

Equipements des points d'arrêts des communes

Rapporteur : M. Le Président

AVIS de la commission n°4	
séance du 09/07/02 Modifié Séance du 12/11/02	favorable
AVIS de la commission n°7	
séance du 25/09/02 Volet voirie	favorable
AVIS du Bureau	
séance du 29/11/02	favorable

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a mis en place une politique dynamique des déplacements en assurant notamment la promotion du transport public : restructuration du réseau (urbain et périurbain) sur l'ensemble de l'agglomération avec comme objectif un réseau cohérent complémentaire, structuré et accessible.

La CAGB précise dans un projet de charte, les conditions générales à respecter en matière de conception et d'aménagement des arrêts afin de permettre à toutes personnes d'accéder au réseau de transport sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Ce document de normalisation constitue un objectif à atteindre pour ce qui concerne la conception et le dimensionnement des équipements du réseau qu'il s'agisse :

- d'opérations d'aménagements nouveaux qui devront prendre en compte les objectifs de qualité de l'accessibilité et du confort des cheminements piétons,
- de réaménagements de sites existants qu'il conviendra de mettre aux normes dans le cadre des opportunités offertes par les travaux qui y sont entrepris.

1. Les objectifs

A terme, le réseau des transports de la CAGB devra être accessible dans sa totalité.

Cette accessibilité se fera en plusieurs étapes et se décomposera de la manière suivante :

- aménagement de voirie,
- aménagement du point d'arrêt,
- équipement de l'arrêt.

2. Validation d'un point d'arrêt

L'implantation d'un nouveau point d'arrêt devra faire l'objet d'une concertation préalable entre la commune d'implantation et la Communauté d'Agglomération. Il est nécessaire de rappeler qu'il ne faut pas trop multiplier les points d'arrêts sur l'itinéraire d'une ligne au risque de lui faire perdre son intérêt pour l'usager notamment en terme de rapidité.

L'ensemble des points d'arrêt sera examiné au regard de la sécurité par une commission composée d'un représentant de la CAGB, d'un représentant de la Commune, assistés par le service Voirie, d'un représentant sécurité routière de la DDE et d'un représentant de(s) l'entreprise(s) de transport concernée(s).

Chaque point d'arrêt sera alors déterminé après accord de la commission transport une fois par an. Il en sera de même à chaque création ou modification.

3. Les aménagements de voirie

Lors du projet de réaménagement ou d'aménagement de voiries, les concepteurs se devront de prendre en compte la sécurité du point d'arrêt, les cheminements piétons et la structure de la chaussée.

La structure de chaussée au point d'arrêt devra être conçue de manière à supporter le trafic de cars qui l'emprunte. Un soin tout particulier devra être apporté lors des réfections de chaussée même provisoires.

4. Aménagement du point d'arrêt

Le point d'arrêt étant le premier contact de l'utilisateur avec le transport public, il doit traduire une volonté de qualité et de sécurité pour tous les voyageurs et être positionné en fonction des contraintes imposées par le site.

Les arrêts situés en aval des passages piétons (protégés ou non par feux) présentent la meilleure garantie pour la sécurité en offrant à l'automobiliste et au piéton une très bonne visibilité.

5. Equipement de l'arrêt

5.1 Préconisations générales

Le point d'arrêt doit servir de repère commun pour le voyageur, le conducteur de car et tout utilisateur du domaine public.

L'équipement de l'arrêt est lié au confort que l'on veut donner au voyageur en situation d'attente.

L'arrêt doit être matérialisé par :

- un abri situé en tête de station de l'arrêt
- ou à défaut par un poteau d'arrêt
- ou caractérisé par son aménagement spécifique

Un quai équipé d'un abri nécessite une largeur minimum de 2,50 m et ne doit accueillir que les équipements ou mobiliers strictement nécessaires au confort et à l'information du voyageur. Il y a lieu de veiller à ce que les zones définies par le positionnement des portes du car soient dégagées de tout obstacle ou plantation.

Le mobilier installé à l'arrêt ne doit, en aucun cas, constituer une gêne à la circulation des piétons utilisateurs des transports publics ou non, et dégager des cheminements d'une largeur minimale de 0.90m.

5.2 Critères de définition d'implantation d'un abribus

1/ Constat :

Dans le cadre de la définition de critères pour la mise en place de mobilier « abribus » dans les différentes communes périurbaines de l'agglomération, des comptages sur la fréquentation ont été réalisés par points d'arrêts par les transporteurs du réseau GINKO.

Il en ressort que les points d'arrêts de 48 communes périurbaines sur 56 ont été renseignés suite à ces comptages. Un premier bilan, certes non exhaustif, a été établi par rapport à ces données.

Néanmoins, on peut dès à présent constater que :

- le nombre moyen de montée par point d'arrêt s'élève à 13,5 sur 48 communes périurbaines.
- 33 communes ont au moins un point d'arrêt dépassant le nombre moyen de montée.

Sur la base d'un critère faisant référence au nombre moyen de montée par point d'arrêt, 76 points d'arrêt ont une fréquentation supérieure à la moyenne. Ces points d'arrêts sont répartis sur 33 communes.

Nombre de montée par jour	Points d'arrêts concernés
Entre 0 et 13	110
Entre 14 et 20	23
Entre 21 et 25	15
Entre 26 et 30	12
> 30	26
Sous - total - 14 à >30 :	76
Total :	186

Sur cette même base, il s'avère que 53 points d'arrêts sur 76 référencés sont déjà équipés d'abribus.

Il resterait donc 23 points d'arrêt à équiper d'abribus. (Base : 48 communes recensées)

Par extension, sur les 56 communes de l'agglomération, on peut estimer qu'environ 30 points d'arrêts nécessitent un équipement en abribus. En outre, il a été établi que le renouvellement du parc d'abribus chaque année sur la ville de Besançon s'élevait en moyenne à 5 unités.

2/ Proposition

Au regard du volume estimé des besoins, les critères suivants pourraient être retenus :

1. la mise en place d'un abribus sera étudiée, en fonction des possibilités d'aménagement sur la voirie, à partir de 15 montées par jour au point d'arrêts sur le périurbain et de 100 montées par jour au point d'arrêts pour l'urbain.
- et
2. la mise en place d'un maximum de 20 abribus par an durant 3 ans pour création ou pour renouvellement du matériel existant sur l'urbain et le périurbain.
- et
3. les arrêts les plus fréquentés seront équipés en priorité, dans le cadre d'un premier aménagement, à raison d'un abribus par an et par commune périurbaine et de 5 par an pour Besançon.

et

4. Les communes les moins équipées seront prioritaires (Certaines communes disposent déjà de plusieurs abribus sur leur territoire).

3/ Estimation du coût annuel selon les critères retenus :

Sur la base de 20 abribus achetés par an, l'investissement annuel serait de :

- 82 000 € HT (Abribus + pose = 4 100 € HT pièce)

La programmation pluriannuelle envisagée pourrait être la suivante :

- 2003-2004-2005 : 82.000 € HT par an
- à partir de 2006 : 30.000 à 40.000 € HT par an (renouvellement exclusivement)

Sur la période 2003-2005, on peut considérer qu'une réponse efficace aux besoins structurels du réseau dus à la création de GINKO sera assurée à raison d'une dotation de 20 abribus par an.

Nota : Cette première simulation de programmation ne tient pas compte des évolutions d'effectifs qui se font chaque année. Le service transport devra suivre attentivement ces modifications afin d'adapter au mieux la programmation.

6. Cheminement piétons

L'aire d'arrêt est le point de contact entre deux modes de déplacement complémentaires à savoir le piéton et le car.

L'organisation spatiale de l'aménagement d'un arrêt de cars est donc préalablement et totalement à mettre en rapport avec les logiques de déplacements qui animent les piétons.

7. Entretien

La qualité de service au point d'arrêt est perceptible quotidiennement par l'usager des transports en commun.

Il y a donc lieu de veiller, avec le plus grand soin, à l'état de propreté de l'arrêt, à sa lisibilité, à la mise à jour de l'information, à la sécurité et au bon fonctionnement des équipements de l'arrêt.

1/ les abribus

Le coût d'entretien d'un abribus est estimé à 20 € TTC par intervention.

Dans le cadre de la convention de Transfert de la compétence Transport du 19 mars 2001, la CAGB dispose sur la Ville de Besançon de 69 abribus (dont l'entretien est effectué à ce jour en régie par la Ville de Besançon et ce hors convention).

La ville de Besançon possède par ailleurs de 179 abribus publicitaires « Decaux » dont l'entretien est géré par l'entreprise Decaux (marché de 1980 devant se terminer en 2006) et qui n'ont pas fait l'objet d'un transfert à la C.A.G.B.

Sur les 56 autres communes de l'agglomération, le réseau GINKO utilise 104 abribus, dont seulement 19 ont été transférés du SMTGB à la C.A.G.B.

Le coût d'entretien bimestriel pour l'ensemble des abribus urbains et périurbains transférés (88 abribus) à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'élèverait donc à environ 11.000 € TTC par an.

Cependant, il est possible d'estimer le quasi doublement du nombre d'abribus appartenant à la C.A.G.B d'ici 3 ans, ce qui représenterait un coût d'entretien de l'ordre de 18.000 € TTC par an d'ici 3 ans.

2/les poteaux d'arrêt

Le coût d'entretien d'un poteau d'arrêt est estimé à 10 € TTC par intervention.

La CAGB dispose de 360 poteaux d'arrêts sur la ville de Besançon et de 250 sur les autres communes de l'agglomération transférés à la C.A.G.B.

L'entretien des poteaux d'arrêt à Besançon est réalisé par le délégataire (Ctb) dans le cadre de la Délégation de Service Public. Un marché sera passé avec une entreprise afin d'assurer l'entretien du parc de poteaux sur le périurbain.

Le coût de ce marché devrait s'élever à 10 000 € TTC (65 000 FF TTC) pour 4 interventions par an sur 56 communes.

8. Financement

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon doit se déterminer sur le mode de financement d'un aménagement d'arrêt de cars.

Les coûts estimatifs :

Poteau d'arrêt avec pose : 660 € HT

Abribus avec pose : 4 100 € HT

Aménagement de voirie : 750 € à 23 000 € HT

Les superstructures : un financement communautaire ?

Au point d'arrêt, les principales superstructures sont constituées par les poteaux et abribus.

Un marché de fourniture et de pose de poteaux et d'abribus a été passé par la CAGB pour 3 ans. Ce marché a été établi sur la base des données de la Ctb, de la Ville de Besançon, des services techniques de la CAGB et en fonction de la restructuration du réseau d'agglomération.

Pour information, le besoin en poteau a été estimé à 150 unités et 12 abribus (pôles d'échanges et campus) sur l'ensemble du réseau pour la rentrée 2002.

La C.A.G.B fournit par ailleurs les équipements nécessaires aux terminus de lignes (sanitaires, locaux chauffeurs) en relation avec les communes et les entreprises de transport ayant en charge la réalisation des services.

Il est proposé que la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon finance :

- en globalité la fourniture de ces équipements afin de conserver l'homogénéité du réseau ;
- l'entretien des équipements acquis par la Communauté ou transférés dans le cadre de sa compétence « Transport »

Dans ce contexte, les communes ou entreprises exploitantes assurent l'entretien du mobilier existant non-transféré à la C.A.G.B et/ou faisant l'objet d'un contrat d'entretien spécifique (ex : société DECAUX ; Ctb).

La voirie : un financement communal ?

L'aménagement de voirie et des cheminements piétons relève aujourd'hui de la compétence des communes.

La réalisation d'un point d'arrêt consiste la plupart du temps en une opération de voirie très ponctuelle (dégagement, réalisation de bordures, ...) qui n'est pas comparable par son importance avec la réalisation d'équipements majeurs tels que les pôles d'échanges notamment. Il s'agit souvent d'une adaptation de la voirie communale.

Dans ce contexte, et sous couvert que la définition des voiries d'intérêt communautaire ne contredise pas cette proposition, il est proposé que les communes financent les aménagements de voirie des points d'arrêts selon les préconisations définies dans le projet charte ci-jointe.

La C.A.G.B prendrait à sa charge les principaux aménagements suivants :

- les aires de retournement jugées nécessaires au fonctionnement des terminus de lignes ;
- les pôles d'échanges
- les sites propres

Il s'agit effectivement d'aménagements de voirie de grande ampleur pouvant faire l'objet de financements de la part de l'Etat.

A la majorité, deux voix contre et une abstention, le Conseil de Communauté valide :

- **Les principes de réalisation d'un point d'arrêt tels que présentés dans ce rapport et en détail dans le projet de charte sur « L'aménagement des points d'arrêts du réseau de transport de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon ».**
Cependant, le Conseil de Communauté souhaite que la commission "Transports et déplacements" étudie la possibilité de proposer un choix de deux types d'abribus aux communes.
- **Le financement par la CAGB du mobilier (abribus, poteaux et équipements terminus),**
- **Le financement par la CAGB de l'entretien et la maintenance du mobilier acquis et transféré.**
- **Le financement par les communes de l'aménagement de voirie directement liée aux points d'arrêts implantés sur leur territoire communal ;**
- **Le financement par la C.A.G.B des aménagements de voirie d'importance définis dans le présent rapport ;**
- **La charte pour être proposée à la signature de l'ensemble des communes de la Communauté.**

Pour extrait conforme,

Le Président