

Schéma Directeur d'Accessibilité / Agenda d'accessibilité Programmée



Département de l'Ain.

Bilan des trois premières années.

Table des matières

1. Retour sur les dates clés du Sd'Ap.	1
2. Présentation du référentiel d'aménagement des arrêts de cars.	1
3. Présentation des entreprises retenues pour les travaux d'aménagements.....	1
4. Les étapes pour mettre en accessibilité un arrêt de car.....	2
5. Les arrêts mis en accessibilité en trois ans.	3
6. Le matériel roulant.	5
7. La concertation avec les associations.	6
8. La formation dispensée par les transporteurs.	6
9. Conclusion et étapes à venir.	7

1. Retour sur les dates clés du Sd'Ap.

Le Département de l'Ain a adopté son Schéma directeur d'accessibilité / Agenda d'accessibilité programmée (Sd'Ap) en assemblée départementale le 21 septembre 2015. Le Sd'Ap a ensuite été déposé à la DDT le 25 septembre 2015.

Après analyse par les services de l'Etat, la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) du 02 février 2016 a donné un avis favorable au Sd'Ap du Département de l'Ain. L'arrêté d'approbation du Sd'Ap a été signé par le Préfet de l'Ain le 26 février 2016.

2. Présentation du référentiel d'aménagement des arrêts de cars.

Le Département de l'Ain a élaboré un référentiel de mise en accessibilité des arrêts de cars afin d'avoir des aménagements homogènes sur le département et de s'assurer que l'ensemble des arrêts aménagés intègre les lois sur l'accessibilité et soit fonctionnel pour les personnes à mobilité réduite (Cf. annexe 3).

Pour finaliser ce référentiel, des tests terrain ont été réalisés en lien avec les associations représentant les personnes handicapées du territoire. Ces différents tests ont permis d'arrêter les grandes caractéristiques du référentiel qui sont :

- Un quai d'une hauteur de 21 cm
- Un quai d'une longueur de 15 m
- Un quai d'une profondeur de 2.9 m qui permet de déployer un élévateur de 1.4 m de long et d'avoir une aire de retournement de 1.5 m.
- les équipements de l'arrêt (poteaux d'information, bande de guidage et bande d'éveil, de vigilance...),
- la signalisation horizontale et verticale.

Le référentiel précise aussi que les arrêts en agglomération seront aménagés en ligne alors que hors agglomération, les arrêts seront réalisés en encoche.

Ainsi, l'ensemble des arrêts inscrits au Sd'Ap présentent les caractéristiques de ce référentiel.

3. Présentation des entreprises retenues pour les travaux d'aménagements.

Afin de réaliser ces travaux de mise en accessibilité, trois entreprises ont été retenues et se répartissent les aménagements de la manière suivante :

- Entreprise Vincent TP sur les agences routières et techniques du Haut-Bugey, du Bugey Sud et Bellegarde – Pays de Gex
- Entreprise Guintoli sur les agences routières et techniques de Bresse-Revermont et Dombes-Plaine de l'Ain
- Entreprise Roger Martin SN2V sur l'agence routière et technique Val-de-Saône – Bresse.

La durée du marché est d'un an renouvelable trois fois. Ainsi, ces trois entreprises ont été engagées pour réaliser sur les quatre premières années du Sd'Ap les 107 arrêts sur lesquels le Département est maître d'ouvrage.

4. Les étapes pour mettre en accessibilité un arrêt de car.

La méthodologie pour réaliser l'aménagement de chaque arrêt lorsque le Département est maître d'ouvrage est la suivante :

- Rencontre de la commune pour définir précisément l'emplacement des points d'arrêts à aménager et identifier les éventuelles contraintes nécessitant une adaptation du référentiel du Département ;
- Réalisation des plans d'aménagement ;
- Validation des plans d'aménagement par les services départementaux et la commune ;
- Signature d'une convention entre le Département et la commune (et éventuellement l'AOM ou la Région qui dessert aussi l'arrêt concerné) ;
- Réalisation des travaux ;
- Contrôle par le Département de la conformité des travaux par rapport au référentiel d'aménagement ;
- Remise de l'aménagement à la commune.

Cette procédure met l'accent sur l'importance de la concertation avec la commune concernée par les travaux et nécessite l'implication de plusieurs directions du Département : Direction des Routes (siège et Agences routières et techniques) et la Direction des Transports.

Le Département prend à sa charge l'intégralité du coût de l'aménagement des arrêts dont il est le seul à assurer la desserte, à l'exception des communes menant un projet d'aménagement urbain englobant un ou plusieurs arrêts prioritaires. Dans ce cas, la maîtrise d'ouvrage est laissée à la commune et le Département financera exclusivement les travaux concernant la mise en accessibilité de l'arrêt.

Dans le cas des arrêts en commun avec un ou plusieurs autres réseaux sur le territoire départemental, le financement des travaux d'aménagement est partagé à part égale entre le Département et la ou les autres structures desservant l'arrêt. La maîtrise d'ouvrage, quant à elle, est définie au cas par cas.

Un autre élément important de cette méthodologie est le contrôle effectué par le Département une fois l'aménagement terminé. Cette opération consiste à s'assurer sur le terrain que les quais aménagés respectent bien les plans fournis à l'entreprise. Les dimensions, les pentes et la signalétique du quai sont vérifiées. Dans le cas de non-conformité, le Département fait reprendre les travaux par l'entreprise. Ceci est arrivé à plusieurs reprises.

Pour éviter ces reprises coûteuses pour les entreprises, le Département a organisé une session de formation avec l'ensemble des équipes techniques qui interviennent sur les chantiers. Cette formation a permis de rappeler les préconisations du référentiel en précisant les raisons de ces choix et les conséquences pour les personnes en situation de handicap du non-respect de ces règles. Afin d'illustrer l'importance de ces préconisations, un parcours à réaliser en fauteuil roulant était proposé aux participants.

Pour mettre en accessibilité l'ensemble des arrêts du Sd'Ap, le Département intervenant désormais par délégation de la Région a prévu d'investir quasiment 6 millions d'euros sur six ans.

5. Les arrêts mis en accessibilité en trois ans.

Le Département à travers son Sd'Ap s'est engagé à aménager 184 arrêts sur une période de six ans. Depuis la validation du Sd'Ap, deux lignes de cars ont été transférées à la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B). Le transfert de ces deux lignes a également entraîné les transferts de l'obligation de mise en accessibilité de 13 arrêts de cars (cf. liste en annexe 2).

En revanche, deux arrêts en commun avec le réseau libellule de Villefranche-Saône se situant sur la commune de Jassans – Riottier ont été ajoutés à la liste initiale du Sd'Ap. Ainsi, le Département doit aménager 173 arrêts sur les six ans.

Comme cela était envisagé dans le Sd'Ap, des programmations annuelles de mise en accessibilité des arrêts de cars ont été en partie modifiées afin de prendre en compte les évolutions suivantes :

- Projets d'aménagement urbain des communes englobant l'arrêt de car à rendre accessible. Dans ce cas, le Département s'adapte aux plannings des travaux des communes entraînant des potentiels décalages dans la programmation du Sd'Ap.
- Modification des circuits des lignes du réseau (principalement, suppression d'une ligne commerciale du réseau car.ain.fr dû au transfert de la compétence transport à une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM))

Ainsi, Le tableau suivant indique année par année le nombre d'arrêts mis en accessibilité par le Département dans le cadre du Sd'Ap. La liste nominative des arrêts aménagés est en annexe 1.

	2016	2017	2018	TOTAL
Nombre d'arrêts aménagés	20	14	27	61
Objectifs du Sd'Ap	31	31	33	95
Pourcentage de réalisation	65 %	45 %	82 %	64 %

Ce tableau met en évidence que l'objectif chiffré du Sd'Ap sur le nombre d'arrêts mis en accessibilité n'a pas été atteint sur les trois premières années. Cependant, l'année 2018 a connu une augmentation significative du nombre d'arrêts aménagés par rapport aux périodes 2016 et 2017

A mi-parcours, 35 % des arrêts inscrits au Sd'Ap sont aménagés.

Il est à noter que la ligne la plus fréquentée du réseau car.ain.fr, la 171 avec 270 000 voyages par an, a deux tiers de ces arrêts situés dans l'Ain qui ont été aménagés sur ces trois premières années du Sd'Ap.

Les coûts totaux des travaux par année sont les suivants :

	2016	2017	2018	TOTAL
Coûts des travaux	387 917 €	309 691 €	812 250 €	1 509 858 €
Estimation des travaux dans le Sd'Ap	900 000 €	880 000 €	980 000 €	2 760 000 €
Pourcentage de réalisation	43 %	35 %	83 %	55 %

Ainsi, sur ces trois années, le coût moyen pour un arrêt s'élève à 26 489 € (la plupart des arrêts sont composés de deux quais).

Certains arrêts aménagés sont communs à plusieurs réseaux de transports en commun (réseau urbain d'une AOM ou réseau de car de la Région Auvergne-Rhône-Alpes). Dans ce cas, le coût de l'aménagement est réparti entre le Département et l'autre collectivité autorité organisatrice.

Le tableau suivant reprend le coût pour le Département de la mise en accessibilité de ces arrêts, comparé aux prévisions du Sd'Ap.

	2016	2017	2018	TOTAL
Coûts des travaux à la charge du Département.	384 217 €	284 529 €	777 870 €	1 446 346 €
Estimation du coût pour le Département dans le Sd'Ap	770 000 €	785 000 €	775 000 €	2 330 000 €
Pourcentage de réalisation	50 %	36 %	100 %	62 %

Sur les trois premières années, le Département a donc investi 1 446 346 € dans le Sd'AP, ce qui représente 62 % des dépenses programmées sur la période.

Les objectifs annoncés dans le Sd'Ap n'ont pas été atteints sur ces trois premières années. En effet, avec une moyenne de 20 arrêts réalisés par an au lieu des 32 programmés, le Département a pris du retard sur la programmation initiale. Il y a plusieurs raisons pour expliquer ce décalage. Tout d'abord, la première année fut principalement consacrée à définir un référentiel départemental d'aménagement des arrêts puis à recruter des entreprises capables de réaliser ces travaux. Ce dernier point est important car le Département a réalisé pour chaque arrêt aménagé un travail de conseil, de suivi et in fine de contrôle de tous les travaux afin de s'assurer que chaque quai réponde aux exigences d'accessibilité définies par la loi.

L'année 2017 fut marquée par le transfert de la compétence transport à la Région Auvergne-Rhône-Alpes puis de sa délégation au Département de l'Ain. Cette période d'incertitude sur l'exercice effectif de la compétence transport a eu pour conséquence un retard dans le lancement des travaux des arrêts programmés au Sd'Ap du Département (les travaux n'ont commencé qu'en septembre 2017) et n'ont pas permis la réalisation d'un nombre important d'aménagements d'arrêts.

L'année 2018 est la période où le nombre d'arrêts aménagés est le plus important. Cependant, l'objectif fixé dans la programmation du Sd'Ap n'a pas été atteint. Certains projets d'arrêts qui auraient pu être réalisés en 2018 ont pris du retard, et seront finalement mis en accessibilité courant premier trimestre 2019. C'est le cas pour 8 arrêts.

Par conséquent, le retard s'expliquant par des raisons conjoncturelles, les trois dernières années du Sd'Ap devront permettre l'aménagement des 34 arrêts prévus initialement entre 2016 et 2018 et d'assurer la réalisation des 78 arrêts programmés pour les années 2019, 2020 et 2021. 38 arrêts devront donc être aménagés chaque année pour respecter la programmation globale du Sd'Ap. Dans tous les cas, le Département reste attaché à ne réaliser que des aménagements qui soient opérationnels pour les personnes à mobilité réduite.

6. Le matériel roulant.

Le tableau suivant récapitule le pourcentage de matériel roulant accessible sur le réseau car.ain.fr par type de véhicule.

Catégorie de Matériels roulants	Véhicules Transporteurs privés	Véhicules RDTA	TOTAL	Pourcentage sur le réseau car.ain.fr
Catégories M1 et N1 (8 places assises au maximum)	0/0	0/1	0/1	0 %
Autocars de faible capacité (22 passagers maximum)	0/0	0/8	0/8	0 %
Autocars (23 passagers minimum)	45/45	18/22	63/67	94 %
TOTAL	45/45	18/31	63/76	83 %

100 % des véhicules des transporteurs privés sont accessibles. Pour la RDTA, le taux s'élève à 58 %. Ce sont principalement les véhicules de faible capacité qui ne sont pas accessibles. La RDTA a prévu de renouveler en grande partie son parc de petits véhicules en 2019 avec des cars accessibles. Le plan d'investissement de la RDTA prévoit de remplacer sept véhicules (sur les huit concernés).

En outre, certains autocars de la RDTA sont dits « prééquipés », ce qui signifie que l'installation d'un élévateur est déjà prévu et qu'une fois ce dernier installé, le véhicule est accessible. LA RDTA a prévu, toujours pour 2019, d'équiper deux autocars d'élévateurs. Ainsi, en 2019, la RDTA disposera d'un parc composé de 87 % de véhicules accessibles et le taux de véhicules accessibles sur le réseau car.ain.fr passera de 83 % à 95 %.

7. La concertation avec les associations.

Lors de la réalisation du Sd'Ap, le Département a mené un travail de concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicaps dans l'Ain.

Les associations ont également été fortement associées dans la réalisation du référentiel départemental d'aménagement des arrêts de cars. Différents tests ont permis de définir les préconisations définitives du référentiel :

- Une réunion pour présenter la méthodologie de mise en œuvre du Sd'Ap le 11 février 2016 ;
- Un test terrain pour valider le référentiel d'aménagement du Département le 05 avril 2016 ;
- Un test terrain pour valider le marquage au sol à destination des personnes malvoyantes le 16 décembre 2016.

En outre, une expérimentation sur la formation des conducteurs pour améliorer l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicaps a été réalisée en partenariat avec la coordination handicapés le 12 décembre 2016.

Le Département a également présenté le bilan de la première année du Sd'Ap aux associations lors de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA) le 16 mai 2017.

Ce bilan de mi-parcours sera présenté à la CCDSA ainsi qu'aux associations du département représentant les personnes en situation de handicap.

8. La formation dispensée par les transporteurs.

Le Département, dans le cadre des contrats qui le lient avec les différents transporteurs du réseau car.ain.fr, indique que la formation du personnel est obligatoire. Ainsi, les transporteurs mettent en place des plans pluriannuels de formations incluant des formations en lien avec le handicap.

Selon les transporteurs, différentes formations sont proposées:

- Journée de sensibilisation au handicap
- l'accueil et prise en charge des personnes en situation d'handicap
- Connaissance et utilisation des dispositifs techniques des véhicules TPMR aménagés : rampes, élévateurs, arrimage, dispositif et mesures de sécurité
- ...

Dans leur rapport annuel d'activité, les transporteurs indiquent les formations que leurs conducteurs ont suivies au cours de l'année écoulée. Le nombre d'heures de formations par transporteur est indiqué en annexe 3.

La formation apparait comme un élément primordial pour améliorer l'accessibilité globale du réseau départemental.

Une formation en lien avec les associations locales a été menée avec les conducteurs de la RDTA fin 2016. Elle a permis de mettre l'accent sur la prise en charge des usagers en fauteuil roulant au sein d'autocars. Sur les deux jours de formation, plus d'une journée a été

consacrée à de la pratique. Cette forme de formation a pour objectif d'être généralisée à l'ensemble des transporteurs du réseau.

9. Conclusion et étapes à venir.

Les trois premières années du Sd'Ap ont permis de mettre en accessibilité une soixantaine d'arrêts de cars sur le réseau car.ain.fr.

La première année de mise en œuvre du Sd'Ap du Département de l'Ain a posé les bases de la politique de mise en accessibilité des arrêts de cars et a permis la définition d'un référentiel d'aménagement puis la sélection des entreprises à même de réaliser les aménagements.

L'année 2017 n'a pas permis l'avancement souhaité compte tenu de la mise en œuvre du transfert de la compétence transport à la Région puis de sa délégation au Département.

L'année 2018 a, quant à elle, permis d'optimiser les phases de travaux afin d'obtenir des quais fonctionnels pour l'ensemble des usagers. Une sensibilisation accrue des entreprises aux travaux d'accessibilité associée à des contrôles systématiques de tous les chantiers par le Département a permis d'atteindre la qualité de réalisation attendue.

En effet, le nombre d'arrêts aménagés sur la fin de l'année 2018 nécessitant des reprises de travaux a très fortement diminué. Cette dynamique ouvre des perspectives favorables pour la deuxième partie du Sd'Ap et devrait permettre d'atteindre les objectifs annoncés dans le Sd'Ap, tout en restant particulièrement attentif à la qualité opérationnelle des aménagements.

Quant aux matériels roulants, 83 % du parc est actuellement accessible, chiffre qui passera d'ici quelques mois à 95 %. L'objectif est d'atteindre 100 % du matériel roulant à la fin du Sd'Ap. D'ici là, il est indiqué sur les fiches horaires du réseau car.ain.fr que les personnes à mobilité réduite peuvent contacter le transporteur afin de s'assurer que le service qu'elles souhaitent emprunter est bien accessible.

En outre, les transporteurs en charge de l'exploitation des lignes car.ain.fr se sont engagés contractuellement à former leurs personnels à l'accueil et la prise en charge des personnes handicapées. En outre, comme cela a déjà été précisé, des actions complémentaires de sensibilisation ont déjà été mises en œuvre en lien avec les associations représentant les personnes handicapées.

Pour conclure, l'accessibilité des services départementaux aux personnes en situation de handicap constitue un axe prioritaire des politiques départementales depuis 2015. Les trois premières années du Sd'Ap ont été l'occasion de construire et de mettre en œuvre les outils nécessaires à l'application de cette politique ambitieuse.

Avec une soixantaine d'arrêts mis en accessibilité représentant plus 1.5 millions d'euros de travaux, le Département agit concrètement pour améliorer l'accès de l'ensemble des usagers aux transports en commun.

Les trois prochaines années seront consacrées à atteindre les objectifs fixés par le Sd'Ap, en matière d'accessibilité des arrêts, des véhicules ou encore de formation des conducteurs. L'objectif reste ambitieux au regard des résultats obtenus entre 2015 et 2018, mais la dynamique actuelle doit permettre au Département de tenir l'ensemble des engagements pris dans le Sd'Ap.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : liste des arrêts mis en accessibilité dans le cadre du Sd'Ap..... I

Annexe 2 : liste des arrêts transférés à la CA3B. III

Annexe 3 : nombre d'heures formations en lien avec l'accessibilité en 2017. IV

Annexe 4 : Référentiel départemental d'aménagement des arrêts de cars. V

Annexe 1 : liste des arrêts mis en accessibilité dans le cadre du Sd'Ap

nom de l'arrêt	date de réalisation	année planifiée dans le Sd'Ap
AMBERIEU-EN-BUGEY - Hôpital	2016	2018
AMBERIEU-EN-BUGEY - LEP Bérard	2018	2020
AMBERIEU-EN-BUGEY - Les Arcades	2018	2018
AMBRONAY - Salle des Fêtes	2018	2017
ARS-/FORMANS - Village	2017	2018
ARTEMARE - Village	2018	2018
BELLEGARDE-/VALS. LEG St Exupér	2017	2016
BEYNOST - Collège	2016	2016
BEYNOST - La Batonne	2018	2020
BEYNOST - La Sereine	2017	2016
BEYNOST - st Pierre	2018	2018
BEYNOST - Village gare	2018	2017
BOURG-EN-BRESSE - Alfred de Vigny	2017	2017
BOURG-EN-BRESSE - Charité - Université	2017	2018
BOURG-EN-BRESSE - Victoire Daubie	2016	2016
CERTINES - Les jallatières	2017	2020
CHAMPAGNE-EN-VALROMEY - Village	2018	2021
CHAMPFROMIER - Village	2016	2016
CHATILLON-/CH-Office de Tourisme	2017	2017
CHAZEY-BONS - Penaye D32/D69	2016	2016
CORBONOD - Gignez	2018	2017
DAGNEUX - Village	2018	2017
FARGES - arrêt TER	2016	2016
HAUTEVILLE-LOMPNES - Pl. Martyrs	2018	2019
HAUTEVILLE-LOMPNES -Rés. H.Dunan	2016	2019
JASSANS RIOTTIER - Tennis	2018	ajout
JASSANS RIOTTIER -Maison de convalescence	2018	ajout
JASSANS RIOTTIER -Place Limelette	2018	2020
LA-BOISSE - Centre	2018	2017
LA-BOISSE - Cité EDF	2018	2021
LA-BOISSE - La Maladière	2016	2016
MANZIAT - Salle des Fêtes	2016	2016
MASSIEUX - Genetière	2017	2016
MASSIEUX - Simply market	2017	2017
MIRIBEL - Elysée	2018	2018
MIRIBEL - La Chenal	2016	2016
MIRIBEL - La Poste	2016	2016
MIRIBEL - Pavotière	2017	2017
MIRIBEL - St Martin	2017	2017
MISERIEUX - Eglise	2016	2018
MONTLUEL - Cheval Blanc	2018	2018
MONTLUEL - Village gare	2017	2017

MONTMERLE-/SAONE - Camping	2016	2016
MONTMERLE-/SAONE - Place Mairie	2016	2016
NANTUA - Office du Tourisme	2018	2017
NEUVILLE-/AIN - Pont	2016	2016
PORT - La Matinière	2018	2017
REPLONGES - Madeleine	2018	2016
ST-MARTIN-DU-FRESNE - Eglise	2016	2016
ST-MAURICE-BEYNOST Hirondelles	2016	2016
ST-MAURICE-DE-BEYNOST -Village	2017	2018
ST-TRIVIER-/MOIGNANS - Pharmacie	2018	2019
ST-TRIVIER-DE-COURTES - Hôtel Ai	2016	2016
TREVOUX - Beluison	2016	2016
TREVOUX - Carriat	2018	2018
TREVOUX - Combattants	2016	2016
VILLIEU-LOYES-MOLLON - Villieu	2018	2017
VIRIAT - La Neuve	2017	2017
VIRIEU-LE-GRAND - Abri	2018	2020
ST-GENIS-POUILLY - Jean Monnet	2018	2018
REYRIEUX - Eglise	2018	2016

Annexe 2 : liste des arrêts transférés à la CA3B.

Arrêts transférés à la CA3B
ATTIGNAT - Village
CRAS-/REYSSOUZE - Riche D 975
JAYAT - Intermarché
JAYAT - Relais
MALAFRETAZ - Pillebois 1
MONTREVEL-EN-BRESSE - Collège
MONTREVEL-EN-BRESSE - Rond Point
VIRIAT - Hôpital Fleyriat
BOURG-EN-BRESSE - La Charité
JASSERON - Village
MEILLONNAS - Village
VAL-REVERMONT - Treffort/Ecole

Annexe 3 : nombre d'heures formations en lien avec l'accessibilité en 2017.

	Philibert	Maisonneuve	RDTA	Bustours	TOTAL
Nombre de conducteurs formés	17	28	14	14	73
Nombre total d'heures de formation	34 h	92 h	166 h	49 h	341 h

Annexe 4 : Référentiel départemental d'aménagement des arrêts de cars.

SIGNALISATION VERTICALE ARRET DE CARS ACCESSIBLES

Préambule :

Cette fiche relative aux arrêts de cars concerne :

- leurs caractéristiques géométriques,
- l'accessibilité de leur quai,
- les équipements de l'arrêt (poteaux d'information, bande de guidage et bande d'éveil de vigilance...),
- la signalisation horizontale et verticale.

Domaine d'application :

Cette fiche s'applique aux « arrêts prioritaires » des lignes régulières qui sont listés dans le Schéma Départemental d'Accessibilité Programmée (Sd'Ap). Ils seront rendus accessibles selon un agenda défini.

Concernant les « arrêts non prioritaires » des lignes régulières, le Département incitera les communes, lors de travaux communaux, à rendre ces arrêts accessibles afin d'homogénéiser les arrêts sur l'ensemble d'une ligne de transport et de permettre à tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite de monter et de descendre du car dans de bonnes conditions.

Concernant les arrêts de cars scolaires, des transports individualisés sont organisés pour les enfants handicapés. Toutefois l'ordonnance 2014-1090 prévoit que les parents d'un élève handicapé scolarisé à temps plein, dont le projet de scolarisation prévoit l'utilisation des transports scolaires, peuvent demander la mise en accessibilité (application du présent référentiel) des points d'arrêts les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté (demande ne pouvant être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée). Il est donc recommandé d'inciter les communes qui prévoient des aménagements à rendre leurs arrêts scolaires accessibles, afin de ne pas avoir à réaménager un arrêt récent en cas de demande.

Accessibilité :

L'accessibilité a pour objectif de permettre la parfaite fonctionnalité des arrêts de cars pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et à fortiori pour l'ensemble des usagers.

Les personnes à mobilité réduite sont l'ensemble des personnes qui éprouvent de manière provisoire ou permanente des difficultés à se déplacer ou à utiliser les transports publics. Il peut s'agir de personnes souffrant de handicap sensoriel ou intellectuel, de personnes en fauteuil roulant, de personnes de petites tailles ou de femme enceinte. Il est estimé que 30 % de la population est considéré comme personne à mobilité réduite.

L'accessibilité des transports est différente qu'il s'agisse de véhicules à plancher haut (cars) ou de véhicules à plancher bas (bus et véhicules low-entry).

SIGNALISATION VERTICALE **ARRÊT DE CARS ACCESSIBLES (suite)**

Dans les véhicules à plancher haut, l'accessibilité des montées et descentes des usagers en fauteuil roulant se fait par une rampe au niveau de la porte arrière ou par une plateforme surélévatrice distincte des portes avant et arrière. Les temps de montée et de descente des usagers en fauteuil roulant peuvent être longs (jusqu'à 15 minutes).

Il n'est pas matérialisé sur le quai un emplacement spécifique pour les usagers en fauteuil roulant compte tenu du fait que le dispositif d'embarquement varie de position en fonction du type de véhicule.

Implantation de l'arrêt :

Il est indispensable, lors de la mise en accessibilité d'un arrêt de cars, de prendre en compte son environnement. Il faut notamment tenir compte de :

- de l'accès piéton aux quais,
- de la pertinence de son emplacement (centre bourg, fréquentation importante, ERP...),
- des pentes de la chaussée et du quai,
- de la longueur du quai,
- de la proximité de places de stationnement,
- de la présence d'une autre autorité organisatrice des transports.

Au regard de ces différents éléments, les principes de cette fiche pourront faire l'objet d'adaptation à la marge afin de maintenir l'arrêt à son emplacement actuel, tout en s'assurant que l'aménagement reste fonctionnel pour les personnes à mobilité réduite.

Principes d'aménagement :

Il existe deux types d'arrêt de car :

- en ligne (arrêt sur la chaussée),
- en encoche (en totalité sur l'accotement).

Les arrêts de cars seront aménagés :

- en agglomération : en ligne sauf en cas d'impossibilité technique ou en cas d'arrêt prolongé (régulation, arrêt utilisé par un établissement scolaire).

L'arrêté du 15/01/2007 sur l'accessibilité précise que **l'arrêt en ligne en milieu urbain doit être la règle générale**. Toutefois, l'article R417-9 du Code de la Route précise que « tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers » (visibilité insuffisante, virages, etc.).

- hors agglomération : en encoche.

Il est possible d'aménager des arrêts de cars hors agglomération dès lors :

- que la vitesse est limitée à 70 km/h ou qu'ils se situent à proximité d'un carrefour giratoire,
- qu'une vie locale (zone périurbaine, zone industrielle) est visible,

- et qu'il existe des cheminements piétonniers sécurisés pour y accéder.

SIGNALISATION VERTICALE ARRET DE CARS ACCESSIBLES (suite)

Dans le cas d'arrêts en agglomération situés à proximité d'un carrefour, ils devront être aménagés en amont de l'intersection, afin de ne pas bloquer l'ensemble des voies.

En dehors de la plateforme (largeur de 1.50 m en delà d'une éventuelle palette déployée), les cheminements piétonniers doivent faire une largeur minimum de 1.40m. Cette largeur ne doit pas être réduite par l'implantation de poteaux, matériel urbain ou signalisation verticale.

Emplacement des passages pour piétons :

En section courante, les passages pour piétons devront être matérialisés à l'arrière des arrêts de cars (distants de 3 m).

Pour les arrêts situés à proximité des intersections, les passages pour piétons seront matérialisés à l'avant des arrêts de cars. Le marquage de l'arrêt et celui du passage pour piétons devront alors être distants de 3 m.

Profil en travers et en long du quai :

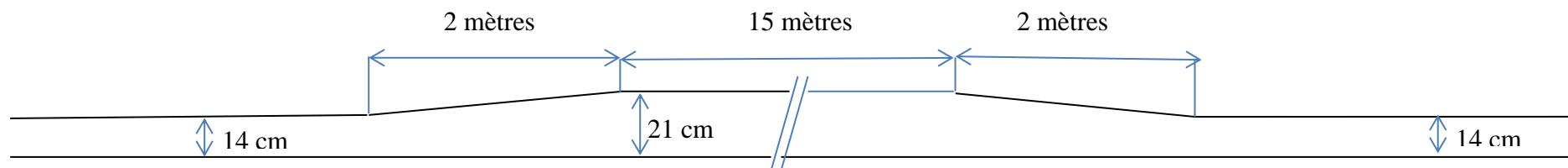
Le profil en travers du quai devra être le plus faible possible (2% maximum). Celui de la route et de l'encoche le cas échéant sera de 2.5 %.

Le profil en long du quai devra présenter une pente inférieure à 5%. Toutefois, l'arrêté du 15 janvier 2007 précise qu'en cas d'impossibilité technique d'aménager une pente inférieure à 5 % en raison notamment de la topographie, une pente supérieure est tolérée (8% maximum sur 2 m et maximum 12 % sur 0.50 m).

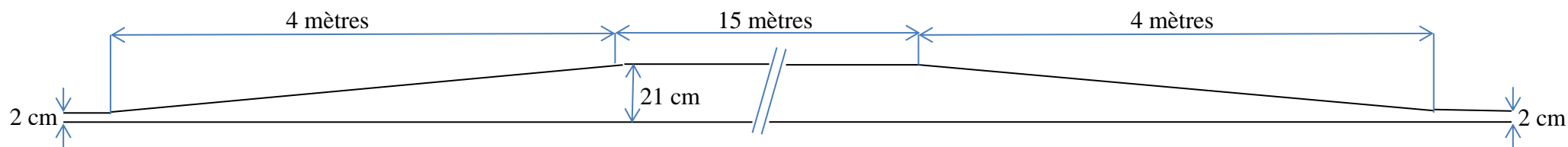
Raccordement des bordures quai aux autres bordures (trottoirs ou entrées riveraines) :

Le raccordement des bordures quai aux autres bordures doit également présenter une pente inférieure à 5 % conformément au schéma ci-dessous.

Exemple d'un raccordement entre des bordures quai d'une hauteur de 21 cm à des bordures de trottoirs d'une hauteur de 14 cm.



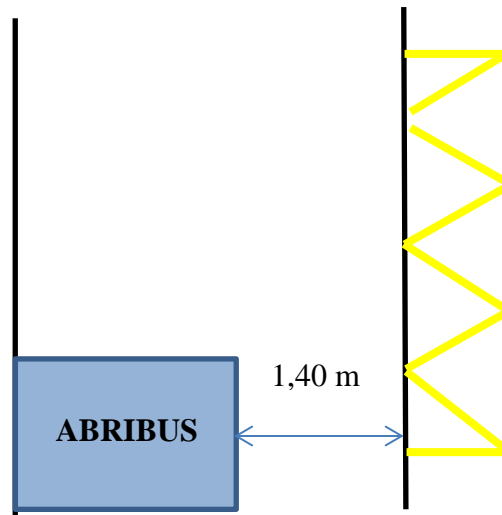
Exemple d'un raccordement entre des bordures quai d'une hauteur de 21 cm à des bordures d'entrées riveraines d'une hauteur de 2 cm.



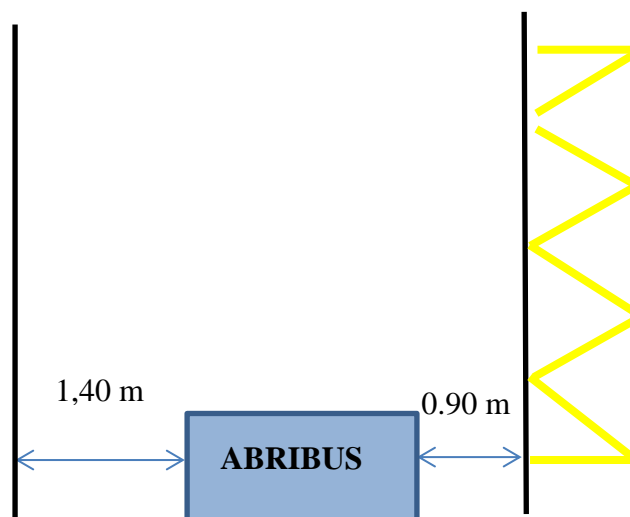
SIGNALISATION VERTICALE ARRET DE CARS ACCESSIBLES (suite)

Abribus :

Les abribus sont à la charge des communes. Toutefois, il convient de vérifier qu'il existe une largeur minimum de 1.40 m entre le bord du quai et le retour d'un éventuel abribus. Si cette largeur n'est pas disponible, un cheminement de 0.90 m sera toléré à la condition sine qua non, qu'il existe derrière l'abribus un cheminement de 1.40 m (cf schémas). Dans tous les cas, l'abribus ne doit pas empêcher le déploiement et l'utilisation de la rampe PMR. Pour cela, l'abribus doit être placé au niveau des extrémités de l'arrêt de cars.



ou



SIGNALISATION VERTICALE ARRET DE CARS ACCESSIBLES (suite)

Signalisation des arrêts de cars :

1) Panneaux de police

L'article 70 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 31 juillet 2002) précise « la signalisation d'un arrêt d'autobus ou d'autocar des services réguliers de transport en commun est facultative ». Lorsqu'elle est jugée utile, elle peut être assurée au moyen du panneau C6, lequel a seulement valeur indicative.

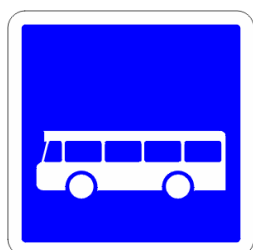
Le panneau C6 doit être exclusivement implanté en signalisation de position, au début de l'emplacement d'arrêt, de manière à rester visible lorsque l'autobus est arrêté." Il doit être implanté perpendiculaire à l'axe de la voie.

Commentaires :

La règle de base est de ne pas mettre de panneau C6. En agglomération l'ensemble de cette signalisation est donc superflue.

Cependant hors agglomération et en cas de mauvaise visibilité (perte de profil, ...) ou en présence d'un point singulier (virage ...), il est possible de compléter l'ensemble des panneaux par de la pré-signalisation selon les règles habituelles A14 + panneau arrêt de car implanté à 150 m de l'arrêt.

Glossaire



Panneau C6



Panneau A14



Panneau M9z

2) Poteaux d'arrêt de cars de ligne régulière

Les poteaux d'arrêt de cars des lignes régulières permettent de signaler les arrêts et indiquent les lignes et les directions desservies ainsi que les horaires de passage.

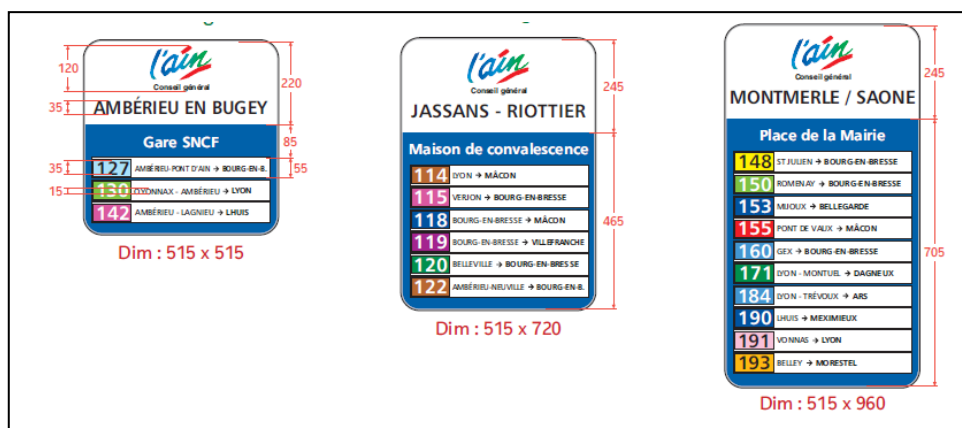
Ces dispositifs, dont l'usage est habituel, ne sont pas encore partie intégrante de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes. Ces équipements sont donc tolérés sur le domaine public.

SIGNALISATION VERTICALE
ARRET DE CARS ACCESSIBLES (suite)

Description :

Le poteau d'arrêt de car des lignes régulières est composé de 3 parties bien distinctes :

A) **D'une tête double face** portant le logo du Département de l'Ain, le nom de la commune, le nom de l'arrêt, le numéro et le nom de la ligne. En règle générale, la dimension du caisson est de 515 mm x 515 mm avec un maximum de 3 lignes (la hauteur est 720 mm de 4 à 6 lignes et 960 mm pour plus de 7 lignes. (cf. schémas ci-dessous).



B) **D'un porte horaire** anodisé nature de 315 mm x 990 mm (dimensions utiles de 220 mm x 900 mm) à l'intérieur duquel est inséré les différents arrêts et horaires de la ligne.

C) **D'un mât circulaire** de diamètre 76 nature manchonné diamètre 60. Le mât est fixé avec un sabot sur un massif de fondation de 500 x 500 x 500 (avec tiges ancrage).

Implantation :

Les poteaux doivent être positionnés conformément aux annexes ci-jointes. La tête double face est à installer perpendiculairement à la chaussée (la porte horaire étant parallèle).



SIGNALISATION VERTICALE ARRET DE CARS ACCESSIBLES

Documents de référence :

Instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 10 avril 2009)
Décret 2006-1657 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Décret 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Arrêté du 15/01/2007 portant application du décret 2006-1658
Loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie
Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées
Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêts des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée

Normes :

Néant

Guides, autres :

Guide transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêts – méthodologie et recommandations (CERTU)

Equipement des routes interurbaines – 1998 - (SETRA)

Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous (CERTU – juillet 2001)

Schéma directeur d'accessibilité des transports de l'Ain

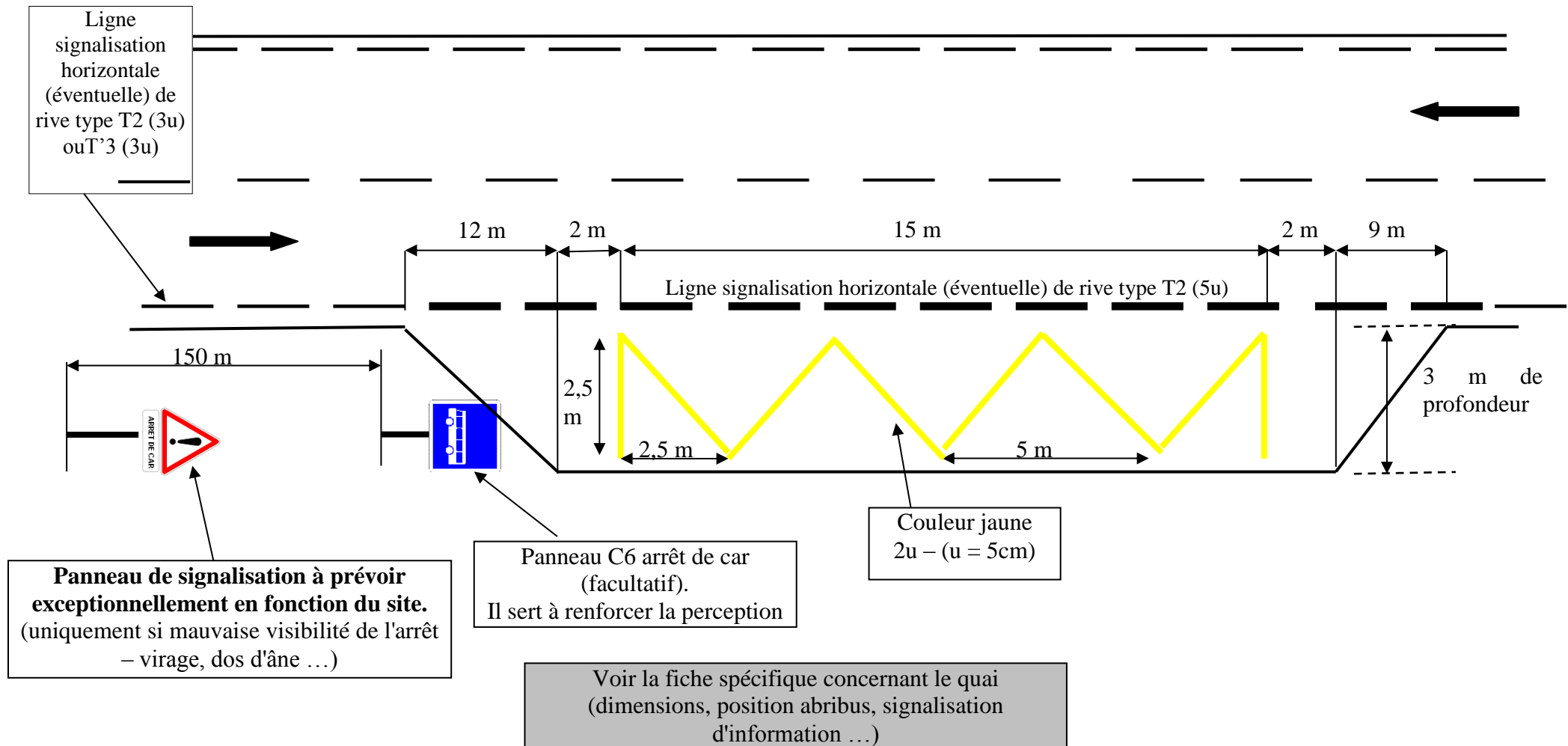
Code des transports

LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR

10. SCHEMA TYPE DE L'ARRET EN ENCOCHE

HORS AGGLOMERATION

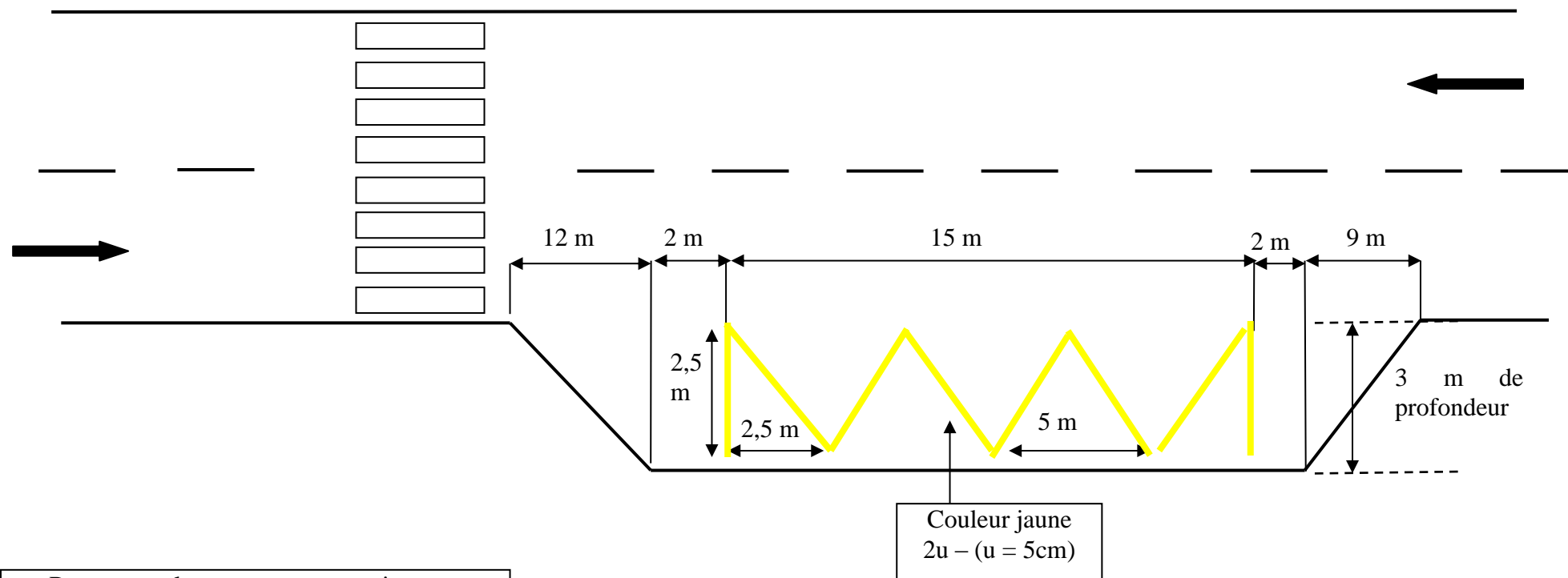
Pas de passage piéton hors agglomération en principe.



LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR

11. SCHEMA TYPE DE L'ARRET EN ENCOCHE EN AGGLOMERATION

En agglomération, la règle générale est l'aménagement d'arrêt en ligne (cf. annexe 3). Toutefois, en cas de régulation ou d'utilisation prolongée de l'arrêt par une école, les arrêts peuvent être aménagés en encoche.

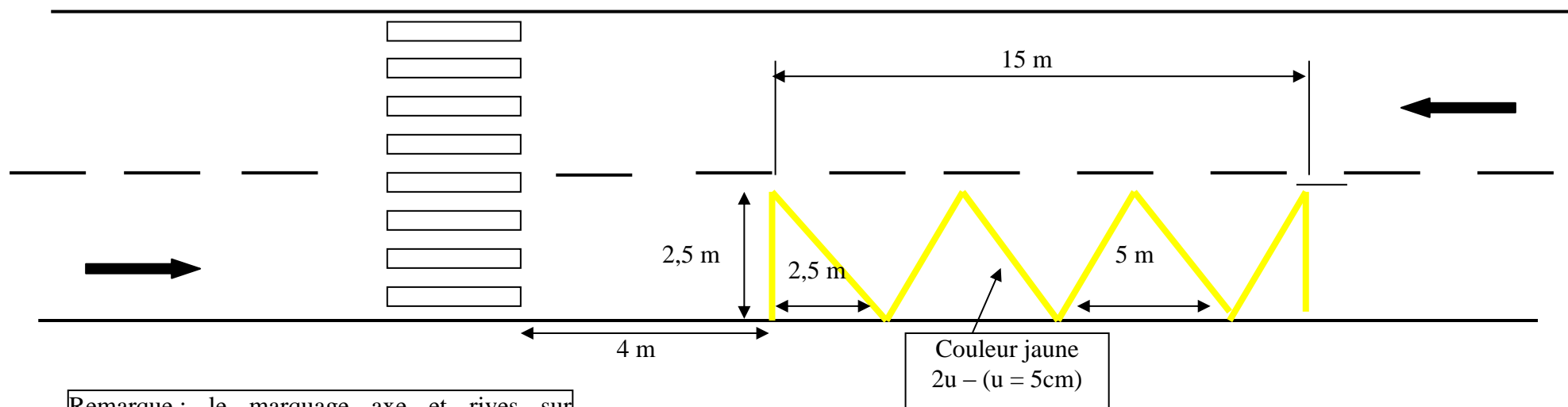


Remarque : le marquage axe et rives sur chaussée n'est pas obligatoire en agglomération.

Voir la fiche spécifique concernant le quai
(dimensions, position abribus, signalisation
d'information ...)

LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR

SCHEMA TYPE DE L'ARRET EN LIGNE EN AGGLOMERATION



Remarque : le marquage axe et rives sur chaussée n'est pas obligatoire en agglomération.

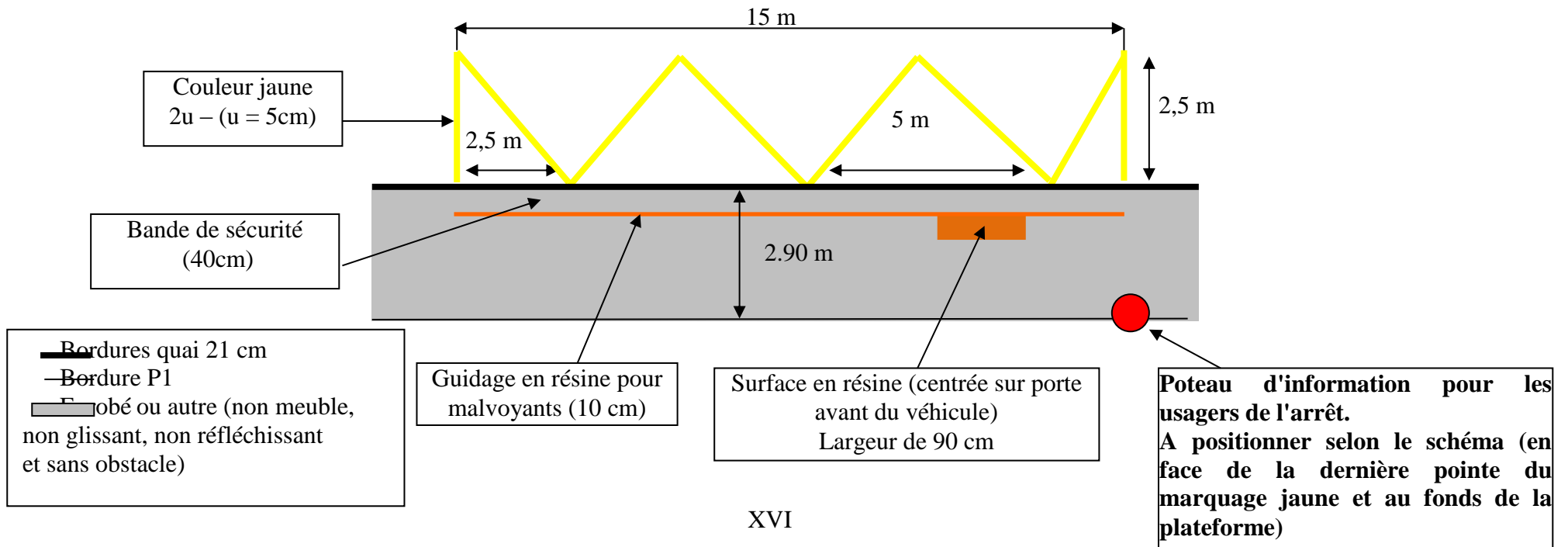
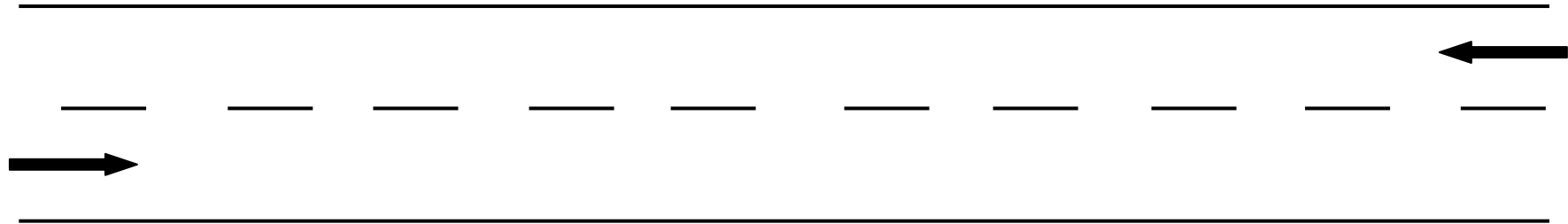
Le marquage lorsqu'il existe (rive, bande cyclable, T'3 de carrefour) est interrompu au droit du zébra jaune à 0.50 m de celui-ci.

Voir la fiche spécifique concernant le quai
(dimensions, position abribus, signalisation
d'information ...)

LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR

SCHEMA TYPE DE L'ARRET ET DU QUAI HORS CHAUSSEE EN ET HORS AGGLOMERATION

L'arrêt est situé en retrait des voies de circulation (sur une place publique un délaissé ou une voie spécifique).

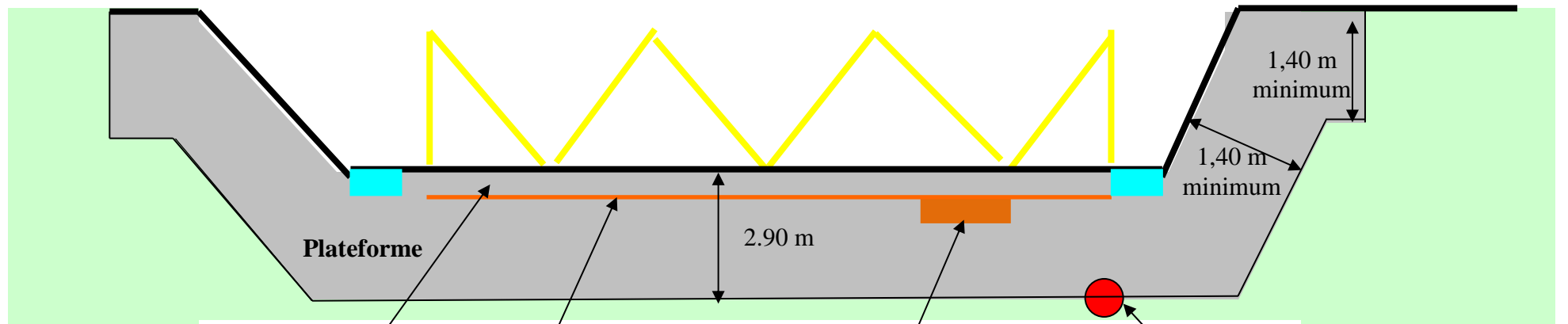


LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR

12. SCHEMA TYPE DU QUAI D'UN POINT D'ARRET

EN ENCOCHE EN ou HORS AGGLOMERATION

Pour la hauteur du quai voir l'annexe 7.



Bande de sécurité
(40cm)

Guidage en résine pour
malvoyants (10 cm)

Surface en résine (centrée sur porte
avant du véhicule)
Largeur de 90 cm

Poteau d'information pour les usagers
de l'arrêt.

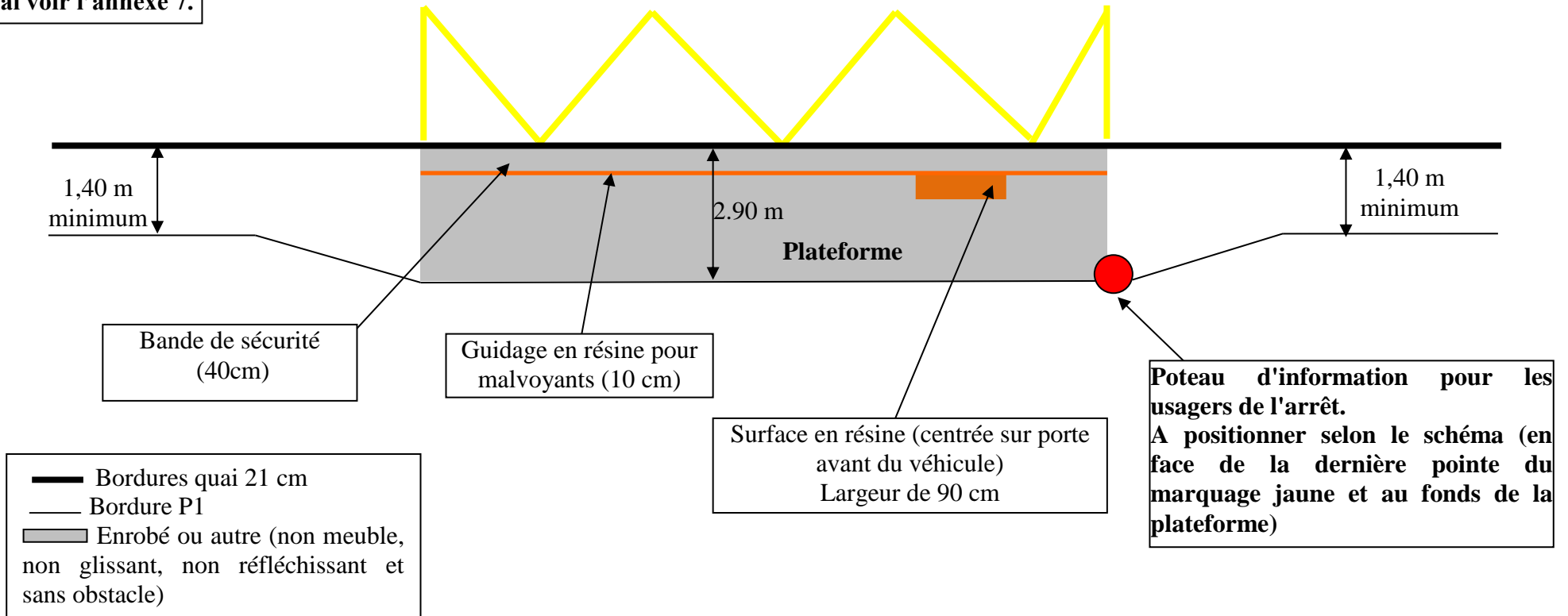
A positionner selon le schéma (en face
de la dernière pointe du marquage
jaune et au fonds de la plateforme)

- Bordures quai 21 cm
- Bordure P1
- Bobé ou autre (non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle)
- Aléage pour eaux pluviales au point bas dans l'encoche

LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT PAR CAR OU BUS

13. SCHEMA TYPE DU QUAÏ D'UN POINT D'ARRET EN LIGNE EN AGGLOMERATION

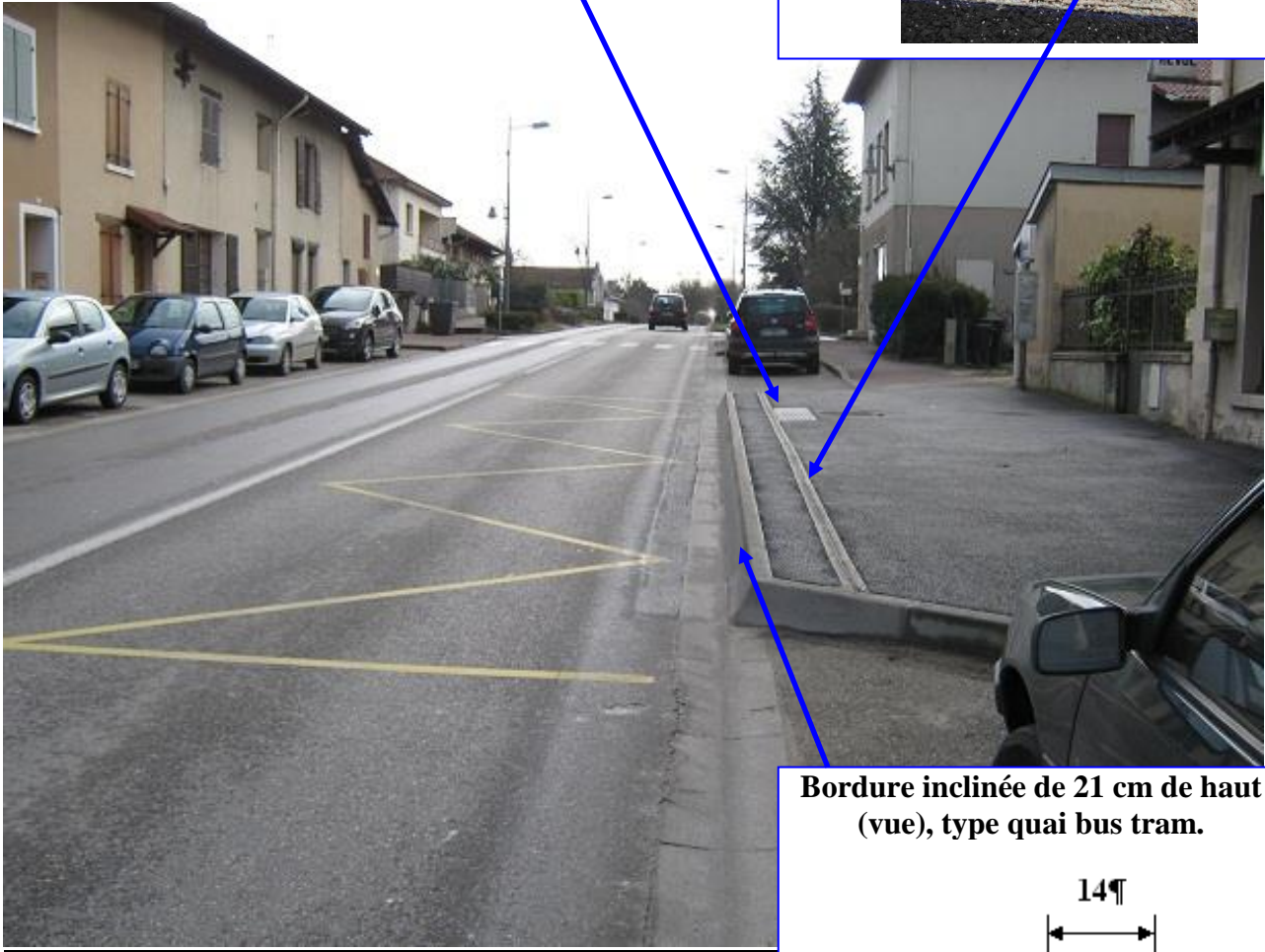
Pour la hauteur du quai voir l'annexe 7.



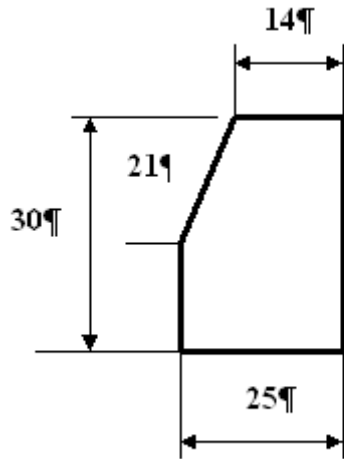
QUAI ACCESSIBLE

Bande en résine de 0,90 x 0,40

Guidage en résine de largeur 10 cm, épaisseur environ 1 cm, (couleur ocre) positionné à 40 cm de la bordure du quai.



Bordure inclinée de 21 cm de haut (vue), type quai bus tram.



Bordure quai bus 25 x 30