



HAL
open science

**Article 45 de 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. Propositions
pour l'application aux transports collectifs du
Département de la Nièvre**

Xavier Badia

► **To cite this version:**

Xavier Badia. Article 45 de 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. Propositions pour l'application aux transports collectifs du Département de la Nièvre. Gestion et management. 2006. dumas-00408195

HAL Id: dumas-00408195

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408195v1>

Submitted on 29 Jul 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Article 45 de 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.



Propositions pour l'application aux transports collectifs du Département de la Nièvre

Xavier BADIA

Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes
Université Lyon II - ENTPE

Septembre 2006



Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] Article 45 de 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 - Propositions pour l'application aux transports collectifs du Département de la Nièvre.		
[Sous-titre]		
[Auteur] Xavier BADIA		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER Laboratoire d'Economie des Transports (LET) Dominique MIGNOT Directeur adjoint du LET à l'ENTPE Pierre-Jean DESBORDES Chef du Service des Transports au Conseil Général de la Nièvre.		
[Nom et adresse du lieu du stage] Conseil Général de la Nièvre Hôtel du Département 58039 Nevers cedex		
[Résumé] La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 vise à donner une nouvelle impulsion à la lutte contre les discriminations vis à vis des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Pour cela, le législateur impose la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement à l'horizon 2015. Cette loi s'adresse en priorité aux Autorités Organisatrices des Transports chargée de mettre en œuvre cette mise en accessibilité totale. Au travers de ce rapport, le Conseil Général de la Nièvre s'est engagé activement dans cette démarche en commanditant une étude de diagnostic du réseau de transport permettant de définir les leviers de sa mise en accessibilité. Dans un contexte économique contraint, les propositions d'application de la loi ainsi définies reposent sur le développement des services à la demande selon une répartition propre aux spécificités de la Nièvre.		
[Mots clés] Loi n°2005-102 Transport Accessibilité Personne à Mobilité Réduite PMR Service à la demande	Diffusion : papier : [oui/ non]* électronique : [oui/ non]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] 31/08/06	[Nombre de pages] 115	[Bibliographie (nombre)] 21

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] Article 45 of the law N 2005-102 of February 11th, 2005 for the equality of the rights and the chances, the participation and the citizenship of the handicapped people - Proposals for the application in the public transport of the Département de la Nièvre.		
[Subtitle]		
[Author] Xavier BADIA		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER Laboratoire d'Economie des Transports (LET) Dominique MIGNOT assistant director of the LET at the ENTPE Pierre-Jean DESBORDES Responsable for the Service of Transports in the Conseil Général de la Nièvre.		
[Place of training] Conseil Général de la Nièvre Hôtel du Département 58039 Nevers cedex		
[Summary] The law N 2005-102 of February 11th, 2005 aims at giving a new impulse to the fight against discriminations towards handicapped people or people with reduced mobility. So, the legislator imposes the stake in accessibility of all the mobility chain for 2015. This law concerns in priority the Transport Authorities asked to organize this total accessibility. Through this report, the Conseil Général of the Nièvre undertook actively in this initiative by sponsoring a study of diagnosis of the transportation's network allowing to define the way to achieve this accessibility. For the application of the law, the proposals so defined are based on the development of the services on demand according to the economical constraints of the Nièvre.		
[Key Words] Law n°2005-102 Transport Accessibility Service on demand People with Reduce Mobility PMR	Distribution statement : Paper : [yes / no]* Electronic : [yes / no]* (* Scratch the useless mention) Declassification date :	
[Publication date] 08.31.06	[Nb of pages] 115	[Bibliography] 21

Remerciements

Je tiens à remercier Messieurs Régis MEGROT, directeur des Ressources Humaines et de la Formation, et Jehan PICHELIN, directeur des Infrastructures et Transports, pour m'avoir fait confiance en sélectionnant ma candidature.

Je remercie particulièrement Pierre-Jean DESBORDES, chef du service des Transports, pour m'avoir accueilli dans son équipe et pour ses conseils avisés, notamment en matière juridique.

Je remercie l'ensemble du personnel du service des Transports du Conseil Général de la Nièvre pour son accueil et sa disponibilité lors de mes recherches.

Je remercie également Messieurs Bernard FAIVRE D'ARCIER et Patrick BONNEL, co-responsables du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP) pour m'avoir permis de concrétiser mes nouveaux objectifs professionnels.

Enfin, merci particulièrement à toute la promotion 2005 du Master TURP pour m'avoir fait oublier aussi facilement, par son accueil et son ouverture d'esprit, les difficultés d'un retour à l'université après tant d'années d'activités professionnelles.

Sommaire

Fiche bibliographique.....	1
Publication data form	3
Remerciements	5
Problématique.....	9
I. Présentation du Conseil Général de la Nièvre	11
I.1. Le Conseil Général : un espace de décisions.....	11
I.2. Un budget axé sur l'action sociale.....	12
I.3. L'organisation du Conseil Général.....	14
II. Le cadre légal et réglementaire	17
II.1. Le cadre légal et réglementaire avant 2005	17
II.2. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dans le domaine des transports.	18
II.3. Le champ d'application.....	24
Synthèse.....	29
III. Diagnostic départemental.....	31
III.1. Caractéristiques socio-économiques de la Nièvre	31
III.2. Les transports en commun dans la Nièvre	42
Synthèse.....	57
IV. Les scénarios proposés - approche économique associée.....	59
IV.1. Retours d'expériences	59
IV.2. Propositions d'application de la loi.....	62
Synthèse.....	80
V. Synthèse, critiques et perspectives.....	81
Sigles	83
Bibliographie.....	85
Table des matières	87
Table des légendes et illustrations	91
Table des annexes.....	95

Problématique

En 2002, le Président de la République décidait de faire du handicap l'une des principales priorités de son action pour le présent quinquennat. Le 11 février 2005, la loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, était promulguée.

Trente ans après la loi fondatrice du 30 juin 1975 (complétée ensuite régulièrement par une trentaine de lois, décrets, arrêtés et circulaires) qui posait le principe du droit à la mobilité des personnes handicapées, la loi du 11 février 2005 apporte de nombreuses modifications aux droits de ces personnes et aux devoirs de la société à leur égard afin de favoriser leur intégration sociale. Cette loi ne concerne plus seulement les personnes handicapées mais reconnaît également les personnes à mobilité réduite (PMR) définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 comme étant « *toute personne ayant des difficultés pour utiliser les transports publics...* ».

Les autorités Organisatrices des Transports ont donc en charge la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement, de la voirie jusqu'à l'ensemble du parc de véhicules. Pour les avoir vus se développer dans les grandes villes équipées de lignes de tramway, chacun connaît avec plus ou moins de précisions les aménagements à prévoir pour rendre un réseau de transport accessible : quais surélevés, véhicules à plancher bas, rampes d'accès, ... mais comment raisonnablement envisager de tels équipements pour un réseau départemental dont le territoire est constitué en majeure partie de zones rurales et pour lequel la fréquentation annuelle moyenne atteint 6 voyages par service (hors transport à la demande) ? Cependant, comment ne pas appliquer une loi qui lutte contre la discrimination des personnes handicapées et à mobilité réduite pour des raisons « simplement » économiques ?

L'accès de toute la chaîne de déplacement aux usagers en fauteuil roulant (UFR) et aux personnes à mobilité réduite (PMR) revêt donc un caractère social prioritaire non négociable. Le Conseil Général de la Nièvre adhère parfaitement à l'action impulsée par le législateur mais ne peut s'affranchir en bloc de ses contraintes budgétaires.

Tel est l'objet du présent rapport : faire des propositions d'application par le Département de la loi du 11 février 2005 dans un contexte économique contraint. La méthode utilisée consiste à analyser la loi afin d'en extraire les nuances permettant une application appropriée au contexte local, à établir le diagnostic du réseau actuel afin d'en évaluer le potentiel d'accessibilité et à définir les orientations les mieux adaptées à la fréquentation et au coût pour la Collectivité tout en respectant l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

I. Présentation du Conseil Général de la Nièvre

Si le département est une création de la Révolution (il a été conçu en 1790 dans le cadre d'un découpage administratif destiné à rationaliser l'organisation du territoire en mettant fin aux particularismes des provinces), c'est la loi du 10 août 1871 qui lui donne le statut de collectivité territoriale. Le statut du département a beaucoup évolué au cours des 19^{ième} et 20^{ième} siècles, mais son véritable essor débute en 1982 (loi du 2 mars) lorsque le pouvoir exécutif du Préfet a été transféré au Président du Conseil Général et les tutelles administratives, financières et techniques supprimées. Un département est donc à la fois une circonscription administrative et politique, un cadre de vie et une référence économique, sociale et culturelle.

Cette présentation s'articule autour de 3 parties. Elle aborde le fonctionnement du Conseil Général, le découpage du budget 2006 et, enfin, décrit l'organisation de la collectivité territoriale au travers de ses directions et en particulier la Direction des Infrastructures et des Transports, direction dans laquelle s'est déroulé le stage.

I.1. Le Conseil Général : un espace de décisions

La loi de 1871 instaure le renouvellement du Conseil par moitié tous les 3 ans et l'élection du Président du Conseil Général après chaque renouvellement. Les conseillers sont élus pour un mandat de 6 ans, au suffrage universel direct à raison d'un conseiller par canton. La loi du 2 mars 1982 confie aux conseillers généraux de nouvelles compétences tandis que l'Exécutif, jusqu'alors dévolu au préfet, est transféré au président du Conseil Général qui, notamment, prépare et met en œuvre le budget du Département.

Le Département exerce des responsabilités principalement dans les quatre domaines d'action suivants, la part prépondérante étant consacrée à l'action sociale :

- ↳ **L'action sanitaire et sociale** : l'aide sociale à l'enfance, l'aide aux personnes âgées, l'insertion sociale et professionnelle (dont le RMI), l'aide au logement, ...
- ↳ **L'aménagement de l'espace et l'équipement** : l'entretien et investissements concernant la voirie départementale, l'organisation des transports routiers non urbains de personnes et des transports scolaires, l'établissement d'un programme d'aide à l'équipement rural, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des cours d'eau, lacs et plans d'eau, ...
- ↳ **L'éducation, la culture et le patrimoine** : la construction et l'entretien des collèges, l'adoption d'un schéma départemental de développement des enseignements artistiques, ...
- ↳ **Des actions d'aides au développement économique des entreprises**

Les instances de décision du Conseil Général sont l'Assemblée départementale, organe délibérant, la Commission Permanente et le Président du Conseil Général. Le Conseil Général de la Nièvre est un espace de décisions prises au sein de l'Assemblée composée de 32 conseillers

généraux. Ceux-ci représentent les cantons du département. Le canton est une division administrative regroupant plusieurs communes correspondant à la circonscription électorale pour l'élection des conseillers généraux. C'est l'unité de base de l'administration départementale. Un élu a un rôle médiateur sur le département puisqu'il représente à la fois le territoire dont il est l'élu et la population qui y vit. De plus, il défend les intérêts de son canton et représente la totalité du département quand le Conseil Général le délègue auprès d'organismes extérieurs.

Enfin, le Président du Conseil Général est tenu d'exécuter les décisions de l'Assemblée départementale, il doit donc appliquer les décisions budgétaires et effectuer les opérations administratives. Par ailleurs, en tant que chef hiérarchique, il organise et dirige le personnel des services du département. Suite aux élections régionales et cantonales des 21 et 28 mars 2004, le conseiller général du canton de Nevers-est, Marcel CHARMANT, ancien député et ancien sénateur, a été élu le 1^{er} avril 2004 à la présidence du Conseil Général de la Nièvre. Il assure également la fonction d'adjoint au maire de Saint Aubin les Forges. Inspecteur en assurances, il est conseiller général depuis 1993.

La décentralisation, engagée depuis 1982, a pris un essor supplémentaire avec la loi du 13 août 2004, dit acte II de la décentralisation, sur le transfert de compétences aux collectivités territoriales, nouvelles compétences qui ont un impact non négligeable sur le budget de fonctionnement de la collectivité.

I.2. Un budget axé sur l'action sociale

[Source : site Internet du Conseil Général de la Nièvre, budget primitif, www.cg58.fr]

Le processus budgétaire s'effectue en plusieurs étapes : le débat d'orientation budgétaire, le budget primitif et le budget supplémentaire. Chaque budget est lui-même divisé en deux sections : la section de fonctionnement pour les opérations relatives à l'exploitation courante et régulière des services départementaux et la section d'investissement pour les opérations qui ont pour effet de modifier le patrimoine départemental.

Le budget 2006 du département de la Nièvre a été voté en février 2006, en cours d'exercice du fait de l'incertitude des recettes liées aux transferts de compétence. Il s'élève globalement à 265,6 millions d'euros, en hausse de 9% par rapport à l'exercice 2005.

En 2006, après une période de stabilité de 6 ans, et compte tenu des transferts de compétences (charges nouvelles estimées à près de 16%), le Conseil Général a mis en place une politique de réduction des dépenses internes (économies estimées de 6%) et une augmentation de la fiscalité de près de 10%.

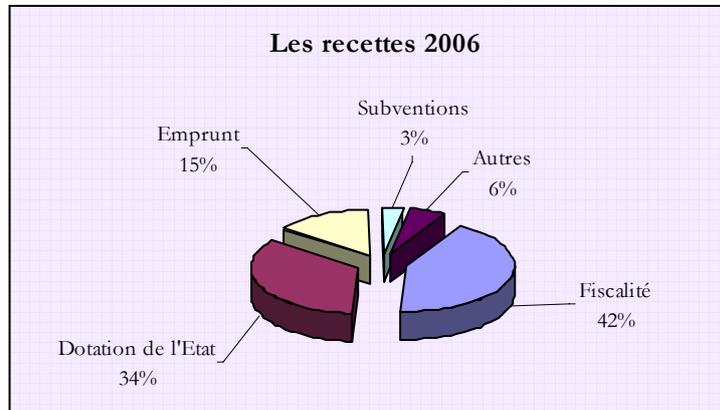
Les ressources ont essentiellement pour origines :

- ↳ La fiscalité directe et indirecte
- ↳ Les transferts et concours de l'Etat
- ↳ L'emprunt

↳ Les autres ressources (recettes des services aux usagers, revenus des biens du département, ...)

Pour le Conseil Général de la Nièvre, les ressources se répartissent de la manière suivante :

Graphique 1 : Recettes du Conseil Général de la Nièvre inscrites au budget 2006



Source : site du Conseil Général de la Nièvre, www.cg58.fr.

Les dépenses du Conseil Général sont dédiées :

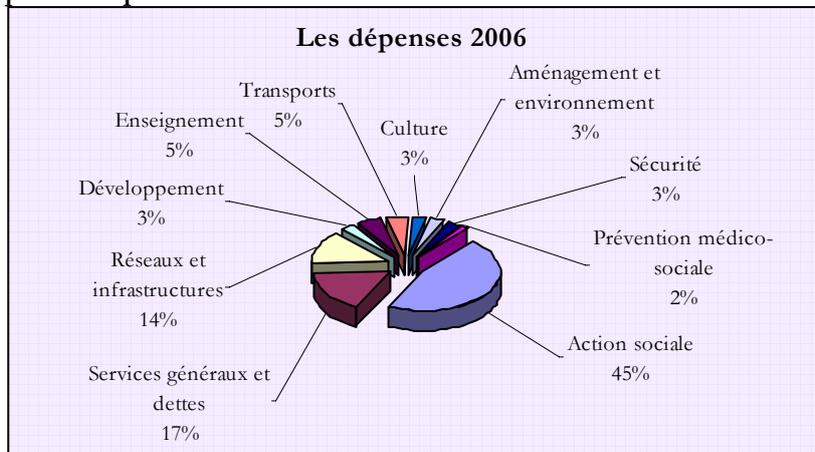
↳ Aux moyens et interventions au service de l'utilisateur (85,2%)

↳ Aux moyens au service de l'institution (8,8%)

↳ Au service de la dette (6%)

Le Département consacre près des 50% du budget à l'action sociale et médico-sociale (voir graphique ci dessous). Pour l'enseignement, 2006 est la première année de l'intégration du personnel technique, ouvrier et de service (TOS) des collèges auprès du Département. De plus, le transfert concernant également les routes nationales d'intérêt local et leur personnel, ce sont plus de 500 personnes qui intégreront les effectifs du Conseil Général à partir de 2007 soit une augmentation de près de 70% de l'effectif total.

Graphique 2 : Dépenses du Conseil Général de la Nièvre inscrites au budget 2006



Source : site du Conseil Général de la Nièvre, www.cg58.fr

I.3. L'organisation du Conseil Général

I.3.1. Les services administratifs et techniques

Les services du département résultent en majorité des transferts de compétences au bénéfice du Département effectués lors des lois de décentralisation de 1982, 1985 et 2004 (loi relative aux libertés et aux responsabilités locales).

Le département de la Nièvre met à la disposition de sa structure une Direction Générale des Services (DGS). Cette direction a pour mission le management général des différents services selon l'organigramme situé en Annexe 1 (cf. page 96). A ce jour, le Conseil Général emploie plus de 1000 agents.

La structure organisationnelle du Conseil Général s'articule autour de deux axes : les services opérationnels et les services fonctionnels. Ce dernier axe est transversal et a un rôle d'appui pour l'ensemble des directions (Direction du Patrimoine Immobilier et de la Logistique, Direction des Ressources Humaines et de la Formation, Direction des Finances et des Marchés). L'axe « politiques d'intervention » est en lien direct avec l'usager. En dehors de la Direction des Infrastructures et des Transports qui sera développée dans le paragraphe suivant, les périmètres de responsabilités de chaque direction opérationnelle sont :

- ↳ **La Direction de la Solidarité** est chargée de la mise en œuvre de la totalité des compétences sociales et médico-sociales confiées au Département par les lois de décentralisation (protection de la famille, l'aide au maintien à domicile des personnes âgées et handicapées, la lutte contre l'exclusion, l'accès aux soins, la prévention médico-sociale).
- ↳ **La Direction de l'Economie du Développement Local et de la Ruralité** a pour mission de mettre en œuvre la politique d'aménagement et de développement du Conseil Général.
- ↳ **La Direction de la Jeunesse, de l'Education, du Sport et des Activités de pleine Nature.** Ses missions, fondées sur la recherche d'une nouvelle dynamique et d'une plus grande cohérence, s'exercent, notamment, dans les domaines suivants : l'éducation avec l'examen des budgets, l'octroi de subventions aux collèges, les bourses, prêts d'honneur et l'investissement mobilier dans le monde scolaire, ...
- ↳ **La Direction de l'Action Culturelle** mène plusieurs missions comme la promotion du livre par les bibliothèques de prêt, la diffusion des arts, la restauration des monuments historiques et le développement des fouilles archéologiques.
- ↳ **La Direction des Archives Départementales.** assure la préservation des archives départementales. Elle enrichit constamment sa collection grâce aux versements des archives publiques, aux dons, achats ou dépôts d'archives privées.

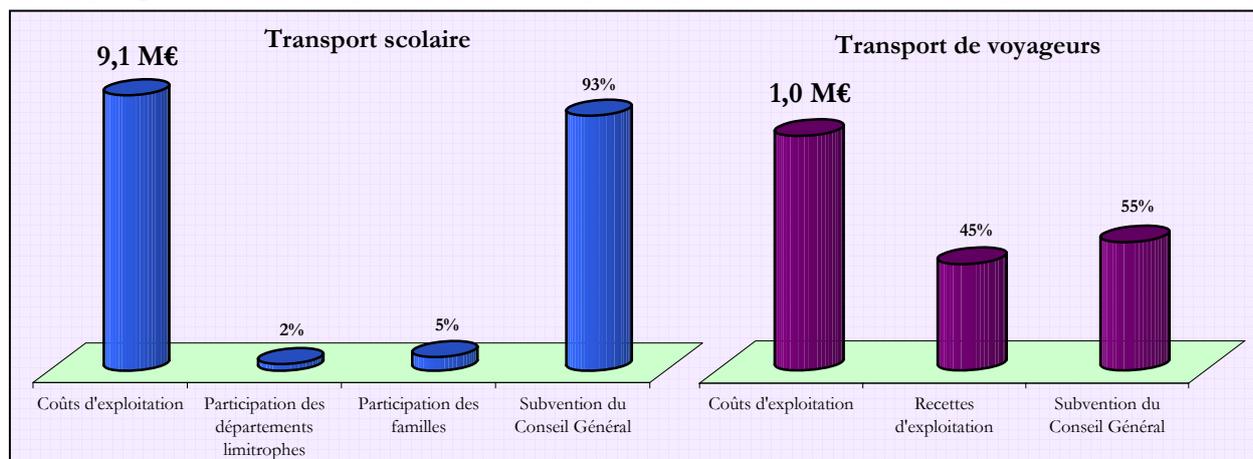
I.3.2. La Direction des Infrastructures et des Transports

Cette direction exerce sa mission principale dans les domaines des infrastructures routières, des voies d'eau et des transports du département. Coté infrastructures, ses principaux champs d'intervention sont l'entretien, l'exploitation, le renforcement et la construction du réseau routier départemental qui compte plus de 4 200 km de routes (recensement 2004), le suivi des travaux et gestion comptable des opérations d'entretien et des réparations de la partie concédée du Canal du Nivernais.

Le Département est également Autorité Organisatrice pour le transport de voyageurs interurbain et le transport scolaire. Le budget 2006 représente environ 5% du budget total du Conseil Général (soit 11,3 M€).

Pour la Nièvre, le transport de voyageurs concerne les lignes régulières d'autocar (lignes de structure et ligne d'intérêt local ou lignes dites « de marché ») et les services à la demande pour un total de 1 270 000 km parcourus en 2005. Le transport des scolaires (11 229 inscrits en 2005) utilise à la fois les lignes régulières et des services spécifiques. Les coûts d'exploitation 2005 ainsi que la décomposition des subventions sont rassemblés dans les graphiques ci dessous :

Graphique 3 : Coûts d'exploitation du transport départemental et répartition par contributeur



Source : Conseil Général de la Nièvre

A l'image de nombreux départements, le transport scolaire prend une place prépondérante à la fois en termes budgétaires mais également en termes d'activités (voir l'organigramme du service des Transports en annexe 2 page 97). Le budget dédié au transport de voyageur est donc limité. Néanmoins, l'accessibilité des transports publics n'admet pas de distinction de population, principe que réaffirme la loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées. Aussi, quelle que soit la part budgétaire attribuée au fonctionnement du réseau de transport départemental, la loi impose sa mise en accessibilité totale à l'horizon 2015.

II. Le cadre légal et réglementaire

Ce chapitre est consacré à l'analyse de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 et de son champ d'application.

II.1. Le cadre légal et réglementaire avant 2005

II.1.1. A l'échelle internationale

Sur le plan international, un projet de l'Organisation des Nations Unies engagé en 2002 prévoit la constitution d'une « convention globale et intégrée pour la protection et la promotion des droits et de la dignité des personnes handicapées ». Le texte précise que des mesures appropriées doivent être prises pour assurer l'accessibilité du cadre bâti, des transports, de l'information, de la communication et des services. Il incite également les états à promulguer les normes et les lignes directrices pour la réalisation de l'accessibilité des services et des installations publics.

En Europe, de nombreux règlements, conventions ou directives adoptés par le Parlement et le Conseil européens visent à améliorer l'exercice de la citoyenneté et la participation à la vie sociale des personnes handicapées et, plus largement, des personnes à mobilité réduite. Pour exemple, l'Union Européenne oblige ses Etats membres, par sa directive 2001/85/CE adoptée en 2001, à adapter les bus aux personnes à mobilité réduite. Tous les types de transports sont visés, de l'interopérabilité ferroviaire jusqu'au droit des personnes à mobilité réduite dans les transports aériens.

En parallèle, le COST (european COoperation in the field of Scientific and Technical research, coopération européenne dans les domaines de recherche scientifiques et techniques), a réalisé, depuis sa création en 1973, de nombreuses études dans le secteur d'activités des transports. Les thèmes abordés ces dernières années de manière récurrente autour de l'accessibilité des transports montrent la priorité donnée à cette problématique par les Etats membres (COST 322 : « autobus à plancher bas », COST 335 : « accessibilité des passagers aux trains », COST 349 : « l'accessibilité des autocars et des bus à longue distance aux personnes à mobilité réduite »).

II.1.2. En France

La loi fondatrice en faveur des personnes handicapées apparaît le 30 juin 1975 (loi n°75.534) et visait à maintenir ces personnes dans un cadre de vie ordinaire. En particulier, son article 52 invitait les pouvoirs publics à prendre des dispositions soit pour adapter les services de transports collectifs, soit pour aménager progressivement les normes de construction des

véhicules et leurs conditions d'accès, soit pour faciliter la création et le fonctionnement de services spécialisés. Le décret n°78.1167 du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975 prévoyait déjà une obligation pour les collectivités d'établir, dans un délai de 3 ans, un programme d'aménagement des services de transports réguliers et des installations pour les adapter aux besoins des personnes handicapées. Depuis, outre ce droit à la mobilité des personnes handicapées, le dispositif juridique progressivement adopté prévoyait notamment l'obligation de mise en accessibilité des établissements recevant du public et de la voirie uniquement pour des projets neufs ou lorsque des travaux étaient réalisés.

Enfin, la loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 reprend ce principe du droit au transport pour tous et précise dans son article 1^{er} que « *le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité* ». L'article 2 aborde pour la première fois le cas des personnes à mobilité réduite sans pour autant préciser les catégories de personnes concernées : « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport ouvert au grand public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite* ».

Le cadre légal et réglementaire aborde, de longue date, la problématique de l'accès à tous les services pour tous. Cependant, même si de nombreuses actions ont été menées en ce sens, force est de constater que beaucoup reste à faire en matière de non-discrimination des personnes handicapées. La loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a donc été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à leur intégration dans la société.

II.2. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dans le domaine des transports.

II.2.1. Généralités

Au travers de cette loi du 11 février 2005, le législateur a la volonté de supprimer tout ce qui peut être à l'origine d'une discrimination envers les personnes handicapées. Si son adoption vise à donner une nouvelle impulsion à leur intégration dans la société c'est parce que ni l'importance du cadre législatif précédent ni l'inscription dans les textes depuis plus de trente ans de la lutte contre la discrimination n'ont suffi à supprimer tous les obstacles rencontrés de nos jours par les personnes handicapées (matériel roulant dépourvu de place pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), réseaux de métro sans ascenseur, etc.).

Aussi, l'accessibilité des transports prend une large place dans la loi du 11 février 2005. L'article 45 pose en particulier le principe de l'accessibilité à toute la chaîne de déplacement : « *la chaîne de 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 ». Entre autres obligations nouvelles, la loi impose de faire bénéficier ces nouvelles dispositions non seulement aux personnes handicapées mais également à toutes les personnes gênées temporairement dans leurs déplacements (voir notion de personne à mobilité réduite au paragraphe II.2.2 ci dessous). Ces mesures touchent in fine l'ensemble de la population puisqu'elles participent à l'amélioration de son confort général.

Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics, en particulier les collectivités territoriales ou leurs groupements, sous réserve de la publication du décret relatif aux établissements recevant du public (ERP), dont font partie les gares, et de la réglementation concernant la voirie. Le matériel roulant fait l'objet d'un décret spécifique publié au Journal Officiel de la République Française du 10 février 2006.

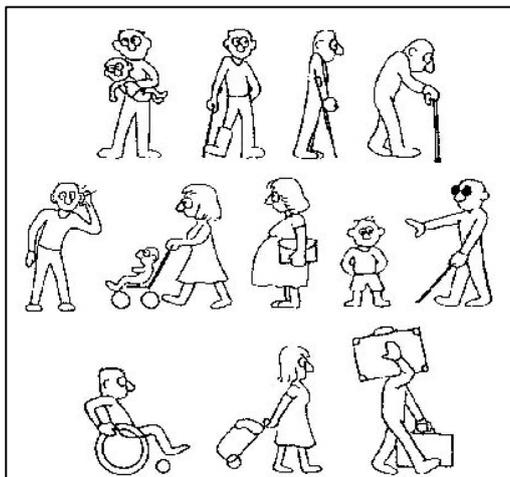
II.2.2. La notion de Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les dispositions de la loi ne concernent pas que les personnes atteintes d'un handicap au sens strict du terme et plus particulièrement celles se déplaçant en fauteuil roulant. Dans la loi du 11 février 2005, la question de l'accessibilité est abordée de manière globale, au-delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées. Est donc utilisée la notion de personnes à mobilité réduite qui vient en complément de la notion de handicap, selon les définitions suivantes :

- ↳ **les personnes handicapées** sont des personnes en situation de handicap, celui ci étant défini par l'article 21 de la loi 2005-102 (codifiée à l'article L.114 du Code de l'Action Sociale et des Familles) comme « *toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychique, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant* ».
- ↳ **les personnes à mobilité réduite (PMR)** sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « *toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec des enfants (y compris enfants en poussette)* ».

Cette définition devrait être retranscrite dans le droit national à l'occasion de la refonte de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes. L'illustration ci dessous permet de visualiser une grande majorité des handicaps inclus dans le terme « mobilité réduite ».

Figure 1 : Les personnes à mobilité réduite



Source : CRID (Consorci Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal)

La loi concerne l'ensemble de la population puisque chaque personne a été, est ou sera, de manière momentanée ou définitive, à mobilité réduite.

II.2.3. Les changements apportés par la loi du 11 février 2005

Ainsi, le premier changement fondamental opéré par la loi de 2005 par rapport à la loi fondatrice de 1975 est la reconnaissance non seulement des personnes handicapées mais plus largement des personnes à mobilité réduite.

Dans le domaine des transports, la loi affirme le principe général d'accessibilité pour toute personne handicapée et à mobilité réduite. La volonté est de traiter toute la chaîne de déplacement en liant la voirie, les transports collectifs (matériels roulants), le bâti et l'intermodalité dans le but de supprimer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'un handicap provisoire ou définitif.

La loi impose de rendre les transports collectifs accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (JO du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015. Les nouveaux réseaux devront être accessibles dès leur mise en service. La loi prévoit deux exceptions : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transports guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée. Dans ce dernier cas, des moyens de transport adaptés doivent être mis à la disposition des personnes handicapées et à mobilité réduite. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice compétente dans un délai de 3 ans à compter du constat d'impossibilité technique. Le coût du transport de substitution ne doit pas être supérieur pour les usagers au coût du transport collectif existant.

Cette loi s'adresse aux autorités organisatrices des transports et aussi à toutes les collectivités responsables en matière d'accessibilité :

- ↳ une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée sous la responsabilité des communes ou groupements de communes de 5000 habitants et plus,
- ↳ l'accessibilité doit faire partie intégrante des Plans de Déplacements Urbains (PDU) en indiquant les mesures à mettre en place pour favoriser l'accès du réseau de transport collectif et le planning de mise en œuvre associé,
- ↳ les communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) compétents en matière d'urbanisme doivent établir un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (trottoirs, aires de stationnement, etc.).

La loi du 11 février 2005 a été suivie par la publication de différents textes d'application (décrets, arrêtés, directive) indispensables pour répondre aux interrogations des différents acteurs et leur permettre de mettre en place les solutions adaptées à chaque type de réseau (voir liste des textes en annexe 3 page 98).

Du point de vue économique, à l'image du préambule de la directive d'application sus citée, il est important de préciser que selon la jurisprudence « ...*les dispositions de la loi n°2005-102 du 11 février 2005[...]sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation* », dans la mesure où la loi n°75-534 du 30 juin 1975 invitait déjà les pouvoirs publics à adapter les services de transport collectif ou à aménager les conditions d'accès des véhicules de transport collectifs.

II.2.4. Planification

Pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement et coordonner les mesures d'adaptation entre acteurs, plusieurs outils de planification, de suivi et d'évaluation sont prévus par le législateur :

- ↳ le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs
- ↳ la procédure de dépôt de plainte
- ↳ le plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
- ↳ l'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains
- ↳ la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Le schéma directeur d'accessibilité et la procédure de dépôt de plainte sont des outils communs à toutes les Autorités Organisatrices des Transports (AOT). En revanche, les autres sont de responsabilité AOT urbaines de manière exclusive. Pour cette raison et parce que le cadre de ce rapport est départemental, seuls les deux premiers outils seront développés ici.

II.2.4.1. Le Schéma Directeur d' Accessibilité (SDA)

La loi précise que toutes les autorités compétentes pour l'organisation du transport public (AO urbaines, interurbaines, régionales, Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et l'Etat dans les autres cas) doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les 3 ans à compter de la publication de la loi, soit à l'échéance du 12 février 2008.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai de 10 ans (à compter de la publication de la loi) imparti par le législateur, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transports.

Selon la directive d'application de la loi du 11 février 2005, le schéma directeur d'accessibilité s'articule autour de 4 axes :

- ↳ Il définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions 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)
- ↳ Il établit les éventuels cas de dérogation (voir paragraphe II.3.2. page 23) et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de 3 ans à compter de son approbation 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
- ↳ Il programme les investissements à réaliser et les 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 transports collectifs. Il fixe les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui découlent.
- ↳ Il prévoit les conditions de sa propre mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

La démarche menant à l'élaboration de ce schéma directeur commence par l'établissement d'un diagnostic des services existants. Il est également essentiel d'envisager l'élaboration de ce schéma dans le cadre de concertations organisées avec les différentes associations des acteurs concernés (personnes handicapées, personnes âgées, ...). En effet, compte tenu des délais relativement courts imposés par la loi, il est impératif d'associer tous les acteurs concernés dès les premiers débats sur l'accessibilité, ceci afin d'éviter toute remise en cause trop tardive du projet de schéma directeur.

II.2.4.2. La procédure de dépôt de plainte

En complément à la démarche de concertation associée à l'élaboration du schéma directeur, le législateur incite les AO à mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite. Le délai de mise en place de cette procédure est le même que pour le schéma (3 ans à compter de la date de publication de la loi).

Il ne s'agit pas d'une nouvelle sanction pénale mais cette procédure permet aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation auprès de l'autorité responsable en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

Cela peut par exemple se concrétiser par la mise en place dans un lieu à définir d'un registre sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande, par la création d'un registre virtuel ou l'édition de formulaires pré-affranchis disponibles dans les cars ou les mairies (énumération non exhaustive).

II.2.4.3. Planification

La loi impose une accessibilité totale des services de transport aux personnes handicapées et aux PMR à l'échéance du 12 février 2015 soit 10 ans après la date de publication de la loi 2005-102. En dehors de cette base commune à tous les services de transport, d'autres jalons sont à respecter. Le tableau suivant rappelle les délais de mise en œuvre des dispositions de la loi :

Tableau 1 : Délais de mise en œuvre des dispositions de la loi (dates au plus tard)

Publication de la loi n°2005-102	◆ 12/02/2005
Procédure de dépôt de plainte	→ [barre verte] 12/02/2008
Schéma directeur d'accessibilité des services de transports	→ [barre verte] 12/02/2008
Mise en place des services de substitution : - Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés - En cas de constat d'impossibilité technique	→ [barre verte] 12/02/2008 → [barre verte] 12/02/2011
Accessibilité du matériel roulant	→ [barre verte] 12/02/2015
Accessibilité totale des réseaux de transport	→ [barre verte] 12/02/2015
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	Pas de délai imparti (AO urbaines)
Annexe « accessibilité » du PDU	A élaborer avec le PDU (AO urbaines)

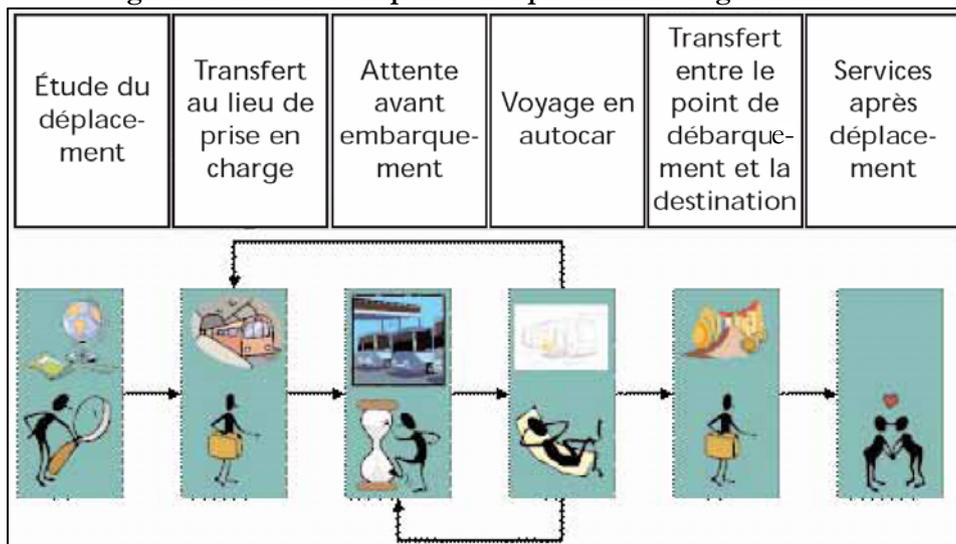
II.3. Le champ d'application

Les objectifs de la loi sont connus, ainsi que les échéances des divers jalons permettant de les atteindre. Mais que signifie concrètement l'accessibilité totale de la chaîne de déplacement ? Quels sont les impacts sur tous les éléments qui la constituent ? Quels sont les marges de manœuvre laissées par le législateur ?

II.3.1. La chaîne de déplacement

Le champ d'application est défini par la loi elle-même, il s'agit de « *la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité* ». Quel que soit le type de service de transport utilisé, le modèle de déplacement reste le même. La figure suivante décrit la chaîne générale de déplacement en autocar longue distance :

Figure 2 : Chaîne de déplacement par autocar longue distance



Source : COST 349

Les éléments traités dans ce paragraphe, et qui sont issus du synoptique précédent, sont ceux concernant le réseau interurbain de la Nièvre : la voirie, les emplacements d'arrêt, le matériel roulant et l'information aux voyageurs.

II.3.1.1. La voirie

Rendre la voirie accessible suppose d'aménager les abords des routes empruntées par les lignes de transport collectifs. Les caractéristiques des aménagements nécessaires au cheminement d'un UFR font l'objet d'une norme AFNOR référence P98-350. On y trouve notamment les

largeurs de trottoir à respecter (1.20 m min.), le type de sol préconisé (non meuble) ou encore le dévers maximum à prendre en compte (2%).

Dans le cas d'un réseau interurbain, le type de voirie rencontré est multiple : zones urbaines, zones périurbaines, villages, zones rurales. Si dans les zones d'habitations denses l'existence de trottoirs paraît évidente, le type d'aménagement rencontré dans les zones à faible densité est très aléatoire. Les villes et ses zones périurbaines sont en général équipées de trottoirs dont les caractéristiques divergent de la norme en vigueur à mesure que l'on s'éloigne du centre. Les villages et les zones rurales, si dans de rares cas sont équipés de trottoirs, ne sont généralement pas praticables par des UFR.

Le principe du droit et de l'égalité des chances des personnes handicapées suppose donc d'aménager les abords des routes menant aux arrêts sur une distance équivalente à ce qu'est capable de parcourir à pied une personne valide. Les distances inférieures à 1 ou 2 km correspondent aux limites généralement acceptables pour les déplacements à pied (source : GART). Ces limites peuvent s'envisager sans problème en agglomération compte tenu des contraintes à l'utilisation de l'automobile (difficultés de circulation et/ou de stationnement). Mais, en zone rurale, l'absence quasi-systématique d'aménagement piéton n'est pas sécurisante pour le cheminement des usagers. La distance parcourue à pied hors agglomération est donc moindre. En accord avec les services techniques du Conseil Général, une limite de 500 m de marche à pied en rabattement sur les TC, limite plus appropriée aux caractéristiques territoriales de la Nièvre, sera donc retenue pour le calcul des coûts d'aménagement.

II.3.1.2. Les emplacements d'arrêt

Les mesures et les dispositions à prendre en matière de voirie et des emplacements d'arrêt sur laquelle ils sont construits font l'objet de la loi n°91-663 du 13 juillet 1991 et de plusieurs textes associés (décrets 99-756, 99-757, arrêté du 31 août 1999 et directive n°2000-51) : « *toute création ou aménagement d'emplacement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules notamment ceux à plancher bas* ».

La loi du 11 février 2005 modifie cette réglementation en intégrant une obligation d'accessibilité de l'ensemble des arrêts (sauf dérogations) à l'échéance de février 2015. Les décrets en cours de rédaction relatifs à l'accessibilité et aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics devraient en préciser le cadre.

Concrètement, plusieurs niveaux d'aménagements peuvent être envisagés selon la fréquentation du point d'arrêt, de l'emplacement, de la place disponible et des coûts. Pour un réseau de type départemental, Le COST 349 préconise le classement des points d'arrêt selon 3 catégories :

- **point d'arrêt en zone rurale** : point d'arrêt utilisé occasionnellement.

↳ Un poteau d'arrêt

- ↳ Une aire revêtue
- ↳ Des informations sur les services
- **Point d'arrêt dans des villages** : points d'arrêts utilisés plus régulièrement
 - ↳ Une aire d'accostage surélevée
 - ↳ Un éclairage de la zone d'attente
 - ↳ Un panneau indiquant les horaires et les points d'arrêt
 - ↳ Un banc
- **Points d'arrêt dans les petites villes et zones suburbaines.** Les éléments suivants sont à rajouter à ceux déjà cités :
 - ↳ Des sièges
 - ↳ Une protection contre les intempéries

Ce sont des données générales qu'il convient d'adapter à chaque arrêt à aménager en fonction des caractéristiques du terrain.

II.3.1.3. Le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant doit être intégralement accessible dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi ou immédiatement à l'occasion d'un renouvellement de véhicules ou de l'extension d'un réseau.

Les constructeurs proposent différentes solutions d'accessibilité pour les UFR. Les véhicules à plancher surbaissés tendent à se généraliser en milieu urbain mais sont plutôt mal adaptés aux réseaux départementaux (utilisation de soutes pour le transport des bagages des scolaires notamment). De plus, les planchers surbaissés sont critiqués en termes de bruit dans les phases de hautes vitesses caractéristiques d'une ligne départementale. Des cars avec élévateurs dans l'embarquement peuvent alors être privilégiés.

Il est à noter que toutes les évolutions envisagées pour rendre un car accessible vont dans le sens d'une amélioration du confort pour tous les usagers (plancher bas, double porte, ...) ce qui aura un impact positif sur l'attractivité de l'offre.

II.3.1.4. L'information

Cela apparaît clairement dans le synoptique de la chaîne de déplacement, le besoin d'information intervient à toutes les étapes : à la préparation du voyage mais également pendant le voyage, gage de sécurité pour les personnes âgées en particulier.

La signalétique doit être adaptée à tous les types de handicaps. Elle est visuelle et sonore et doit être continue et cohérente durant toute la chaîne de déplacement.

II.3.2. Les dérogations et les « vides » juridiques

II.3.2.1. Les dérogations possibles

Dans son souhait de donner une nouvelle impulsion à l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite, le législateur a volontairement laissé peu de place à l'interprétation de ces nouveaux textes. Quelques cas de dérogations sont néanmoins possibles mais restent d'application très restrictive.

Pour les services de transport collectif, le champ des dérogations de l'obligation de mise en accessibilité est limité à 2 cas :

- ↳ Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés. Ce cas ne concerne pas le système de transport départemental, il ne sera donc pas développé ici.
- ↳ En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité

Les cas d'impossibilité technique avérée concernent soit les Etablissements Recevant du Public (ERP), soit les emplacements d'arrêt des véhicules de transport collectif. Définis en concertation avec les représentants des personnes handicapées et à mobilité réduite, les cas d'impossibilité technique doivent être inscrits dans le schéma directeur de mise en accessibilité.

A défaut de mise en accessibilité, au-delà des services spécialement adaptés tels que définis par le décret n°78-1167 du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Le législateur précise cependant que l'organisation de ces services ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports. Ils doivent assurer la desserte d'une ligne de transport non accessible, dans des conditions analogues à la ligne existante. Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice compétente dans un délai de 3 ans à compter du constat d'impossibilité technique. Selon le principe de non-discrimination, le coût du système de transport de substitution supporté par l'utilisateur ne doit pas excéder celui du transport public existant.

Concernant spécifiquement les emplacements d'arrêt, la directive du 13 avril 2006 d'application de la loi précise que : *« Dès lors que le nombre d'emplacement d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité, et d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées ».*

Quant au matériel roulant, ni la loi, ni a fortiori le décret, n'ouvrent droit à une quelconque dérogation.

Pour finir, les dérogations seront accordées par l'autorité administrative compétente (les services préfectoraux pour le Département) après avis conforme de la commission consultative de la sécurité et de l'accessibilité.

II.3.2.2. Les « vides » juridiques

Malgré la publication des textes d'application permettant une meilleure compréhension des objectifs de la loi et des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, quelques imprécisions subsistent¹.

- ↳ **Les cas d'impossibilité technique avérée** : ni la loi ni ses textes d'application ne précisent ce que pourraient être ces cas d'impossibilité technique. Dans l'absolu, quel qu'en soit le prix, tout problème technique peut être résolu. Seule la directive d'application de la loi aborde ce point spécifiquement pour les emplacements d'arrêt en évoquant l'impact disproportionné des travaux sur le fonctionnement normal du service, ce qui reste malgré tout bien vague. Il semble donc que ces cas d'impossibilité technique soient laissés à la libre interprétation de la Collectivité avec, in fine, le risque de se voir refuser la conformité du système de transport par l'autorité administrative de contrôle. C'est une des raisons pour lesquelles l'inventaire de ces cas doit être constitué en concertation étroite avec les représentants des personnes handicapées et à mobilité réduite de manière à donner une plus forte légitimité aux décisions prises par la Collectivité.
- ↳ **Le coût du service de substitution pour l'usager** : à ce sujet, comme il a été évoqué précédemment, la loi précise que : « *le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant* ». Dans le même alinéa, la loi donne la procédure à mettre en place en cas d'impossibilité technique avérée : « *...des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition* ». Il apparaît ici une différence de traitement des personnes handicapées et à mobilité réduite. En effet, alors que toutes peuvent bénéficier d'un service de transport de substitution en cas de dérogation, il semblerait que seules les personnes handicapées aient droit à une tarification identique au transport existant. Cette différence paraît contraire au principe de non-discrimination voulu par le législateur. Cependant, pour tout type de transport de substitution, une telle différence permettrait une meilleure maîtrise des recettes par la mise en place d'une tarification spécifique aux personnes handicapées facilement identifiables par leur carte d'invalidité. Dans certains cas, aucun critère objectif n'existe pour reconnaître une personne valide d'une PMR, ce qui rend difficile la maîtrise de la fraude.

¹Le GART a été interrogé sur ces imprécisions. Aucune réponse n'a été obtenue à la date d'impression de ce rapport.

- ↪ **La dualité avec l'article 2 de la LOTI** : la loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1152 du 30 décembre 1982 souligne que : « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité ...* ». De son côté, la loi n°2005-102 met en place l'obligation d'accessibilité totale des réseaux de transport sans possibilité de dérogation d'origine économique, l'intégration sociale n'étant évidemment pas négociable. Compte tenu des coûts qu'elles vont devoir supporter, la tentation est grande pour les Collectivités de faire valoir en priorité l'article 2 de la LOTI.

Synthèse

Au travers de son article 45, le législateur crée une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cela suppose :

- ↪ une obligation d'organiser l'accessibilité tout au long de la chaîne de déplacement comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.
- ↪ une obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (12 février 2005 au Journal Officiel).
- ↪ une obligation d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi. Ce schéma définit les modalités d'accessibilité, leur programmation et la création éventuelle, en cas d'impossibilité technique avérée, d'un système de transport de substitution dont le coût supporté par l'utilisateur ne doit pas excéder celui du transport public existant.

Dans ce contexte, pour définir les propositions d'application de la loi les mieux appropriées au département de la Nièvre, l'étape incontournable consiste à établir le potentiel d'accessibilité du réseau existant.

III. Diagnostic départemental

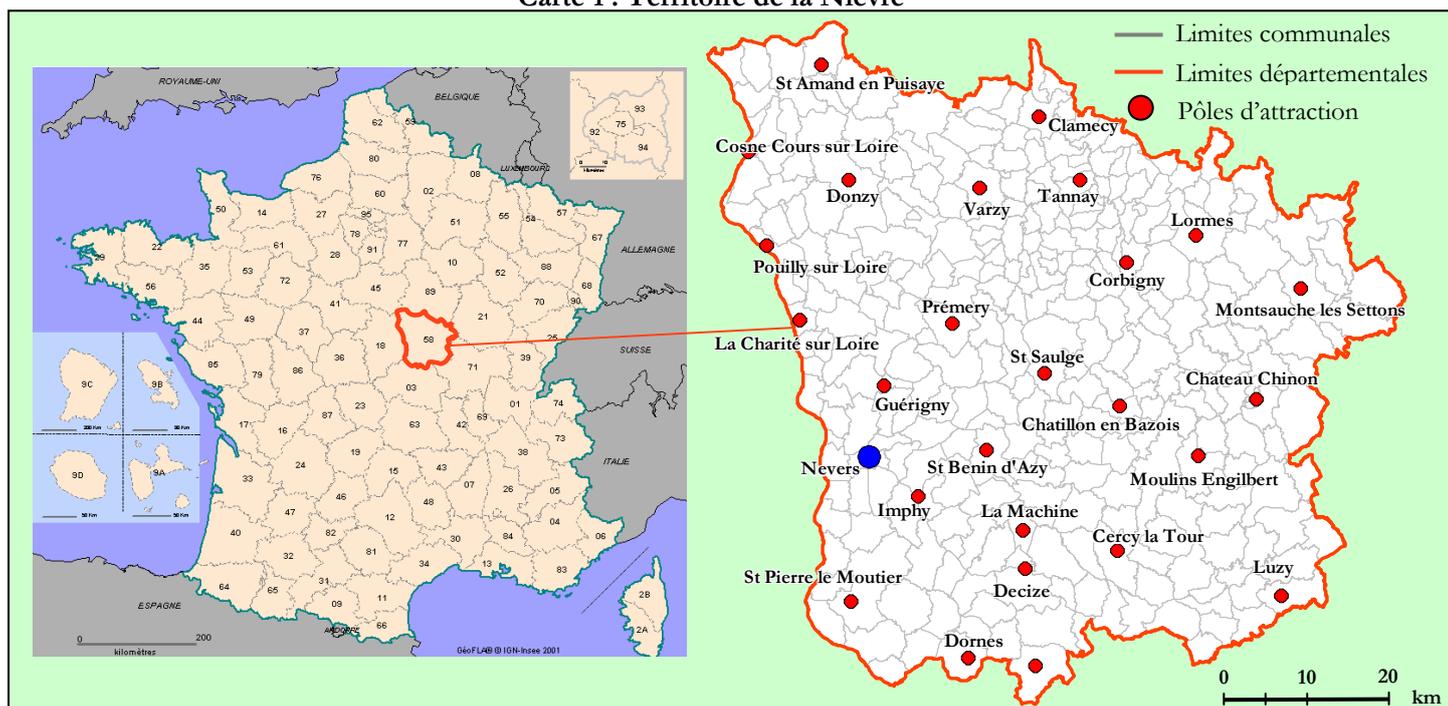
Ce diagnostic comporte en liminaire une étude des caractéristiques démographiques de la Nièvre et des habitudes de déplacement de ses habitants. Ensuite, le réseau départemental actuel sera analysé de manière à en extraire les leviers de sa mise en accessibilité complète.

III.1. Caractéristiques socio-économiques de la Nièvre

III.1.1. Le territoire et sa population

La Nièvre est un département de la région Bourgogne qui se caractérise par une alternance d'espaces urbains et de territoires ruraux. Il est délimité sur son flan ouest par la Loire, coupure naturelle contraignante en termes de déplacements. La Nièvre compte 5 pays, 32 cantons, 28 communautés de communes et 312 communes.

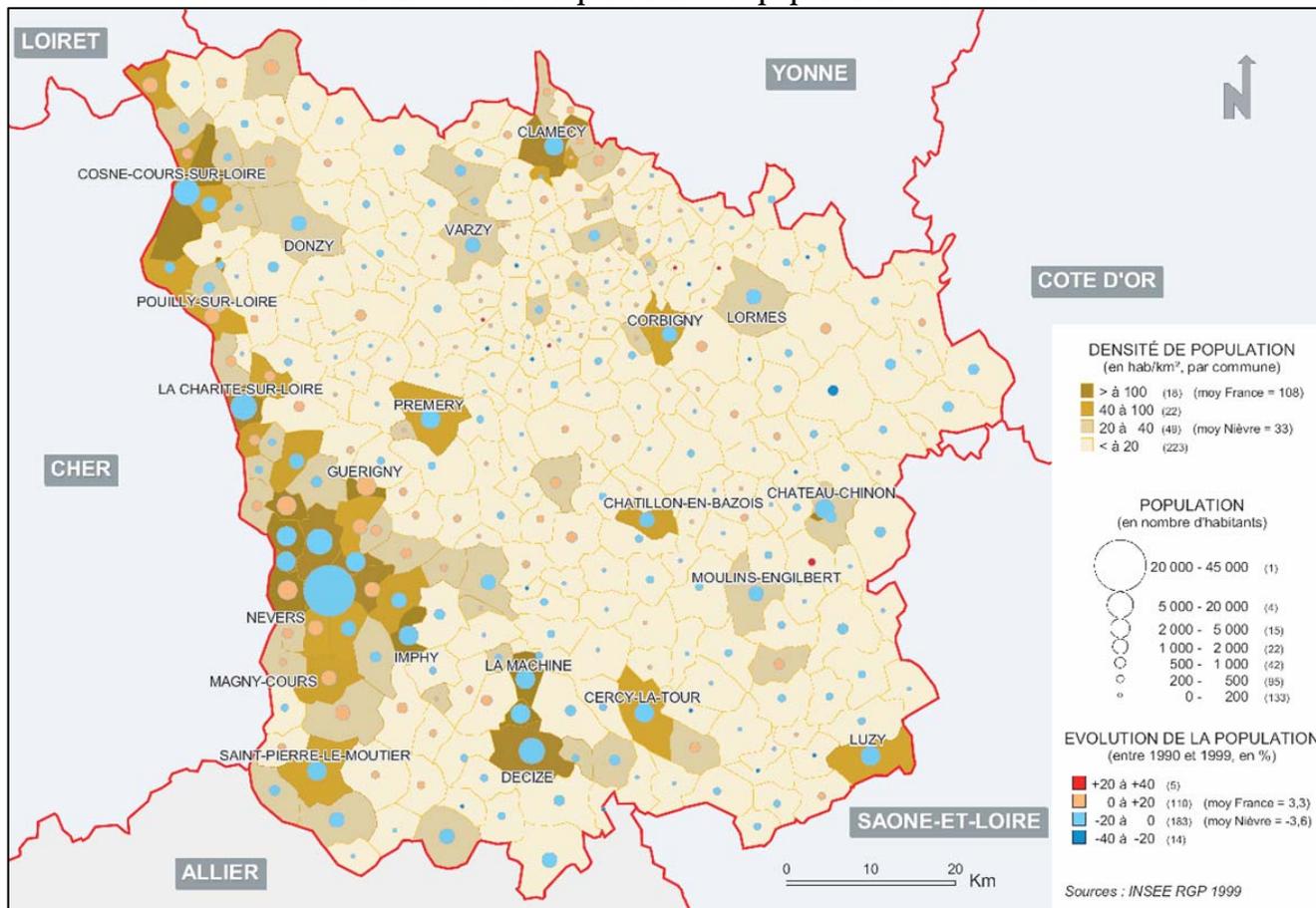
Carte 1 : Territoire de la Nièvre



Source : données INSEE. Illustration Mapinfo.

Le territoire de la Nièvre s'étend sur 6 800 km². Avec 33 hab./km², la densité de population de la Nièvre atteint le tiers de la densité nationale (110 hab./km²) et est la plus faible de la région (51 hab./km²). Ce critère permet d'illustrer le caractère rural du département. La carte 2 donne la répartition de la population sur le territoire.

Carte 2 : Evolution et répartition de la population de la Nièvre



Sources : données INSEE RGP 1999. Illustration cabinet ISIS.

La Nièvre compte 225 000 habitants au 1^{er} janvier 2006. La répartition de la population est très inégale. La carte 2 illustre cet important déséquilibre entre l'est et l'extrême ouest du département où la population se concentre autour des 2 principaux pôles urbains (Nevers et Cosne Cours sur Loire).

Entre 2000 et 2001, le solde migratoire est légèrement positif (globalement équilibré) mais pas assez pour compenser un solde naturel négatif et enrayer une baisse démographique amorcée depuis plus de 20 ans (-3,5% entre 1990 et 1999 d'après les données INSEE du RGP de 1999). De plus, les données d'évolution de la population mettent en évidence un phénomène de périurbanisation, tendance que l'on retrouve sur le territoire nationale.

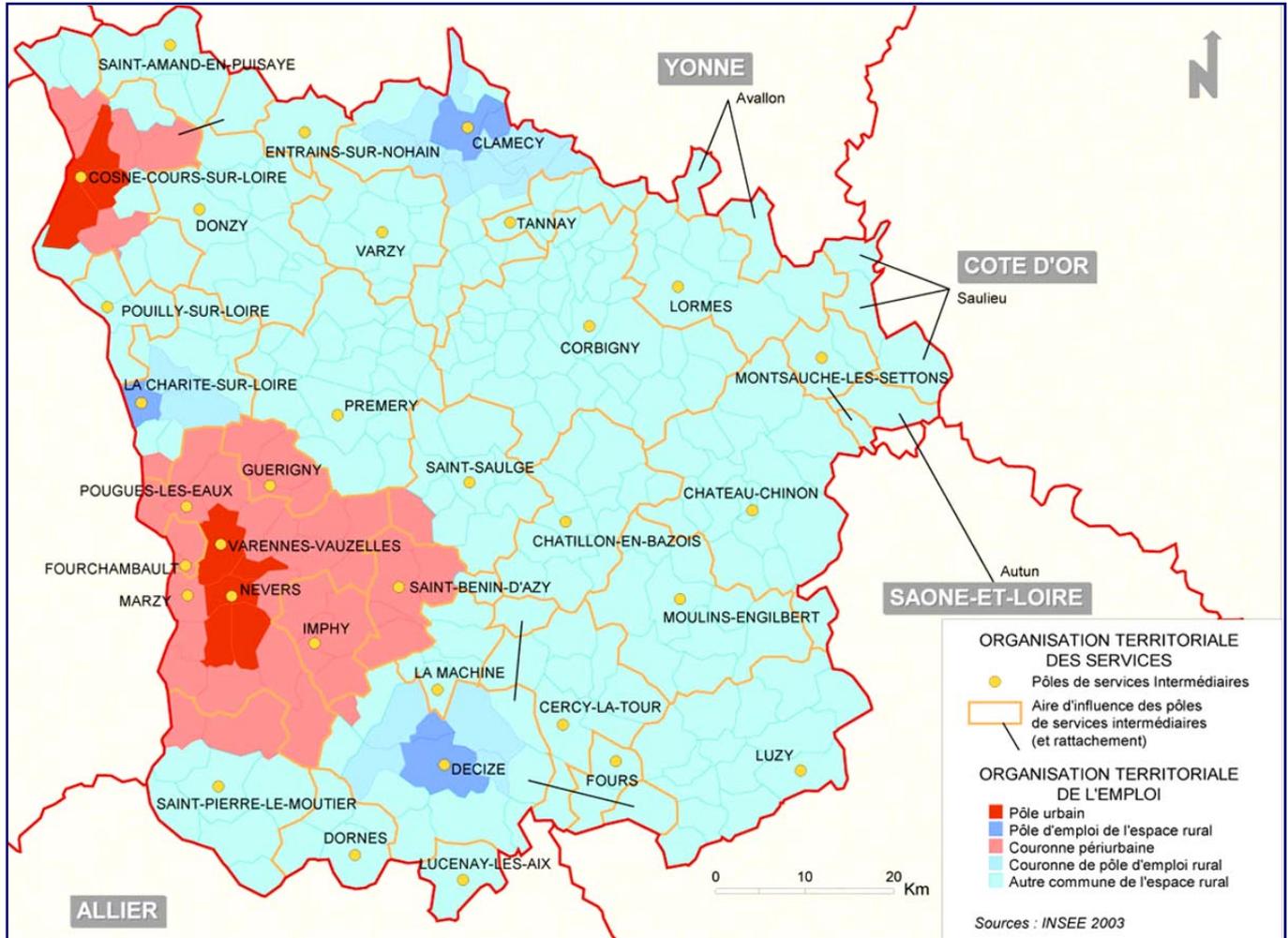
III.1.2. Les déplacements

III.1.2.1. Les territoires vécus

La notion de territoire vécu est identifiée par l'INSEE sur la base des déplacements quotidiens domicile/travail (migrations pendulaires) et de la zone d'attraction des services

collectifs (commerces, services financiers ou juridiques, services locaux de l'Etat, certaines professions de santé), des équipements et des commerces structurants et rend bien compte des comportements des habitants. Pour la Nièvre, la carte des territoires vécus est la suivante :

Carte 3 : Territoires vécus de la Nièvre : organisation territoriale de l'emploi et des services



Source : données INSEE 2003, illustration cabinet ISIS.

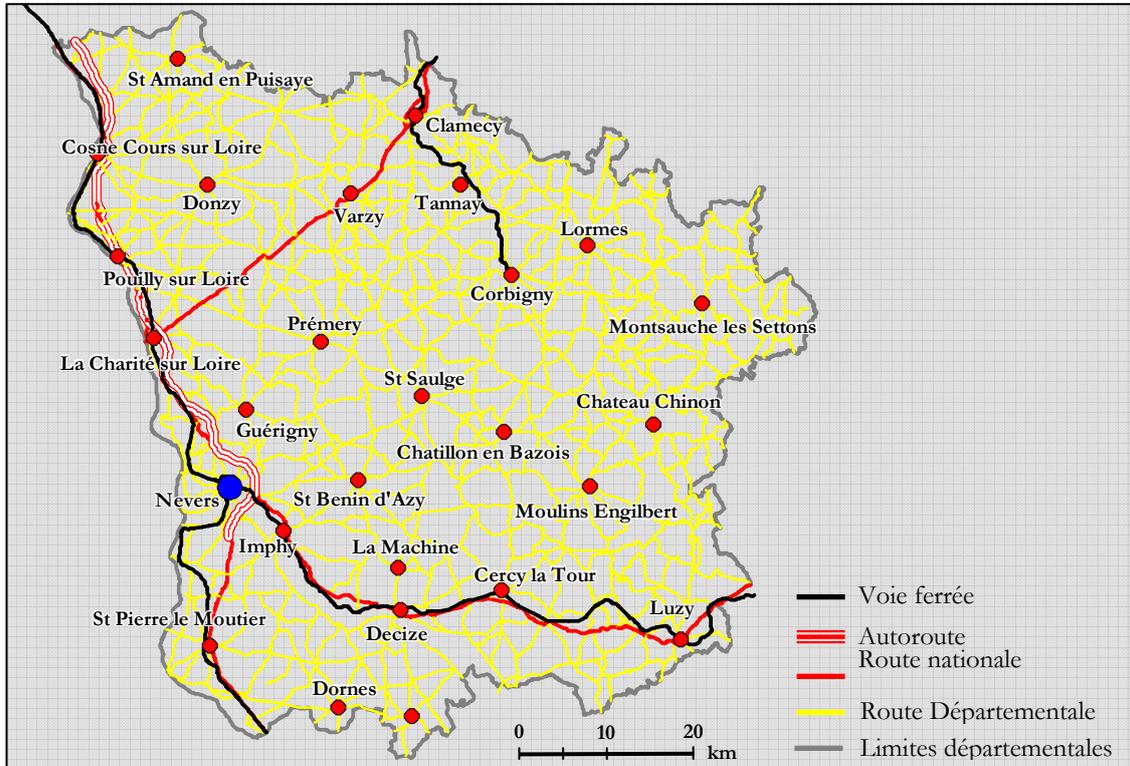
A l'échelle départementale, cette notion de territoire vécu est indispensable pour construire un réseau de transport répondant aux attentes de la population. La représentation de la carte 3 permet de visualiser les étendues des aires d'influence. Une autre représentation, faite par l'INSEE (cf. annexe 4 page 99), met en évidence l'absence totale de lien entre le découpage des cantons, réalisé sur la base de données administratives, et le découpage des territoires vécus.

III.1.2.2. L'infrastructure existante, motorisation des ménages

L'infrastructure ferroviaire est localisée à l'ouest du département avec la ligne Paris – Clermont Ferrand et au sud avec la ligne Nantes – Lyon, ligne non électrifiée entre Bourges et Lyon. Une liaison quotidienne existe également entre Corbigny et Auxerre via Clamecy en

correspondance avec la ligne Paris – Auxerre. Sous la pression d'associations d'habitants, la Région Bourgogne, associée au Département de la Nièvre, a engagé des discussions avec la SNCF pour ré-ouvrir la ligne Nevers – Clamecy aujourd'hui empruntée exclusivement par le fret.

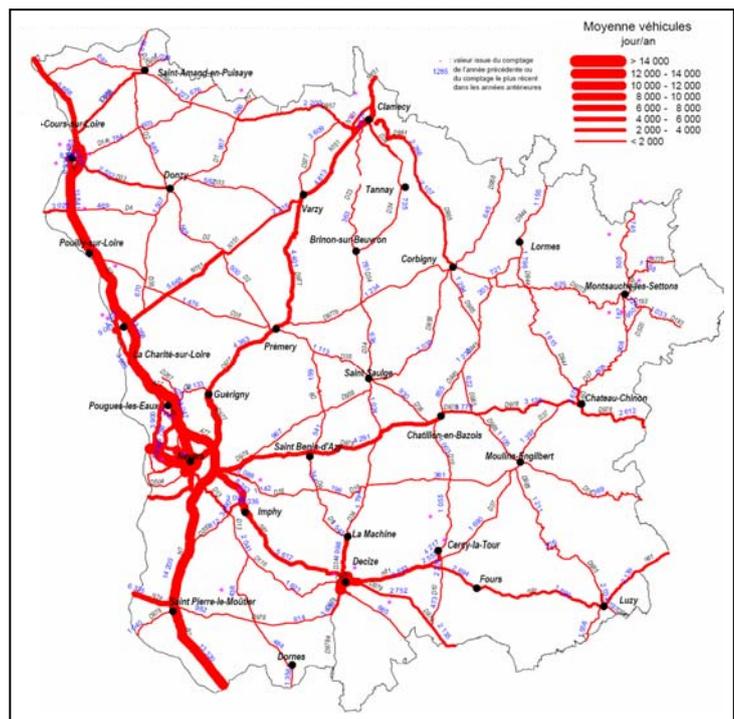
Carte 4 : Réseau routier et ferroviaire de la Nièvre



Source : illustration Mapinfo

Carte 5 : Trafic routier 2005 dans la Nièvre

L'infrastructure routière est aussi à l'image du déséquilibre territorial : l'autoroute A77, sur le tracé ou en parallèle de l'ex RN7, relie les principaux pôles urbains (Nevers, Cosne Cours sur Loire) à Paris. Elle est donc située sur l'extrême ouest de la Nièvre. Les routes secondaires, en majorité départementale (seules 2 routes nationales, dont la RN7 au sud de Nevers, traversent le département), permettent d'assurer les liaisons avec les principales villes du département. Pour donner un indicateur du potentiel de mobilité, il faut en moyenne 1 heure pour parcourir 60 km

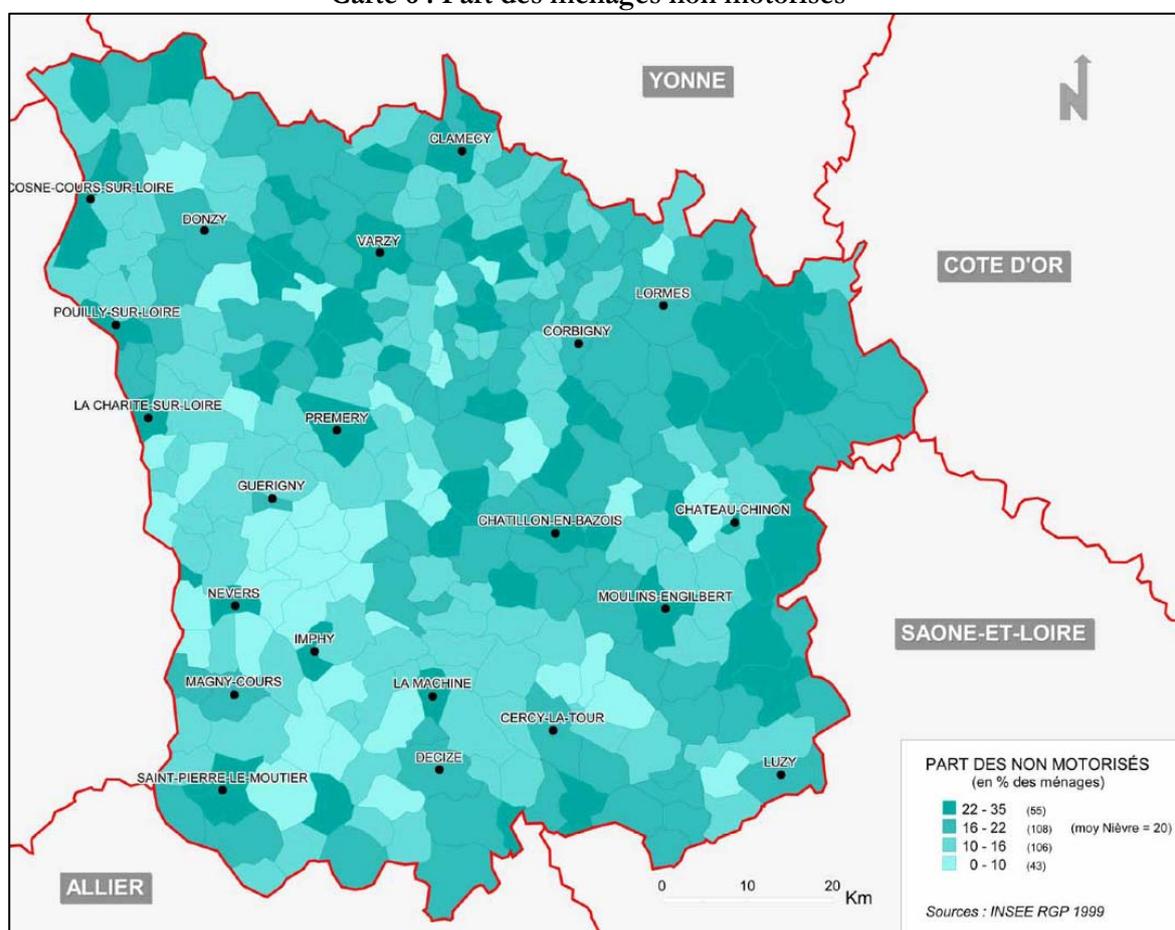


Source : Direction Départementale de l'Équipement de la Nièvre

sur l'ensemble du département.

La répartition sur le territoire de la part des ménages non motorisés (voir carte 6 ci dessous) permet de faire un parallèle entre la carte de répartition des personnes de plus de 65 ans et celle des infrastructures routières. En effet, les zones à fort taux de ménages non motorisés correspondent à celles des personnes de plus de 65 ans et pour lesquelles les routes principales sont éloignées. Ce taux de non-motorisation des ménages étant un critère important de dépendance envers les transports en commun, il serait judicieux de faire coïncider ces zones avec un réseau de transport collectif (TC) développé. Cependant, les taux les plus élevés de ménages non motorisés se concentrent dans le nord du parc régional du Morvan (nord-est de la Nièvre), zone de montagne difficilement praticable en hiver pour les automobiles mais aussi pour les autocars.

Carte 6 : Part des ménages non motorisés



Source : données INSEE – Recensement de la population 1999 – Illustration cabinet ISIS

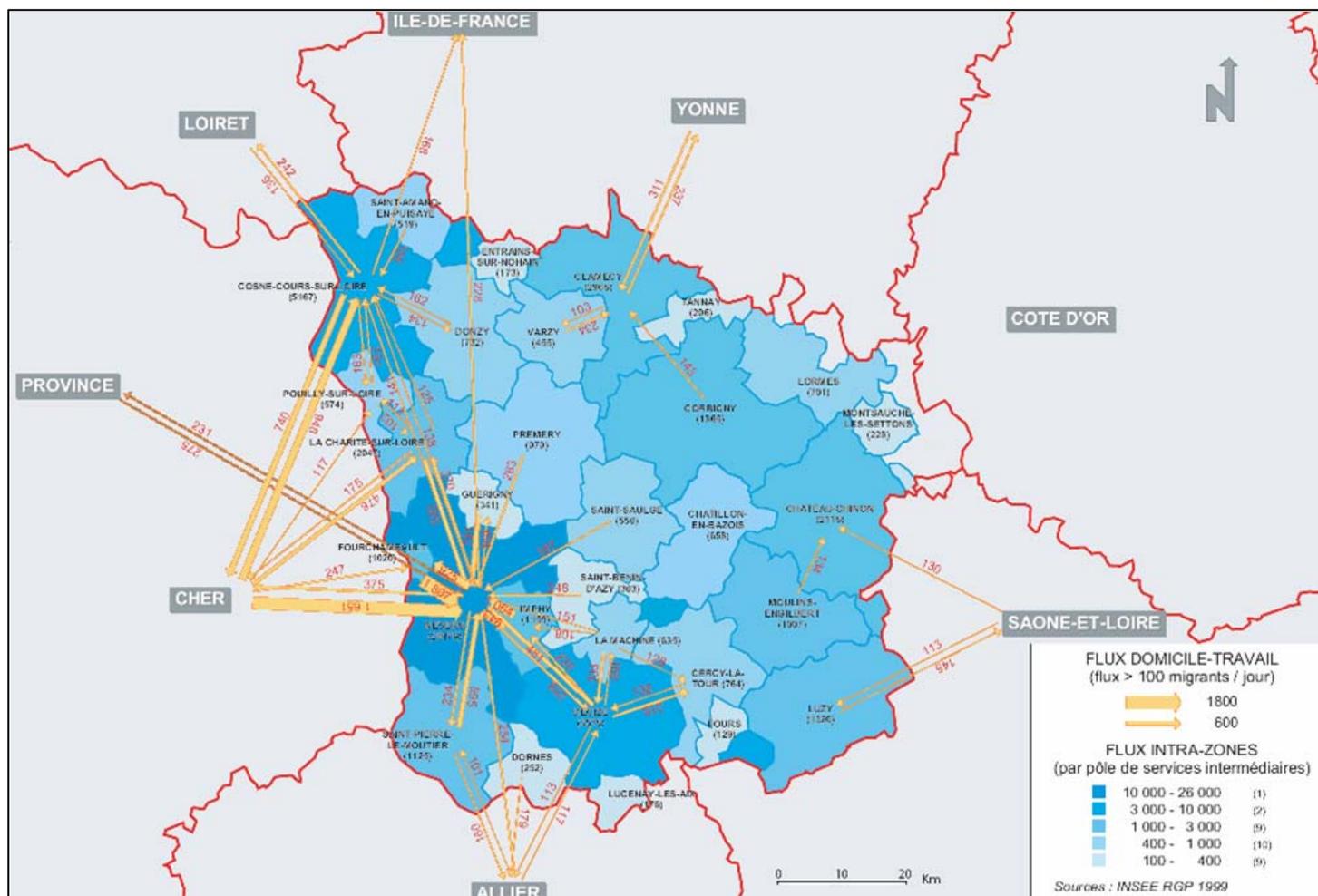
Il n'y a donc pas de répartition homogène des ménages non motorisés dans le département. Malgré tout, le taux global reste proche du taux observé en France métropolitaine (20%). Le taux de motorisation des ménages est plutôt élevé en zone périurbaine. La zone d'attraction de Nevers est la meilleure illustration de ce phénomène.

III.1.2.3. Les flux de déplacements dans la Nièvre

Le fichier Mobilités de l'INSEE issu des données du recensement de 1999 permet la visualisation des flux domicile – travail en Nièvre et dans ses divers territoires vécus (voir carte 7 ci dessous).

D'une manière générale, les pôles d'emplois principaux (Nevers, Cosne Cours sur Loire, Clamecy, Decize) captent non seulement une majorité des habitants des communes situées dans le territoire vécu correspondant (zone en bleu foncé autour des pôles d'emplois) mais également une majorité des habitants des communes limitrophes (zone en bleu clair en « première couronne »). Ce phénomène est particulièrement visible dans les cas de Nevers et de Cosne qui sont les pôles d'emplois majeurs du département.

Carte 7 : Les principaux flux migratoires



Source : données INSEE RGP 1999 – Illustrations cabinet ISIS.

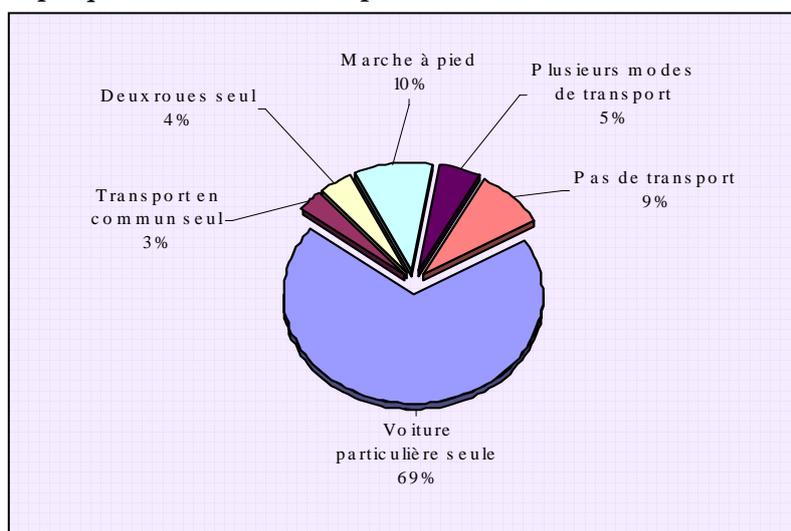
A l'ouest du département, les territoires vécus éloignés de ces pôles principaux, mais également à distance des pôles des autres départements, ont développé une certaine

« autonomie » de fonctionnement qui explique à la fois la faiblesse des flux externes et le niveau relativement élevé des flux internes.

Les principaux flux sont concentrés le long de la vallée de la Loire qui bénéficie encore aujourd'hui des activités industrielles développées au cours du 19^{ème} siècle, mais en déclin depuis plusieurs décennies.

Les données INSEE issues du recensement de 1999 permettent de mettre en évidence les modes de transport utilisés dans les flux domicile – travail (cf. graphique 4 ci dessous). La part des transports en commun est ici parfaitement marginale et se situe au niveau de l'usage des « deux roues ». Cette fréquentation est bien inférieure à la moyenne nationale (environ 10% d'après l'INSEE). Sur la région Bourgogne (environ 4%), seul le département de la Côte d'Or atteint une fréquentation significative (7,5%), les autres départements étant approximativement aux même taux.

Graphique 4 : Modes de transport domicile – travail dans la Nièvre



Source : données INSEE – RGP 1999

III.1.3. Les personnes à mobilité réduite

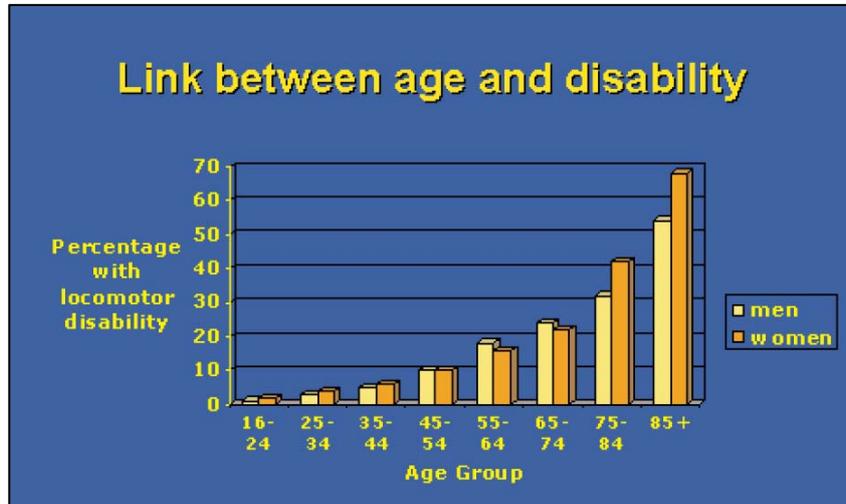
III.1.3.1. PMR : données statistiques générales

Selon la CEMT, on dénombre actuellement en Europe environ 22 % de personnes à mobilité réduite, 8% sont des personnes handicapées au sens strict du terme, les 14% restants étant composés de personnes âgées, de femmes enceintes, de personnes accompagnées d'enfants en bas âge ...

Les personnes âgées sont la population la plus représentée parmi les PMR. Ainsi, pour connaître l'évolution de la part des PMR dans la population européenne, il est nécessaire d'établir

une corrélation entre l'âge et le handicap.

Graphique 5 : Lien entre âge et handicap



Source : COST 349

Le graphique précédent donne une idée de la répartition des personnes âgées parmi la population des personnes à mobilité réduite. Ainsi, la part des PMR par tranche d'âge augmente de manière exponentielle pour dépasser 50% après 85 ans. La tendance homme – femme s'inverse à partir de 75 ans du fait d'une espérance de vie plus élevée.

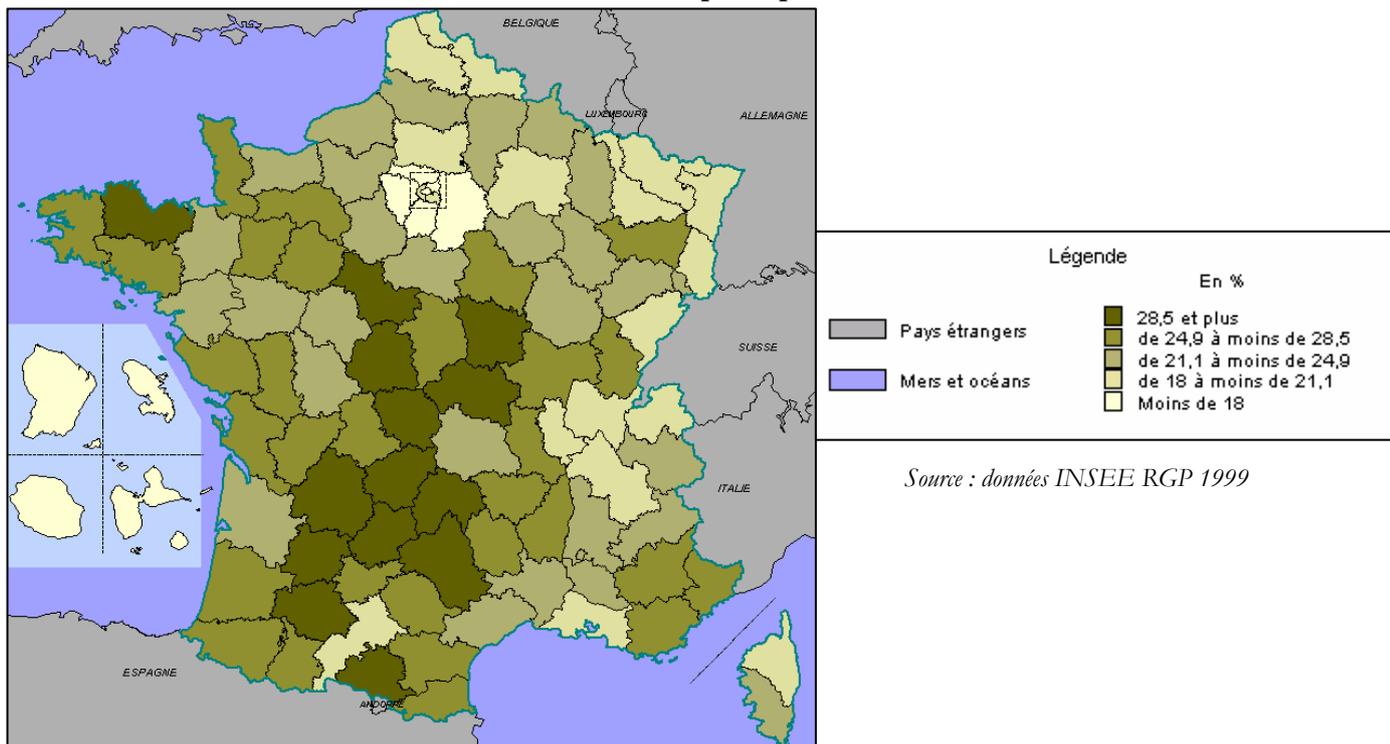
L'âge moyen de la population augmente de manière significative malgré une légère augmentation du taux de naissance. La part des personnes âgées dans la population européenne (personnes de plus de 65 ans) atteignait 14% en 2003, elle sera de 21% en 2010 et approchera les 30% en 2020 (source COST 349).

Si on estime que les personnes souffrant d'une certaine forme de handicap représentent jusqu'à 20% de la population (personnes ayant des difficultés à marcher, souffrant d'une déficience auditive et/ou visuelle) et compte tenu de la part de la population âgée évoquée précédemment, un double comptage de données permet d'estimer la part de la population de personnes handicapées ou âgées ou les deux à environ 35% de la population de l'Europe en 2020 (source COST 349).

III.1.3.2. Les personnes âgées en Nièvre

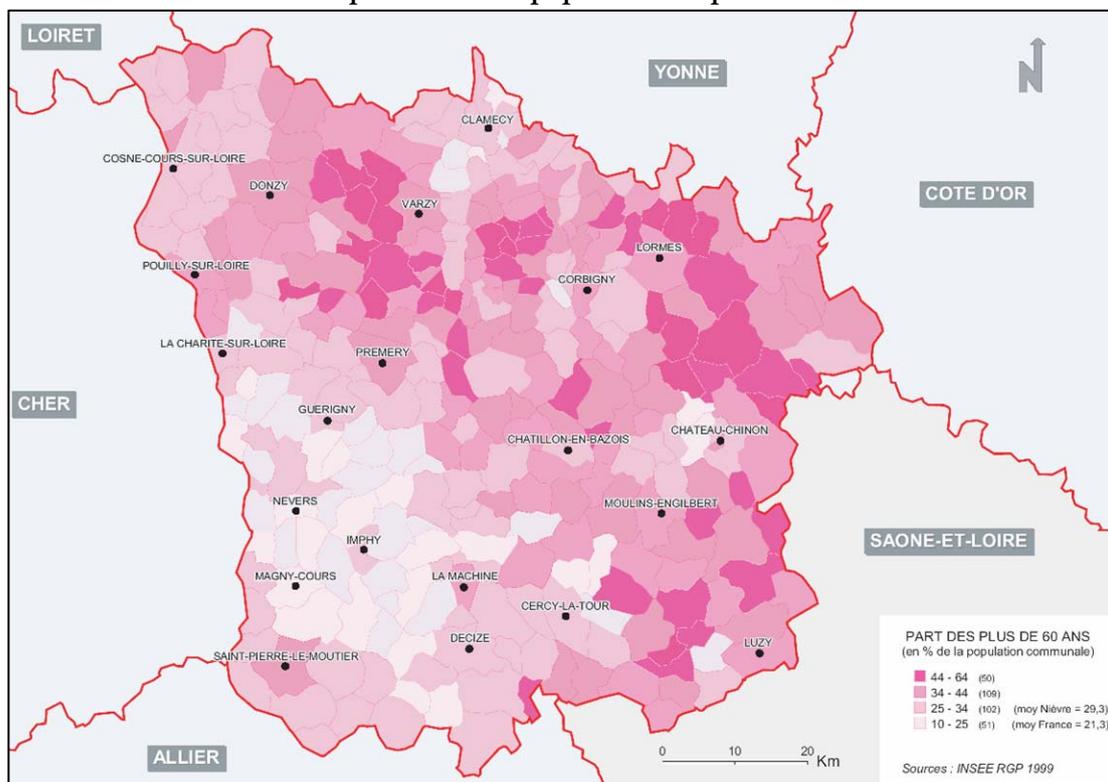
La Nièvre a une population globalement vieillissante, l'âge médian est passé de 39 à 43 ans entre les deux derniers recensements de 1990 et 1999 (cet âge médian est à 39 ans en 1999 pour la France métropolitaine). Les proportions de retraités les plus élevées se situent dans les départements situés au centre de la France (cf. carte 8 page 39). La Nièvre est le département bourguignon dont la part de retraités est la plus élevée.

Carte 8 : Part des retraités par département



En revanche, en valeur absolue, du fait de la répartition de la densité de la population précédemment évoquée, il n'est pas incohérent de trouver une population de 65 ans et plus, plus nombreuses dans l'ouest du Département (cf. carte ci dessous).

Carte 9 : Répartition de la population de plus de 60 ans

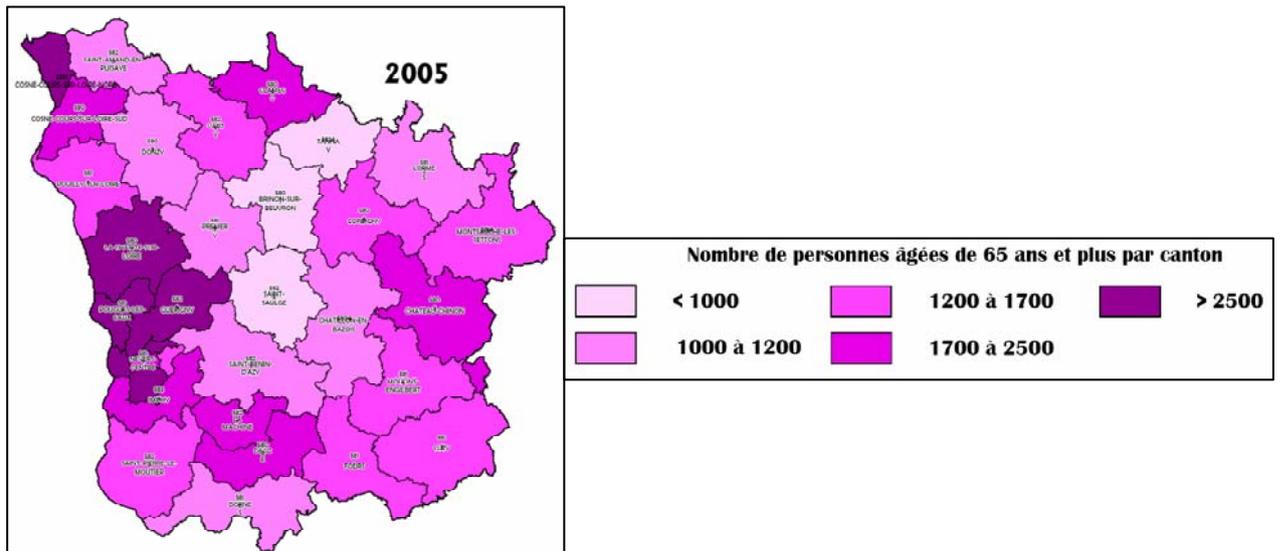


Sources : données INSEE RGP 1999. Illustration cabinet ISIS

Selon le schéma gérontologique de la Nièvre édité par la Direction de la Solidarité du Conseil Général, à terme, la concentration de la population âgée se fera sur le long de la vallée de la Loire, principalement sur l'agglomération neversoise. Selon des projections INSEE, la population de la Nièvre passerait sous la barre des 200 000 habitants d'ici 2030.

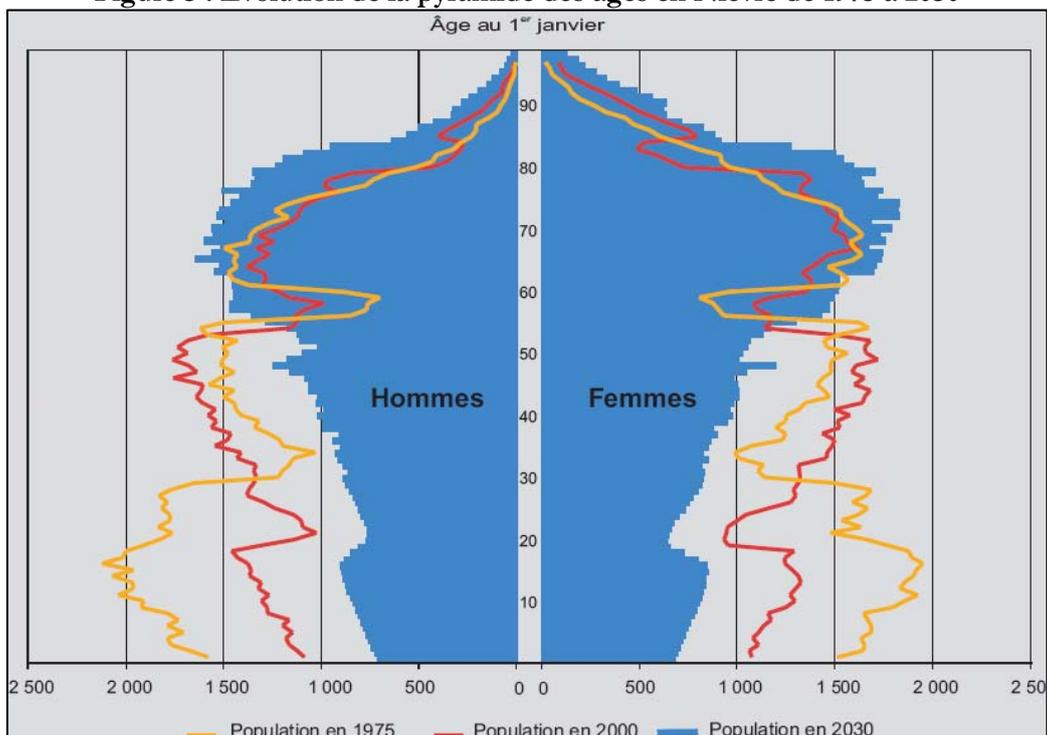
La part des personnes âgées de plus de 60 ans atteindrait près de 44% contre 19% recensés en 1999, phénomène essentiellement dû à l'arrivée à l'âge de la retraite de toutes les générations à forte natalité de l'après guerre (voir pyramide des âges en figure 3).

Carte 10 : Répartition, en valeur absolue, de la population de plus de 65 ans en 2005.



Source : schéma gérontologique de la Nièvre 2003-2007

Figure 3 : Evolution de la pyramide des âges en Nièvre de 1975 à 2030



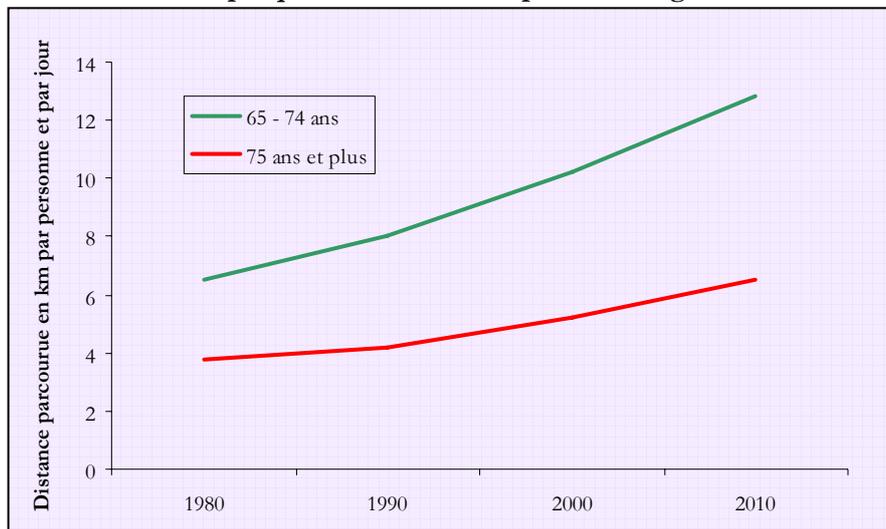
Source : INSEE Bourgogne Dimension n°90, février 2002

Ainsi, en France et dans la Nièvre en particulier, la prise en compte de la problématique de mobilité et donc d'accessibilité de la chaîne de déplacement aux PMR, dont une large part est représentée par les personnes âgées, revêt un caractère indispensable.

III.1.3.3. Le déplacement des personnes âgées

Selon la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), dans les prochaines décennies, les personnes âgées seront progressivement et en moyenne en meilleure santé et plus indépendantes au moment de leur retraite que par le passé. Avec des niveaux d'éducation et des revenus plus élevés, elles seront aussi plus actives, les questions de mobilité et d'accessibilité prendront alors une importance croissante. Le graphique ci dessous illustre cette tendance par classe d'âge :

Graphique 6 : Mobilité des personnes âgées



Source : CERTU, *La mobilité des personnes âgées – Analyse des enquêtes ménages déplacements*, 2001

Les générations arrivant à la retraite en 2010 sont issues du baby-boom et de l'essor automobile. Elles sont donc captives de la voiture, plus que des transports collectifs. Néanmoins, d'après le Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et d'Urbanisme (CERTU : dossier « *La mobilité des personnes âgées – Analyse des enquêtes ménages déplacements* »), il semble que les personnes âgées de plus de 50 ans sont susceptibles de changer pour le transport collectif urbain à condition que des incitations soient mises en place. Les personnes âgées aspirent à une meilleure ambiance, à une plus grande sécurité, une meilleure adéquation à leurs trajets et une prise en charge aussi complète que possible.

Ainsi, la part des personnes âgées va petit à petit passer d'une part minoritaire à celle d'un groupe majeur. Ils ne seront plus ainsi les exceptions mais le groupe de référence en ce qui concerne le comportement dans la circulation.

III.2. Les transports en commun dans la Nièvre

Ce chapitre passe en revue tous les types de transport organisés par le Conseil Général de la Nièvre. Le transport de voyageur est analysé selon un point de vue général, le but de ce chapitre étant de se focaliser sur le diagnostic du réseau du point de vue des personnes à mobilité réduite y compris le matériel roulant et les points d'arrêt. Le détail de l'analyse du réseau ligne par ligne se trouve néanmoins en annexe 6 (cf. page 101). Ce chapitre aborde également succinctement les travaux engagés par le bureau d'études ISIS dans le cadre de la mise à jour du schéma départemental des transports.

III.2.1. Le transport scolaire

La présentation du Conseil Général a montré la place dominante du transport scolaire notamment du point de vue du montant des dépenses s'y rapportant (cf. paragraphe I.3.2. page 15)

Les élèves handicapés constituent les seuls PMR. Ces élèves sont scolarisés soit dans des établissements spécialisés pour lesquels le transport est pris en charge par l'Etat, soit dans des établissements classiques, le transport des élèves étant alors à la charge du Département. Pour l'année scolaire 2006 – 2007, le Conseil Général assure le transport d'environ 60 élèves handicapés selon l'organisation suivante :

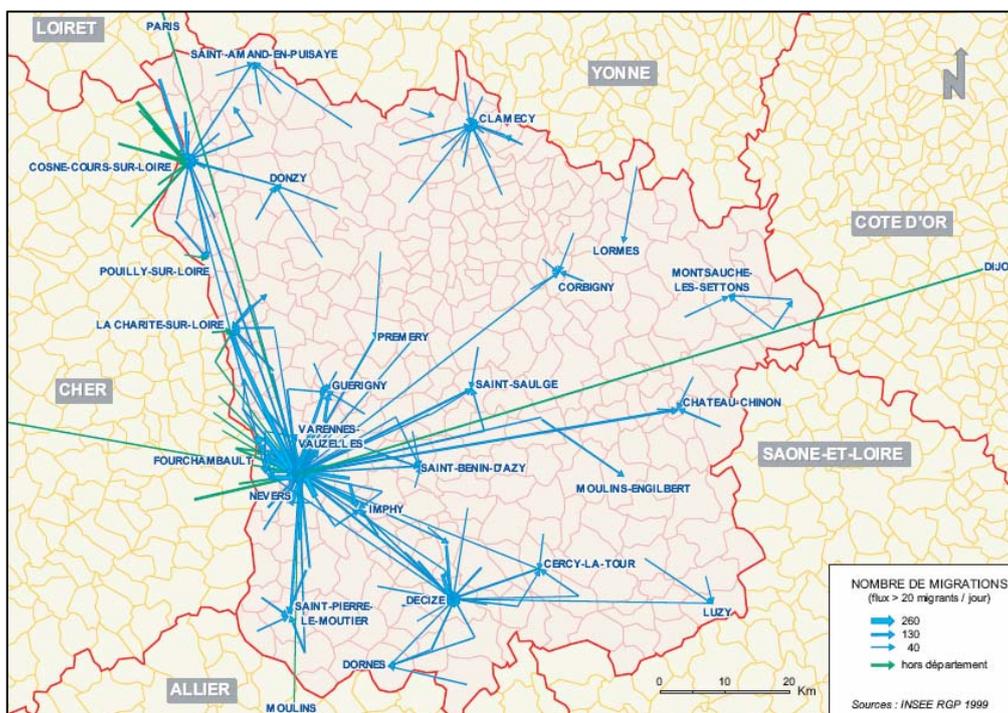
- ↳ 10 élèves environ pris en charge par le transport scolaire classique, leur handicap ne justifiant pas la mise à disposition d'un transport spécifique.
- ↳ 10 élèves environ pris en charge par leurs parents dont les frais sont pris en charge par le Conseil Général selon un forfait kilométrique (0,24 €/km).
- ↳ 40 élèves environ pris en charge par un transport spécifique selon 9 circuits différents définis en fonction de l'établissement de destination et du lieu de domicile des élèves.

Ces circuits spécifiques n'ont donc rien de commun avec les circuits scolaires classiques. Les contrats passés avec les exploitants sont des marchés à procédures adaptées, le montant estimé des besoins étant inférieur au seuil prévu par la loi (230 000 € HT). Ces marchés sont passés après une mise en concurrence précédée d'une publicité préalable et sont renouvelés tous les ans. En effet, le nombre d'élèves handicapés étant susceptible d'évoluer chaque année scolaire, les circuits spécifiques sont à adapter selon cette même périodicité.

Le réseau de transport scolaire « classique » compte 390 circuits desservant l'ensemble des établissements du département en dehors des écoles primaires et maternelles de la communauté d'agglomération de Nevers (ADN). Tous les élèves ne transitent pas par ces circuits puisque sur les 11 229 élèves inscrits en 2005, 1 601 élèves étaient affectés sur les lignes régulières.

Les données INSEE (RGP 1999) permettent d'illustrer les flux domicile – école sur tout le territoire départemental (cf. carte 11 ci dessous).

Carte 11 : Flux domicile – études dans la Nièvre



Source : données INSEE RGP 1999 – Illustration cabinet ISIS

Les élèves ne sont pas comptés à leur montée dans le car ce qui explique l'absence de données concernant la fréquentation réelle. C'est le nombre d'inscrits qui détermine la capacité des cars mis à disposition. Le nombre de kilomètres parcourus par les cars scolaires (près de 4 millions par an) dépasse largement celui des cars de voyageurs (environ 1,3 millions en 2005).

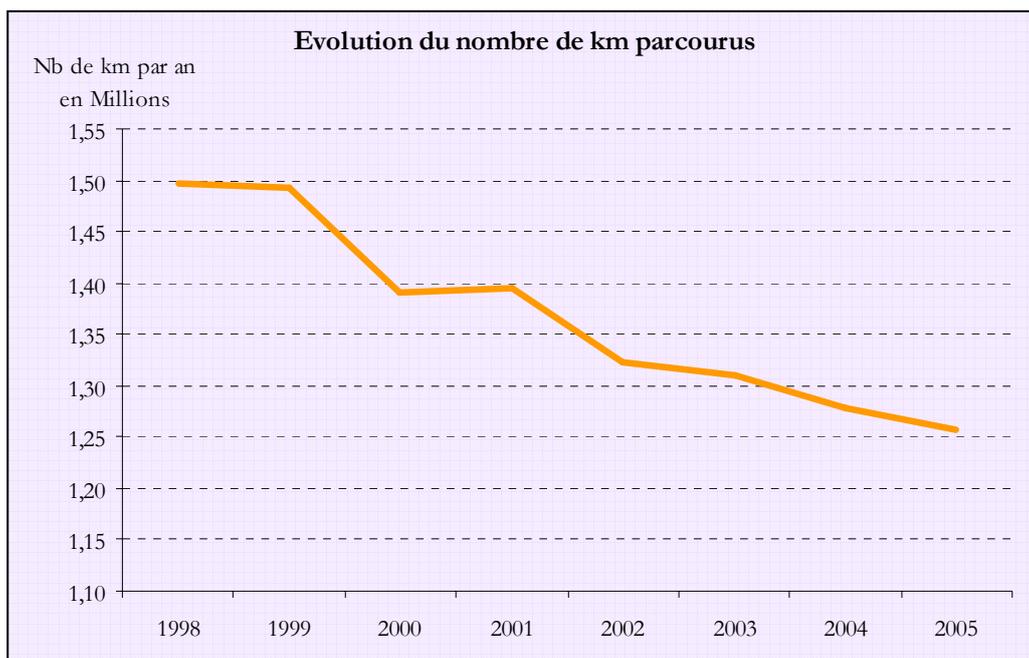
La loi du 11 février 2005 ne fait pas de distinction scolaires / voyageurs commerciaux pour la mise en accessibilité du réseau. Aussi, toujours selon ce principe de non-discrimination, les solutions envisagées devront également être exploitables pour les élèves du département.

III.2.2. Le transport de voyageurs

III.2.2.1. L'offre

En liminaire à toute étude concernant l'exercice 2005, le graphique ci dessous donne l'évolution de l'offre en termes de kilomètres parcourus par an depuis 1998.

Graphique 7 : Evolution du kilométrage parcouru par an sur l'ensemble du réseau



Source : données CG 58

Cette offre kilométrique n'a cessé de diminuer au cours des 7 dernières années (-16% entre 1998 et 2005). Ce phénomène est essentiellement dû à la mise en place progressive, depuis 2000, des différents services à la demande qui ont permis, par leur nature, de répondre de manière plus efficace aux besoins de la population. L'usage des véhicules a été optimisé tant dans un objectif économique que dans le cadre d'une prise en compte du développement durable.

Le réseau 2005 de transport de voyageurs est réparti de la manière suivante :

- ↳ 11 lignes régulières ou de structure offrant au moins un aller et retour par jour en période scolaire,
- ↳ 28 lignes d'intérêt local (lignes de marché ou lignes virtuelles¹) offrant des allers – retours non quotidiens vers un pôle d'attraction secondaire ou en correspondance avec une ligne régulière,
- ↳ 14 services à la demande (SAD) activés par téléphone au plus tard la veille du déplacement.

Le tableau et le graphique ci après donnent la répartition par type de ligne du nombre de kilomètres parcourus en 2005.

¹ Une ligne virtuelle est une ligne d'intérêt local dont l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation. C'est un service à la demande pour lequel les usagers ne sont pas pris en charge à leur domicile mais à des points d'arrêt fixes.

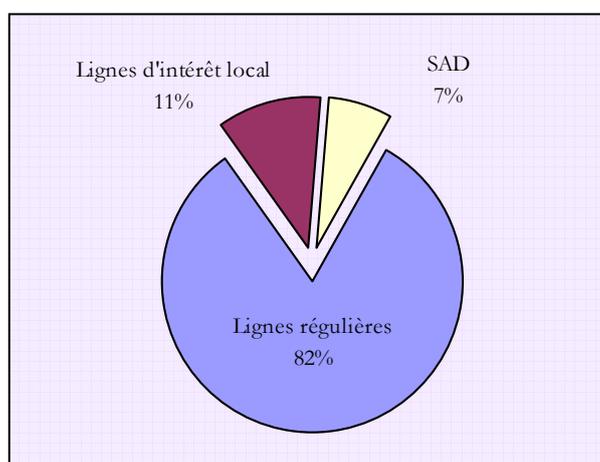
Tableau 2 : Données d'exploitation du transport de voyageurs dans la Nièvre

Données 2005	Lignes de structure	Lignes de marché	SAD	Total
Kilomètres parcourus	1 041 578	145 554	84 017	1 271 149
Coûts d'exploitation	1 635 293 € scolaires + voyageurs	180 291 €	65 428 €	1 881 012 €
Coûts par km	1,57 €/km	1,24 €/km	0,78 €/km	1,48 €/km

Source : Conseil Général de la Nièvre. 2005.

Malgré un nombre de lignes d'intérêt local plus important, les lignes de structures restent majoritaires quels que soient les critères considérés (cf. graphique 8 pour le seul critère des kilomètres parcourus).

Graphique 8 : kilomètres parcourus par type de ligne

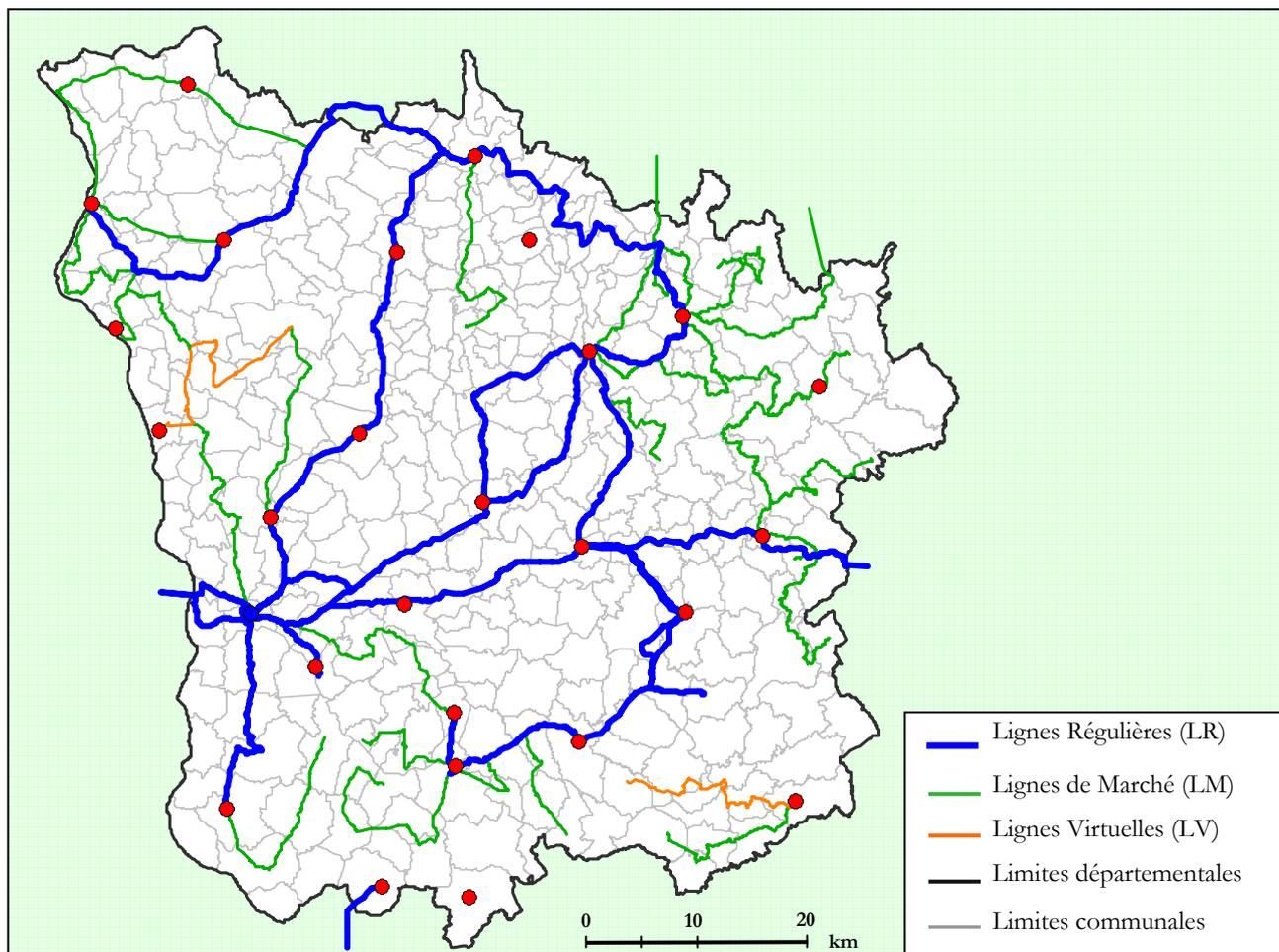


Source : Données du CG 58

- **Les lignes régulières (LR) et les lignes d'intérêt local (LIL)**

Le réseau intègre actuellement 11 LR et 28 LIL. La carte 12 (page suivante) donne une vision du territoire couvert. Par ailleurs, la carte en annexe 5 (cf. page 100) permet d'identifier les lignes régulières par une couleur spécifique.

Carte 12 : Tracé des lignes de structure et des lignes d'intérêt local du réseau nivernais



Source : données CG 58 – Illustration Mapinfo.

Ainsi, près de 60% de la population répartie sur un peu plus de 180 communes est desservie par ces lignes régulières et ces lignes d'intérêt local.

- **Les services à la demande (SAD)**

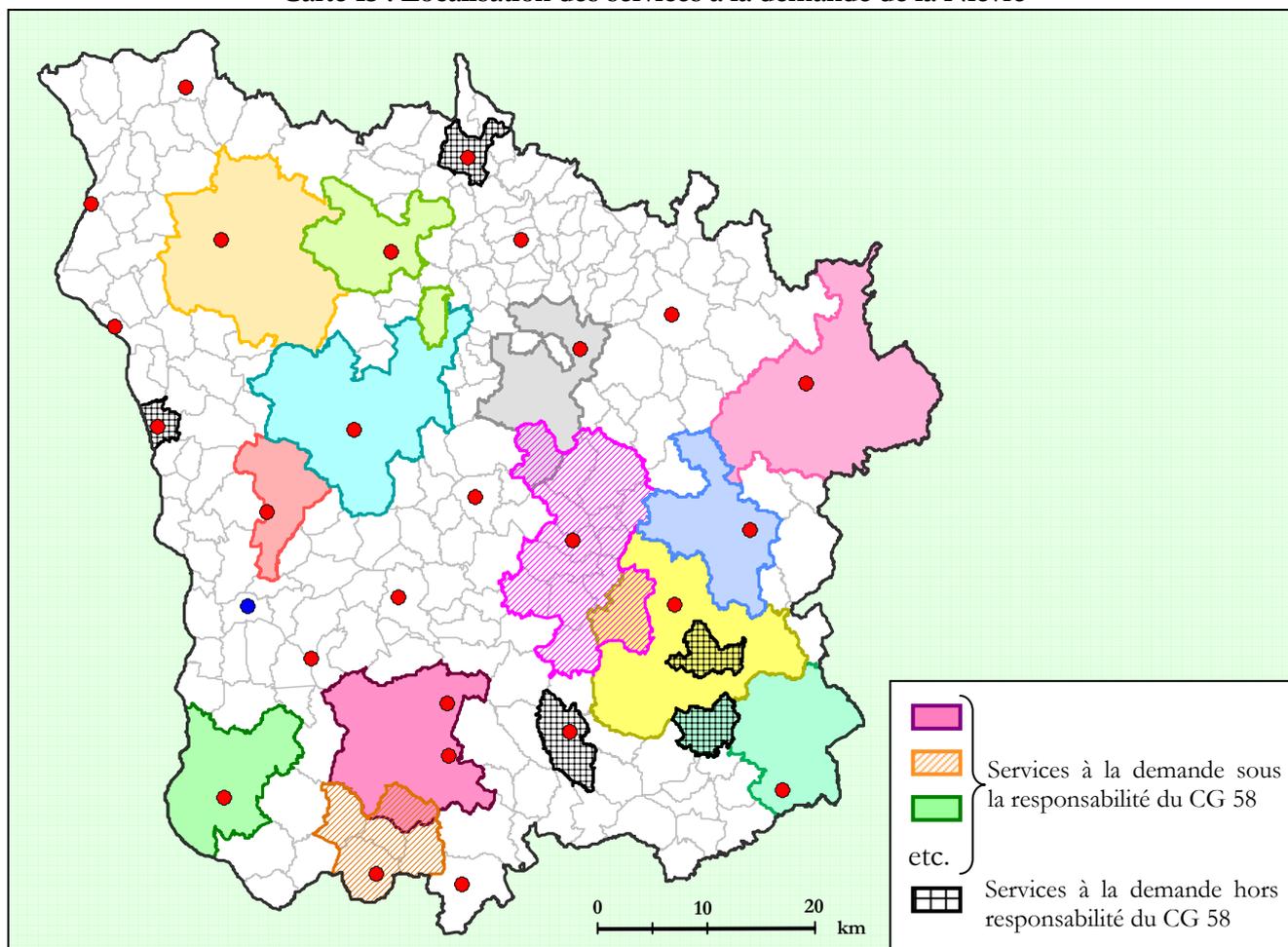
Le Conseil Général de la Nièvre a mis en place 14 services à la demande (SAD). Ces services de « porte à porte » sont particulièrement adaptés aux zones peu denses, en réponse aux besoins des personnes âgées de se déplacer vers les pôles d'attraction secondaires (les jours de marché essentiellement). La carte 13 page suivante donne la position des SAD ainsi que le territoire couvert.

Les SAD offrent la possibilité de se rendre vers les services du pôle d'attraction (gare, administration, ...), à horaires fixes, à condition de réserver au plus tard la veille du déplacement.

Tous les services à la demande sont effectués en délégation de service public par des transporteurs ou des taxis. La gestion de ces services est déléguée à 80% auprès de syndicats intercommunaux, le reste étant géré par des communautés de communes et/ou communes. Ces

AO de second rang sont chargées de recevoir les appels et d'organiser le circuit de ramassage avec l'exploitant.

Carte 13 : Localisation des services à la demande de la Nièvre



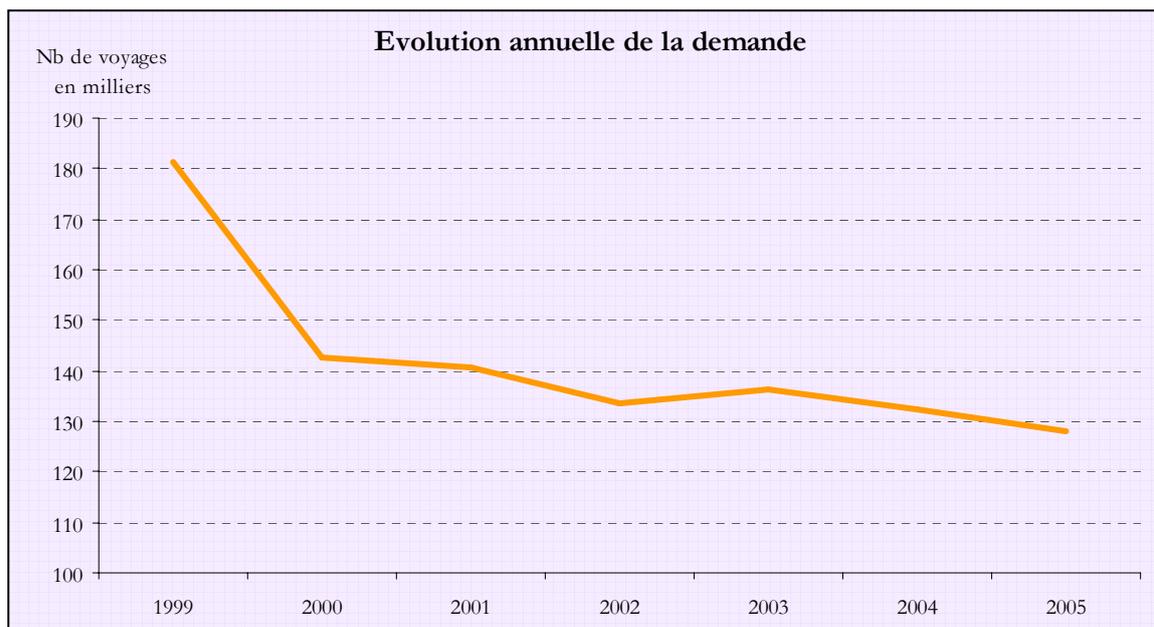
Source : données CG 58 – Illustration Mapinfo

Les exploitants reçoivent des subventions de la part du Conseil Général sous la forme d'une indemnité kilométrique (0,24 €/km). Ces services de proximité sont exploités sans aucun apport financier de la part des communes qui en bénéficient.

III.2.2.2. La demande

En se focalisant sur le comportement des usagers commerciaux (autres que scolaires dont l'usage des transports collectifs est difficilement quantifiable en l'absence de moyen de comptage du type vente de billets), on constate que le nombre annuel de voyages ne cesse de diminuer depuis 1999 (-10% sur les 5 dernières années). Le graphique 9 ci après illustre cette évolution.

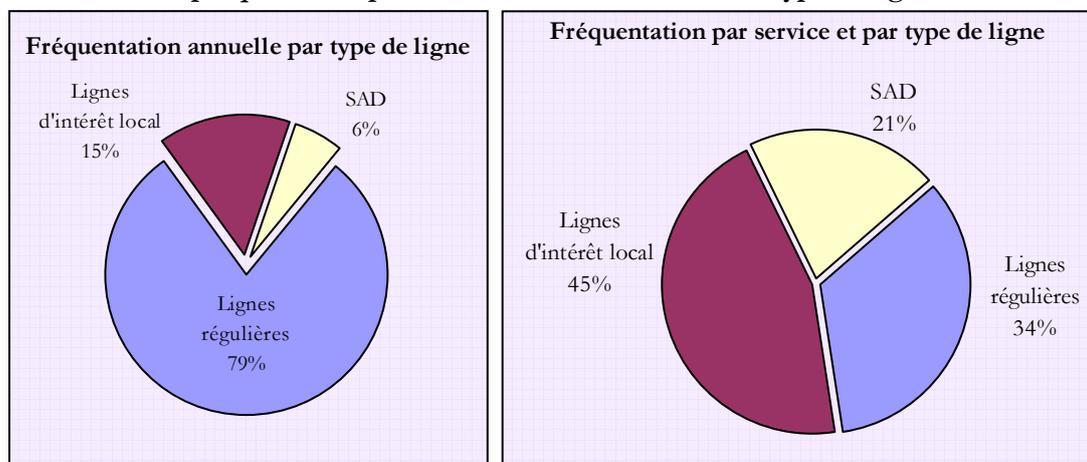
Graphique 9 : Evolution de la demande



Source : données CG 58

En 2005, la demande a représenté un total de 128 202 voyages répartis selon le graphique suivant :

Graphique 10 : Répartition de la demande selon le type de ligne



Source : données CG 58

La fréquentation par type de ligne est nettement plus élevée pour les lignes régulières que pour les autres types de ligne. Cet écart s'explique aisément par une forte fréquence et par des parcours reliant les pôles d'attraction majeurs du département.

Le graphique précédent donne également le taux de remplissage moyen (ou fréquentation par service) par type de ligne. Ainsi, les lignes d'intérêt local bénéficient d'une clientèle captive. Compte tenu de leur niveau de service (porte à porte), les SAD devraient obtenir des résultats équivalents. Cependant, ces services à la demande souffrent d'un manque de communication

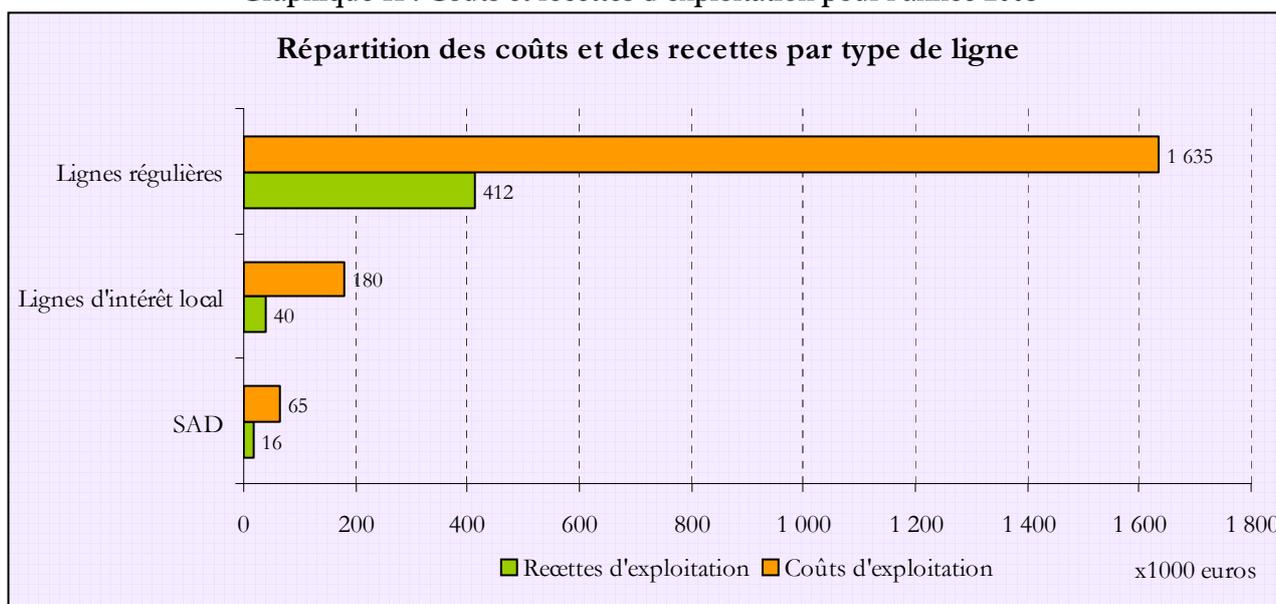
auprès des usagers qui hésitent à l'utiliser ou tout simplement qui ne connaissent pas les services mis à leur disposition.

III.2.2.3. Les coûts et les recettes d'exploitation

Les recettes sont issues de la vente de billets mais aussi de la participation des familles dans le cas des lignes régulières qui sont utilisées par des scolaires. Hormis ce point, la tarification mise en place par les exploitants en accord avec le Conseil Général est une tarification kilométrique. Pour la plupart des lignes, le tarif appliqué est de 0,1378 € TTC du kilomètre, avec une perception minimum de 1,70 € par voyage. Sauf pour quelques lignes à forte fréquence pour lesquelles sont proposées des ventes en carnet ou des abonnements, les billets sont vendus à l'unité à la montée dans le car.

En 2005, les recettes globales perçues par les exploitants ont atteint 25 % des coûts d'exploitation. Décomposés par type de ligne, les coûts et les recettes d'exploitation sont regroupés dans le graphique 11 ci dessous.

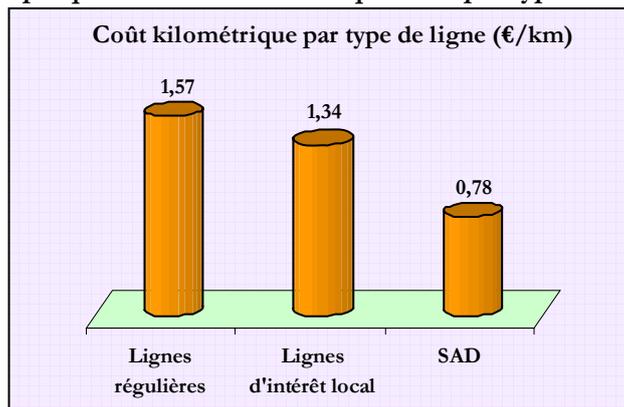
Graphique 11 : Coûts et recettes d'exploitation pour l'année 2005



Source : données CG 58

Les rapports recettes / dépenses restent équivalents (environ 25%) quel que soit le service considéré. En revanche, en se référant au tableau 2 page 45, on constate un écart significatif sur l'indicateur donnant le coût kilométrique de chaque type de service (voir graphique 12 ci après).

Graphique 12 : Coût kilométrique 2005 par type de ligne



Source : données CG 58

Sur un territoire aussi étendu qu'un département, les lignes régulières sont adaptées pour les liaisons entre les pôles d'attraction principaux, à condition de proposer une vitesse commerciale attractive, mais les services à la demande présentent le meilleur compromis coût / km / niveau de service pour le transport de proximité, autour d'un pôle principal ou entre 2 pôles secondaires peu éloignés. De plus, il est à noter que ces lignes régulières sont actuellement exploitées sous le régime de conventions assez anciennes. Aussi, les années à venir devraient voir augmenter le coût de ces services dans des proportions assez importantes.

III.2.3. Le transport des PMR

Il n'existe pas en 2005 de système de transport spécifique pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite de la Nièvre. Pour se déplacer, les utilisateurs de fauteuil roulant non autonomes s'adressent à des transporteurs privés (ambulance ou transport spécialisé) mais ne sont pas subventionnés par la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH)¹.

La MDPH est chargée de délivrer les cartes d'invalidité et notamment de participer, dans le cadre de la prestation de compensation du handicap définie par la loi du 11 février 2005, aux frais d'aménagement des véhicules personnels. En attendant l'accessibilité totale du réseau de transport, la MDPH a engagé une réflexion dont l'objectif est de définir une aide financière aux frais supplémentaires générés par l'utilisation de transports spécialisés.

III.2.4. Le matériel roulant et les points d'arrêt

Ces deux éléments de la chaîne de déplacement, assez éloignés en termes d'utilisation, sont liés lorsqu'il s'agit d'aborder leur conception. C'est a fortiori encore plus vrai quand la

¹ La MDPH remplace, depuis le 1er janvier 2006, l'ensemble des structures existantes (COTOREP, CDES...) de façon à centraliser les dossiers, les informations ou encore la prise de décision. Il s'agit de créer un "guichet unique" sous l'autorité du Président du Conseil Général

problématique de l'accessibilité est le thème central de cette conception. L'objectif de ce paragraphe est de faire l'état des lieux « accessibilité » pour ces deux éléments.

III.2.4.1. Le matériel roulant

La loi n°2005-102 et le décret n°2006-138 associé sont clairs : tous les véhicules devront être accessibles à l'échéance de février 2015, sans qu'aucune dérogation ne soit possible.

En 2006, 9 exploitants se partagent le réseau de lignes régulières et d'intérêt local et 31 exploitants (taxi pour la plupart) se partagent les services à la demande.

Tableau 3 : Nombre de véhicules et âge moyen du parc du département

Données 2006	Nombre de véhicules	Age moyen
Lignes régulières et d'intérêt local	46	6,0 ans
Services à la demande	72	4,6 ans

Source : données CG 58

D'après le tableau précédent, le parc de véhicules paraît plutôt récent au regard d'une durée de vie pour les cars allant jusqu'à 15 ans en moyenne. Un seul véhicule de ce parc est à ce jour accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant. Ses caractéristiques sont : un plancher bas, un emplacement disponible pour le fauteuil avec points d'ancrage, une plate forme manuelle et un système d'agenouillement du car. Ce car est actuellement dédié à la ligne de transport interurbain Imphy – Nevers mais n'est pas adapté aux circuits mixtes scolaires / voyageurs puisque son plancher bas n'autorise pas un volume de bagages suffisant pour les élèves internes. Il ne semble donc pas pouvoir être généralisé. Cependant, l'absence de plancher bas pénalise grandement l'accessibilité pour l'ensemble des usagers et pour les personnes âgées en particulier pour lesquelles les marches présentent un obstacle parfois infranchissable. Cette option paraît donc indispensable et pourrait être maintenue par exemple :

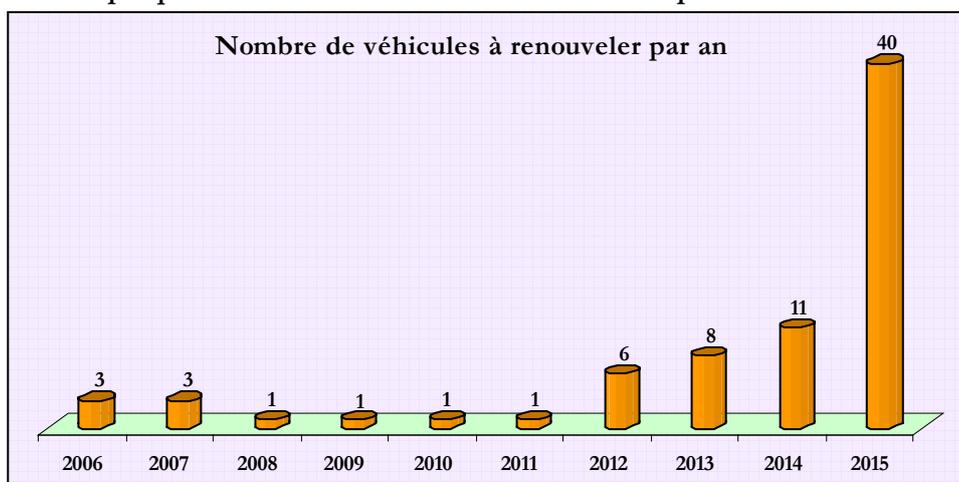
- ↳ en augmentant ponctuellement l'offre les lundis matins et vendredis soir pour le transport des scolaires internes.
- ↳ en intégrant au cahier des charges de construction d'un car l'utilisation d'un plancher bas pour la partie avant du car seulement, sur une surface à déterminer en fonction du volume de soute nécessaire.
- ↳ en utilisant une remorque ou un coffre extérieur

Pour établir l'échéancier de renouvellement du parc, prenons l'hypothèse d'une durée de vie de 15 années dans le cas des cars ou des véhicules de petite capacité utilisés indifféremment sur les lignes régulières, les lignes d'intérêt local ou les SAD. Tous les cars dont l'âge n'a pas atteint cette limite devront être renouvelés en 2015 dernier délai.

Remarque : Les véhicules utilisés pour les SAD sont en majorité des véhicules de la gamme commerciale « tourisme », leur durée de vie est de moins de 10 ans ce qui permet d'envisager un renouvellement complet et progressif à l'échéance dictée par la loi. En tout état de cause, par le service individuel offert par ce type de véhicule, des aménagements spécifiques ne paraissent pas indispensables.

Il apparaît clairement sur le graphique 13 qu'un étalement des renouvellements est indispensable d'ici à 2015 pour éviter un investissement trop lourd pour les exploitants et indirectement pour le Conseil Général en tant qu'Autorité Organisatrice.

Graphique 13 : Echancier de renouvellement du parc de véhicule



Source : données CG 58 - 2006

En effet, l'accessibilité d'un véhicule ne se réalise pas sans surcoût. Ces surcoûts varient selon que l'on s'adresse à un constructeur, à un exploitant ou à une Autorité Organisatrice. L'Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux (ADSTD) a repris certains éléments de coûts proposés dans le document COST 349 et les a mis à jour en fonction des spécificités du transport interurbain.

Tableau 4 : Eléments de coûts d'aménagement d'un car accessible

	Surcoûts par rapport à un car classique
Plancher bas intégral	Pas de surcoût selon le COST ¹
Plate forme élévatrice	+ 8 000 à 10 000 euros
Dispositifs audio et visuels (un décret à paraître prochainement devrait rendre ces dispositifs obligatoires)	+ 10 000 à 20 000 euros
Autres (mains courantes et marches de couleur contrastée, sièges plus larges, ...)	+ 1 000 à 5 000 euros

Source : ADSTD, Guide méthodologique pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services départementaux, pp. 82.

¹ L'option plancher bas est jugée sans surcoût par le COST 349, ce modèle tendant à se généraliser chez tous les constructeurs. En effet, les surcoûts utilisés initialement comme argument contre l'achat de ce type de matériel provenaient de leur caractère non standard.

Cependant, nous avons vu précédemment qu'un plancher bas intégral n'était a priori pas, en l'état, adapté au transport interurbain. Les constructeurs ont beaucoup travaillé sur l'accessibilité des bus urbains (plancher bas intégral) et des solutions pour le transport interurbain commencent seulement à apparaître dans les lieux d'expositions (salon de la mobilité 2006 par exemple) avec des surcoûts importants à ce jour (+40% d'après l'ADSTD). Quelle que soit la solution envisagée, nous pouvons imaginer que sa standardisation tendra à réduire voire à supprimer ces surcoûts.

Ainsi, dans cette hypothèse (qu'il conviendra de revoir en fonction des évolutions du coût des cars disponible sur le marché), l'accessibilité représente un surcoût de 19 000 à 35 000 euros, la taille du car ayant assez peu d'influence sur ce résultat. A l'échelle du parc de véhicules du département de la Nièvre (hors véhicules de type « tourisme » utilisés pour les SAD), l'investissement supplémentaire associé se situe entre **1,4 et 2,6 millions d'euros** à étaler sur 9 ans et dont plus de 50% est à prévoir en 2015.

Pour être complet, il faudrait prendre en compte également les coûts associés :

- ↳ à la perte de sièges consécutive à la mise en place d'une zone pour les fauteuils roulants (perte de recettes),
- ↳ à l'augmentation des coûts d'exploitation par la mise en place de moyens supplémentaires suite à la perte de capacité des véhicules (augmentation directement liée à la perte de sièges),
- ↳ à la disparition du marché de l'occasion pour les cars déclassés et non accessibles rendant obligatoire l'achat de véhicules neufs en l'absence d'un marché de l'occasion.

L'accessibilité génère un confort d'utilisation des transports en commun indiscutable qui bénéficie à tous les usagers sans exception (plancher bas, porte double battants, information améliorée, ...). Cependant, il est à noter une durée d'immobilisation de l'ordre de 15 minutes pour chaque utilisation de la rampe d'accès pour fauteuil roulant ce qui peut avoir une répercussion négative sur la vitesse commerciale et dissuader les autres usagers.

III.2.4.2. Les points d'arrêt

Le point d'arrêt constitue un élément important de la chaîne de déplacement car il est, comme le véhicule, vecteur d'image du service de transport. Toute dégradation ou aménagement déficient a des conséquences négatives sur la qualité de service perçue.

Selon les informations disponibles au Conseil Général, le réseau de la Nièvre compte environ 1100 points d'arrêt matérialisés (poteau ou abri) dont 200 sont équipés d'un abribus. Une analyse de terrain spécifique aux lignes régulières Clamecy – Nevers, Château Chinon – Nevers et Corbigny – Decize (photos disponibles en annexe 7 page 108) a permis de mettre en évidence :

- ↳ une grande diversité des aménagements existants,

- ↳ l'absence quasi générale d'aménagement de la voirie en zone rurale (hors encoche dont la présence est plus systématique sur ces lignes régulières),
- ↳ des arrêts assez peu sécurisés (arrêts en pleine voie, sans trottoir, sans lumière,...).

Aucune loi et aucun décret n'impose les aménagements minimums à respecter pour rendre un arrêt accessible. Ils reposent essentiellement sur le bon sens en prenant en compte les spécificités de chaque type d'usagers. Ainsi, une liste des éléments indispensables à mettre en place peut être dressée pour répondre aux besoins des usagers :

- ↳ une zone d'attente stabilisée de quelques m², voire surélevée pour faciliter l'accostage d'une rampe pour UFR et/ou la montée des PMR dans un véhicule à plancher bas.
- ↳ un abri, élément particulièrement adapté à un réseau départemental dont la fréquence de passage des véhicules est plutôt faible (temps d'attente aux arrêts)
- ↳ des sièges, éléments particulièrement adaptés aux personnes âgées
- ↳ des informations aux voyageurs (horaires, circuit, ...)

Sur le réseau de transport de la Nièvre, rares sont les arrêts répondant à l'ensemble de ces critères. Compte tenu du faible niveau d'aménagement de la voirie en zone rurale, la population la moins bien prise en compte sont les utilisateurs de fauteuils roulant. Pour les autres personnes à mobilité réduite, les lignes régulières semblent les mieux aménagées puisqu'une majorité des 200 arrêts possédant un abri se situe sur ces lignes.

III.2.5. La restructuration du réseau par ISIS

La diminution constante de la fréquentation depuis 1999 (cf. paragraphe III.2.2.2. graphique 9 page 48) et les performances limitées de certaines lignes du réseau (annexe 6 page 101) ont incité le Conseil Général à revoir le schéma départemental des transports en vigueur depuis 1981. Depuis novembre 2005, le bureau d'études ISIS a en charge le diagnostic du réseau pour aboutir, au terme de 18 mois d'études, à une proposition de restructuration du schéma départemental des transports.

Concernant l'accessibilité, un lien ténu existe entre le présent rapport et l'étude menée par ISIS dans la mesure où l'accessibilité totale du réseau est l'objectif unique de ce rapport alors qu'elle n'est qu'un critère supplémentaire à prendre en compte pour toute proposition de modification du réseau par ISIS. A la date de rédaction de ce rapport, ISIS s'est limité au rappel des obligations assignées par la loi n°2005-102, la priorité ayant été mise dans un premier temps sur les objectifs de restructuration seules.

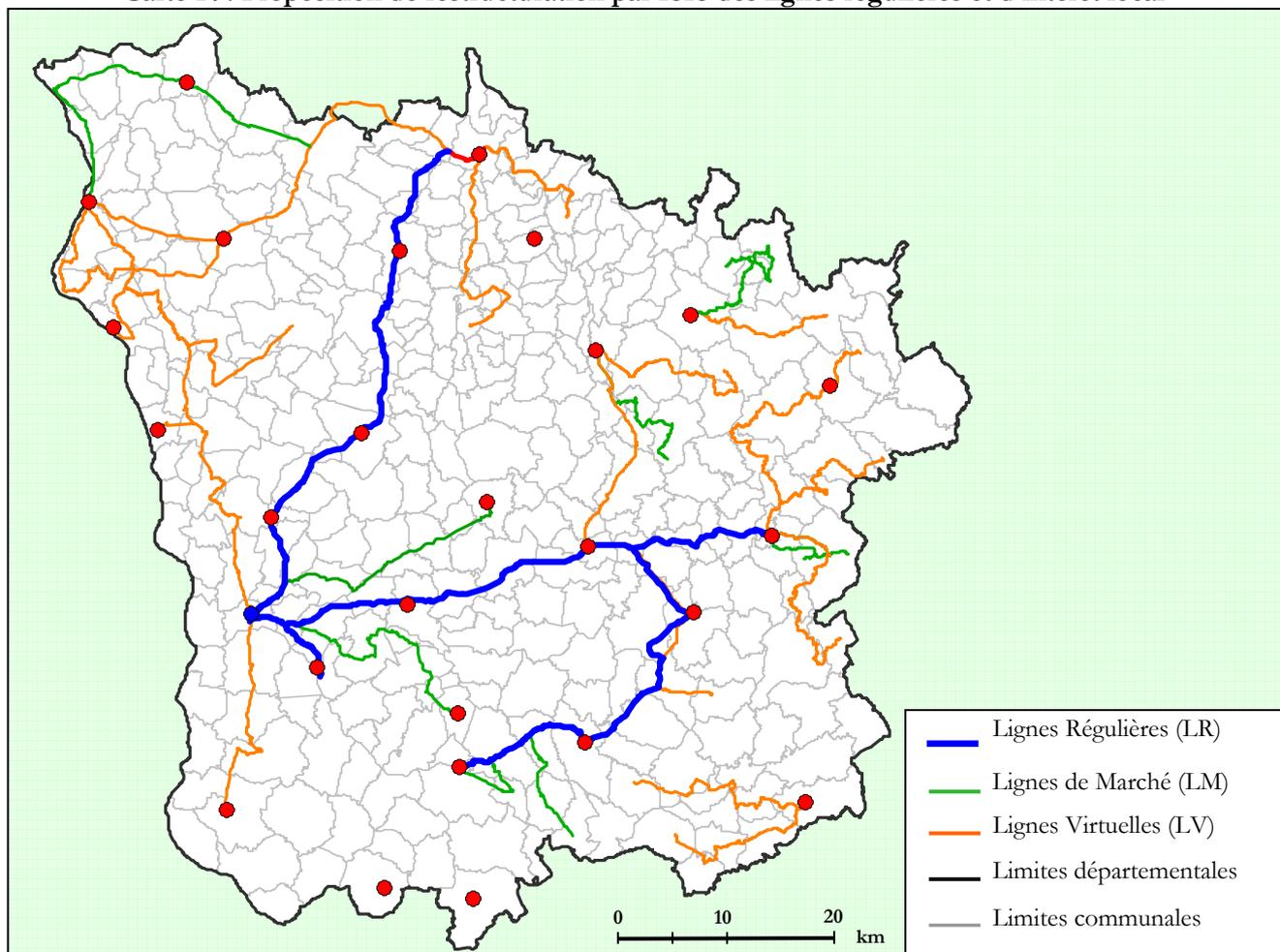
Néanmoins, le fruit des réflexions d'ISIS dont la mise en application est prévue pour 2007 - 2008 est le point de départ des propositions d'application pour le Département de la loi sur l'accessibilité dans la mesure où l'échéance est au plus tôt 2011 (date d'application pour les éventuels services de substitutions qui seront validés par le schéma directeur d'accessibilité). Il

était donc essentiel de présenter les premières propositions de restructuration du réseau en liminaire à toute proposition de mise en accessibilité.

Lors du dernier comité de pilotage en date du 15 juin 2006, ISIS a présenté l'état d'avancement de ses réflexions et a dressé les grandes orientations aboutissant à une proposition de modification du réseau. Les objectifs suivis par ISIS sont les suivants :

- ↪ rationalisation des lignes de structure (ou lignes régulières) selon la demande,
- ↪ hiérarchisation de l'offre (lignes de structure et lignes d'intérêt local),
- ↪ amélioration de la correspondance entre les modes
- ↪ desserte plus fine du territoire

Carte 14 : Proposition de restructuration par ISIS des lignes régulières et d'intérêt local



Source : données ISIS

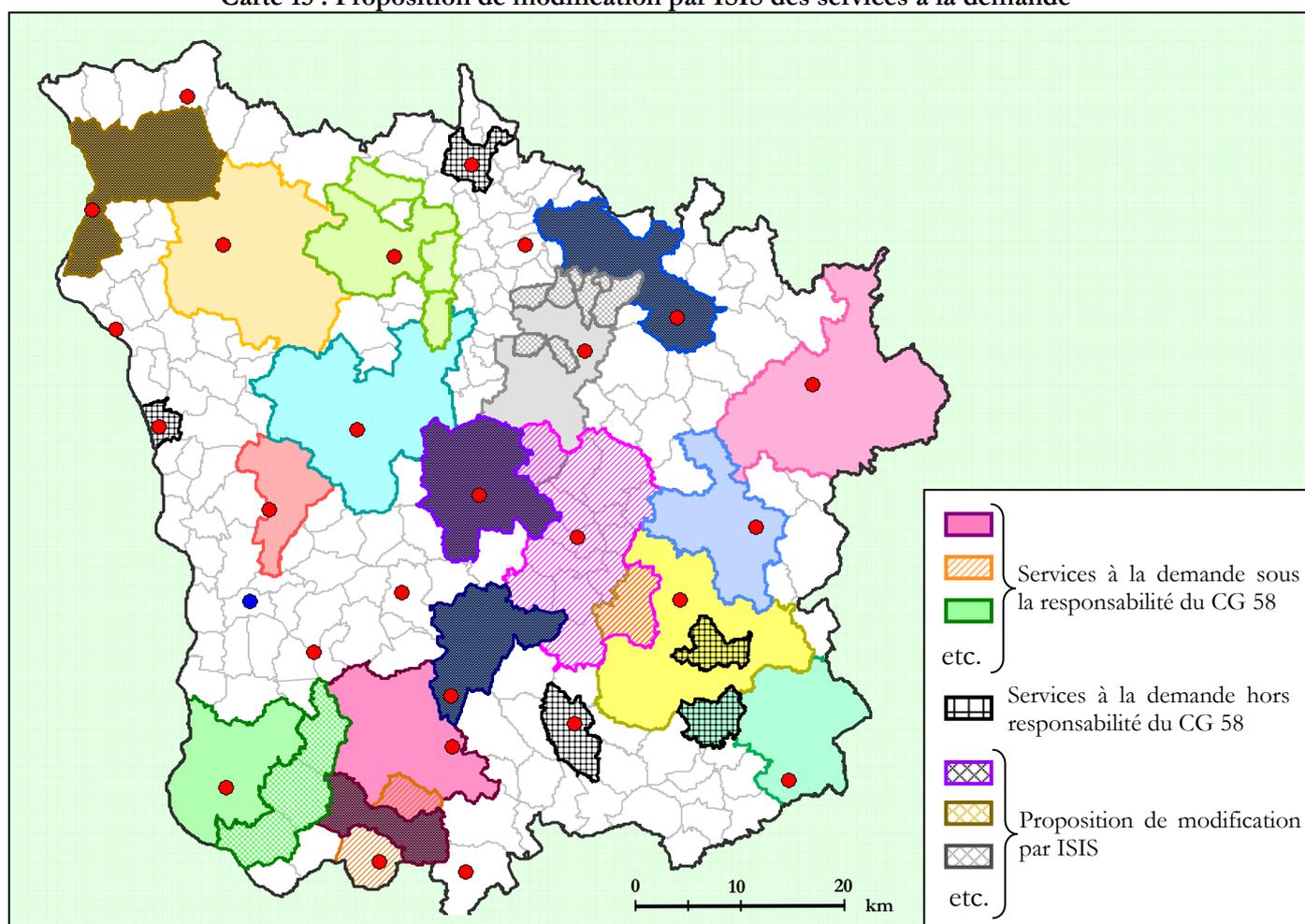
Les deux premiers objectifs ont permis d'aboutir à cette proposition de modification des lignes régulières et des lignes d'intérêt local (cf. carte 14 ci dessus).

Cette carte est à comparer à celle du réseau actuel (cf. paragraphe III.2.2.1. carte 12 page 46). Seules les lignes régulières dont la fréquentation dépasse les 6 voyages par service seraient conservées en l'état. Les autres lignes régulières et les lignes d'intérêt local, en fonction de leur fréquentation, seraient transformées en ligne virtuelle ou intégrées dans les services à la demande

existants. La qualité de service est conservée pour les lignes d'intérêt local puisque seul le principe de fonctionnement de la ligne est modifié (fonctionnement par réservation). Pour les lignes régulières transformées en ligne virtuelle, compte tenu du faible niveau de fréquentation, le choix a été fait de privilégier les motifs de loisir ou administratifs, la fréquentation pour motif de travail étant largement minoritaire. Ce choix a également été motivé par la volonté de supprimer les services fonctionnant à vide, dont l'image reste très négative auprès de la population en général et des contribuables en particulier.

Ainsi, les services à la demande seraient renforcés non seulement par la modification des lignes régulières ou d'intérêt local mais également par une extension ou la création de zones dans le but de répondre à l'objectif d'une desserte du territoire plus fine :

Carte 15 : Proposition de modification par ISIS des services à la demande



Source : données ISIS

Le bureau d'études ISIS pense ainsi desservir 94% de la population du département (contre 77% actuellement) tout en réalisant des économies d'exploitation.

Les prochaines étapes de l'étude consistent à consulter les différents bassins de vie et d'emplois du département de manière à entériner les solutions envisagées.

Synthèse

La Nièvre subit plusieurs facteurs défavorables à la mobilité de ses habitants :

- ↳ des pôles d'attraction principaux géographiquement excentrés, en nombre limité et de taille modeste,
- ↳ une zone rurale importante qui génère une dispersion de la population nuisant à l'efficacité d'un réseau départemental de transport collectif.
- ↳ une population vieillissante

Depuis 1981, date de mise en place de l'organisation actuelle du réseau de transports, les besoins de la population en termes de déplacements ont changé : généralisation de l'usage de la voiture pour la population active, renforcement des besoins des services de proximité pour la population rurale âgée (pôle d'attraction secondaire), ... L'organisation du réseau est donc devenue obsolète. Le Conseil Général a engagé une étude de restructuration qui aboutira début 2007 et dont les premiers résultats ont servi de base à l'étude de mise en accessibilité présentée dans ce rapport.

Le réseau de transport du département n'est pas adapté à des usagers à mobilité réduite. En effet, de nombreux éléments de la chaîne du déplacement ne sont pas accessibles : voirie non aménagée en zone rurale, arrêts peu sécurisés et matériel roulant non équipé.

Dans un contexte de réduction de l'implication de l'Etat dans le budget des collectivités locales, le financement de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement constitue la problématique essentielle pour les collectivités. L'objet de la partie suivante est de proposer un scénario répondant aux exigences de la loi du 11 février 2005 dans un contexte de maîtrise budgétaire.

IV. Les scénarios proposés-approche économique associée

A la date de rédaction de ce rapport, 18 mois se sont écoulés depuis la publication de la loi n°2005-102 et aucun Conseil Général n'a encore rédigé son schéma directeur d'accessibilité, étape incontournable dans la mise en accessibilité d'une chaîne de déplacement. Pour les autres Collectivités, il semble que seule la communauté d'agglomération de La Rochelle ait à ce jour franchi cette phase. De ce fait, le retour d'expérience est pour l'instant limité. Néanmoins, quelques réalisations intéressantes ont été accomplies avant que la loi soit publiée. Aussi peuvent-elles servir de base à une réflexion sur les moyens à mettre en place pour répondre au mieux à la loi du 11 février 2005.

IV.1. Retours d'expériences

IV.1.1. Les réalisations internationales

IV.1.1.1. La Suède : un exemple urbain

Depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, la Suède a été à l'avant garde de la prise en compte des populations handicapées. Aujourd'hui, les nouvelles contraintes économiques liées en particulier au vieillissement de la population obligent les autorités à revoir leur modèle d'accessibilité.

Pour cela, la ville de Stockholm a créé le projet accessibilité dont l'objectif est de faire de la capitale suédoise la ville la plus accessible au monde d'ici 2010. Ce projet repose sur le principe que plus une ville est conçue sur les besoins des personnes aux fonctions réduites moins les personnes sont handicapées.

En plus d'offrir une chaîne de déplacement sans rupture d'accessibilité, la ville a établi un guide d'accessibilité qui répertorie l'accessibilité des établissements recevant du public. Il ne porte pas de jugement sur la qualité de l'accès mais le décrit simplement à l'aide de photos, laissant le lecteur seul juge de son accessibilité en fonction de ses propres exigences.

IV.1.1.2. Le Japon

La prise de conscience par le Japon du vieillissement de sa population associé à la baisse du taux de natalité est récente et remonte au début du 21^{ème} siècle. Le ministère de l'Équipement et des Transports a mis en place le projet pour la mobilité libre. Ce projet repose sur une transmission d'informations en temps réel, quel que soit l'endroit et le moment, sur le

déplacement, les moyens de transports et les destinations (la téléphonie mobile est un des supports utilisés).

Le gouvernement s'est fixé comme objectif une accessibilité totale des stations de trains et des terminaux de bus à l'horizon 2010. A cette même échéance, tous les bus devront être à plancher bas.

IV.1.1.3. La Suisse

En décembre 2002, le gouvernement a voté une loi ayant pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées. De nombreuses similitudes semblent exister avec la loi française du 11 février 2005 hormis la population concernée puisque la loi helvétique ne fait référence qu'aux personnes handicapées.

Comme pour la loi française, en cas d'obstacle à la mise en accessibilité, la loi suisse prévoit l'obligation de mesures de substitution. Contrairement à la loi française, elle fixe le délai d'adaptation de la chaîne de déplacement à 20 ans avec un premier palier à 10 ans. Concrètement, si la fréquence de passage du bus (par exemple) est supérieure à 30 minutes, chaque service doit être accessible. Pour des fréquences plus élevées, l'accessibilité n'est imposée que pour un service sur deux.

IV.1.2. Le retour d'expérience des Départements de France

Que ce soit à l'étranger ou en France, l'essentiel des réalisations en termes d'accessibilité se concentre sur les zones urbaines, celles-ci ayant généralement pour cible les personnes handicapées, population qui se concentre a priori dans ou à proximité immédiate des villes. A l'échelle départementale, l'accessibilité est freinée par des problèmes inconnus en agglomération urbaine : l'accès aux arrêts et leur aménagement, l'absence de voirie et de cheminements accessibles, l'obligation d'arrimer le fauteuil, ... L'accessibilité d'une ligne départementale complète est donc rare et la loi de 2005 est encore trop récente pour voir apparaître les premiers résultats d'un réseau intégralement accessible. Cependant quelques réalisations méritent d'être citées pour exemple.

IV.1.2.1. Le département du Val d'Oise

En juillet 2002, la première ligne interurbaine accessible aux personnes à mobilité réduite a été mise en service. Cette ligne express (un trajet d'une heure, un départ toutes les heures) relie la préfecture de Cergy à l'aéroport de Roissy.

Le matériel roulant utilisé comprend 5 autobus à plancher bas d'une capacité de 43 places et d'un emplacement pour UFR (rampe d'accès manuelle). La vocation express de la ligne a conduit à localiser les points d'arrêt à proximité de la voie rapide. Ils posent donc des problèmes d'accès depuis les communes traversées. Les aménagements concernent 13 stations sur 21 points d'arrêt au total mais beaucoup de difficultés sont relevées pour relier l'arrêt à l'environnement extérieur.

Figure 4 : Equipement d'un arrêt sur la ligne express Cergy - Roissy



Source : compte rendu du séminaire du 11 octobre 2004 sur l'accessibilité des lignes d'autocars interurbains aux PMR.

La clientèle est composée pour majorité de personnes en trajet domicile – travail ou domicile – école. La ligne est peu utilisée par les UFR (3 utilisateurs au cours de la première année) mais les aménagements sont unanimement appréciés par les usagers.

IV.1.2.2. Le département du Bas Rhin

Dans ce département, la prise en compte de l'accessibilité remonte à 2003. En 2004, les premiers véhicules dits accessibles ont été mis en service sur une ligne de 30 km dont une dizaine sur autoroute à destination de Strasbourg. Les véhicules à plancher bas ayant été jugés trop bruyants sur ce type de voie, des véhicules de configuration standard pour une liaison interurbaine intégrant une plate forme élévatrice ont été préférés.

Les premiers aménagements des points d'arrêt ont été réalisés le long des routes départementales hors agglomération dans le cadre de la démarche de mise en sécurité des arrêts en rase campagne. En dehors des trois périmètres de transport urbain, le territoire départemental est couvert par des transports locaux à la demande. Ceux ci sont gérés par délégation aux communautés de communes à condition que ces services soient inscrits au schéma départemental des transports, que ces communautés de communes participent à 50% du déficit d'exploitation et que les véhicules soient accessibles aux PMR.

IV.1.2.3. Le département de l'Isère

En concertation avec les associations de personnes handicapées, le Conseil Général de l'Isère s'est orienté vers l'aménagement des zones périurbaines pour en améliorer l'accessibilité et vers la généralisation du transport à la demande sur le reste du territoire (hors urbain et périurbain).

Ainsi, en zone périurbaine, les véhicules utilisés sont à plancher bas, équipés de palettes et peuvent accueillir un UFR. Les arrêts disposent de quais surélevés pour favoriser l'accès aux bus. L'expérience du Conseil Général de l'Isère montre que les autocars à palettes fonctionnent sans difficulté dès lors que les quais sont adaptés (surface suffisante pour manœuvrer, quais surélevés, ...). Pour les autocars à élévateur, l'accès à un usager en fauteuil roulant est une opération qui nécessite environ 15 minutes. Le Département considère ce système valable uniquement pour les lignes express, sans arrêt intermédiaire.

En 2006, ce département ne compte que deux lignes accessibles sur 89 lignes départementales (hors lignes de desserte locale).

IV.1.2.4. Le département des Alpes Maritimes

En 2004, le Conseil Général des Alpes Maritimes a décidé de rendre totalement accessible deux de ses navettes autoroutières par l'intégration d'un service spécifique au fonctionnement de la ligne interurbaine. La ligne existante fonctionnant toutes les 5 minutes en heure de pointe, l'ajout d'un service supplémentaire accessible toutes les heures a permis d'ouvrir cette liaison aux PMR sans dégrader le service pour les autres usagers (il est même amélioré par l'augmentation des moyens sur la ligne).

Cette solution est malgré tout possible sur des lignes à forte fréquentation dont l'offre est très importante. Elle n'est pas adaptée à un département à faible densité de population.

IV.2. Propositions d'application de la loi

Le matériel roulant a déjà été abordé en détail, son sort est donc clair : son accessibilité devra être totale à l'horizon 2015, sans dérogation possible. Ca n'est donc pas sur la base de ce paramètre que pourront se construire les différentes propositions d'application.

Deux scénarios sont proposés et comparés dans ce chapitre. Ils reposent sur deux méthodes :

- ↳ appliquer stricto sensu la loi par l'aménagement total du réseau (points d'arrêt et voirie) sans modification du réseau existant et sans prendre en compte de contraintes de financement,

- ↳ proposer un réseau accessible en limitant au strict minimum les investissements à engager. La méthode consiste à adapter le réseau de transport existant de manière à limiter le nombre d'arrêts (et la voirie associée) à aménager, tout en conservant le même niveau de service pour les usagers.

Ce chapitre s'articule en cinq parties. Les deux premières s'attachent à expliciter chaque scénario sur le plan technique exclusivement. Ensuite, une simulation économique permettra de les confronter puis d'affiner les propositions de manière à extraire le meilleur compromis pour les usagers et pour la Collectivité.

Pour rappel, comme évoqué dans le paragraphe III.2.5., la restructuration proposée par ISIS est prise comme base de l'étude d'accessibilité.

IV.2.1. Scénario 1 : aménagement total du réseau

Le meilleur moyen de répondre à une loi, c'est encore d'appliquer point par point les obligations qu'elle impose. Dans le cas présent, en dehors du matériel roulant, l'accessibilité de la chaîne de déplacement concerne l'aménagement de l'intégralité des points d'arrêt et de la voirie permettant d'y accéder. Ce scénario a le double avantage de ne générer aucune modification de l'offre et de ne pas pouvoir être contesté par les services préfectoraux ou devant le juge administratif.

Le réseau de transport du département de la Nièvre après restructuration ISIS, c'est environ 800 arrêts répartis sur les lignes régulières et les lignes d'intérêt local. Les services à la demande n'ont besoin d'aucune modification puisque la nature de leurs services dits « porte à porte » leur permet de répondre d'emblée aux exigences de la loi (pas de point d'arrêt donc pas de cheminement à aménager).

IV.2.2. Scénario 2 : optimisation économique

Proposer une autre solution que celle qui consiste à tout aménager sans exception suppose de faire valoir les impossibilités techniques à la mise en place du scénario 1. Or, seules les impossibilités techniques avérées peuvent constituer une dérogation à la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement et donc justifier de ne pas aménager tous les arrêts et de mettre en place un système de transport de substitution. La directive d'application de la loi du 11 février 2005 précise que cette « ...*impossibilité technique* pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard [...] de la *disproportion manifeste* entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité... ». Les dérogations s'apprécient donc au cas par cas, en concertation avec les associations d'usagers et de personnes à mobilité réduite en particulier.

D'après l'étude socio-économique, la population de la Nièvre vieillit et la tendance pour les 30 prochaines années montre une accélération du phénomène. D'après le dossier du CERTU « *Mobilité des personnes âgées – Analyse des enquêtes ménages déplacements* », dans les transports collectifs, les personnes âgées aspirent notamment à une meilleure sécurité et une meilleure prise en charge. Le COST 349 préconise ainsi le développement des services à la demande, services particulièrement adaptés aux personnes âgées, et a fortiori à mobilité réduite de par leur souplesse d'utilisation et surtout par le niveau de service offert par les SAD en porte à porte.

Par ailleurs, l'aménagement des arrêts étant à l'origine exclusive des investissements à engager, il en constitue les leviers d'optimisation. Réduire les investissements pour la Collectivité revient donc à réduire le nombre d'arrêts à équiper, à condition que ceux-ci soient jugés techniquement non aménageables. Le souhait du Département étant de conserver au minimum le même niveau de service pour l'utilisateur, la seule solution consiste à développer les services à la demande.

Deux démarches différentes ont permis d'arriver à la même conclusion : privilégier les transports à la demande en tant que services de substitution. Cependant, développer le transport à la demande comme proposition d'application de la loi du 11 février 2005 n'est pas une surprise, constat évident compte tenu du plébiscite de nombreux autres départements pour ce système de transport (Isère, Bas Rhin, ...). Mais si cette évidence est indiscutable du point de vue service à l'utilisateur, elle l'est beaucoup moins si on ne considère que l'aspect économique. A la différence d'une ligne régulière ou d'intérêt local dont les coûts d'exploitation dépendent du nombre de services sans prendre en compte une éventuelle évolution de la demande, le SAD a un coût pour la collectivité dont le montant augmente avec la fréquentation. Il existe donc un seuil au-delà duquel un tel service est rédhibitoire non seulement pour des problèmes d'exploitation (coûts, organisation du service, ...) mais également pour des raisons de dégradation du service pour l'utilisateur (temps de parcours trop long).

Les lignes régulières et les lignes d'intérêt local, de par leur nature, ne peuvent pas être traitées de la même manière. En effet, un service à la demande est un service de proximité qui, pour rester attractif pour la population, ne peut avoir qu'un rayon d'actions limité (de 15 à 20 km) autour du pôle d'attraction destination.

IV.2.2.1. Les lignes régulières

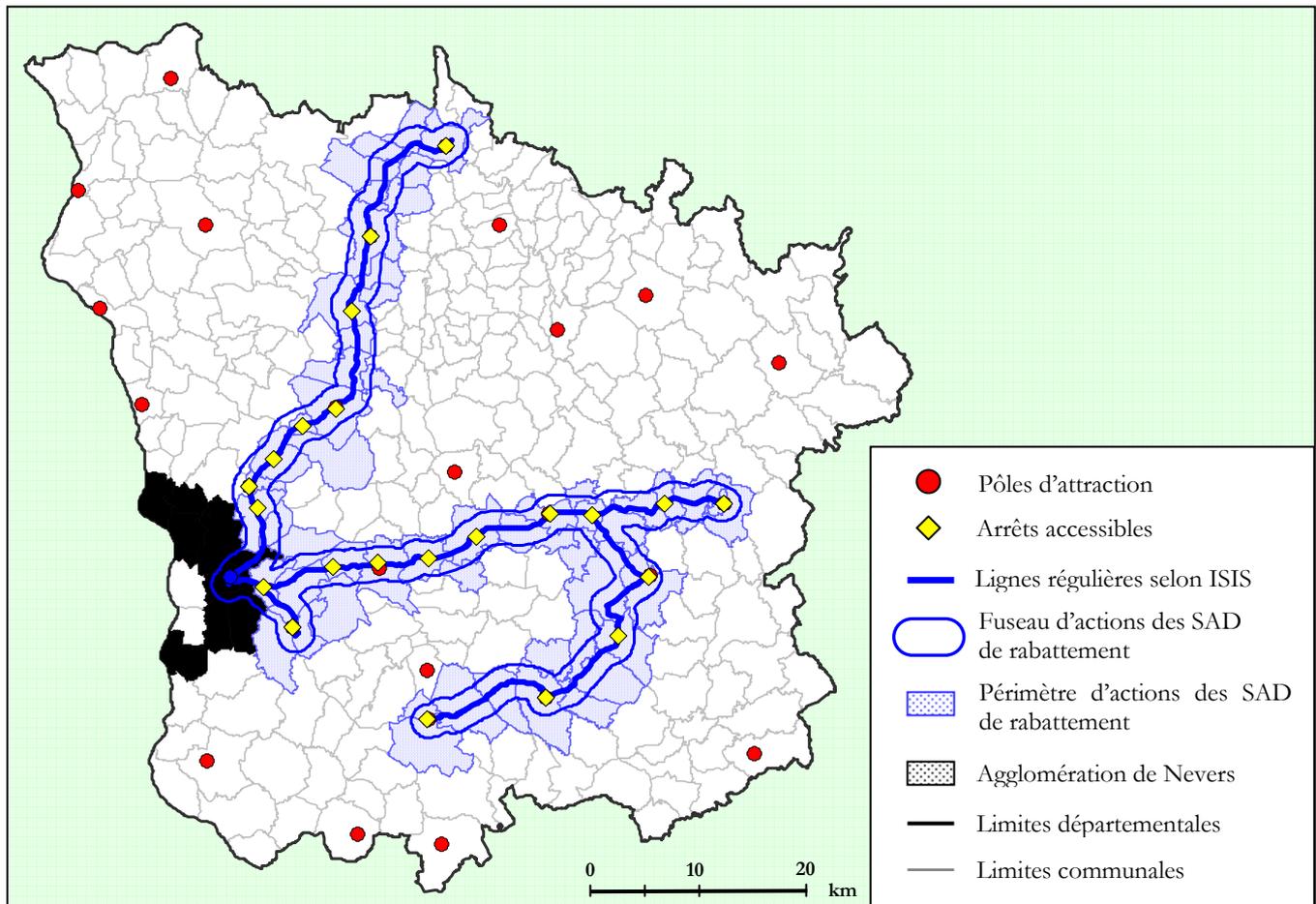
Remplacer une ligne régulière par un SAD n'a pas de sens puisque les caractéristiques d'une ligne régulière (ligne longue, fréquence et/ou fréquentation élevées) ne sont pas compatibles avec un service porte à porte.

Supprimer tous les arrêts de ces lignes n'est pas envisageable non plus. La solution consiste donc à n'aménager que les arrêts structurants (dans les bourgs les plus importants) et à offrir un rabattement des PMR sur ceux-ci via un transport à la demande. Limiter l'aménagement des points d'arrêt à ceux situés dans les bourgs les plus importants est d'autant plus justifié que

les arrêts en zone rurale, en pleine voie et peu sécurisés, sont techniquement difficiles à aménager au sens entendu par la directive d'application de la loi.

Ce service de rabattement à la demande ne peut être proposé qu'aux personnes situées dans le périmètre d'attraction de la ligne. Ce périmètre est défini par la distance maximale qu'un usager sans handicap est susceptible de parcourir à pied pour rejoindre un arrêt en zone rurale. Comme indiqué dans le paragraphe II.3.1.1. (page 25), cette distance limite est estimée à 500 m :

Carte 16 : Définition du périmètre d'actions des SAD de rabattement sur les lignes régulières



Source : illustration mapinfo

Le fuseau ainsi créé est difficile à identifier et sans frontière clairement définie, le risque est fort de voir apparaître des plaintes d'utilisateurs remettant en cause continuellement la définition de ce fuseau. Il est inutile d'essayer de traiter les inégalités a priori, il faut plutôt essayer de définir des limites difficilement discutables car institutionnelles. Une solution consiste à se baser sur les « frontières » administratives existantes donc à étendre le périmètre d'actions aux communes traversées par la ligne (cf. carte 16 ci dessus)

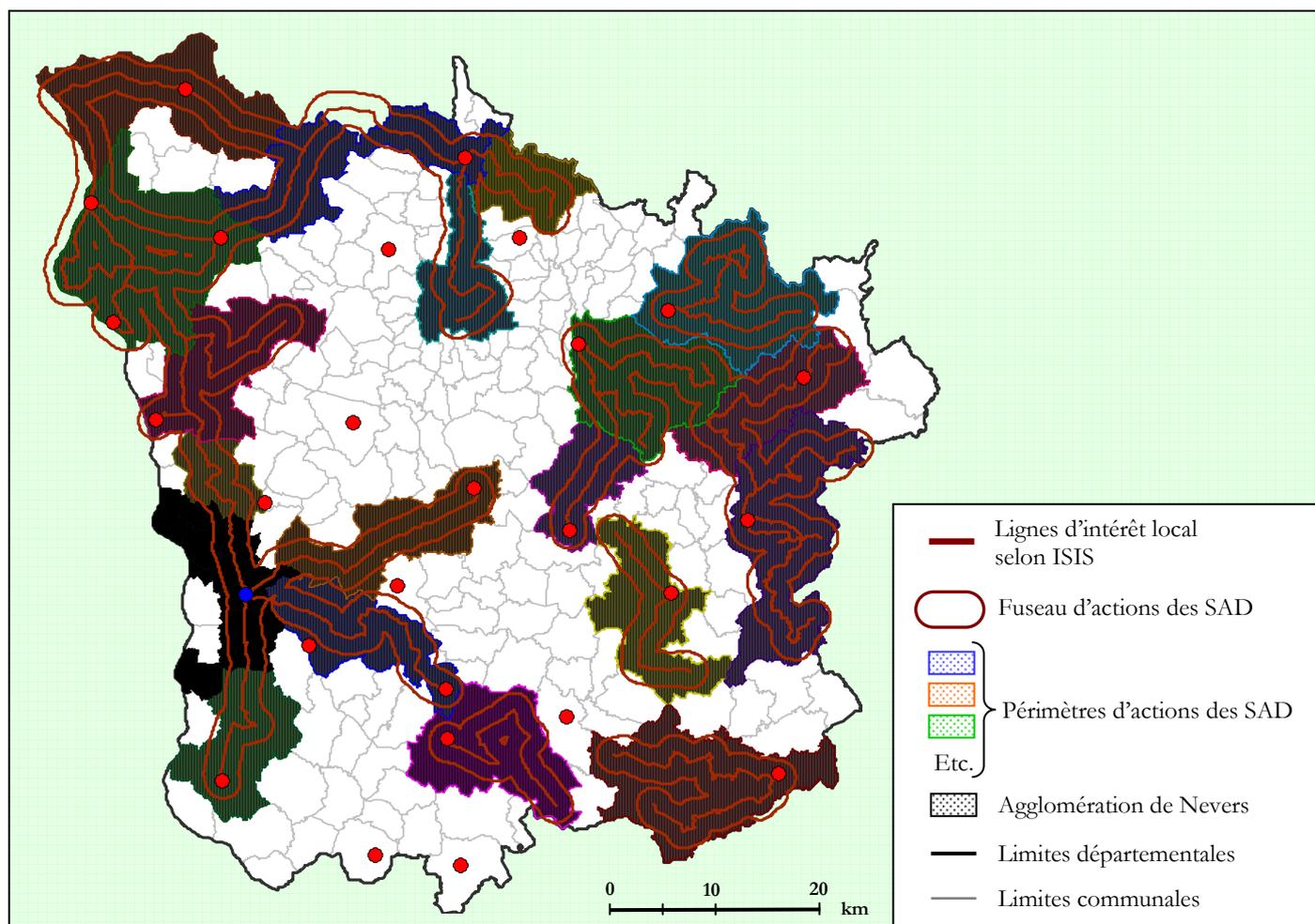
Ces SAD de rabattement seraient évidemment calés sur la fréquence de passage des lignes régulières.

IV.2.2.2. Les lignes d'intérêt local

Le fonctionnement de ces lignes est proche de celui d'un SAD. Une ligne virtuelle peut d'ailleurs être répertoriée indifféremment dans l'une ou l'autre des catégories. La proposition consiste donc à transformer ces lignes d'intérêt local (lignes de marché ou lignes virtuelles) par des SAD qui suivraient l'itinéraire actuel tout en allant récupérer ou déposer les usagers à leur domicile. A la différence des lignes régulières, il s'agit ici de créer des SAD porte à porte à part entière et non plus des services de rabattement sur les lignes existantes.

Comme pour les lignes régulières, le service actuel serait conservé (même fréquence, même horaires et même destination). La seule différence est que les points d'arrêt n'existeraient plus physiquement car ils seraient remplacés par un service de porte à porte. Pour circonscrire le périmètre d'actions du SAD, la proposition consiste à limiter son périmètre aux personnes situées dans la zone d'attraction de la ligne actuelle (cf. carte 17 ci dessous).

Carte 17 : Définition du périmètre d'actions des SAD en remplacement des lignes d'intérêt local existantes



Source : illustration mapinfo

Le service seraient donc le même que celui offert par la ligne actuelle puisque le transporteur serait chargé de suivre le même itinéraire virtuel mais avec pour nouvelle contrainte de passer au domicile des usagers (à condition que ceux ci aient au préalable réservé leur déplacement).

En s'appuyant sur la répartition des territoires vécus du département (cf. carte 3 page 33), les SAD nouvellement créés peuvent être intégrés à la carte des SAD actuels. La carte du réseau de transport résultant se trouve en annexe 9 (cf. page 111).

IV.2.2.3. Les points d'arrêt et la voirie

La carte 16 met en évidence la répartition des points d'arrêt à aménager sur le territoire. Ils seraient ainsi limités à 48 parmi les 192 points d'arrêt qui subsistent sur le réseau de transport départemental.

L'étape suivante consiste à évaluer les coûts d'un tel système de transport en prenant en compte les coûts d'équipement de ces points d'arrêt, les coûts d'aménagement de la voirie associée et les coûts d'exploitation supplémentaires générés par la mise en place des services à la demande.

IV.2.3. **Analyse économique comparative**

Tous les coûts indiqués dans ce rapport sont donnés en euro 2006 (ils ne tiennent compte ni de l'inflation ni du taux d'actualisation pour les années ultérieures).

Avant d'effectuer cette analyse comparative, les indicateurs économiques utilisés et les hypothèses de calculs associées à chaque scénario doivent être établis.

IV.2.3.1. Indicateurs économiques

- **La voirie**

Dans le paragraphe II.3.1. (page 25) abordant la chaîne de déplacement, le périmètre d'aménagement de la voirie autour d'un point d'arrêt a été défini par un rayon de 500 m, si tant est que l'existence d'au moins une habitation justifie cet aménagement.

Néanmoins, selon que l'on se trouve en zone périurbaine ou en zone rurale, les aménagements à prévoir sont très divers et dépendent de l'état du terrain existant. Les ratios utilisés par le service des Infrastructures du Conseil Général de la Nièvre (liste non exhaustive) sont :

↳ création d'un trottoir (bordure en béton + remblais) : 21 €/ml

- ↳ mise en place d'un revêtement sur le trottoir (un stabilisé n'étant pas approprié au cheminement des personnes en fauteuil roulant) : 3 €/m² sachant que la largeur minimale à prévoir pour un fauteuil roulant est de 1,20 m.
- ↳ aménagement de l'accotement (écoulement des eaux, talus, ...) : 3 €/ m².
- ↳ mise en place ou déplacement d'une clôture : 5 €/ml.
- ↳ achat d'un terrain par expropriation : 1 €/m² pour une terre agricole, toutes indemnités comprises.

Les deux derniers points constituent une situation extrême dans la mesure où l'aménagement peut être adapté (par exemple : largeur du trottoir inférieure à 1,20 m sur une longueur limitée) ou déplacé pour éviter ce type de coûts. Ils ne sont donc pas pris en compte dans les simulations de ce rapport.

Evaluer précisément le coût de l'aménagement de la voirie nécessite de faire un inventaire exhaustif de chaque emplacement d'arrêt. Seules trois des quatre lignes régulières maintenues (cf. annexe 8 page 109) ont fait l'objet d'une étude de terrain mais l'étendu du réseau ne permet pas de poursuivre cette étude sur la totalité du territoire sans des moyens adaptés. L'étude exhaustive des coûts d'aménagement pour ces trois lignes reste donc à engager.

Selon la théorie de l'accessoire, hors agglomération, ces aménagements de voirie sont à supporter par l'AO du réseau départemental, donc le Conseil Général. Cependant, en agglomération, suivant les conventions passées avec les communes traversées par la ligne de transport, ces aménagements peuvent devenir de leur compétence. En tout état de cause, les coûts d'aménagement des voiries sont à supporter intégralement par les communes lorsqu'il s'agit de voies communales adjacentes au parcours du car.

Selon les ratios définis précédemment, appliqués à l'aménagement de 500 m de part et d'autre d'un arrêt (un seul des deux arrêts aller et retour), les coûts s'échelonnent entre :

- ↳ l'hypothèse haute (mise en place de bordures, aménagement de l'accotement et revêtement sur trottoir) : **30 000 euros**.
- ↳ l'hypothèse basse (mise en place de bordures sur 15 m autour du point d'arrêt + revêtement sans bordure sur le reste de la voirie ou réfection simple d'un trottoir existant) : **5 000 euros**.

- **Les points d'arrêt**

Ni la loi ni aucun de ses décrets d'application ne définissent clairement les aménagements minimums à apporter à un point d'arrêt pour le rendre accessible. Ces aménagements sont pour l'instant laissés à la discrétion des services techniques compétents qui pourront établir un arrêt type en concertation avec les associations d'usagers.

En attendant la mise en place de cette démarche à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité, le bon sens et la multitude de données existant sur le sujet permettent de proposer une évaluation

Les indicateurs économiques fournis dans la littérature sont fonction du niveau d'équipement désiré. Parce qu'elles prennent en compte la problématique spécifique de lignes de transport longue distance, les données du COST 349 paraissent les plus crédibles (le guide méthodologique pour l'élaboration du schéma directeur de mise en accessibilité de l'ADSTD y puise également ses informations). Le COST 349 suggère l'éventail d'installations suivant :

- ↳ Installation minimale (installation hors agglomération à l'échelle de la Nièvre) : zone d'attente revêtue (9 m²), nouvelles bordures de quais, présentoir et panneau de signalisation pour horaires et points d'arrêt de car. Les coûts associés s'échelonnent entre 2 000 et 3 000 €.
- ↳ Installation moyenne (installation en agglomération à l'échelle de la Nièvre) : zone d'attente revêtue surélevée (jusqu'à 30 m²), abri, sièges, éclairage, présentoir et panneau de signalisations pour horaires et points d'arrêt. Les coûts associés se situent entre 15 000 et 20 000 €.
- ↳ Installation complète (non adapté au réseau de la Nièvre) : installation moyenne plus distributeurs de billets, téléphone, borne d'urgence. Les coûts atteignent 30 000 € et plus.

Ces données économiques sont à prendre à titre indicatif puisqu'elles dépendent largement des caractéristiques du terrain. Pour exemple, le département du Val d'Oise a dû déboursier 150 000 € pour aménager un arrêt situé sur un rond point. En revanche, pour le département de l'Isère, l'aménagement des deux lignes décrites au paragraphe IV.1.2.3. ont nécessité l'aménagement des points d'arrêt pour un coût moyen de 16 000 euros l'unité.

A l'échelle du département de la Nièvre, compte tenu de la faible fréquentation des lignes et au regard des équipements indispensables inventoriés au paragraphe III.2.4.2. (abri, sièges, éclairage, ...), **les coûts d'aménagement des points d'arrêt peuvent raisonnablement s'estimer entre 5 000 et 15 000 euros l'unité.**

- **L'amortissement et la maintenance**

Selon les données issues des activités du service des Infrastructures du Conseil Général, les coûts de maintenance des emplacements d'arrêt équipés d'un abribus s'élèvent à environ 3% de son investissement initial. Ces coûts comprennent la maintenance de l'abri et de la voirie permettant d'y accéder. **Le budget à prévoir est donc compris entre 150 et 450 euros par an et par emplacement d'arrêt.**

De plus, selon l'expérience des services technique du Département, la durée moyenne « d'amortissement » d'un point d'arrêt équipé d'un abribus est de 15 ans, durée au-delà de laquelle les travaux à prévoir dépassent le prix d'un arrêt refait à neuf.

IV.2.3.2. Evaluation économique du scénario 1

Selon les indicateurs précédents, il est possible d'évaluer le coût global d'aménagement de l'ensemble des emplacements d'arrêt du département.

Compte tenu du nombre d'arrêts répertoriés sur le réseau et de la largeur minimale requise pour le cheminement d'une personne en fauteuil roulant (1,20 m), le coût d'aménagement des **trottoirs** sur l'ensemble du réseau de transport de la Nièvre s'échelonne entre **2 et 12 millions d'euros**.

De même, **l'aménagement de la totalité des points d'arrêt (800 environ)** situés sur le réseau départemental de la Nièvre constituerait alors un coût pour la Collectivité compris **entre 4 et 12 millions d'euros**. Leur maintenance représenterait alors un montant compris entre 120 000 et 360 000 euros par an.

Le budget total nécessaire à la mise en œuvre de ce scénario peut être décomposé en une part attribuée aux investissements et une autre attribuée à des coûts de fonctionnement limités, pour ce scénario, à la maintenance. Le tableau suivant synthétise ces données.

Tableau 5 : Synthèse des coûts du scénario 1

Investissements (voirie et arrêts)	Frais de fonctionnement
De 6 M€ à 24 M€	De 120 k€ à 360 k€ par an

Source : ratios extraits du CG 58 et du COST 349

Ces investissements seraient à reconduire à l'issue de la période de renouvellement de ces infrastructures (15 ans).

IV.2.3.3. Evaluation économique du scénario 2

L'évaluation économique ne peut plus se faire comme dans le scénario 1 de manière globale sur l'ensemble des lignes. Chaque type de ligne (régulière et d'intérêt local) étant soumis à une transformation particulière, une évaluation économique spécifique doit être effectuée.

- **Les lignes régulières et les SAD de rabattement associés**

Pour ces lignes, les coûts de mise en accessibilité se décomposent en aménagement des points d'arrêt + voirie accessibles et en coûts d'exploitation des kilomètres effectués par les SAD de rabattement.

↳ Les coûts d'aménagement des points d'arrêt et de la voirie

Selon le scénario 2, seuls subsistent les points d'arrêt des 4 lignes régulières. Il reste donc 192 arrêts matérialisés. Les indicateurs économiques sont les mêmes que pour le scénario 1 et

peuvent être appliqués aux 48 arrêts à aménager, sans omettre la maintenance. Le tableau en annexe 12 (cf. page 115) regroupe les données d'investissement et de maintenance pour le scénario 2.

Comme pour le scénario 1, ces investissements sont à reconduire à l'issue de la période de renouvellement des infrastructures (15 ans).

↳ Les coûts d'exploitation des SAD de rabattement

Pour un service à la demande classique, le coût d'exploitation kilométrique s'élève à 0,78 €/km et se décompose en subventions du Conseil Général (66%) et en recettes d'exploitation (33%). Le paiement des subventions se fait sur la bonne foi des transporteurs qui relèvent les kilomètres parcourus pour le compte du Conseil Général.

En tant que services de substitution, ces SAD peuvent n'être ouverts qu'aux seuls usagers à mobilité réduite. La seule contrainte est d'ordre financier puisque le coût de ce service pour l'utilisateur doit être identique au service de transport existant. Ainsi, pour une même origine - destination, si un PMR doit payer le même tarif qu'une personne sans handicap, cela suppose la gratuité du service de rabattement. Cependant, aucun moyen physique (telle qu'une carte d'invalidité universelle) n'étant disponible pour différencier un PMR d'une personne sans handicap, le service pourra difficilement être refusé à quiconque en ferait la réservation. Malgré tout, la contrainte liée à la réservation d'un transport à la demande (pour une distance inférieure à 5 km) devrait naturellement limiter la fraude. Une communication claire sur l'exclusivité réservée aux PMR et une formation adaptée des exploitants devraient également contenir cette fraude.

Néanmoins, tel qu'évoqué dans le paragraphe II.3.2.2. (page 28), reste la question des bénéficiaires de ces tarifs préférentiels concernant les services de substitution. S'agit-il des personnes handicapées ou plus largement des PMR ? La première hypothèse simplifierait le contrôle des usagers grâce à la carte d'invalidité. La seconde rend aléatoire la maîtrise de la fraude.

Hypothèses de calcul

Les coûts générés par la mise en place de ces services de rabattement reposent sur le nombre de kilomètres supplémentaires parcourus. Il faut donc définir le nombre d'utilisateurs PMR captés et le nombre de kilomètres à effectuer par utilisateur.

Nombre d'utilisateurs PMR : d'après le paragraphe III.1.3.1., la part des personnes présentant un handicap est estimée à 20% de la population totale. Les lignes sont donc actuellement fréquentées par des utilisateurs issus des 80% de personnes sans handicap qui comptent cette population totale. Ainsi, le nombre de PMR nouvellement attirés par les SAD de rabattement est issu du nombre de personnes sans handicap utilisant le réseau de transport actuel, ajusté par le coefficient 2/8. En effet, si on considère que la part des PMR qui seront attirés par

ce nouveau service est identique à la part des personnes sans handicap (PSH) attirées actuellement par les transports collectifs (TC), on obtient :

$$\% \text{ PMR attirés par les TC} = \% \text{ PSH attirés par les TC}$$

Ecrit autrement :

$$\text{Nb PMR attirés par les TC} / 0,2 \times \text{pop. tot.} = \text{Nb PSH attirés par les TC} / 0,8 \times \text{pop. tot.}$$

Soit :

$$\text{Nb PMR attirés par les TC} = 0,2 / 0,8 \text{ Nb PSH attirés par les TC}$$

Les valeurs pour chaque ligne sont regroupées en annexe 10 (cf. page 112).

Kilomètres supplémentaires d'exploitation par usager : selon le principe de détermination des périmètres d'actions des SAD de rabattement, la distance moyenne à parcourir entre la ligne régulière et le domicile de l'usager est estimée à 3 km (fuseau de 1 km étendu au périmètre communal) auxquels il faut rajouter la demie distance entre 2 arrêts. Pour intégrer les kilomètres parcourus à vide par le transporteur, la distance parcourue pour assurer le service est alors doublée. Les valeurs pour chaque ligne sont regroupées dans l'annexe 10 (cf. page 112).

Coût kilométrique : la subvention du Conseil Général correspond aux coûts d'exploitation basés sur le ratio de 0,78 €/km.

Sur la base de ces hypothèses, il est possible d'établir les coûts d'exploitation annuels (ou subvention à prévoir par le Département) des services de rabattement pour chaque ligne régulière. Le tableau en annexe 12 (cf. page 115) rassemble l'ensemble de ces résultats.

Enfin, au global, l'aménagement des arrêts de rabattement et l'exploitation des SAD associés génèrent les coûts suivants :

Tableau 6 : Synthèse des coûts du scénario 2 pour les lignes régulières

Investissements (voirie et arrêts)	Frais de fonctionnement
De 0,4 M€ à 1,4 M€	De 237 k€ à 252 k€ par an

Source : ratios extraits du CG 58 et du COST 349

- **Les lignes d'intérêt local**

Tous les points d'arrêt ayant été supprimés au profit d'un service de porte à porte, il n'y a pas de coût d'aménagement à prévoir pour ces lignes. Les coûts proviennent des kilomètres supplémentaires parcourus par les exploitants pour se rendre au domicile de chaque usager.

Comme pour les lignes régulières, des hypothèses de calcul sont à formuler.

Hypothèses de calcul

Nombre d'usagers concernés : cette fois, tous les usagers sans distinction de handicap sont concernés puisqu'il ne s'agit pas d'un service de substitution mais bel et bien d'un service qui annule et remplace le service actuel. Ainsi, le nombre d'usagers concernés correspond au nombre d'usagers actuels (issus de la frange de personnes issue des 80% de la population totale) auquel on ajoute les PMR attirés par ce nouveau service. Il est évident que l'amélioration du service par la création d'un SAD porte à porte tend à en augmenter sa fréquentation. Néanmoins, il s'agit ici de services de proximité hebdomadaires pour la plupart, utilisés essentiellement par des personnes âgées pour des trajets achats ou administratifs. Il est peu probable que la demande augmente substantiellement d'autant que la contrainte de réservation, nécessitant de préparer son déplacement au plus tard la veille, limitera naturellement la fréquentation aux seules personnes captives du périmètre. C'est déjà le cas actuellement pour les personnes sans handicap majeur.

Kilomètres supplémentaires d'exploitation par usager : selon le territoire couvert par le SAD, on considère que le transporteur doit s'écarter de 3 km en moyenne de l'itinéraire virtuel pour récupérer ou déposer un usager à son domicile soit 6 km aller et retour par usager. Le transport à vide effectué par l'exploitant est égal à 2 fois la longueur de l'itinéraire virtuel (aller et retour).

Coût kilométrique : la gratuité n'est pas justifiée puisque le service n'est pas spécifique aux PMR. La subvention accordée par le Conseil Général à l'exploitant correspond donc à 75% des coûts d'exploitation kilométriques annuels moyens (0,78 €/km) soit un ratio de 0,59 €/km.

Sur la base de ces hypothèses, il est possible d'établir les coûts d'exploitation annuels (ou subvention à prévoir par le Département) de ces nouveaux SAD pour chaque ligne d'intérêt local. Cependant, comparer les 2 scénarios suppose de se focaliser sur les coûts supplémentaires générés par la mise en accessibilité du réseau. Pour les lignes d'intérêt local, le scénario 2 propose la mise en place de SAD porte à porte en remplacement du système de transport existant. Les coûts supplémentaires liés à leur mise en accessibilité correspondent donc à l'écart des subventions du réseau de base (restructuration ISIS) et du réseau résultant de ce scénario 2. Les tableaux en annexes 11 et 13 (cf. pages 114 et 116) donnent le détail ligne par ligne de ces subventions. Le tableau 7 ci dessous présente la synthèse de ces coûts supplémentaires pour la collectivité.

Tableau 7 : Subventions supplémentaires à prévoir pour l'exploitation des nouveaux SAD dans le cadre du scénario 2 en remplacement des lignes d'intérêt local du réseau ISIS

	Frais de fonctionnement
Subventions du Département des lignes d'intérêt local dans le cadre du réseau ISIS	144 k€ par an
Subventions du Département des SAD dans le cadre du scénario 2	264 k€ par an
Subventions supplémentaires liées à la mise en accessibilité des lignes d'intérêt local selon le scénario 2	120 k€ par an

Source : données CG 58

Par conséquent, le budget total nécessaire à la mise en œuvre de ce scénario 2 peut être décomposé en une part attribuée aux investissements et une autre attribuée à des coûts de fonctionnement issus des calculs précédents (maintenance des arrêts, coûts d'exploitation des SAD de rabattement sur les lignes régulières, coûts d'exploitation supplémentaires des SAD de remplacement des lignes d'intérêt local). Le tableau suivant synthétise ces données.

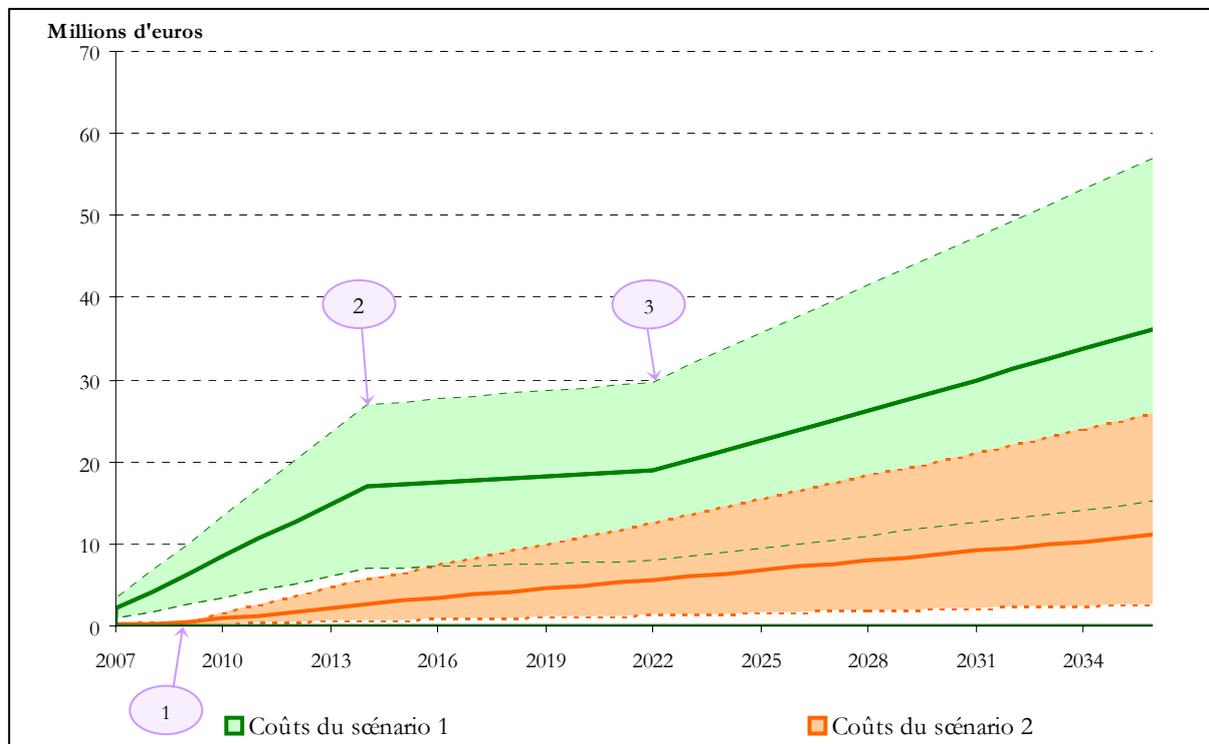
Tableau 8 : Synthèse des coûts totaux du scénario 2

Investissements (voirie et arrêts)	Frais suppl. de fonctionnement
De 0,4 M€ à 1,4 M€	De 357 k€ à 372 k€ par an

IV.2.3.4. Analyse comparative des 2 scénarios

Les coûts issus des tableaux 5 et 8 permettent de simuler le budget nécessaire à l'exploitation de chaque scénario de mise en accessibilité. Le graphique 14 ci dessous en donne une illustration.

Graphique 14 : Evolution des coûts sur 30 ans



Source : calculs excel

Les points remarquables de la courbe sont le reflet des délais imposés par la loi :

Point 1 : le délai de mise en service des SAD de substitution est de 3 ans à compter de l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité (2007 est prise comme hypothèse pour cette élaboration).

Point 2 : les investissements d'aménagement d'arrêt et de voirie sont à réaliser sur les 8 premières années de manière à respecter le délai de 2015 imposé par la loi (à compter de la date d'élaboration du schéma directeur).

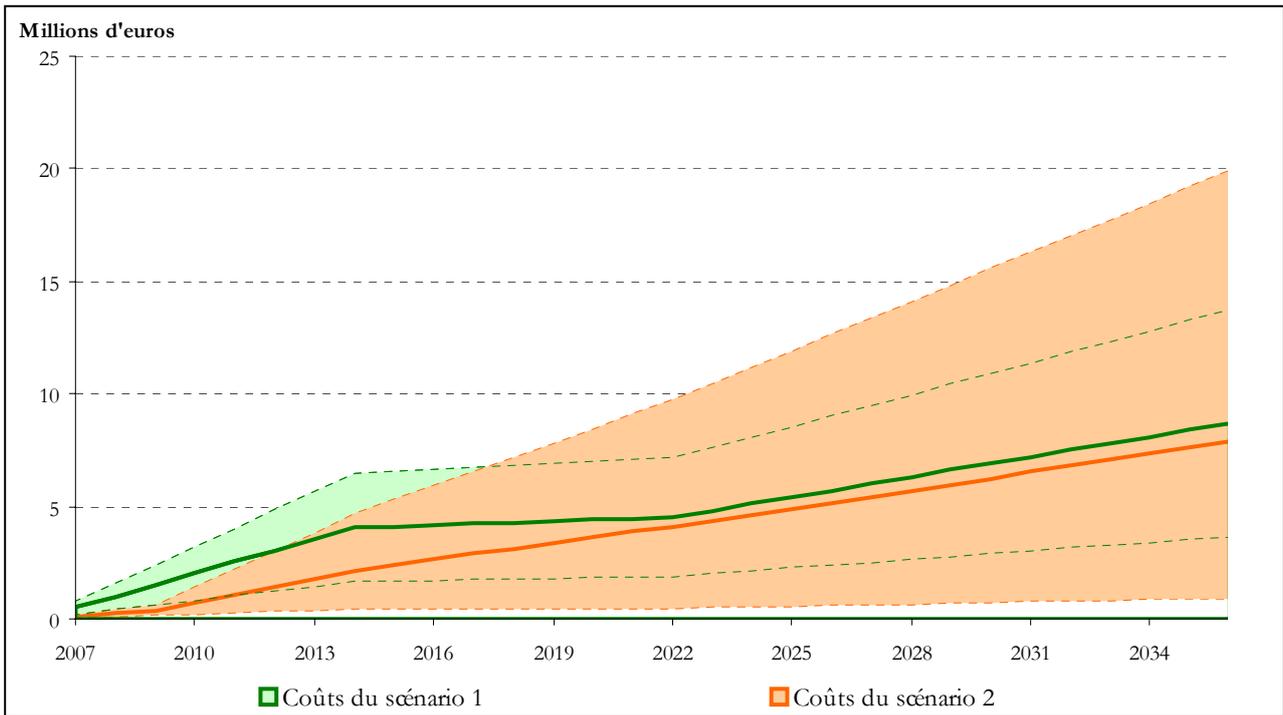
Point 3 : à l'issue des 15 années d'amortissement, le renouvellement de ces infrastructures est à prévoir mais cette fois à répartir sur les 15 années suivantes.

Les faisceaux de coûts représentés sur le graphique 14 sont non seulement issus des intervalles présentés dans les tableaux 5 (scénario 1) et tableau 8 (scénario 2) mais également d'une étude de sensibilité sur les hypothèses de calculs :

- **Retour sur les hypothèses de calculs du scénario 1 :** les intervalles de coûts définis pour ce scénario intègrent déjà les situations extrêmes. Il n'y a donc pas d'autre critère à prendre en compte.
- **Retour sur les hypothèses de calculs du scénario 2**
 - ↳ Points d'arrêt et voirie : même remarque que pour le scénario 1.
 - ↳ Nombre de PMR captifs des SAD de rabattement sur les LR : au minimum, on peut imaginer qu'aucun usager à mobilité réduite ne sera séduit par le service qui lui est offert. A l'inverse, en borne maximale, la répartition des PMR sur la population totale n'est plus de 20% mais plutôt de 40% (ce qui peut constituer la situation à l'horizon 2030 compte tenu des projections de l'INSEE sur la proportion des personnes âgées).
 - ↳ Nombre d'usagers captifs des SAD porte à porte en remplacement des lignes d'intérêt local : l'hypothèse de base reprenait la fréquentation 2005 de ces lignes à laquelle était ajoutée une demande correspondant à l'utilisation du service par les PMR ainsi captés. La contrainte que constitue le système de réservation (ce qui nécessite de prévoir le déplacement au plus tard la veille) peut amener à réduire la demande des personnes sans handicap qui se déplacent de manière « impulsive ». A l'inverse, l'amélioration du service par le système « porte à porte » peut attirer une population plus importante. Un coefficient de 2 peut donc être défini. Ce coefficient est certes défini de manière empirique mais son influence sur les résultats reste limitée (doubler le nombre d'usagers augmente les coûts d'exploitation de 10 %) et même s'il peut paraître élevé, il est adapté au faible niveau de fréquentation des lignes d'intérêt local de la Nièvre.

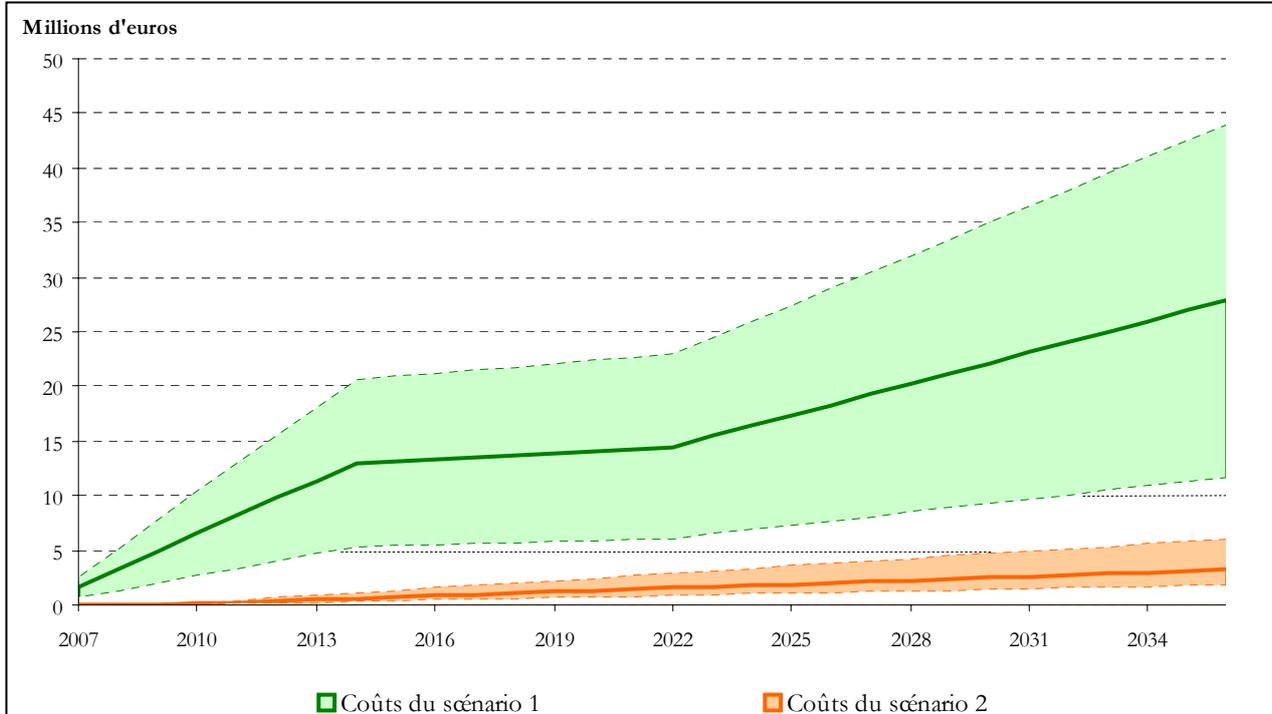
Même si les faisceaux de coûts ainsi obtenus se croisent au terme d'une dizaine d'années d'exploitation, leur évolution se détache suffisamment pour confirmer l'optimisation économique apportée par le scénario 2. Malgré tout, la présence du chevauchement des deux faisceaux à partir de 2016 fait apparaître un doute sur la pérennité à long terme de l'un ou de l'autre scénario. Une analyse plus fine, à l'échelle du type de ligne (régulière ou d'intérêt local), semble nécessaire pour faire apparaître une tendance plus claire.

Graphique 15 : Evolution des coûts d'aménagement des lignes régulières selon les scénarios 1 et 2



Source : calculs excel

Graphique 16 : Evolution des coûts d'aménagement des lignes d'intérêt local selon les scénarios 1 et 2



Source : calculs excel

Ainsi, pour les lignes structurantes (ou régulières), le faisceau du scénario 2 chevauche l'autre faisceau dès 2009 avec un recouvrement total à partir de 2017. Dans le cas des lignes

d'intérêt local, les deux faisceaux ne se recouvrent jamais. Cette différence de comportement s'explique aisément par la fréquence élevée des lignes régulières vis à vis des lignes d'intérêt local, fréquence qui génère, dans le cadre du scénario 2, une augmentation proportionnelle du nombre de kilomètres parcourus par les SAD de rabattement. Il ne fait ainsi aucun doute que le transfert des lignes d'intérêt local en SAD porte à porte est plus adapté que l'aménagement complet des arrêts du réseau. Cependant, il semble qu'un scénario supplémentaire puisse être envisagé pour les lignes régulières.

IV.2.4. Proposition finale et perspectives

L'étape suivante consiste à distinguer, parmi les quatre lignes régulières, la ou les lignes pour lesquelles un aménagement complet des points d'arrêt (scénario 1) est plus rentable que la mise en place d'un service de rabattement (scénario 2). Les courbes de comparaison de coûts pour chaque ligne sont regroupées en annexe 14 (cf. page 117).

Ainsi, même si ces quatre lignes régulières ont toutes un chevauchement plus ou moins prononcés de leurs faisceaux de coûts, seules deux d'entre elles présentent la particularité d'avoir un recouvrement quasi total, avec un croisement de leur ligne de coûts « médians » (nom impropre utilisé pour désigner les coûts correspondants aux hypothèses de base) : la ligne Château Chinon – Nevers et la ligne Imphy – Nevers. Ce sont les deux lignes les plus fortes du Département (fréquence et fréquentation).

D'un point de vue pragmatique, l'aménagement de tous les arrêts de la ligne Imphy – Nevers paraît totalement justifié dans la mesure où il s'agit d'une ligne périurbaine dont la quasi-totalité des arrêts est équipée d'abribus (obsolètes pour certains) mais surtout pour lesquels les trottoirs sont déjà aménagés.

Pour la ligne Château Chinon – Nevers, un doute peut subsister. Cependant, un programme de re-calibrage de la route départementale 978 (route portant la quasi-intégralité de l'itinéraire de la ligne Château – Chinon – Nevers) a été engagé par le Conseil Général. Par le biais d'une synergie de moyens et donc de dépenses, même ténues, l'aménagement complet des arrêts peut s'envisager utilement. Cet aménagement total pour les deux lignes les plus fortes du département offre l'intérêt non négligeable du point de vue politique d'être une vitrine « accessibilité » pour le Conseil Général auprès de ses administrés.

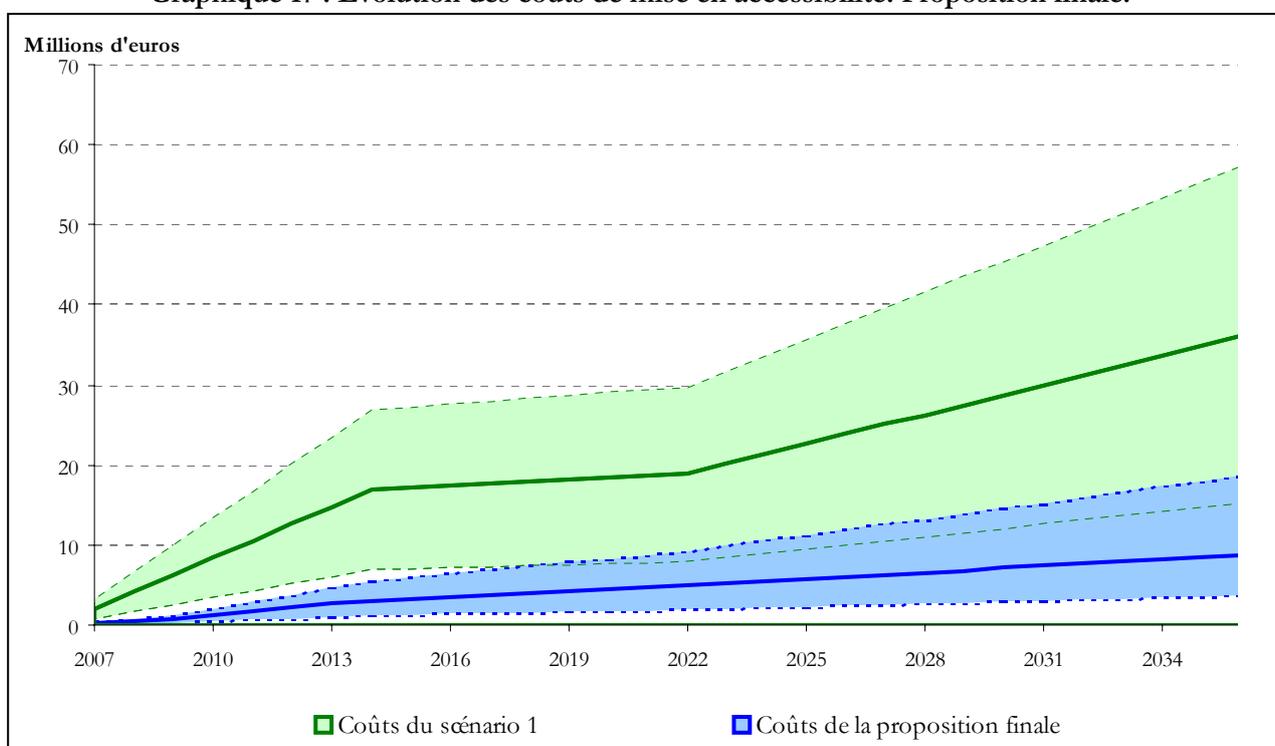
Pour les autres lignes régulières, seule une analyse détaillée du terrain permettrait de trancher définitivement sur l'intérêt ou non d'aménager la totalité des points d'arrêt. En l'état actuel des connaissances, on peut seulement préciser que la ligne offrant le meilleur potentiel est la ligne Clamecy – Nevers. En effet, cette ligne est « handicapée » par un nombre d'arrêts très élevé mais justifié par un itinéraire réalisé en partie en zone périurbaine (les 2/3 des arrêts se situent sur 1/3 du trajet). Dans ce cadre, le Conseil Général pourrait envisager une mise en accessibilité en deux parties : un aménagement de tous les arrêts sur cette zone périurbaine et la mise en service d'un SAD de rabattement au-delà. Compte tenu de la répartition des arrêts, cette

organisation tend à se rapprocher du scénario 1 et la simulation économique (annexe 15, page 119) illustre cette tendance. L'intérêt économique que revêt le scénario 2 n'est donc pas probant pour cette ligne mixte périurbaine /rurale. Seul un diagnostic exhaustif des infrastructures permettra de définir le scénario le plus approprié.

Remarque : les 2/3 des arrêts de cette ligne se situant dans la zone périurbaine, la réduction du nombre d'arrêts permettra de limiter le montant des investissements initiaux mais ne permettra pas de dégager une tendance plus nette entre les deux scénarios. De plus, il convient d'être prudent : une réduction du nombre d'arrêt peut être contraire au principe de transport périurbain (distance inter arrêt plus faible).

Par conséquent, si on envisage comme **proposition finale d'application de la loi** un aménagement complet pour ces deux lignes et une transformation selon le scénario 2 pour le reste du réseau départemental, l'évolution des coûts pour l'ensemble de ce réseau devient :

Graphique 17 : Evolution des coûts de mise en accessibilité. Proposition finale.



Source : calculs excel

Il subsiste un léger recouvrement des faisceaux. Cependant, la simulation économique pour chaque scénario reposant sur les mêmes hypothèses fortes (ratios économiques d'aménagement de voirie et d'arrêt), la probabilité de se trouver simultanément en tendance minimale pour le scénario 1 et en tendance maximale pour la proposition finale est nulle. La mise à jour des données de coûts par l'analyse fine du terrain, indispensable avant toute prise de décision définitive, ne modifiera donc pas fondamentalement ce résultat : la proposition finale permet simultanément de répondre aux besoins des usagers à mobilité réduite, d'améliorer le

service des usagers sans handicap et de limiter les coûts de mise en accessibilité du réseau pour la Collectivité.

Pour indication, pour les dix prochaines années, les coûts « médians » pour le Conseil Général de la mise en accessibilité du réseau s'élevaient en moyenne à environ 370 k€ par an selon la proposition finale (contre 1 700 k€ par an pour l'aménagement intégral des emplacements d'arrêt). D'un point de vue exploitation, le kilométrage supplémentaire parcouru dans le cadre de cette proposition atteint 440 000 km par an (soit une augmentation de 50% du kilométrage total).

IV.2.5. Compatibilité juridique

La proposition finale est construite sur la base du scénario 1 pour les deux lignes fortes et du scénario 2 pour le reste du réseau départemental. Sa compatibilité juridique se décline donc selon ces deux scénarios.

Le scénario 1 qui consiste à aménager tous les emplacements d'arrêts et la voirie associée est la réponse stricto sensu aux obligations imposées par la loi du 11 février 2005. Il n'est, de ce fait, pas contestable.

Le scénario 2 est le résultat de la mise en place d'un système de transport de substitution (SAD de rabattement sur les lignes régulières, sur des arrêts accessibles, ciblés) et de la transformation des lignes d'intérêt local en SAD porte à porte. Cette dernière transformation n'est pas contestable car, même si ce système n'existe pas à ce jour, il sera proposé indifféremment aux usagers classiques et aux PMR. Quant à la mise en place de services de substitution, elle est autorisée par la loi à condition que ces services émanent d'une impossibilité technique avérée. C'est sur ce point que peut reposer un éventuel litige puisque, tel qu'évoqué dans le paragraphe II.3.2.2., l'impossibilité technique reste une notion relativement vague. Seule la directive d'application de la loi du 11 février 2005 lève discrètement le voile en assimilant une impossibilité technique à un impact disproportionné des travaux sur le fonctionnement normal du service. Le seul moyen de s'affranchir de toute contestation est de valider le principe d'aménagement du scénario 2 par les associations d'usagers à mobilité réduite.

Synthèse

Pour répondre favorablement aux obligations de la loi du 11 février 2005, les solutions envisagées par la majorité des Autorités Organisatrices des Transports interurbains semblent converger vers la même direction : le transport à la demande.

Dans le cas particulier du département de la Nièvre, des simulations économiques ont porté sur plusieurs scénarios d'aménagement du réseau pour aboutir à une proposition finale, synthèse de la pertinence de chacun de ces scénarios :

- ↳ aménagement total des deux lignes fortes du réseau,
- ↳ mise en place de services à la demande de rabattement des personnes à mobilité réduite sur des arrêts accessibles, ciblés,
- ↳ remplacement des lignes d'intérêt local par des SAD porte à porte.

L'étude est issue de données globales. Aussi, un inventaire exhaustif des infrastructures du réseau et des coûts d'aménagement à prévoir permettra d'affiner le budget que devra engager la Collectivité.

V. Synthèse, critiques et perspectives

Les premières lois sur le handicap ont été établies en 1975. Pourtant, en France, comme dans le reste du monde, l'accessibilité totale de la chaîne de déplacement est loin d'être acquise. La loi n°2005-102 du 11 février 2005 tente de donner une nouvelle impulsion à cette démarche en faisant valoir le principe de non-discrimination. En cela, les dispositions de cette loi sont très précises, la volonté du législateur étant de ne pas offrir la possibilité d'interpréter les textes. Néanmoins, même s'il est trop tôt aujourd'hui pour présager des résultats, compte tenu des investissements qu'elle suppose, on peut s'interroger sur l'efficacité d'une telle loi dans un contexte de désengagement économique progressif de l'Etat.

Les Autorités Organisatrices des Transports ne se sont pas toutes engagées avec la même célérité dans la mise en application de la loi du 11 février 2005. Les AO urbaines semblent les plus avancées, aidées en cela par une loi paraissant plus adaptée à un réseau urbain de par les aménagements déjà existants et par la concentration de la population des PMR dans les villes. Les AO interurbaines cherchent le moyen le plus cohérent de répondre favorablement aux obligations de la loi par l'attribution d'un budget qui vient s'ajouter à celui des autres actions, notamment sociales, que la décentralisation leur a attribuées.

Le principe de non-discrimination a incité le législateur à ne pas faire de distinction entre les divers réseaux de transport. Et même s'il est inadmissible de faire intervenir des considérations économiques dans la lutte contre toutes les formes de discrimination, il semble évident que la mise en œuvre de l'accessibilité totale des réseaux de transport sera traitée de manière spécifique par chaque commune, groupement de communes, département ou région en fonction de la structure du territoire, du budget disponible, lui-même fonction de la politique d'intégration sociale mise en place. Aussi, compte tenu des coûts qu'elles vont devoir supporter, la tentation sera grande pour les Collectivités de faire valoir en priorité, faute de moyens, l'article 2 de la LOTI. En ce sens, on ne peut exclure une prise de conscience du législateur par une modification des textes prenant en compte les spécificités de chaque type de réseau (urbain, interurbain et régional) et le niveau des investissements à consentir.

Dans le cas du département de la Nièvre, la refonte actuelle du schéma départemental de transport est une conjoncture favorable à la prise en compte de cette mise en accessibilité dans les meilleures conditions possibles de service pour tous les usagers, à mobilité réduite en particulier, d'une part et de coûts pour la Collectivité, d'autre part.

La proposition développée dans ce rapport permet de limiter l'investissement que supposerait une application stricte de la loi n°2005-102 du 11 février 2005. Néanmoins, il s'agit d'une piste de réflexion qui, avant décision politique finale, nécessite d'une part d'être développée en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite et d'autre part d'être affinée par un diagnostic économique des infrastructures du réseau départemental. En effet, la méthode de calcul économique utilisée dans ce rapport repose sur une série d'hypothèses (coûts et fréquentation) globales adaptées à l'ensemble du réseau pour comparer plusieurs propositions en

vue d'en extraire la ou les plus pertinentes. Elles deviennent approximatives dès lors que l'on considère le détail des lignes du réseau.

Cette étude donne les pistes techniques de mise en accessibilité du réseau de la Nièvre. Elle n'est que le début d'une démarche à long terme qui intègre notamment le processus de concertation avec les associations d'usagers, de handicapés et de personnes âgées en particulier, processus qui se ponctue par la publication du schéma directeur d'accessibilité. Pour la constitution de ce schéma, le Département pourrait faire le choix de s'adresser à un bureau d'études, vecteur d'une image impartiale indispensable pour engager les débats avec les associations d'usagers autour de propositions parfois sujettes à polémiques.

A l'image des orientations prises par les autres Conseils Généraux, l'application de la loi proposée dans ce rapport repose sur le principe de développement du transport à la demande. Pour la Nièvre, dans une volonté politique d'offrir à l'ensemble de la population une alternative à la voiture et une autonomie accrue pour les personnes à mobilité réduite ou isolées, le raisonnement pourrait être poussé à l'extrême en proposant un réseau de transport basé exclusivement sur une offre de services à la demande couvrant l'ensemble du territoire (à partir de la carte 18, annexe 9 page 111 par exemple) et co-financée par les communes qui en bénéficient. Ce co-financement permettrait, hormis la couverture totale du territoire de la Nièvre, de développer par redistribution l'offre des lignes de structures dans le but d'améliorer l'attractivité du réseau pour l'ensemble de la population et d'enrayer la baisse ininterrompue de la demande depuis près de dix ans.

Sigles

ADN : Agglomération De Nevers

ADSTD : Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et d'Urbanisme

CG 58 : Conseil Général de la Nièvre

COST : european COoperation in the field of Scientific and Technical research

CRID : Consorci Recursos I Documentacio *per a l'autonomia personal*

EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale

ERP : Etablissements Recevant du Public

GART : Groupement des Autorités Responsable des Transports

INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques

JO : Journal Officiel

LIL : Ligne d'Intérêt Local

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieur

LR : Ligne Régulière

MDPH : Maison Départementale des Personnes Handicapées

PDU : Plans de Déplacements Urbains

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

RGP : recensement de la population

SAD : Service A la Demande

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France

TC : Transport Collectif

UFR : Usagers en Fauteuil Roulant

Bibliographie

Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux (ADSTD), *Guide méthodologique pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport départementaux*, Assemblée générale des 8 et 9 juin 2006, Lille, 2006, 173 p.

Bœuf J.L., Magnan M., *Les collectivités territoriales et la décentralisation*, La documentation Française, Paris, 2004, 152 p.

CERTU, *Accessibilité des lignes d'autocars interurbains aux personnes à mobilité réduite*, *Compte rendu du séminaire du 11 octobre 2004*, Lyon, décembre 2004, 34 p.

CERTU, *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements*, Collections du CERTU, Lyon, mai 2001, 49 p.

CERTU, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite*, *Eléments méthodologiques*, dossiers n° 163, Collections du CERTU, Lyon, septembre 2004, 72 p.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), *Transport et vieillissement de la population*, 2002, 37 p.

Conseil Général de l'Isère, *Transports et handicap, les guides pratiques du handicap en Isère n°3*, 2006, 79 p.

Conseil Général de la Nièvre, Direction de la Solidarité, *Schéma gérontologique de la Nièvre 2003-2007*, 2005, 148 p.

COST 349 (European Cooperation of Scientific and Technical research), *Accessibility of Coaches and Long Distance Buses for People with Reduced Mobility*, Final report, Brussels, octobre 2005, 147 p.

« Décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs », *Journal Officiel de la République Française*, édition numéro 0035 du 10 février 2006.

Découvrir le Conseil général de la Nièvre, service communication du CG58, Nevers, 2004, 37 p.

Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA), *Bilan et perspective 2005*, consulté en juillet 2006 sur : <http://www2.equipement.gouv.fr/accessibilite/dma/bilan2005.pdf>, 162 p.

Direction de la recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques (DREES), « Difficultés à se déplacer et problèmes d'accessibilité, Une approche à partir de l'enquête HID », *Etudes et Résultats*, n°36, avril 2004, 12 p.

DMA, *Handicap et accessibilité, Définitions et Statistiques*, rapport, septembre 2005, 29 p.

Données budgétaires du Conseil Général de la Nièvre, Consultées sur Internet : www.cg58.fr, mai 2006.

European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), *Charte d'engagement des autorités responsables des transports dans les métropoles européennes sur l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite*, Paris, 2003, 4 p.

Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART), « Innovation : l'espace public », *La lettre du GART*, octobre 1998.

Hauet E., Ravaud J.F., « Handicap, incapacités, dépendance et déplacements », Cermès, *Document de travail DREES n°16, Handicap – Incapacités – Dépendance, Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID*, Colloque scientifique, Montpellier, 2001, pp. 137-150.

INSEE, « Projection tendancielle de la population bourguignonne pour 2030 », *INSEE Bourgogne Dimension*, n°90, février 2002, 4 p.

« LOI n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », *Journal Officiel de la République Française*, édition numéro 0036 du 12 février 2005.

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, *Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite*, Paris, 2006, 19 p.

Table des matières

Fiche bibliographique.....	1
Publication data form	3
Remerciements	5
Sommaire	7
Problématique.....	9
I. Présentation du Conseil Général de la Nièvre	11
I.1. Le Conseil Général : un espace de décisions	11
I.2. Un budget axé sur l'action sociale.....	12
I.3. L'organisation du Conseil Général.....	14
I.3.1. Les services administratifs et techniques	14
I.3.2. La Direction des Infrastructures et des Transports	15
II. Le cadre légal et réglementaire	17
II.1. Le cadre légal et réglementaire avant 2005.....	17
II.1.1. A l'échelle internationale.....	17
II.1.2. En France.....	17
II.2. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dans le domaine des transports.	18
II.2.1. Généralités	18
II.2.2. La notion de Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	19
II.2.3. Les changements apportés par la loi du 11 février 2005.....	20
II.2.4. Planification	21
II.2.4.1. <i>Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)</i>	22
II.2.4.2. <i>La procédure de dépôt de plainte</i>	23
II.2.4.3. <i>Planification</i>	23
II.3. Le champ d'application	24
II.3.1. La chaîne de déplacement.....	24
II.3.1.1. <i>La voirie</i>	24
II.3.1.2. <i>Les emplacements d'arrêt</i>	25
II.3.1.3. <i>Le matériel roulant</i>	26
II.3.1.4. <i>L'information</i>	26
II.3.2. Les dérogations et les « vides » juridiques	27

II.3.2.1. Les dérogations possibles.....	27
II.3.2.2. Les « vides » juridiques.....	28
Synthèse.....	29
III. Diagnostic départemental.....	31
III.1. Caractéristiques socio-économiques de la Nièvre	31
III.1.1. Le territoire et sa population.....	31
III.1.2. Les déplacements.....	32
III.1.2.1. Les territoires vécus.....	32
III.1.2.2. L'infrastructure existante, motorisation des ménages.....	33
III.1.2.3. Les flux de déplacements dans la Nièvre.....	36
III.1.3. Les personnes à mobilité réduite.....	37
III.1.3.1. PMR : données statistiques générales.....	37
III.1.3.2. Les personnes âgées en Nièvre.....	38
III.1.3.3. Le déplacement des personnes âgées.....	41
III.2. Les transports en commun dans la Nièvre.....	42
III.2.1. Le transport scolaire.....	42
III.2.2. Le transport de voyageurs.....	43
III.2.2.1. L'offre.....	43
III.2.2.2. La demande.....	47
III.2.2.3. Les coûts et les recettes d'exploitation.....	49
III.2.3. Le transport des PMR.....	50
III.2.4. Le matériel roulant et les points d'arrêt.....	50
III.2.4.1. Le matériel roulant.....	51
III.2.4.2. Les points d'arrêt.....	53
III.2.5. La restructuration du réseau par ISIS.....	54
Synthèse.....	57
IV. Les scénarios proposés - approche économique associée.....	59
IV.1. Retours d'expériences.....	59
IV.1.1. Les réalisations internationales.....	59
IV.1.1.1. La Suède : un exemple urbain.....	59
IV.1.1.2. Le Japon.....	59
IV.1.1.3. La Suisse.....	60
IV.1.2. Le retour d'expérience des Départements de France.....	60
IV.1.2.1. Le département du Val d'Oise.....	60
IV.1.2.2. Le département du Bas Rhin.....	61
IV.1.2.3. Le département de l'Isère.....	62
IV.1.2.4. Le département des Alpes Maritimes.....	62
IV.2. Propositions d'application de la loi.....	62

IV.2.1. Scénario 1 : aménagement total du réseau	63
IV.2.2. Scénario 2 : optimisation économique.....	63
IV.2.2.1. Les lignes régulières	64
IV.2.2.2. Les lignes d'intérêt local.....	66
IV.2.2.3. Les points d'arrêt et la voirie	67
IV.2.3. Analyse économique comparative.....	67
IV.2.3.1. Indicateurs économiques.....	67
IV.2.3.2. Evaluation économique du scénario 1.....	70
IV.2.3.3. Evaluation économique du scénario 2.....	70
IV.2.3.4. Analyse comparative des 2 scénarios	74
IV.2.4. Proposition finale et perspectives.....	77
IV.2.5. Compatibilité juridique.....	79
Synthèse	80
V. Synthèse, critiques et perspectives.....	81
Sigles	83
Bibliographie.....	85
Table des matières	87
Table des légendes et illustrations	91
Table des annexes.....	95

Table des légendes et illustrations

Table des graphiques

Graphique 1 : Recettes du Conseil Général de la Nièvre inscrites au budget 2006	13
Graphique 2 : Dépenses du Conseil Général de la Nièvre inscrites au budget 2006.....	13
Graphique 3 : Coûts d'exploitation du transport départemental et répartition par contributeur...	15
Graphique 4 : Modes de transport domicile – travail dans la Nièvre.....	37
Graphique 5 : Lien entre âge et handicap	38
Graphique 6 : Mobilité des personnes âgées	41
Graphique 7 : Evolution du kilométrage parcouru par an sur l'ensemble du réseau	44
Graphique 8 : kilomètres parcourus par type de ligne	45
Graphique 9 : Evolution de la demande	48
Graphique 10 : Répartition de la demande selon le type de ligne	48
Graphique 11 : Coûts et recettes d'exploitation pour l'année 2005.....	49
Graphique 12 : Coûts kilométriques 2005 par type de ligne.....	50
Graphique 13 : Echancier de renouvellement du parc de véhicule.....	52
Graphique 14 : Evolution des coûts sur 30 ans	74
Graphique 15 : Evolution des coûts d'aménagement des lignes régulières selon les scénarios 1 et 2	76
Graphique 16 : Evolution des coûts d'aménagement des lignes d'intérêt local selon les scénarios 1 et 2	76
Graphique 17 : Evolution des coûts de mise en accessibilité. Proposition finale.....	78
Graphique 18 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque ligne régulière.....	101
Graphique 19 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque ligne d'intérêt local.....	102
Graphique 20 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque SAD	102
Graphique 21 : Fréquentation 2005 pour chaque ligne régulière	103
Graphique 22 : Taux d'occupation 2005 par ligne régulière	104
Graphique 23 : Fréquentation 2005 par ligne d'intérêt local	105
Graphique 24 : Taux d'occupation moyen par ligne d'intérêt local.....	105
Graphique 25 : Fréquentation 2005 par SAD.....	106

Graphique 26 : Taux d'occupation moyen par SAD	106
Graphique 27 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Château Chinon – Nevers	117
Graphique 28 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Châtillon en Bazois – Decize ..	117
Graphique 29 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Clamecy – Nevers	118
Graphique 30 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Imphy – Nevers	118
Graphique 31 : Comparaison des coûts de la ligne Clamecy – Nevers intégrant une zone périurbaine. Simulation selon les 2 scénarios.....	119

Table des figures

Figure 1 : Les personnes à mobilité réduite.....	20
Figure 2 : Chaîne de déplacement par autocar longue distance.....	24
Figure 3 : Evolution de la pyramide des âges en Nièvre de 1975 à 2030.....	40
Figure 4 : Equipement d'un arrêt sur la ligne express Cergy - Roissy	61

Table des tableaux

Tableau 1 : Délais de mise en œuvre des dispositions de la loi (dates au plus tard).....	23
Tableau 2 : Données d'exploitation du transport de voyageurs dans la Nièvre.....	45
Tableau 3 : Nombre de véhicules et âge moyen du parc du département.....	51
Tableau 4 : Eléments de coûts d'aménagement d'un car accessible	52
Tableau 5 : Synthèse des coûts du scénario 1.....	70
Tableau 6 : Synthèse des coûts du scénario 2 pour les lignes régulières	72
Tableau 7 : Subventions supplémentaires à prévoir pour l'exploitation des nouveaux SAD dans le cadre du scénario 2 en remplacement des lignes d'intérêt local du réseau ISIS.....	73
Tableau 8 : Synthèse des coûts totaux du scénario 2	74
Tableau 9 : données d'exploitation du réseau de transport de la Nièvre	112
Tableau 10 : Données d'exploitation des lignes d'intérêt local dans le cadre du réseau ISIS	114
Tableau 11 : Coûts d'aménagement des points d'arrêt pour les lignes régulières selon le scénario 2	115
Tableau 12 : Calculs des coûts d'exploitation annuels générés par la mise en place des SAD de rabattement sur les lignes régulières	115
Tableau 13 : Données économiques et caractéristiques des lignes d'intérêt local dans le cadre du scénario 2.....	116

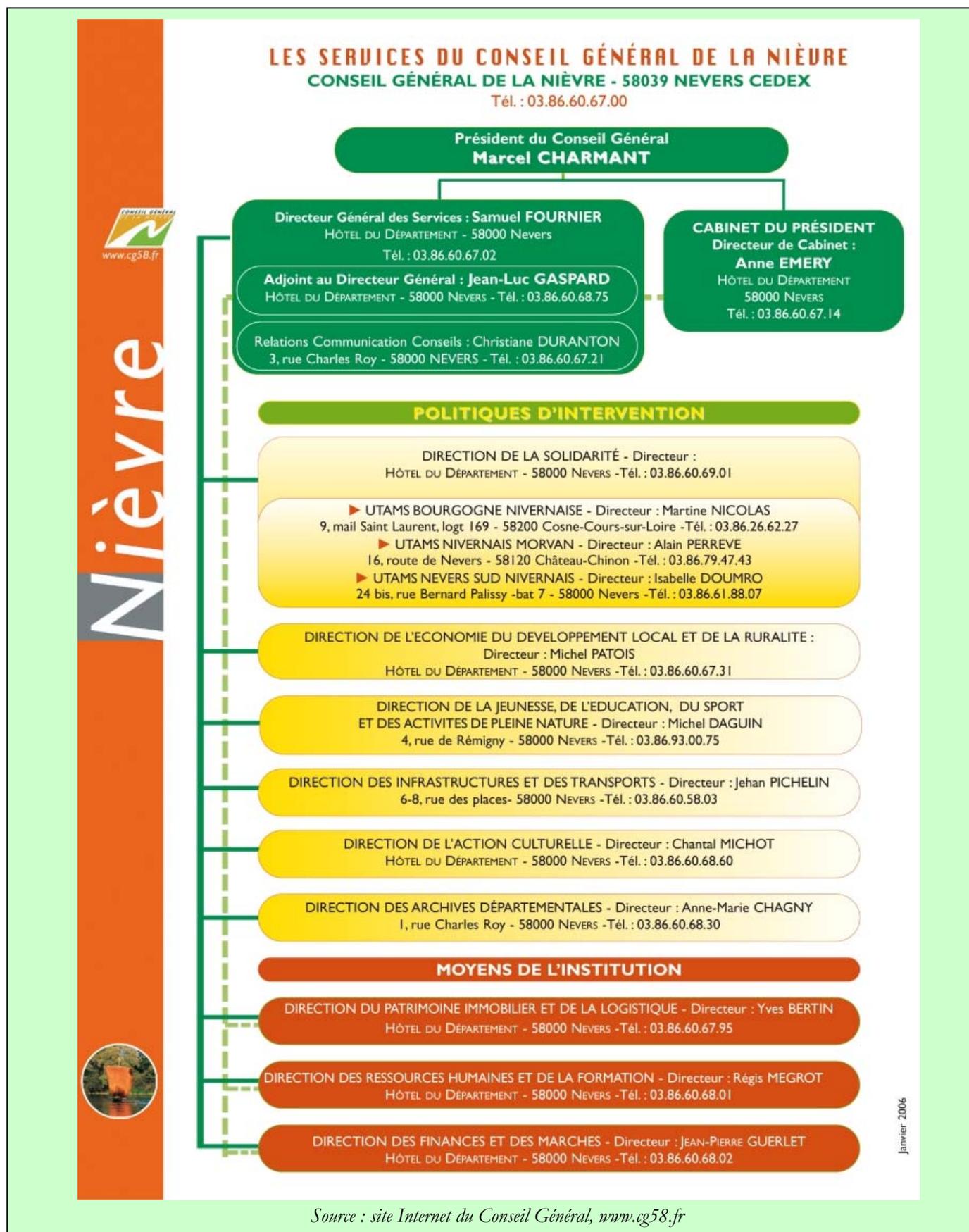
Table des cartes

Carte 1 : Territoire de la Nièvre	31
Carte 2 : Evolution et répartition de la population de la Nièvre	32
Carte 3 : Territoires vécus de la Nièvre : organisation territoriale de l'emploi et des services.....	33
Carte 4 : Réseau routier et ferroviaire de la Nièvre	34
Carte 6 : Part des ménages non motorisés.....	35
Carte 7 : Les principaux flux migratoires	36
Carte 8 : Part des retraités par département	39
Carte 9 : Répartition de la population de plus de 60 ans	39
Carte 10 : Répartition, en valeur absolue, de la population de plus de 65 ans en 2005.	40
Carte 11 : Flux domicile – études dans la Nièvre	43
Carte 12 : Tracé des lignes de structure et des lignes d'intérêt local du réseau nivernais	46
Carte 13 : Localisation des services à la demande de la Nièvre.....	47
Carte 14 : Proposition de restructuration par ISIS des lignes régulières et d'intérêt local.....	55
Carte 15 : Proposition de modification par ISIS des services à la demande.....	56
Carte 16 : Définition du périmètre d'actions des SAD de rabattement sur les lignes régulières	65
Carte 17 : Définition du périmètre d'actions des SAD en remplacement des lignes d'intérêt local existantes.....	66
Carte 18 : réseau de transport du département de la Nièvre.....	100
Carte 19 : Réseau de transport départemental résultant du scénario d'optimisation économique	111

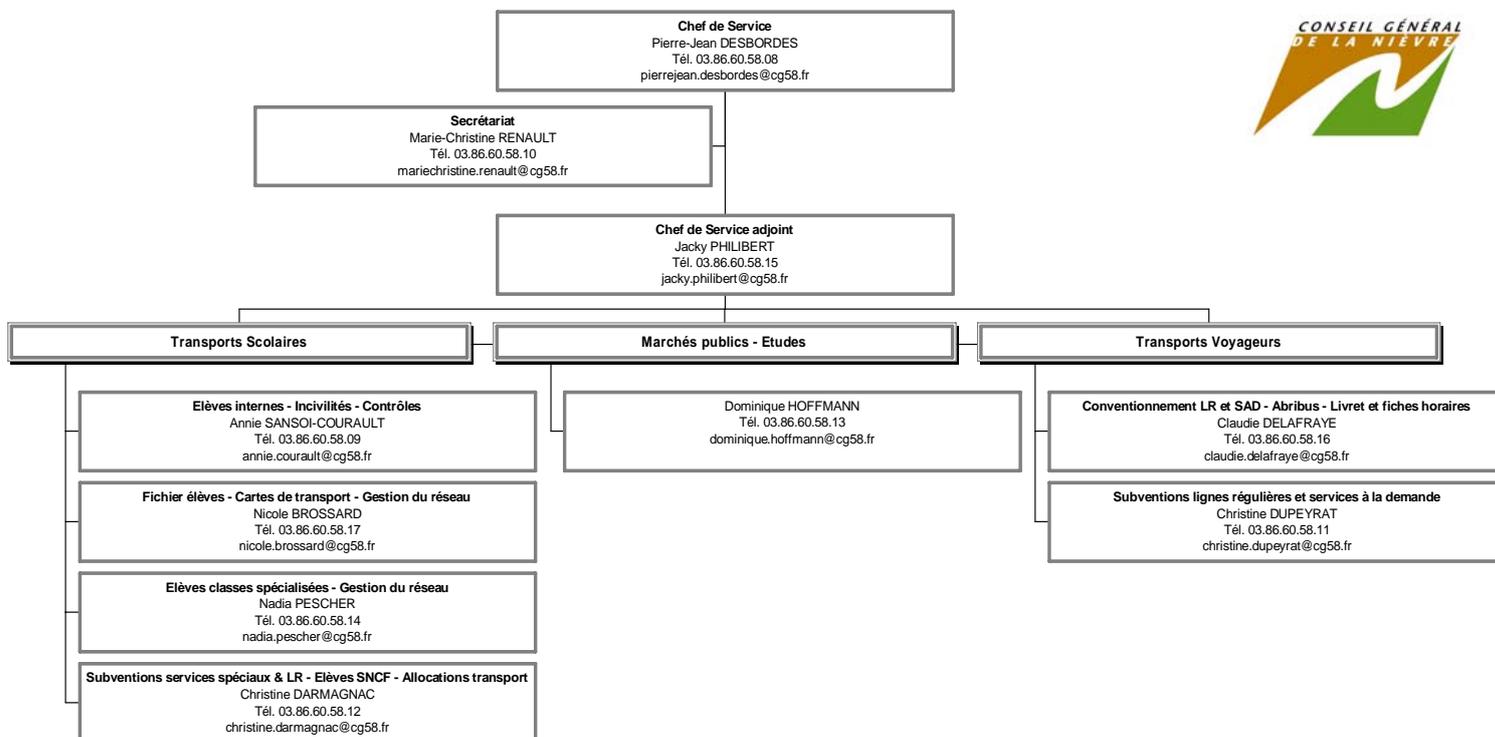
Table des annexes

Annexe 1 : Organigramme des services du Conseil Général de la Nièvre au 1 ^{er} janvier 2006.....	96
Annexe 2 : Organigramme du service des transports au 1 ^{er} avril 2006	97
Annexe 3 : Liste des textes d'application consécutifs à la loi du 11 février 2005 (arrêtée au 15 août 2006).....	98
Annexe 4 : Territoires vécus de la Nièvre. Représentation INSEE.....	99
Annexe 5 : Tracé des lignes de structure et des lignes d'intérêt local du réseau nivernais	100
Annexe 6 : Analyse détaillée du transport de voyageurs (offre et demande) du réseau départemental nivernais.....	101
Annexe 7 : Photos de points d'arrêt existants.....	108
Annexe 8 : Etat des points d'arrêt sur 3 lignes régulières.....	109
Annexe 9 : Carte du réseau de transport correspondant au scénario d'optimisation économique	111
Annexe 10 : Données d'exploitation 2005 du réseau de transport de la Nièvre.....	112
Annexe 11 : Données d'exploitation pour chaque ligne d'intérêt local pour le réseau de base (restructuration ISIS)	114
Annexe 12 : Données d'investissement et d'exploitation de l'aménagement des lignes régulières dans le cadre du scénario 2	115
Annexe 13 : Données économiques pour chaque ligne d'intérêt local dans le cadre du scénario 2	116
Annexe 14 : Evolution des coûts d'aménagement de chaque ligne régulière pour les 2 scénarios	117
Annexe 15 : Décomposition de la ligne Clamecy – Nevers en zone périurbaine et zone rurale. Comparaison économique selon les 2 scénarios.....	119

Annexe 1 : Organigramme des services du Conseil Général de la Nièvre au 1^{er} janvier 2006



Annexe 2 : Organigramme du service des transports au 1^{er} avril 2006



Le 1^{er} mars 2006

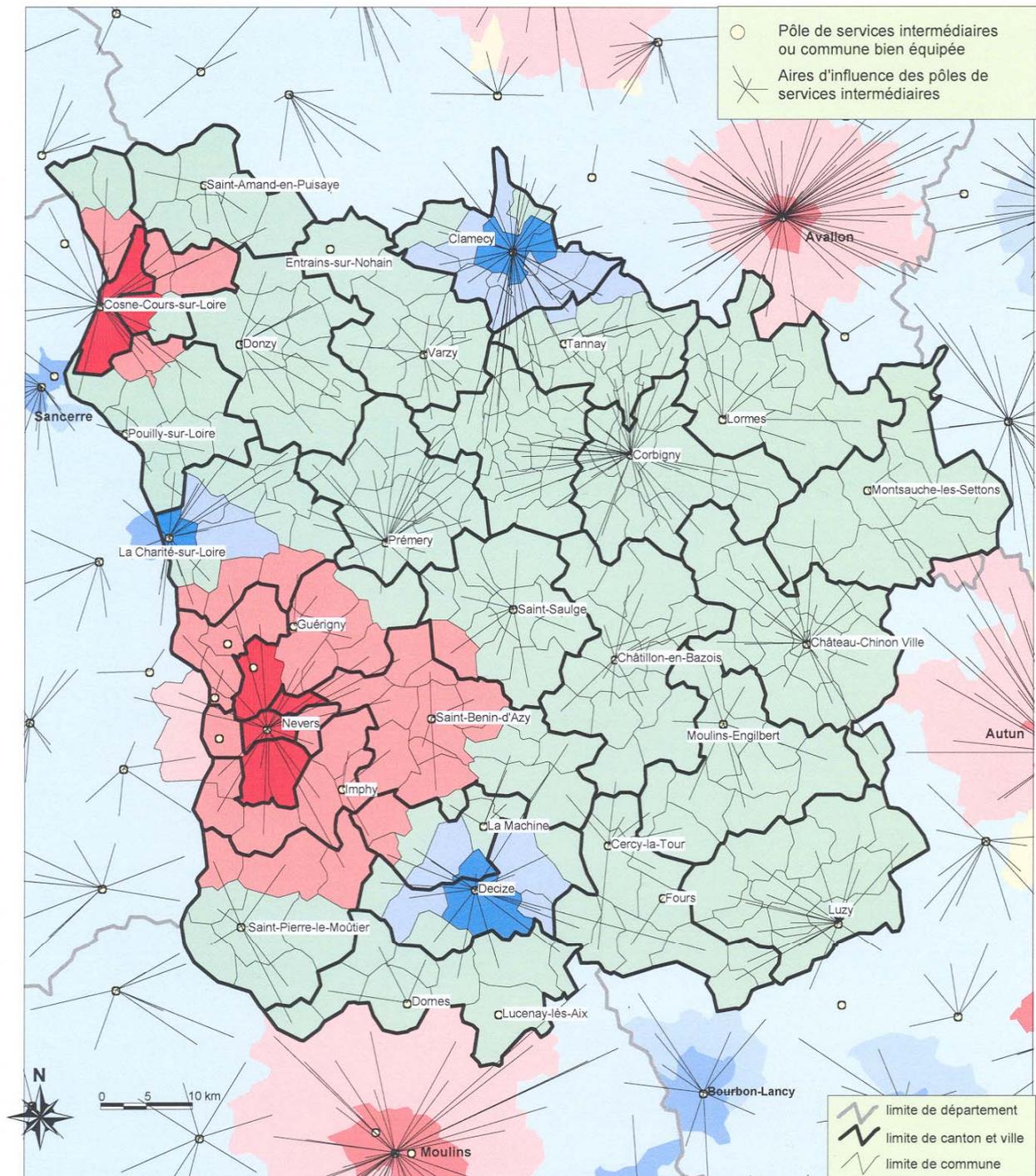
Annexe 3 : Liste des textes d'application consécutifs à la loi du 11 février 2005 (arrêtée au 15 août 2006)

La loi prévoyait un décret spécifique pour l'application de son article 45. Compte tenu du temps écoulé depuis la parution de la loi (plus de 18 mois) et de la diffusion récente d'une directive dite d'application de cet article 45, il semble aujourd'hui acquis pour l'Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux (source : guide méthodologique pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport départementaux, 2006) que ce décret ne verra jamais le jour, les pouvoirs publics estimant la loi suffisamment claire. Pourtant, un tel décret, à laquelle une directive ne saurait se substituer, aurait permis notamment de clarifier une notion « d'impossibilité technique avérée » restée à ce jour très vague.

Plusieurs décrets ainsi qu'une directive d'application viennent donc préciser les modalités de mise en œuvre des dispositions spécifiques à la loi :

- ↳ Le décret n°2006-555 du 17 mai 2006 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et l'habitation
- ↳ Le décret relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (texte en préparation).
- ↳ Le décret relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (texte en préparation)
- ↳ Le décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.
- ↳ Le décret relatif à l'accessibilité des services de communication en ligne (texte en préparation)
- ↳ La directive d'application du 13 avril 2006 de l'article 45 de la loi.

Annexe 4 : Territoires vécus de la Nièvre. Représentation INSEE.



Source : Insee - Recensement de la population de 1999 - INRA. Code Sage : CAVQN0216 Prix : 3 euros. © INSEE 2003 - IGN 1999

Espace à dominante urbaine

Aires urbaines

Pôles urbains

Unités urbaines (agglomérations) comptant 5 000 emplois ou plus.

Couronnes périurbaines

Communes (ou unités urbaines) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire urbaine.

Communes multipolarisées

Communes (ou unités urbaines) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles.

Espace à dominante rurale

Aires d'emploi de l'espace rural

Pôles d'emploi de l'espace rural

Communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine comptant 1 500 emplois ou plus.

Couronnes des pôles d'emploi de l'espace rural

Communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire d'emploi de l'espace rural.

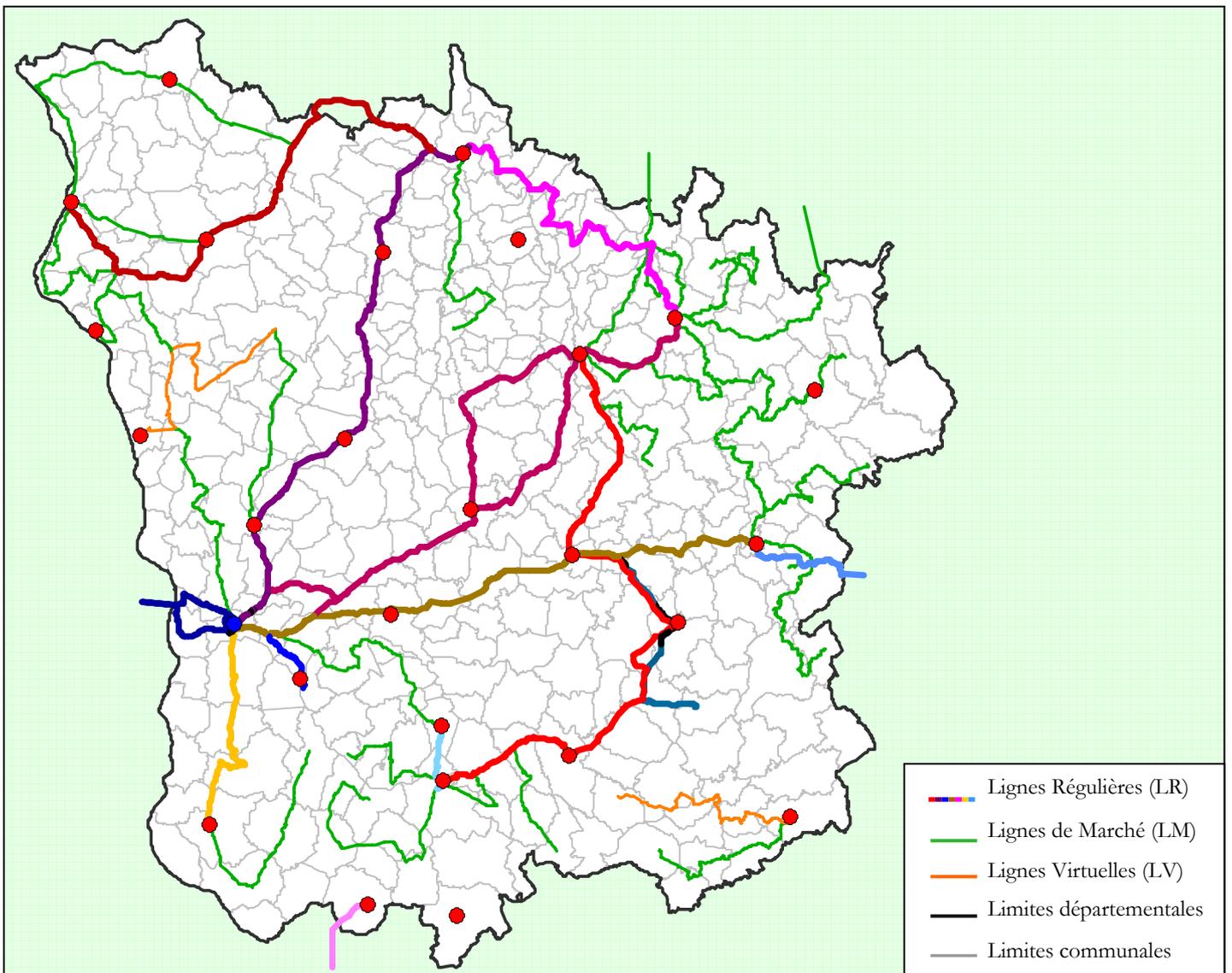
Autres communes de l'espace à dominante rurale

Communes (ou unités urbaines) n'appartenant ni à l'espace à dominante urbaine, ni à une aire d'emploi de l'espace rural.

Source : INSEE – Recensement principal de 1999 – INRA

Annexe 5 : Tracé des lignes de structure et des lignes d'intérêt local du réseau nivernais

Carte 18 : réseau de transport du département de la Nièvre



Source : données CG 58 – Illustration Mapinfo.

Annexe 6 : Analyse détaillée du transport de voyageurs (offre et demande) du réseau départemental nivernais

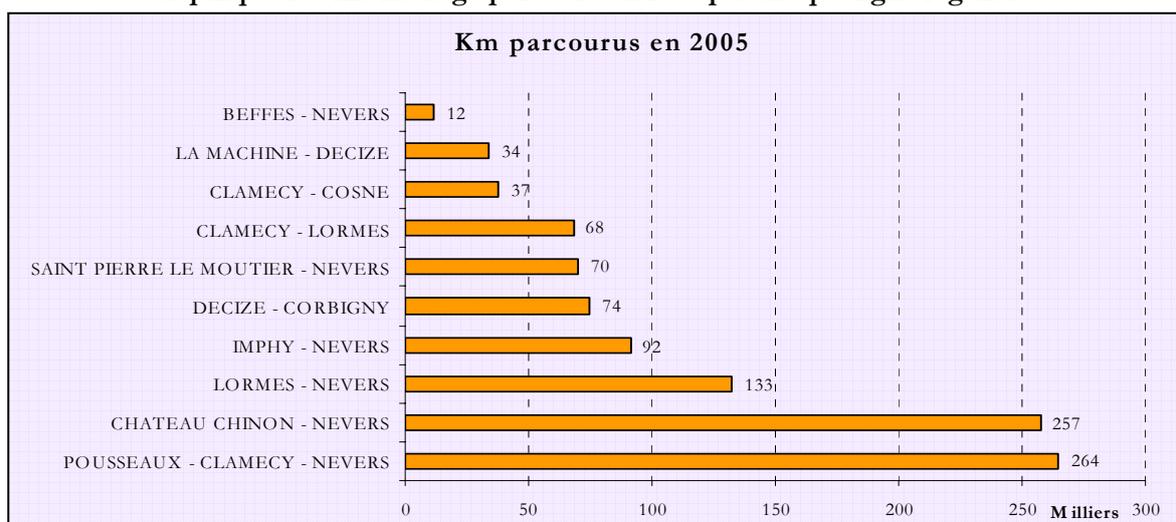
L'offre :

- **Les lignes régulières (LR) et les lignes d'intérêt local (LIL)**

Une grande diversité existe au sein même de chaque type de ligne. Les graphiques ci dessous donnent les kilométrages parcourus en un an pour chaque ligne.

Pour les lignes régulières, il apparaît clairement une différence de traitement pour les lignes Nevers – Château Chinon et Nevers – Clamecy. En effet, l'écart constaté par rapport aux autres lignes n'est pas seulement dû à leur longueur, plus importante, mais elles bénéficient également des fréquences les plus élevées du réseau après la ligne Imphy – Nevers, ligne plutôt à caractère interurbain compte tenu de sa faible longueur (18 km contre plus de 70 km pour les 2 lignes principales) et de son cheminement en majorité en milieu péri-urbain.

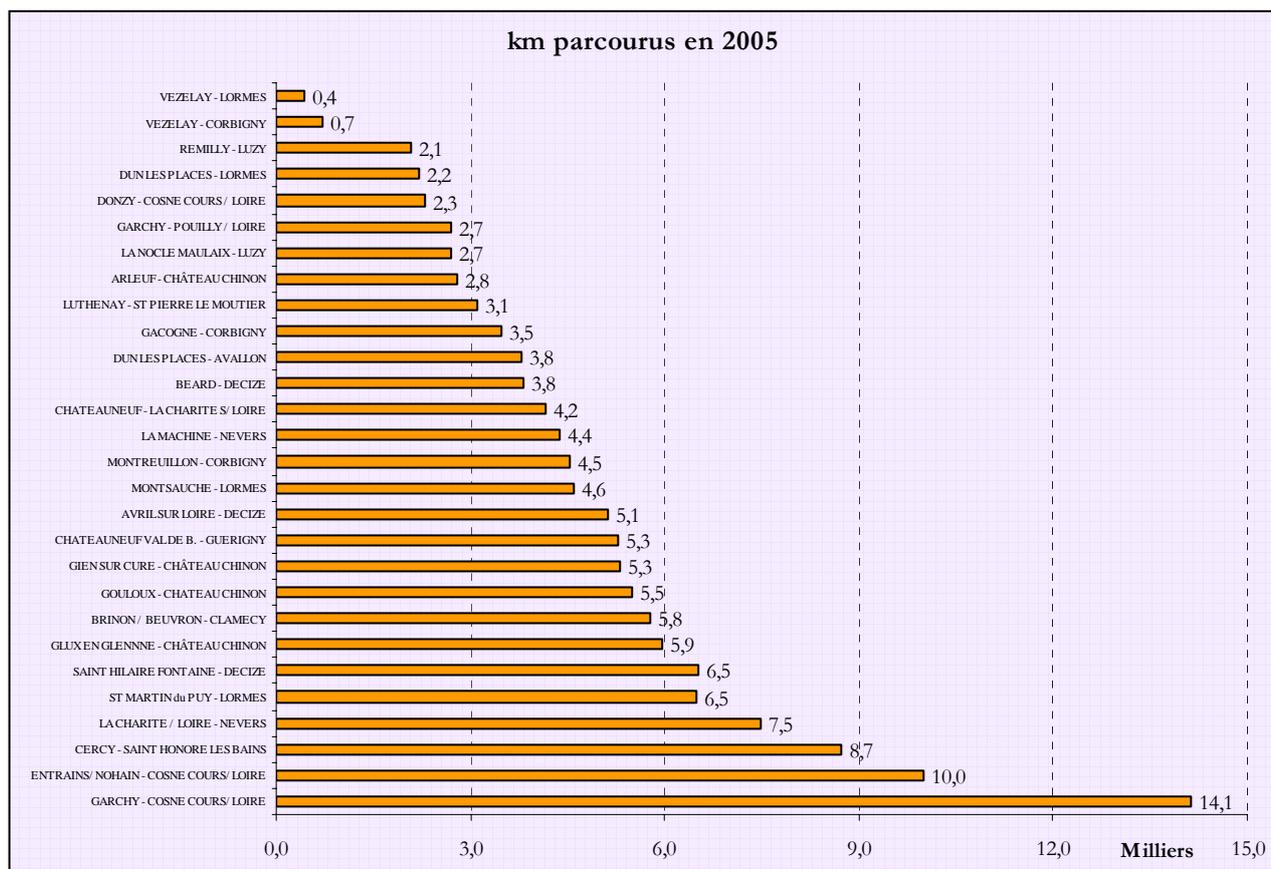
Graphique 18 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque ligne régulière



Source : données CG 58

Pour les lignes d'intérêt local, plusieurs liaisons se détachent essentiellement grâce à une fréquence plus élevée (Garchy – Cosne et Cercy – St Honoré les Bains) ou à une longueur de parcours plus importante (Entrains sur Nohain – Cosne).

Graphique 19 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque ligne d'intérêt local

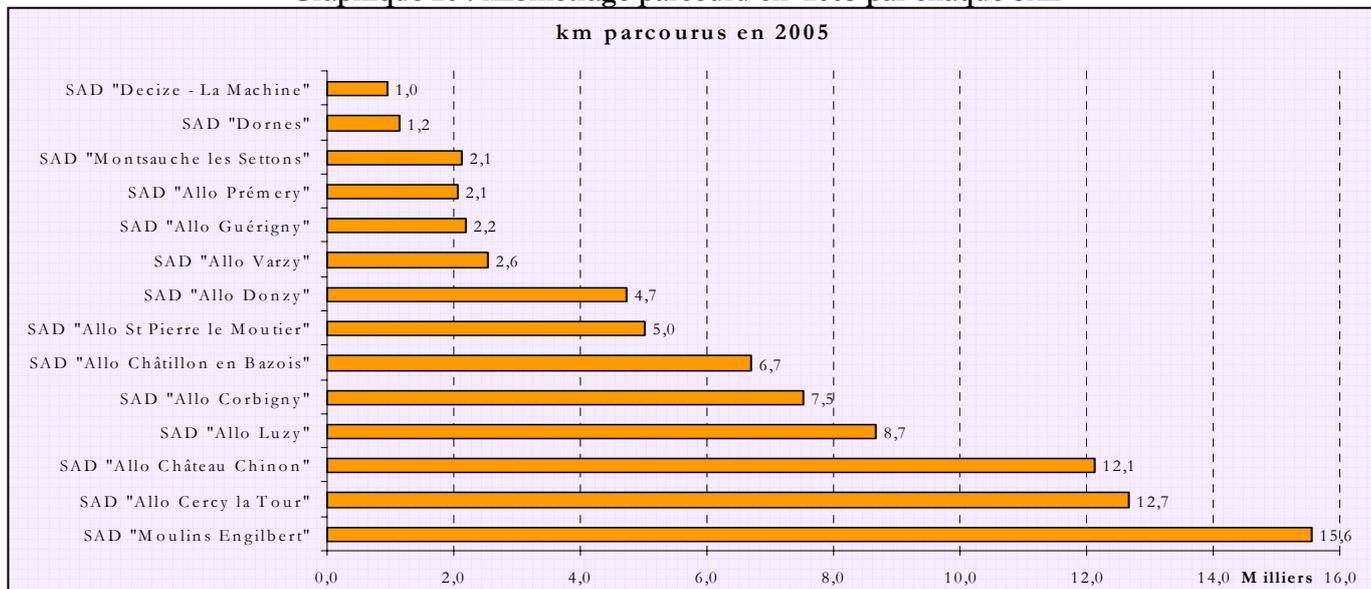


Source : données CG 58

- **Les services à la demande (SAD)**

Les kilomètres parcourus en 2005 par chacun des SAD du département sont rassemblés dans le graphique ci dessous :

Graphique 20 : kilométrage parcouru en 2005 par chaque SAD



Source : données CG 58

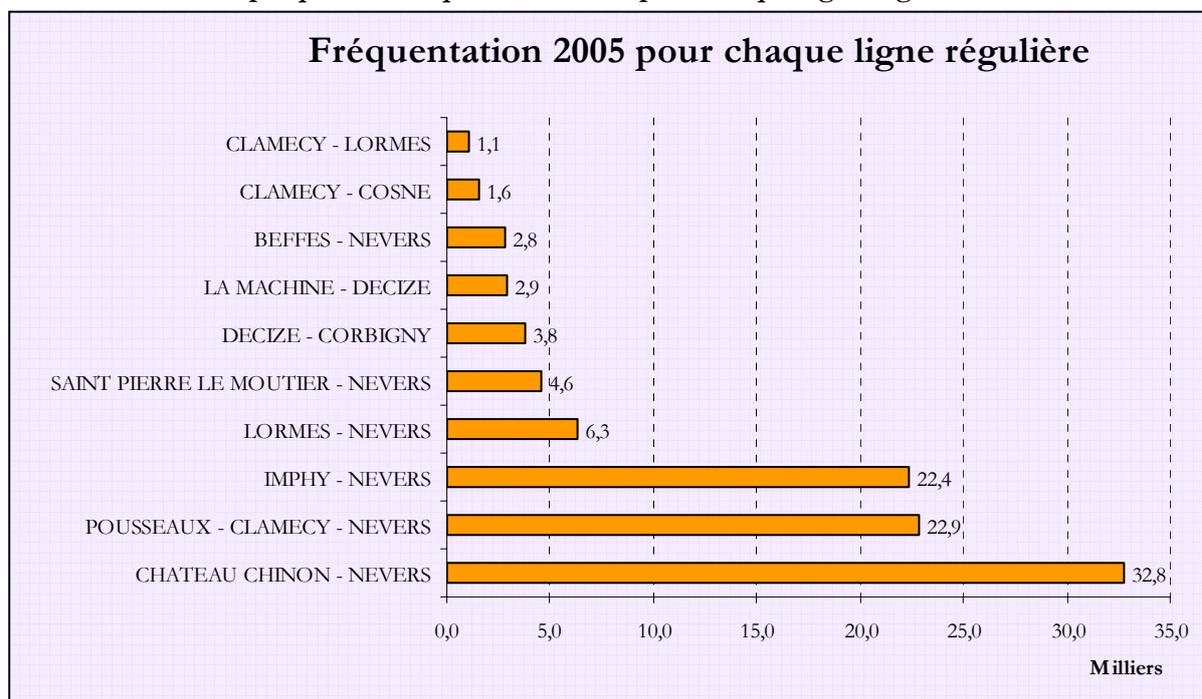
Le graphique précédent est représentatif de l'usage qui est fait du service donc est représentatif de l'attractivité du service. En effet, le kilométrage effectué par un transport à la demande augmente avec la demande. Le coût évolue donc de la même manière. Ce type de transport offre l'avantage de toujours fonctionner avec au moins un usager, contrairement à certaines lignes régulières ou d'intérêt local pour lesquelles certains services fonctionnent à vide (d'où une image parfois négative de ces services). De plus, si le fait de venir chercher l'utilisateur à son domicile permet de séduire un plus grand nombre de personnes, l'augmentation du coût du SAD est compensée en partie par un coût au kilomètre plus faible que les autres types de ligne (cf. tableau 2 page 45).

La demande :

- **Les lignes régulières**

Les lignes régulières ont représenté 101 072 voyages en 2005. La fréquentation annuelle par ligne (voir graphique ci dessous) permet d'identifier les lignes fortes du département. En effet, 77% de la fréquentation est assurée par seulement 3 lignes.

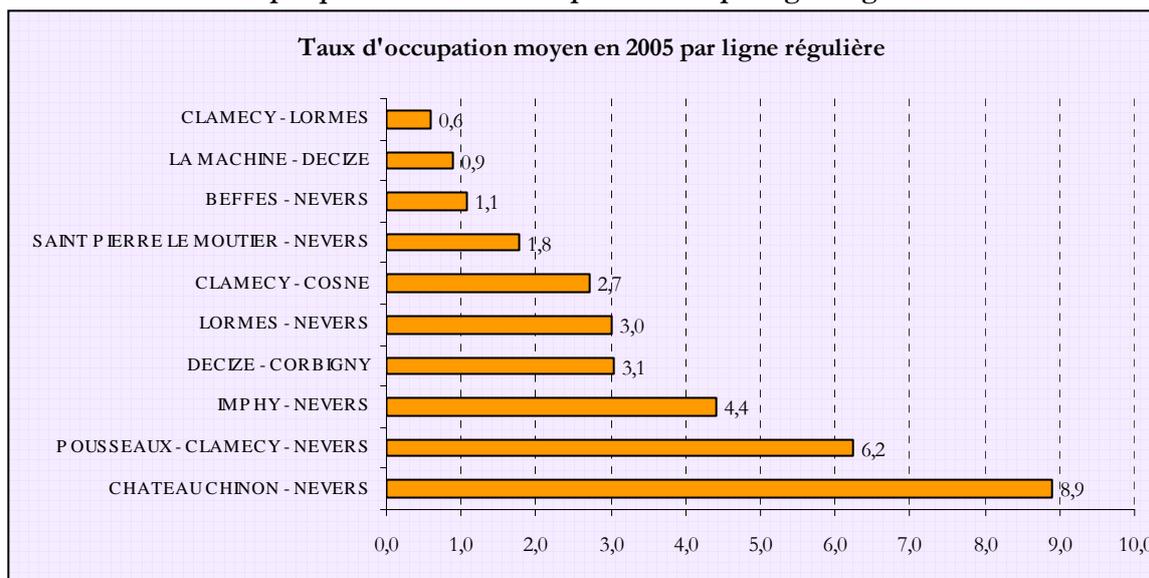
Graphique 21 : Fréquentation 2005 pour chaque ligne régulière



Source : données CG 58

Le taux d'occupation (fréquentation par service) permet d'amoindrir l'effet fréquence pour mettre en évidence les lignes les plus efficaces (cf. graphique 22 page suivante).

Graphique 22 : Taux d'occupation 2005 par ligne régulière



Source : données CG 58

Les mêmes lignes fortes apparaissent. Ces 3 lignes sont pourtant de nature différente puisque 2 d'entre elles sont des lignes reliant les pôles du département les plus éloignés de Nevers (Clamecy et Château Chinon à plus de 70 km) alors que la 3^{ème} est une ligne à vocation interurbaine (18 km) bénéficiant de la plus forte fréquence du réseau.

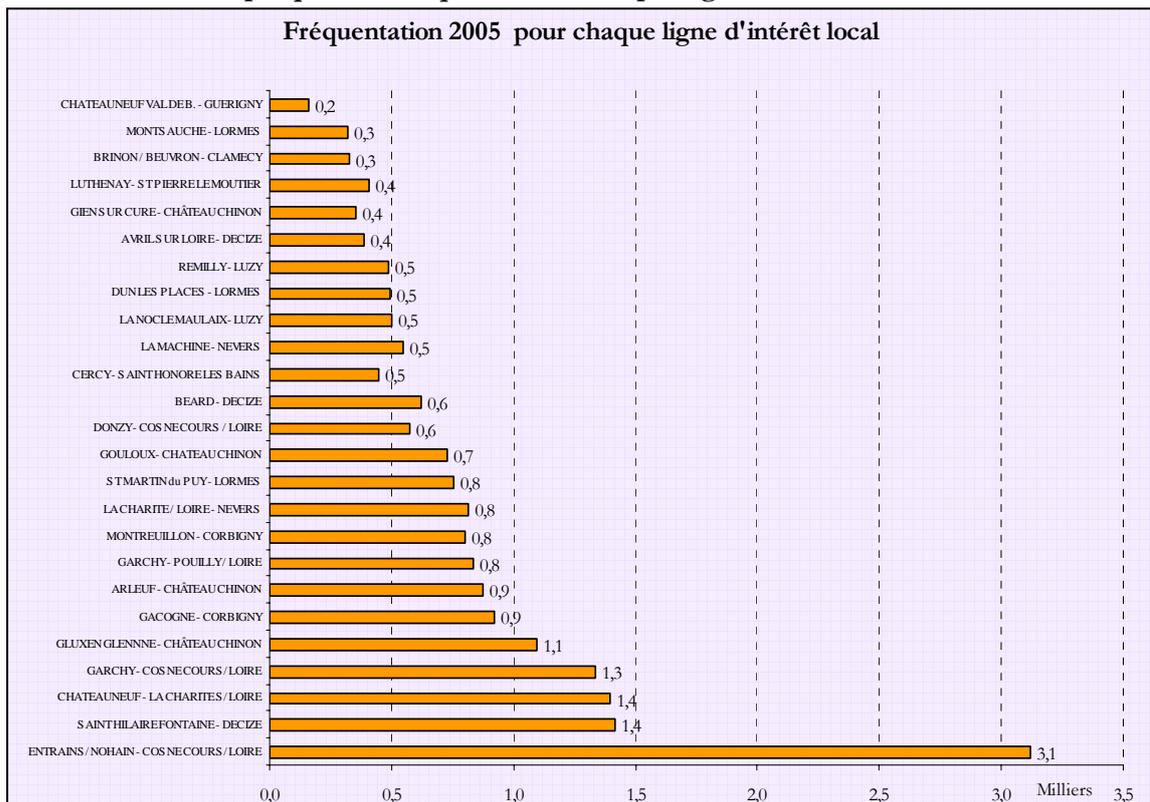
Les autres lignes, de part leur faible taux d'occupation moyen ou leur faible fréquentation annuelle (l'ensemble représente moins de 23% de la fréquentation totale), ne répondent vraisemblablement pas aux besoins de la population. C'est l'objet de l'étude engagée depuis novembre 2005 par le Conseil Général auprès du bureau d'études ISIS.

- **Les lignes d'intérêt local**

Les lignes d'intérêt local ont représenté 19 726 voyages en 2005. Le graphique ci dessous donnant la fréquentation par ligne permet d'isoler la ligne reliant Entrains sur Nohain à Cosne sur Loire qui transporte à elle seule près de 16% de la demande sur ce type de ligne.

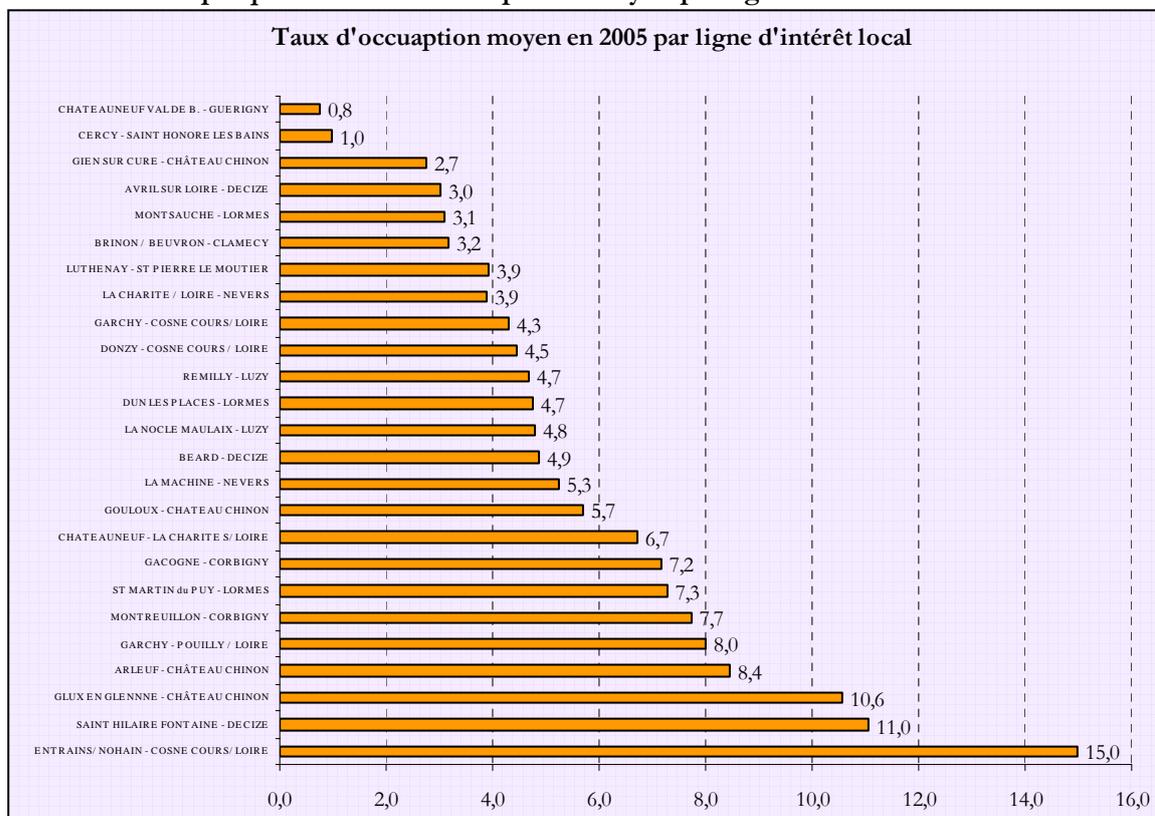
Le taux d'occupation moyen par ligne ne modifie pas fondamentalement la hiérarchie précédente mais il permet de faire le même constat que pour les lignes régulières à savoir une forte disparité d'utilisation des lignes avec pour certaines d'entre elles un manque d'adéquation besoins de la population / offre.

Graphique 23 : Fréquentation 2005 par ligne d'intérêt local



Source : données CG 58

Graphique 24 : Taux d'occupation moyen par ligne d'intérêt local

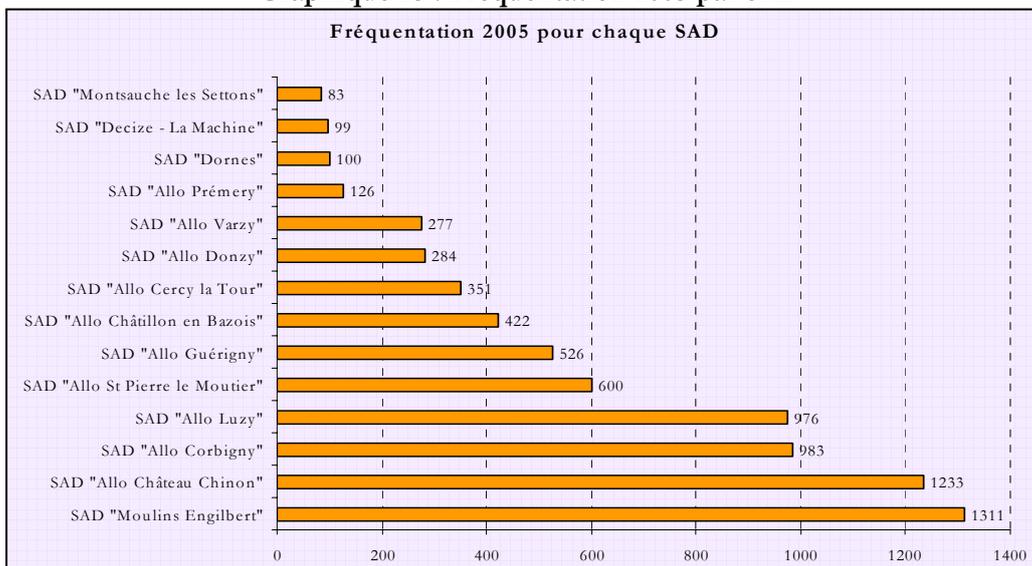


Source : données CG 58

• **Les SAD**

Les services à la demande ont représenté 7 404 voyages en 2005. Le graphique ci dessous permet d'isoler 4 services représentant à eux seuls près de 80% de la totalité des voyages effectués par les SAD en 2005.

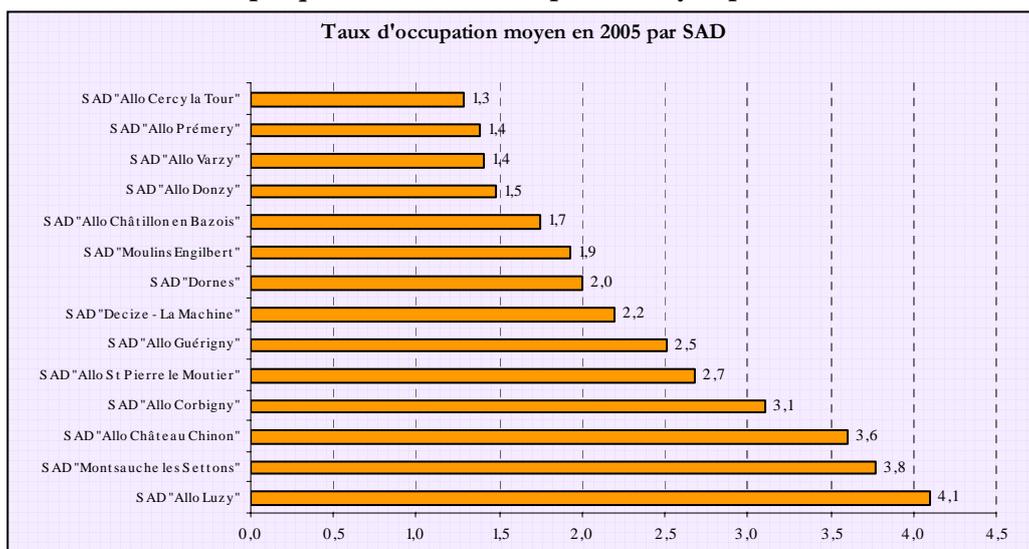
Graphique 25 : Fréquentation 2005 par SAD



Source : données CG 58

Le graphique 26 ci dessous ne présente pas la même hiérarchie que le graphique donnant la fréquentation en valeurs absolues puisque le SAD de Moulins Engilbert, le plus fréquenté des SAD, possède un taux d'occupation plutôt moyen. A contrario, le SAD le moins fréquenté (Montsauches les Settons) affiche quasiment le meilleur taux d'occupation.

Graphique 26 : Taux d'occupation moyen par SAD



Source : données CG 58

L'efficacité de tels services nécessite une communication régulière auprès de la population pour laquelle la démarche de réservation n'est pas la plus naturelle lorsqu'il s'agit de transport collectif. Certains taux d'occupation plutôt faibles ($< 1,5$) mettent en évidence une communication insuffisante.

Annexe 7 : Photos de points d'arrêt existants

Les lignes étudiées sont les lignes régulières Clamecy – Nevers, Château Chinon – Nevers et Corbigny – Decize

↪ **une grande diversité des aménagements existants.**



Arrêt à Abrigny
Ligne Château Chinon - Nevers



Arrêt à Rouy
Ligne Château Chinon - Nevers

↪ **l'absence quasi générale d'aménagement de la voirie en zone rurale**



Arrêt à Cougny
Ligne Château Chinon - Nevers



Arrêt à Alluy
Ligne Château Chinon - Nevers

↪ **des arrêts peu sécurisés**



Arrêt à Dommartin
Ligne Château Chinon - Nevers

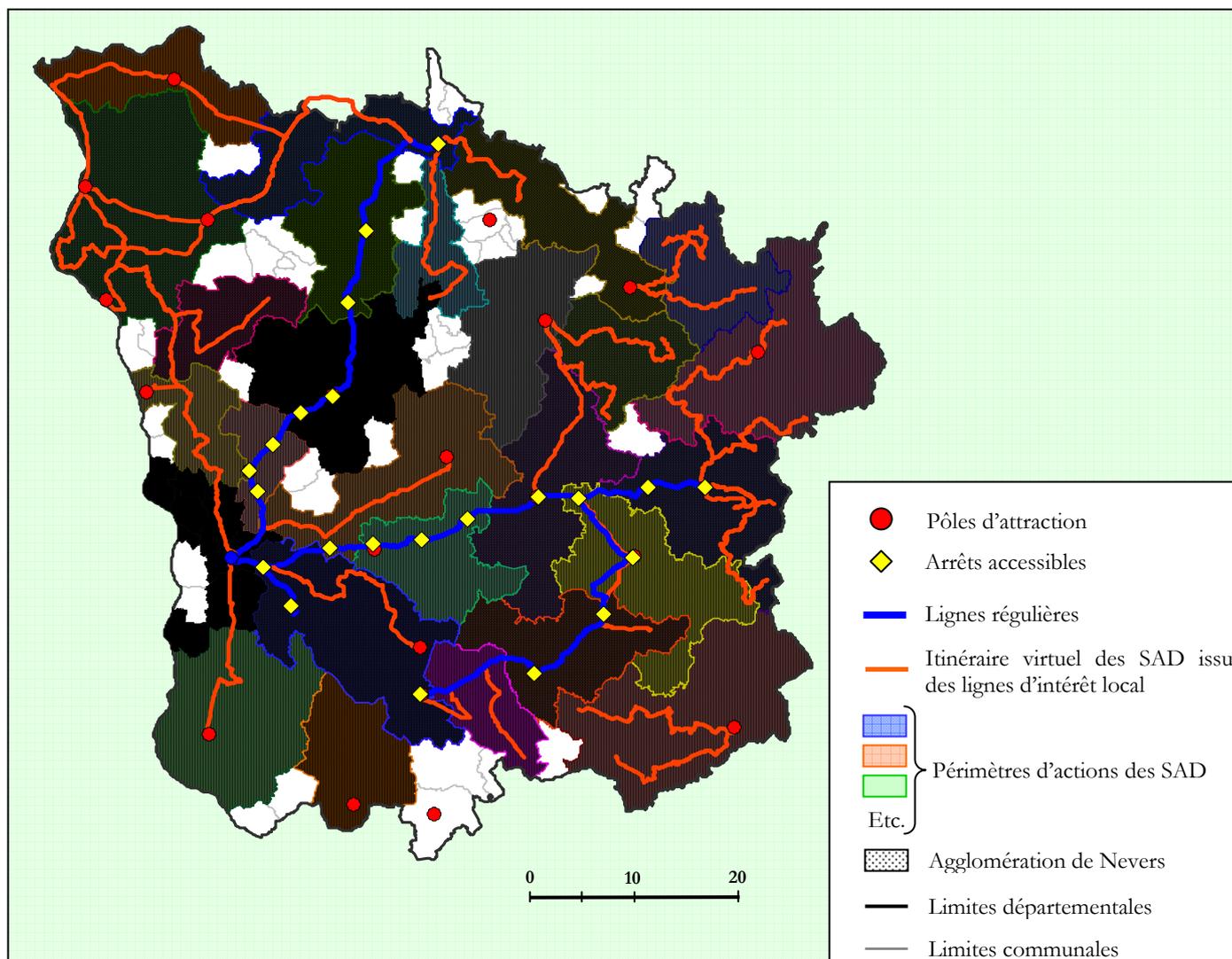
Annexe 8 : Etat des points d'arrêt sur 3 lignes régulières

ETAT DES POINTS D'ARRÊT													
Transporteur : SA SIYATEGIE													
Ligne : N° 1 CHÂTEAU CHINON - NEVERS													
Points d'arrêt	AMENAGEMENTS EXISTANTS SENS ALLER						AMENAGEMENTS EXISTANTS SENS RETOUR						COMMENTAIRES
	Poteau	Abribus	Trottoir	Cheminement praticable par UFR	Encoche ou 1/2 encoche	Aménagement accotement à prévoir	Poteau	Abribus	Trottoir	Cheminement praticable par UFR	Encoche ou 1/2 encoche	Aménagement accotement à prévoir	
CHÂTEAU CHINON (Place Notre Dame)	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		
ST HILAIRE EN MORVAN (La Dîtable)	X					X	X					X	
ST HILAIRE EN MORVAN (Clos Chalgey)	X				X	X	X	X			X	X	
DOMMAKTIN (Boulog)	X					X	X	obsolète				X	
SANT PEREUSE (Le Chemin)	X				X	X	X	X			X	X	
SANT PEREUSE (Croschy)	X	X			X	X	X				X	X	
SANT PEREUSE (Bouchardelle)	X	X			X	X	X				X	X	
MAUX (Grand Massé)	X	X			X	X	X				X	X	
TAMNAY EN BAZOIS (Boulog)	X				1/2		X	X			1/2		Présence d'un trottoir mais pas sur la totalité du boulog
CHATILLON EN BAZOIS (Frenay)	X					X	X					X	
CHATILLON EN BAZOIS (Boulog)	X	X	X	X			X		X	X			
ALLUY (L'Haie Merveil)	X				1/2	X						X	
ALLUY (Grands Champs)	X	obsolète			X	X	X				X	X	
ROUY (Chateaug)	X					X						X	
ROUY (Abagey)						X	obsolète					X	
ROUY (Boulog)	X	X	X	X	X		X		X	X			
BILLY CHEVANNES (Censuelle)	X	obsolète			X	X						X	
BILLY CHEVANNES (Case)	X	X				X						X	
BILLY CHEVANNES (Boulog)	X		X	X	1/2		X				1/2	X	
ST BENOIT D'AZY (Maison de retraite)	X		X	X			X	X	X	X			
ST BENOIT D'AZY (Boulog)	X	X	X									X	Pas d'arrêt matérialisés sens retour Abribus en retrait sur un parking, cheminement trop étroit pour UFR
ST JEAN AUX AMOIGNES (Croschy)	X	obsolète	X		X		X				X	X	
ST JEAN AUX AMOIGNES (St Pierre)	X	X			1/2	X					1/2	X	
SAUVIGNY LES BOIS (Fouge)	X	X	X		X		X		X				
NEVERS (Petit Canal)													
NEVERS (Petit Mousse)													
NEVERS (Boulog)													
NEVERS (Square de la Résistance)													
NEVERS (Boulog)													
NEVERS (Rue de Lourdes)													
NEVERS (Case souterrain)													
NEVERS (Case SNCF)													

ETAT DES POINTS D'ARRÊT													
Transporteur : SA SIYATEGIE													
Ligne : N° 37 CHATILLON EN BAZOIS - DECIZE													
Points d'arrêt	AMENAGEMENTS EXISTANTS SENS ALLER						AMENAGEMENTS EXISTANTS SENS RETOUR						COMMENTAIRES
	Poteau	Abribus	Trottoir	Cheminement praticable par UFR	Encoche ou 1/2 encoche	Aménagement accotement à prévoir	Poteau	Abribus	Trottoir	Cheminement praticable par UFR	Encoche ou 1/2 encoche	Aménagement accotement à prévoir	
MOULINS ENG. (Lot Boulog Ouzinot)													
MOULINS ENG. (Case souterrain)													
MOULINS ENG. (Petit Cotton)													
LIMANTON (Pannecot gare)	X	X			X	X	X	X			X	X	L'arrêt est commun aller et retour
VANDENESSE (Ville)	X		X				X	X			X	X	
VANDENESSE (Case)	X					X						X	
MONTARCON (Fouagey)	X					X						X	
THAIX (La Coque)	X					X						X	
CERCY LA TOUR (Case)	X	X	X	X	X								
CERCY LA TOUR (Bascule quai Lacharme)							X	X	X				
CERCY LA TOUR (Place Walenda)	X	X	X	X	X								
VERNEUIL (Les Bâties)							X					X	
VERNEUIL (Masse)	X		X			X							
VERNEUIL (Eglise)	X		X			X							
CHAMPVEKT (Boulog)	X		X			X							
CHAMPVEKT (Route de Drece)													
DECIZE (Centre commercial)	X	X	X	X									
DECIZE (Case)	X	X	X	X									
DECIZE (Champ de foire)	X	X	X	X									
DECIZE (Hôpital)	X	X	X	X									
DECIZE (Case scolaire)	X	X	X	X									

Annexe 9 : Carte du réseau de transport correspondant au scénario d'optimisation économique

Carte 19 : Réseau de transport départemental résultant du scénario d'optimisation économique



Source : illustration mapinfo

Annexe 10 : Données d'exploitation 2005 du réseau de transport de la Nièvre

Tableau 9 : données d'exploitation du réseau de transport de la Nièvre

		Réseau départemental 2005						
Ligne		Nb de services	km parcourus	Recettes totales d'exploitation	Coûts d'exploitation	coût au km	Fréquentation commerciale	Nb de voyages par services
Lignes régulières	CHATEAU CHINON - NEVERS VANDENESSE - TAMNAY EN BAZOIS	3 684	257464	178 451	357 091	1,39	32 803	8,90
	LORMES - NEVERS	2 080	132535	55 374	206 114	1,56	6 282	3,02
	CLAMECY - LORMES	1 860	68250	5 850	71 272	1,04	1 082	0,58
	BEFFES - NEVERS	2 648	11584	7 702	113 379	9,79	2 833	1,07
	LA MACHINE - DECIZE	3 318	33500	4 902	98 720	2,95	2 945	0,89
	DECIZE - CORBIGNY	1 240	74332	12 884	143 210	1,93	3 783	3,05
	CLAMECY - COSNE	580	37324	4 803	45 159	1,21	1 576	2,72
	POUSSEAUX - CLAMECY - NEVERS	3 668	264434	85 098	297 428	1,12	22 864	6,23
	SAINT PIERRE LE MOUTIER - NEVERS	2 548	70251	23 180	170 258	2,42	4 553	1,79
	IMPHY - NEVERS	5 080	91904	33 943	132 662	1,44	22 351	4,40
Lignes d'intérêt local	MONTSAUCHE - LORMES	104	4590	598	5 651	1,23	321	3,09
	MONTREUILLON - CORBIGNY	104	4524	1 587	5 362	1,19	803	7,72
	LA NOCLE MAULAIX - LUZY	104	2700	1 031	2 909	1,08	499	4,80
	CERCY - SAINT HONORE LES BAINS	452	8720	1 132	10 571	1,21	450	1,00
	REMILLY - LUZY	104	2080	1 192	3 443	1,66	488	4,69
	SAINT HILAIRE FONTAINE - DECIZE	128	6528	2 371	8 942	1,37	1 414	11,05
	ST MARTIN du PUY - LORMES	104	6500	1 414	5 798	0,89	758	7,29
	DUN LES PLACES - LORMES	104	2212	0	1 286	0,58	493	4,74
	CHATEAUNEUF VAL DE B. - GUERIGNY	208	5285	403	6 841	1,29	157	0,75
	GOULOUX - CHATEAU CHINON	128	5500	1 881	7 520	1,37	731	5,71
	GACOGNE - CORBIGNY	128	3472	1 799	5 846	1,68	920	7,19
	CHATEAUNEUF - LA CHARITE S/LOIRE	208	4160	2 396	10 108	2,43	1 398	6,72
	GARCHY - COSNE COURS/LOIRE	312	14144	2 728	15 576	1,10	1 338	4,29
	LUTHENAY - ST PIERRE LE MOUTIER	104	3120	867	4 525	1,45	408	3,92
	AVRIL SUR LOIRE - DECIZE	128	5120	1 315	4 973	0,97	386	3,02
	GIEN SUR CURE - CHÂTEAU CHINON	128	5300	733	6 530	1,23	351	2,74
	LA CHARITE / LOIRE - NEVERS	208	7488	1 694	11 898	1,59	812	3,90
	DONZY - COSNE COURS / LOIRE	128	2304	1 250	1 250	0,54	572	4,47
	GARCHY - POUILLY / LOIRE	104	2704	1 388	6 075	2,25	833	8,01
	BEARD - DECIZE	128	3811	1 045	5 355	1,41	623	4,87
	BRINON / BEUVRON - CLAMECY	104	5770	1 066	4 790	0,83	329	3,16
	LA MACHINE - NEVERS	104	4368	2 049	10 867	2,49	547	5,26
	ENTRAINS/NOHAIN - COSNE COURS/LOIRE	208	10000	6 928	24 969	2,50	3119	15,00
	ARLEUF - CHÂTEAU CHINON	104	2805	1 459	3 320	1,18	878	8,44
	GLUX EN GLENNNE - CHÂTEAU CHINON	104	5949	2 166	5 886	0,99	1098	10,56
	VEZELAY - LORMES	24	440	R&P*	R&P*	R&P*	R&P	R&P
	VEZELAY - CORBIGNY	24	720	R&P*	R&P*	R&P*	R&P	R&P
	DUN LES PLACES - AVALLON	104	3800	R&P*	R&P*	R&P*	R&P	R&P

	Ligne	Nb de services	km parcourus	Recettes totales d'exploitation	Coûts d'exploitation	coût au km	Fréquentation commerciale	Nb de voyages par services
Services à la demande	SAD "Allo Varzy"	197	2553	497	2 193	0,86	277	1,41
	SAD "Allo Château Chinon"	342	12 138	2 868	8 719	0,72	1233	3,61
	SAD "Allo Châtillon en Bazois"	242	6 704	877	5 208	0,78	422	1,74
	SAD "Allo Corbigny"	316	7 518	2 210	6 015	0,80	983	3,11
	SAD "Allo Donzy"	192	4 715	514	3 715	0,79	284	1,48
	SAD "Dornes"	50	1 150	175	863	0,75	100	2,00
	SAD "Allo Guérisny"	210	2 190	882	1 967	0,90	526	2,50
	SAD "Allo Luzy"	238	8 668	2 844	5 977	0,69	976	4,10
	SAD "Moulins Engilbert"	678	15 569	2 817	12 341	0,79	1311	1,93
	SAD "Allo Prémercy"	91	2 052	289	1 623	0,79	126	1,38
	SAD "Montsauche les Settons"	22	2 120	419	1 374	0,65	83	3,77
	SAD "Allo St Pierre le Moutier"	224	5 018	1 063	4 005	0,80	600	2,68
	SAD "Allo Cercy la Tour"	272	12 672	726	10 542	0,83	351	1,29
	SAD "Decize - La Machine"	45	950	156	886	0,93	99	2,20
	Total		1 259 709		1 881 012		128 169	

Source : données CG 58

* R&P = risques et périls

Annexe 11 : Données d'exploitation pour chaque ligne d'intérêt local pour le réseau de base (restructuration ISIS)

Les données présentées dans le tableau ci dessous sont extrapolées des données d'exploitations du réseau dans sa définition 2005. Globalement, les lignes régulières (ou de structure) transformées en lignes d'intérêt local en reprennent les ratios moyens.

Tableau 10 : Données d'exploitation des lignes d'intérêt local dans le cadre du réseau ISIS

	Réseau de base (restructuration ISIS)				
	Nb services	Coûts/km	Subventions annuelles CG estimées (€)	KM parcourus	Fréquentation (voyages)
ST SAULGE - NEVERS	208	1,34	7 589	7 280	1 054
CLAMECY - METZ le COMTE	208	1,34	3 035	2 912	1 054
CORBIGNY - CHATILLON EN BAZOIS	104	1,34	3 035	2 912	527
CLAMECY - ENTRAINS sur NOHAIN	208	1,34	5 420	5 200	1 054
COSNE - ENTRAINS sur NOHAIN	104	1,34	3 794	3 640	527
SAINT PIERRE LE MOUTIER - NEVERS	104	1,34	4 185	4 014	527
MONTREUILLON - CORBIGNY	104	1,19	3 775	4 524	803
LA NOCLE MAULAIX - LUZY	104	1,08	1 878	2 700	499
REMILLY - LUZY	104	1,66	2 251	2 080	488
SAINT HILAIRE FONTAINE - DECIZE	128	1,37	6 571	6 528	1 414
ST MARTIN du PUY - LORMES	104	0,89	4 384	6 500	758
DUN LES PLACES - LORMES	104	0,58	1 286	2 212	493
VANDENESSE - TAMNAY en BAZOIS	312	1,34	9 822	9 422	1 581
GOULOUX - CHATEAU CHINON	128	1,37	5 639	5 500	731
GACOGNE - CORBIGNY	128	1,68	4 047	3 472	920
CHATEAUNEUF - LA CHARITE S/LOIRE	208	2,43	7 712	4 160	1 398
GARCHY - COSNE COURS/LOIRE	312	1,10	12 848	14 144	1 338
GIEN SUR CURE - CHATEAU CHINON	128	1,23	5 797	5 300	351
LA CHARITE / LOIRE - NEVERS	208	1,59	10 204	7 488	812
DONZY - COSNE COURS / LOIRE	128	0,54	0	2 304	572
GARCHY - POUILLY / LOIRE	104	2,25	4 687	2 704	833
BRINON / BEUVRON - CLAMECY	104	0,83	3 724	5 770	329
LA MACHINE - NEVERS	104	2,49	8 818	4 368	547
ENTRAINS/NOHAIN - COSNE COURS/LOIRE	208	2,50	18 041	10 000	3 119
ARLEUF - CHATEAU CHINON	104	1,18	1 861	2 805	878
GLUX EN GLENNNE - CHATEAU CHINON	104	0,99	3 720	5 949	1 098
TOTAL			144 124	133 889	23 706

Source : données CG 58

Annexe 12 : Données d'investissement et d'exploitation de l'aménagement des lignes régulières dans le cadre du scénario 2

Tableau 11 : Coûts d'aménagement des points d'arrêt pour les lignes régulières selon le scénario 2

Ligne	Nb d'arrêts	Investissements (voirie et arrêts)	Frais de fonctionnement
Château Chinon - Nevers	18	De 135 k€ à 540 k€	De 2,7 k€ à 8,1 k€ par an
Châtillon - Decize	8	De 60 k€ à 240 k€	De 1,2 k€ à 3,6 k€ par an
Clamecy - Nevers	18	De 135 k€ à 540 k€	De 2,7 k€ à 8,1k€ par an
Imphy - Nevers	4	De 30 k€ à 120 k€	De 0,6 k€ à 1,8 k€ par an
Total	48	De 0,4 M€ à 1,4 M€	De 7 k€ à 22 k€ par an

Source : ratios extraits du CG 58 et du COST 349

Tableau 12 : Calculs des coûts d'exploitation annuels générés par la mise en place des SAD de rabattement sur les lignes régulières

Ligne	Coûts/km	Nb de services	Nb d'usagers PMR par service	Km par usager et par service	Coûts totaux annuels du service de rabattement
Château Chinon - Nevers	0,78 €/km	3684	2,2	14,1	89 k€
Châtillon - Decize	0,78 €/km	896	0,8	18,0	10 k€
Clamecy - Nevers	0,78 €/km	3668	1,6	14,9	68 k€
Imphy - Nevers	0,78 €/km	5080	1,1	14,5	63 k€
				Total	230 k€ par an

Source : données CG 58

Annexe 13 : Données économiques pour chaque ligne d'intérêt local dans le cadre du scénario 2

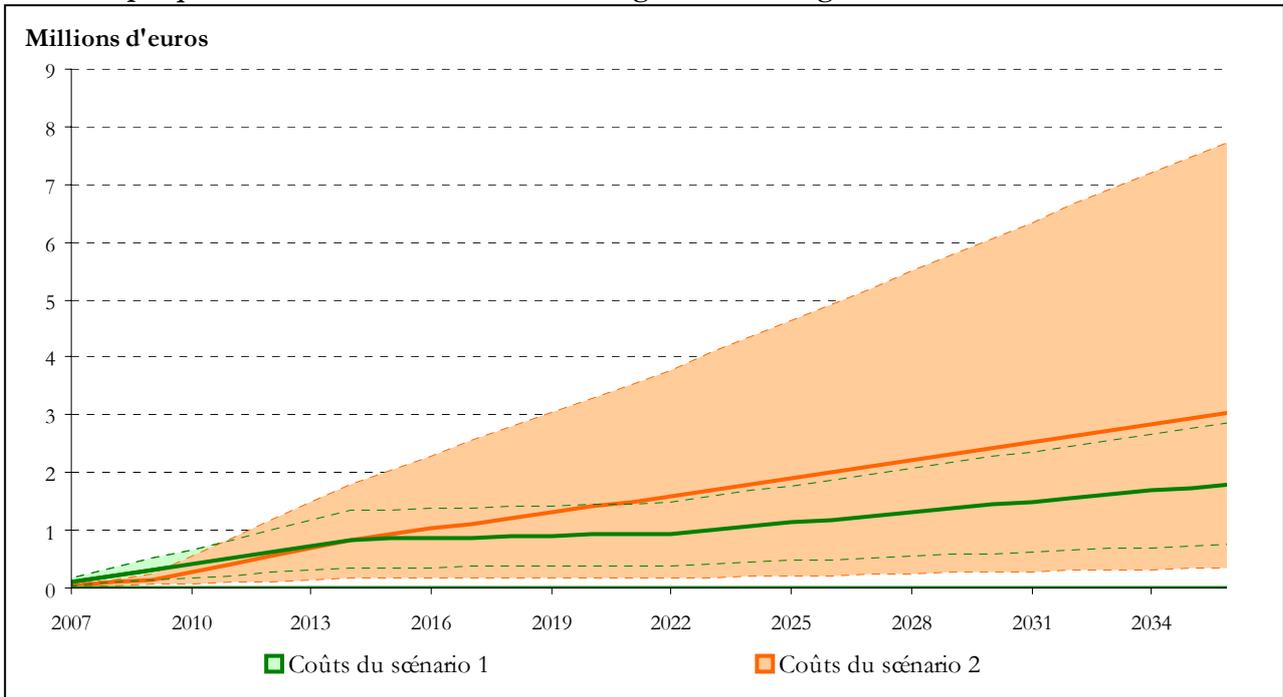
Tableau 13 : Données économiques et caractéristiques des lignes d'intérêt local dans le cadre du scénario 2

	Scénario 2				
	Nb services	Coûts/km	Subventions annuelles CG estimées (€)	KM parcourus	Fréquentation (voyages)
ST SAULGE - NEVERS	208	0,78	13143	22467	1318
CLAMECY - METZ le COMTE	208	0,78	8032	13731	1318
CORBIGNY - CHATILLON EN BAZOIS	104	0,78	5720	9777	659
CLAMECY - ENTRAINS sur NOHAIN	208	0,78	10709	18307	1318
COSNE - ENTRAINS sur NOHAIN	104	0,78	6571	11233	659
SAINT PIERRE LE MOUTIER - NEVERS	104	0,78	7010	11982	659
MONTREUILLO - CORBIGNY	104	0,78	8816	15071	1004
LA NOCLE MAULAIX - LUZY	104	0,78	5348	9143	624
REMILLY - LUZY	104	0,78	4575	7820	610
SAINT HILAIRE FONTAINE - DECIZE	128	0,78	13842	23661	1768
ST MARTIN du PUY - LORMES	104	0,78	10931	18685	948
DUN LES PLACES - LORMES	104	0,78	4751	8122	616
VANDENESSE - TAMNAY en BAZOIS	312	0,78	17962	30705	1977
GOULOUX - CHATEAU CHINON	128	0,78	9642	16483	914
GACOGNE - CORBIGNY	128	0,78	8099	13844	1150
CHATEAUNEUF - LA CHARITE S/LOIRE	208	0,78	16842	28789	1748
GARCHY - COSNE COURS/LOIRE	312	0,78	22419	38323	1673
GIEN SUR CURE - CHÂTEAU CHINON	128	0,78	7741	13233	439
LA CHARITE / LOIRE - NEVERS	208	0,78	12324	21066	1015
DONZY - COSNE COURS / LOIRE	128	0,78	5205	8898	715
GARCHY - POUILLY / LOIRE	104	0,78	6818	11656	1041
BRINON / BEUVRON - CLAMECY	104	0,78	5459	9332	411
LA MACHINE - NEVERS	104	0,78	7511	12839	684
ENTRAINS/NOHAIN - COSNE COURS/LOIRE	208	0,78	25385	43393	3899
ARLEUF - CHÂTEAU CHINON	104	0,78	7134	12195	1098
GLUX EN GLENNNE - CHÂTEAU CHINON	104	0,78	11778	20133	1373
TOTAL			263766	450883	29633

Source : données CG 58

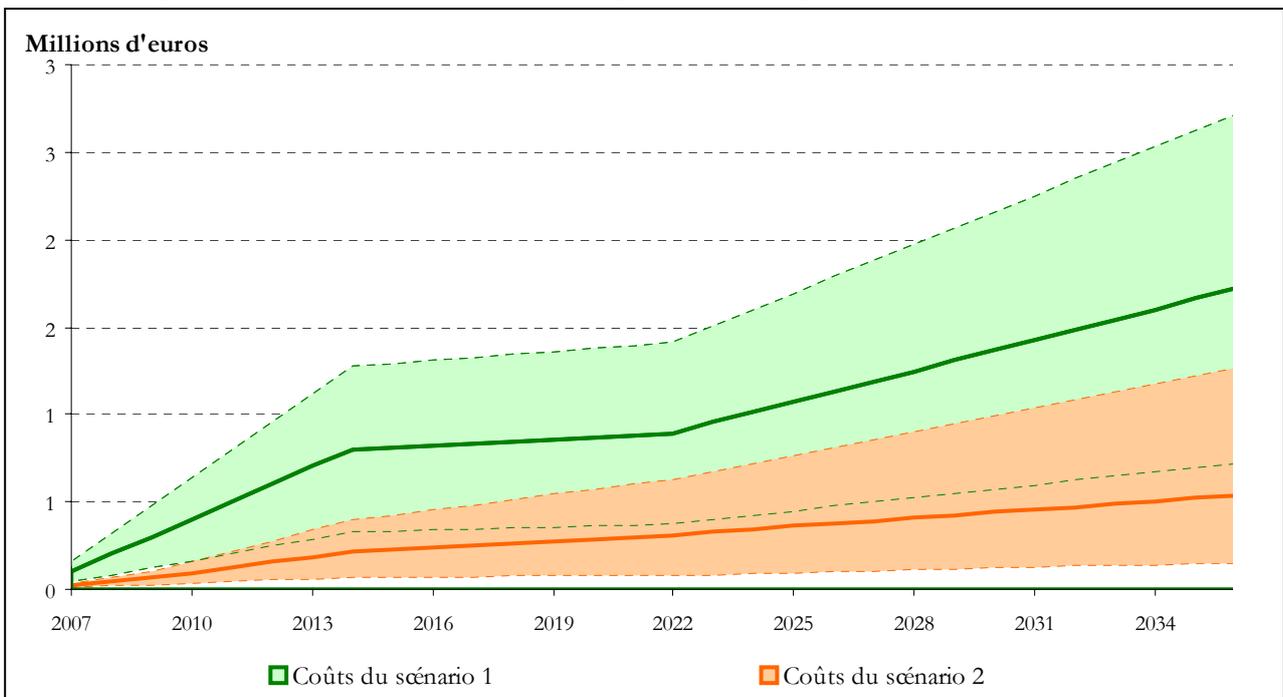
Annexe 14 : Evolution des coûts d'aménagement de chaque ligne régulière pour les 2 scénarios

Graphique 27 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Château Chinon – Nevers



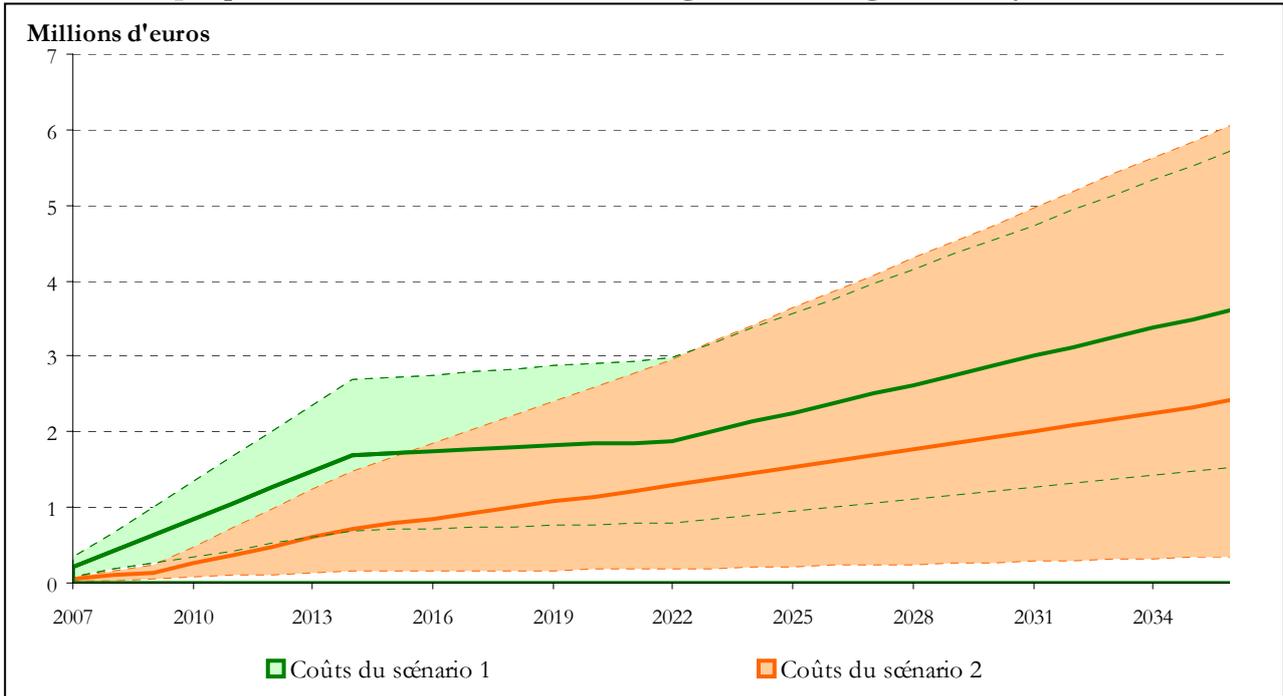
Source : calculs excel

Graphique 28 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Châtillon en Bazois – Decize



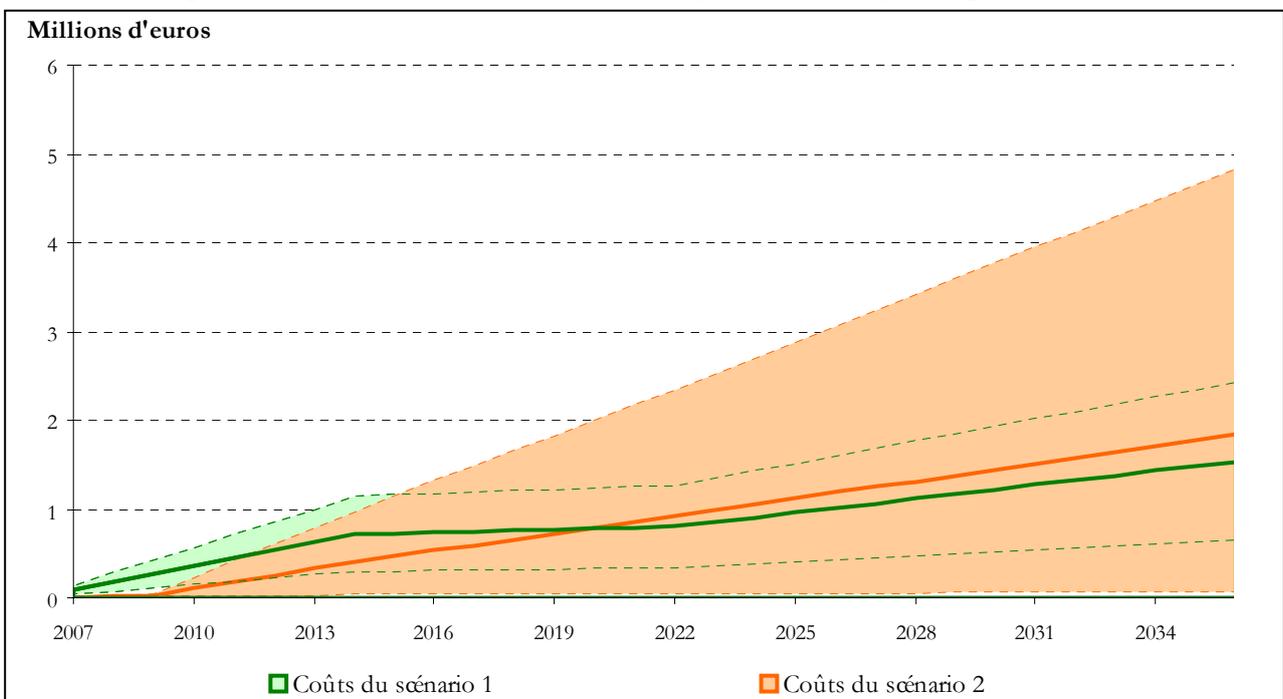
Source : calculs excel

Graphique 29 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Clamecy – Nevers



Source : calculs excel

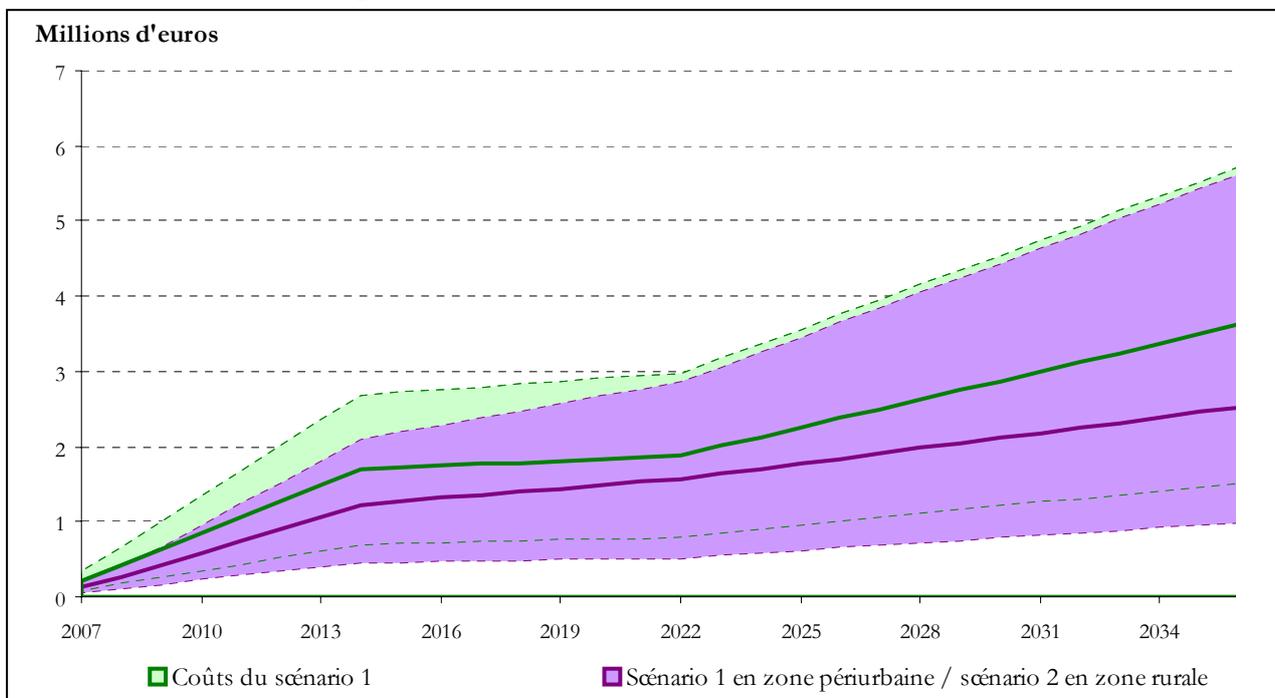
Graphique 30 : Evolution des coûts d'aménagement de la ligne Imphy – Nevers



Source : calculs excel

Annexe 15 : Décomposition de la ligne Clamecy – Nevers en zone périurbaine et zone rurale. Comparaison économique selon les 2 scénarios.

Graphique 31 : Comparaison des coûts de la ligne Clamecy – Nevers intégrant une zone périurbaine. Simulation selon les 2 scénarios.



Source : calculs excel

