

RÉFÉRENTIEL D'AMÉNAGEMENT DES POINTS D'ARRÊT ROUTIERS DE LA RÉGION GRAND EST

ACCESSIBILITÉ



QUALITÉ

**Cahier de recommandations
pour la mise en accessibilité et en qualité
des points d'arrêt routiers TER et interurbains**

Table des matières

1. PREAMBULE.....	2
1.1 Objectifs du référentiel	2
1.2 Le contexte réglementaire.....	3
1.3 Définitions du point d'arrêt routier.....	4
1.4 Le rôle des différents acteurs	5
1.5 La démarche : de l'émergence aux travaux.....	6
2. LE CADRE D'INTERVENTION « GRAND EST »	7
2.1 DIRIGE : le dispositif d'intervention régional.....	7
2.2 Le niveau de service aux points d'arrêt routiers.....	8
3. L'AMENAGEMENT DES POINTS D'ARRET ROUTIERS	9
3.1 Le point d'arrêt et son environnement	11
3.2 L'aménagement du quai.....	15
3.3 L'information aux voyageurs.....	22
3.4 Le confort d'attente	26
3.5 Synthèse – Schémas types d'aménagement.....	28
3.6 Le cas des points d'arrêt scolaires	31
3.7 L'impossibilité technique avérée.....	32
4. ANNEXES.....	33
4.1 Le guide CEREMA	33
4.2 Le règlement du dispositif DIRIGE	34
4.3 Grille d'analyse.....	40
5. GLOSSAIRE.....	42

1. PRÉAMBULE

1.1 OBJECTIFS DU REFERENTIEL

L'élaboration du référentiel commun d'aménagement des points d'arrêt routiers (PAR), **co-construit et évolutif**, doit permettre d'homogénéiser les pratiques à l'échelle du Grand Est. Il englobe les volets mise en accessibilité et niveau de service offert aux usagers au niveau des points d'arrêt routiers.

Ce document a été élaboré en cohérence avec les préconisations du guide CEREMA « *Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort* », paru en juin 2018 et à la rédaction duquel la Région Grand Est a participé ; en concertation et avec la collaboration d'un groupe de travail restreint composé des référents accessibilité des pôles transports des Maisons de la Région et de techniciens de la Direction des Transports et de la Mobilité (DTM) de la Région Grand Est (Cf annexe 1).

Applicable pour tout aménagement d'un point d'arrêt existant ou pour toute création d'un nouvel arrêt, il s'impose strictement aux maîtres d'ouvrage dès lors que la Région réalise ou cofinance des aménagements.

Le référentiel décrit les exigences techniques de la Région Grand Est en matière de mise en accessibilité et en qualité de ses points d'arrêt routiers ; formalise les modalités de financement régional (dispositif DIRIGE) et pose le principe de hiérarchisation du Schéma de Services aux PAR, définissant le niveau de services proposés aux points d'arrêt routiers et gares routières du Grand Est.

Ce document s'adresse :

- aux techniciens de la Direction des Transports et de la Mobilité et des pôles transports des Maisons de la Région et qui sont en relation directe avec les collectivités concernées par l'aménagement des PAR ;
- aux élus et services techniques des collectivités (Communes, EPCI) concernées par des PAR desservis par le service régional et en charge de par leurs compétences de leur aménagement et de leur équipement ;
- aux bureaux d'études et entreprises de travaux publics en charge de la réalisation de plans, études et/ou travaux pour le compte de différents maîtres d'ouvrage (MOA).

1.2 LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le référentiel d'aménagement s'inscrit dans le contexte législatif suivant :

- **Loi Handicap (pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) du 11 février 2005 :**
 - elle impose la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) définissant la programmation de la mise en accessibilité des services de transport des réseaux interurbains ;
 - elle prévoit une mise en accessibilité des réseaux de transport au 1^{er} février 2015.

- **Ordonnance du 26 septembre 2014 :**
 - les AOT doivent formaliser une programmation des réalisations dans un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (Sd'AP), pour une mise en accessibilité des réseaux de transport sous 6 ans, soit en 2021 ;
 - **la Région est, de droit, le chef de file de l'élaboration des Sd'AP** pour les réseaux de transports publics dont elle assure l'organisation.

- **Loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des Régions :** elle acte la fusion des régions. Depuis le 1^{er} janvier 2016, les Régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne forment la **Région Grand Est**.

- **Loi NOTRe du 7 août 2015** portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République : depuis le 1^{er} janvier 2017, **la gestion complète des transports interurbains est transférée des Départements aux Régions, y compris les obligations et engagements pris au titre de l'accessibilité PMR et des Sd'AP.**

Le réseau de transport collectif régional s'est donc considérablement étendu et le nombre de points d'arrêt routiers est estimé au 01/01/2017 à environ 21 000 :

- 880 pour le réseau TER routier ;
- environ 20 000 pour les réseaux interurbains des 10 départements.

Favorisant le déploiement d'une méthodologie homogène sur l'ensemble de son territoire d'intervention, les objectifs pour la Région sont doubles :

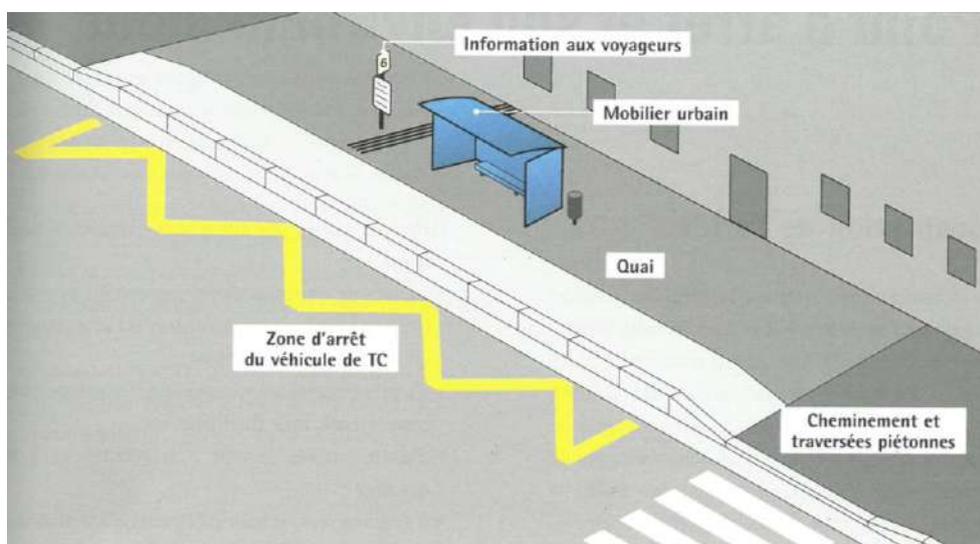
- permettre la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, conformément au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 qui impose leur mise en accessibilité d'ici 2021 ;
- définir une hiérarchisation des points d'arrêt, à laquelle sont associés des niveaux de qualité de services offerts à l'usager.

1.3 DÉFINITIONS DU POINT D'ARRÊT ROUTIER

Le CEREMA définit le point d'arrêt comme « l'espace physique et les équipements nécessaires au voyageur pour monter ou descendre d'un véhicule de transport collectif et emprunter une ligne de transport dans une direction donnée ».

Il se compose des éléments suivants :

- le cheminement et les traversées piétonnes ;
- la zone d'arrêt du véhicule ;
- le quai ;
- l'information aux voyageurs (poteau, plans divers, horaires, ...) ;
- le mobilier urbain (assises, abri-voyageurs, poubelle, ...).



Source : CEREMA

Par conséquent, l'arrêt est donc le regroupement formé par les points d'arrêts desservant un même lieu, possédant le même nom et comprenant généralement les deux sens de circulation.

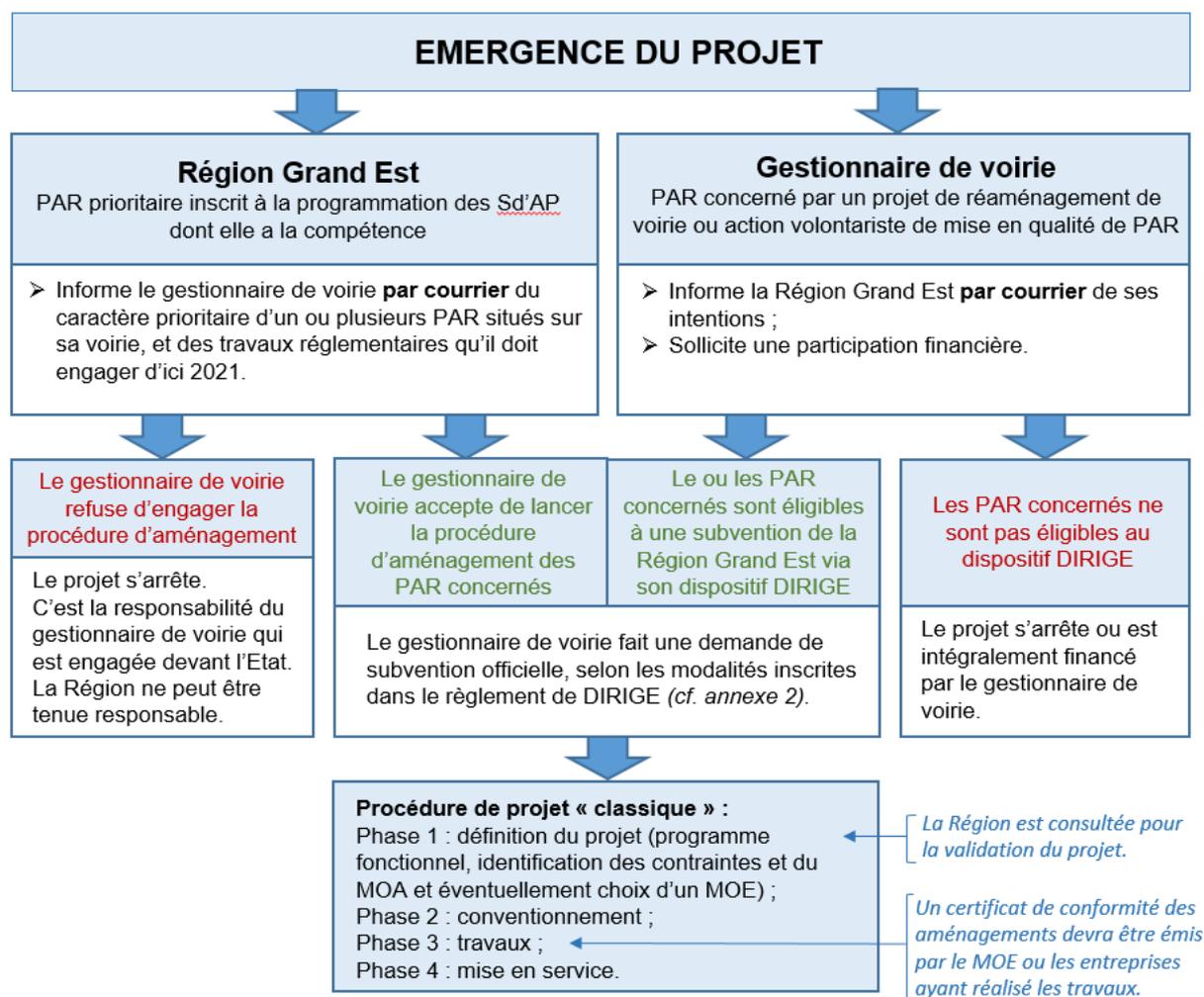
1.4 LE RÔLE DES DIFFÉRENTS ACTEURS

La Région est chef de file de l'élaboration des Sd'AP pour les réseaux de transports publics dont elle assure l'organisation. Cela signifie qu'elle est l'autorité en charge d'assurer la coordination entre les différents acteurs de l'accessibilité d'un réseau de transport afin d'éviter l'écueil d'une mise en accessibilité fragmentée et juxtaposée.

L'aménagement d'un point d'arrêt routier nécessite la coordination des différents acteurs dans leurs domaines de compétence :

Éléments composant un point d'arrêt	Autorité compétente	Rôle
Support d'affichage des horaires	Autorité organisatrice des transports	Elle exerce la maîtrise d'ouvrage pour l'implantation des poteaux d'arrêt ou autres supports
Quai	Les textes ne précisent pas à quelle autorité il revient d'aménager les quais	La concertation entre AOT et gestionnaire de voirie est recommandée pour définir la répartition des rôles
Zone d'arrêt du véhicule	Détenteur du pouvoir de police de circulation et stationnement	Il réserve des emplacements pour faciliter le stationnement des transports publics de voyageurs
Mobilier urbain	Autorité compétente pour les abris de voyageurs et le mobilier urbain	Elle exerce la maîtrise d'ouvrage pour l'implantation et l'entretien du mobilier urbain
Cheminement d'accès, traversées piétonnes au droit du point d'arrêt	Gestionnaire de voirie	Il réalise les travaux sur la voirie et délivre les permissions de voirie
Eclairage public	Autorité compétente pour l'éclairage public et autres gestionnaires de réseau (énergie, eau)	Elle exerce la maîtrise d'ouvrage pour l'installation et l'entretien de l'éclairage publics et autres réseaux

1.5 LA DÉMARCHE : DE L'EMERGENCE AUX TRAVAUX



Dès le démarrage du projet, les techniciens de la Région Grand Est échangeront avec les gestionnaires de voirie.

Pour les PAR du transport interurbain, ce sont les pôles transport des Maisons de la Région qui interviendront.

Pour les autres PAR (TER, Métrolor ou TransChampagneArdenne), ce sont les services de la Direction des Transports et de la Mobilité (DTM) de la Région Grand Est qui suivront les projets, avec un soutien opérationnel des pôles transports en phase travaux.

Le service Projets et Equipements (SPE) de la DTM pourra également apporter un soutien méthodologique et juridique, ainsi qu'un appui technique en lien avec les principes d'aménagement de ce guide.

Contact SPE/DTM : Marie Boulanger – 03 88 15 67 22 – marie.boulanger@grandest.fr

2. LE CADRE D'INTERVENTION « GRAND EST »

2.1 DIRIGE : LE DISPOSITIF D'INTERVENTION REGIONAL

Le dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est (DIRIGE) est un dispositif financier et méthodologique volontariste de la Région Grand Est visant à encourager la réalisation de projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant de sa compétence. Il doit permettre d'améliorer l'intermodalité en accompagnant les acteurs locaux, dans le but de favoriser le rabattement vers les points d'arrêt ferroviaires et routiers.

Concernant les points d'arrêt routiers :

- **les PAR prioritaires inscrits aux Sd'AP** (TER et transport interurbain) du territoire de la Région Grand Est et ceux desservis par des services conventionnés situés en dehors de son ressort territorial sont éligibles aux subventions régionales ;
- **les études et travaux d'aménagement** concernant la mise en accessibilité et la mise en qualité des PAR sont éligibles ;
- **le montant de la subvention régionale par point d'arrêt physique est plafonné à 7 500€ HT** (soit 15 000€ HT pour les deux sens), sur la base d'une participation à hauteur de 50% au reste à charge de la collectivité territoriale bénéficiaire de la subvention, déduction faite d'autres participations ;
- les communes et EPCI classés « Pacte de ruralité » peuvent bénéficier d'un **bonus « ruralité »** rehaussant le taux de participation régional à 60%.

Le règlement complet du dispositif DIRIGE est annexé à ce document (Cf. annexe 2) et disponible sur le site internet de la Région Grand Est : <https://www.grandest.fr/competences/transport-deplacement/>

2.2 LE NIVEAU DE SERVICE AUX POINTS D'ARRÊT ROUTIERS

Au-delà de la mise en accessibilité réglementaire, la Région Grand Est souhaite également mettre en qualité le service offert à l'ensemble des usagers des transports.

A l'instar de ce qui a été fait pour les points d'arrêt ferroviaires du Grand Est en collaboration avec SNCF – Gares et Connexions, la Région Grand Est souhaite élaborer un Schéma de services aux PAR.

Ce schéma de services aux PAR s'appuie sur une hiérarchisation des PAR permettant de décliner pour chaque catégorie d'arrêt, le niveau de service attendu. La hiérarchisation des PAR proposée est la suivante :

Niveau	Hiérarchisation	Description
1	Gare routière	<i>Installation dont l'objet est de faciliter l'usage des services de transport public routier de voyageurs, constituée principalement de plusieurs arrêts hors voirie et d'un abri couvert (définition CEREMA)</i>
2	Lignes structurantes et pôles d'échanges	<ul style="list-style-type: none">• Points d'arrêt des lignes structurantes (desserte radiale d'agglomération, fréquentation et niveau de service élevés) ;• Point d'arrêt desservi par plusieurs lignes de transports collectifs (d'un même réseau ou de réseaux différents) offrant un niveau de service élevé. Sont également concernés les points d'arrêt en correspondance avec le réseau ferroviaire au niveau d'une gare.
3	Point d'arrêt standard	Tous les autres points d'arrêt non scolaires, ou mixtes.
4	Point d'arrêt scolaire	Points d'arrêt uniquement desservis par un service scolaire.

Le code couleur utilisé dans ce tableau est repris dans le chapitre 3 qui traite des principes techniques d'aménagement des PAR, considérant que certaines prescriptions techniques dépendent du niveau de hiérarchie retenu pour le PAR.

3. L'AMÉNAGEMENT DES POINTS D'ARRÊT ROUTIERS

Les principes techniques définis par ce référentiel d'aménagement sont classés en 4 familles, selon les éléments qui composent le PAR, à savoir :

- l'environnement du PAR ;
- l'aménagement du quai ;
- l'information aux voyageurs ;
- le confort d'attente.

Dans l'objectif de définir le niveau d'exigence en matière d'aménagement des PAR, la grille ci-dessous et l'analyse plus approfondie qui suit, permettent de décomposer les aménagements à réaliser en sous-opérations élémentaires :

- **réglementaires**, imposés par la loi ;
- **exigés (x)** par la Région Grand Est, qui participent à la sécurisation de l'arrêt et conditionnent l'obtention d'une subvention régionale. Ces aménagements permettent de considérer qu'un arrêt est aménagé de manière accessible et sécurisée, ils ne sont pas négociables ;
- **optionnels (o)** pour la Région Grand Est, recommandés, ils permettent d'améliorer les conditions et la qualité d'usage de l'arrêt. Ils sont éligibles à la subvention régionale sous conditions.

Les exigences et recommandations de la Région Grand Est sont variables selon la hiérarchie retenue pour le PAR considéré.

		Aménagements réglementaires	Aménagements exigés (x) ou optionnels (o) pour la RGE				
			Référentiel d'aménagement des PAR	Schéma de services			
				1	2	3	4
Environnement du PAR	Chemins piétons	✓	(au-delà des dimensions réglementaires)	o	o	o	-
	Traversées piétonnes	✓	✓	x	x	x	x
	Places de parking PMR ou dépose-minute PMR		✓	x	-	-	o
	Supports pour stationnement vélo		✓	x	o	o	o
	Panneau type C6 quand arrêt hors agglomération		✓	x	x	x	x
	Matérialisation de l'arrêt de car sur la chaussée (zigzag jaune)		✓	x	x	x	x
	Chaussée renforcée pour éviter l'orniérage au niveau de l'arrêt		✓	o	o	o	o
	Interdiction de stationner (panneau ou ligne anti-stationnement)		✓	o	o	o	o

Aménagement du quai	Géométrie du quai : - Type de quai (en/hors agglomération) - Ilot / ligne blanche anti dépassement		✓	X -	X O	X O	- -
	Pente et dévers du quai	✓		-	-	-	-
	Hauteur du quai adapté (17 à 20 cm)	✓	✓	X	X	X	-
	Accostage du véhicule au plus près du quai (bordures « guide-roues »)	✓	✓	X	X	X	-
	Longueur du quai adaptée		✓	X	X	X	-
	Largeur du quai accessible	✓	✓	X	X	X	-
	Revêtement du quai praticable	✓	✓	X	X	X	-
	Repérage de la zone d'attente		✓	O	O	O	-
	Repérage de la porte avant		✓	X	X	X	-
	Repérage de la zone de sécurité		✓	O	O	O	-
Information aux voyageurs	Nom de l'arrêt, identification de la ligne et de la direction	✓	✓	X	X	X	O
	Poteau d'information		✓	X	X	X	O
	Fiche horaire lisible et compréhensible	✓	✓	X	X	X	-
	Informations sonores		✓	O	O	O	-
	Plan de la ligne lisible et compréhensible		✓	X	X	X	-
	Plan du réseau		✓	X	X	X	-
	Plan du quartier lisible et compréhensible		✓	X	O	O	-
	Affichage dynamique en temps réel		✓	X	O	O	-
Confort d'attente	Mobilier de repos		✓	X	X	O	O
	Abri-voyageurs		✓	X	X	O	O
	Eclairage		✓	X	X	X	O
	Distributeur automatique de titres		✓	X	O	-	-
	Poubelle		✓	X	X	X	O

3.1 LE POINT D'ARRÊT ET SON ENVIRONNEMENT

3.1.1 CHEMINEMENTS PIÉTONS

Obligations réglementaires	<u>Décret du 21 décembre 2016 arrêté du 15 janvier 2007 :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Largeur : 1,40 m libre d'obstacles ; ▪ Pente : 5% maximum ; ▪ Dévers : 2 % maximum ; ▪ Ressaut : entre 2 cm (bord arrondi) et 4 cm (chanfrein) ; ▪ Sol : non meuble, non glissant, sans obstacle ; ▪ Eclairage : de manière à repérer les cheminements et obstacles. 			
Recommandations	Cheminements piétons conformes à la norme ($\geq 1,40$ m) à minima. Idéalement entre 1,80 et 2,50 m lorsque l'emprise le permet, notamment pour les PAR de niveau 1 et 2. Il convient d'assurer la continuité du cheminement piéton avec les cheminements existants (depuis/vers les points d'intérêt).			
Objectifs recherchés	Confort de cheminement, permettre à des UFR de se croiser...			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	o	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	1.2.1	60-62		

3.1.2 TRAVERSEES PIETONNES

Obligations réglementaires	<i>Il n'existe pas d'obligation légale de matérialisation des traversées piétonnes, néanmoins, dès lors qu'une traversée existe ou est aménagée elle doit respecter les normes suivantes :</i> <u>Arrêté du 15 janvier 2007 :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bateau de passage piéton avec partie abaissée de 1,20 m de largeur minimum ; ▪ Passage horizontal de 0,80 m ; ▪ BEV (NF P 98-351) ; ▪ Pente et ressaut : Cf. 4.1.1. Cheminements piétons. 			
Recommandations	Matérialisation de traversées piétonnes à l'arrière du véhicule et permettant la meilleure visibilité possible, entre 5 et 10 m du PAR. Il est recommandé de coupler l'aménagement de la traversée piétonne avec un dispositif de modération de la vitesse (limitation à 70 km/h. sur les routes départementales limitées à 90 km/h, ...).			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécuriser la traversée de la chaussée pour tous les usagers ; ▪ Limiter la vitesse d'approche. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	x

Référence guide CEREMA	Chapitre	Pages
	1.2.2	63-64



Obligations réglementaires relatives au passage piéton

3.1.3 PLACES DE PARKING PMR OU DEPOSE MINUTE PMR

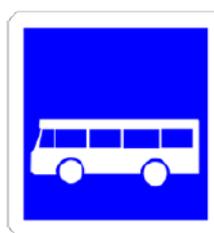
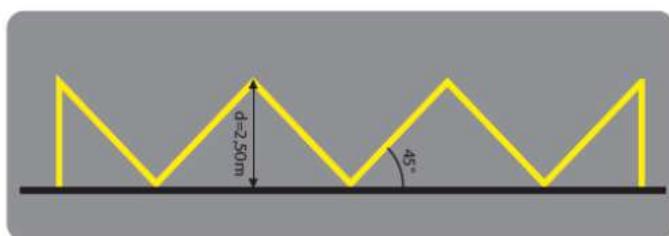
Obligations réglementaires	<i>Décret n°94-86 modifié par l'arrêté du 1^{er} août 2006 :</i> 2% du nombre total de places prévues pour le public PMR. Soit 1 place PMR pour 50 places de stationnement.			
Recommandations	1 place PMR (à minima) pour les gares routières (PAR de niveau 1) en l'absence totale de stationnement à moins de 100 m. Prévoir que le cheminement entre la place et le PAR soit accessible. Pour les PAR isolés, prévoir du stationnement permettant une dépose/reprise des enfants dans des conditions de sécurité optimales.			
Objectifs recherchés	Permettre le rabattement en gare routière ; Bien identifier la place réservée.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	-	-	o
Référence guide CEREMA	Chapitre	Pages		
	1.2.3	65-66		

3.1.4 SUPPORT DE STATIONNEMENT VELO

Obligations réglementaires	Aucune.			
Recommandations	Arceaux à vélos en libre-service si absence de stationnement vélo dans un rayon de 100 m autour du PAR. A juger en fonction de l'accessibilité du PAR à vélo et du contexte local.			
Objectifs recherchés	Favoriser l'intermodalité et le rabattement en mode actif sur les PAR.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	o	o	o
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	1.2.3	65-66		

3.1.5 MATERIALISATION DE L'ARRET SUR LA CHAUSSEE

Obligations réglementaires	Aucune. <u>Les articles 118-3 et 70-4 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière donnent les caractéristiques techniques :</u> <ul style="list-style-type: none"> des lignes zigzag : jaunes et sur au moins 10 m ; du positionnement du panneau C6 : au début de l'emplacement d'arrêt, visible lorsque le véhicule est à l'arrêt. 			
Recommandations	<ul style="list-style-type: none"> Zigzag jaune sur la chaussée, sur 15 m ou à la taille du quai ; Aménagement exigé avec <u>obligation d'entretien par le gestionnaire de voirie.</u> Panneau C6 signalant le PAR, hors agglomération uniquement, implanté perpendiculairement à la chaussée, en format 50 x50 cm à minima pour garantir une bonne lisibilité. 			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> limiter le stationnement sauvage au niveau des PAR ; mieux identifier l'arrêt. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	x
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	1.4	68		



3.1.6 RENFORCEMENT DE LA CHAUSSEE

Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i>			
Recommandations	<p>Recourir à une chaussée renforcée de type chaussée béton au droit de l'arrêt pour éviter l'orniérage dû à la concentration du passage des cars sur une partie précise de la chaussée</p> <p>A adapter selon l'usage du PAR (exemple : TCSP, lignes à haut niveau de service, gares routières, points de correspondances, ...).</p>			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ limiter le risque d'un affaissement dans le temps ; ▪ maintenir durablement la hauteur de bordure par rapport au niveau de la chaussée. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	○	○	○	○
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	-	-		

3.1.7 INTERDICTION DE STATIONNER

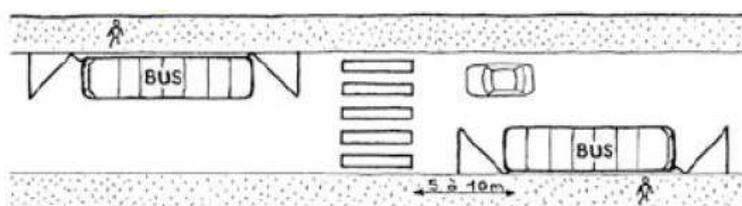
Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i>			
Recommandations	<p>Il est conseillé d'implanter un panneau de stationnement et d'arrêts interdits, ou une ligne jaune anti-stationnement au minimum 10 m en amont et 5 m en aval du point d'arrêt :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ notamment dans les centre-bourgs ou les lieux de vie locale (commerces et services de proximités) générant du stationnement de courte durée ; ▪ sauf pour les arrêts en avancée. 			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dissuader le stationnement « sauvage » au niveau du point d'arrêt ; ▪ Garantir l'accès du car à son arrêt et un bon accostage. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	○	○	○	○
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	-	-		

3.2 L'AMENAGEMENT DU QUAI

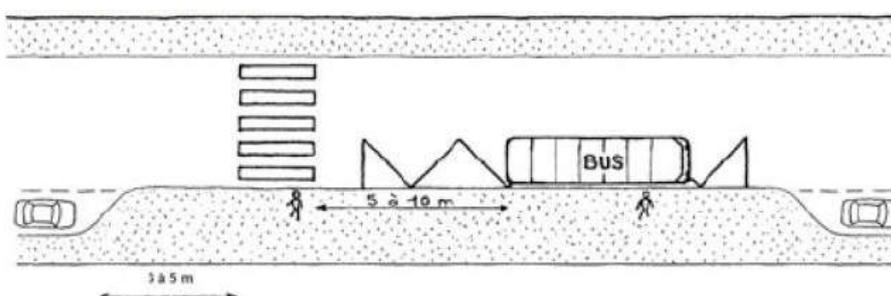
3.2.1 GEOMETRIE DU QUAI

Obligations réglementaires	<i>Arrêté du 15 janvier 2007 (Article 1^{er} - § 12) :</i>			
Recommandations	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les quais en alignement droit et en avancée sont obligatoires en milieu urbain (sauf ITA) ▪ Les arrêts en ligne le long d'un trottoir en courbe sont à proscrire. 			
Objectifs recherchés	<p>Arrêts en ligne et en avancée :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ faciliter l'accostage des véhicules ▪ se réinsérer facilement dans la circulation, ▪ empêcher le dépassement (amélioration des performances de la ligne). <p>Arrêts en encoche et en retrait (hors agglomération) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécuriser les conditions d'attente des voyageurs et l'arrêt du car. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x -	x o (ligne blanche)	x -	x -
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>		<i>Pages</i>	
	2		72-79	

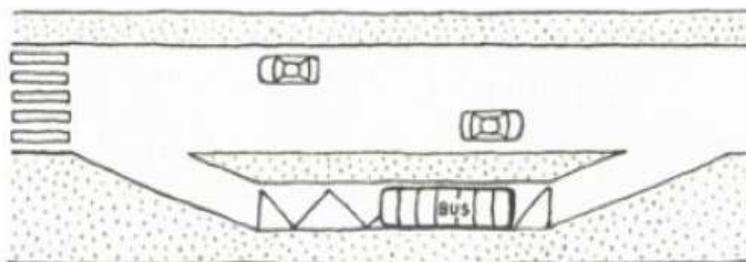
(1) Arrêt en ligne



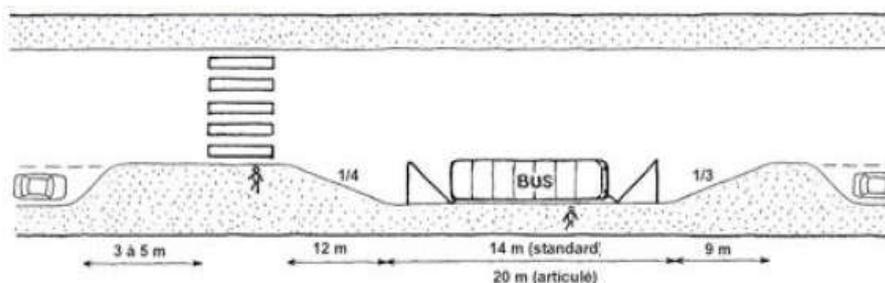
(2) Arrêt en avancée



(3) Arrêt en retrait



(4) Arrêt en encoche



Source : CEREMA

3.2.2 PENTE ET DEVERS DU QUAÏ

Cf. 4.1.2 « Cheminements piétons » et décret du 21 décembre 2016 arrêté du 15 janvier 2007.

3.2.3 HAUTEUR DU QUAÏ ADAPTEE

Obligations réglementaires	<p><u>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§12) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aménager le quai à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne ; S'assurer que la pente de la rampe déployée ne dépasse pas 12%. 			
Recommandations	<p>Hauteur du quai : 18 cm (lacune verticale entre le quai et le plancher avant du véhicule), tolérée jusqu'à 20 cm. En milieu urbain, la hauteur du quai doit être concertée avec l'AOM urbaine.</p>			
Objectifs recherchés	<p>Homogénéiser la hauteur des quais en vue de faire évoluer le matériel roulant.</p>			
Hierarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>		<i>Pages</i>	
	3.1.2		83-84	

3.2.4 ACCOSTAGE DU VEHICULE AU PLUS PRES DU QUAÏ

Obligations réglementaires	<i>Article 1 du décret n°2006-1658 (§5) :</i> « L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur ».			
Recommandations	Bordures « guide-roues » ou « d'aide à l'accostage » (PROFIL® de Kassel ou équivalent). L'insertion d'une bande de guidage en complément n'est pas nécessaire.			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> Faciliter le guidage et l'accostage de l'autocar pour limiter les lacunes horizontales. Limiter la dégradation des pneus et du soubassement des véhicules. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	3.1.3	85-86		



Source : CEREMA

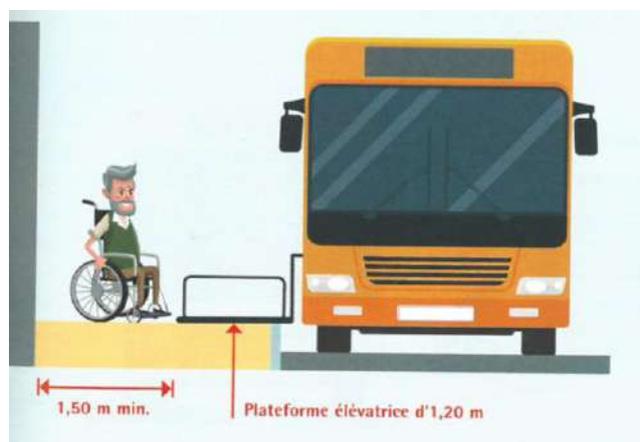
3.2.5 LONGUEUR DU QUAÏ ADAPTEE

Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i>			
Recommandations	La longueur des quais devra permettre à un autocar de 15 m d'accoster : <ul style="list-style-type: none"> Pour les arrêts en ligne et en avancée : minimum 15 m (+ 1 m de part et d'autre idéalement) ; Pour les arrêts en encoche : 15 m + 1 m de part et d'autre + longueur du biseau en entrée (12 m minimum) et en sortie (9 m minimum) ; En présence d'entrées palières : déplacement de l'arrêt ou au moins 2 portes à quai.			
Objectifs recherchés	Permettre l'accostage de l'ensemble du véhicule et donc l'accès à toutes ses portes.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	2	72-79		

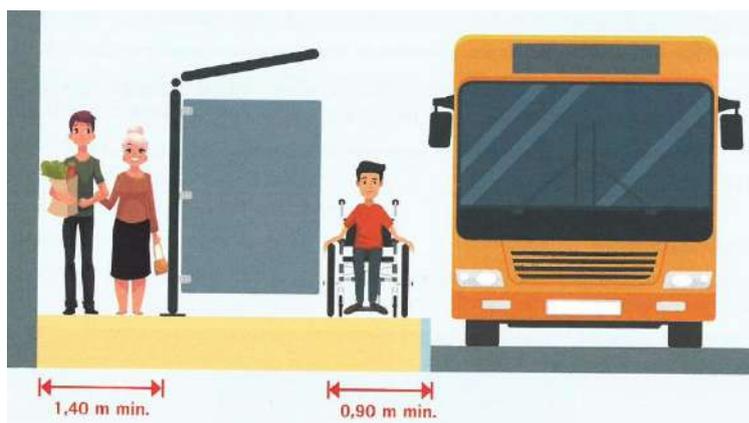
3.2.6 LARGEUR DU QUAI ACCESSIBLE

Obligations réglementaires	<p><u>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§12) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir une largeur minimale de 1,40 m à l'arrière du poteau ou de l'abri voyageurs ; Assurer une largeur minimale de 0,90 m entre le bord du quai et l'abri voyageurs ou d'1,40 m si pas de passage à l'arrière ; Prévoir une aire de rotation de 1,50 m de diamètre au droit de la porte d'accès (porte du milieu) pour les UFR et une fois la palette dépliée. 			
Recommandations	<p><u>Au niveau de la porte :</u> largeur du quai conforme à la norme soit 2,80 m de profondeur au niveau de la palette (longueur de la palette déployée + aire de rotation) ;</p> <p><u>Sur le reste du quai :</u> minimum 1,40 m et idéalement 1,80 m lorsque l'emprise le permet, notamment pour les PAR de niveau 1 et 2.</p>			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> Confort de cheminement pour tous les usagers, notamment les UFR ; Permettre aux UFR de manœuvrer pour accéder au véhicule. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	3.1.1	80-82		

Au niveau de la porte équipée de la palette :



Sur le reste du quai :



Source : CEREMA

3.2.7 REVETEMENT DU QUAÏ PRATICABLE

Obligations réglementaires	<i>Article 1 du décret du 21 décembre 2006 (§1) : Sol non meuble, non glissant et sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied.</i>			
Recommandations	Utilisation de matériaux de type béton bitumineux, enrobés, asphalte ou béton de ciment.			
Objectifs recherchés	Confort de cheminement pour tous les usagers, fiabilisation de l'usage de la palette pour la prise en charge des UFR.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	-	-		

3.2.8 REPERAGE DE LA ZONE D'ATTENTE

Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i>			
Recommandations	Utilisation d'un revêtement contrasté visuellement pour matérialiser la zone d'attente. Aménagement optionnel, fortement préconisé en cas de présence d'un établissement recevant des personnes souffrant de handicaps cognitifs ou visuels.			
Objectifs recherchés	Contribuer au repérage de l'arrêt pour tous les usagers, notamment les personnes déficientes mentales, cognitives ou psychiques et les personnes malvoyantes.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	o	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	3.2.1	87		



Source : CEREMA

3.2.9 REPERAGE DE LA PORTE AVANT

Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i>			
Recommandations	Mettre en place une bande d'interception perpendiculaire au quai, menant au droit de l'entrée avant du véhicule. Idéalement de type « Pavguide » (NF P98-352) classique continu simple entre le cadre bâti et la zone de sécurité. Elle doit respecter le pas de freinage et s'interrompre à 70 cm de la bordure du quai.			
Objectifs recherchés	Permettre aux personnes déficientes visuelles de détecter l'emplacement de montée dans l'autocar.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	3.2.3	88-90		



Source : CEREMA

3.2.10 REPERAGE DE LA ZONE DE SECURITE

Obligations réglementaires	Aucune.			
Recommandations	Bande de 30 à 50 cm sur toute la longueur du quai, contrastée visuellement voire tactilement. La bande d'éveil à la vigilance et les dalles de type « Pavguide » sont à proscrire. <i>NB : Certain fabricants proposent des bordures guide-roues qui intègrent une zone de sécurité de 30 cm en un seul bloc.</i>			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eviter la chute accidentelle d'un voyageur ; ▪ Eloigner l'ensemble des voyageurs de la zone de balayage des rétroviseurs. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	o	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	3.2.2	87-88		

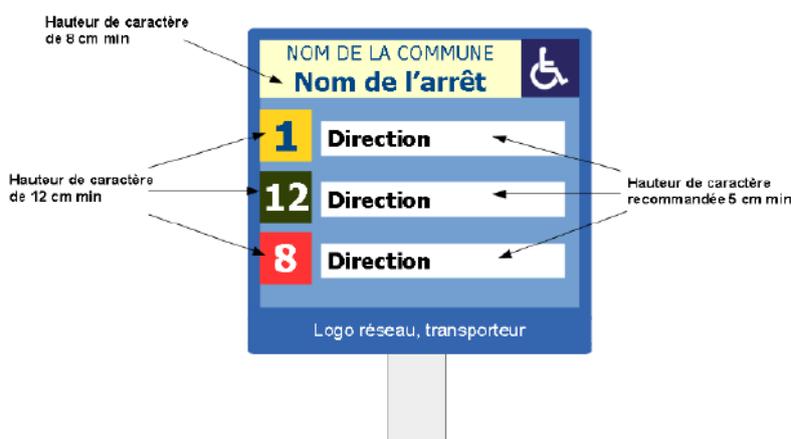


Source : CEREMA

3.3 L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

3.3.1 NOM DE L'ARRET, IDENTIFICATION DE LA LIGNE ET DE LA DIRECTION

Obligations réglementaires	<i>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§12) :</i> <ul style="list-style-type: none"> - Identification de la ligne : hauteur de caractère de 12 cm min. - Nom de l'arrêt : Lettre majuscule suivie de minuscules, hauteur de 8 cm min. - Contraste entre l'identification de la ligne/nom de l'arrêt et le fond : contraste de luminance de 70% min. 			
Recommandations	Conformes à la réglementation. En plus, apposer un logo UFR quand l'arrêt répond aux exigences d'accessibilité (niveau de référence).			
Objectifs recherchés	Identification de l'arrêt par tous les usagers.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	o
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	4.2.1	108-109		



Source : CEREMA

3.3.2 POTEAU D'INFORMATION

Obligations réglementaires	<i>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 6) :</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Positionnement hors du cheminement piéton, au niveau de la porte avant du véhicule. Il doit rester un cheminement de 1,40 m minimum devant ou derrière le poteau. ▪ En cas de porte-à-faux de plus de 15 cm à une hauteur < 2,20 m, mettre un élément bas à l'aplomb du porte-à-faux installé à 40 cm maximum du sol ou ajouter au sol une surépaisseur d'au moins 3 cm.
Recommandations	Conformes à la réglementation et si possible : <ul style="list-style-type: none"> - Au moins bifaces ; - Pas trop haut (entre 1,10 m et 1,30 m maximum) pour permettre à un UFR d'avoir accès à l'information.

Objectifs recherchés	Informations aux voyageurs.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	o
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	4.1.1	102-104		

3.3.3 FICHE HORAIRE LISIBLE ET COMPREHENSIBLE

Obligations réglementaires	<u>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 9) : respecter les règles de lisibilité et de visibilité.</u>			
Recommandations	Conforme à la loi concernant la lisibilité. Fiche horaire intégrant : <ul style="list-style-type: none"> - La période de l'année en cours ; - Les horaires de passage du point d'arrêt uniquement. 			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> - Informer les voyageurs sur la fréquence de passage de la ligne ; - Permettre aux voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> o d'anticiper leur temps d'attente ; o de programmer leurs déplacements dans le temps ; o faire un choix d'itinéraire. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	4.3.1	112		

3.3.4 INFORMATIONS SONORES

Obligations réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Sur les véhicules :</i> <u>Annexe 11 de l'arrêté du 2 juillet 1982 (obligation pour les véhicules transportant plus de 22 passagers) : fournir une information sonore asservie au bruit ambiant (+5 dB) via un haut-parleur situé près de la porte avant, précisant la ligne et la destination. Si pas d'information sonore, l'information doit être délivrée par le conducteur.</u> ▪ <i>Au point d'arrêt : aucune.</i> 			
Recommandations	Eventuellement à intégrer sur les arrêts des lignes à haut niveau de service.			
Objectifs recherchés	Permettre aux usagers (notamment pour les personnes déficientes visuelles) d'identifier la ligne et la destination desservies par le véhicule qui s'arrête.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	o	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	-	-		

3.3.5 PLAN DE LA LIGNE LISIBLE ET COMPREHENSIBLE

Obligations réglementaires	<i>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 9) : respecter les règles de lisibilité et de visibilité.</i>			
Recommandations	Intégrer un plan de ligne de type « thermomètre de ligne » précisant : <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'ensemble des arrêts desservis par la ligne ; ▪ Les arrêts accessibles (logo UFR) ; ▪ Les correspondances ; ▪ L'arrêt auquel se trouve le voyageur. 			
Objectifs recherchés	Permettre à l'utilisateur de se repérer sur la ligne (arrêts desservis, arrêt de destination).			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	4.2.2	110		

3.3.6 PLAN DU RESEAU

Obligations réglementaires	<i>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 9) : respecter les règles de lisibilité et de visibilité.</i>			
Recommandations	Plan du réseau avec une mention « vous êtes ici ». Comportant les réseaux interurbains, urbains et ferroviaires.			
Objectifs recherchés	Permettre à l'utilisateur d'identifier les différents itinéraires et de choisir son mode de déplacement.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	4.2.3	111-112		

3.3.7 PLAN DU QUARTIER LISIBLE ET COMPREHENSIBLE

Obligations réglementaires	<u>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 9) : respecter les règles de lisibilité et de visibilité.</u>			
Recommandations	<p>Un plan de situation pourra être intégré pour les PAR pour lesquels il se justifie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence d'un établissement / point d'intérêt remarquable / pôle générateur de déplacements au sens large ; - Milieu urbain complexe (villes moyennes et grandes villes) ; - ... <p>Echelle correspondant à un périmètre accessible à pied (entre 300 m et 700 m maximum).</p> <p>Localisation des points d'intérêts majeurs, ressources de mobilité.</p>			
Objectifs recherchés	Permettre à l'usager d'identifier les différents itinéraires et de choisir son mode de déplacement.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>		<i>Pages</i>	
	4.2.3		111-112	

3.3.8 AFFICHAGE DYNAMIQUE EN TEMPS REEL

Obligations réglementaires	<u>Article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 (§ 9) : respecter les règles de lisibilité et de visibilité.</u>			
Recommandations	<p>Des panneaux d'affichage dynamique pourront être implantés dans les PAR de niveau 1 et 2 ou sur les lignes à haut niveau de service.</p> <p>Attention, l'installation d'un tel équipement nécessite l'existence d'un SAEIV.</p>			
Objectifs recherchés	<p>Permettre aux usagers d'obtenir des informations supplémentaires en temps réel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Temps d'attente ; - Perturbations ; - Informations diverses. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	o	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>		<i>Pages</i>	
	4.3.2		113-114	

3.4 LE CONFORT D'ATTENTE

3.4.1 MOBILIER DE REPOS

Obligations réglementaires	<p><i>Aucune.</i></p> <p><i>Arrêté du 15 janvier 2007 (article 1, § 6) précise les règles d'implantation et les exigences en termes de détectabilité du mobilier.</i></p> <p><i>Il doit rester un cheminement de 1,40 m minimum devant ou derrière le mobilier de repos.</i></p>			
Recommandations	<p>Du mobilier de repos devra être intégré à tous les PAR de niveau 1 et 2.</p> <p>Idéalement un banc et une assise ischiatique / assis-debout.</p>			
Objectifs recherchés	<p>Confort d'attente, notamment pour les personnes pour qui la station debout est pénible (personnes âgées, femmes enceintes, etc.).</p>			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	o	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	5.1.2	122-123		

3.4.2 ABRI-VOYAGEUR

Obligations réglementaires	<p><i>Aucune.</i></p> <p><i>Arrêté du 15 janvier 2007 (article 1, § 6) précise les règles d'implantation et les exigences en termes de détectabilité du mobilier.</i></p> <p><i>Il doit rester un cheminement de 1,40 m minimum devant ou derrière l'abribus.</i></p>			
Recommandations	<p>Implantations d'abribus dans les PAR de niveau 1 et 2. Au cas par cas pour les PAR de niveau 3 et 4.</p> <p>Avec <u>obligation d'entretien par le gestionnaire de voirie.</u></p>			
Objectifs recherchés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection contre les intempéries. ▪ Identification du point d'arrêt. 			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	o	o
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	5.1.1	120-121		

3.4.3 ECLAIRAGE

Obligations réglementaires	<p><i>Arrêté du 15 janvier 2007 (article 1, § 6) précise les règles d'implantation du mobilier.</i></p> <p><i>Annexe 2 de l'arrêté du 15 janvier 2007 : proscrire les éclairages constituant des sources d'éblouissement.</i></p>
Recommandations	<p>Tous les PAR doivent être éclairés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ en milieu urbain, par l'éclairage de la rue s'il est suffisant ; ▪ pour les PAR isolés, par un éclairage spécifique au PAR.

Objectifs recherchés	Eclairage et sécurité au point d'arrêt. Confort d'accessibilité (au PAR et aux informations) et d'attente.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	x
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	5.2	125-126		

3.4.4 DISTRIBUTEUR AUTOMATIQUE DE TITRES

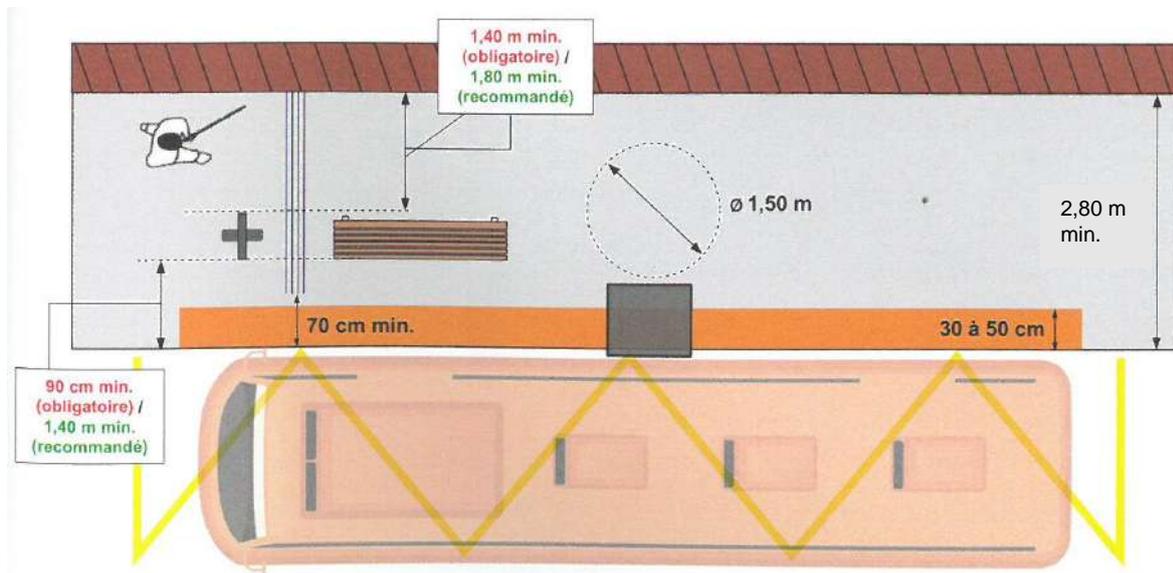
Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i> <i>Arrêté du 15 janvier 2007 (article 1, § 6) précise les règles d'implantation et les exigences en termes de détectabilité du mobilier.</i>			
Recommandations	Les PAR de niveau 1 et 2 situés sur des lignes structurantes pourront être équipés de distributeurs de titres.			
Objectifs recherchés	Limiter la vente à bord pour améliorer les performances des lignes. Permettre l'achat de titres avec divers moyens de paiement.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	o	-	-
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	5.1.4	124		

3.4.5 POUBELLE

Obligations réglementaires	<i>Aucune.</i> <i>Arrêté du 15 janvier 2007 (article 1, § 6) précise les règles d'implantation et les exigences en termes de détectabilité du mobilier.</i>			
Recommandations	Tous les PAR doivent être équipés d'une poubelle. <i>NB : En relation avec les communes pour organiser un service de nettoyage/vidage des poubelles.</i>			
Objectifs recherchés	Propreté.			
Hiérarchisation des PAR et niveau de service associé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
	x	x	x	o
Référence guide CEREMA	<i>Chapitre</i>	<i>Pages</i>		
	5.1.3	123		

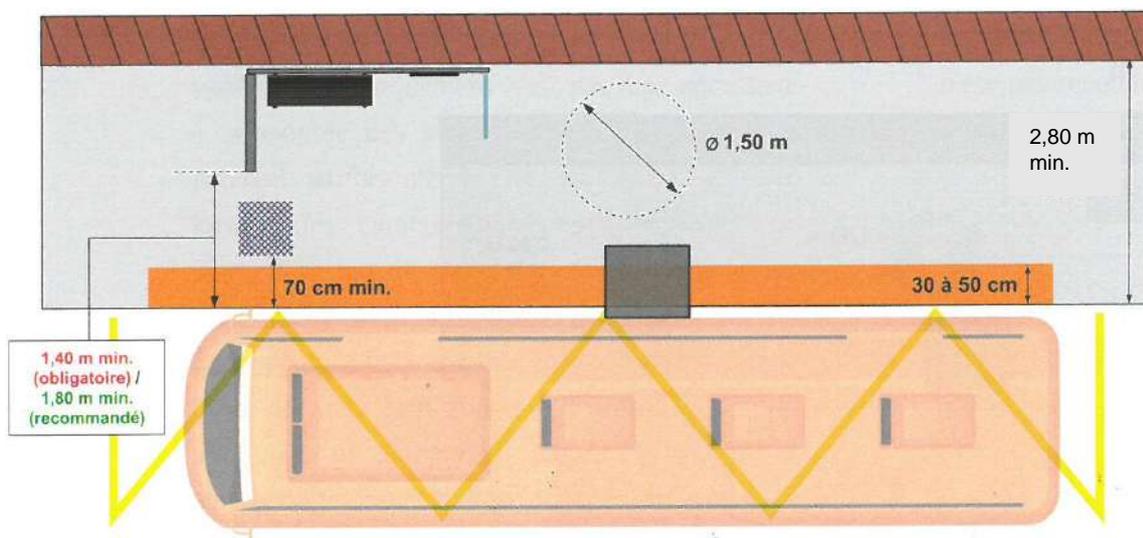
3.5 SYNTHÈSE – SCHEMAS TYPES D'AMENAGEMENT

3.5.1 CONFIGURATION N°1 : ARRÊT AVEC POTEAU D'INFORMATION ET ASSISE

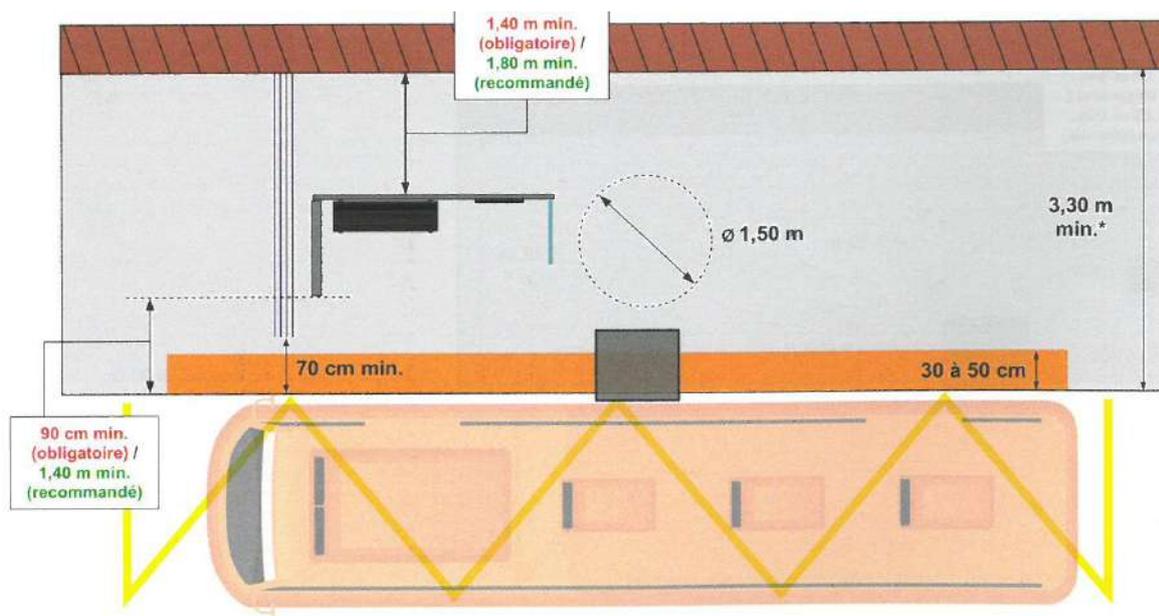


3.5.2 CONFIGURATION N°2 : ARRET AVEC ABRI-VOYAGEURS ET ASSISE

Emprise inférieure à 3,30 m



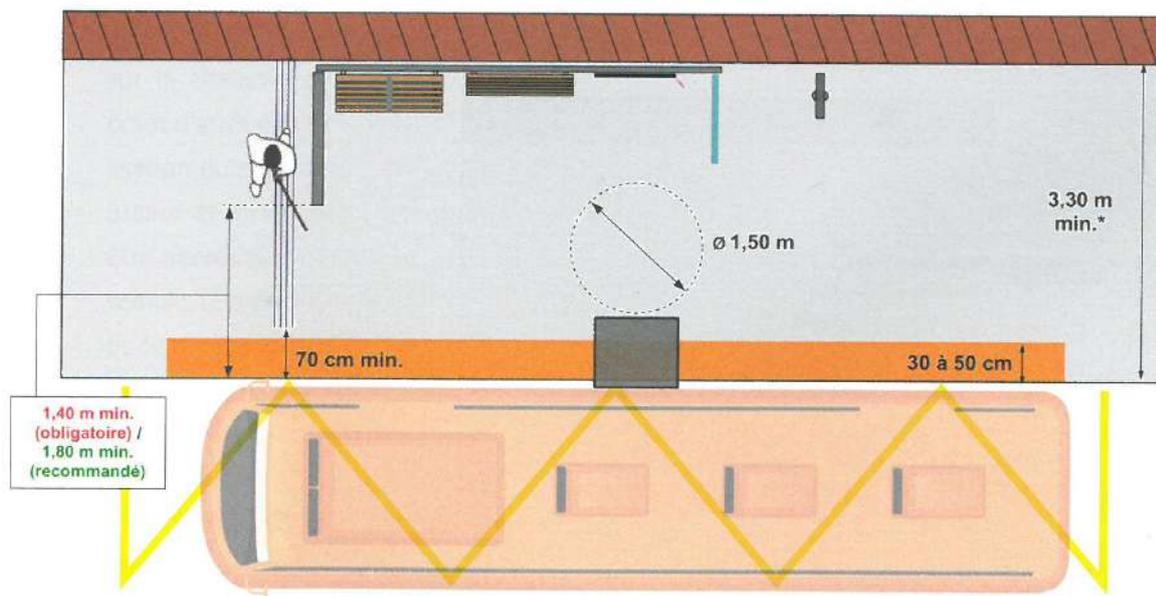
Emprise supérieure ou égale à 3,30 m



* pour un retour d'abri-voyageurs de 1 m.

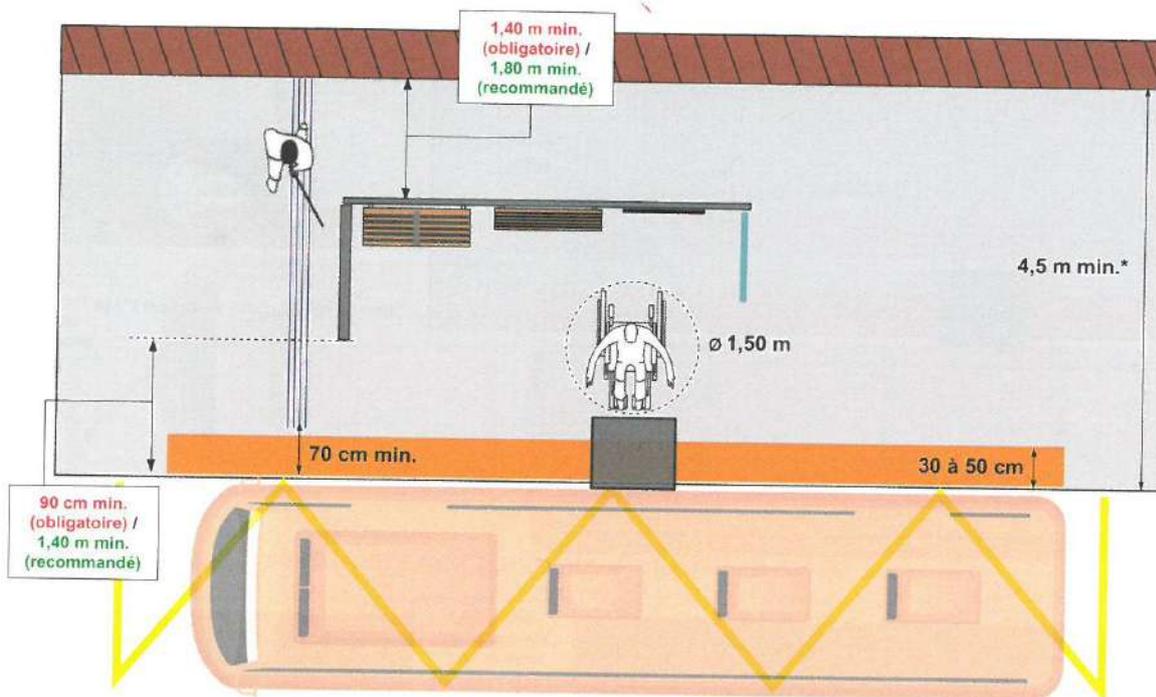
3.5.3 CONFIGURATION N°3 : ABRI-VOYAGEURS AVEC DEUX ASSISES ET POTEAU

Emprise inférieure à 4,50 m :



* pour un retour d'abri-voyageurs de 1 m.

Emprise supérieure ou égale à 4,50 m



3.6 LE CAS DES POINTS D'ARRÊT SCOLAIRES

Les services de transports collectifs doivent être rendus accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite depuis la loi du 11 février 2005. Néanmoins, l'ordonnance du 26 septembre 2014 a allégé les dispositions de mise en accessibilité relatives au transport public en excluant les transports scolaires, qui apparaissaient comme un des secteurs où la réforme serait la plus difficilement appliquée et applicable, notamment pour des raisons financières.

L'ordonnance n°2014-1090 le précise comme suit : « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire ».

Ainsi, le transport scolaire s'est vu exempté presque intégralement d'obligation, tant au niveau de la mise en accessibilité des points d'arrêts que du matériel roulant.

Cette exemption est toutefois soumise à conditions puisque les parents d'un élève en situation de handicap, et dont le projet personnalisé de scolarisation, validé par une Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH), prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire, peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté.

En cas de demande d'inclusion il ne sera pas possible de refuser la mise en conformité, excepté en cas d'impossibilité technique avérée, comme le précise l'article L. 3111-7-1 du code des transports :

« Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L 112-2 du code de prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé ».

« Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité ».

NB : Si un point d'arrêt scolaire peut être rendu accessible (techniquement et financièrement), ce sont les aménagements réglementaires et exigés pour les PAR de niveau 3 qui s'appliquent.

3.7 L'IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE

Le code des transports modifié par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 décrit les configurations pouvant être qualifiées d'ITA routières comme suit :

« La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente **une pente supérieure à 5 %** ou que **l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant** sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers ».

Lorsqu'il n'est techniquement pas possible de rendre accessible un arrêt existant, **le déplacement de l'arrêt doit être étudié et privilégié**. Si l'arrêt ne peut pas être déplacé il est alors nécessaire de :

- **déposer un dossier d'ITA.**

Chaque cas identifié comme impossibilité technique avérée doit faire l'objet d'un examen devant la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA), composée de représentants des personnes handicapées, des gestionnaires et propriétaires de voirie, des services de l'Etat et d'un élu, qui émet un avis conforme pour les bâtiments (gares, points de vente, guichets d'information, ...) et un avis simple pour les autres demandes de dérogations concernant les points d'arrêt relevant d'une ITA routière.

Dans le cas d'une ITA routière, l'AOM est tenue de fournir tous les éléments permettant de juger du bien-fondé de la demande de dérogation au titre de l'impossibilité technique avérée. Ces éléments deviennent constitutifs du dossier de Sd'AP.

« Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmé comprend :
[...]

3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées [...] ».

- **mettre en place un service de substitution** adapté aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, dans un délai de 18 mois à compter de la validation de l'ITA.

« Art. L1112-4. – Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'AOT compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport. Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant ».

4. ANNEXES

4.1 LE GUIDE CEREMA

Le guide du CEREMA « *Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort* », collection Références, paru en mai 2018 est un document unique permettant d'homogénéiser les pratiques à l'échelle nationale.

Il propose des outils et des leviers pour aider les collectivités à décliner leur politique de mise en accessibilité et donne des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte de tous les usagers.

Le référentiel d'aménagement des PAR du Grand Est s'appuie largement sur ces prescriptions. Il n'a toutefois pas vocation à se substituer à ce document de référence.

Contact CEREMA : Malvina RICHEZ, chargée de projet « Accessibilité des transports publics », 04 72 74 58 28, malvina.richez@cerema.fr

Ce guide est disponible en téléchargement payant sur le site du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/points-arret-bus-accessibles-tous-norme-au-confort>

Il est également consultable sur place dans les Maisons de la Région.



4.2 LE REGLEMENT DU DISPOSITIF DIRIGE

DISPOSITIF D'INTERVENTION REGIONAL D'INTERMODALITE GRAND EST (DIRIGE)

Délibération N° 17 SP 674 du 28/04/2017

Direction : Transports et Mobilité

► OBJECTIFS

Par ce dispositif, la Région Grand Est veut favoriser la réalisation de projets d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant de la compétence de la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports non-urbains de voyageurs.

Ce dispositif correspond à l'harmonisation des dispositifs qui existaient précédemment dans les Régions Alsace et Lorraine et intègre un volet spécifique « Pacte de Ruralité ».

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs définit l'offre de transports, la tarification applicable sur son réseau et fixe le niveau de service qui doit être fourni aux usagers dans le cadre des conventions et contrats qui lient la collectivité aux différents transporteurs et prestataires.

Au-delà de ces interventions qui entrent directement dans son champ légal d'intervention, la Région met en place des dispositifs volontaristes permettant d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transports et donc de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs. Les gares et points d'arrêt sont les portes d'entrée sur le réseau régional de transport et constituent à ce titre des lieux stratégiques dans la chaîne du déplacement des voyageurs.

Ces lieux situés à la frontière entre le réseau de transport et le territoire doivent pouvoir bénéficier de traitements spécifiques permettant d'atténuer le phénomène de rupture de charge pour les usagers, d'ancrer les transports régionaux aux territoires et de fournir des services facilitant les déplacements des usagers.

Pour cela, il est nécessaire que la Région accompagne les acteurs locaux et les porteurs de projets afin de faciliter l'accès au réseau régional de transport, et ce même si la Région n'est propriétaire ni des gares, ni des emprises foncières sur lesquelles ces projets sont développés. Il s'agit donc d'une intervention volontariste de la collectivité, nécessaire au développement de l'attractivité de son réseau de transport.

Le développement de l'attractivité du réseau régional par ces investissements doit permettre d'accroître le niveau des recettes perçues de la part des usagers, et donc de contribuer à limiter, voire à réduire, la contribution de la collectivité aux coûts de fonctionnement de son réseau de transport.

► TERRITOIRES ELIGIBLES

Le territoire éligible correspond à celui de la région Grand Est, sauf exceptions ci-après. Le dispositif ne profitera ainsi qu'aux points d'arrêt ferroviaires et routiers relevant directement du ressort territorial de la Région Grand Est, hormis les points d'arrêt routiers prioritaires définis comme tels aux Agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP) et desservis pas des circulations conventionnées avec la Région en dehors de son ressort territorial.

► BÉNÉFICIAIRES

DE L'AIDE

- Les collectivités territoriales ou leur groupement;
- SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

DE L'ACTION

- Les usagers du réseau régional de transport

► PROJETS ELIGIBLES

NATURE DES PROJETS :

- Etudes et travaux d'aménagement des points d'arrêt de transport ferrés et routiers.
- Etudes et travaux pour l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux et leur environnement visant à faciliter le rabattement multimodal (ex : parvis piéton, arrêts de transport collectifs, stationnement deux roues (places en abri fermé ou non), parkings de surface, bornes de recharge électrique, libération-reconstitution d'emprises ferroviaires nécessaires à la réalisation de stationnement, cheminement piéton et cyclable du périmètre transport, parking en ouvrage.
- Etudes et travaux nécessaires au déploiement du référentiel service et confort dans les points d'arrêt ferroviaires conformément au schéma de service établi à l'échelle du Grand Est.
- Etudes et travaux permettant la mutation des points d'arrêt ferroviaires et l'optimisation du patrimoine: revitalisation de bâtiments en gare dont rénovation, réhabilitation, démolition, création ou réouverture de point d'arrêt.

PROJETS INELIGIBLES :

- les projets n'étant pas de nature à concerner directement ou indirectement le transport de compétence régionale comme par exemple les parcs de stationnement à usage principalement urbain ;
- les projets concernant uniquement l'embellissement (ravalement, mise en lumière...).

METHODE DE SELECTION

En cohérence avec la volonté de la Région d'un pilotage actif de son dispositif sur le territoire, il est demandé aux partenaires d'intégrer les services de la collectivité très en amont de la réflexion pour que le programme corresponde aux orientations régionales. Pour chaque projet, la Région se réservera dans tous les cas le droit d'apprécier l'opportunité de son intervention.

En phase amont, la Région déterminera notamment le besoin cible de stationnement vélo et automobile sur une durée longue de 10 ans. La Région tiendra à jour la liste des fréquentations quotidiennes servant de référence au calcul de la subvention régionale (base: données marketing ventes SNCF pour 2017-2018, puis données des comptages CELEC unifiées à compter de 2019) et mise à jour annuelle. De même, la Région définira le périmètre transport concerné sur lequel l'aide régionale sera examinée, c'est-à-dire la zone liée par ses fonctionnalités et usages au transport régional.

La Région veillera également à ce que les projets soient réfléchis selon une approche intégrée traitant l'ensemble des périmètres ou phasant, le cas échéant, dans le temps leur traitement (ex: intégrer dans la réflexion le devenir d'un bâtiment voyageurs n'ayant plus de fonction transport lors du réaménagement d'un pôle d'échange). De même dès les premières réflexions, les éventuels cofinanceurs seront identifiés, notamment via le bloc intercommunal, afin de les associer à la définition du projet et faciliter les financements ultérieurs.

Dès lors que le projet mobilise du foncier communal ou propriété de SNCF Réseau, la solution d'une réalisation sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité (commune, intercommunalité, ou Région) sera favorisée, et ce dans la mesure où ce partage permet de limiter les frais relatifs à la maîtrise d'ouvrage de l'opération et d'escompter des délais de réalisation plus courts.

La maîtrise d'ouvrage des projets par la Région sera une solution possible dans le cas où la collectivité locale ne dispose pas des moyens techniques de suivre en direct une opération. Le calcul définitif de la subvention régionale sera établi sur la base du reste à charge du porteur de projets, déduction faite de toutes les autres participations financières des cofinanceurs.

Pour tous les types d'intervention, l'aide régionale sera conditionnée à la démarche locale d'information des habitants des territoires bénéficiaires de la réalisation du projet et des cofinancements, ainsi que du renforcement de la signalétique locale.

► DEPENSES ELIGIBLES

Sont éligibles les dépenses HT pour les études et travaux, les frais de MOA et MOE, et les frais annexes (type diagnostic, mission de bureau de contrôle, études de sol...) ainsi que toutes dépenses nécessaires à la bonne réalisation des projets.

Dépenses inéligibles

- les acquisitions foncières ;
- la taxe d'aménagement ou d'autres taxes restant à la charge du bénéficiaire du projet.

► NATURE ET MONTANT DE L'AIDE

- **Nature :** subvention avance remboursable à taux zéro
- **Section :** investissement fonctionnement
- **Taux maxi :** 60% en cas de bonus ruralité, 50% ou 20% dans les autres cas selon la situation décrite ci-après.

Pour les points d'arrêt ferroviaires (périmètres parvis piéton, arrêts de transport desservant la gare, stationnement vélo et voiture, bornes de recharge véhicules électriques, libération / reconstitution foncier ferroviaire pour stationnement...), les principes de financement, modulés selon la fréquentation, seront les suivants :

- subvention régionale d'un taux maximal de 50% du reste à charge de la collectivité porteuse du projet (en général commune ou intercommunalité), avec plafond en montant valable 5 ans : < 50 voyageurs / jour plafonné à 110 K€, 50-200 v/j plafonné à 220 K€, 200- 600 v/j plafonné à 440 k€, 600-2000 v/j plafonné à 660 k€ ;
- subvention régionale au taux maximal de 20% du périmètre transport, sans plafond en montant pour les gares > 2000 voyageurs/jour. Ce taux est adapté à la nature plus diverse des cofinanceurs susceptibles de contribuer à ces projets plus structurants.

Ces subventions peuvent faire l'objet d'un bonus dans les 3 cas suivants :

- bonus « ruralité » : le taux régional passe de 50% à 60% de subvention du reste à charge de la collectivité territoriale, dans 3 cas : gares situées sur des lignes identifiées comme devant être revitalisées (capillaire), gares situées dans les communes / EPCI classés « Pacte de ruralité », ou en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge ;
- bonus « gare à haut potentiel de rabattement » : gares identifiées au préalable dans lesquelles plusieurs lignes ferroviaires et routières régionales passent et se rabattent avec l'organisation de correspondances ou en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert

de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge. La gare identifiée à haut potentiel peut profiter d'une augmentation de son plafond et bénéficier de celui du seuil supérieur prévu normalement au regard de sa fréquentation (sauf pour les gares entre 600 et 2000 v/j dont le plafond passe de 660 à 880 k€ par souci de cohérence) ;

- bonus parkings en ouvrage (pour toutes les gares) et/ou stationnement vélo (pour les gares > 2000 voyageurs) : en cas de projet sous MOA publique, subvention régionale de maximum 50% du reste à charge de la collectivité territoriale, sans plafond. En cas de concession, prise en charge de 50% des investissements apportés sous forme de subvention par la collectivité accompagnant le projet. En contrepartie et en cas de stationnement payant (en MOA publique ou concession), le bénéficiaire s'engagera à proposer un tarif réduit significatif aux usagers du TER réguliers et occasionnels durant toute la vie de l'ouvrage.

Un même projet pourra cumuler plusieurs dispositions de bonus, la Région se réservant toutefois la décision de définir son niveau d'intervention pour chaque projet en fonction de l'opportunité et de la situation. Par exemple, en accompagnement d'une optimisation de desserte de type transfert de point d'arrêt ferroviaire au profit du point d'arrêt accueillant la charge, ce dernier pourra cumuler selon sa situation le bonus ruralité et le bonus gare à haut potentiel de rabattement.

Pour la mutation des points d'arrêt ferroviaires et afin de permettre l'adaptation du patrimoine et faciliter l'émergence de projets locaux de développement, une aide spécifique est proposée avec un taux maximal de 50 % du reste à charge de la collectivité territoriale, de 100 k€ pour les projets de rénovation / réhabilitation de bâtiments en gare et de 45 k€ pour les démolitions.

Par ailleurs, la Région plafonnera son intervention à 1 M€ pour les réouvertures / créations de points d'arrêt ferroviaires, sous réserve qu'il n'y ait pas d'impact sur les roulements matériels, le temps de parcours et en prévoyant d'intégrer les impacts financiers des éventuelles mesures compensatoires au coût global du projet. L'ensemble de ces dispositions peuvent être cumulées avec le volet intermodal.

En ce qui concerne l'aménagement et la mise en qualité des points d'arrêt routiers, il est proposé de se limiter dans un premier temps aux points d'arrêt TER prioritaires tels que définis aux Agendas d'accessibilité programmée issus des 3 anciens périmètres régionaux, tout en permettant l'examen au cas par cas des demandes des collectivités pour l'ensemble du réseau routier. De même sont éligibles les points d'arrêt routiers prioritaires au titre de l'accessibilité sur les réseaux transférés par les Départements. Pour les points d'arrêt routiers, le financement du périmètre transport est fixé avec un taux maximal de subvention de 50 % du reste à charge de la collectivité territoriale (avec le cas échéant un bonus ruralité passant le niveau de subvention à 60 %), déduction faite des autres participations, avec un plafond de 7500 euros HT par point d'arrêt physique.

- **Remarque :**

► LA DEMANDE D'AIDE

MODE DE RECEPTION DES DOSSIERS

Fil de l'eau

Appel à projet

Appel à manifestation d'intérêt

TOUTE DEMANDE DOIT FAIRE L'OBJET D'UNE LETTRE D'INTENTION

Cette lettre adressée au Président de la Région doit démontrer que l'aide allouée a un effet incitatif. Si cet effet n'est pas démontré, l'aide ne pourra être accordée. La lettre de demande d'aide régionale sera accompagnée de :

- le nom du porteur de projet ;
- une description du projet et de sa localisation ;
- le plan des aménagements ;
- les devis descriptifs et estimatifs ;

- l'ensemble des postes de dépenses du projet et le plan de financement, faisant apparaître la contribution du maître d'ouvrage et sa justification au regard de la loi NOTRe ;
- la délibération du maître d'ouvrage et de la Communauté de communes approuvant le projet ;
- le type d'aide sollicitée et le montant du financement public estimé nécessaire pour le projet, le montant de l'aide sollicitée ;
- le calendrier de réalisation.

La date de réception par la Région de la lettre d'intention doit être antérieure à la date de démarrage de l'opération.

► ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

Les modalités détaillées de l'instruction ainsi que les engagements du bénéficiaire figurent dans le dossier de demande d'aide à compléter obligatoirement selon la forme requise. À défaut, le dossier sera considéré comme irrecevable.

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le soutien financier de la Région dans tout support de communication.

► MODALITÉS DE VERSEMENT DE L'AIDE

Les modalités de versement seront précisées dans les décisions attributives de subvention et les conventions de financement.

► MODALITÉS DE REMBOURSEMENT EVENTUEL DE L'AIDE

La Région se réserve le droit de ne pas verser au bénéficiaire tout ou partie de l'aide régionale et/ou de faire mettre en recouvrement par le Payeur Régional sur présentation d'un titre de recette émis par elle, le montant intégral de l'aide régionale versée, dans les hypothèses indiquées ci-après :

- en cas de manquement total ou partiel du bénéficiaire à l'un quelconque des engagements et obligations issus des présentes ;
- en cas d'inexactitude sur les informations fournies et les déclarations faites par le bénéficiaire à la Région ;
- en cas de procédure collective ou de règlement amiable du bénéficiaire ;
- en cas de non présentation par le bénéficiaire à la Région des documents destinés au versement de la subvention dans le délai de 3 mois suivant la date limite de réalisation de l'opération.

► SUIVI – CONTRÔLE

L'utilisation de l'aide octroyée fera l'objet d'un contrôle systématique portant en particulier sur la réalisation effective des opérations et le respect des engagements du bénéficiaire.

► RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

- L'ensemble des conditions d'éligibilité à subvention régionale fera l'objet d'une description détaillée dans un guide diffusé aux collectivités et décrites dans les conventions.
- Les projets subventionnés devront être conformes aux référentiels d'aménagement de la Région, tant sur la qualité des équipements que sur les coûts d'objectif.

► DISPOSITIONS GENERALES

- L'instruction ne pourra débuter que si le dossier est complet.
- Le versement d'une aide régionale (ou son renouvellement) ne constitue en aucun cas un droit acquis.
- La conformité du projet aux critères d'éligibilité n'entraîne pas l'attribution automatique de l'aide sollicitée. En effet, le Conseil Régional conserve un pouvoir d'appréciation fondé notamment sur le degré d'adéquation du projet présenté avec ses axes politiques, la disponibilité des crédits, le niveau de consommation de l'enveloppe budgétaire ou encore l'intérêt régional du projet.
- L'aide régionale (ou son renouvellement) ne peut être considérée comme acquise qu'à compter de la notification au bénéficiaire de la décision d'attribution prise par l'organe délibérant compétent.
- L'attribution d'une aide se fait dans la limite des crédits votés au cours de l'exercice d'attribution de l'aide.
- Les principes suivants encadrent également la mise en application financière du dispositif:
 - les montants plafonds sont valables durant 5 ans par point d'arrêt, ceci à compter de la signature de la première convention. Les subventions peuvent être consommées via plusieurs conventions ;
 - pour les aménagements de places de stationnement, un guide régional de prescriptions précisera le niveau de qualité attendu et fixera le coût cible maximum à la place. Les dépassements de coûts cibles ne sont pas éligibles à la subvention régionale ;
 - pour SNCF G&C, les taux de MOA/MOE applicables et conventionnés antérieurement avec la Région Alsace par seuil de projet restent applicables et sont étendus à l'ensemble du Grand Est ;
 - pour tous les porteurs, il sera exigé la systématisation des optimisations de programmes, y compris sous maîtrise d'ouvrage SNCF sous forme d'estimation détaillée et optimisée des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre ;
 - dans le cas de projet CPER déjà contractualisé, le financement prévu au titre du CPER sera déduit du montant éligible au titre de la politique gare.

► CONTACTS

En cas de questions, vous disposez de deux possibilités afin d'identifier l'interlocuteur privilégié qui pourra vous renseigner sur les modalités pratiques du dispositif DIRIGE :

- La Maison de la Région du ressort territorial du projet ;
- La Direction des Transports et de la Mobilité via l'adresse transports@grandest.fr

4.3 GRILLE D'ANALYSE

Grille d'analyse à destination des techniciens chargés de vérifier la conformité des aménagements.

		Aménagement conforme (V) ou non conforme (X)	Remarques
Environnement du PAR	Chemineements piétons		
	Traversées piétonnes		
	Places de parking PMR ou dépose-minute PMR		
	Supports pour stationnement vélo		
	Panneau type C6 quand arrêt hors agglomération		
	Matérialisation de l'arrêt de car sur la chaussée (zigzag jaune)		
	Chaussée renforcée pour éviter l'orniérage au niveau de l'arrêt		
	Interdiction de stationner (panneau ou ligne anti-stationnement)		
Aménagement du quai	Géométrie du quai : <ul style="list-style-type: none"> - Type de quai (en/hors agglomération) - Ilot / ligne blanche anti dépassement 		
	Pente et dévers du quai		
	Hauteur du quai adapté (17 à 20 cm)		
	Accostage du véhicule au plus près du quai (bordures « guide-roues »)		
	Longueur du quai adaptée		
	Largeur du quai accessible		
	Revêtement du quai praticable		
	Repérage de la zone d'attente		
	Repérage de la porte avant		
	Repérage de la zone de sécurité		
Information aux voyageurs	Nom de l'arrêt, identification de la ligne et de la direction		
	Poteau d'information		
	Fiche horaire lisible et compréhensible		
	Informations sonores		

	Plan de la ligne lisible et compréhensible		
	Plan du réseau		
	Plan du quartier lisible et compréhensible		
	Affichage dynamique en temps réel		
Confort d'attente	Mobilier de repos		
	Abri-voyageurs		
	Eclairage		
	Distributeur automatique de titres		
	Poubelle		

5. GLOSSAIRE

AOM : Autorité organisatrice de mobilité

AOT : Autorité organisatrice de transport

BEV : Bande d'éveil à la vigilance

DTM : Direction des Transports et de la Mobilité

DIRIGE : Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

ITA : Impossibilité Technique Avérée

MOA : Maître d'ouvrage

MOE : Maître d'œuvre

PAR : Point d'arrêt routier

PAS : Point d'arrêt scolaire

PMR : Personne à mobilité réduite

SAEIV : Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs

SDA : Schéma directeur d'accessibilité

Sd'AP : Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée

TC : Transport collectif

TCSP : Transport en commun en site propre

TER : Train Express Régional

UFR : Usager en fauteuil roulant

VOS INTERLOCUTEURS À LA RÉGION GRAND EST

Pour vos projets sur les territoires : les pôles transport des Maisons de la Région

08 - Ardennes

Tél. 03 26 70 77 99

Mail : transports08@grandest.fr

10 - Aube

Tél. 03 26 70 77 75

Mail : transports10@grandest.fr

51 - Marne

Tél. 03 26 70 77 60

Mail : transports51@grandest.fr

52 - Haute-Marne

Tél. 03 26 70 77 70

Mail : transports52@grandest.fr

54 - Meurthe-et-Moselle

Tél. 03 87 33 67 40

Mail : transports54@grandest.fr

55 - Meuse

Tél. 03 26 70 74 90

Mail : transports55@grandest.fr

57 - Moselle

Tél. 03 87 33 63 70

Mail : transports57@grandest.fr

88 - Vosges

Tél. 03 29 38 53 40

Mail : transports88@grandest.fr

67 - Bas-Rhin

Tél. 03 88 15 38 99

Mail : transports67@grandest.fr

68 - Haut-Rhin

Tél. 03 89 36 66 70

Mail : transports68@grandest.fr

Conception du guide et actualisation de la politique :

Direction des Transports et de la Mobilité

Service Projets et Equipements : transports@grandest.fr



Siège du Conseil régional · 1 place Adrien Zeller
BP 91006 · F 67070 Strasbourg Cedex
Tél. 03 88 15 68 67 · Fax 03 88 15 68 15

Hôtel de Région · 5 rue de Jéricho
CS 70441 · F 51037 Châlons-en-Champagne Cedex
Tél. 03 26 70 31 31 · Fax 03 26 70 31 61

Hôtel de Région · place Gabriel Hocquard
CS 81004 · F 57036 Metz Cedex 1
Tél. 03 87 33 60 00 · Fax 03 87 32 89 33

www.grandest.fr

Retrouvez-nous sur     