RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE

Tours
métropole
Val de Loire

Guide pour l'aménagement du réseau bus de Tours Métropole Val de Loire

www.mobilite.tours-metropole.fr

SOMMAIRE

Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire

CARACTÉRISTIQUES DU MATÉRIEL ROULANT 03
A. Dimensions 04
B. L'accessibilité, un couple véhicule / arrêt 05

2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UN POINT D'ARRÊT ACCESSIBLE 06
A. Typologie 07
1) Arrêt en ligne 08
2) Arrêt en avancée 09
3) Arrêt en encoche 10
4) Arrêt provisoire 11
B. Caractéristiques générales 12
C. Localisation 14
1) Positionnement d'un point d'arrêt à proximité d'un carrefour 14
2) Positionnement d'un point d'arrêt à proximité d'un giratoire 15
D. Équipements aux arrêts 16
E. Procédés de construction 18
1) Bordures et caniveaux 18
2) Revêtement de sol du quai 19
3) Repère porte avant 19
4) Zig zag 20
5) Signalisation hors agglomération 20

3. AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE 21
A. Largeur de voie 22
B. Aménagements de carrefour 22
1) Ligne de feux 22
2) Damier 22
3) Giratoire 22
4) Apaisement de la circulation 24

4. RÈGLEMENTATION ET GESTION DU DOMAINE PUBLIC 26

5. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES SELON LES BESOINS 28

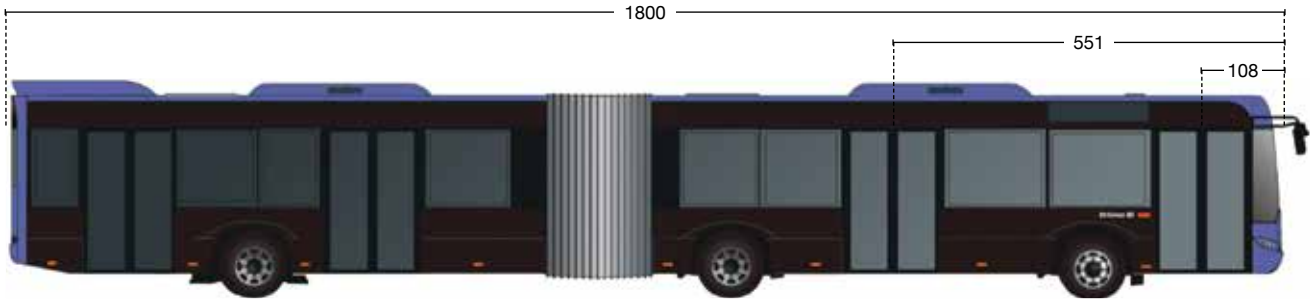
6. CADRE RÈGLEMENTAIRE 30

1.

Caractéristiques du matériel roulant

Depuis fin 2016, tous les véhicules du réseau Fil Bleu sont accessibles.

A. DIMENSIONS

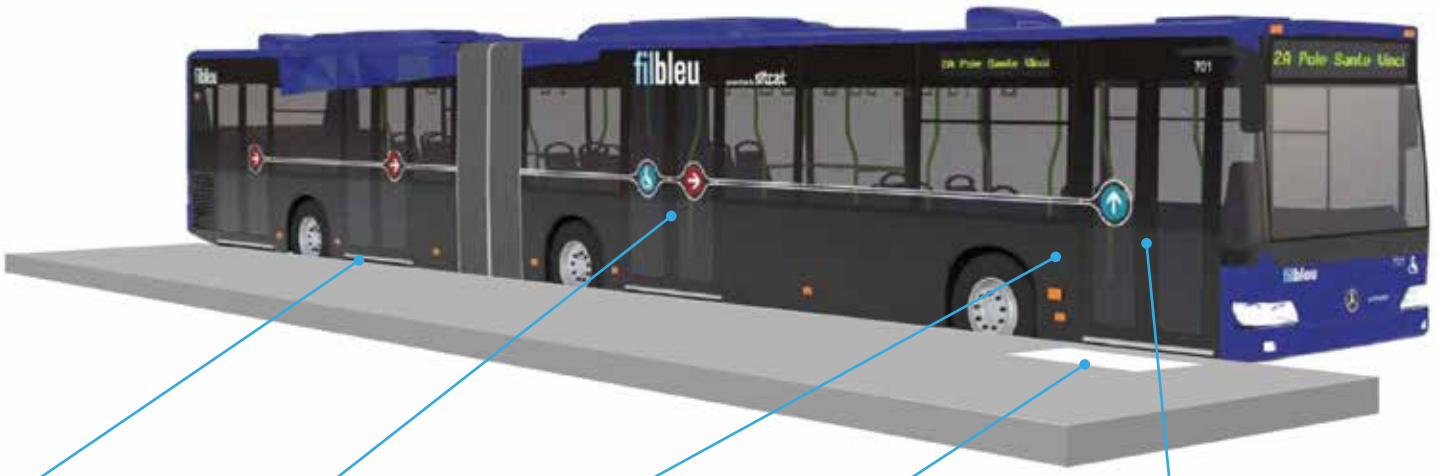


	BUS ARTICULÉ *Modèle SOLARIS*	BUS STANDARD *Modèle SCANIA CITYWIDE*	MINI BUS *Modèle GRUAU*
Hauteur hors tout	3.25 m	2.96 m	2.97 m
Longueur hors tout	18.00 m	11.98 m	5.46 m
Largeur hors retro	2.55 m	2.55 m	2.19 m
Distance nez de bus / porte avant	1.08 m	1.10 m	2.67 m
Distance nez de bus / porte UFR	5.51 m	5.61 m	2.67 m
Hauteur de plancher sans agenouillement	0.32 m	0.33 m	0.23 m
Hauteur de plancher avec agenouillement	0.27 m	0.27 m	/
Largeur de porte	1.20 m	1.20 m	1.32 m
Porte à faux avant	2.70 m	2.65 m	0.81 m
Porte à faux arrière	3.40 m	3.34 m	0.93 m
Rayon de braquage entre murs	11.50 m	11.39 m	7.00 m
Poids en charge	28 000 kg	19 000 kg	5 861 kg
Capacité en nombre de voyageurs	140	62	23

Les dimensions des bus sont données à titre indicatif et peuvent différer selon les marques et les modèles.

B. L'ACCESSIBILITÉ, UN COUPLE VÉHICULE / ARRÊT

L'accessibilité ne peut se faire qu'avec l'association d'un véhicule accessible et d'un arrêt accessible.



Les bordures quai bus améliorent l'accostage des bus et réduisent les lacunes horizontales et verticales.

La porte du milieu est équipée d'une palette manuelle ou électrique permettant l'accès au véhicule pour les usagers en fauteuil roulant. Grâce au quai surélevé, l'inclinaison est réduite.

Un haut-parleur extérieur indique à l'ouverture de la porte, l'indice de la ligne et sa destination.

Le repère placé en tête de quai permet aux usagers non voyants d'identifier l'emplacement de la porte avant du véhicule.

La porte avant du véhicule est destinée à la montée des usagers. Le quai surélevé facilite l'accès au véhicule pour les personnes à mobilité réduite.

Lorsqu'une personne en fauteuil roulant souhaite monter ou descendre du véhicule, une palette est déployée au niveau de la porte centrale du véhicule.
Le quai surélevé associé au plancher bas du véhicule permet de diminuer la pente de la palette.

La palette permet à l'usager en fauteuil de monter ou de descendre du bus.

Exemple d'un modèle de palette automatique.

Bus à l'arrêt à la station Jean-Jaurès.

Hors fauteuil roulant, la montée dans le bus s'effectue par la porte avant. Elle est matérialisée au sol par une bande thermocollée à picots carrés pouvant être repérée à la canne par les usagers non-voyants.
À l'arrivée du véhicule, un haut-parleur placé à proximité de la porte avant indique l'indice de la ligne et sa destination.

2.

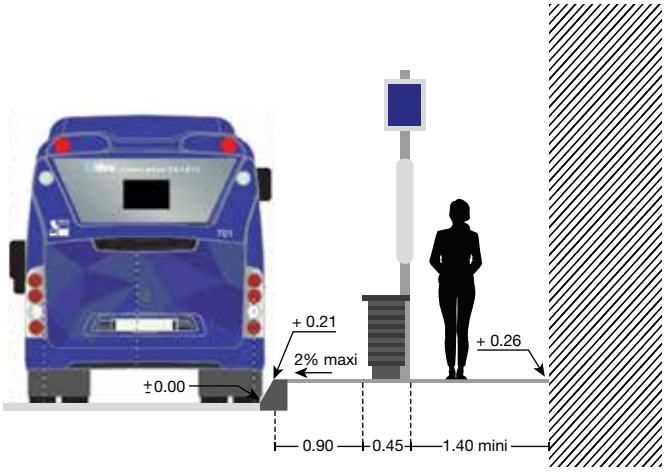
Principes d’aménagement d’un point d’arrêt accessible

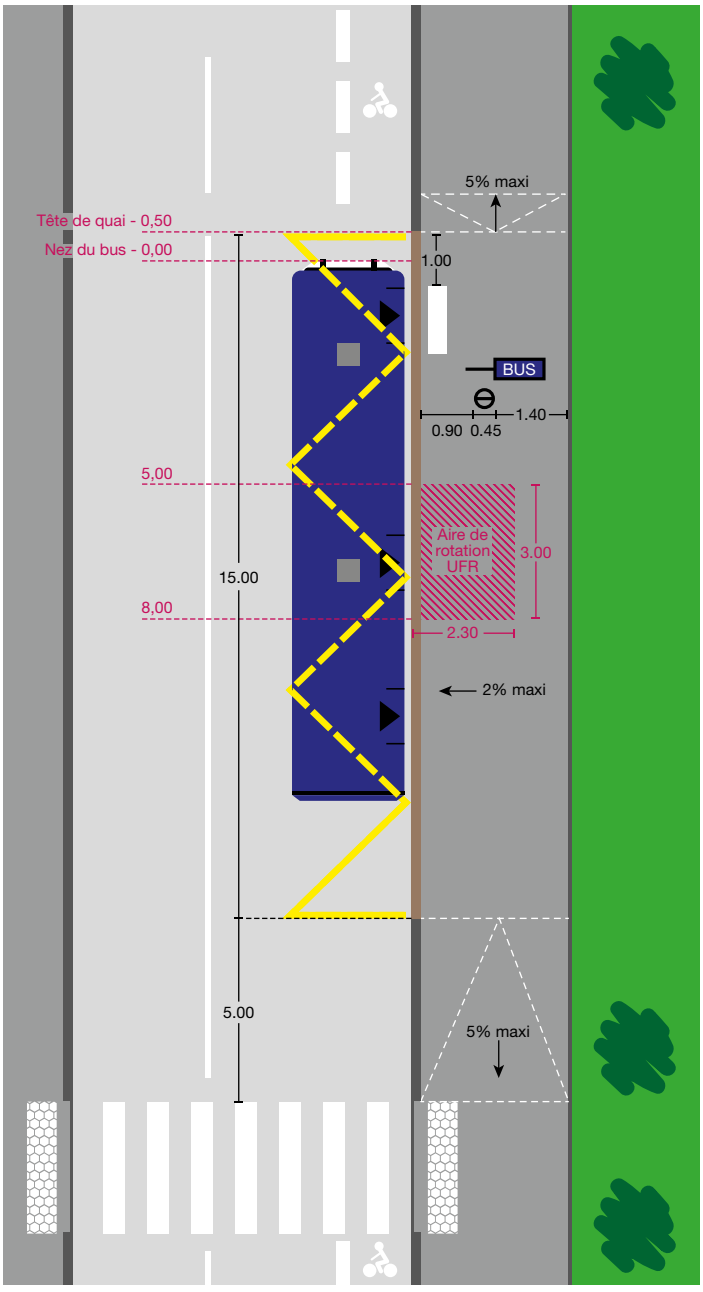
Les points d'arrêt constituent un maillon important de la chaîne des déplacements quotidiens des usagers. Ils sont aménagés de telle sorte que, lorsque le véhicule est arrêté, les distances horizontales et verticales (lacunes) entre le bord du quai et le seuil des portes du véhicule soient les plus faibles possibles afin que la montée/descente puisse s'effectuer quasiment à niveau et en un seul pas, et ceci pour toutes les portes du véhicule. Le véhicule doit être bien parallèle au point d'arrêt, ce qui exclut tout aménagement en courbe.

A. TYPOLOGIE

Conformément à l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, la Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire préconise l'aménagement de points d'arrêt « en ligne » ou « en avancée ». Les arrêts « en encoche » sont réservés aux terminus, aux arrêts de régulation ou aux situations où les vitesses règlementaires et le volume de trafic peuvent générer des contraintes de sécurité (voies hors agglomération).

Quai bus avec poteau :





01

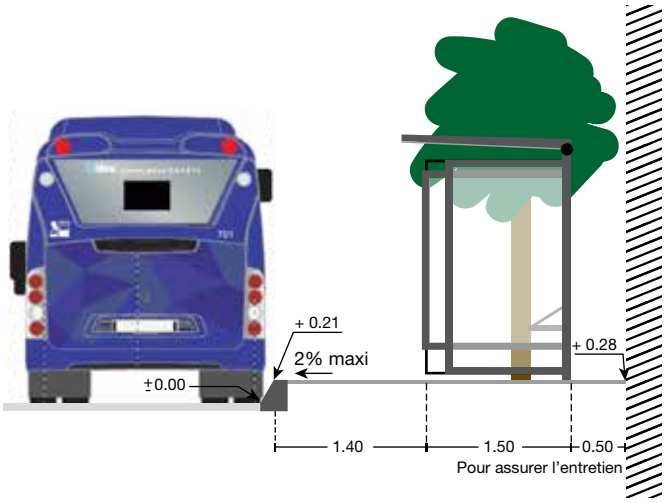
ARRÊT EN LIGNE

L'arrêt en ligne permet au bus de rester sur la voie de circulation et de s'arrêter au point d'arrêt sans modifier sa trajectoire. Cette configuration suppose qu'il n'y ait pas de stationnement de véhicules en amont ou en aval de l'arrêt.

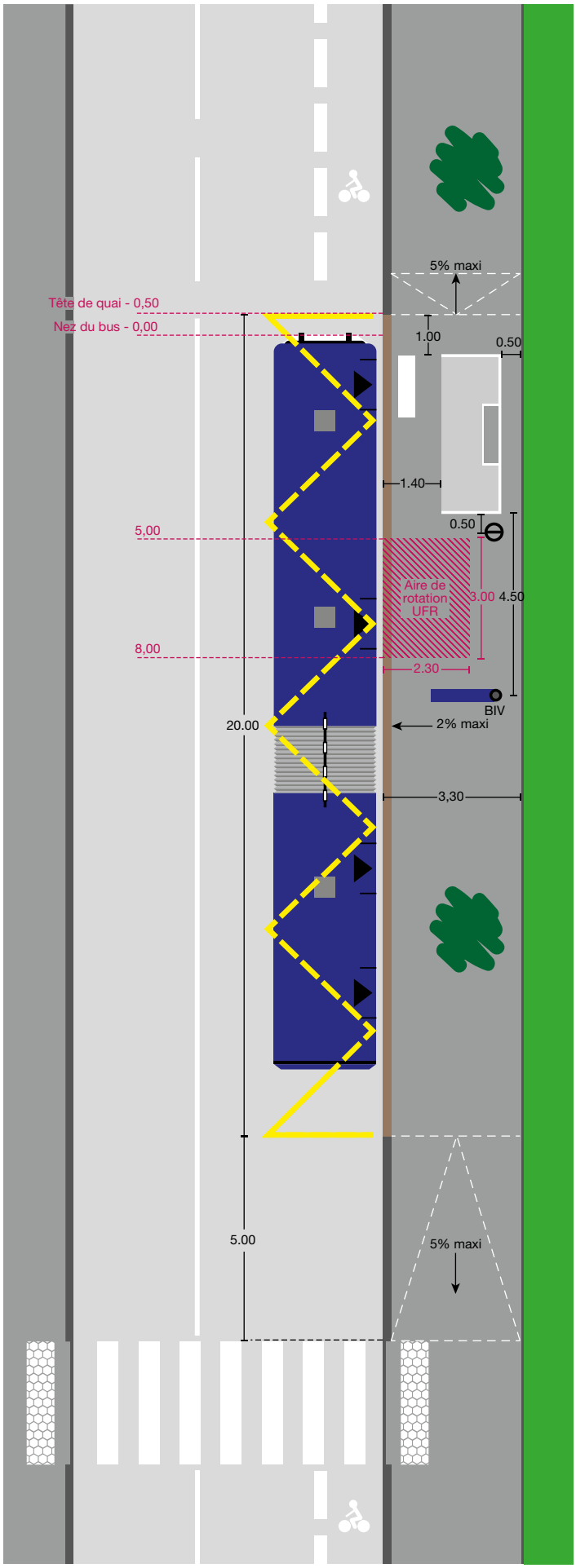
L'arrêt « en ligne » présente les avantages suivants :

- Optimisation de l'accostage et de l'alignement du bus par rapport au quai, et donc une amélioration de l'accessibilité de l'arrêt ;
- Amélioration de la vitesse commerciale et du temps de parcours ;
- Favoriser le transport en commun par rapport aux véhicules particuliers.

Quai bus avec cheminement avant :



Exemple d'un arrêt en ligne – Arrêt St Sauveur – Boulevard Winston Churchill – Tours : le bus à l'arrêt occupe toute la largeur d'une voie de circulation.

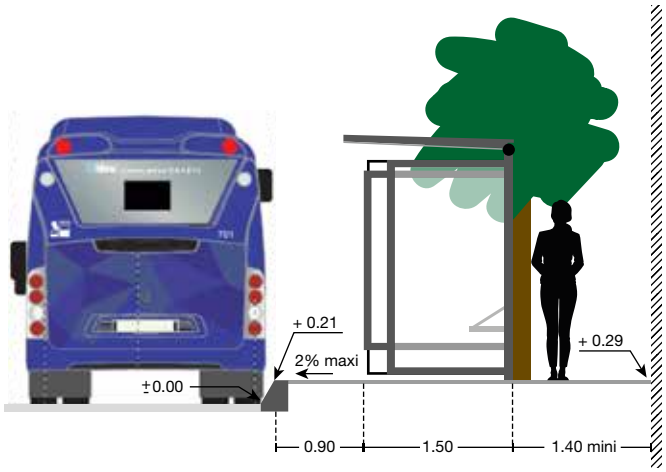


02

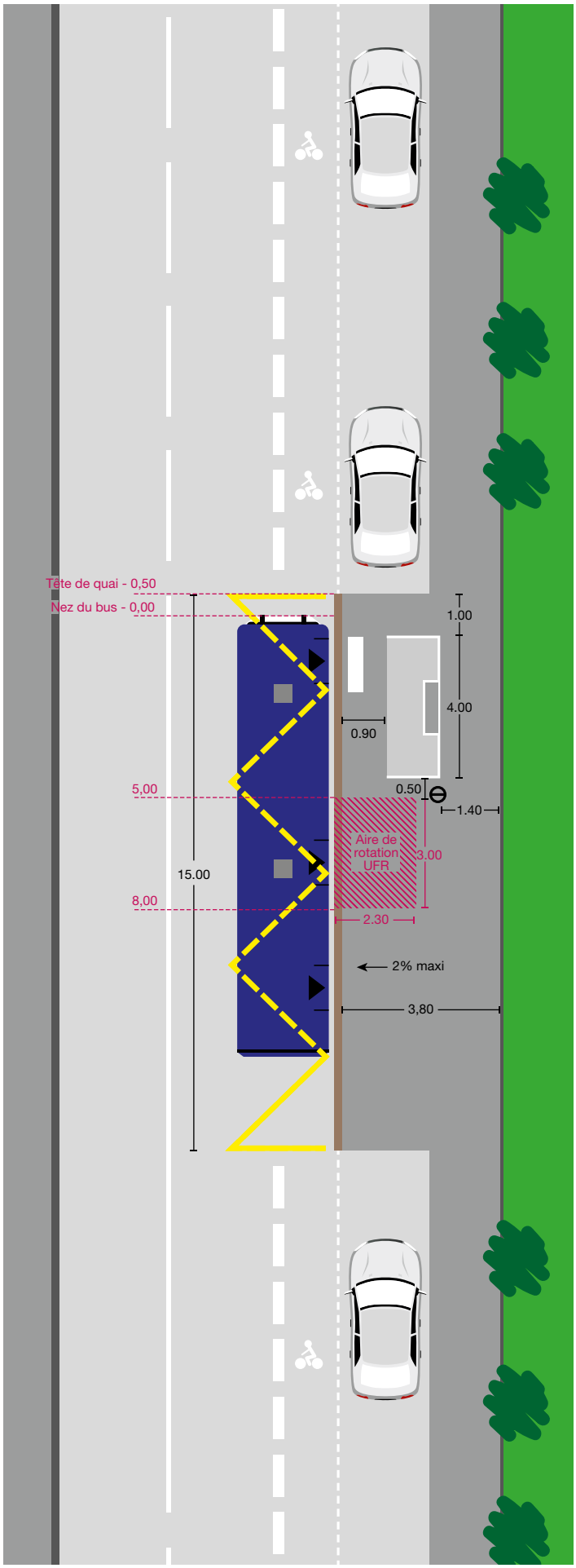
ARRÊT EN AVANCÉE

Il s'agit, en présence de stationnement longitudinal dans une rue, de décaler le bord du quai bus, en l'avançant sur la chaussée pour permettre au bus de conserver sa trajectoire naturelle. Cette configuration est aussi optimale que l'arrêt « en ligne » et présente les mêmes avantages.

Quai bus avec cheminement arrière :



Exemple d'un arrêt en avancée – Arrêt L'Essart – St Avertin



03

ARRÊT EN ENCOCHE

Un point d'arrêt « en encoche » est un aménagement permettant l'arrêt du bus en dehors de la chaussée et de la circulation générale.

L'aménagement « en encoche » est proscrit en milieu urbain* et présente les inconvénients suivants :

- Nécessite une grande longueur et largeur de trottoir pour être accessible ;
- Dégradation des temps de parcours due aux difficultés de réinsertion dans la circulation ;
- Nécessite des manœuvres qui rendent l'accostage du bus souvent compliqué et approximatif.

Les arrêts « en encoche » sont réservés aux terminus, aux arrêts de régulation ou aux situations où les vitesses règlementaires et le volume de trafic peuvent générer des contraintes de sécurité (voies hors agglomération).

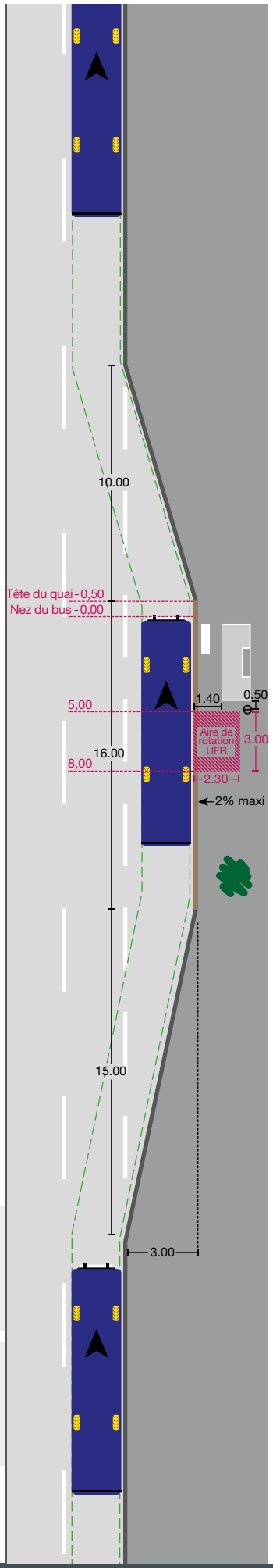
** Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, Article 1 - 12.*

Exemple d'un arrêt de régulation en encoche – Arrêt Guillon – Avenue du couvent des Minimes – La Riche

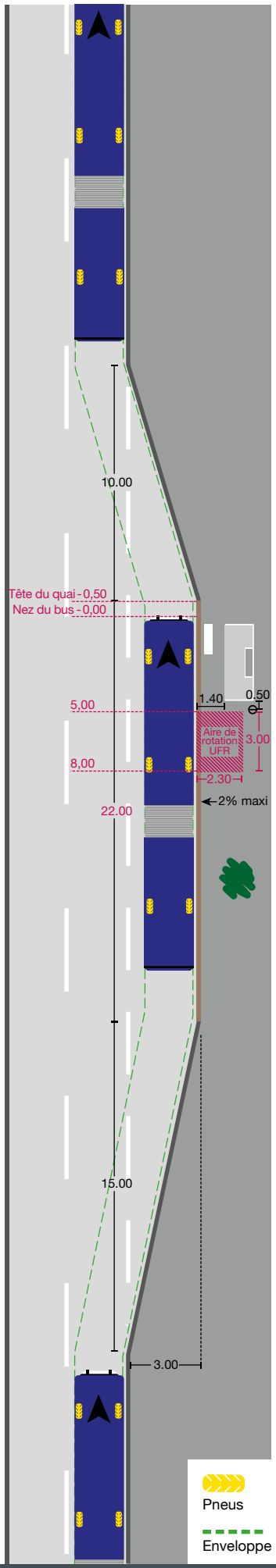
1. Véhicule : Bus simple
Empattement : 6.12 m
Angle de braquage maximal : 44.4°

2. Véhicule : Bus articulé
Empattement : 5.36 m
Angle de braquage maximal : 35.7°

1. Bus simple :



2. Bus articulé :



04

ARRÊT PROVISOIRE

Ces arrêts sont implantés lors de travaux sur les itinéraires usuels des lignes, pour une durée limitée. Ils sont souvent matérialisés par un poteau d'arrêt mobile sur trottoir, et répondent, dans la mesure du possible, aux normes d'accessibilité.

Exemple d'un arrêt provisoire – Arrêt Dassault– Avenue Marcel Dassault – Tours

B. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Un arrêt accessible doit être :

• Rectiligne pour un accostage aisé du véhicule et une accessibilité optimale des usagers ;

• D'une longueur adaptée aux véhicules qui le desservent :
- 15 m pour un arrêt desservi par des véhicules standards
- 20 m pour un arrêt desservi par des véhicules articulés

• Accessible pour tous :
- Un cheminement de 1.40 m doit être libre de tout obstacle pour la circulation des personnes. Ponctuellement, la largeur peut être réduite à 90 cm.
- La pente en long du quai est inférieure à 5 % et le devers est inférieur à 2 % (de préférence, orienté vers la chaussée);
- Un repère indique la position exacte du véhicule à l'arrêt pour les conducteurs et les usagers non-voyants ;
- La lacune, c'est-à-dire l'espace à franchir entre le nez du quai et le véhicule, doit être aussi faible que possible tant verticalement qu'horizontalement ;
- Les bordures du quai sont idéalement chanfreinées et d'une hauteur de 21 cm pour permettre le guidage du bus à l'accostage. Si le mouvement d'approche du bus n'est pas rectiligne, la trajectoire imposant un survol des bordures par le bas de caisse, la hauteur de bordure peut être réduite à 18 cm. Le devers de la chaussée ou les contraintes altimétriques liées à l'environnement existant peuvent également contraindre à abaisser la hauteur des bordures.
- La largeur minimale de l'arrêt ne pourra être inférieure à 2.30 m au niveau de la deuxième porte du véhicule, située entre 5 et 8 mètres du nez du bus. Le mobilier sera adapté à la largeur disponible et sera de préférence positionné en fond de quai.

• Sécurisant :
- L'arrêt doit être éclairé ou à proximité d'un éclairage public ;
- Les accès aux arrêts feront l'objet d'une attention particulière, et notamment concernant les traversées piétonnes. Elles seront situées de préférence à une distance de 5 à 10 m de l'arrêt, de telle façon que les usagers ne soient pas masqués par le bus à la vue des autres usagers motorisés.
- Une ligne blanche continue sera marquée sur toute la longueur de l'arrêt pour interdire le dépassement du bus à l'arrêt.

Exemple 1 – Arrêt Marmoutier – Quai de Marmoutier – Tours

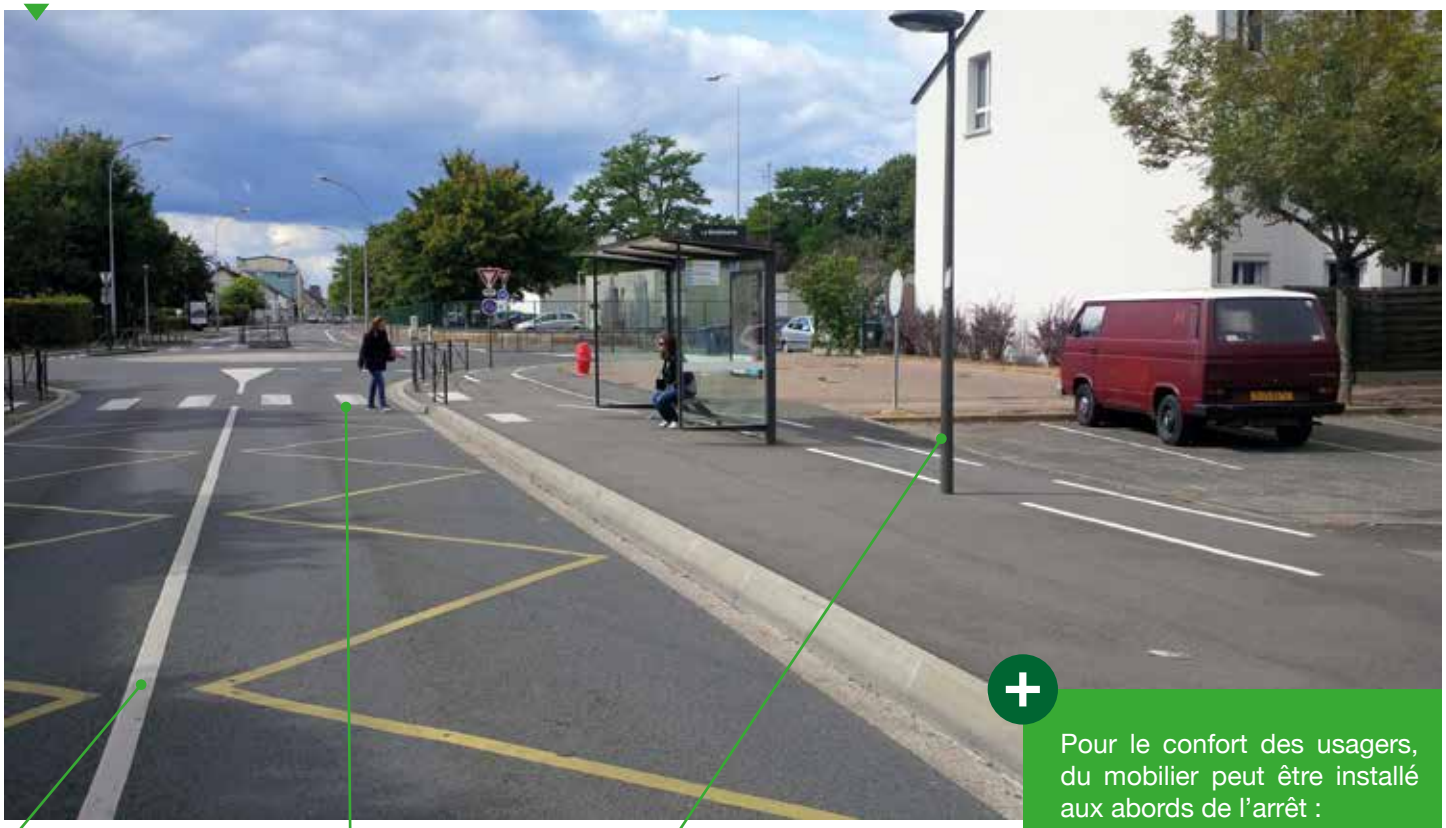
Repère porte avant
Il permet aux personnes non voyantes d'identifier l'emplacement de la porte de montée.

Bordures quai bus
Idéalement, les bordures sont posées à une hauteur de 21 cm pour faciliter la montée et la descente du bus.

Aire de rotation
D'une largeur d'au moins 2.30 m, cet espace permet le déploiement de la palette pour les personnes en fauteuil roulant.

Cheminement piéton
Libre de tout obstable d'une largeur d'1.40 m, cette bande permet la circulation des usagers.

Exemple 2 – Arrêt La Madeleine – Rue Blanqui – Saint-Pierre-des-Corps



Ligne blanche continue ou ilôt séparateur
Interdit le dépassement du bus à l'arrêt afin de limiter le risque de collision avec un piéton ou un autre véhicule.

Traversée piétonne
À proximité immédiate de l'arrêt de bus.

Éclairage public
Dans la mesure du possible, l'arrêt de bus est positionné près d'une source lumineuse pour apporter confort et sécurité aux usagers.

+

Pour le confort des usagers, du mobilier peut être installé aux abords de l'arrêt :
- une corbeille ;
- un banc ou un assis-debout ;
- des supports pour les vélos ;
- une borne d'information voyageurs ;
- un distributeur de titres.

Tableau de synthèse :

LONGUEUR DE QUAI	BUS ARTICULÉ	20 m
	BUS STANDARD	15 m
	MINI BUS	5 m
HAUTEUR DES BORDURES SANS CONTRAINTE		21 cm
HAUTEUR DES BORDURES AVEC CONTRAINTE*		18 cm
LARGEUR DE QUAI MINIMUM		2.30 m
PENTE LONGITUDINALE		< 5 %
DEVERS VERS LA CHAUSSÉE		< 2 %
PENTE DES RAMPES D'ACCÈS	LONGUEUR < 10 m	< 5 %
	LONGUEUR < 2 m	< 8 %
	LONGUEUR < 0.5 m	< 12 %
CHEMINEMENT		1.40 m (0.90 m ponctuellement)

** L'abaissement des bordures s'applique lorsque l'arrêt est en sortie de courbe pour permettre le balayage du bas de caisse ; pour des contraintes altimétriques liées à l'environnement existant ; pour un devers de chaussée supérieur à 2,5 %.*

C. LOCALISATION

Il conviendra d'éviter l'implantation d'un point d'arrêt dans les cas suivants :

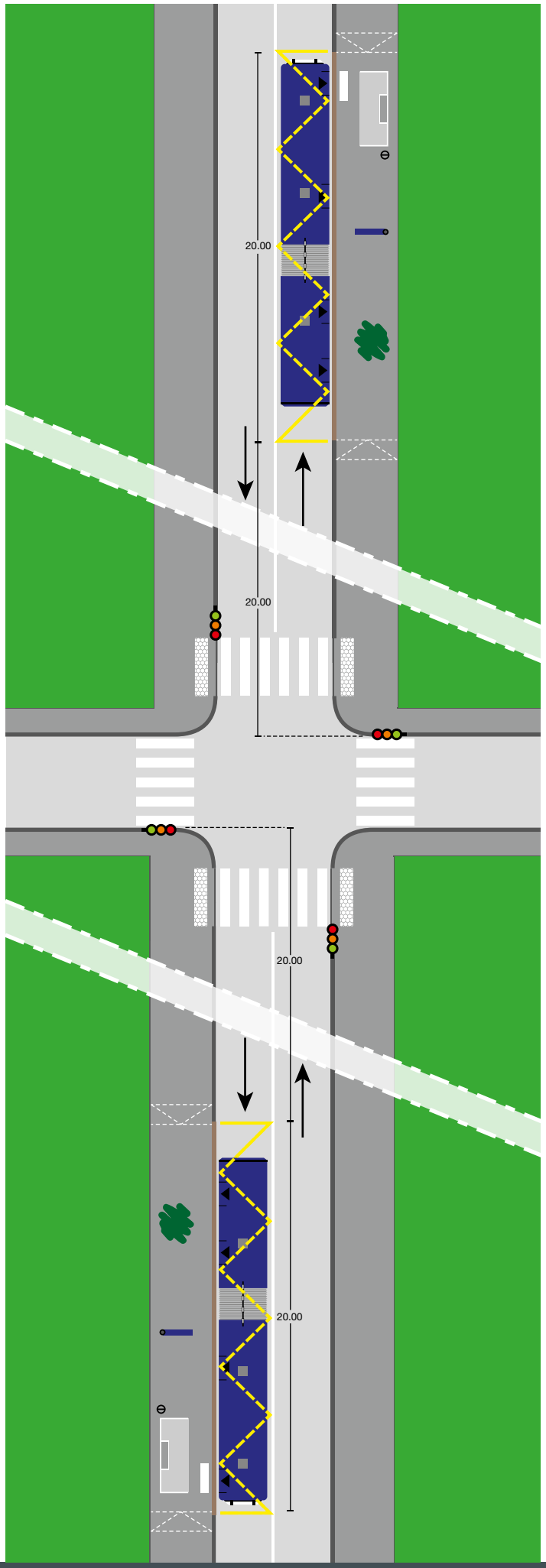
- Dans une courbe ou en sortie de courbe ;
- En sommet de côte ;
- Dans un environnement non éclairé et non aménagé ;
- En l'absence de cheminement piéton ou de traversée piétonne ;
- Sur des sections à vitesse supérieure à 70 km/h.

Cas particuliers :

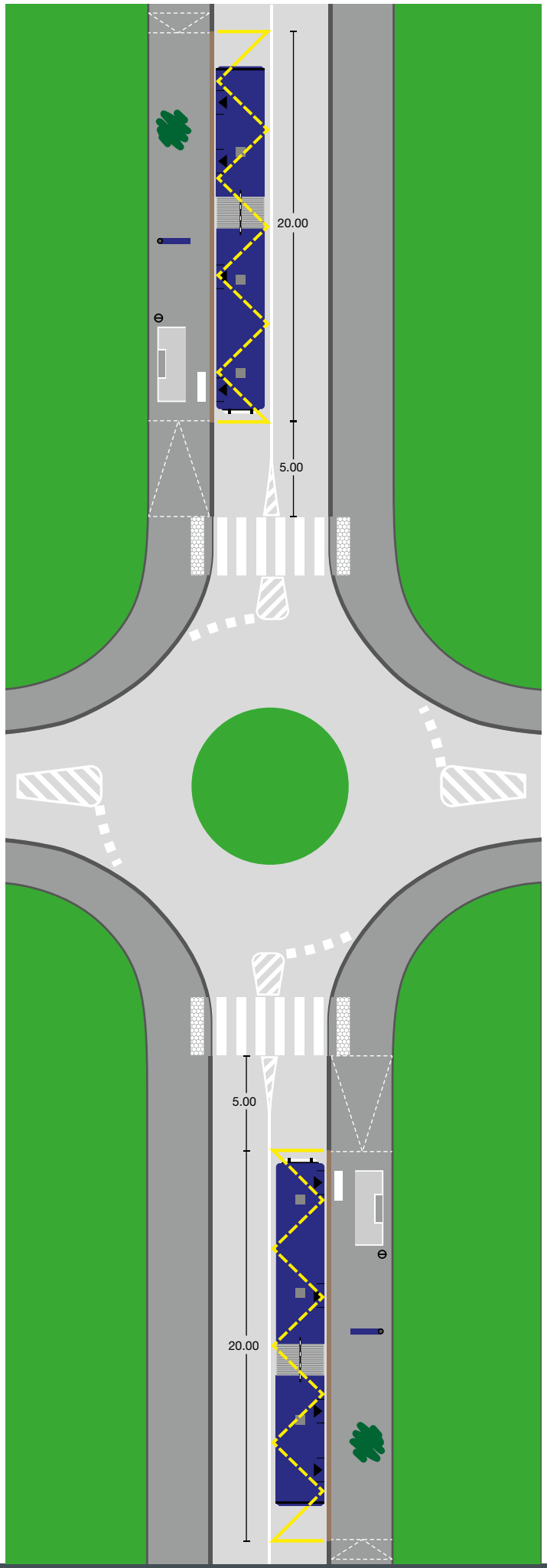
01

POSITIONNEMENT D'UN POINT D'ARRÊT À PROXIMITÉ D'UN CARREFOUR

En présence d'un carrefour, le point d'arrêt sera situé à une vingtaine de mètres en aval du carrefour afin de ne pas perturber les mouvements de tourne à droite et de tourne à gauche, tout en permettant le stockage de véhicules à l'arrière du bus. Cette disposition permet également d'optimiser l'exploitation et le fonctionnement des dispositifs de priorités aux feux.



Arrêt bus en ligne à proximité d'un carrefour



02

POSITIONNEMENT D'UN POINT D'ARRÊT À PROXIMITÉ D'UN GIRATOIRE

En présence d'un giratoire, il est préconisé d'aménager les points d'arrêt sur les branches d'entrée au niveau de l'îlot directionnel pour limiter le dépassement du bus à l'arrêt.

Arrêt bus en entrée de giratoire

D. ÉQUIPEMENTS AUX ARRÊTS

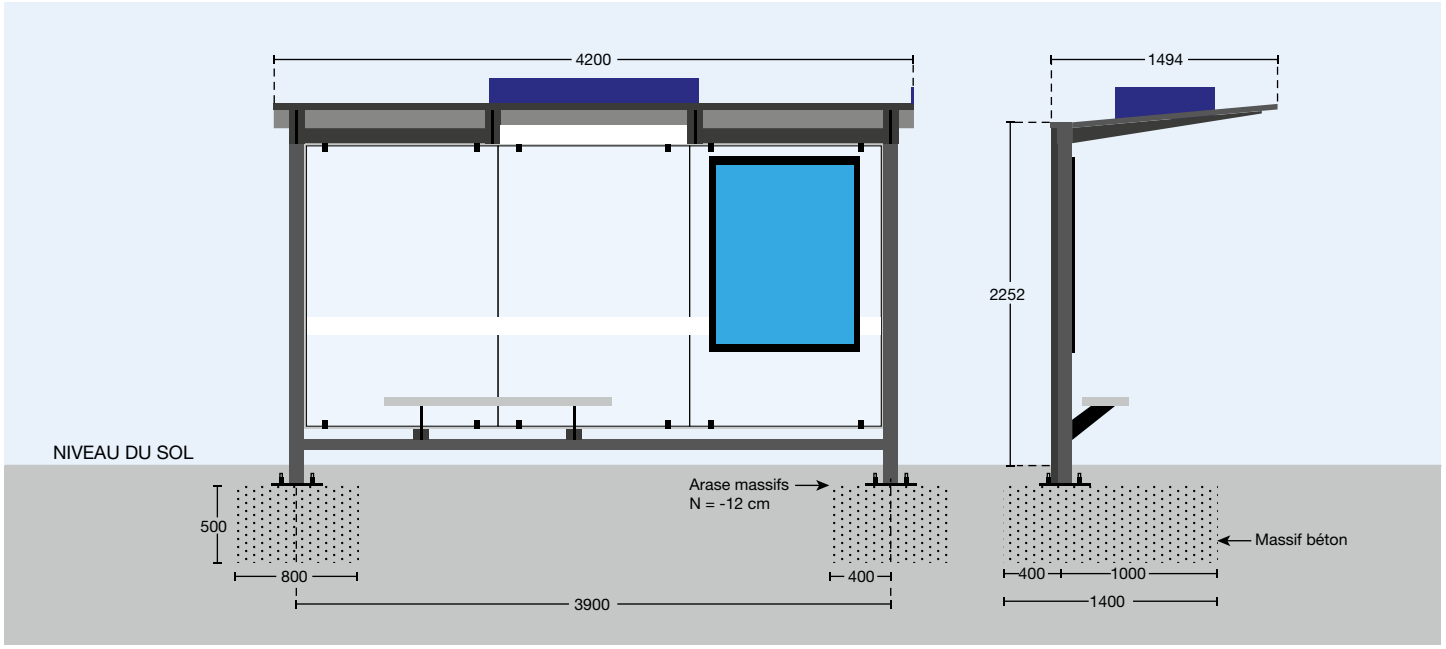
Un arrêt sera toujours équipé d'un abri voyageurs ou d'un poteau d'arrêt. Le mobilier sera implanté en tenant compte de l'espace disponible, de la fréquentation de l'arrêt et des contraintes de l'environnement local (accès riverains, vitrines de commerces, garages, fenêtres, etc.).

Le mobilier sera positionné de préférence à l'avant du quai bus et en fond de quai.

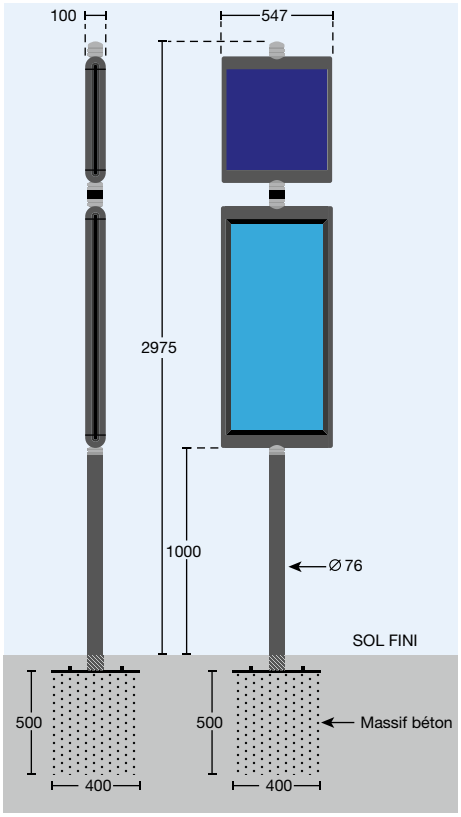
Selon les emprises disponibles et sans entraver l'accessibilité, l'arrêt peut être également pourvu des équipements suivants :

- D'une corbeille ;
- De bancs ou dispositifs « assis-debout » ;
- D'éclairage ;
- D'une borne d'informations voyageurs (BIV) ;
- D'un distributeur de titres de transports (DTT) ;
- De supports pour vélos (à proximité de l'arrêt).

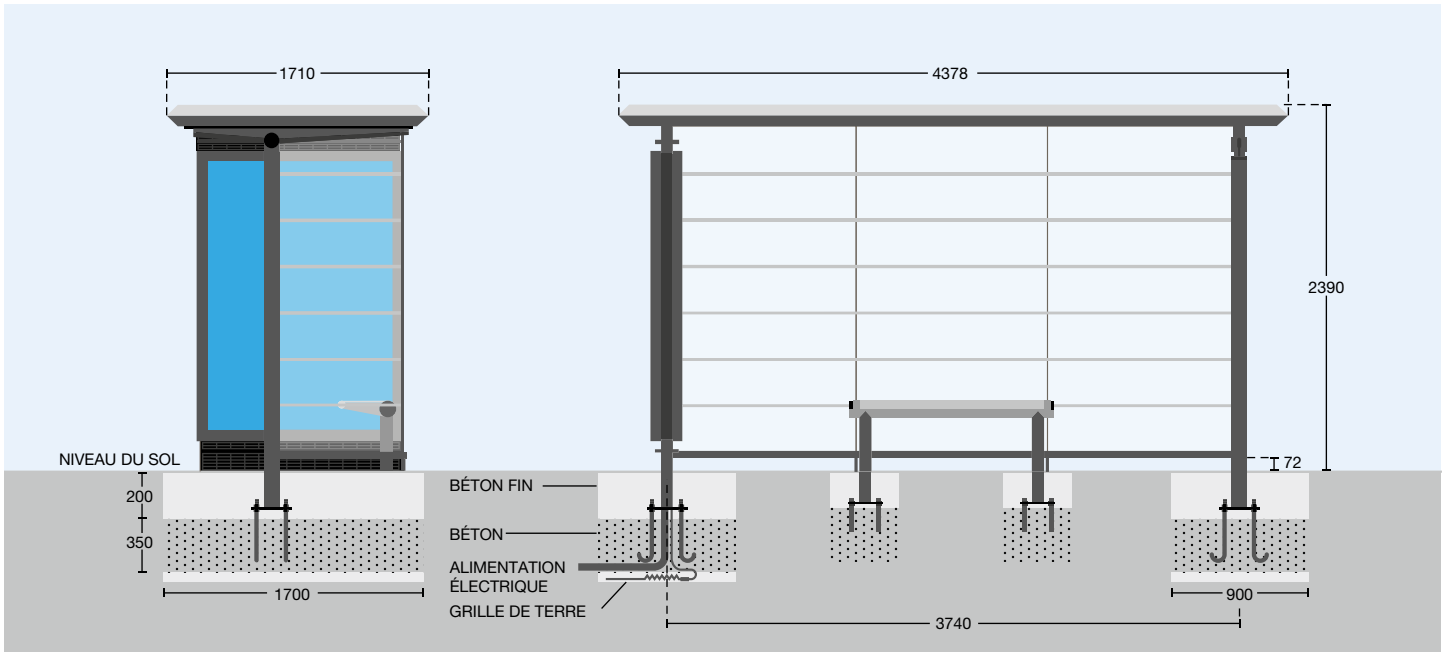
Exemple d'un abri non publicitaire – Arrêt Oesia – Rue de Fizes – Notre-Dame-D'Oé



Exemple d'un poteau d'arrêt Arrêt Goujon Rue James Pradier Joué-lès-Tours



Exemple d'un abri publicitaire – Arrêt Marmoutier –Tours



E. PROCÉDÉS DE CONSTRUCTION

01

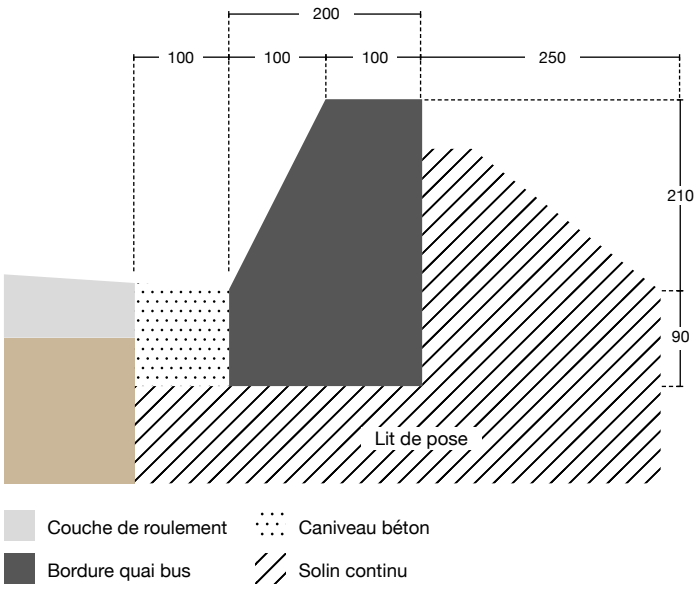
BORDURES ET CANIVEAUX

Les bordures et les caniveaux forment un ensemble qui est appelé à supporter des sollicitations dynamiques très importantes. Lors de l'accostage, le bus en appui sur les bordures exerce une très forte pression sur l'ensemble.
Les bordures quais bus permettent un accostage linéaire sans endommager les pneumatiques. Le fil d'eau des bordures quai bus est sortant/ avancé par rapport au fil d'eau des bordures T2, permettant ainsi de venir au contact des pneumatiques.

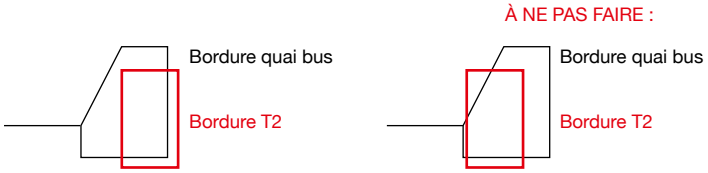
Le parement incliné sera lisse pour faciliter la glissance des roues et le parement supérieur bouchardé pour limiter le risque de chute des voyageurs.

Les bordures seront posées à une hauteur de 21 cm sauf dans les cas suivants :
- En sortie de courbe, pour permettre le balayage du bas de caisse ;
- En présence de contraintes altimétriques liées à l'environnement existant ;
- En présence d'un devers de chaussée supérieur à 2.5 %.

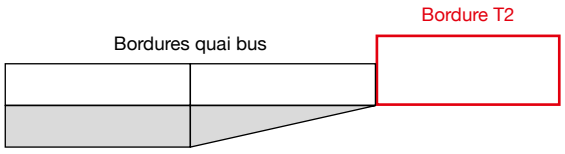
La réalisation d'un caniveau en béton coulé en place est préconisée au niveau des points d'arrêt pour assurer une bonne butée avant pour les bordures et limiter le risque d'orniérage ou de descellement.

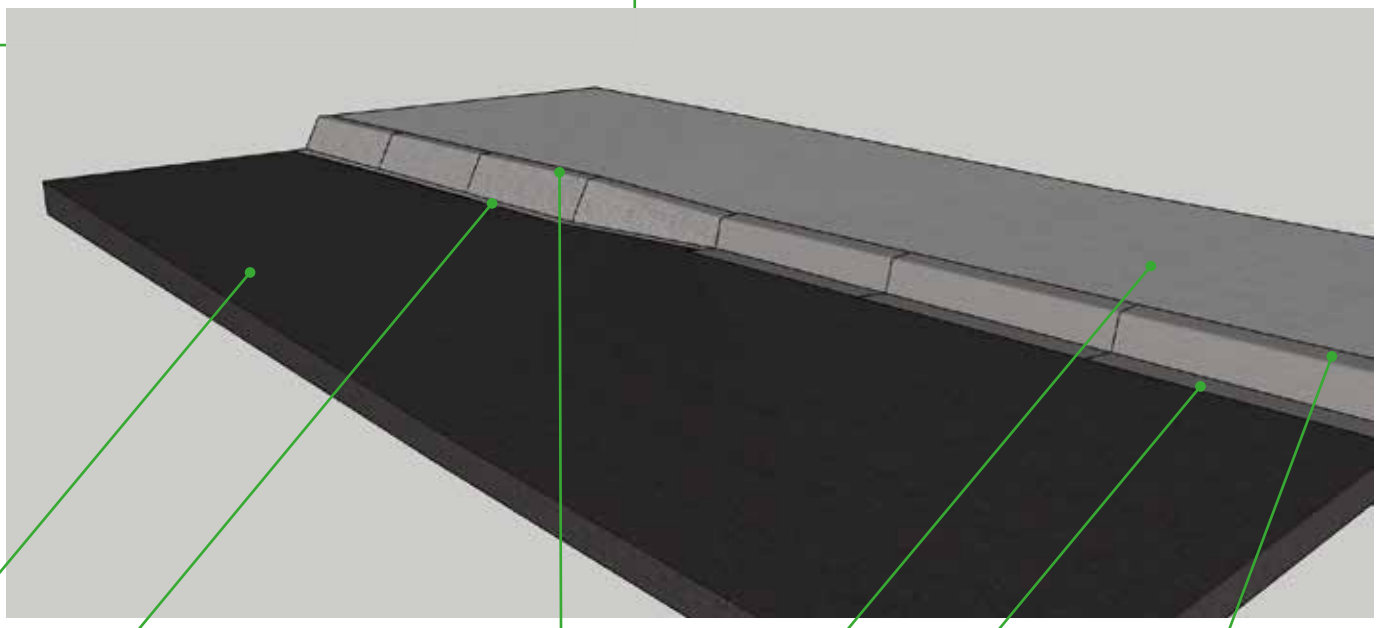


Profil en travers



Vue de dessus





02

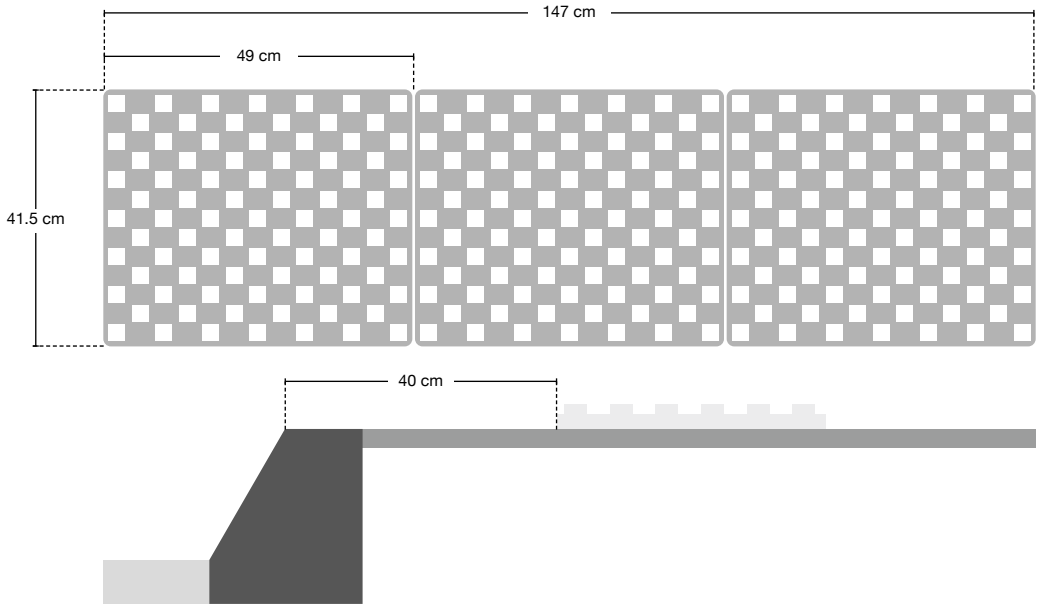
REVÊTEMENT DE SOL DU QUAI

Le revêtement de sol sera choisi de manière à être cohérent ou identique avec l'environnement immédiat. Il devra être non meuble, ne pas présenter d'aspérité pouvant contraindre le déplacement d'un fauteuil roulant, et devra assurer une adhérence suffisante pour limiter les chutes en cas d'intempérie.

03

REPÈRE PORTE AVANT

Le repère porte avant* permet d'indiquer la position de la porte avant du véhicule aux personnes non voyantes et mal voyantes. C'est également un point de repère visuel pour les conducteurs, afin d'assurer le bon positionnement de la palette au niveau de l'aire de dégagement.
Le repère est composé de 3 dalles juxtaposées à plots carrés implanté à 40 cm du nez de la bordure, et positionné en tête de quai à une distance de 5 m de l'aire de dégagement.



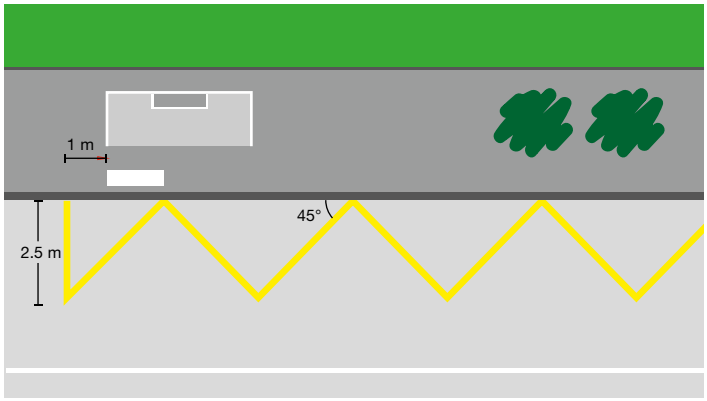
Conforme aux recommandations du CERTU (Fiche n°5 – Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes - Juillet 2010)

04

ZIG ZAG

L'emplacement d'un arrêt de bus est matérialisé par la ligne zig zag.*
Cette ligne signifie qu'il est interdit de stationner ou de s'arrêter sur toute la zone marquée, pendant la période où circulent les bus.
La longueur du zig zag est généralement identique à la longueur du quai bus.

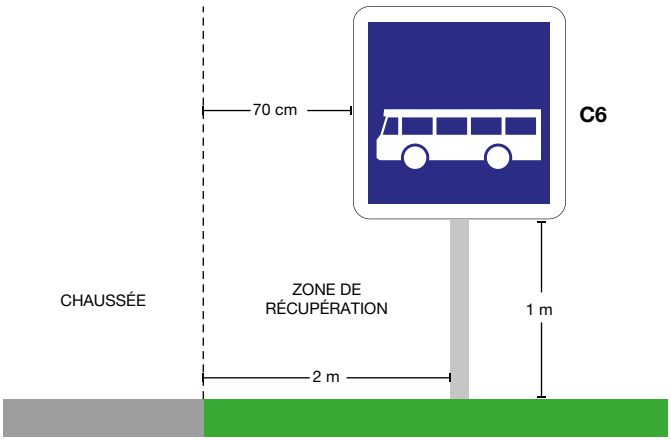
**Article 118-3, paragraphe C, 7e partie de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière*

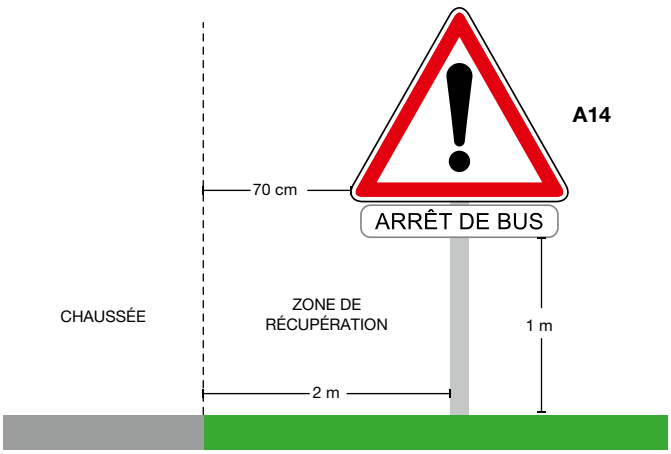


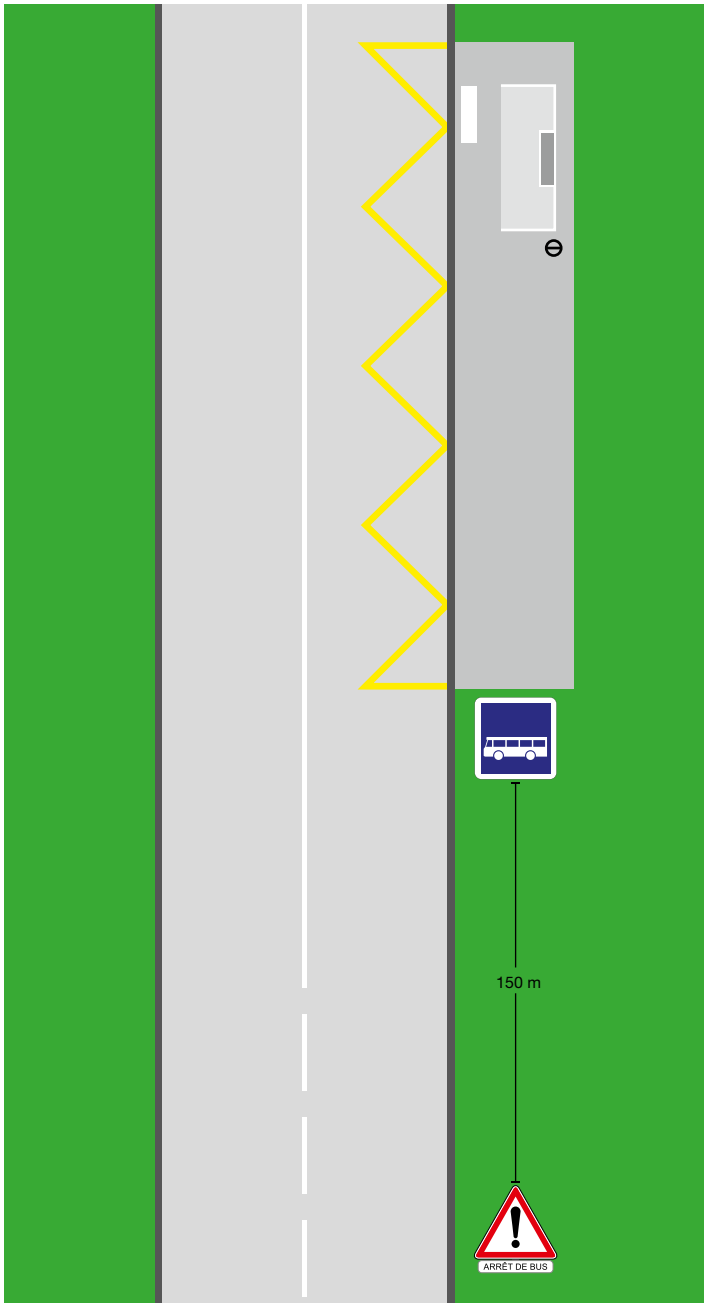
05

SIGNALISATION HORS AGGLOMÉRATION

Sur les voies hors agglomération, au sens du code de la route, il est très fortement conseillé de signaler le point d'arrêt par un panneau de position de type C6 accompagné d'un panneau de pré signalisation de type A14. La ligne zig zag permet de renforcer la visibilité de l'arrêt pour les automobilistes.





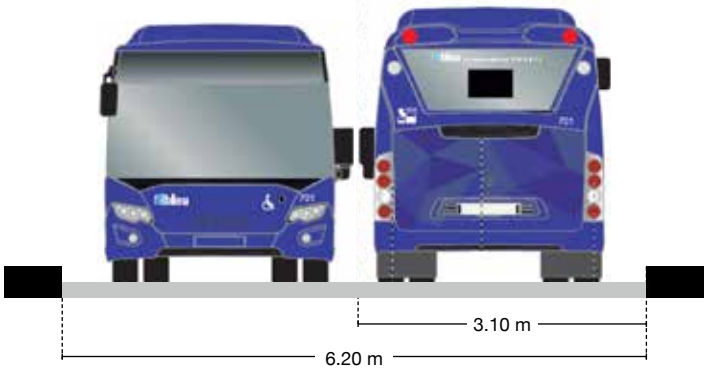


3. Aménagements de voirie

A. LARGEUR DE VOIE

La largeur de voie conseillée pour assurer le croisement de deux bus en section droite est de 3.10 m du fil d'eau à l'axe de la chaussée, soit 6.20 m entre fils d'eau.

Largeur de voie minimum en section droite	3.00 m
Largeur de voie conseillée en section droite	3.10 m
Largeur de voie en courbe	3.50 m

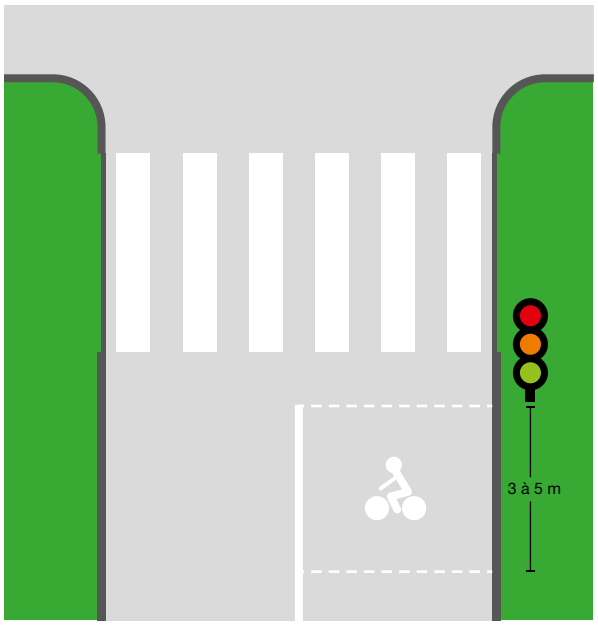


B. AMÉNAGEMENTS DE CARREFOUR

01

LIGNE DE FEUX

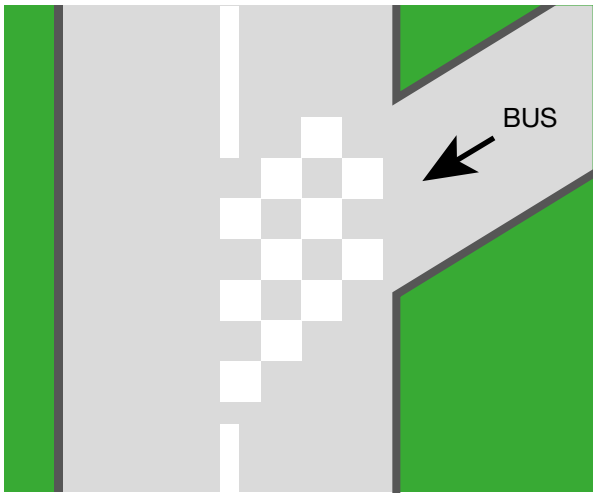
Quand le virage est serré, l'aménagement d'un recul de ligne de feux peut être nécessaire pour assurer le passage des bus. Un sas vélo peut être créé.



02

DAMIER

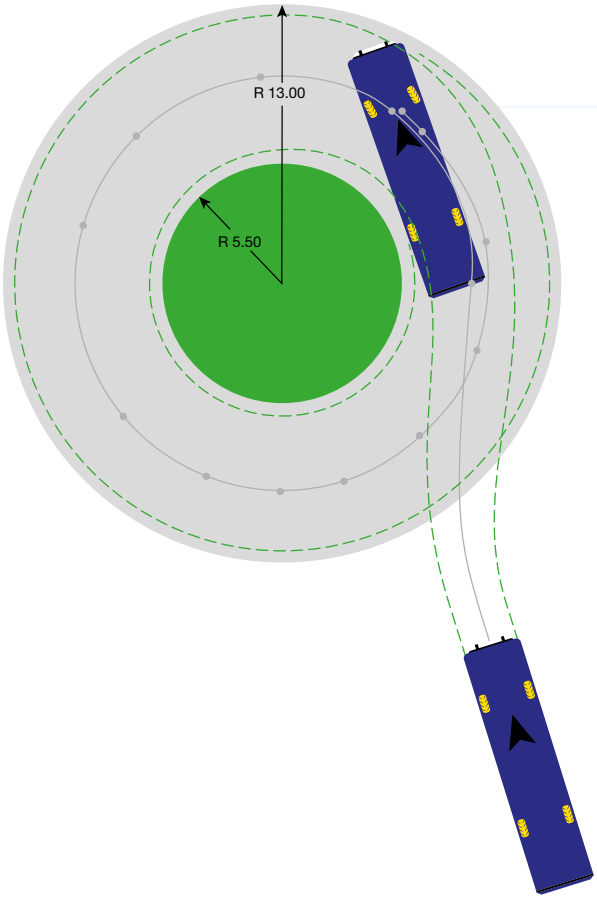
Dans un carrefour, on peut matérialiser le passage d'une voie réservée aux transports en commun par un marquage en damier (carrés blancs de 0.80 m à 1.20 m de côté), lorsqu'il y a ambiguïté sur la trajectoire des véhicules. Ce marquage constitue une information pour l'ensemble des usagers de la route, mais ne modifie en rien les règles de priorité du carrefour.



03

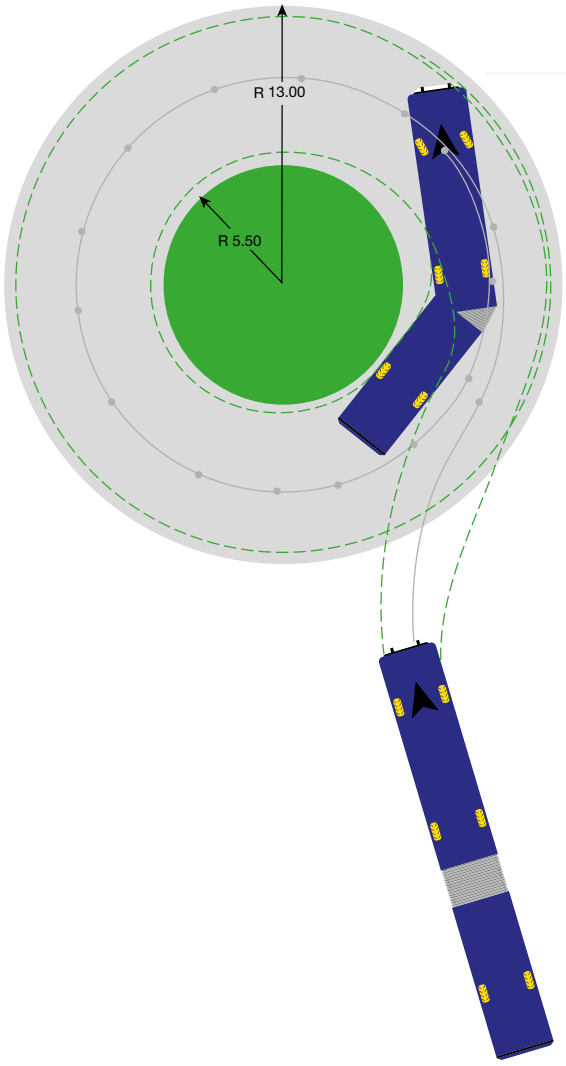
GIRATOIRE

La manœuvre de retournement complet effectuée par un bus - standard ou articulé - nécessite un rayon extérieur minimum de 13 m, avec marge de sécurité. Le rayon intérieur doit être, quant à lui, de 5.50 m minimum.
Les entrées et sorties des giratoires doivent être traitées avec soin et présenter des surlargeurs, pour éviter le débordement des caisses sur les voiries et les trottoirs adjacents.



Girations circulaires bus simple :

Véhicule : Bus simple
Empattement : 6.12 m
Angle de braquage maximal : 44.4°



Girations circulaires bus articulé :

Véhicule : Bus articulé
Empattement : 5.36 m
Angle de braquage maximal : 35.7°

Ech 1/200

Pneus

Enveloppe

04

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

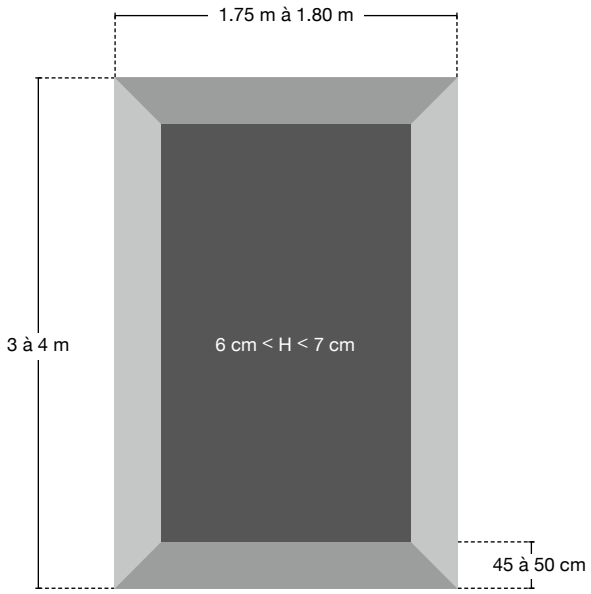
COUSSIN BERLINOIS

Le coussin berlinois est le seul dispositif d'apaisement de la circulation conseillé sur les itinéraires des lignes de bus du réseau Fil Bleu.

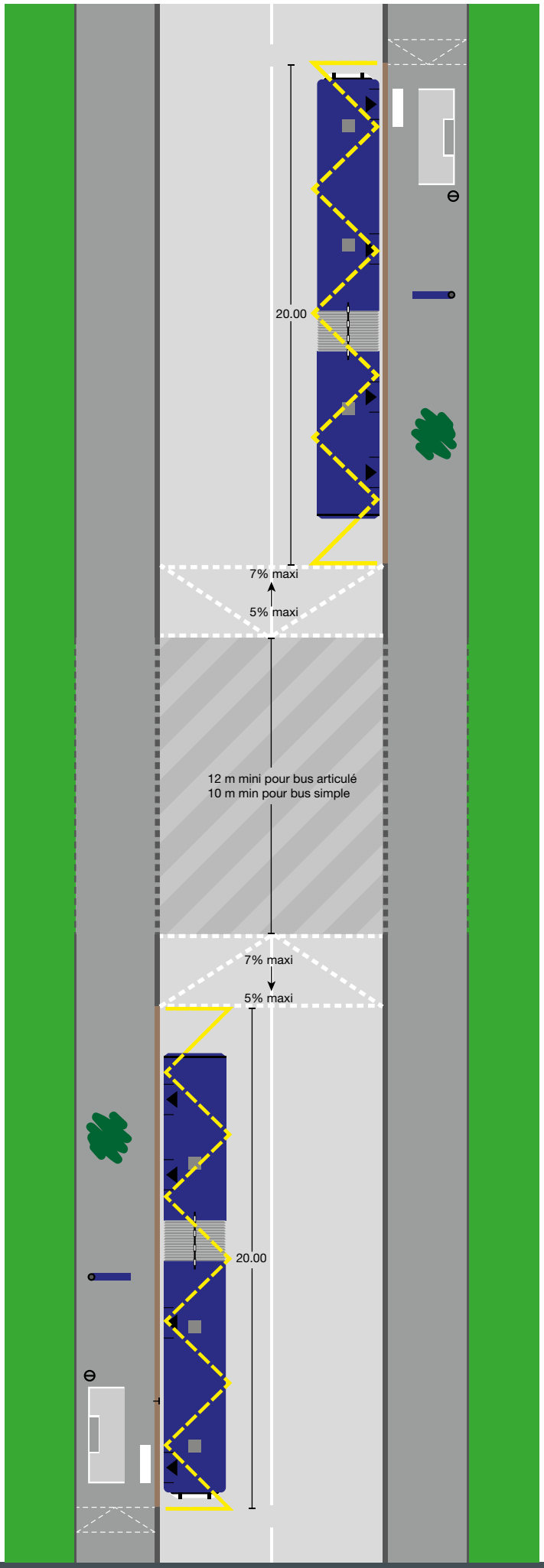
Il doit respecter les caractéristiques géométriques définies par le Cerema* :

- La largeur recommandée au sol est comprise entre 1.75 m et 1.80 m afin de permettre le passage des bus à roues jumelées ;
- La largeur du plateau supérieur se situe entre 1.15 m et 1.25 m ;
- La largeur des rampants latéraux est de 30 à 35 cm ;
- La longueur totale est variable entre 3 et 4 m ;
- La hauteur recommandée se situe entre 6 et 7 cm.

**Guide des coussin et plateaux – Recommandations techniques – CERTU - Août 2010*



Exemple de coussins berlinois – Rue Blanqui – Saint-Pierre-des-Corps



PLATEAU

Pour le confort des usagers et pour éviter un vieillissement prématuré du matériel roulant, le plateau n'est pas un dispositif d'apaisement de la circulation conseillé par la Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire. Néanmoins, il n'est pas incompatible avec la desserte de transport public de personnes, à condition de respecter les caractéristiques suivantes définies par le Cerema* :

- La longueur au sol du plateau supérieur est d'au moins 10 m. Cette longueur minimale est portée à 12 m lorsque des bus articulés circulent, afin que l'ensemble des roues se situent simultanément sur le plateau ;
- La hauteur du plateau correspond à celle du trottoir moins deux centimètres, sans dépasser 15 cm ;
- La pente des rampes d'accès doit être au minimum de 5 % sans toutefois dépasser 7 % ;
- La cassure de profil en long, en haut et en bas de la rampe, doit être franche et non arrondie.

**Guide des coussin et plateaux – Recommandations techniques – CERTU - Août 2010.*

Implantation d'un arrêt à proximité d'un plateau

DOS D'ÂNE

Attention : L'implantation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal est interdite sur les voies de desserte de transports publics de personnes, conformément au décret n°94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal.

4.
Règlementation et gestion du domaine public

Le choix de l'implantation des points d'arrêt s'exerce dans le cadre des règles régissant le domaine public.

Il implique trois autorités :
- **L'Autorité Organisatrice de la mobilité (AOM) ;**
- **Le gestionnaire de la voirie ;**
- **Le détenteur du pouvoir de police.**

Le choix de l'implantation d'un arrêt doit donc se prendre de façon concertée entre l'autorité organisatrice de la mobilité, le gestionnaire de la voirie et le détenteur du pouvoir de police. Il est souhaitable également à cette étape d'associer l'exploitant de transport, pour son expertise technique.

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

Tours Métropole Val de Loire est l'autorité organisatrice de la mobilité au sein du périmètre de l'intercommunalité, également désigné par « ressort territorial », et est responsable de l'ensemble des points d'arrêt sur son territoire.

Tout projet de création ou de modification de point d'arrêt devra être soumis à autorisation et validation de la Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire.

LE GESTIONNAIRE DE VOIRIE

Tours Métropole Val de Loire est également gestionnaire de voirie au sein de son périmètre, en agglomération et hors agglomération. Ce sont les services opérationnels de la Direction des services techniques qui assurent le rôle de gestionnaire de voirie pour le compte de la Métropole.

LE DÉTENTEUR DU POUVOIR DE POLICE

Le Maire exerce la police de la circulation sur les voies métropolitaines en agglomération et hors agglomération sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet.

Le Préfet exerce le pouvoir de police sur les routes nationales hors agglomération.

Le détenteur des pouvoirs de police réglemente :
- l'accès ou l'usage de la voirie et les modalités de circulation ;
- l'arrêt et le stationnement des véhicules, et notamment ceux affectés aux transports publics de voyageurs.

Tous les travaux devront faire l'objet d'une demande d'arrêté de police de la circulation à l'autorité concernée.

5.
Répartition des compétences selon les besoins

Répartition des compétences selon les besoins

	TMVL MOBILITÉS	TMVL INFRA	TMVL PROPRETÉ URBAINE / COMMUNE	EXPLOITANT RÉSEAU DE TRANSPORT	EXPLOITANT MARCHÉ PUBLICITAIRE
Point d'arrêt - Infrastructure					
Quai bus	CR*	EM	N		
Cheminement		CR – EM	N		
Traversée piétonne		CR – EM	N		
Point d'arrêt - Signalisation					
Zig-zag	CR	EM	N		
Panneaux	CR	EM	N		
Repère porte avant	CR	EM	N		
Point d'arrêt - Mobilier					
Abri voyageur	CR			EM - N	EM - N
Poteau d'arrêt	CR			EM – N	
Corbeille			CR – EM – N		
Barrières	CR	EM	N		
Potelets	CR	EM	N		
Support pour les vélos	CR	EM	N		
Banc / Assis-Debout	CR	EM	N		
Point d'arrêt - Information					
Information voyageurs statique				CR – EM	
Borne d'information voyageurs	CR			EM - N	
Circulation					
Priorité aux feux	CR – EM**				
Chaussée					
Voie bus en site propre	CR – EM***		N		

CR = Création – Renouvellement
EM = Entretien - Maintenance
N = Nettoyage

** La création ou le renouvellement d'un quai bus peut comprendre une reprise ponctuelle de la chaussée au droit de l'arrêt.*

*** La maintenance des équipements de priorité aux feux sera réalisée avec l'assistance du service circulation du Pôle Territorial de Tours.*

**** La Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire n'exerce pas la compétence « Voirie » en dehors des sites propres destinés aux transports collectifs.*

6.
Cadre règlementaire

Ce guide a été élaboré par la Direction des mobilités de Tours Métropole Val de Loire à partir des textes suivants :

- **Codes normatifs :** code des transports, code la route, code de la voirie routière ;
- **Loi n° 82-1153** du 30 décembre 1982 *d'orientation des transports intérieurs ;*
- **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 directive d'application** du 13 avril 2006 *de la loi 2005-102 du 11 février 2005 ;*
- **Décret n°2006-1657** du 21 décembre 2006 *relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;*
- **Décret n°2006-1658** du 21 décembre 2006 *relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;*
- **Loi n°2014-789** du 10 juillet 2014 *habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;*
- **Ordonnance n°2014-1090** du 26 septembre 2014 *relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiée par la* ***loi du 5 août 2015*** *;*
- **Décret n°2014-1321** du 4 novembre 2014 *relatif au schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageur ;*
- **Décret n°2014-1323** du 4 novembre 2014 *relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée ;*
- **Loi n°2015-988** du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 *relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et visant à favoriser l'accès au service civique pour les jeunes en situation de handicap ;*
- **Décret n° 2015-1755** du 24 décembre 2015 *relatif à la détermination de la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs.*

Ce guide est téléchargeable sur le site des mobilités de Tours Métropole Val de Loire www.mobilite.tours-metropole.fr dans la rubrique bus.

Tours
métropole
Val de Loire

www.mobilite.tours-metropole.fr

© Création : JTS Conseils • 02 47 410 555 • www.jtsconseils.com - Crédits photos : Léonard de Serres (couverture) et Direction des Mobilités Tours Métropole Val de Loire (pages intérieures)