que la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982), la loi du 13 juillet 1991 sur l'accessibilité ainsi que la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 ont orienté l'amélioration à l'accessibilité des locaux d'habitation, des installations ouvertes au public, des transports, de la voirie, des lieux de travail, et de formation\*\*....

**L'OBLIGATION D'ADOPTER UN SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE**

Désormais, c'est 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 qui impose l'obligation de mise aux normes totale des services de transport collectif avant le 12 février 2015. Le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport doit être élaboré dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008). La loi prévoit la mise aux normes des réseaux de transport mais aussi de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

**AMELIORER LA PLACE DES PERSONNES HANDICAPEES DANS LA SOCIETE**

Au-delà d'une obligation réglementaire, l'accessibilité revêt différents enjeux, au premier rang desquels figure l'égalité sociale pour tous afin que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite soient intégrées et puissent participer à la vie sociale. La possibilité de se déplacer conditionne l'insertion sociale, éducative, professionnelle et culturelle. Le principe d'égalité des citoyens et le plein exercice de la citoyenneté de chacun supposent que les lieux et espaces soient facilement accessibles à tous. Pour ce faire, la conception de l'ensemble de ces éléments doit tenir compte des besoins particuliers des personnes handicapées.

*\*Document n°1 : accessibilité des réseaux de bus aux PMR : la base réglementaire.*

*\*\* Sources : la lettre de l'intercommunalité dossier août-septembre 2007 « l'intercommunalité à l'épreuve de l'accessibilité »*

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

## LA NOTION DE HANDICAP

Or la notion d'accessibilité ne concerne pas uniquement les personnes atteintes d'un handicap au sens strict du terme et plus particulièrement celles se déplaçant en fauteuil roulant. Le Parlement européen, dans sa résolution législative en date du 14 février 2001 définit les personnes à mobilité réduite comme « toute personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple : « les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), les personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

## UN ENJEU POUR L'AVENIR

De l'enquête « Handicaps, incapacités, dépendances » effectuée par l'INSEE en 1999, il ressort que 31,4% de la population française, soit environ 19 millions de personnes, sont en situation de handicap. Il convient de ne pas oublier les actuelles tendances démographiques ainsi que les prévisions d'évolution de la population.

## UN ENJEU DE DEVELOPPEMENT DURABLE

L'accessibilité conduit en outre à la mise en place d'un environnement d'une qualité et d'une sécurité meilleures et à ce titre constitue un élément important de promotion d'un territoire, de ses divers équipements et de ses transports publics. L'accessibilité permet ainsi aux transports publics de bénéficier d'un gain de temps au point d'arrêt, de viser un meilleur niveau de service pour l'ensemble de la clientèle et de requalifier l'image du réseau en jouant sur la modernité. D'autre part, la réalisation d'une bonne accessibilité est un facteur de prévention des accidents.

## LA DEMARCHE DE LA CAB

La volonté de mettre aux normes le réseau de transport est une préoccupation ancienne.

- 1982, création du service de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) ;

-1999, Jean-Marie FRANCOIS, alors Président de la Commission Transports Urbains encourage par courrier les vingt-deux maires du District à aménager des « quais-bus » accessibles à l'occasion de travaux de voirie ;

-2001, un essai d'accessibilité des bus en fauteuil PMR sur le réseau est effectué en présence de personnes handicapées avec le concours de l'association des paralysés de France ;

-2002, une délégation présidée par Michèle AUGÉ, Vice-présidente chargée des transports, se rend à Calais afin de s'informer sur les quais-bus calaisiens ;

-Février 2005, le Conseil communautaire déclare la ligne n°8 du réseau qui relie le centre de Boulogne-sur-mer à La Capelle comme étant à aménager prioritairement ;

-Juin 2005, la CAB crée la commission intercommunale d'accessibilité aux transports (CIAT) ; la CAB précise les conditions techniques et financières de la mise aux normes des arrêts de la ligne n°8 avec une participation de 50% des frais engagés. Adoption du principe des « quais-bus » et de la rampe manuelle pour les autobus;

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*

- Octobre 2005, première réunion de la CIAT;
- Septembre 2006, inauguration des premiers autobus standard accessibles.
- Juin 2007, la CAB adopte le principe de prendre en charge les frais de mise aux normes des arrêts de bus. La CIAT se réunit à nouveau, afin d'étudier le plan de travail proposé par le cabinet Isis-Egis Mobilité pour la réalisation du schéma directeur de la CAB.
- Septembre 2007 : La CIAT approuve le diagnostic et les propositions techniques du cabinet.
- Novembre 2007 : malgré les difficultés techniques rencontrées douze quais-bus ont été réalisés (tous sur la commune de Boulogne-sur-mer), dix sont en voie de réalisation sur Auchan, Outreau, Saint Léonard et Saint Martin, dans le cadre de travaux de voirie.

## **DEFINITION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE**

1/ Il définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, disposition concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;

2/ Il établit les éventuels cas de dérogation visés ci-après et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices

3/ Il établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de 10 ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transport collectif. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent. Il prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

*La présente délibération peut faire l'objet dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois.*



## COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BOULONNAIS

### Règlement du service spécialisé pour le transport public urbain des personnes à mobilité réduite : T.P.M.R.

#### Article 1 Objet :

Le présent acte administratif a pour objet de définir les dispositions réglementaires applicables au service spécialisé de transport public urbain des personnes à mobilité réduite de la Communauté d'agglomération du Boulonnais.

#### Article 2 Bénéficiaires :

Les personnes qui peuvent avoir accès au service communautaire de transport des personnes à mobilité réduite doivent répondre obligatoirement à des conditions de domicile et de handicap.

#### 2-1- Type de handicap :

Peuvent accéder au service TPMR les personnes titulaires d'une carte d'invalidité COTOREP au taux minimum de 80 %. Cette invalidité doit être due à un handicap ou à une maladie invalidante de type :

- ✓ Cécité
- ✓ Paraplégie
- ✓ Hémip légie
- ✓ Sclérose en plaques
- ✓ Myopathie

D'une manière générale, les personnes se déplaçant à l'aide d'un fauteuil roulant bénéficient d'un accès automatique au service.

Les personnes qui ne correspondent pas à ces critères mais qui éprouvent de graves difficultés à se déplacer, et qui se trouvent dans l'incapacité physique d'utiliser le réseau d'autobus urbains T.C.R.B., temporairement ou définitivement, pourront s'adresser à une Commission d'accès, spécialement mise en place par la Communauté à cet effet, qui étudiera les situations au cas par cas.

### MODALITES :

Les personnes qui souhaitent effectuer cette démarche auprès de la Commission d'accès devront en faire la demande auprès des T.C.R.B. Ces personnes auront un questionnaire à remplir, devront fournir un certificat médical du médecin généraliste ou du spécialiste de leur choix (qui sera ouvert en séance, par un médecin), et éventuellement une photocopie de leur carte d'invalidité.

La Commission d'accès décidera au vu des documents fournis si la demande est justifiée. Dans certains cas, il pourra être demandé aux services sociaux de la commune du demandeur de donner à la commission des indications sur la situation de cette personne.

Si la commission décide que les conditions sont remplies, une autorisation d'accès au service TPMR sera alors délivrée au bénéficiaire.

### 2-2- Lieu d'habitation :

Ne peuvent bénéficier du service que les seuls habitants des communes composant la Communauté d'agglomération (cf. : Annexe 1).

### Article 3 Trajets autorisés :

Les trajets pouvant être effectués par le service du transport des personnes à mobilité réduite sont limités aux parcours contenus dans le périmètre de transport urbain de Boulogne-sur-Mer.

Par ailleurs, le motif du déplacement doit être exclusivement en rapport direct avec la personne handicapée, à l'exclusion de toute autre personne. Seuls, les points de montée et descente précisés lors de la réservation sont pris en compte.

Sont expressément exclus les déplacements liés à l'exercice d'une activité professionnelle ou scolaire (y compris ceux accomplis pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude).

#### Article 4 Modalités de réservation :

Les personnes qui souhaitent utiliser le service doivent préalablement effectuer obligatoirement une réservation au plus tôt 6 jours à l'avance ou au plus tard 48 heures avant leur déplacement.

Les demandes exprimées après ce délai se verront opposer un refus. Cette réservation doit être formulée par Internet ou par téléphone au numéro AZUR suivant : ☎ 0.810.874.051

Notre standard fonctionne :

Le Lundi de 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 19h00

Le Mardi, Mercredi, Jeudi et Vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00

Le Samedi de 9h30 à 12h00

(Le standard ne fonctionne pas les Dimanches et Jours Fériés)

#### Article 5 Prise en compte des réservations :

Sous réserve de l'observation des conditions détaillées ci-dessus, les demandes seront satisfaites en fonction des disponibilités du planning d'utilisation. Lorsque la demande ne peut être satisfaite, il est éventuellement proposé un rendez vous pendant les heures creuses, généralement en milieu de matinée ou en milieu d'après-midi.

Lors de la réservation, il est impératif pour le bon fonctionnement du service de préciser, pour l'aller et le retour :

- \* Son nom et prénom ;
- \* la date, l'heure et le lieu de montée ;
- \* l'heure et le lieu de descente ;
- \* la présence ou non d'un accompagnateur, d'un animal de compagnie (transporté dans un panier), d'un chien guide ou d'un colis encombrant.

Les déplacements à caractère médical ou paramédical ne sont pas considérés comme étant prioritaires par rapport à d'autres types de déplacements. L'accès au service "transport des personnes à mobilité réduite" ne garantit en aucune manière la prise en charge de tous les déplacements demandés et notamment les déplacements médicaux.

#### Article 6 Accompagnement du voyageur :

Tout bénéficiaire du service peut recourir à un accompagnateur de son choix, le conducteur du bus excepté, pourvu que cela ait été précisé lors de la réservation.

#### Article 7 Modalités de prise en charge :

Le demandeur est pris en charge à la porte de son domicile, d'une administration, ou d'un commerce, etc.... Le conducteur du véhicule l'installe à bord et le conduit à la destination ayant fait l'objet de la réservation. Il le dépose de même à l'accès du domicile...

Le conducteur n'est pas tenu d'effectuer des tâches autres que celles décrites ci-dessus. Le demandeur ne pourra donc pas s'adresser à lui pour, par exemple :

- ✓ L'aider à se vêtir,
- ✓ L'aider à ranger des paquets à son domicile,
- ✓ Effectuer pour lui de menus achats, etc..

Le chauffeur ne doit accepter de prendre en charge un voyageur que si son comportement ne présente aucun risque contraire à la sécurité, à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

#### Article 8 Gratuité :

Le bénéficiaire et son accompagnant jouissent de la gratuité sur les trajets du TPMR. En contre partie, les personnes qui en remplissent les conditions ne pourront plus bénéficier de la carte libre circulation sur le réseau d'autobus.

En effet, l'accès au TPMR implique l'impossibilité pour ces personnes d'utiliser les autobus du réseau urbain, par ailleurs.

#### Article 9 Horaires de fonctionnement :

⇨ Le matin à partir de **8h45**, les derniers utilisateurs de la matinée devant prévoir leur retour à **11h30** au plus tard,

⇨ L'après-midi à partir de **13h45**, les derniers utilisateurs de l'après-midi devant prévoir leur retour à **18h15** au plus tard.

Afin d'éviter que le retard d'un utilisateur ne se répercute sur le reste de la tournée et par conséquent sur les autres rendez-vous, il est demandé de **se tenir prêt au moment de l'arrivée des conducteurs**. Tous les retards de plus de 5 minutes ou annulations de dernière minute seront répertoriés et les abus automatiquement sanctionnés (radiation du fichier...)

#### Article 10 Colis :

Les colis et marchandises ne peuvent être transportés que s'ils ne présentent aucun danger quant à la sécurité publique et s'ils sont compatibles avec le transport d'autres voyageurs.

Les colis et marchandises encombrants et lourds seront systématiquement refusés.

Dans tous les cas, les conducteurs ne sont pas habilités à en assurer le chargement ou le déchargement.

La responsabilité de la T.C.R.B ne pourra pas être recherchée pour les dommages subis par les colis et marchandises pendant leur transport y compris dans l'hypothèse où le dommage résulterait, par exemple, d'un accident de la circulation engageant la responsabilité de la communauté.

**Article 11 Information des usagers :**

Le présent règlement sera remis à tout usager soit lorsqu'il utilisera le service pour la première fois, soit, ultérieurement, à sa demande.

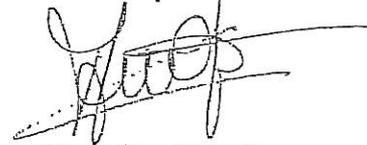
**Article 12 Litige :**

Tout litige survenant à l'occasion de la réalisation du service fera l'objet d'une concertation à l'amiable entre le demandeur et la société des Transports en Commun de la Région Boulonnaise.

La décision sera rendue en dernier ressort par Monsieur le Président de la communauté d'agglomération ou son représentant.

Vu pour être annexé à la  
délibération du Conseil communautaire  
adoptée le 28 mars 2002  
et modifiée par une délibération du 21 mars 2005

Pour le Président de la communauté  
d'agglomération du Boulonnais,  
La Vice-Présidente chargée  
des transports urbains



Michèle AUGE.

**ANNEXE 1**  
**LISTE DES 22 COMMUNES DESSERVIES PAR LE MINIBUS**

Pittefaux  
Echinghen  
Pernes  
Hesdigneul  
Nesles  
Baincthun  
Isques  
Dannes  
La Capelle les Boulogne  
Hesdin L'Abbé  
Condette  
Neufchâtel Hardelot  
Equihen Plage  
Saint Léonard  
Wimille  
Saint Etienne au Mont  
Wimereux  
Le Portel Plage  
Saint Martin Boulogne  
Outreau  
Boulogne sur mer  
Conteville.