
**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

3^{ème} RÉUNION DE 2011

Séance du 21 avril 2011

CG 11/3^{ème}/BP-III-18

**TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS
INTERURBAINS DE PERSONNES**

Je sou mets à votre examen mes propositions budgétaires 2011 concernant nos politiques en matière de transports publics routiers interurbains de personnes.

En préambule, je souhaite effectuer :

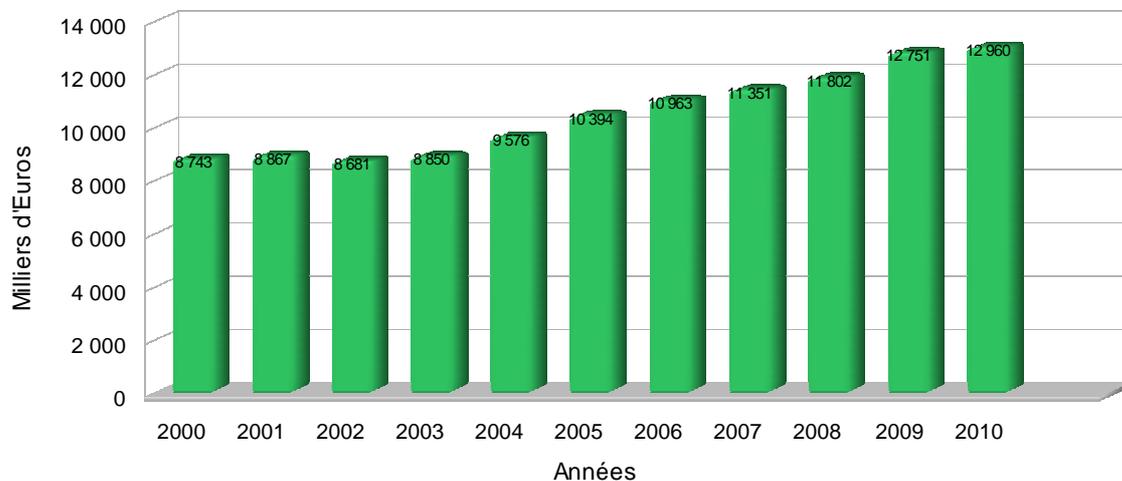
- I** - une rétrospective chiffrée de la politique départementale menée en la matière depuis l'année 2000 ;
- II** - la mise à jour des aménagements réalisés sur les arrêts du réseau départemental de transport ;
- III** - le bilan de l'opération de dotation de gilets rétro-réfléchissants à l'ensemble de la population scolaire inscrite au réseau départemental de transport ;
- IV** - enfin, le point sur les solutions envisagées pour le transport des usagers PMR (Personnes à Mobilité Réduite) dans le cadre de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

PREAMBULE

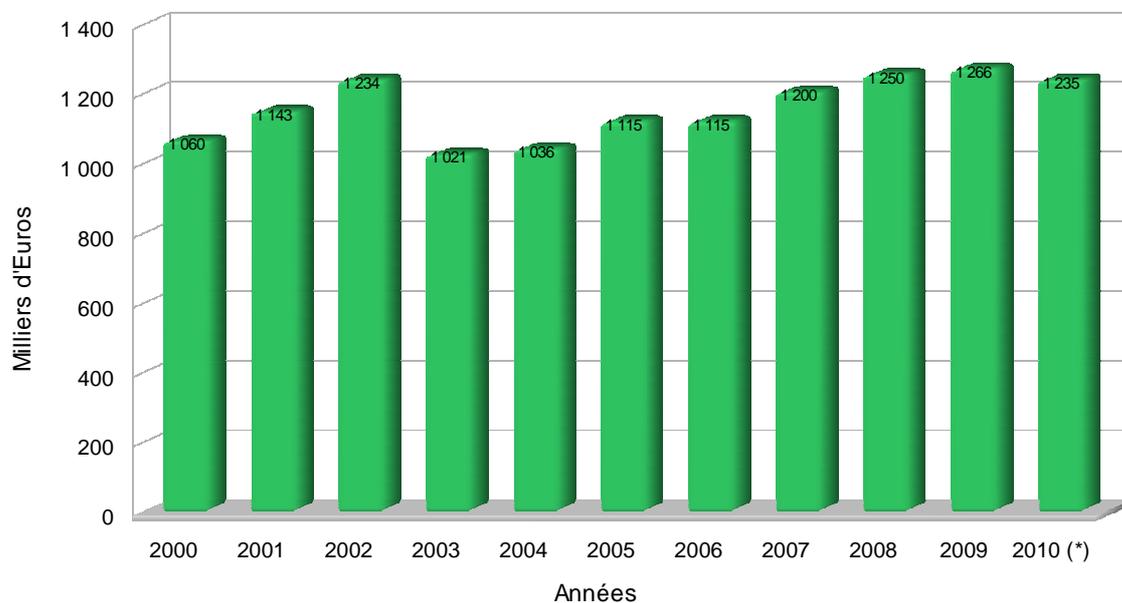
I - RETROSPECTIVE CHIFFREE 2000/2010

**A - BUDGET GLOBAL DE LA POLITIQUE EN MATIERE DE
TRANSPORT PUBLIC INTERURBAIN**

1°) Dépenses :



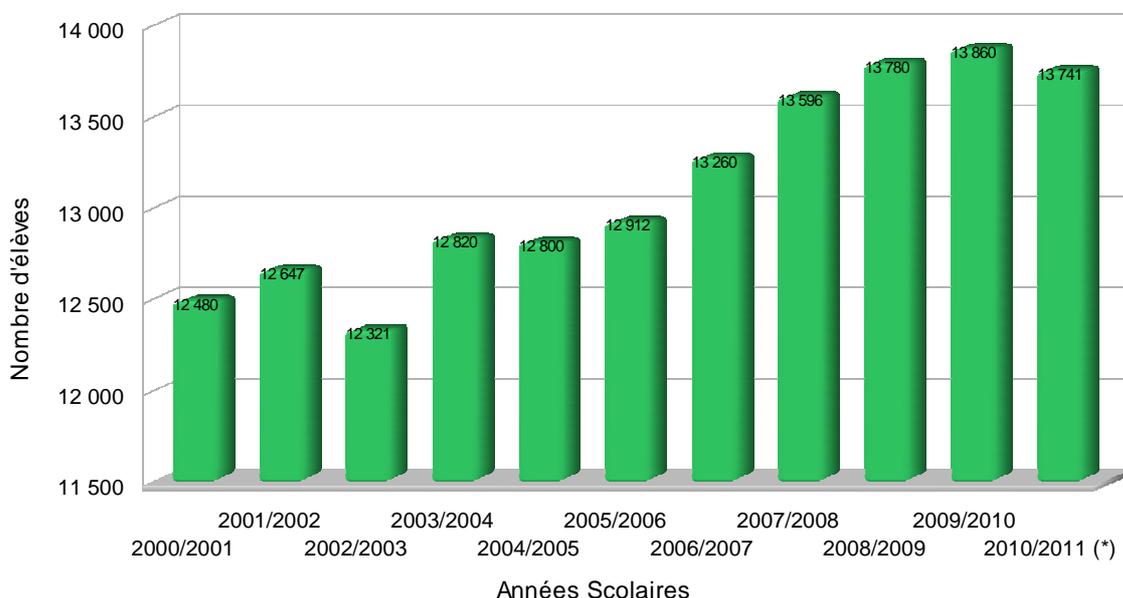
2°) Recettes encaissées de la part des familles, des communes, des structures intercommunales pour les forfaits d'inscription ou d'autres collectivités pour les frais de transport :



(*) - Novembre – Décembre 2009 et Janvier 2010 (année scolaire 2009-2010) : 60 628,00 €
- Février – Mars – Avril 2010 (année scolaire 2009-2010) : 14 260,00 €
- Août – Septembre – Octobre 2010 (année scolaire 2010-2011) : 1 160 532,00 €

B - QUELQUES CHIFFRES CONCERNANT LE TRANSPORT SCOLAIRE

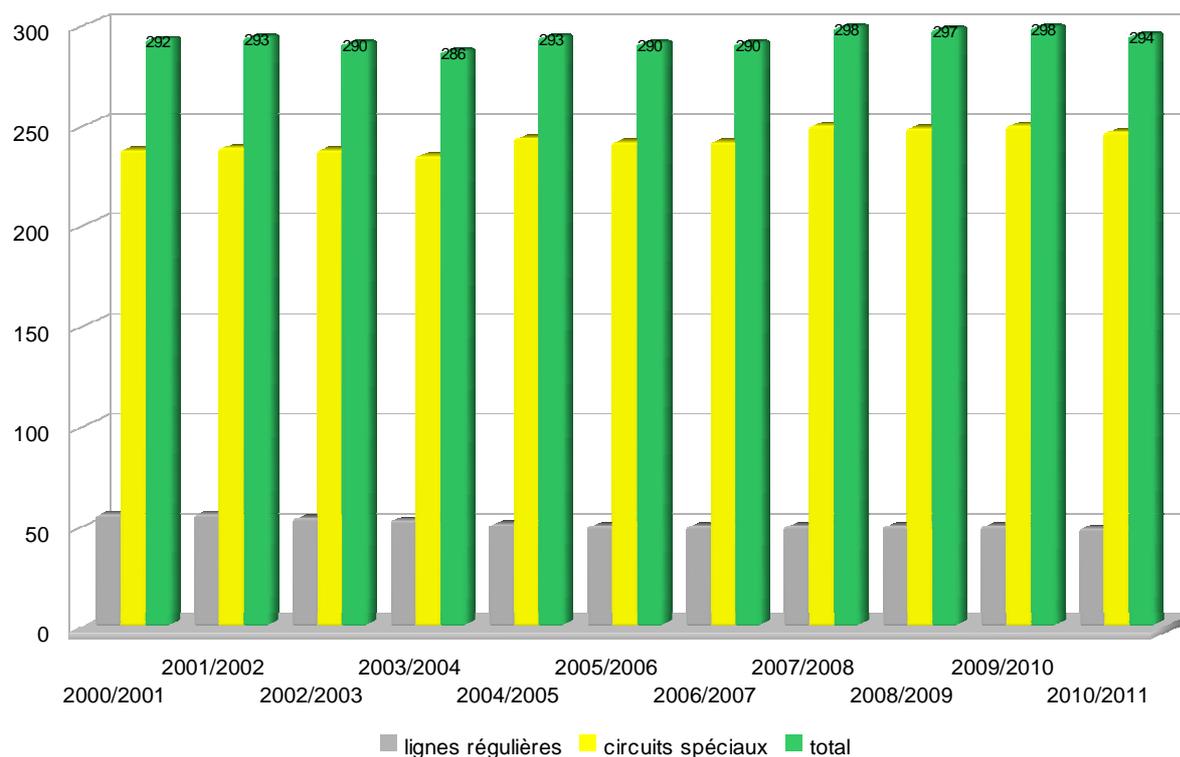
1°) Nombre global d'élèves tarn-et-garonnais dont le transport est pris en charge par le Conseil Général (secteur routier et ferroviaire confondus)



(*) : nombre arrêté au 31 décembre 2010 comprenant :

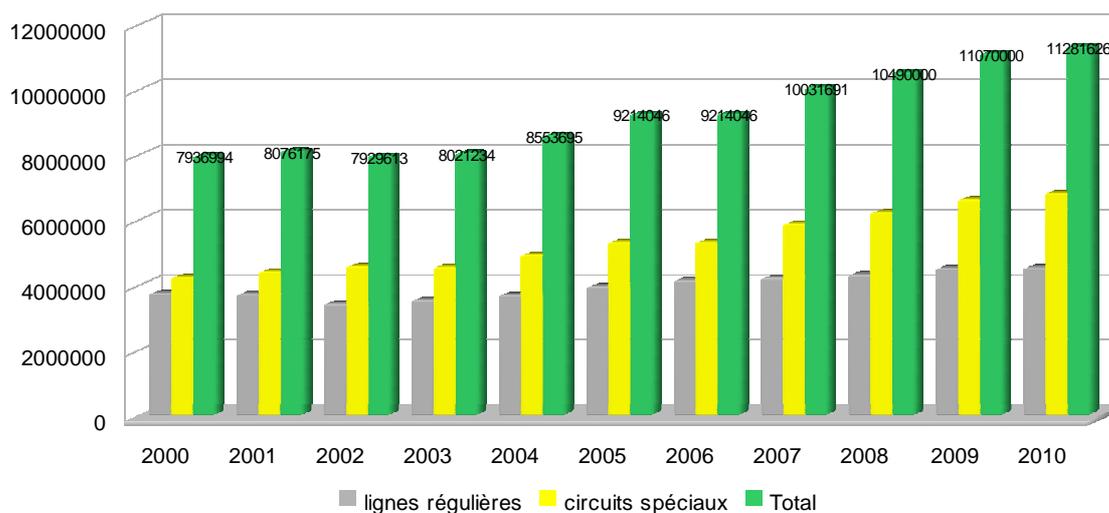
- 13 067 élèves transportés sur le réseau routier interurbain ;
- 470 élèves acheminés sur le réseau ferroviaire ;
- 49 élèves acheminés lignes régionales ;
- et 155 acheminés sur le réseau d'une Autorité Organisatrice voisine pour une scolarisation hors département.

2°) Nombre de services routiers conventionnés par le Conseil Général

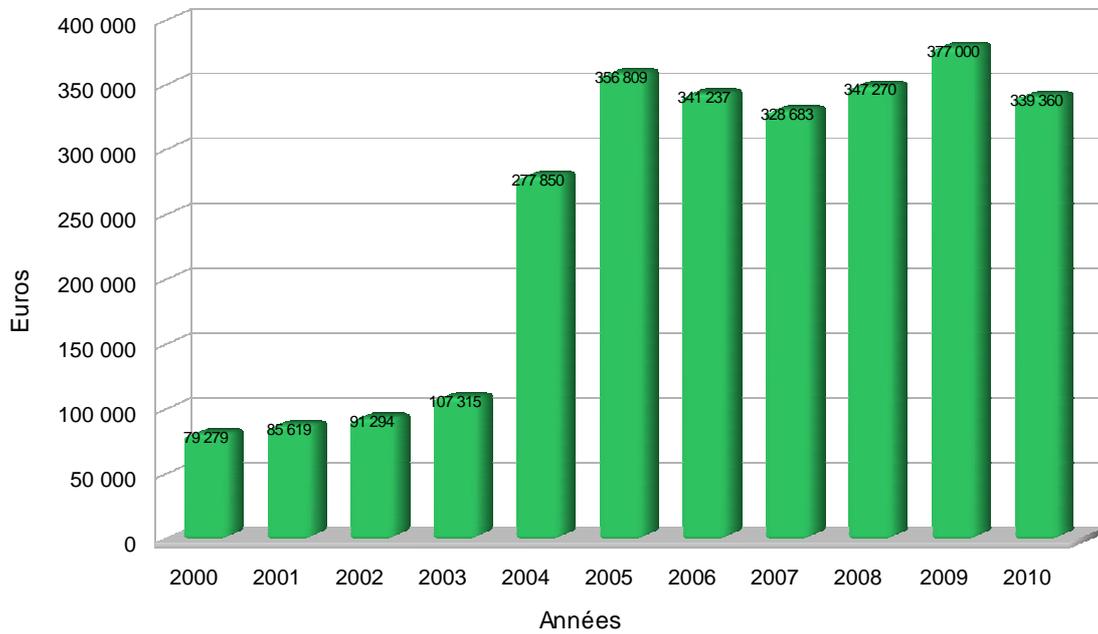


3°) Budget consacré au transport scolaire routier et ferroviaire ou au dédommagement alloué en l'absence de service :

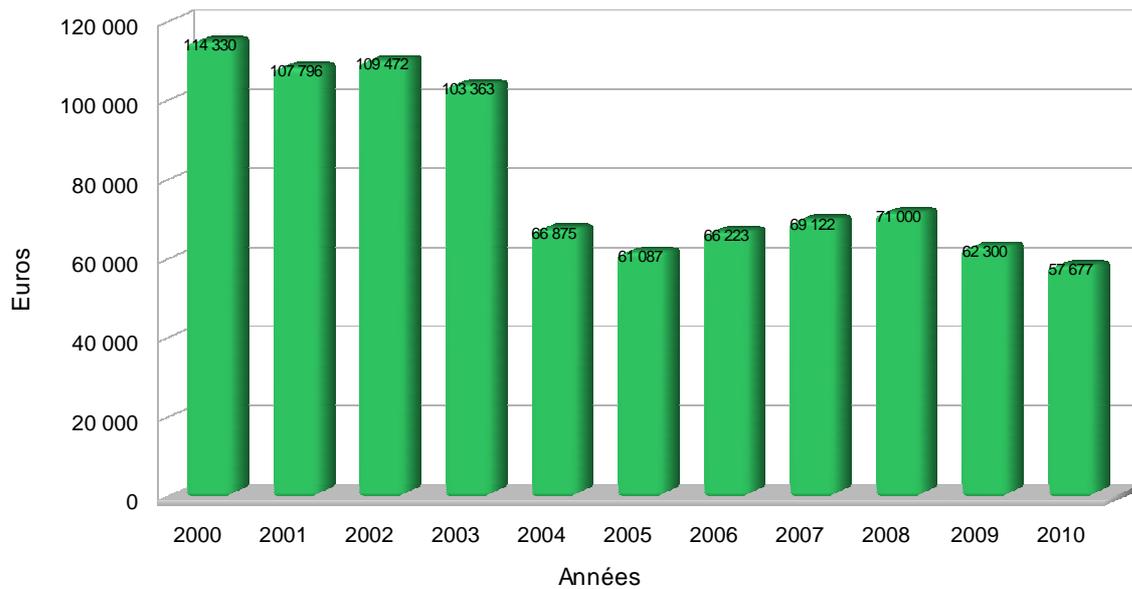
Transport routier



Transport ferroviaire

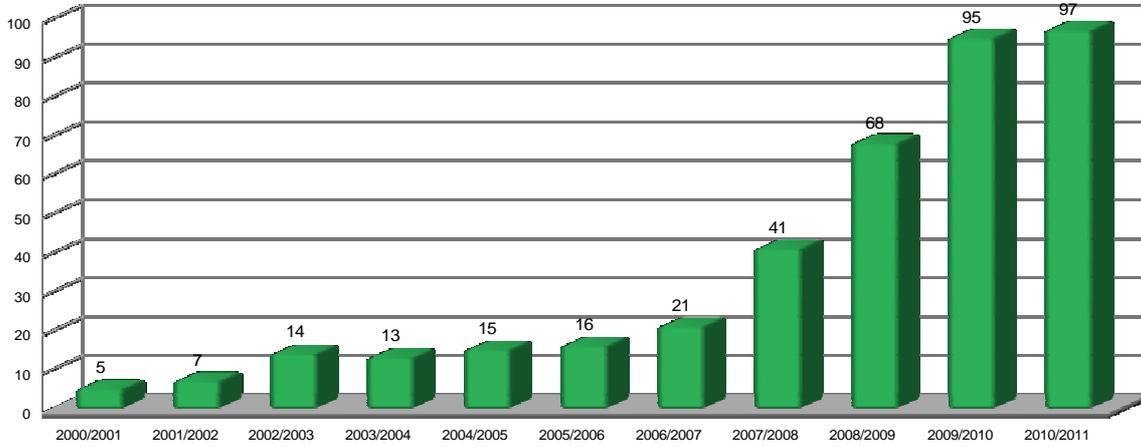


Allocations particulières

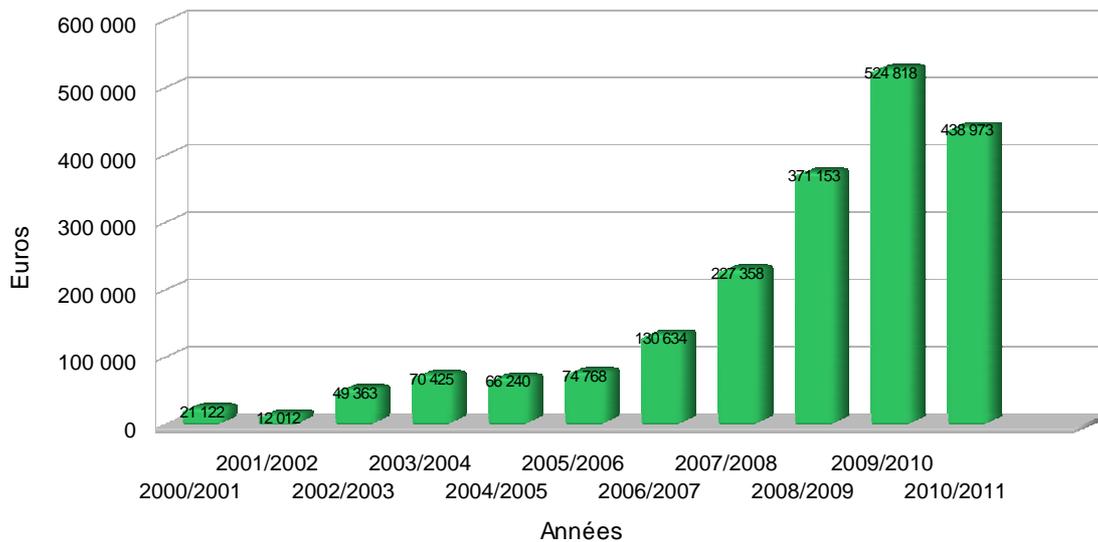


4°) Transport Scolaire des Elèves et Etudiants handicapés

Nombre d'élèves transportés



Budget



II – AMENAGEMENTS REALISES SUR LES ARRETS DU RESEAU DEPARTEMENTAL DE TRANSPORT

Un plan d'aménagement, de sécurisation et de signalisation des arrêts du réseau interurbain de transport est mené depuis 2001 sur les itinéraires et destinations qui composent les deux types de services :

- Services Réguliers Ordinaires (SRO),
- et Services à Titre Principal Scolaire (SATPS).

1°/ **Les Services Réguliers Ordinaires (SRO)**, au nombre de 48, actuellement, au plan départemental des transports, sont dotés :

- pour certains, de fréquences dites commerciales, réservées en priorité à tout usager souhaitant utiliser un service de transport public routier interurbain de personnes ;
- et, en grande majorité, de fréquences dites scolaires, affectées en priorité à cette population d'usagers lors de la desserte des établissements d'enseignement secondaire, aux horaires traditionnels de début et de fin de journées de cours (8 H - 17 H - 18 H).

Le nombre d'élèves acheminés sur ces SRO est de **5 586** pour la présente année scolaire. Les répartitions pédagogique et de régime scolaire sont les suivantes :

- **répartition pédagogique :**

. **44 élèves** sont scolarisés **dans le premier degré** (42 en écoles primaires et 2 en école maternelle) ;

. **5 542** sont scolarisés **dans le second degré** (1 765 en collèges et 3 777 en lycées d'enseignement général, technique, professionnel ou agricole).

- **répartition par régime scolaire :**

. **4 835 élèves** sont **demi-pensionnaires** ;

. **751 élèves** sont **internes**.

Ce sont des services souvent longs, qui traversent plusieurs communes entre les points de départ et de destination, sur les routes départementales dites « structurantes », à densité de circulation importante.

En principe, ces services sont destinés à la population scolaire des lycées d'enseignement général et surtout des lycées professionnels, en raison du nombre limité de structures et de la diversité spécifique des options. Toutefois, certains élèves de 1er degré les empruntent : ce sont en général ceux qui fréquentent des établissements privés.

Nous avons commencé notre plan d'aménagement des arrêts du réseau départemental de transport **en nous penchant, en priorité, sur la restructuration de ces services-là en nous efforçant** :

- d'une part, de **réduire** le nombre des arrêts ;
- et, d'autre part, d'**aménager** ceux qui devaient rester inscrits au réseau départemental de transport.

Cette démarche correspondait à un double objectif pour les usagers scolaires, clientèle majoritaire de ces services :

- d'abord, offrir des conditions les plus satisfaisantes possibles lors de leur prise en charge ou de leur débarquement ;
- ensuite, diminuer les temps de trajet en optimisant les arrêts et en minorant ainsi l'amplitude journalière du temps passé hors du domicile.

Elle s'inscrivait aussi dans un but d'amélioration des conditions de circulation pour nos autocaristes et les autres usagers de la route :

- en offrant aux premiers une signalétique et des équipements appropriés ;
- en permettant aux seconds de circuler dans de meilleures conditions en évitant les situations accidentogènes les plus fréquentes sur ces axes (ralentissements récurrents, incitations à doubler ...).

Ainsi, à ce jour et depuis 2001, **nous avons aménagé, signalé et sécurisé 179 sites** répertoriés au réseau départemental de transport scolaire, (ce qui représente en fait 338 réalisations puisque la plupart des arrêts comportent des aménagements des deux côtés de la Route).

Par ailleurs, **25 sites** (soit 50 réalisations) sont actuellement en cours de travaux.

2°/ Les services à titre principal scolaire (SATPS), au nombre de **246** actuellement, au plan départemental des transports, ne fonctionnent que pour la desserte des établissements d'enseignement.

Ces services transportent cette année **7 597 élèves**. Les répartitions pédagogique et de régime scolaire sont les suivantes :

- **répartition pédagogique** :

. **2 516 élèves** sont scolarisés **dans le premier degré** (1 912 en écoles primaires et 604 en écoles maternelles) ;

. **5 081** sont scolarisés **dans le second degré** (3 698 en collèges et 1 383 en lycées d'enseignement général, technique, professionnel ou agricole).

- **répartition par régime scolaire :**
 - . **7 480 élèves sont demi-pensionnaires ;**
 - . **117 élèves sont internes.**

NB : nous transportons sur le réseau routier 186 élèves domiciliés hors département mais scolarisés en Tarn-et-Garonne et 558 élèves sont enregistrés cette année sur deux services de transport : il s'agit parfois de deux services routiers enchaînés ou d'un service routier enchaîné à un service SNCF.

Les trajets de ces services qui, je le rappelle, sont affectés spécifiquement à la population scolaire, sont plus courts que ceux des services réguliers ordinaires, hormis dans les zones les plus rurales et ont un itinéraire **fluctuant, adapté à la localisation des élèves d'une année scolaire à l'autre, de façon à les prendre en charge et à les déposer au plus près de leur domicile.**

Pour ces raisons, la campagne de signalisation et de sécurisation de ces services ne peut se concevoir à l'identique de celle menée sur les lignes régulières.

C'est dans ce cadre que nous nous sommes attachés à aménager, signaler et sécuriser **les centres bourgs et les abords des établissements scolaires.**

Nous avons ainsi équipé près de **153 communes** et sécurisé **21 parkings** d'établissement scolaires (premier et second degrés confondus étant précisé que sont à l'étude pour un réaménagement ceux des collèges de Caussade et Valence d'Agen).

L'ensemble des interventions menées en 2010 en terme de travaux, de signalisation et d'implantation de mobiliers (abribus) représente un **investissement** de l'ordre de **100 000 € TTC.**

Au plan technique, je vous rappelle les caractéristiques du schéma d'aménagement et de sécurisation des points d'arrêt du réseau départemental de transport :

- soit en ligne pleine chaussée ;
- soit en encoches présentant l'avantage d'extraire l'autocar de la circulation générale.

Nous avons souhaité, par ailleurs, que les arrêts ainsi déterminés obéissent :

- d'une part, à une logique de sécurité en leur conférant une localisation et une visibilité telles qu'ils présentent le moins de danger pour l'utilisateur ou de conflit avec la circulation générale et des caractéristiques techniques d'aménagement procurant un maximum de sécurité à l'utilisateur (stabilisation de l'accotement et dimension suffisante des aires d'accostage et d'embarquement d'un minimum de 25 mètres de longueur et de 2,50 mètres de largeur) ;

- d'autre part, à une logique de confort en dotant chaque aire de prise en charge d'un abribus financé intégralement par le budget départemental.

Ce travail d'analyse est réalisé par les personnels du service des Transports en concertation avec ceux des subdivisions territoriales et, **en tout état de cause, en étroite collaboration avec les maires** des communes concernées.

En complément de ces aménagements, **une signalétique spécifique est implantée** à proximité et sur nos points d'arrêt. Elle est notamment destinée à augmenter les éléments d'information donnés aux usagers de la route et à développer ainsi leur vigilance aux abords de ces arrêts.

Vous voudrez bien trouver, présentée et établie par année depuis 2001, la liste des arrêts du réseau départemental traités pour un montant global TTC qui avoisine désormais **1 350 000 € TTC** d'investissements.

Je rappelle que nous avons également partagé, avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, dans le cadre de la politique de soutien financier que cette collectivité a apporté aux projets de mise en sécurité des arrêts départementaux, communs aux dessertes routières régionales, un programme de 86 000 € HT d'aménagements sur les itinéraires suivants :

- Moissac – Toulouse (ligne aujourd'hui supprimée) ;
- Montauban – Toulouse ;
- Montauban – Rodez ;
- Montauban – Auch.

Il convient à présent d'entretenir, là aussi, ce qui a été fait et d'établir un diagnostic des arrêts communs à nos deux collectivités concernant la ligne régionale « Beaumont de Lomagne - Toulouse ».

Je souhaite, ainsi que je l'ai annoncé dans mes orientations budgétaires, qu'en dépit d'une situation financière rendue difficile par la réforme des Collectivités Locales, notre Assemblée poursuive, en 2011, cette politique d'aménagement et de sécurisation.

Certes, l'essentiel est à présent réalisé et les interventions à mener relèvent désormais davantage de **l'entretien ou de l'amélioration que d'investissements lourds.**

A cet effet, la cellule itinérante d'entretien des points d'arrêts, que nous avons affectée en février 2007 au service des transports, nous permet de pérenniser les investissements engagés en les maintenant conformes à leur vocation, par une réactivité performante en terme d'entretien et de maintenance.

Néanmoins, la sécurité liée à la responsabilité qui nous incombe au niveau du transport quotidien de plus de 13 000 élèves ne peut se contenter d'acquis et nous impose une remise en question permanente.

C'est pourquoi, nous avons doté, pour la rentrée scolaire de septembre dernier, l'ensemble des élèves inscrits à notre réseau de transport scolaire interurbain de gilets rétro-réfléchissants.

III – BILAN DE L'OPERATION DE DOTATION DE GILETS RETRO-REFLECHISSANTS A L'ENSEMBLE DE LA POPULATION SCOLAIRE INSCRITE AU RESEAU DEPARTEMENTAL DE TRANSPORT

L'expérience montre que le car est un moyen de transport très sûr pour les usagers scolaires, dès que ceux-ci sont à l'intérieur. En effet, les accidents les plus graves se produisent autour du car, lors de la montée et de la descente, ou encore sur le trajet, entre le domicile et le point d'arrêt, pour les élèves qui ne sont pas acheminés par le véhicule parental et doivent l'effectuer seuls et à pied.

Nous nous sommes penchés, l'an dernier, comme bon nombre d'Autorités Organisatrices de réseau de transport, sur les moyens ou équipements qui permettraient de rendre les élèves plus visibles dans la lumière des phares, la nuit et en période automnale ou hivernale, lorsque les conditions météorologiques sont plus difficiles : pluie, brouillard...

Parmi les équipements envisageables figurait le gilet rétro-réfléchissant.

Nous avons choisi d'en doter tous les élèves inscrits au réseau de transport, de la maternelle à la terminale.

Un appel d'offres a été lancé pour la fourniture de 15 000 gilets répartis en 4 tailles.

L'attributaire a été la société T2S basée à Sorbiers dans le département de la Loire, qui a fait une offre à 20 631 € TTC pour les 15 000 équipements.

Un marché de 3 ans a été conclu avec cette entreprise, nous permettant de prévoir l'acquisition d'autres gilets pour les nouveaux inscrits au réseau de transport (le mille supplémentaire ayant été conclu à 1 300 €TTC) .

Nous avons accompagné cette dotation d'une campagne d'incitation très ciblée, puisque chaque gilet a été adressé, sous pli individuel, à chaque famille. Il était accompagné d'un courrier personnalisé qui en vantait les mérites en terme de surcroît de sécurité et appelait la collaboration des parents afin de persuader leur enfant du bien-fondé de son port, dans chacun de ses déplacements.

Ces conseils ont également été relayés dans la plaquette d'informations réalisée sur l'utilisation du Réseau Départemental de Transport Scolaire, brochure qui a été envoyée aux familles en même temps que le titre de transport.

Enfin, nous avons sensibilisé les maires, élus de proximité, les établissements scolaires ainsi que, bien sûr, les entreprises de transport afin que chacun, dans le cadre de ses prérogatives, insiste sur l'utilité de ces équipements pour une meilleure sécurité.

En dépit de ces diverses actions de sensibilisation, force est de constater l'insuffisance des résultats escomptés, surtout chez les collégiens et les lycéens. Les élèves de 1er degré semblent plus réceptifs... Ce ne sont pas, pourtant, les populations à priori les plus exposées, puisqu'en majorité elles bénéficient de services de transport au plus près des domiciles et des établissements scolaires.

Néanmoins, nous poursuivrons cette action au titre de la rentrée 2011, et, comme l'année dernière, un gilet adapté à la taille de chaque élève nouvellement inscrit au réseau de transport scolaire sera adressé, dans les mêmes conditions, à la famille.

Il convient de noter que le stock en notre possession est estimé suffisant.

IV – TRANSPORT DES USAGERS PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE) DANS LE CADRE DE LA LOI 2005-102 DU 11 FEVRIER 2005 POUR « L'EGALITE DES DROITS ET DES CHANCES LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETE DES PERSONNES HANDICAPEES »

A – RAPPEL DU CADRE LEGISLATIF -

Trente ans après la loi du 30 juin 1975, qui posait le principe d'accessibilité des transports publics en faveur des personnes en situation de handicap, la loi du 11 février 2005 apporte de nombreuses modifications aux droits des personnes handicapées et aux devoirs de la société toute entière à leur égard, afin de favoriser leur intégration sociale.

Elle prévoit différentes mesures visant notamment à ce que « la chaîne du déplacement », qui comprend, entre autres infrastructures, «les systèmes de transport... » soit organisée pour permettre son accessibilité à la Personne à Mobilité Réduite (PMR).

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

Ces dernières, au sens de la loi de 2005, définies en tant que telles par la directive 2001/85/CE sont « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que les 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 enfants (y compris enfants en poussette) ».

Plus particulièrement, la loi énonce les principes suivants en matière de transport :

- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie, transport et intermodalité afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience ;
- l'obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi, soit au plus tard le 12 février 2015, cette exigence d'accessibilité instituant une obligation de résultat.

Toutefois, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants, la loi stipule que des moyens de transport adaptés (transports de substitution) doivent être mis à la disposition des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ils sont organisés et financés par l'Autorité Organisatrice dans un délai de trois ans à compter du diagnostic ainsi établi.

B - LE TRANSPORT ROUTIER INTERURBAIN EN TARN-ET GARONNE

Les services de transport non urbains d'intérêt départemental définis à l'article 29 de la LOTI relèvent du Conseil Général, hors périmètre de transports urbains. Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L 213-11 du Code de l'Education qui peuvent être délégués à des organisateurs secondaires.

Le Département de Tarn-et-Garonne a choisi d'exploiter, en qualité d'Autorité Organisatrice de 1er rang, le transport scolaire, ainsi que celui des usagers commerciaux.

Force est de constater que l'activité de transport routier interurbain de voyageurs est caractérisée, en Tarn-et-Garonne, par une prépondérance très marquée du transport scolaire (plus de 99 %).

Pourtant, demeurent 48 lignes régulières qui empruntent les routes les plus structurantes du département et comportent, pour la plupart, une double vocation : celle de transporter des élèves sur les fréquences correspondant aux horaires des établissements scolaires (le plus souvent une le matin et deux le soir) et celle de transporter des usagers non scolaires sur d'autres horaires journaliers.

Toutefois, l'utilisation de ce moyen de transport par les usagers commerciaux reste très résiduelle, puisqu'elle ne représente, en moyenne, que 0,70 % de la clientèle journalière de nos services.

Les besoins en la matière ont donc été estimés plutôt sur les secteurs les plus ruraux du département, les plus éloignés des autres réseaux (autoroutier, réseau ferré). Désireux de promouvoir un service de proximité, le Département a choisi de déléguer sa compétence à sept structures intercommunales afin d'exploiter, sur leur territoire d'intervention, des services de transport à la demande.

En dépit de tarifs usagers très attractifs, de destinations ciblées qui tiennent compte des besoins des populations locales, d'une prise en charge financière du déficit de ces services partagée entre le Conseil Régional (30 %), le Conseil Général (40 %) et l'EPCI exploitant (30 %), l'ensemble de ces services a beaucoup de mal à fidéliser une clientèle qui reste très ponctuelle, apparentant trop souvent ces services à du transport privé.

Dans le cadre des dispositions de la loi de 2005, ces services à la demande, assurant une prise en charge et des dessertes de proximité, pourraient constituer une prestation de service adaptée aux PMR. Pour cela, les structures intercommunales exploitantes restent à l'écoute des besoins locaux et pourraient adapter, en conséquence, la consistance de leurs services tant en matériel qu'en caractéristique.

En effet, compte tenu du constat qui précède, l'option de création de réseaux parallèles de substitution semble la plus appropriée en Tarn-et-Garonne, tant pour les usagers commerciaux que pour ceux du transport scolaire, parce qu'il existe réellement une impossibilité avérée à mettre aux normes un réseau traditionnel presque intégralement dédié à la population scolaire. Le diagnostic de cette impossibilité est :

1°) technique, parce que notre réseau traditionnel :

- n'est pas pérenne d'une année à l'autre, en raison des modifications opérées sur les itinéraires pour coller au mieux aux nécessités pédagogiques et de localisation des élèves ;
- n'est pas adapté à la localisation et aux horaires de fonctionnement des structures pédagogiques accueillant des élèves PMR ;
- connaîtrait, de ce fait, une perte de capacité de ses véhicules (de 4 à 6 places dans un car traditionnel de 55 places pour la mise à disposition d'un fauteuil roulant) ;
- subirait un allongement incompressible de ses temps de trajet (la durée d'embarquement peut varier de 5 à 15 minutes par usager PMR en fonction de son handicap), alors que la multiplication des options d'enseignement et la disparition des internats tendent justement à imposer aux élèves des amplitudes journalières de déplacement qui dépassent trop souvent les 90 minutes de transport...

2°) économique et financier parce que notre réseau traditionnel :

- nécessiterait le renouvellement de l'ensemble du parc d'ici 2015, étant précisé que le coût d'acquisition d'un véhicule à plancher bas est de l'ordre de 40 % plus cher que celui d'un véhicule normal ;
- nécessiterait la mise aux normes des infrastructures des points d'arrêt et de leurs accès avec, de surcroît, des mesures d'entretien renforcées ;
- entraînerait le déclassement des autocars actuels qui n'auraient ainsi plus de marché de l'occasion et seraient donc invendables... La liste, ici comme plus haut, n'est bien sûr pas exhaustive.

On peut donc considérer que, tant en investissement qu'en fonctionnement, la collectivité départementale et l'ensemble des collectivités intégrées dans la chaîne du transport devraient faire face à des coûts de mise en accessibilité très élevés, lesquels, ramenés au service rendu, sont loin de paraître satisfaisants, et ce, tant pour les PMR que pour les autres usagers, pour les différentes raisons évoquées.

Ce constat est d'autant plus paradoxal que l'article 2 de la LOTI reste néanmoins d'actualité et impose, je vous le rappelle, que si « la mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix..... cette mise en oeuvre doit se faire dans des conditions raisonnables.....de coût pour la collectivité... ».

C- LE SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCESSIBILITE EN TARN-ET-GARONNE

Je vous propose donc de poursuivre le développement du réseau de transport de substitution que nous avons commencé à mettre en place en 2010 à l'intention des populations scolaires PMR.

Je vous rappelle en effet qu'en la matière, les lois de décentralisation (83-663 du 22 juillet 1983 et décret 84-478 du 19 juin 1984) font obligation au seul département d'assumer les frais de transport des élèves et étudiants handicapés, y compris dans les périmètres de transport urbain. Pour cette obligation, le Département n'agit pas en tant qu'organisateur des transports scolaires, mais en tant qu'acteur social.

C'est pourquoi le schéma directeur d'accessibilité passe aussi nécessairement par l'instauration d'une passerelle entre la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) et le service gestionnaire des transports.

C'est ce que nous avons mis en place depuis 2 ans et, à ce jour, l'ensemble des élèves et étudiants PMR déclarés inaptes, par le médecin référant de la MDPH, à utiliser le réseau de transport traditionnel (au nombre de 97 pour la présente année scolaire) sont acheminés sur un réseau de substitution.

Ce réseau comporte actuellement 10 services de transport adaptés collectifs réalisés avec des véhicules de 8 places usagers maximum, étant précisé que certains usagers, dont l'état le nécessite, sont transportés individuellement en véhicules aménagés en conséquence (31 élèves).

La constitution de ce réseau de substitution permet d'offrir à cette catégorie de clientèle un service public de qualité, dont le coût, pour la collectivité, est minoré par la mutualisation des moyens affectés (85 000 € de moins cette année pour ce poste de dépenses à effectif sensiblement égal : + 1 élève).

Afin de poursuivre dans cette voie avec encore plus de compétitivité et, surtout, de réactivité, je vous propose de lancer un appel d'offres pour conclure, sur la base d'un accord-cadre d'une durée maximale de quatre ans (1 an renouvelable trois fois), un marché à bons de commande qui nous permettra d'offrir un acheminement adapté à ces populations d'usagers sur l'ensemble du département, toutes origines-destinations.

Chaque entreprise souhaitant faire une proposition devra s'engager sur un tarif kilométrique pour un véhicule standard ou/et équipé.

Pour chaque demande de transport, en fonction des lieux de domicile et de destination de l'utilisateur, l'acheminement sera immédiatement confié, par bon de commande, à l'entreprise présentant le tarif le plus avantageux.

PROPOSITIONS CHIFFREES 2011

I - INVESTISSEMENT

A - Acquisition et implantation d'abribus

(Article 21318 – S/fonction 81)

42 000 €

- *abribus à participation des communes à 50 %* 7 000 €
- *abribus à financement du Conseil Général à 100 %* 35 000 €

Je vous rappelle les critères de cette politique :

1°) Critères généraux d'acquisition

Le Département apporte une aide financière aux communes pour l'acquisition, l'implantation et la mise à disposition, sur leur territoire, d'abribus urbains ou ruraux, propriétés du Département, à charge pour ces dernières d'en assurer la pérennité par la souscription d'une assurance contre les dégradations de tous ordres (naturelles, vandalisme) dont les réparations leur incombent.

Ces dispositions sont contractuellement fixées entre le Conseil Général et la commune.

La cellule itinérante du Conseil Général prend donc en charge l'entretien régulier. Cette notion reste néanmoins également dévolue aux communes et couchée dans le document contractuel, dans la mesure où la commune-siège se doit, si elle ne peut contribuer à la maintenance générale, de veiller pour le moins au maintien en bon état des équipements implantés sur son territoire et mis à sa disposition en informant le Conseil Général, le cas échéant, et dans les meilleurs délais, de toute nécessité d'intervention.

Par ailleurs, dans un souci de bonne gestion du parc départemental d'abribus et de maîtrise de la localisation des points d'arrêt du réseau départemental de transport, le Conseil Général peut procéder à des déplacements de structures béton qui n'ont plus d'utilité en certains sites pour doter de nouveaux points d'arrêt.

Dans ces cas-là, le maire de la commune-siège est concerté sur le projet d'enlèvement, la décision d'y souscrire étant ensuite actée par avenant à la convention de mise à disposition.

Les déplacements, effectués dans ce cadre, sont pris en charge en intégralité par le Conseil Général qui en assure aussi la maîtrise d'ouvrage.

A cet effet, une nouvelle consultation vient d'être lancée, le marché signé avec l'entreprise ADLTP en Août 2008 pour une durée de 4 ans, qui courait donc normalement jusqu'en 2012, ayant atteint le maximum de prestations prévues (32).

Les structures ainsi déposées sur la commune « d'accueil » sont entièrement restaurées et rénovées par la cellule itinérante d'entretien.

S'agissant des modèles d'abribus, deux types de structures sont offertes aux communes :

a) les abribus urbains :

Ils sont réservés aux arrêts des centres-bourgs.

L'appel d'offres signé le 10 avril 2009 avec la Société Chelle pour une durée de 4 ans permet de proposer aux communes deux modèles de mobilier urbain vitré : l'un à 3 710 € HT et l'autre à 4 350 € HT.

b) les abribus ruraux :

Par la signature d'un marché d'une durée de 4 ans signé le 10 avril 2009 avec l'entreprise Battaïa, nous avons renouvelé l'acquisition de structures béton qui sont généralement implantées hors zones urbaines, pour un prix unitaire de 2 990 € HT. Toutefois, certaines communes rurales les plébiscitent également en centre-bourg, en raison de leur solidité.

Elles ont par ailleurs l'avantage de pouvoir être remises en état par la cellule itinérante et de pouvoir être déplacées, ce qui permet une bonne gestion du parc et des crédits affectés. En effet, le forfait de déplacement, qui était jusqu'à présent de 500 € HT, devrait, même s'il augmente légèrement avec le renouvellement du marché de la prestation, rester néanmoins compétitif par rapport à l'achat d'une structure neuve.

2°) Critères financiers

Deux types de financement existent, selon qu'il s'agit d'abribus acquis dans le cadre de la politique traditionnelle d'aide aux communes désireuses de se doter de mobiliers supplémentaires, ou de structures implantées à l'initiative du Conseil Général, dans le cadre du programme d'aménagement d'arrêts du réseau départemental de transport.

a) financement dans le cadre de la politique d'aide aux communes :

L'acquisition et l'implantation de l'abribus réalisées selon les critères ci-dessus sont pilotées par le Conseil Général et financées à parité par le Département et la commune d'implantation.

La dépense globale est liquidée par le Conseil Général qui émet ensuite un titre de recette à l'endroit de la collectivité concernée.

b) financement dans le cadre de l'aménagement des points d'arrêt du réseau départemental de transport :

L'acquisition et l'implantation sont programmées et financées en totalité par le Conseil Général.

B – Aires d'arrêts – Acquisition de panneaux de signalisation

(Article 2152 – S/fonction 81)

Autorisation de programme = Crédits de paiement **20 000 €**

C - Abrisécu - Autres immobilisations corporelles

(Article 2188 – S/fonction 81)

1 000 €

D – Aires d'arrêts – Travaux de voirie et signalisation horizontale

(Article 231 513 – s/fonction 81)

80 000 €

Avec une **autorisation de programme 2011 de 100 000 €**

RECAPITULATIF DES CREDITS D'INVESTISSEMENT

Article 21318 - S/fonction 81 :	42 000 €
Article 2152 - S/fonction 81 :	20 000 €
Article 2188 - S/fonction 81 :	1 000 €
Article 231513 - S/fonction 81 :	80 000 €

Total **143 000 €**

II – FONCTIONNEMENT

A - TRANSPORTS SCOLAIRES

Je vous propose de **reconduire**, au titre de la prochaine année scolaire 2011/2012, **le montant du droit forfaitaire d'inscription** laissé à la charge des familles tel que nous l'avons arrêté en 2005, qui s'élève :

- à **92 euros** pour un élève demi-pensionnaire ;
- et à **46 euros** pour un élève interne.

Je vous propose de reconduire également à **16 €** le forfait sollicité pour l'établissement d'un duplicata du titre de transport.

Par ailleurs, les montants prévisionnels des crédits à engager pour l'organisation des transports scolaires sont les suivants :

1°) Transports routiers

- sur les services réguliers ordinaires
(article 62452 – S/fonction 81) **4 400 000 €**
- sur les services à titre principal scolaire
(article 62451 – S/fonction 81) **6 500 000 €**

2°) Transport ferroviaire

(article 6245 – S/fonction 81) **350 000 €**

Je vous rappelle que tout élève tarn-et-garonnais ne trouvant pas, dans le Département, la section de son choix, peut obtenir, dans le cadre des territoires de la Région Midi-Pyrénées et du département du Lot-et-Garonne, une aide au transport routier ou ferroviaire pour envisager sa scolarité hors de ses limites.

Au titre de la présente année scolaire et au 31 décembre 2010, 457 élèves ont été attributaires d'un abonnement SNCF, à titre d'interne ou de demi-pensionnaire.

3°) Allocations particulières de transport

(article 62481 – S/fonction 81) **60 000 €**

Ces allocations sont versées en l'absence d'un service de transport :

- du domicile à l'établissement scolaire,
- du domicile au point de montée le plus proche,
- du point de descente à l'établissement scolaire,
- enfin, le cas échéant, du domicile au point de montée et du point de descente à l'établissement scolaire.

Elles concernent les familles tarn-et-garonnaises pour la scolarisation d'un élève en Tarn-et-Garonne, mais aussi sur l'ensemble du territoire national, dès lors qu'il fréquente l'établissement public ou privé le plus proche du domicile à dispenser la section choisie et qu'il parcourt impérativement plus de 3 km (1 km dans les cantons de Saint-Antonin-Noble-Val et Caylus).

Leur montant est calculé en fonction de la distance à parcourir, du nombre de trajets effectués dans l'année et du lieu de scolarisation.

- pour une scolarisation en Tarn-et-Garonne, le nombre de kilomètres parcourus est multiplié par un forfait kilométrique de 0,08 € et par le nombre de trajets effectués dans l'année ;

- pour une scolarisation dans la Région Midi-Pyrénées ou dans le département du Lot-et-Garonne, le nombre de kilomètres parcourus est multiplié par un forfait kilométrique de 0,04 € et par le nombre de trajets effectués dans l'année ;

- pour une scolarisation hors Région Midi-Pyrénées et hors département du Lot-et-Garonne, le nombre de kilomètres parcourus est multiplié par un forfait kilométrique de 0,04 € et par le nombre de trajets effectués dans l'année plafonné de la façon suivante :

1°) lorsque la distance du domicile à l'établissement scolaire est inférieure à 300 km, l'allocation est limitée à 20 allers/retours annuels (40 trajets) ;

2°) lorsque la distance du domicile à l'établissement scolaire est supérieure à 300 km, l'allocation est limitée à 10 allers/retours annuels (20 trajets).

Au titre de la présente année scolaire, **463 dossiers** de demande d'allocation particulière de transport ont été reçus. Ces défraiements seront versés aux familles dans le courant du 3ème trimestre de l'année scolaire de référence.

4°) Transport des élèves et étudiants handicapés

(article 624510 – S/fonction 81)

450 000 €

Je vous rappelle que le Conseil Général prend en charge, en application du décret du 19 juin 1984 et de la circulaire du 5 juillet 1984, les frais de transport individuel des élèves et étudiants tarn-et-garonnais qui sont médicalement reconnus inaptes à pouvoir emprunter les transports en commun dès lors que la distance de leur domicile à leur établissement scolaire est supérieure à 3 kilomètres. Cette intervention s'étend aux conditions suivantes :

- lorsqu'un **handicap d'au moins 80 %** a été reconnu par la Commission des Droits et de l'Autonomie (CDA) et sans autre condition, dès lors que ceux-ci fréquentent un établissement d'enseignement général, agricole ou professionnel, public ou privé sous contrat ou reconnu et qu'ils ne peuvent emprunter les transports en commun en raison de leur handicap ;

- et lorsqu'un **handicap égal ou supérieur à 50 %** a été reconnu et posé par la CDA sous réserve que l'élève fréquente un établissement scolaire ordinaire en bénéficiant d'une rééducation ou de soins au titre de l'éducation spéciale : Classe d'Intégration Scolaire (CLIS) ou Unité Localisée pour l'Inclusion Scolaire (ULIS).

Au regard des dispositions réglementaires en vigueur, le Conseil Général peut, au choix des bénéficiaires, organiser le transport des enfants avec un opérateur privé ou verser une indemnisation des frais exposés aux familles qui assurent elles-mêmes l'acheminement de leur enfant.

Dans ce dernier cas, je vous rappelle ci-dessous le barème de défraiement en vigueur :

Puissance fiscale	Jusqu'à 5 000 km (rémunération du kilomètre en euros)	de 5 001 km à 20 000 km (rémunération du kilomètre en euros + forfait)	Au-delà de 20 000 km (rémunération du kilomètre en euros)
3 CV	0,364	0,219/km + 723	0,255
4 CV	0,439	0,247/km + 960	0,295
5 CV	0,483	0,270/km + 1 063	0,323
6 CV	0,505	0,285/km + 1 100	0,340
7 CV	0,528	0,300/km + 1 140	0,357
8 CV	0,558	0,318/km + 1 200	0,378
9 CV	0,572	0,332/km + 1 200	0,392
10 CV	0,602	0,354/km + 1 240	0,416
11 CV	0,614	0,369/km + 1 223	0,430
12 CV	0,645	0,385/km + 1 300	0,450
13 CV et plus	0,656	0,400/km + 1 280	0,464

Au titre de la présente année scolaire, **nous finançons le transport de 97 élèves et étudiants handicapés :**

- 31 élèves dont le taux de handicap a été fixé à 80 % ;
- 66 élèves dont le taux de handicap a été fixé à 50 %.

Je rappelle que la décision d'orientation de ces enfants en classes spécifiques incombe à la Commission des Droits et de l'Autonomie (CDA). Leur affectation est ensuite prononcée par l'Inspection Académique.

Il convient de noter que **les CLIS** ouvertes au titre de la présente année scolaire **sont au nombre de 14 pour l'ensemble du Département :**

- 4 dans la circonscription de Montauban 1 (Ecoles Jacques Brel ; de Lalande ; Jean Malrieu ; Pierre Gamarra ; Fernand Balès) ;
- 1 dans la circonscription de Montauban 2 (Ecole le Grand Cèdre à Grisolles) ;
- 2 dans la circonscription de Castelsarrasin (Ecoles Ducau ; Sarragnac à Montech) ;
- 2 dans la circonscription de Caussade (Ecoles Marcel Pagnol ; de St-Antonin-Noble-Val) ;

- 4 dans la circonscription de Valence-d'Agen (Ecoles du Sarlac à Moissac ; Pierre Chabrié à Moissac ; Gérard Lalanne à Valence-d'Agen ; Jules Ferry à Valence-d'Agen).

S'agissant des **ULIS**, elles sont **au nombre de 9 dans le Département** :

- 8 en collèges (Flamens à Castelsarrasin; Pierre Darasse à Caussade ; François Mitterrand à Moissac ; Azana, Ingres et Olympe de Gouges à Montauban ; Vercingétorix à Montech ; Jean Rostand à Valence-d'Agen) ;
- 1 en Lycée Professionnel au Lycée Jean de Prades à Castelsarrasin.

Ces structures ont vocation à accueillir un petit nombre d'élèves, d'où leur saturation très vite atteinte, ce qui explique que **certains enfants ne sont pas toujours scolarisés dans l'établissement le plus proche** de leur lieu d'habitation.

Par ailleurs, **le nombre d'enfants handicapés scolarisés dans ces structures**, donc en « milieu ordinaire », **est en constante augmentation** par choix des familles qui les plébiscitent au détriment des Instituts Médicaux Educatifs ou Pédagogiques.

Comme indiqué en amont du présent rapport, **10 services de transport adaptés ont été mis en place pour la dernière rentrée de septembre 2010 et composent un réseau de transport scolaire de substitution** : Ces services sont les suivants :

- Nègrepelisse – CLIS de Saint Antonin Noble Val ;
- Montauban-CLIS de Montauban ;
- Montauban-ULIS de Montech ;
- Castelmayran-St-Porquier-Montech (CLIS Ecole Sarragnac) ;
- St-Etienne-de-Tulmont-Montauban (CLIS Ecole J. Malrieu) ;
- La-Ville-Dieu-du-Temple-Montauban (CLIS Ecole P. Gamarra) ;
- Beaumont de Lomagne – Bourret (CLIS et ULIS de Montech) ;
- Barry d'Islemade – La-Ville-Dieu-du-Temple (CLIS et ULIS de Montech) ;
- Montauban – ULIS de Castelsarrasin;
- Labastide Saint Pierre – Montauban (ULIS Manuel Azaña).

RECAPITULATIF DES CREDITS AFFECTES AU TRANSPORT SCOLAIRE

Article 62452 – S/fonction 81	4 400 000 €
Article 62451 – S/fonction 81	6 500 000 €
Article 6245 – S/fonction 81	350 000 €
Article 62481 – S/fonction 81	60 000 €
Article 624510 – S/fonction 81	450 000 €
Total	11 760 000 €

B - TRANSPORT PUBLIC INTERURBAIN DE VOYAGEURS

Je vous demande d'examiner, ci-après, les montants prévisionnels des frais à engager en direction du transport public interurbain de voyageurs :

1°) Transport à la demande :

(Article 62455 – S/fonction 821)

45 000 €

Le Conseil Général, autorité organisatrice, a délégué par convention sa compétence en matière de transport public de voyageurs à 7 structures intercommunales qui exploitent ce type de transport en Tarn-et-Garonne. Ce sont :

– le Syndicat Intercommunal de transport collectif de voyageurs du Bas-Quercy Ouest (3 secteurs de prise en charge : Bourg-de-Visa ; Lauzerte ; Montaignu-de-Quercy) ;

– la Communauté de Communes des Deux Rives (2 secteurs de prise en charge : Castelsagrat ; Auvillar) ;

– la Communauté de Communes du Quercy Caussadais (2 secteurs de prise en charge : Caussade ; Montpezat-de-Quercy) ;

– la Communauté de Communes du Quercy Rouergue et des Gorges de l'Aveyron (3 secteurs de prise en charge : Caylus ; Laguépie ; St-Antonin-Noble-Val) ;

– la Communauté de Communes de la Lomagne Tarn-et-Garonnaise (3 secteurs de prise en charge : Beaumont-de-Lomagne ; Lavit ; Sérignac) ;

– la Communauté de Communes du Pays de Garonne et Gascogne (1 secteur de prise en charge : Verdun-sur-Garonne) ;

– la Communauté de Communes du Quercy Vert (1 secteur de prise en charge : Monclar-de-Quercy) dont le transport à la demande est actuellement en sommeil.

Je vous rappelle que 30 % du déficit d'exploitation de ces services sont assumés par ces structures tandis que, sur la base d'un protocole d'accord signé entre le Département et le Conseil Régional au titre de sa compétence en matière d'aménagement du territoire, ces deux collectivités en prennent respectivement en charge 40 et 30 % selon des conditions pré-définies qui sont les suivantes pour le Conseil Général :

a) Charges d'exploitation (ou frais de transport) :

- le tarif kilométrique de rémunération des transporteurs est limité à 1,35 € TTC le kilomètre. Les indemnités d'attente réelles sont prises en compte ;

b) Frais de gestion :

- les frais réels de gestion sont inclus mais limités aux postes suivants : fournitures administratives, de bureautique, cotisations aux organismes divers (URSSAF, CNFPT...), rémunération des personnels gestionnaires ;

c) Frais de communication :

- le subventionnement des frais de communication est limité à 5 % des charges d'exploitation précédemment évoquées et éventuellement « corrigées » (lorsque dépassement du seuil de 1,35 € TTC au kilomètre).

- les recettes d'exploitation (paiement des usagers) doivent obligatoirement représenter 15 % au minimum des charges d'exploitations éventuellement « corrigées ».

2°) Réseau d'intérêt local « Tulipe »

(Article 62457 – S/fonction 821)

29 200 €

Selon les termes de la convention n° 2010-170 du 21 avril 2010 d'une durée de 3 ans, le Conseil Général a délégué sa compétence en matière de transport public de voyageurs (y compris le transport scolaire) à la commune de Castelsarrasin pour l'exploitation d'un réseau de transport urbain d'intérêt local dit « Tulipe ».

En 2011, la dotation à verser par le Département à cette autorité organisatrice de second rang au titre de l'année scolaire 2010-2011 est établie sur un effectif de 300 usagers empruntant régulièrement ce réseau et sur une compensation de 92 euros hors taxes par personne transportée.

La somme due à ce titre sera versée à la commune de Castelsarrasin sur présentation de service fait, au terme du premier semestre 2011.

RECAPITULATIF DES CREDITS AFFECTES AU TRANSPORT PUBLIC INTERURBAIN DE VOYAGEURS

Article 62455 – sous-fonction 821: **45 000 €**

Article 62457 – sous-fonction 821: **29 200 €**

Total 74 200 €

C - PRESTATIONS DIVERSES

Je vous demande d'examiner les montants prévisionnels à engager au titre des prestations diverses ci-après :

1°) Autres fournitures :	
Article 60628 – S/fonction 81.....	6 000 €
2°) Fournitures de petits équipements :	
Article 60632 – S/fonction 81.....	500 €
3°) Fournitures administratives :	
Article 6064 – S/fonction 80.....	500 €
4°) Contrats de prestations de services :	
Article 611 – S/fonction 81.....	3 600 €
5°) Entretien et réparation des biens mobiliers :	
Article 61558 – S/Fonction 81.....	300 €
6°) Frais de formation (personnel extérieur à la collectivité) :	
Article 6183 – S/fonction 821.....	5 000 €

Sera financée, dans ce cadre, une nouvelle campagne de journées de formation à l'intention des conducteurs et agents salariés dans les entreprises conventionnées avec le Conseil Général pour l'exploitation de services de transports.

7°) Annonces et insertions :	
Article 6231 – S/fonction 81	20 000 €
8°) Catalogues, imprimés et publications :	
Article 6236 – S/fonction 81	6 000 €
9°) Autres frais divers :	
Article 6288 – S/fonction 821	300 €
10°) Participations versées par le Département au titre des Périmètres de Transport Urbain :	
Article 65685 – S/fonction 81	690 520 €

Depuis le 1^{er} janvier 1984, date du transfert de compétences en matière de transport public routier interurbain de personnes aux départements, le Conseil Général est bénéficiaire d'une somme compensatrice au titre de la Dotation Générale de Décentralisation (DGD). Cette somme est reversée, au prorata des élèves transportés, aux autorités organisatrices ayant pris à leur charge un service de transport urbain.

- Communauté d'Agglomération du Grand Montauban

L'année scolaire 2009-2010 de référence est à scinder en deux dans la mesure où la commune de Bressols intègre cette collectivité au 1er janvier 2010. Le Périmètre de Transport Urbain (PTU) de la Communauté d'Agglomération montalbanaise regroupe donc les communes suivantes pour les 4/10ème de l'année scolaire, c'est-à-dire du mois de septembre au mois de décembre 2009 :

- Albefeuille-Lagarde, Corbarieu, Lamothe-Capdeville, Montauban, Montbeton, Saint-Nauphary, Villemade.

A compter du 1er janvier 2010 et jusqu'à la fin du mois de juin, c'est-à-dire pour les 6/10ème de l'année scolaire de référence, le PTU de la Communauté d'Agglomération montalbanaise se compose des communes de :

- Albefeuille-Lagarde, Bressols, Corbarieu, Lamothe-Capdeville, Montauban, Montbeton, Saint-Nauphary, Villemade.

S'agissant de la compensation de DGD à verser en 2011 pour l'année scolaire précitée, son montant est calculé :

1°) pour les 4/10ème de l'année scolaire de référence : sur la base d'un total de **1 650 élèves** domiciliés et scolarisés sur le territoire de la CMTR qui ouvrent droit à versement intégral de la part de DGD et de **175 élèves** domiciliés dans la CMTR et scolarisés hors PTU qui génèrent l'attribution partielle de cette part ;

2°) pour les 6/10ème de l'année scolaire de référence : sur la base d'un total de **2 083 élèves (+ 433 bressolais)** domiciliés et scolarisés sur le territoire de la CMTR qui ouvrent droit à versement intégral de la part de DGD et de **175 élèves** domiciliés dans la CMTR et scolarisés hors PTU qui génèrent l'attribution partielle de cette part ;

Le montant total à verser au prorata de ces effectifs, par rapport aux **15 867** élèves transportés durant l'année scolaire 2009/2010 sur l'ensemble du Département, toutes autorités organisatrices confondues, s'élève à **636 296,29 €**.

Je vous prie, pour ce faire, de m'autoriser à signer, au nom et pour le compte du Département, l'avenant n° 7 à la convention n° 2004.170 du 18 juin 2004 conclue en l'espèce entre le Conseil Général de Tarn-et-Garonne et la Communauté d'Agglomération du GRAND MONTAUBAN

- Valence d'Agen

Sur la base de **168 élèves** transportés au cours de l'année scolaire 2010/2011 de référence sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) de cette commune et de 16 100 élèves transportés à ce jour sur l'ensemble du Département, toutes autorités organisatrices confondues, la participation à verser s'élève à **54 222,28 €**.

Il convient de noter que, s'agissant de l'année scolaire en cours, le nombre des effectifs transportés sur le PTU de Valence-d'Agen et sur l'ensemble du Département a été arrêté au 31 décembre 2010.

Je vous prie de m'autoriser à signer, à cet effet, l'avenant n° 14 à la convention du 26 juin 1997 intervenue entre le Conseil Général et la commune de Valence-D'Agén.

RECAPITULATIF DES CREDITS AFFECTES AUX PRESTATIONS DIVERSES

Article 60628 – S/fonction 81	:	6 000 €
Article 60632 – S/fonction 81	:	500 €
Article 6064 – S/fonction 80	:	500 €
Article 611 – S/fonction 81	:	3 600 €
Article 61558 – S/Fonction 81	:	300 €
Article 6183 – S/fonction 821	:	5 000 €
Article 6231 – S/fonction 81	:	20 000 €
Article 6236 – S/fonction 821	:	6 000 €
Article 6288 – S/fonction 821	:	300 €
Article 65685 – S/fonction 81	:	690 520 €
Total	:	732 720 €

En conclusion, je vous prie de bien vouloir délibérer sur l'ensemble de ce rapport.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission éducation, sport, culture et transports,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Prend acte du bilan chiffré de la politique départementale menée en matière de transport depuis l'année 2000 ;
- Prend acte du bilan de la politique mise en place en 2001 d'aménagement, de sécurisation et de signalisation des arrêts du Réseau Départemental de Transport ;

- Prend acte de l'action mise en place à la rentrée 2010 de dotation, à l'ensemble des élèves inscrits au réseau départemental de transport scolaire, d'un gilet rétro-réfléchissant afin de renforcer leur sécurité ;
- Décide la poursuite de cette opération auprès des nouveaux élèves qui s'inscriront au réseau de transport scolaire pour la rentrée 2011, étant précisé que le stock existant permet de la mener sans effectuer d'acquisitions supplémentaires de ces équipements ;
- Se prononce sur l'estimation d'impossibilité avérée à mettre en accessibilité, d'ici 2015, comme l'exige 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 » notre réseau départemental de transports routiers interurbain et sur la mise en place palliative d'un réseau de substitution ;
- Autorise Monsieur le Président à lancer, pour ce faire, une procédure d'appel à concurrence sur la base des articles 33, 57 à 59, 76 et 77 du Code des Marchés Publics pour la conclusion d'un marché à bons de commande permettant, sur la base d'un accord-cadre, de mettre en place, avec le maximum de réactivité, des services de transport de substitution ;
- Se prononce sur la reconduction du montant du droit d'inscription par élève transporté fixé à 92,00 euros pour un demi-pensionnaire et à 46,00 euros pour un interne au titre de l'année scolaire 2011/2012, ainsi que sur la reconduction du montant d'un duplicata de titre de transport fixé à 16,00 euros ;
- Confirme, au titre de l'année scolaire 2011/2012, les taux relatifs aux indemnités kilométriques versées aux familles transportant leur enfant handicapé (élève ou étudiant) avec leur véhicule personnel ;
- Accepte le principe de l'organisation d'une nouvelle campagne de formation à l'intention des conducteurs des véhicules de transport durant l'année scolaire 2010/2011 ;
- Autorise Monsieur le Président à signer l'avenant n° 7 à la convention n° 2004.170 du 18 juin 2004 conclue avec la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban et l'avenant n° 14 à la convention passée avec la ville de Valence d'Agen fixant les conditions financières de reversement, à ces collectivités, de la part de compensation financière allouée par l'Etat au Département au titre de la Dotation Générale de Décentralisation dans le cadre de la mise en place d'un Périmètre de Transport Urbain ;

- ratifie les crédits suivants :

INVESTISSEMENT

Implantation d'abribus	:	42 000 €
Aires d'arrêt : panneaux	:	20 000 €
Aires d'arrêt : Autres matériels		1 000 €
Aires d'arrêt : travaux et signalisation horizontale		80 000 €
<u>Total investissement</u>	:	143 000 €

FONCTIONNEMENT

Transports scolaires	:	11 760 000 €
Transports de voyageurs	:	74 200 €
Prestations diverses	:	732 720 €
<u>Total fonctionnement</u>	:	12 566 920 €
Total général	:	12 709 920 €

- Précise qu'une prévision de recettes de 3 500 € est attendue, en investissement, au titre de la participation des communes sur l'implantation des abribus, hors plan d'aménagement d'aires de sécurité et qu'une prévision de recettes de l'ordre de 1 177 119 € est pressentie, en fonctionnement, au titre de la participation des familles, des communes, structures intercommunales ou autres départements aux frais de transport (total général recettes prévisible : 1 380 619 €).

Adopté à l'unanimité.

Le Président,