

Avis sur le rapport 4-4 de l'exécutif régional

SDA Ad'Ap volet routier sur le périmètre Franche-Comté

Synthèse du rapport de l'exécutif régional

La Région Franche-Comté s'était engagée dans la démarche d'élaboration du **Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité programmée (SDA Ad'Ap)**, permettant la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires dans un délai de 6 ans maximum pour les services routiers et dans un délai de 9 ans maximum pour les services ferroviaires.

Le SDAAd'Ap 2015-2024 a été adopté par l'assemblée plénière du conseil régional Franche-Comté en septembre 2015 et approuvé par arrêté préfectoral du 26 avril 2016.

En décembre 2016, la Région a missionné un bureau d'étude pour actualiser et finaliser le SDAAd'AP routier sur le périmètre de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Le présent rapport porte sur le volet routier du SDA Ad'AP actualisé, pour le périmètre Franche-Comté.

Avis du CESER

Comme il l'a exprimé dans de précédents avis, d'une façon générale, le CESER ne peut que regretter le retard pris dans l'élaboration des schémas d'accessibilité, qu'ils concernent les établissements recevant du public, les transports publics, les bâtiments d'habitation ou la voirie.

Le CESER est cependant conscient de la complexité qui préside à l'élaboration du Schéma directeur d'accessibilité et de sa mise en œuvre compte tenu d'un contexte en perpétuelle évolution : réglementation complexe, évolutions institutionnelles avec la fusion des régions, puis la modification du cadre législatif avec le transfert des départements aux régions des transports routiers interurbains de voyageurs (1^{er} janvier 2017) et de transports scolaires (1^{er} septembre 2017).

Le CESER note que le présent rapport ne concerne que le volet routier du territoire franc-comtois pour lequel 169 arrêts routiers prioritaires ont été définis, dont 105 sous chef de file région.

Dans son avis de mars 2015 relatif *"aux modalités de concertation de l'Agenda d'accessibilité programmée"*, le CESER Franche-Comté s'interrogeait sur la pertinence des critères conduisant à la qualification "d'arrêt prioritaire".

Le présent rapport apporte des réponses, et précise qu'un point d'arrêt routier est prioritaire lorsqu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain,
- il est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- il constitue un pôle d'échanges,
- il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements (par exemple, une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées).

Le CESER sera attentif aux *"mesures de substitutions et assistance humaine" qui visent à assurer l'accessibilité des arrêts routiers prioritaires faisant l'objet "d'Impossibilité Technique Avérée accordées"*, avec mise en place de transport de substitution (cf. fiche action n° 2).

Le CESER considère que cette réponse à des difficultés techniques ne doit pas être une fin en soi et ne doit pas empêcher la Région d'être ambitieuse. Il faut réfléchir les aménagements de façon globale, éviter des réponses instantanées ou partielles et déterminer les coûts sur le long terme.

Le CESER regrette le caractère "très technique" du schéma qui ne laisse pas suffisamment de place à l'humain, à la concertation avec les usagers dans leur diversité. Placer l'utilisateur au cœur du dispositif, c'est aussi poser la question : *"quid des villages qui n'ont pas d'arrêt ?"*.

Pour conclure, le CESER rappelle que la mise en accessibilité nécessite une politique plus large d'urbanisme et d'aménagement du territoire incluant le vieillissement de la population, la conception des espaces publics et le vivre-ensemble.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclaration de Michel Faivre-Picon, au nom de la CGT

Comme le reprend l'avis, la CGT regrette le retard pris sur ces aménagements et la facilité utilisée par le législateur qui consiste devant ce retard, à reculer sans cesse les échéances.

Déterminations des chefs de file, recherche des financeurs, définition puis mise en œuvre d'un schéma, tout cela est certes très bien mais affreusement long pour au final en 2022, laisser plus de 50 % des communes sans aménagement.

Il est évoqué des mesures de substitution mais seront-elles demandées par celles et ceux qui en auront besoin ? Nous en doutons.

Si ces mesures sont nécessaires pour assurer la mobilité, elles doivent, par conception, rester temporaires dans l'attente de compléments à ce schéma pour éradiquer cette inégalité territoriale.

Nous sommes intéressés par une vision de long terme et globale car si une partie de ce sujet relève de l'investissement, les substitutions relèvent elles du fonctionnement, et en cloisonnant les deux nous pourrions mal apprécier l'efficacité des décisions et des choix qui sont faits.

Sous la réserve de ces remarques nous voterons l'avis.