



EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000598

Séance du mardi 21 octobre 2008

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de M. Gabriel BAULIEU (jusqu'au rapport 0.2) puis de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

Etaient présents : **Amagney :** Thomas JAVAUX **Arguel :** André AVIS (à partir du rapport 1.1.1) **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessus :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (représenté par Jean-Pierre BASSELIN) **Avanne Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD (à partir du rapport 1.1.7) **Besançon :** Hayatte AKODAD (à partir du rapport 1.1.7), Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Catherine BALLOT, Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 1.1.7 et jusqu'au rapport 4.5), Martine BULTOT (à partir du rapport 1.1.7), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Emmanuel DUMONT, Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET (à partir du rapport 0.3), Catherine GELIN, Didier GENDRAUD (à partir du rapport 0.3), Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Nicolas GUILLEMET, Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Solange JOLY, Christophe LIME (à partir du rapport 0.3), Michel LOYAT (à partir du rapport 1.1.7), Annie MENETRIER (à partir du rapport 1.1.7), Carine MICHEL, Franck MONNEUR, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT (jusqu'au rapport 1.1.10), Jean ROSSELOT (à partir du rapport 0.3), Jean-Claude ROY (à partir du rapport 0.3), Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER (jusqu'au rapport 3.7), Marie-Noëlle SCHOELLER, Corinne TISSIER, Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY **Busy :** Philippe SIMONIN (à partir du rapport 0.3) **Chaleze :** Christophe CURTY **Chalezeule :** Raymond REYLE (jusqu'au rapport 1.1.7) (représenté par Christian MAGNIN-FEYSOT à partir du rapport 1.1.8) **Champagny :** Claude VOIDEY **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc :** Denis GALLET **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI (jusqu'au rapport 4.5), Gilbert GAVIGNET (jusqu'au rapport 4.5) **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin :** André BAVEREL (à partir du rapport 0.3), Yves GUYEN **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Gennes :** Jean SIMONDON **Grandfontaine :** François LOPEZ, Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD (jusqu'au rapport 4.3) **La Vèze :** Jacques CURTY (jusqu'au rapport 1.2.3) **Mamirolle :** Daniel HUOT, Didier MARQUER **Marchaux :** Bernard BECOULET **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ (représenté par Hervé TOURNOUX à partir du rapport 0.3) **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY, Pascal DUCHEZEAU (représenté par Séverine MONLLOR) **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (jusqu'au rapport 2.8) **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Philippe BELUCHE (jusqu'au rapport 1.1.10), Bernard BOURDAIS (jusqu'au rapport 8.1) **Pelousey :** Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey :** Jacques COINTET, Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET, M. Jean-Michel FAIVRE **Pugy :** Marie-Noëlle LATHUILLIERE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beupré :** Stéphane COURBET, Jean-Pierre ISSARTEL **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Maryse BILLOT, Alain VIENNET **Serre les Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Vaire Arcier :** Patrick RACINE (jusqu'au rapport 2.8) **Vaire le Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 1.1.1) **Vorges les Pins :** Charles BATISTE (représenté par Patrick VERDIER)

Etaient absents : **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRO **Besançon :** Teddy BENETEAU de LAPRAIRIE, Françoise BRANGET, Cyril DEVESA, Fanny GERDIL, Abdel GHEZALI, Lazhar HAKKAR, Sylvie JEANNIN, Jean-Sébastien LEUBA, Jacques MARIOT, Françoise PRESSE, Béatrice RONZI **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE **Champoux :** Thierry CHATOT **Chatillon le Duc :** Philippe GUILLAUME **Larnod :** Gisèle ARDIET **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Torpes :** Bernard LAURENT

Secrétaire de séance : Nicolas GUILLEMET

Procurations de vote :

Mandants : S. RUTKOWSKI, G. VERRO, F. BRANGET, C. DEVESA, A. GHEZALI, L. HAKKAR, J.-S. LEUBA, D. POISSENOT (à partir du rapport 1.1.11), B. RONZI, J. SCHIRRER (à partir du rapport 3.8)

Mandataires : Y. GUYEN, A. BAVEREL, J. ROSSELOT, N. GUILLEMET, F. ALLEMANN, N. WEINMAN, N. BODIN, V. HINCELIN (à partir du rapport 1.1.11), F. FELLMANN, M-N SCHOELLER (à partir du rapport 3.8)

Objet : Schéma d'Accessibilité PMR : choix du scénario

Schéma d'Accessibilité PMR : choix du scénario

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Inscription budgétaire

L'avis à émettre sur ce rapport d'étape de l'étude du Schéma d'Accessibilité PMR ne fait pas dès 2008 l'objet d'inscriptions budgétaires proprement dites. Néanmoins, ce projet portant sur la mise en conformité du réseau GINKO dans le cadre de la Loi du 11 février 2005, pourra avoir des incidences budgétaires à compter de 2009 et non prévues au PPIF voté le 25/01/2008..

Résumé :

Dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances, pour la participation et pour la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon s'est engagée dans l'élaboration du schéma d'accessibilité de son réseau de transport public (GINKO). La première phase (diagnostic) du schéma a été présentée et débattue lors d'un comité technique qui s'est tenu le 22 avril 2008.

L'élaboration de la deuxième phase (scénarios) a été présentée lors de la Commission "Transports" du 1^{er} juillet 2008.

La troisième et dernière phase de cette étude vise à étudier finement le scénario retenu par le Grand Besançon parmi ceux proposés en phase deux.

Il convient donc de choisir un scénario pour chacun des points à traiter (arrêts, véhicules urbains / périurbains et service Evolis Ville) s'inscrivant dans le cadre du budget transport du Grand Besançon.

I. Contexte législatif (rappel)

Loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dans le domaine des transports.

A/ Généralités

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 a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées. Les obligations nouvelles qu'elle impose sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées temporairement dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble.

L'article 45 de la loi pose en particulier le principe que :

« la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Il stipule que « les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

Il convient de rappeler que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L 1614.2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005.102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation.

B/ Les apports de la loi du 11 février 2005

Trente ans après la loi du 30 juin 1975, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées apporte de nombreuses modifications aux droits des personnes handicapées et aux devoirs de la société toute entière à leur égard afin de favoriser leur intégration sociale.

Ainsi, la loi de 2005 franchit une étape supplémentaire par rapport à la loi de 1975 en ne se limitant plus essentiellement au handicap physique, mais en reconnaissant tout à la fois les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Elle oblige également de rendre accessible dans un délai de trois ans les services de communication publique en ligne.

Trois éléments importants en constituent une réelle nouveauté en matière de transport :

- la prise en compte de tous les types de handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques, ainsi que des personnes à mobilité réduite,
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transport, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience,
- l'obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif dans un délai de 10 ans. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat.

II. Le schéma d'accessibilité du réseau de transport en commun Ginko

A/ Contenu

L'étude de réalisation du schéma d'accessibilité du réseau de transport en commun du Grand Besançon se décompose en trois phases :

- Diagnostic de l'accessibilité du réseau intégrant les éléments suivants :
 - Audit de l'accessibilité des Arrêts du réseau GINKO ;
 - Audit de l'accessibilité du Parc de matériel roulant des lignes urbaines ;
 - Audit de l'accessibilité de la Boutique GINKO ;
 - Audit du service Evolis Ville.
- Evaluation des besoins et élaboration de scénarios intégrant les éléments suivants :
 - Rencontre individuelle avec les associations représentatives des personnes handicapées afin de définir leurs attentes
 - Propositions de mesures visant à réduire les entraves à l'accessibilité concernant les arrêts, les pôles d'échanges, les véhicules, l'information voyageurs et le service Evolis ville.
 - L'évaluation financière des différents scénarios de propositions
- Choix de scénarios et phasage des travaux
 - Conception de 3 scénarios de mise en accessibilité du réseau
 - Approfondissement et phasage du scénario retenu
 - Programmation et financement des opérations à mettre en œuvre d'ici 2015
 - Synthèse

B/ Etat d'avancement

La première phase (diagnostic) du schéma à été présentée et débattue lors d'un comité technique qui s'est tenu le 22 avril 2008, en présence des associations concernées, puis en Commission n°2 le 1^{er} juillet 2008.

L'élaboration de la deuxième phase (scénarios) est maintenant achevée. La validation globale de ce schéma est programmée pour fin octobre 2008.

III. Rappel synthétique des scénarios

Trois familles de scénarios ont été constituées, plus ou moins ambitieux, s'appuyant sur des variables que sont les arrêts, les véhicules (urbains ou périurbains) et le service à la demande EVOLIS Ville. Ces trois familles de scénarios sont qualifiées de la façon suivante :

Scénario 1 « Maximaliste » :

- Tous les investissements qui sont techniquement possibles sont effectivement réalisés ;
- Aucun arbitrage budgétaire ;
- Date butoir de 2015 respectée pour tous les thèmes ;
- Le service de substitution (Evolis Ville) s'ouvre à plus d'ayants-droits et se cumule avec l'accessibilité maximale des lignes régulières.

Scénario 2 « fort » :

- Les investissements à réaliser sont sélectionnés en fonction du trafic général des lignes et des arrêts et des besoins spécifiques des personnes concernées ;
- Possibilité de décaler dans le temps certains points de la mise en accessibilité ;
- Le service de substitution s'ouvre à d'autres clients, mais le service « adresse à adresse » est limité aux handicaps les plus lourds.

Scénario 3 « raisonné »

- Un budget donné est affecté à la mise en accessibilité du réseau, certains investissements peuvent être décalés, d'autres ne prennent pas en compte une accessibilité complète ;
- Les investissements ne sont effectués que sur la partie dense du réseau, et aux endroits où ils sont dûment justifiés ;
- Le service Evolis Ville est réservé aux parties du réseau non traitées en accessibilité.

La déclinaison de ces scénarios à travers les diverses thématiques à traiter se traduit par le tableau suivant :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Arrêts	650 arrêts : 8 M€	211 arrêts : 2,6 M€	87 arrêts : 1 M€
Véhicules urbains	14,2 bus/an : Surcoût : 1,7 M€	12 bus/an : Surcoût : 1,1 M€	8 bus/an : Surcoût : 0 M€
Véhicules périurbains	Accessibilité 2015 100% cars : Surcoût : 3,4 M€	Accessibilité 2015 90% cars : Surcoût : 2,4 M€	Accessibilité 2015 43% cars : Surcoût : 1 M€
Evolis Ville	5 véhicules supplémentaires : Surcoût : 550 K€	3 véhicules supplémentaires : Surcoût : 300 K€	Pas d'évolution: Surcoût : 0 €
TOTAL sur 6 ans	13,65 M€	6,4 M€	2 M€

Au-delà de ces variables, tous les scénarios sont composés de constantes sur l'information voyageurs, l'accompagnement et la formation du personnel notamment, conformément à la loi de février 2005.

IV. Proposition de choix de scénarios

A/ Scénarios concernant la mise en accessibilité des arrêts

- Il est proposé de retenir le scénario 3 (entouré dans le tableau ci-dessus), prévoyant la mise en accessibilité d'environ 87 arrêts urbains. Ces arrêts pourraient être choisis sur les 3 ou 4 lignes de bus qui seront les plus structurantes à l'horizon du T.C.S.P ;
- Il est également proposé de compléter ce scénario 3 par la mise en accessibilité d'un arrêt minimum par commune périurbaine. Les communes qui feraient le choix d'équiper plus d'arrêts en accessibilité seraient prioritaires concernant la mise en accessibilité des véhicules périurbains qui les desservent ;
- S'ajouterait également la mise en accessibilité des arrêts du futur T.C.S.P. ;
- Le nombre d'arrêts accessibles à l'horizon 2015 serait donc le suivant :

Lignes / Communes	Nombre d'arrêts accessibles
Ligne T.C.S.P.	30 stations x 2 quais = 60 arrêts accessibles
4 lignes structurantes	≈ 87 arrêts accessibles (2 sens confondus)
58 communes périurbaines	1 arrêt x 2 sens x 58 communes = 116 arrêts accessibles
TOTAL	≈ 260 arrêts accessibles en 2015

B/ Scénarios concernant la mise en accessibilité des bus urbains

- Il est proposé de maintenir le rythme de renouvellement actuel des véhicules urbains, soit environ 8 bus par an (scénario entouré dans le tableau ci-dessus) ;
- Il est également proposé que les bus accessibles soient affectés sur les lignes structurantes, lesquelles verraient la quasi-totalité de leurs arrêts traités ;
- Il est à noter que ce point est susceptible d'être revu lorsque le Grand Besançon aura une vision plus fine du réseau de bus à l'horizon du T.C.S.P. ;
- La totalité du T.C.S.P. sera accessible.

C/ Scénarios concernant la mise en accessibilité des bus périurbains

- Il est proposé que chaque autocar ayant atteint la limite d'âge et devant être renouvelé soit acheté avec tous les équipements d'accessibilité ;
- Il est proposé que le cahier des charges des nouveaux marchés ou D.S.P. périurbaines intègre l'obligation, à l'horizon du T.C.S.P., d'assurer sur chaque ligne au moins deux allers retours accessibles (un en pointe du matin, un en pointe d'après midi) ;
- La mise en œuvre de ces propositions implique qu'au moins 60 autocars sur les 99 actuels soient accessibles en 2014/2015.

N. B. ce scénario n'était pas proposé dans le tableau ci-dessus, il est issu du travail effectué en comité technique et comité de pilotage

D/ Scénarios concernant le service Evolis Ville

- Concernant le développement du service Evolis ville, il est proposé de retenir le scénario I. Evolis disposerait donc de 10 minibus à l'horizon 2015 (scénario entouré dans le tableau ci-dessus) ;
- Il est proposé qu'Evolis ville continue son fonctionnement d'adresse à adresse ;
- L'élargissement d'Evolis à d'autres types de handicap pourrait être étudié ;
- Il est également proposé qu'Evolis abandonne sa tarification spécifique et adopte la tarification du réseau.
- Evolis Ville serait accessible y compris à des personnes résidant hors du Grand Besançon

V. Coût prévisionnel de ces orientations

Coûts d'investissement

THEMES	COÛTS HT 2009-20015
Arrêts Urbains	1 M€
Arrêts périurbains	1,4 M€
Bus accessibles	Déjà budgété
Minibus	330 K€
TOTAL	2,73 M€

Coûts annuels

THEMES	COUTS HT/AN (à échéance)
Autocars accessibles	125 000 € / an
EVOLIS Ville	448 000 € / an
TOTAL	573 000 € / an

VI. Conclusion

Le choix des différents scénarios implique nécessairement de trouver un juste compromis entre les attendus de la loi de février 2005, les implications financières nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par cette loi et les attentes du public concerné.

Les propositions ci-dessus ont été établies dans cet esprit. Ainsi, même si le choix du scénario 3 est principalement retenu pour les arrêts et le renouvellement du parc de véhicules, il est largement enrichi par la mise en accessibilité d'un arrêt par commune et par le choix du scénario maximaliste pour le service Evolis ville. Il est à noter que ces choix s'intègrent dans le cadre du budget transport du Grand Besançon.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté définit un scénario par thématique à partir des propositions ci-dessus et de la présentation effectuée en séance.

Pour extrait conforme,

Le Président



Préfecture de la Région Franche-Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité DCTCJ
Reçu le 28 OCT. 2008

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 124

Contre : 0

Abstention : 0