

niort agglo

Agglomération du Niortais

**REGLEMENT DE CREATION DES POINTS D'ARRET ET CHARTE
D'AMENAGEMENT ET DE MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU
DE TRANSPORTS COLLECTIFS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS**

- DIRECTION DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE -

Préambule :

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) est compétente pour l'organisation des transports collectifs à l'intérieur de son Ressort Territorial (RT) délimité par les limites administratives de la CAN, soit les 40 communes qui la composent.

A ce titre, elle réalise et gère des infrastructures et des équipements affectés aux transports collectifs et leur mise à disposition auprès des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement, de sécurité et d'accessibilité.

La réglementation actuelle impose aux collectivités de prendre les mesures particulières nécessaires pour améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau de transports collectifs.

Pour ce faire et conformément **Loi N°2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, la CAN a réalisé un schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmé (SDA-AD'AP) précisant les mesures d'aménagements et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale, urbaine et permettre l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et des réalisations. Ce schéma, a été approuvé en Conseil Communautaire du 15 décembre 2008.

Ce premier texte a été complété par la **Loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014** et l'**Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 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 pour les personnes handicapées. Ces textes instaurent le principe des Schémas Directeur d'Accessibilité - Agenda D'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP). Ces agendas sont des documents de programmation financière des travaux d'accessibilité. Ils constituent un engagement des acteurs publics, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis. La CAN a approuvé son Sd'AP lors de son Conseil d'Agglomération du 28 septembre 2015. Ce dernier a été approuvé par le Préfet par un arrêté préfectoral daté du 23 mars 2016.

En matière d'action au quotidien, ces textes se traduisent par l'acquisition de matériels de transports accessibles, par la mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau de transports collectifs de la CAN et par le développement du transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite (TPMR).

Il s'agira également pour chaque commune de la CAN, de veiller à l'existence ou d'assurer la réalisation de la chaîne d'accessibilité qui comprend le cadre bâti, la voirie, le stationnement et les aménagements d'espaces publics.

L'accessibilité du réseau de transports est un projet collectif qui ne peut être mis en œuvre que grâce au partenariat fort entre les différents acteurs :

- Les autorités organisatrices de la mobilité (la CAN et la Région);
- Les communes ;
- Les opérateurs de transport public ;
- Les associations représentant les personnes handicapées et les personnes âgées pour définir les besoins et participer au suivi ;
- Les associations d'usagers ;
- Les concepteurs et promoteurs de projets d'aménagement.

Il convient donc de définir, entre la CAN et les communes de son territoire, les modalités administratives, techniques et financières **de création et d'aménagement des points d'arrêt** du réseau de transport.

- CHAPITRE 1 -

REGLEMENT POUR LA CREATION DES POINTS D'ARRETS DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

Article 1 – Principes généraux de création d'un point d'arrêt de transport collectif

Le présent règlement a pour objet de définir les principes généraux de création des points d'arrêts du réseau de transports collectifs dont la CAN a la charge.

Concernant le transport des scolaires, où l'enjeu de sécurité est prépondérant, le présent règlement se réfèrera au guide CERTU / ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public) « Le transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt ».

Par ailleurs, les deux guides méthodologiques dont il est fait référence dans le second chapitre à savoir « Points d'arrêt de bus et de cars accessibles à tous : de la norme au confort » et « l'accessibilité de la voirie et des espaces publics » édités par le CERTU/CEREMA respectivement en mai 2018 et en février 2008, seront également des outils intéressants dans le cadre de l'aménagement des points d'arrêt.

Les recommandations proposées dans ces guides sont indicatives.

En fonction de l'avancée de l'état de l'art en ce domaine, le(s) document(s) de référence sera (ont) mis à jour par la direction des transports et de la mobilité de la CAN.

Le présent règlement définit les modalités de :

- Création d'un point d'arrêt pour les lignes de transports collectifs, notamment pour le transport scolaire ;
- Modification de lignes de transports existantes ;
- Création ou de modification d'arrêts sur des lignes de transports existantes.

Article 2 – Qui décide du point d'arrêt ?

La CAN, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, dispose de la compétence pour définir la localisation des points d'arrêts (nombre, règles d'inter-distance). Néanmoins, il n'existe aucune possibilité réglementaire lui permettant d'assurer à elle seule la sécurité de ces aires d'embarquement. Il est donc nécessaire d'associer ses partenaires décisionnels que sont les gestionnaires de voirie et les détenteurs des pouvoirs de police, du bienfondé de sa politique de sécurisation des points d'arrêts.

L'autorité organisatrice de la mobilité définit les itinéraires et la localisation des points d'arrêts avec notamment les règles de prise en charge des élèves. Ces éléments sont retranscrits dans le cahier des charges qui la lie aux exploitants.

Le gestionnaire de voirie (les communes, la CAN ou le Département) doit assurer l'entretien courant des points d'arrêts situés sur son domaine (maîtrise de la végétation aux abords de l'arrêt, gestion des déchets et balayage le cas échéant).

Le détenteur des pouvoirs de police et de la circulation routière peut être le maire d'une commune ou le Président du Département. Il règlemente l'accès ou l'usage de la voirie et les modalités de circulation ainsi que l'arrêt et le stationnement des véhicules notamment ceux affectés au transport public de voyageurs. En agglomération, le maire peut, par arrêté motivé, réserver des emplacements sur les voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs.

Les guides techniques routiers apportent des aides à la décision. Cela permet, lors d'une demande, de réaliser une analyse technique sur les conditions géographiques, environnementales, sécuritaires, routières, de vérifier les conditions de faisabilité pour créer un nouvel arrêt.

Les demandes de création ou de modification de lignes existantes et/ou de point d'arrêts peuvent émaner des élus des communes, des parents d'élèves, des exploitants ou des services de la CAN.

Article 3 – Définitions

3.1. Circuit de Transports en Commun :

3.1.1. Circuit ou ligne spécifique scolaire :

- Elle fonctionne en période scolaire uniquement,
- Elle s'organise selon le principe d'un seul aller-retour par jour d'ouverture de l'établissement scolaire parfois deux pour répondre à des besoins spécifiques d'organisation liés aux entrées et sorties anticipées de l'établissement,
- Elles sont ouvertes à tous, sous réserve de places assises disponibles pour les usagers non scolaires.

3.1.2. Ligne régulière (réseaux urbain et péri-urbain):

- Elle dessert plusieurs points d'arrêt autre que ceux des établissements scolaires,
- Elle fonctionne toute l'année (y compris le samedi et en période de vacances scolaires),
- Elle dispose d'une fréquence supérieure à un aller-retour par jour,
- Elle dispose d'une fiche horaire dédiée.

3.2. Arrêt de Transport en Commun :

Un arrêt de transport public est une zone d'attente pour les usagers et une zone d'arrêt pour les véhicules.

3.2.1. Un arrêt de transport peut être composé :

- d'un point « physique » dans le cas d'un circuit en boucle,
- de deux points « physiques » (un pour le voyage aller et un autre pour le retour),
- de plus de deux dans le cas d'un carrefour ou d'un rond point.

3.2.2. Il existe deux types d'arrêts :

- l'arrêt de ligne scolaire : utilisé uniquement à la fréquence d'un aller-retour en période scolaire pour chaque service pour desservir un ou plusieurs établissements scolaires selon le calendrier académique dont ils dépendent,
- l'arrêt de ligne régulière : usage scolaire et vocation commerciale pour tous les usagers.

Ainsi, le point d'arrêt est matérialisé par un poteau signalétique et/ou un abri voyageur avec des informations telles que les horaires et l'itinéraire et accompagné d'une signalisation au sol permettant d'identifier la zone d'arrêt.

Il peut être associé à un stationnement (covoiturage, vélo, parc relais ...).

Article 4 – Demande de création de nouveaux circuits scolaires

La mise en place d'un nouveau circuit ne peut être étudiée qu'à partir de dix élèves remplissant les conditions d'accès (ou domiciliés sur le territoire de la CAN) et ne peut être effectuée qu'après avis du Vice-Président en charge des mobilités.

S'il s'agit d'un circuit pour la desserte d'une école, la mise à disposition par la commune d'un accompagnateur pour encadrer les élèves est obligatoire.

La suppression d'un circuit scolaire pourra être étudiée dès lors que le nombre d'enfants inscrits sera strictement inférieur à cinq. Celle-ci sera réalisée en partenariat des communes et des services de l'éducation nationale. Aucune décision ne pourra être prise sans l'avis préalable de la direction transports et mobilités de la CAN et du Vice-Président en charge des mobilités.

Article 5 – Demande de modification ou de création d'arrêts de transports scolaires

Toute demande de création d'un point d'arrêt doit faire l'objet d'une demande écrite (lettre ou courriel) à la direction des transports et de la mobilité de la CAN :

- L'étude de celle-ci portera sur plusieurs critères, notamment le respect du code de la route, les règles de sécurité et l'application de la réglementation ;
- Toute demande doit être envoyée à la direction des transports et de la mobilité avant le **15 AVRIL** pour une application éventuelle à la rentrée scolaire suivante ;
- Demande en cours d'année : mise en place au plus tard à la rentrée scolaire suivante.

Article 6 – Modification / création des points d'arrêts

Les points d'arrêt sont directement liés aux cheminements piétons qui permettent leur accès.

Ainsi, avant d'implanter un nouveau point d'arrêt, les éléments suivants seront pris en compte :

- Les données techniques routières ;
- La disponibilité foncière (notamment pour un arrêt en alvéole hors chaussée accompagnée de sa zone d'attente) ;
- La proximité d'intersection et/ou sens giratoire ;
- La densité de population autour du futur point d'arrêt ;
- Les pôles générateurs de déplacements (activités, commerces, stationnement vélos et voitures) à proximité du point d'arrêt.

En règle générale, l'implantation d'un point d'arrêt visera à permettre aux piétons de traverser la voie en sécurité.

En principe, et du fait de sa compétence obligatoire, la CAN est seule habilitée pour déterminer la localisation des points d'arrêt des réseaux urbain, interurbain et scolaire dont elle a la charge. Toutefois, la demande d'implantation d'un point d'arrêt fera l'objet d'une instruction mixte par la commune, l'AOM et les exploitants, dans laquelle les aspects techniques seront examinés :

- La sécurité (vitesse, niveau de trafic, visibilité, gabarit de la voirie, traversée piétonne, ...) ;
- L'accessibilité des cheminements ;
- L'environnement du point d'arrêt ;
- La zone d'arrêt du véhicule ;
- La zone d'attente des usagers ;
- La qualité et le coût de l'aménagement proposé.

Dès lors que ces critères seront respectés et après accord de la commune, de La CAN et de l'exploitant, l'aménagement du point d'arrêt pourra être réalisé suivant les règles prévues par la charte d'aménagement détaillée dans le chapitre 2.

La création de l'arrêt devra faire l'objet d'un arrêté de la personne détentrice du pouvoir de police (code de la route R411-5) qui règlemente l'arrêt et le stationnement des véhicules affectés au transport public de voyageurs à savoir la commune pour une voirie communale et le département pour une route départementale.

Article 7 – Spécificités concernant la création d'un arrêt à vocation principalement scolaire

Pour chaque demande de création d'un **nouvel arrêt scolaire**, au-delà des aspects techniques et de sécurité, les éléments suivants seront étudiés par la direction des transports et de la mobilité de la CAN avec l'exploitant et la commune :

7.1. Critères généraux :

- distance* minimale entre le domicile et l'établissement fréquenté : la distance minimum requise en zone agglomérée est de 1 km pour les élèves de l'enseignement maternel et élémentaire et 3 km pour les élèves du secondaire ;
** le calcul de la distance prise en compte est celui entre le chemin le plus court entre le domicile (limite de propriété) et l'arrêt existant le plus proche,*
- la durée maximale conseillée pour le trajet en autocar est de 45 minutes pour l'ensemble des élèves, ce temps pouvant être porté exceptionnellement à 60 mn pour les lycéens les plus éloignés du territoire ;

7.2. Cas d'un arrêt nouveau sans modification d'itinéraire :

- le nombre d'usagers concernés doit être au minimum de 3 par circuit,
- la distance inter arrêt doit être supérieure à 1 km,
- et si les conditions techniques et de sécurité le permettent ;

7.3. Cas d'un arrêt nouveau avec modification d'horaires et d'itinéraire :

- le nombre d'usagers concernés doit être au minimum de 3 par circuit,
- la distance inter arrêt doit être supérieure à 1 km,
- le croisement avec d'autres véhicules doit être possible sur la voie empruntée,
- la répercussion sur le temps de parcours doit être limitée afin de ne pas dépasser la durée maximale du trajet conseillée de 45 minutes,
- et si les conditions techniques et de sécurité le permettent ;

7.4. En matière de sécurité, plusieurs éléments doivent être présents :

- zone d'attente adaptée sur un trottoir,
- traversée piétonne à proximité,
- cheminement piéton accessible et sécurisé,
- visibilité des piétons par les automobilistes notamment la présence ou la possibilité de mise en place d'un éclairage public et signalisation routière conforme (verticale et horizontale),
- aucune manœuvre nécessaire pour desservir l'arrêt (par exemple marche arrière),
- la desserte du nouveau point d'arrêt doit se faire intégralement sur le domaine public (impossibilité d'utiliser un espace privatif) ;

7.5. Autres critères pouvant influencer sur la création/suppression d'un point d'arrêt :

- évolution de la législation, de la réglementation et des recommandations,

- suppression automatique du point d'arrêt si le nombre d'élèves inscrit est à zéro et adaptation du circuit,
- mise à disposition par la commune d'un accompagnateur sur les circuits pour encadrer les élèves de maternelle et primaire,
- répercussion sur l'exploitation et notamment sur les horaires et les enchaînements de services du véhicule pour permettre la prise en charge de l'accompagnateur,
- évolution de l'urbanisation et typologie de la démographie à proximité de l'arrêt créé,
- données techniques routières (profils en long, en travers, tracé en plan, vitesses, distances de visibilité).

Article 8 – Cas où le déplacement ou la création d'un point d'arrêt nécessiterait un aménagement permettant de faciliter son accès par les véhicules de transports collectifs

Dans le cas où la création ou le déplacement d'un point d'arrêt répond en tout point aux critères précédemment listés dans le présent règlement et que sa desserte nécessite la réalisation d'un aménagement de voirie déporté, éloigné d'une distance supérieure à 100 m, ce dernier se fera sous maîtrise d'ouvrage communale, la communauté d'agglomération sollicitée pourra alors participer au financement de ces travaux dans le cadre d'une subvention d'équipement (charge d'exploitation au chapitre 65) ne pouvant dépasser 50% HT du coût global de l'opération (foncier, études et travaux), déduction faite des subventions reçues par ailleurs par la commune maître d'ouvrage pour l'opération.

Article 9 : Procédure en cas de modification provisoire d'itinéraire et d'implantation d'arrêt provisoire

Dans le cadre des travaux, d'intempéries, les routes peuvent être interdites à la circulation. Il est alors mis en place une déviation nécessitant une adaptation du tracé des lignes de transport. Les arrêts de transports peuvent être déplacés provisoirement. Ces modifications sont décidées lors des réunions de préparation des chantiers avec les mairies, les services concernés, le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les exploitants. L'arrêté pris devra mentionner les changements nécessaires à l'exécution du service public (tracé et arrêts provisoires le cas échéant).

Si des arrêts de transport doivent être modifiés en changeant le lieu de prise en charge et de dépose, une matérialisation par un poteau provisoire est mise en place par l'exploitant en charge du service concerné dans chaque sens de circulation. Les poteaux sont placés aux lieux précis de prise en charge. Ils comportent les informations horaires. Les arrêts modifiés font l'objet d'une information à destination des usagers et des communes.

La commune se chargera de la réalisation de la signalisation horizontale provisoire (passage piéton, arrêts de bus...) et verticale (panneaux hors poteau provisoire pour l'arrêt de bus).

Déroulé de la procédure :

- Constitution d'un dossier d'exploitation par le maître d'œuvre, envoyé à la Direction Transports et Mobilités pour avis (Commune et maître d'œuvre) ;
- Etude des déviations, des modifications sur les lignes, des arrêts provisoires (CAN et exploitant) ;
- Validation des propositions en réunion (Maître d'œuvre, Maître d'ouvrage, Commune, CAN, Délégué) ;
- Rédaction des arrêtés municipaux pour les arrêts provisoires (Commune) ;
- Mise en place des arrêts provisoires et information auprès des usagers, dans les véhicules et aux arrêts (Exploitant) ;
- Suivi dans le temps de la déviation par la direction Transports et Mobilités et l'exploitant au besoin jusqu'au retour à la normale (participation aux réunions de chantier si nécessaire).

- CHAPITRE 2 -

CHARTRE D'AMENAGEMENT ET DE MISE EN ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRETS DU RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NIORTAIS

Article 1 – Principes généraux d'aménagement d'un point d'arrêt.

La Direction Transports et Mobilités de la CAN a défini les principes généraux d'aménagement des points d'arrêts du réseau de transports collectifs en zone urbaine et péri-urbaine.

Les aménagements de sécurité et d'accessibilité réalisés se feront à l'appui des deux guides méthodologiques « Points d'arrêt de bus et de cars accessibles à tous : de la norme au confort » et « L'accessibilité de la voirie et des espaces publics » édités par le CERTU/CEREMA respectivement en mai 2018 et en février 2008.

Les recommandations proposées dans ces guides sont indicatives. Elles sont issues d'une analyse des expériences et réalisations de plusieurs villes et agglomérations et semblent être actuellement les mieux adaptées à l'objectif d'une accessibilité et d'une sécurité pour tous.

Toute évolution d'aménagement des points d'arrêts tiendra compte des évolutions statutaires et législatives.

Article 2 – Domanialité des points d'arrêts.

Deux cas sont à distinguer dès lors que l'on se trouve sur le domaine public ou sur le domaine privé (dont le domaine privé communal).

Domaine Public :

Le domaine public routier comprend les voies elles-mêmes mais également leurs dépendances et autres équipements qualifiés de nécessaires ou d'indispensables aux dites voies :

- Les ouvrages d'art ;
- Les pistes cyclables ;
- Les fossés ;
- Les accotements ;
- Les talus ;
- Les bornes et poteaux indicateurs ;
- Les bornes kilométriques ;
- Les appareils de signalisation automatique ;
- Les caniveaux ;
- Les parapets ;
- Les murs de soutènement ;
- L'éclairage public ;
- Les trottoirs.

Aussi, chaque gestionnaire de la route (CAN, communes, Département, Etat), reste responsable de la domanialité des points d'arrêts dans la mesure où ceux-ci sont généralement implantés en bordure de voie et sur les trottoirs.

Dans le cadre de l'évolution des réseaux de transports collectifs urbain et interurbain, notamment au regard du Schéma de Cohérence Territoriale et (SCoT) de sa traduction en termes de déplacements tous modes confondus dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), les gestionnaires veilleront à l'inscription d'emplacements réservés dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) si cela s'avère nécessaire.

Domaine privé

Deux cas sont à distinguer :

- Le domaine privé de la collectivité locale. Si pour des besoins ou des facilités d'implantation d'un point d'arrêt sur le domaine privé de la collectivité, que ce soit à la demande de la collectivité ou de La CAN, cette dernière proposera une convention cadre d'occupation d'espaces privés pour un service public dans laquelle seront spécifiées les conditions d'installation du point d'arrêt, ses conditions d'utilisation et de maintenance ;
- Dans les autres cas (domaine privé, exemple zone de stationnement des surfaces commerciales), l'AOM fera une demande d'implantation au propriétaire et proposera une convention d'occupation d'espaces privés pour un service public dans laquelle seront spécifiées les conditions d'installation du point d'arrêt, ses conditions d'utilisation et de maintenance. Dans certains cas, les communes devront se porter acquéreurs de ces espaces nécessaires à la création d'arrêt accessible et sécurisé.

Dans tous les cas, l'AOM n'a pas la vocation pour se porter acquéreur de la surface concernée par l'aménagement d'un point d'arrêt mais pourra se substituer dans certaines situations si cela s'avérait nécessaire pour permettre la création de ce dernier.

Article 3 – Typologie des points d'arrêt.

La typologie des points d'arrêts est le premier facteur qui conditionne la position optimale du véhicule à l'arrêt et donc de son accessibilité.

On rencontre cinq types d'arrêts avec leurs déclinaisons et variantes :

- Arrêts en ligne ;
- Arrêts en avancée de trottoir ;
- Arrêts en alvéole ou évitement (pleine ou demie) ;
- Arrêts spéciaux (sur piste bus, gare routière, pôle d'échange, ...) ;
- Arrêts provisoires.

Cas général : on privilégiera l'arrêt en ligne et/ou en avancée de trottoir. Cette configuration facilite la mise en accessibilité et en sécurité dans la mesure où le véhicule ne modifie pas sa trajectoire, mais reste en ligne droite et s'arrête simplement devant l'arrêt. Ce principe permet de faciliter l'alignement lors de l'accostage des bus ce qui permet d'assurer l'accessibilité pour les usagers. En outre, cette disposition facilite également la réinsertion des véhicules de transports collectifs dans la circulation.

Cas particuliers :

- **Arrêt sur voie départementale ou nationale en zone non agglomérée :** arrêt obligatoire hors chaussée en alvéole entière. Les dimensions préconisées dans ce cas applicables aux points d'arrêt seront pour un véhicule de transports collectifs :
 - Longueur de quai : 15m minimum sauf cas particulier (entrées charretières) ;
 - Longueur des biseaux entrée sortie : 15 à 20 mètres en entrée et environ 10 mètres en sortie ;
 - Largeur de l'alvéole : entre 2,50 et 3 mètres.
- **Arrêt de fin de ligne et/ou de régulation :** arrêt obligatoire hors chaussée en alvéole. Les dimensions préconisées sont identiques à celle du cas précédent.

- *Pôles d'échanges interligne et/ou inter-réseaux* : arrêt obligatoire hors chaussée en alvéole. Les dimensions préconisées sont identiques à celle du 1^{er} cas et doivent tenir compte du nombre maximum d'autobus et/ou d'autocars en interconnexion simultanée.
- *Arrêts provisoires* : ils constituent une difficulté spécifique de l'accessibilité. Ils sont en général implantés lors de travaux ou lors d'évènements exceptionnels (foire exposition, concert, manifestations culturelles et sportives, ...). On privilégiera, en fonction des contraintes de sites, la sécurité des piétons et le cheminement préférentiel qu'auront à emprunter les voyageurs en quittant le point d'arrêt provisoire avec les matériels et la signalétique horizontale et verticale applicables en phase chantier et/ou travaux. Après validation par la commune et avis de la CAN, ces aménagements et les autorisations seront à la charge du pétitionnaire. Ces arrêts étant provisoires, une information sera faite auprès des voyageurs afin de les informer de la « non accessibilité » de l'arrêt, de l'arrêt accessible le plus proche et de la durée des travaux.

Article 4 – Accessibilité des cheminements vers les points d'arrêt.

Afin d'assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacement, une attention particulière devra être portée sur les cheminements vers les points d'arrêts. Ils devront être accessibles, aisés et confortables pour tous.

Parmi les exigences essentielles se trouvent :

- Le maintien ou le rétablissement du cheminement piéton permettant l'accès au point d'arrêt, conformément aux réglementations et normes actuelles de la voirie ;
- Sur l'espace du point d'arrêt, l'accès à l'abri voyageur en fauteuil roulant et la continuité du cheminement sera possible par un dégagement d'une largeur utile minimum de 1,40 m à l'avant ou l'arrière de l'abri voyageur. Si besoin, cet espace pourra être réduit à 0,90m conformément à la réglementation en vigueur ;
- La limitation des obstacles qui entravent le chemin naturel ou du moins leur regroupement astucieux (protéger les obstacles ne pouvant pas être détectés à la canne par les personnes aveugles ou malvoyantes est tout aussi important) ;
- Les traversées piétonnes devront être implantées conformément aux réglementations en matière d'accessibilité en vigueur, à une distance comprise entre 5 et 10 m du zigzag bus afin de dégager la visibilité ;
- Les revêtements de sol devront faciliter le roulement des fauteuils des personnes à mobilité réduite (non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, trous et fentes dans le sol inférieurs à 2 cm) ;
- Les dévers (pente transversale) devront être les plus faibles possibles (2% maximum en cheminement courant, 1% si possible) ;
- La pente en long devra être la plus faible possible (5% maximum).

Ainsi, chaque partie veillera en ce qui la concerne, à assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacement en tenant compte des contraintes de site, ceci lors d'aménagement ou de requalification de points d'arrêt.

Article 5 – Déplacement d'un point d'arrêt.

Tout déplacement d'un point d'arrêt accessible, dans le cadre de travaux d'aménagement ou pour tout autre motif, devra obtenir l'accord préalable de la CAN. L'ensemble des travaux nécessaires au transfert du point d'arrêt accessible pourra être, selon les cas, à la charge du demandeur (y compris la remise en état initial du site actuel).

Dans le cadre de travaux d'aménagement ou pour tout autre motif, tout déplacement d'un point d'arrêt non conforme en matière d'accessibilité devra obtenir l'accord préalable de la CAN. L'ensemble des travaux nécessaires au transfert du point d'arrêt sera à la charge de la CAN. Si le demandeur est une commune, la mise

en accessibilité du nouveau point d'arrêt sera prise en compte conformément à l'article 9 du présent règlement.

En fonction de l'évolution des réseaux de transports collectifs que gèrent la CAN, s'il s'avère que celle-ci doit déplacer un point d'arrêt, elle devra également obtenir l'accord de la commune concernée. L'ensemble des travaux nécessaires au transfert du point d'arrêt seront à la charge de la CAN (y compris la remise en état initial du site actuel).

Pour chacun de ces trois cas, le nouvel aménagement devra tenir compte des articles du présent règlement pour les travaux à réaliser. Par ailleurs, pour chaque déplacement ou suppression, un arrêté de la personne détentrice du pouvoir de police devra être pris.

L'information sur le déplacement d'un point d'arrêt sera réalisée par la commune auprès des habitants et par l'exploitant et la CAN auprès des usagers, avec les canaux d'information régulièrement utilisés.

Article 6 – Installation d'un abri voyageurs à un point d'arrêt.

La mise en place d'abris voyageurs sur les points d'arrêts apporte une meilleure qualité de service, plus de confort et plus de sécurité aux usagers des transports collectifs.

Toutes les communes du ressort territorial, desservies par les lignes du réseau de transports collectifs de la CAN peuvent prétendre à un ou plusieurs abri(s)-voyageurs dans la limite des crédits consentis chaque année par la collectivité, avec comme minima, au moins un point d'arrêt équipé par commune dans le respect des articles du présent règlement.

Le choix de mettre en place un poteau d'arrêt ou un abri voyageur dépend avant tout de la fréquentation à la montée.

L'installation d'un abri voyageur est la charge de la CAN, dès lors qu'elle dispose de toutes les autorisations nécessaires de la commune (DT/DICT puis convention d'occupation domaniale et/ou permission de voirie). Dans le cas d'un abri voyageur publicitaire, l'installation est la charge du titulaire du contrat de publicité, dès lors qu'il dispose de toutes les autorisations nécessaires de la commune et de la CAN.

Le choix du type d'abri voyageurs à installer se fait d'un commun accord entre la commune et la CAN en tenant compte des contraintes d'intégration dans le site, de maintenance, d'entretien et en fonction des limites de crédits consentis. Si pour des raisons d'esthétique urbaine la commune décide d'installer un abri voyageur d'un modèle spécifique, elle prend à sa charge le supplément au regard du modèle retenu dans le marché en vigueur à la date de la demande.

Dans le cas d'un abri voyageur publicitaire, le choix du type à installer se fait au regard des propositions faites par le titulaire du contrat de publicité dans son offre et des contraintes évoquées précédemment.

La prise en charge financière de l'aménagement du point d'arrêt doit répondre aux conditions de l'article 9 du présent règlement.

Article 7 – Aménagement d'un point d'arrêt - Organisation de la Maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre.

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) est compétente pour l'organisation des transports collectifs à l'intérieur de son ressort territorial (RT) délimité par les limites administratives de la CAN.

A ce titre, elle réalise et gère des infrastructures et des équipements affectés aux transports collectifs et leur mise à disposition auprès des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement, de sécurité et d'accessibilité.

Ainsi, la CAN est maître d'ouvrage pour tout aménagement de points d'arrêts compris dans le RT.

Trois cas sont à distinguer :

- **1^{er} cas – Mise aux normes d'un point d'arrêt existant à la demande de la CAN.**

Dans le cadre de son programme de mise en accessibilité et en sécurité des points d'arrêts, la CAN souhaite réaliser des travaux. Après concertation avec la commune et les exploitants, elle réalise les études techniques et les travaux. La mise en accessibilité du point d'arrêt est à sa charge.

- **2^{ème} cas – Mise aux normes d'un point d'arrêt existant dans le cas d'une requalification d'espace public programmée par la commune.**

La commune procède à la requalification de voiries ou restructure un site urbanisé. Si un point d'arrêt est déjà implanté dans l'emprise du projet, la commune procède à sa mise en accessibilité (ou requalification du point d'arrêt si ce dernier est déjà accessible) en accord avec la direction transport et mobilité de la CAN, les exploitants concernés et selon les règles d'aménagements contenus dans le présent règlement.

Les études techniques sont réalisées par le prestataire retenu par la commune (ou par la commune elle-même si la maîtrise d'œuvre est réalisée en interne) en collaboration avec la direction des transports et de la mobilité qui participent à la validation des différentes phases du projet. Sur demande de la commune, la direction transport et mobilité de la CAN pourra assurer la réalisation des études techniques concernant l'aménagement des points d'arrêts et sera également associée lors de la phase des travaux jusqu'à la réception des ouvrages.

Elle proposera à la commune une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage pour les études et/ou les travaux dans laquelle sera définie la quote-part financière respective de chaque partie. Dans ce cas, la commune assure la maîtrise d'ouvrage globale du projet.

- **3^{ème} cas – Intégration d'un nouveau point d'arrêt dans le cadre d'un aménagement d'espace public ou privé de la commune.**

La commune réalise un aménagement nouveau sur l'espace public ou privé de celle-ci. L'emprise concernée par l'aménagement ne dispose pas de point d'arrêt. La CAN souhaite y créer un ou plusieurs nouveau(x) point(s) d'arrêt(s) afin d'améliorer la desserte de cette zone en transports collectifs.

Dans le cadre de son projet global, la commune associe la direction transport et mobilité à la conception de son projet (choix de l'emplacement, caractéristiques techniques) qui après concertation avec les exploitants décide de l'emplacement retenu.

Comme pour le cas précédent, les études techniques sont réalisées par le prestataire retenu par la commune (ou par la commune elle-même si la maîtrise d'œuvre est interne) en collaboration avec la direction transport et mobilité de la CAN qui participe à la validation des différentes phases du projet. Sur demande de la commune, elle pourra assurer la réalisation des études techniques concernant l'aménagement des points d'arrêts en interne ou en externe et sera associée lors de la phase travaux jusqu'à la réception des ouvrages.

Elle proposera à la commune une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage pour les études et/ou les travaux dans laquelle est définie la quote-part financière respective de chaque partie. Dans ce cas la commune assure la maîtrise d'ouvrage globale du projet.

Par ailleurs, la commune est seule responsable de la mise en accessibilité jusqu'au point d'arrêt (cheminement piéton), dans le but d'éviter toute rupture de la chaîne d'accessibilité.

Article 8 – Règles de financement pour l'aménagement d'un point d'arrêt accessible.

Compte tenu de la domanialité au niveau des points d'arrêt et des compétences partagées entre la Communauté d'Agglomération du Niortais et les communes, il convient de définir les modalités de financement pour l'aménagement de points d'arrêts accessibles.

En tant qu'AOM, la charge des infrastructures et équipements affectée exclusivement aux transports collectifs incombe à la CAN dans la limite des textes réglementant l'affectation du versement mobilité.

Liste des travaux pris en charge par la CAN pour l'aménagement d'un point d'arrêt :

- Travaux de préparation à la mise en accessibilité du quai : terrassement, fondation, reprise des revêtements de chaussée (en rive des bordures) et de trottoir (sur l'emprise du quai y compris rampes d'accès) ;
- Renforcement de la chaussée pour éviter l'orniérage au droit du point d'arrêt ;
- Travaux sur le réseau pluvial le cas échéant ;
- Acquisition et pose de bordures (de type guide bus arrêts réguliers urbains et péri-urbains) ;
- Signalisation horizontale spécifique (marquage et pré-marquage zigzag, une résine sur 0,50 m permettant de matérialiser la bordure de quai et la zone de danger, délimitation de l'alvéole et de la voie de circulation par une bande discontinue) ;
- Acquisition et pose de poteau d'arrêt et/ou abri voyageur (avec assise) ainsi que tout le mobilier nécessaire au service (cadre horaire, nom de l'abri, ...) ;
- Pose des équipements facilitant l'utilisation des services de transports collectifs par les aveugles et les malvoyants ;
- Dans certains cas, fourniture et pose de fourreaux pour l'éclairage de l'abri voyageur et/ou pour la mise en place d'une borne d'information voyageur ;
- Dans certain cas, réalisation de travaux de voirie et de signalisation complémentaires pour remise à l'état initial des conditions de circulation des différents usagers ;

Liste des travaux non pris en charge par la CAN pour l'aménagement d'un point d'arrêt :

- La mise en accessibilité des cheminements entre le point d'arrêt aménagé et la traversée piétonne la plus proche ou entre le point d'arrêt et un ERP ou un lieu d'habitation ;
- Traversées piétonnes (abaissement de bordure, bandes podotactiles, signalisation horizontale et verticale) ;
- La pose et la fourniture de signalisation de police verticale (limitation de vitesse, danger, rétrécissement de chaussée sauf si arrêt en avancée, pré-signalisation concernant un arrêt de bus ou une traversée piétonne, ...) ;
- Toute signalisation horizontale autre que celle mentionnée dans la liste des travaux pris en charge ;
- La pose et la fourniture du mobilier urbain autre que celui lié au transport (barrière, potelet, panneau d'information publicitaire, ...) ;
- La fourniture et la plantation de végétaux.

Dans le cas où la CAN est maître d'ouvrage, l'ensemble des travaux concernant la mise en accessibilité du point d'arrêt est à sa charge à l'exception des travaux non pris en charge listés précédemment.

Dans le cas où la CAN passe avec la commune une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage pour les études et les travaux concernant la réalisation d'un ou de plusieurs points d'arrêt accessibles, un article précise la quote-part financière respective de chaque partie. Cette convention fera l'objet d'une délibération en Conseil d'agglomération et en Conseil municipal.

Article 9 – Entretien courant du point d'arrêts.

Les services de la CAN assurent l'entretien et la maintenance du poteau et/ou de l'abri présent sur le point d'arrêt ainsi que la signalisation horizontale propre aux arrêts de bus.

Le gestionnaire de voirie (les communes, la CAN ou le Département) assure l'entretien courant des points d'arrêts situés sur son domaine (maîtrise de la végétation, gestion des déchets et balayage le cas échéant).

Article 10 – Stationnement illicite de véhicules sur un point d’arrêt.

Le stationnement illicite de véhicules sur point d’arrêt met en échec toute démarche de mise en accessibilité et en sécurité du réseau de transports collectifs.

Aussi, chaque partie concernée (la commune, la CAN et les exploitants) luttera efficacement contre le stationnement illicite suivant les règlements et les moyens suivants :

- Par la verbalisation et la demande d’enlèvement des véhicules gênants en application du Code de la Route, par les forces de police, nationale, municipale et des agents de l’entreprise exploitant le réseau sous réserve d’être assermentés ;
- Par la prévention avec la mise en œuvre d’aménagements physiques qui contribuent à la lisibilité des points d’arrêt et la mise en place de la signalisation verticale réglementaire si nécessaire par les communes ;
- Par le rappel auprès des habitants des règles s’appliquant au droit des points d’arrêts concernant le stationnement.

Article 11 – Impossibilité de mise en accessibilité d’un point d’arrêt - Service spécialisé (Transport de substitution).

La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs ne peut pas prétendre répondre à tous les handicaps pour des raisons évidentes de coût et de contrainte de site. Tous les points d’arrêts ne seront donc pas rendus accessibles. On parlera alors d’impossibilité technique avérée (ITA). Ainsi, certains ne trouveront leur solution que grâce à un service spécialisé ou par la mise en accessibilité d’un arrêt en amont ou en aval de celui en ITA. En parallèle, la CAN via son exploitant assure un service destiné au transport des personnes à mobilité réduite sur l’ensemble du territoire de la Communauté d’Agglomération en complémentarité de la mise en accessibilité des lignes urbaines et péri-urbaines.

Article 12 – Information et communication.

Pour faciliter un accès à l’offre de mobilité à tous, des actions sont menées pour que le voyageur trouve, tout au long de son parcours, les informations qui lui sont nécessaires, quelles que soient ses capacités ou incapacités.

Reconnaissance des lignes accessibles : Les poteaux et les abris voyageurs sont les premiers supports d’information. La CAN, dès lors que les points d’arrêts seront rendus accessibles, prendra les mesures nécessaires pour rendre l’information accessible et compréhensible aux voyageurs quelques soient ses capacités ou incapacités.

Signalétique spécifique : le symbole international d’accessibilité, pictogramme normalisé destiné à identifier l’accessibilité sera apposé sur les points d’arrêts accessibles.

Documents d’information : De même, pour les autres supports d’information (documents papiers, fiches horaires, supports internet, ...) sur l’accessibilité du réseau de transports collectifs, la CAN, les exploitants et les communes utiliseront les moyens adéquats pour présenter le fonctionnement des services de transports collectifs et pour signaler où le réseau est accessible.

Le voyageur devra trouver l’information spécifique aux besoins liés à ses incapacités, dans les mêmes lieux où l’information générale est disponible pour tous les voyageurs.

L’ensemble de ces propositions feront l’objet d’échanges lors des réunions périodiques des Commissions Communales et Intercommunale pour l’accessibilité (et/ou lors des sous-commissions concernées).

Les moyens de communication vers les usagers, mis en place par l’exploitant du réseau de transports, sont toujours soumis à l’avis de la direction transports et de la mobilité de la CAN.

Approuvé par le Conseil d’Agglomération du 29 septembre 2025