

Département de l'AIN

Arrondissement de BOURG-EN-BRESSE

Canton de MIRIBEL

Commune de BEYNOST

05

2021

30

EXTRAIT DU REGISTRE DE DELIBERATION
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du : 08 juillet 2021
Convocation du : 01 juillet 2021

Nombre de Conseillés :
En exercice : 27
Présents : 20
Votants : 26

L'an deux mille vingt et un, le 8 juillet à dix-huit heures trente, les membres composant le Conseil Municipal de Beynost, dûment convoqués par le Maire, se sont réunis au Complexe du Mas de Roux en séance publique sous la présidence de Madame Caroline TERRIER, Maire.

Administration Générale : Signature d'une convention entre la commune de Beynost et le Département de l'Ain pour l'aménagement d'un arrêt de car communal sur la RD 1084 au PR 7+080

Etaient présents : Caroline Terrier, Christine Perez, Sergio Mancini, Véronique Cortinovic, Philippe Maillez, Laetitia Protière, Gilbert Debard, Annie Maciocia, Joël Aubernon, Sylvie Caillet, Jean-Marc Curtet, Laurence Rouquette, Elodie Brelot, Patrick Tholon, Sébastien Renevier, Valérie Berger, Lionel Chevrolat, Franck Longin, Anne-Sophie Rampon, Jean-Pierre Cottaz.

Etaient représentés :
Annick Pantel a donné procuration à Véronique Cortinovic
Bertrand Vermorel a donné procuration à Caroline Terrier
Sophie Gaguin a donné procuration à Annie Maciocia
William Fuz a donné procuration à Véronique Cortinovic
Anne Le Guyader a donné procuration à Jean-Pierre Cottaz
Nathalie Thimel-Blanchoz a donné procuration à Jean-Pierre Cottaz

Absents : Cyril Langelot

Secrétaire de Séance : Valérie Berger

Le rapporteur informe l'assemblée qu'il est nécessaire, afin de permettre aux élèves de l'école des Sources et à leurs accompagnateurs d'accéder en toute sécurité aux cars affrétés dans le cadre de leurs sorties scolaires, d'aménager un arrêt de car communal, situé sur la RD 1084, juste derrière le groupe scolaire et accessible directement. Cela permettra en outre de désengorger les parkings situés devant les écoles aux heures d'arrivée des élèves.

La création de cet arrêt de car, en encoche et sans abri voyageur, est assujéti à la signature d'une convention entre la commune, maître d'ouvrage des travaux, et le Département de l'Ain, en tant qu'exploitant de la RD 1084.

Cette convention a pour objet de définir les conditions administratives, financières et techniques de réalisation des travaux d'aménagement.

Le rapporteur précise que le financement de l'opération d'investissement est assuré par la commune de Beynost, ainsi que les charges d'entretien et de fonctionnement, le Département se chargeant uniquement de l'entretien et de la réfection de la couche de roulement, hors encoche.

Il est proposé au Conseil Municipal de se prononcer sur l'approbation de cette convention, annexée à la présente délibération.

Le Conseil Municipal, A L'UNANIMITE

APPROUVE la signature de la convention d'aménagement d'un arrêt de car communal entre la commune de Beynost et le Département de l'Ain,

AUTORISE Madame le Maire à signer la convention et lui donne tous pouvoirs à cet effet.

Pour extrait certifié conforme au Registre des Délibérations.



Maire,

Caroline Terrier
Caroline TERRIER

Commune de Beynost
Aménagement d'un arrêt de car communal
RD 1084 au PR 7+080

CONVENTION

- le **Département de l'Ain** représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Ain agissant en application de la délibération de la Commission permanente en date du

et

- la **Commune de Beynost** représentée par Madame le Maire en application de la délibération du Conseil municipal du

Il est préalablement exposé ce qui suit :

La Commune de Beynost souhaite réaliser un arrêt de car communal en encoche sur la RD 1084.

La Commune de Beynost intervient en tant que Maître d'ouvrage des travaux.

Le **Département de l'Ain** intervient en tant qu'exploitant de la RD 1084.

Il est convenu:

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions administratives, financières et techniques de réalisation des travaux d'aménagement décrits à l'article 2.

Elle durera tant que l'équipement réalisé par le Maître d'ouvrage restera en service.

Article 2 : Description de l'aménagement

L'aménagement consiste en :

- la création d'un arrêt de car communal en encoche sans abri voyageur ;
- la création d'un quai avec la pose de bordures d'une hauteur de 18 cm ;
- l'aménagement d'espaces verts ;
- la mise en place des signalisations horizontales et verticales adaptées ;
- l'adaptation du dispositif d'assainissement.

Toute modification de l'aménagement devra faire l'objet d'un accord préalable du **Département de l'Ain**, sous forme d'avenant.

Article 3 : Maîtrise d'ouvrage

La Maîtrise d'ouvrage de l'opération d'investissement sera assurée par la **Commune de Beynost**

La **Commune de Beynost** assurera la Maîtrise d'ouvrage de la création d'un arrêt de car accessible sans abri voyageur sur la RD 1084.

Article 4 : Occupation du domaine public

Le Maître d'ouvrage est autorisé à occuper le domaine public départemental pour réaliser les aménagements décrits à l'article 2. Cette occupation, précaire et révocable, est attribuée à titre gratuit.

Tous les embellissements et améliorations que le Maître d'ouvrage pourra faire sur ces biens seront de fait intégrés au domaine public du **Département de l'Ain**.

Article 5 : Charges d'investissement

Le financement de l'opération d'investissement est assuré par la **Commune de Beynost**.

Article 6 : Charges d'entretien et de fonctionnement

6-1 Charges d'entretien assurées par la Commune de Beynost :

La **Commune de Beynost** assumera les charges d'entretien, d'exploitation et de fonctionnement de l'aménagement tel qu'il est décrit à l'article 2, y compris le cas échéant toutes réparations et remplacements des candélabres et des appareils d'éclairage usagés.

Elle s'engage à maintenir en bon état ces ouvrages afin de ne pas nuire au domaine public, à son entretien, à son exploitation et à la sécurité publique.

Ces interventions seront réalisées conformément aux prescriptions techniques en vigueur au moment de leur exécution.

La **Commune de Beynost** assure dans le cadre de l'aménagement de l'arrêt de car communal de la RD 1084 au PR 7+080 :

- * les plantations et espaces verts en bordure de la voirie ;
- * les trottoirs, l'arrêt de cars communal ;
- * les caniveaux et bordures ;
- * les réseaux d'eaux pluviales (canalisations, tampons, regards, grilles, avaloirs) ;
- * la signalisation verticale directionnelle et la signalisation d'intérêt local si elles sont liées à un choix esthétique de la Commune.

6-2 Charges d'entretien assurées par le Département de l'Ain :

Le **Département de l'Ain** assure dans le cadre de l'aménagement de l'arrêt de car communal RD 1084 au PR 7+080 :

- * l'entretien et la réparation de la couche de roulement au sens le plus strict, hors encoche, de telle façon que la circulation normale des usagers y soit assurée dans de bonnes conditions de sécurité.

Le **Département de l'Ain** assurera ces charges d'entretien et de fonctionnement, après signature du procès-verbal de conformité de l'aménagement.

6-3 Garantie d'entretien :

En cas de défaut d'entretien qui pourrait porter atteinte à la sécurité publique, à la fluidité normale du trafic, à l'écoulement des eaux de ruissellement en provenance de la chaussée de la RD 1084 ou à la pérennité des ouvrages, le **Département de l'Ain** pourra après mise en demeure, se substituer à la **Commune de Beynost** et faire exécuter aux frais de celle-ci, les travaux nécessaires, y compris la déconstruction.

Article 7 : Prescriptions techniques

Le Maître d'ouvrage s'engage à respecter l'ensemble des prescriptions techniques fixées ci-dessous et dans le référentiel AuRA joint à la présente convention.

Contexte routier :

En moyenne journalière, le trafic est de 13 535 véhicules dont 260 poids lourds sur la RD 1084 (comptage de 2017).

Recommandations

Afin d'assurer une bonne lisibilité des aménagements (plateau et trottoir), il est vivement recommandé de les réaliser avec des matériaux qui contrastent visuellement avec ceux de la chaussée (cf. article 2.3 du Guide du CEREMA (Centre d'Etudes sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) sur « L'aménagement d'une traversée d'agglomération »).

Obligations

Les dispositifs implantés sur route départementale devront être conformes aux préconisations des guides thématiques du CEREMA relatifs aux aménagements projetés et/ou aux normes spécifiques en vigueur le cas échéant.

Dispositions générales :

Le dispositif d'assainissement sera adapté au projet et assuré exclusivement par des avaloirs positionnés tous les 50 m au droit des points bas de la chaussée. Des caniveaux CS1 seront implantés en complément si la pente en long de la chaussée est inférieure ou égale à 1 %.

Les tampons ou regards seront mis sous accotement ou sous trottoirs. En cas d'impossibilité technique, ils seront positionnés à l'axe de la voie de circulation.

Devant les bordures basses ou dans les zones non bordurées, les avaloirs seront remplacés par des grilles de 70 cm x 30 cm positionnées en bord de chaussée.

Toutes les extrémités des zones bordurées seront traitées avec des bordures plongeantes passant de leur pleine hauteur à zéro centimètre de vue et aucun obstacle ne devra se trouver sur les trajectoires des véhicules, notamment des deux roues, afin de ne pas aggraver les conséquences des éventuelles sorties de route.

Les éventuelles découpes de chaussée seront rectilignes, les couches décalées conformément à la norme NF P98-150-1 et les remblaiements entre les pieds des bordures et la chaussée seront réalisés en béton sur 20 cm.

Sous les élargissements de chaussée, la structure sera reprise sur une largeur minimale de 2 m d'une extrémité à l'autre, sans « sifflet », afin de permettre le compactage des matériaux conformément aux prescriptions en vigueur.

La signalisation sera mise en place conformément aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Les panneaux seront de gamme normale et de classe 2 (hors signalisation vélo). Leur implantation ne devra en aucun cas compromettre l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Les fonds des espaces verts situés en bord de chaussée seront drainés et la végétation ne devra pas gêner la visibilité des différents usagers.

Normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Le Maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet est conforme aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006).

En cas d'impossibilité technique avérée à satisfaire aux prescriptions en vigueur au moment de la signature de la présente convention, notamment en raison de la topographie locale, le maître d'ouvrage devra solliciter une dérogation auprès de la Sous-Commission Départementale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (Direction départementale des territoires de l'Ain, 23 rue Bourgmayer - CS 90410 - 01012 BOURG EN BRESSE Cedex).

Cette réglementation s'applique uniquement **en agglomération** et concerne entre autres :

- les cheminements piétonniers ;
- le stationnement ;
- les feux de signalisation ;
- les postes d'appel d'urgence ;
- les emplacements d'arrêts de véhicules de transport collectif.

Article 8 : Contrôles

La direction des routes (*Pôle RSDP ouest* : RSDP-ouest@ain.fr / tél. 04 37 85 83 90) du **Département de l'Ain** sera associée au lancement des travaux et **invitée à la première réunion de chantier**.

De plus, dans le cadre du suivi de la réalisation de ces travaux, le **Département de l'Ain** pourra prendre toutes dispositions pour le contrôle de leur exécution dans les règles de l'art (portant sur la nature des matériaux et les épaisseurs notamment).

Le **Département de l'Ain** vérifiera la conformité de l'aménagement sur son domaine public (route + dépendances) sur la base des obligations réglementaires en vigueur et des fiches de son guide d'entretien routier.

A l'issue des travaux, un procès-verbal contradictoire garantissant la conformité de l'aménagement à l'ensemble des prescriptions techniques détaillées dans l'article 7 de la présente convention sera signé par les parties concernées (cf. Annexe 1).

En cas de non-conformité, la Commune de Beynost sera mise en demeure de régulariser l'aménagement et de le rendre conforme aux prescriptions techniques.

En cas de non régularisation à l'issue du délai imparti par la mise en demeure, les travaux seront exécutés d'office par le Département y compris la déconstruction.

En cas de danger relatif à la sécurité routière et/ou à la conservation du patrimoine départemental, les travaux d'urgence nécessaires seront exécutés d'office sans mise en demeure préalable.

Dans tous les cas, la Commune de Beynost s'engage à rembourser au Département les frais qu'il aura engagés afin d'assurer la conformité de l'aménagement aux prescriptions prévues dans la présente convention.

Article 9 : Récolement des ouvrages

Le Maître d'ouvrage transmettra les plans de récolement de ses ouvrages au **Département de l'Ain** (*Direction des routes, 45 avenue Alsace-Lorraine CS 10114 01003 Bourg-en-Bresse*). S'agissant de documents administratifs, ils peuvent être communiqués aux tiers ayant à faire instruire des projets d'occupation du domaine public.

Article 10 : Responsabilité

Le Maître d'ouvrage est responsable vis-à-vis des tiers des dommages résultant de ces aménagements, dans les limites de l'exercice de sa mission définie dans la présente convention.

Article 11 : Règlement des litiges

Toutes difficultés, à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention qui n'auraient pu faire l'objet d'un règlement amiable, seront soumises au Tribunal administratif de Lyon.

à Bourg-en-Bresse, le
le Président
du Conseil départemental de l'Ain,

à Beynost, le
le Maire

Annexe 1 : Procès-verbal de conformité des aménagements

L'objet de ce document réalisé à l'issu d'une visite conjointe entre le maître d'ouvrage et le gestionnaire de la route départementale est de vérifier la conformité de l'aménagement à la convention autorisant ces travaux.

1. Rappel du projet

Description sommaire : Aménagement d'un arrêt de car communal Rd1084 PR 7+080

Principales préconisations de la convention : Cf. article 7.

Date de signature de la convention :

Date de début des travaux :

2. Conformité

Les travaux sont-ils conformes à la convention et ses annexes ?

OUI

NON

Si non, quelles sont les principales adaptations réalisées en phase chantier :

L'agence routière a-t-elle été informée de ces modifications ?

OUI

NON

Sont-elles conformes aux règles de l'art ?

OUI

NON

Les plans de récolement ont-ils été fournis ?

OUI

NON

3. Réserves à lever par le maître d'ouvrage

3a. Travaux immédiats de mise en sécurité :

Date de réalisation :

3b. Travaux de mise en conformité :

Date de réalisation :

Tous travaux non conformes engageront la responsabilité exclusive de la commune en cas d'accident.

4. Remise de l'ouvrage

L'ouvrage réalisé est intégré au domaine public départemental à compter du :

Pour le Département de l'Ain,

Nom :

Signature :

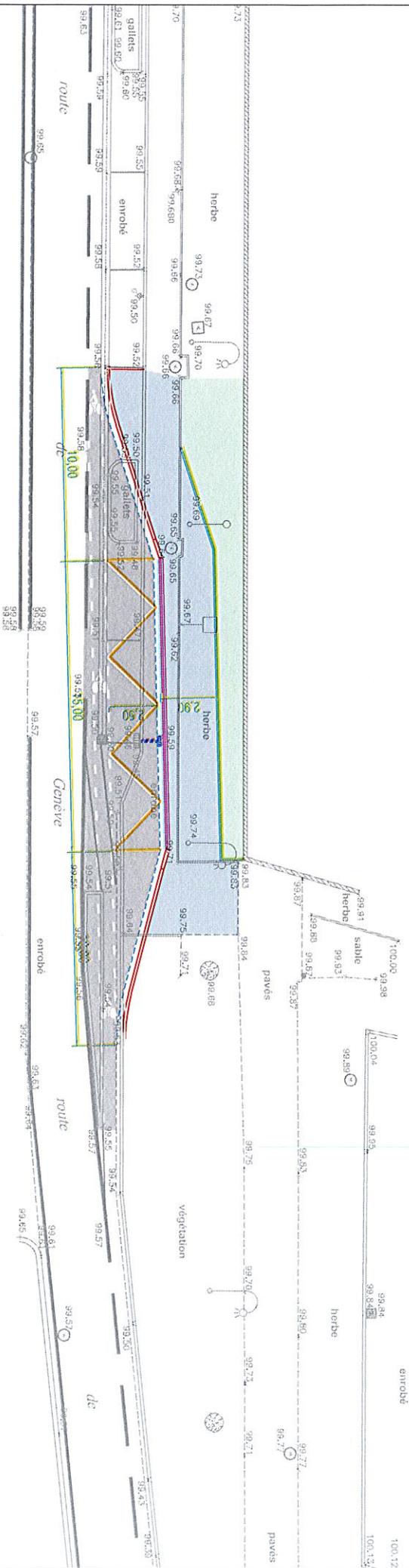
Pour la Commune de Beynost,

Nom :

Signature :

PLAN D'EXECUTION

LÉGENDE PROJET	
	enrobés voirie
	enrobés trottoirs
	espaces verts
	altitudes projet fini
	1.5% → pentes voirie
	bordures P1
	bordures T2 (+CS1)
	bordures quai bus



Db	Date	Première Emission	TC	Des. par	Ver. par	Approuvé par
	25/01/2021	Modifications/Observations
Index						

Visa d'approbation
du maître d'œuvre ou maître d'ouvrage:



REF : MIR
N° Plan : EXE 0c
ECHELLE : 1/ 200

Réd. Auto:
21/03/21 BJC de gironn.dwg

ECHELLE : 1/200
- Système de coordonnées indépendant / Nord approximatif
- Système altimétrique indépendant
Ce document est la propriété d'EIFFAGE ROUTE et ne peut être reproduit, même partiellement, sans son autorisation préalable. Loi du 57-298 du 11 mars 1957 et Code de la Propriété Intellectuelle

Référentiel régional d'accessibilité PMR des points d'arrêts routiers

**Schéma directeur-agenda d'accessibilité
programmée (Sd'AP) routier des transports
régionaux d'Auvergne-Rhône-Alpes**

Version synthétique du 12 11 2018

DOCUMENT TECHNIQUE

La définition par la Région d'un référentiel d'accessibilité des points d'arrêts routiers autocars s'inscrit dans le cadre du dispositif Sd'AP et est réalisé avec une AMO, KISIO ANALYSIS, qui œuvre à la finalisation du SDAP routier régional auprès de la Région.

Ce travail s'appuie sur un éventail de travaux et de référentiels existants et a été partagé avec les associations de personnes en situation de handicap le 6 juillet 2017 et avec les services transports des Départements (en gestion directe ou en délégation longue).

L'objectif de ce référentiel est pour la Région en tant que chef de file Sd'AP et co-financeur voire maître d'ouvrage d'arrêts routiers, de disposer d'un référentiel d'obligations et de recommandations pour les projets d'aménagements d'arrêts routiers dans la majorité des cas de figure. Ce guide servira aussi de guide aux autres chefs de files et maîtres d'ouvrage Sd'AP sans s'imposer de façon obligatoire mais en visant à harmoniser le plus possible les aménagements et équipements d'accessibilités. La Région laisse latitude pour mener des examens d'accessibilité des arrêts au cas par cas, tout en respectant les normes réglementaires obligatoires, afin de tenir compte de spécificités territoriales selon les départements ou les AOM.

Deux types de référentiels sont proposés pour adapter les aménagements d'accessibilité à l'environnement territorial de l'arrêt d'autocar :

- **Type A : arrêt en cadre bâti, souvent en agglomération**
- **Type B : arrêt en secteur isolé ou plutôt isolé, avec peu ou pas de bâti, en secteur de campagne/montagne ou petit bourg avec faible bâti ou aménagement de voirie**

Une version détaillée de ce référentiel est par ailleurs produite.

.....

**Dossier suivi par : Sandrine Durand – Chef de projet accessibilité PMR –
service Grands Projets / Direction des Transports / Région AURA**

Fiche 1 - Pente du quai et du raccordement au quai

La pente

Obligation légale – Critère de déclaration d'ITA

La pente de l'arrêt renvoie principalement à la pente de la chaussée mais aussi à la pente de l'acheminement jusqu'au quai.

Pour l'arrêt de car : Pente inférieure ou égale à 5% maximum

Si cette modalité ne peut être remplie, un aménagement avec un confort moindre respectant les modalités suivantes sera recherché, rendant également l'arrêt accessible : **8% maximum sur 2 m et maximum 12% sur 0,50 m**

En l'absence du respect de ces critères, l'arrêt sera classé en impossibilité technique avérée (ITA), ne permettant pas l'accès aux usagers en fauteuil roulant.

Pour le raccordement d'accès au quai : Pente 5% maximum, avec un palier de repos si longueur importante sur 10 mètres ou plus, et avec un garde-corps si possible

Si cette modalité ne peut être remplie, un aménagement avec un confort moindre respectant les modalités suivantes sera recherché, rendant également l'arrêt accessible : **8% maximum sur 2 m et maximum 12% sur 0,50 m**

En l'absence du respect de ces critères, l'arrêt sera classé en impossibilité technique avérée (ITA), ne permettant pas l'accès aux usagers en fauteuil roulant.

Un garde-corps est recommandé le long de toute rupture de niveau.

Le dévers :

Obligation légale

L'aménagement du quai doit veiller à avoir un **devers maximal inférieur ou égal à 2% sur la partie du cheminement courant.**

	TYPE A	TYPE B
Pente du quai	5% maximum	5% maximum
Dévers	2% maximum	2% maximum

Fiche 2. Aire de rotation, largeur du quai, sol et cheminement

Aire de rotation et largeur de quai : Obligations légales et recommandations

L'aire de rotation pour un fauteuil roulant et la largeur du quai sont une caractéristique réglementaire indispensable pour le cheminement piéton, pour l'attente à l'arrêt et pour monter et descendre du véhicule.

« Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule », d'après l'Arrêté du 15 janvier 2007.

L'aire de rotation d'un fauteuil roulant doit être obligatoirement de 1,50 m minimum.

L'espace pour le déploiement du hayon élévateur doit être au minimum de 1,20 m, et selon les séries d'autocars circulant, entre 1,40 m et 1,50 m.

Ces deux dimensions considérées, la Région recommande une largeur de quai de 2,90 m. L'idéal est d'avoir cette largeur sur toute la longueur du quai. Cette recommandation est importante pour le déploiement du hayon élévateur et les manœuvres d'un fauteuil roulant sans difficulté. Cet espace doit être vide de tout obstacle, et situé approximativement au milieu de l'arrêt pour être à la hauteur de la porte centrale du car (avec hayon).

En cas de largeur comprise entre 1,50 m et 2,90 m, l'arrêt est étudié au cas par cas et en fonction des autocars desservant l'arrêt (dimension du hayon).

En-deçà de 1,50 m de large, l'arrêt sera déclaré en ITA (impossibilité de retournement d'un fauteuil roulant).

Revêtement de sol et cheminement sur le quai : obligations légales

Le revêtement de sol d'un arrêt doit être praticable, non meuble, non glissant, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, avec des aménagements prévus pour permettre l'usage de l'espace public qu'est l'arrêt de car. Un revêtement de type enrobé sera privilégié, en tant que possible.

La largeur de cheminement sur le quai et de raccordement d'accès doit être de 1,40 m (idéalement 1,50 m égale à l'aire de rotation d'un fauteuil), cette largeur peut être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

En présence d'un abri ou d'un poteau, il doit y avoir un passage d'au minimum de 0,90 m entre la bordure du quai et le retour d'un abri ou de tout obstacle / mobilier.

Largeur du quai	TYPE A	TYPE B
Aire de rotation	1,50 m	1,50 m
Largeur de la zone d'embarquement (rotation UFR + dimension hayon)	2,90 m Sinon examen au cas par cas	2,90 m Sinon examen au cas par cas
Revêtement de sol	Non meuble, non glissant, sans obstacle	Non meuble, non glissant, sans obstacle
Cheminement sur quai	1,40 m	1,40 m
Distance par rapport à obstacle si abri ou poteau	0,90 m	0,90 m

Fiche 3 – Hauteur du quai

Obligation légale

La hauteur du quai est un critère déterminant dans l'accessibilité d'un arrêt de cars. Elle conditionne la bonne montée ou descente dans le car, avec une hauteur adaptée aux matériels roulants desservant l'arrêt.

Il s'avère important de disposer d'un quai d'arrêt de car surélevé par rapport à la voirie permettant au quai de rester plus facilement propre, sans obstacle, sans stationnement de véhicule dessus.

La hauteur de quai recommandée par la Région pour garantir une bonne accessibilité se situe entre 15 à 18 cm. Toutefois pour des quais existants, récents et/ou bon état praticable, une hauteur à 14 cm ou entre 18 et 21 cm sera examinée au cas par cas et en fonction du type de matériel roulant desservant l'arrêt. En-deçà de 14 cm ou au-delà de 21 cm, le quai est non conforme.

Ainsi, s'il est attesté techniquement après examen que tous les véhicules desservant l'arrêt peuvent, en se surélevant ou en s'abaissant ou s'inclinant, accoster sans dangerosité ou dégradation du matériel aux quais d'une hauteur de 14 cm ou entre 18 et 21 cm en garantissant une accessibilité PMR satisfaisante, ses quais pourront être retenus comme accessibles.

Les hauteurs suivantes sont recommandées pour les nouveaux arrêts à aménager. L'analyse relève couramment du cas par cas, le critère de hauteur ne pouvant être un critère unique de non accessibilité d'un arrêt.

Hauteur du quai	TYPE A	TYPE B
Hauteur adaptée aux autocars pour du plain-pied	<p>15 – 18 cm</p> <p>Examen au cas par cas selon les autocars pour quais à 14 cm et entre 18 et 21 cm</p>	<p>15 - 18 cm</p> <p>Examen au cas par cas selon les autocars pour quais à 14 cm et entre 18 et 21 cm</p>

Nota Bene : Dans le département de l'Ain, la hauteur de quai retenue est 18 cm pour l'ensemble des arrêts de cars aménagés sous conventions départementales et/ou régionales.

Fiche 4 – Positionnement et aménagement du quai

Le positionnement et l'aménagement du point d'arrêt doivent faire en sorte que les lacunes horizontales et verticales entre le bord du quai et le seuil des portes du véhicule soient les plus faibles possibles et que les portes avant et centrale du car soient à quai.

Positionnement des arrêts : Obligation légale

- **Sur une voirie avec une vitesse < ou = à 50 km/h en zone agglomérée, l'arrêt est positionné en ligne ou en avancée, sur la voirie de circulation. Il peut être en encoche ou en évitement quand le secteur est bâti non continu ou en zone commerciale pour éviter toute dangerosité de circulation entre piétons et voitures (seulement pour les cas relevés par la Région, le Département ou la Commune / EPCI gestionnaire de voirie), ou si terminus ou zone régulation des cars. .**
- **Sur une voirie avec une vitesse > 50 km/h, l'arrêt sera positionné préférentiellement en encoche pour des raisons de sécurité face à la circulation, voire en évitement. Toutefois si le secteur est de type bâti, l'arrêt peut être positionné sur la voirie sous la forme d'un arrêt en ligne.**

Ainsi lorsque la configuration en ligne n'est pas compatible avec la nature du trafic ou les caractéristiques topographiques du site (trafic supérieur à 1500 véhicules/jour, largeur de chaussée supérieure à 6 mètres, profil en long de la chaussée en dos d'âne, ...), l'arrêt est recommandé en encoche ou en évitement

-Des configurations dérogatoires :

Dans les cas dérogatoires suivants de type terminus, point de régulation, voie de circulation à grande vitesse, voie à forte dangerosité, la Région préconise un arrêt en évitement.

-Les configurations à proscrire : en courbe et en débouché de voie.

Positionnement du point d'arrêt	TYPE A	TYPE B
Sur une voirie à vitesse < ou = 50 km/h ¹ si régulation, terminus, zone dangereuse	En ligne ou en avancée ¹ : en encoche ou en évitement (étudier au cas par cas)	En ligne ou en avancée ¹ : en encoche ou en évitement (étudier au cas par cas)
Sur une voirie à vitesse > 50 km/h	En encoche ou en évitement Si arrêt en ligne, étudier au cas par cas	En encoche ou évitement, si arrêt en ligne à étudier au cas par cas

¹ : Une encoche ou un évitement nécessite un ralentissement du car et une réinsertion dans la circulation, cela pouvant être dangereux. Aussi des longueurs satisfaisantes d'encoches sont nécessaires pour un bon accostage du car. A étudier au cas par cas.

Aménagement de l'arrêt pour accostage : Obligation légale

L'aménagement doit être en ligne droite et non pas en courbe, afin de permettre un accostage parallèle sécurisé du car sur toute la longueur du quai. Un aménagement en débouché de voirie ou sortie de parking est aussi à proscrire.

Fiche 5 – Affichage à l'arrêt

Obligation légale

Le poteau d'arrêt (ou totem) est un support de base qui matérialise l'arrêt et qui fournit l'information aux voyageurs. L'information minimale doit être présente sur le panneau d'arrêt, elle est ensuite rappelée ou détaillée dans l'affichage de l'abri-voyageurs quand il y en a un.

Un panneau d'information (ou totem) est obligatoire.

Les modalités suivantes contribuent à l'accessibilité PMR et doivent être prises en compte dans la politique d'équipement des arrêts de cars au-delà de la seule politique accessibilité :

- La distance entre le poteau et le bord du quai doit être au minimum de 0,90 (largeur de passage sans obstacle).
- La tête du panneau d'affichage contient a minima les 2 informations suivantes :
 1. Le nom de l'arrêt (de préférence 1^{ère} lettre majuscule et autres lettres minuscules, en gras),
 2. Le nom de la commune (de préférence tout en majuscules et en traits fins),
 Le numéro de la ligne est aussi recommandé mais est difficile à systématiser. Cette information est plus aisée à mettre en place pour les arrêts desservis par une seule ligne régulière, sinon elle est difficile à afficher pour des raisons de maintenance non pérennes (les plans de transport et numéros de lignes changent assez souvent en interurbain).
- Les modalités suivantes sont recommandées pour un affichage accessible :

Le milieu du panneau d'affichage de l'arrêt de car doit être placé à une hauteur maximale de 1.30 m (entre 90 cm et 1.30 m).

Les caractères textuels ont une hauteur de 1,5 cm au minimum pour une lecture proche, de 15 cm pour une lecture à 4 m et de 20 cm pour une lecture à 6 m.

Le panneau d'arrêt de car doit être orienté dans le sens du flux, hormis la tête de poteau (située en hauteur) qui située à 2,20 m de hauteur et orientée perpendiculaire au flux pour être vue de loin (y compris depuis le car).

Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond de couleur.

	TYPE A	TYPE B
Affichage à l'arrêt	Présence d'un panneau d'affichage avec obligatoirement nom de l'arrêt et nom de la commune	Présence d'un panneau d'affichage avec obligatoirement nom de l'arrêt et nom de la commune

Le thermomètre de ligne est une information plutôt présente en urbain. S'il est présent, il doit être en vertical avec le texte écrit à l'horizontal, et en mentionnant le pictogramme « UFR » pour les arrêts accessibles.

Fiche 6 - Longueur du quai et encoches

Longueur de quai : Obligations légales et Recommandation Région

La longueur du quai de car est déterminée pour accueillir l'ensemble du car et toutes ses portes (à défaut, les portes avant et centrale par où montent ou descendent les voyageurs PMR). La Région Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'autocars dont la longueur est comprise entre 12 et 15 m.

La longueur de quai recommandée pour les arrêts régionaux est de 15 mètres. Cette dimension peut toutefois être ajustée à la condition que la longueur minimale permette aux deux portes avant et centrale du car d'être à quai et que le quai n'est pas en coche. Ainsi des longueurs inférieures à 15 mètres peuvent être acceptées après examen au cas par cas mais sans être inférieures à 10 m hors rampe d'accès (critère obligatoire)

Longueur du quai	TYPE A	TYPE B
Longueur recommandée <i>(Critère obligatoire : 10 m minimum)</i>	15 m Examen au cas par cas pour quai > ou = à 10 m	10 m au minimum Examen au cas par cas pour quai > ou = à 10 m

Longueur, biseaux et profondeur d'encoche : Recommandations Région

Dans le cas d'arrêt en encoche, la longueur de l'encoche doit être de 15 m pour permettre au conducteur du car de bien aligner le véhicule au quai (cars régionaux entre 12 et 15 m).

Le biseau des encoches avant et arrière est au minimum de 10 m avant et 10 m arrière.

La profondeur de l'encoche recommandée est de 3 m minimum.

Ces critères sont fonction de critères de sécurité routière.

Attention : Ces dimensions minimales sont importantes pour éviter des manœuvres difficiles pour le chauffeur de car, pour ne pas abîmer le porte à faux avant du car en frottant le quai, pour garantir le parallélisme du car par rapport au quai et donc une meilleure accessibilité à la montée /descente.

Dimensions de l'encoche	TYPE A	TYPE B
Longueur	15 m	15 m
Biseaux	10 m avant et après	10 m avant et après
Profondeur	3 m au minimum	3 m au minimum

Fiche 7 – Les aménagements de l’aire d’attente pour une haute qualité d’usage accessible

Recommandations Région

Les aménagements d’usage sont importants en termes de sécurité et de qualité d’usage, recommandés pour les arrêts de type A, en secteur bâti. Ils rendent l’arrêt effectivement utilisable en cohérence avec l’environnement (passages piétons, abaissés de trottoirs, ...) par des personnes souffrant d’un handicap tel que la non ou malvoyance, ou le handicap physique nécessitant un fauteuil roulant.

Le revêtement du quai : Recommandation Région forte pour les arrêts de type A

Une zone de sécurité en bordure du quai sur toute la longueur du quai, si possible dans l’idéal d’une largeur de 40 cm, est fortement recommandée par la Région. Cette zone est contrastée visuellement et éventuellement tactilement par différence de rugosité et d’adhérence (résine par exemple) pour être repérée par les usagers. Les usagers ne doivent pas stationner dans cette zone.

La signalétique : Recommandation Région pour les arrêts de type A

Un chemin de guidage bien détectable à la canne et au pied, en interception sur la partie avant du quai, du côté de la porte avant du car est recommandé par la Région. Le chemin de guidage est stoppé à 40 cm du bord du quai ou à la zone de sécurité. Dans l’idéal il est composé de 4 nervures de guidage ou de deux séries de trois nervures de guidage, les deux séries espacées de 39 cm. Ce chemin est visuellement détectable par le chauffeur permettant de positionner la porte avant du car à sa hauteur.

OU

Une dalle de repérage de la porte avant du car détectable tactilement surtout (pour les personnes aveugles ou malvoyantes) et visuellement (par le chauffeur pour l’arrimage au quai). Elle joue un rôle pratiquement équivalent au chemin de guidage, avec une qualité d’usage moindre car elle ne guide pas le cheminement piéton.

A proscrire : pas de bande d’éveil à la vigilance (BEV) sur un quai d’arrêt de car

Aménagement de qualité d’usage	TYPE A	TYPE B
Zone de sécurité de 40 cm en bord de quai	Recommandation forte	Pas de recommandation
Chemin de guidage en interception ou dalle porte avant	Recommandation	Pas de recommandation

La sonorisation des arrêts : dans les cas spécifiques en secteur bâti très bien urbanisé et à proximité d’un carrefour avec des feux tricolores, une sonorisation des arrêts de car s’avère utile pour une haute qualité d’usage. Cette sonorisation est déclenchée par les personnes détenant un boîtier de sonorisation. A minima, l’information délivrée portera sur le repérage de l’arrêt : le nom de l’arrêt, le nom de la commune, les lignes de transport desservant l’arrêt avec la direction (terminus).

Le marquage d’une zone d’attente pour UFR (usager en fauteuil roulant) à la porte centrale : ce marquage peut être implanté, repérable visuellement (couleur) mais sans cigte UFR. Il permet d’éviter l’implantation de mobilier dans la zone de rotation UFR.

Fiche 8 - Signalisation horizontale et verticale du point d'arrêt

Le zigzag : Obligation légale de signalisation routière

La signalisation sur la voirie d'un arrêt routier est matérialisée généralement par une ligne en zig-zag de couleur jaune, d'après l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière.

La ligne zig-zag doit être de couleur jaune et en bon état sur une longueur au minimum 10 m, et préférentiellement de 15 m (pour un meilleur repérage de l'emplacement du point d'arrêt sur la chaussée).

Pour un arrêt situé sur le périmètre d'une gare routière (aménagement spécifique hors voirie), la ligne en zig-zag n'est pas indispensable.

Le panneau de signalisation routière : Recommandation de sécurité routière

La signalisation d'un arrêt d'autobus ou d'autocar des services réguliers de transports en commun est facultative selon l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière mais des panneaux sont implantés quand la signalisation est jugée utile pour des raisons de sécurité notamment d'après le code de la route.

La Région recommande l'implantation d'un panneau A13A à 150 m avant l'arrêt de car pour les arrêts de type B, afin de pré-signaliser l'arrêt. Cette implantation est importante en cas de dangerosité de la voirie à l'approche de l'arrêt et lorsque la perception et la lisibilité du point d'arrêt ne sont pas suffisantes (vitesse élevée, virage).



Panneau A13A

Signalisations routières	TYPE A	TYPE B
Zig-zag jaune sur 10 m minimum	Obligation de sécurité routière	Obligation de sécurité routière
Panneau de signalisation routière de type A13A	Pas de recommandation	Recommandation Région

Fiche 9 – Abri-voyageurs

Recommandation Région

L'abri voyageurs est un mobilier de l'arrêt qui intervient dans la qualité d'usage d'un service de transport. Il joue plusieurs fonctions : confort pour l'attente, support d'information, aide au repérage de l'arrêt à la canne par les personnes aveugles ou malvoyantes.

L'implantation d'un abri voyageurs est recommandé selon les modalités suivantes pour qu'il contribue ou respecte l'accessibilité PMR de l'arrêt :

- Son implantation ne doit pas gêner l'ouverture du hayon élévateur de la porte centrale du car (parfois au 1^{er} tiers du car) et ne doit pas dégrader l'accessibilité PMR mais y contribuer
- Le chemin de guidage se trouvera entre l'abri voyageurs et le bord avant du quai.
- L'abri voyageurs peut être le support du panneau d'arrêt, ou sinon l'abri est positionné pour être contigu au panneau d'affichage.
- L'information voyageurs est détaillée sur la paroi de fond de l'abri-voyageur. Un éclairage de l'arrêt peut être envisagé. L'affichage situé sous l'abri-voyageurs doit être à bonne hauteur (1,30 m pour l'information centrale) et ne doit pas être positionné au-dessus du banc pour pouvoir être lu par tous y compris les personnes en fauteuil roulant.
- Le banc sous l'abri-voyageur est conseillé mais ne doit pas faire toute la largeur de l'abri, afin de laisser la place à au moins un fauteuil roulant pour s'abriter.

Abri voyageurs	TYPE A	TYPE B
Abri-voyageurs (si place suffisante sur le quai)	Recommandation Région	Pas de recommandation

L'éclairage de l'arrêt serait un aménagement pertinent recommandé par la Région pour un usage de qualité de l'offre de transport à l'arrêt (surtout pour les arrêts de type A).
